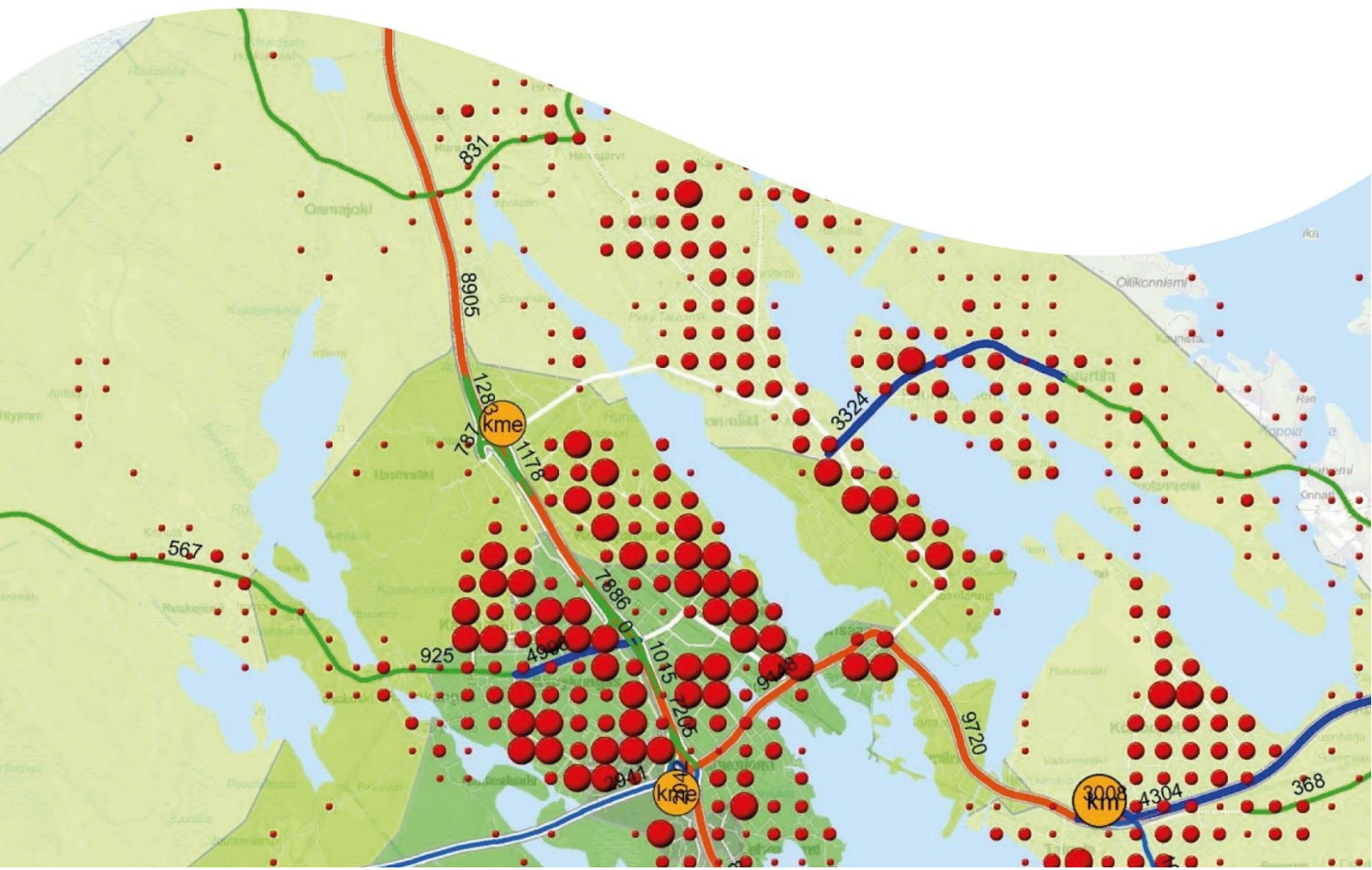


Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava 2030

LIIKENTEELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI 2014



POHJOIS-SAVON KAUPAN MAAKUNTAKAAVA 2030

Liikenteellisten vaikutusten arviointi
2014

Sisällys

1.	Lähtökohdat ja tavoitteet	3
2.	Työn sisältö	3
3.	Keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella sijaitsevat suuryksiköt tai myymäläkeskittymät	4
	Leppävirta + 7000 k-m ²	9
	Nilsia + 7000 K-M ²	11
	Suonenjoki + 7000 K-M ²	13
	Marjahaka + 20 000 k-M ²	15
	Green Valley+ 51 100 k-M ²	17
	Vt 9:n ja Ranta-Toivalantien risteys + 15000k-M ²	19
	Päiväranta + 5000 K-M ²	21
	Savilahti +29 500 K-M ²	23
	VT 5 Länsi, volttikatu +15 000 K-M ²	26
	VT 5 Itä, Leväsentie +20000 K-M ²	27
	Matkus + 70 500 K-M ²	32
	Pieni Neulamäki, TIVA-reservialue + 20 000 K-M ²	35
	Varkaudenportti +25 000 k-M ²	37
	Varkaus Harjulantie +13000 k-m ²	39
	Varkausmäki +10 000 k-M ²	41
4.	Keskustatoimintojen alueet	44
	Keskustatoimintojen alue (C)	45
	Keskustatoimintojen alakeskus (ca1)	46
	Keskustatoimintojen alakeskus (ca2)	47
5.	Kaupan palveluverkon yhteisvaikutus liikenteen näkökulmasta	48

1. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

Pohjois-Savon liitto käynnisti kaupan maakuntakaavan laatimisen toukokuussa 2012. Kaupan maakuntakaavan laatiminen tuli ajankohtaiseksi maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen (319/2011) sekä toimialan nopean kehittymisen vuoksi. Maakuntakaavaa varten laadittiin vuosien 2012–2013 aikana kaupan palveluverkkoselvitys, jonka tärkeimpänä tehtävänä oli arvioida Pohjois-Savon päivittäistavarakaupan, erikoiskaupan ja tilaa vaativan erikoiskaupan aikaisempi kehitys, nykytila sekä tulevaisuuden kehitysnäkymät. Selvityksessä tarkasteltiin kaupan saavutettavuuden lisäksi palveluverkkoon vaikuttavia tekijöitä, kuten väestönkehitystä, ostovoimaa ja sen siirtymiä, matkailijoiden ja kesämökkiläisten ostovoimaa sekä liiketilan lisätarvetta. Palveluverkkoselvityksessä arvioitiin myös liikenteellisiä vaikutuksia kahden mitoitukseltaan toisistaan poikkeavan kehittämisvaihtoehdon pohjalta.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaluonnos valmisteluaineistoinen oli nähtävillä 10.11.–20.12.2013. Kaavasta saatiin 43 muistutusta ja lausuntoa. Lausuntojen ja ympäristöministeriön kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella maakuntakaavaehdotusta valmistellessa kaavan mitoitusta tulee perustella tarkemmin sekä kaavan yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten arviointia sekä liikenteellisten vaikutusten arviointia tulee tarkentaa. Tämä työ koskee maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointia. Suunnittelualue on Pohjois-Savo.

Tässä selvityksessä on arvioitu keväällä 2014 valmisteilla olleen kaupan maakuntakaavaehdotuksen mukaisia merkintöjä ja niihin liittyviä mitoituksia. Valmistelutyön edetessä kaavaehdotuksen kaavamerkinnät ja mitoitukset ovat täsmentyneet siitä, mitä ne tätä selvitystä valmistellessa ovat olleet.

2. TYÖN SISÄLTÖ

Merkittävimmät kaupan vaikutukset syntyvät liikenteen kautta. Liikenteen näkökulmasta keskeistä on varmistaa, että suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset. Yhä enemmän on kiinnitettävä huomiota siihen, että alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.

Maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa selvitetään:

1. kaavaratkaisun vaikutukset asiointi- ja työmatkaliikenteeseen sekä kulkutapajakautumaan
2. kaavaratkaisun vaikutukset henkilöautojen ja joukkoliikenteen kilometrisuoritteisiin
3. kaavaratkaisun vaikutukset liikennemääriin ja liikennevirtojen suuntautumiseen, huomioiden myös kuljetukset ja logistiikka
4. palveluiden saavutettavuus, myös joukko- ja kevyellä liikenteellä
5. liikenteestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten minimoiminen
6. kaupan sijoittumissuositukset liikenteen näkökulmasta

Vaikutusten suuruutta arvioidaan vertaamalla tutkittavien hankkeiden liikennemuutoksia suhteessa nykytilanteeseen (0-vaihtoehto).

Erityistä huomiota kiinnitetään keskustojen ulkopuolisten kaupan alueiden aiheuttamiin liikenteellisiin vaikutuksiin.

Tekstissä käytetään jatkossa seuraavia lyhenteitä:

pt = päivittäistavarakauppa
et = erikoistavarakauppa
tiva = tilaa vaativa erikoistavarakauppa

3. KESKUSTATOIMINTOJEN ALUEIDEN ULKOPUOLELLA SIJAITSEVAT SUURYKSIKÖT TAI MYYMÄLÄKESKITYMÄT

Annettujen kohteiden/kehittämisalueiden liikennevaikutukset on arvioitu seuraavien kohtien mukaisesti:

- 1) määritetään kohteen asiakastuotos
- 2) määritetään kohteen ostosmatkojen suuntautuminen
- 3) määritetään ostosmatkojen kulkutavat
- 4) arvioidaan asiointiliikenteen suoritemuutokset
- 5) arvioidaan liikennemäärämuutokset
- 6) arvioidaan kohteen lähialueen liikenneverkon kehittämistarpeita
- 7) esitetään keinoja haitallisten vaikutusten minimoimiseksi

Kohdekorteissa vaikutusarviot on esitetty seuraavien kohtien mukaisesti:

Alueen saavutettavuus

Saavutettavuus muodostuu kohteen sijainnista toisaalta suhteessa asukkaisiin ja työpaikkoihin ja toisaalta suhteessa nykyiseen liikennejärjestelmään. Kortissa esitetään saavutettavuustaulukossa väestön ja työpaikkojen nykyinen määrä etäisyysluokittain sekä karttapohjalla kohteen sijainti, tieverkkoa pitkin lasketut saavutettavuusvyöhykkeet sekä ruutupohjaiset asukasmäärät. Mikäli kohteen vaikutusalueella on laadittu merkittäviä asemakaavoja, ne on pyritty ottamaan tekstissä huomioon. Joukkoliikenteellä saavutettavuutta on arvioitu vain tekstissä. Ostosmatkoilla joukkoliikenteen käyttö on yleensä vähäistä, vaikka saavutettavuus olisi hyvinkin. Tässäkin mielessä saavutettavuus on tärkeä, jotta autottomille voidaan tarjota riittävän hyvät asiointimahdollisuudet.

Matkatuotos

Pohjois-Savon liiton omassa selvityksessä "Kaupan maakuntakaava 2030 selvitys matkatuotoksista" on määritetty kohteiden asiakastuotokset hyödyntäen mm. Ympäristöministeriön julkaisua "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa". Em. tuotos soveltuu yksittäisten kohteiden tuotosten karkeaan arviointiin, mutta kun kyseessä on usein kaupan monialainen suuryksikkö tai nykyistä kauppa täydentävä yksikkö, ei opasta voi suoraan soveltaa liikennetuotosten arviointiin. Esimerkiksi yksittäisen lähikaupan tai supermarketin tuotokset voidaan arvioida hyvin oppaan mukaisesti, mutta jos supermarket-tasoinen myymälä on osana suurempaa kaupan yksikköä, on liikennetuotosta arvioitaessa otettava huomioon useassa kohteessa asiointi samalla ostosmatkalla. Arvioitavat hankkeet ovat alueilleen useimmiten täydentävää tarjontaa, jolloin kohteiden synergia on otettava huomioon.

Erikoiskaupan tuotosten arvioinnissa on ongelmana tuotosten erittäin suuri hajonta. Maakuntakaavaan aluevarauksia tehtäessä erikoiskaupan konseptia ei yleensä ole tiedossa sillä tarkkuudella, että tuotos voitaisiin luotettavasti arvioida.

Edellä mainituista perusteista johtuen tässä yhteydessä on arvioitu kohteen alueelle tuomaa **lisäasiakasmäärää**, joka on oikea lähtökohta liikennevaikutusten, kuten liikennemäärien muutosten, arviointiin. Asiakastuotoksen arvioinnissa käytettiin mm. seuraavia tekijöitä:

- väestöpohja ja työpaikat kohteen ympärillä eri etäisyyksillä
- kilpailutilanne
- alueen matkailullinen merkitys
- alueen ohittavat työmatkavirrat
- alueen pitkämatkainen kauttakulkuliikenne.

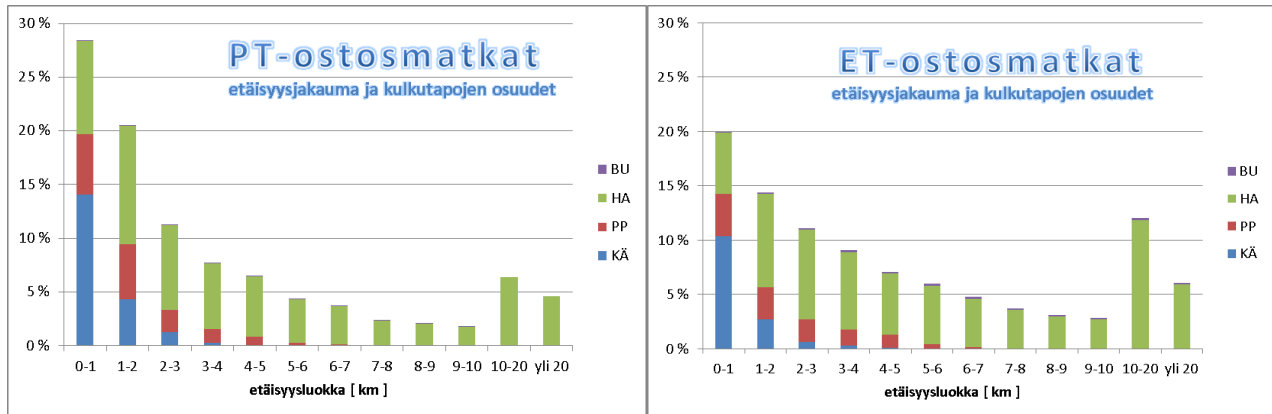
Liiton omassa selvityksessä esitetyt matkatuotokset vastaavat paremmin yksittäisissä kohteissa käyvää kokonaisasiakasmäärää, mikä ei kuitenkaan ole riittävä perusta liikennemäärämuutosten ja siten liikennevaikutusten arvioinnille.

Liikennesuoritteet

Asioiden suuntautumisen perusteella saadaan arvio suoritemuutoksista. Arvio on esitetty eri matkaryhmien osalta sanallisesti erikseen ottaen mahdollisuuksien mukaan huomioon esim. kohteen vaikutus kilpailutilanteeseen. Esimerkiksi palveluverkon tihtyessä liikennesuoritteet yleensä vähenevät. Vastoin tehtävälle määritettyjä tavoitteita absoluuttista liikennesuoritemuutosta ei pystytty käytettävissä olevilla lähtötiedoilla määrittämään. Tämä olisi edellyttänyt tarkkaa tilastoa ja kilpailuasetelman kertovaa kuvausta koko maakunnan ja lähimaakuntien kaupan volyymeistä kaikissa tarkasteltavissa ryhmissä (pt, et, tiva). Sen sijaan liikennesuoritemuutosta on arvioitu sanallisesti eri matkaryhmien ja asiakasryhmien kautta.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla

Suuntautumista arvioitiin väestöpohjan ja eri kulkutapojen saavutettavuuden kautta hyödyntäen eri liikennetutkimuksissa havaittuja keskimääräisiä asiointien etäisyysjakaumia (kuva).



Kulkutapakohtaiset tietyt pitkin lasketut etäisyydet ja asukas/työpaikkamäärät huomioon ottaen määritettiin ostosmatkojen määrä etäisyysluokittain ja kulkutavoittain. Tarkemman mallin käyttäminen edellyttäisi kohteiden tarkempaa määrittelyä sekä vallitsevan kilpailutilanteen huomattavasti tarkempaa tuntemusta. Nykyiset kaupan tilastot tarjoavat sangen vähän lähtötietoa muusta kuin päivittäistavarakaupan volyymeisterä.

Valtaosa ostosmatkoista tehdään kotiperäisesti, mutta ostoksilla käynti muiden matkojen yhteydessä kasvaa etäisyyksien pidentyessä. Esimerkiksi pitkän työmatkan yhteydessä käydään kaupassa useammin kuin asuttaessa lähellä työpaikkaa. On huomattava, että ostoksilla käynnin ketjuttaminen muihin matkoihin ei tuota juuri lainkaan ylimääräistä liikennesuoritusta eikä kasvata pääteiden liikennemääriä. Tässä mielessä ostospaikkojen kytkeminen lähelle suuria työpaikka-alueita on edullista ja tuottaa liikennetarvetta vähentävää synergiaa.

Edellä laskettu autolla tulleiden asiakkaiden määrä muutetaan auton keskikuormituksen (esim. 1,6) kautta automääräksi. Tämä kohdistuu liikennemääränä suoraan kohteen liittymään. Muulla liikenneverkolla muutosta on arvioitu liikenteen oletetun suuntautumisen perusteella. On huomattava, että ohikuliikenteestä kohteessa poikkeaminen ei muuta lainkaan ohikuljettavan päätien liikennemäärää.

Keskeisten liikennemäärätietojen perusteella (kuissa esitetyt maanteiden liikennemäärät) tehtiin asian-
tuntija-arvio liikenneverkon tilasta ennen kohteen toteutumista ja arvioitiin kokemuseräisesti kohteen tuoman lisäliikenteen vaikutusta toimivuuksiin ja liikenneverkon kehittämistarpeisiin. Lopuksi päädyttiin esittämään liikenneverkon kehittämistarve suunnittelutarpeena, joka on yhtenä vertailukohtana lopussa esitetyssä vaikutusten yhteenvetotaulukossa. Suunnittelutarve on vähäinen, jos riittää, että kohteen liittyminen nykyisiin eri kulkutapojen liikenneverkkoihin suunnitellaan hyvin, eikä muita laajempia tarpeita ole nähtävissä. Merkittävä suunnittelutarve voi liittyä esim. joukkoliikennetarjonnan kehittämiseen, millä voitaisiin minimoida kohteesta koituvia haittoja. Esim. Matkuksessa suunnittelutarve arvioitiin merkittäväksi sillä perusteella, että huolimatta kohteen hyvästä kytkennästä nykyiseen valtatiehen on tarvetta parantaa Matkuksen nykyisen ja uuden osan välisiä liikkumismahdollisuuksia kaikilla kulkutavoilla ja edelleen kehitettävä Matkuksen saavutettavuutta joukkoliikenteellä.

Haitallisten vaikutusten estäminen

Tässä yhteydessä keskityttiin myös lähinnä liikenteellisiin vaikutuksiin. Kohteesta ja haitallista vaikutuksista riippuen on esitetty eritasoisia toimenpiteitä, joilla voitaisiin esimerkiksi vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen tai lisätä joukkoliikenteen tai pyöräilyn/kävelyn käyttöä asiointissa. Koska kohteet ovat vasta aluevarauksia eikä niistä ole tehty tarkempia hankesuunnitelmia, ovat tässä esitetyt arviot hyvin yleispiirteisiä.

Logistiikka

Kaupan logistiikkaa toimii ketjuohjauksessa ja kuljetukset ohjataan yleensä keskitetysti pääkaupunkiseudun keskustermiinaalien kautta, joista lähetykset toimitetaan suurimpiin myymälöihin suoraan. Pienemmissä lähetyserissä ja kappaleitavaran kuljetuksissa (mm. erikoistavara, kuriirilähetykset ja paluulogistiikka) kuljetukset hoidetaan pääosin valtakunnallisten kuljetusketjujen aluetermiinaalien kautta. Pohjois-Savossa nämä termiinaalit ovat sijoittuneet pääosin Kuopion eteläosiin. Logistiikan toimivuuden ja tehokkuuden näkökulmasta toimintojen keskittäminen lisää kustannustehokkuutta ja parantaa palvelutasoa. Hajautettu malli taas johtaa kasvavaan raskaan liikenteen suoritteeseen ja myös kustannukset nousevat.

Logistiikkaa ei ole kohteittain erikseen arvioitu. Kaupan logistiikassa voimakas keskittäminen vähentää kaupan omia logistiikkakustannuksia ja vastaavasti asiakkaiden logistiikkakustannukset kasvavat. Kaupan kannalta logistisesti parhaita kohteita ovat suuret kohteet, kuten Matkus ja Green Valley. Kuntakeskuksiin sijoittuvat kohteet taas lisäävät eniten kaupan logistisia kustannuksia. Muissa kohteissa logistiset vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Seuraavassa on esitetty kohteista laaditut hankekortit, joihin liittyy kuvallinen aineisto ja eri osa-alueiden tekstikuvaukset.

Kuva-aineiston selitykset:

Vasen ylänurkka: Kohteen karkea kuvaus

Oikea ylänurkka: Väestön ja työpaikkojen sijainti eri etäisyysvyöhykkeillä; etäisyydet laskettu tie- ja ka-
tuverkkoa pitkin; etäisyydet on esitetty kilometreinä

Keskiosa: Yleiskartta kohteen alueesta, sisältää pääteiden liikennemäärät, asukasmäärät ruuduittain se-
kä kohteen saavutettavuusvyöhykkeet tieverkkoa pitkin (1km, 1-3km, 3-5km, 5-10km, yli 10km)

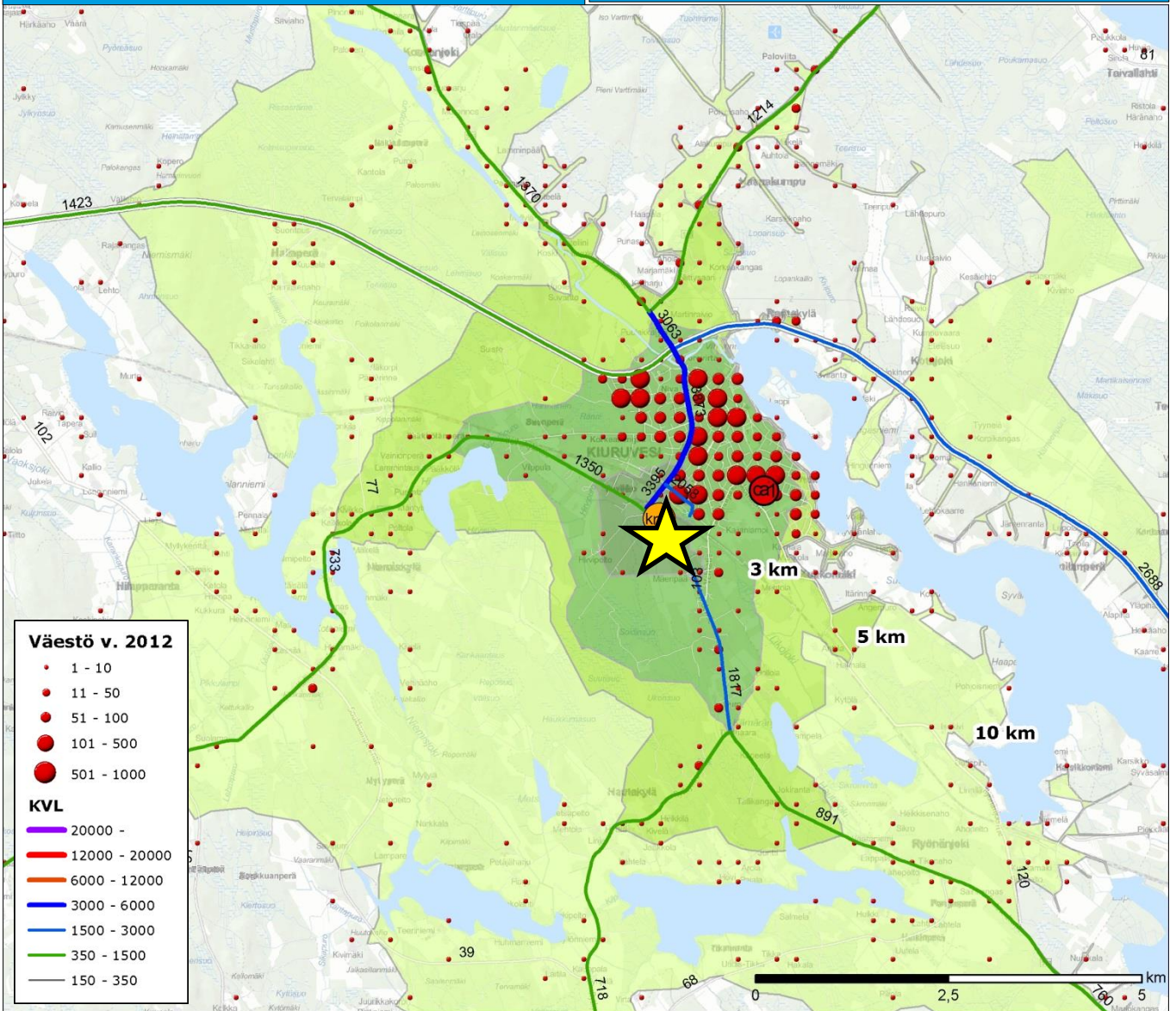
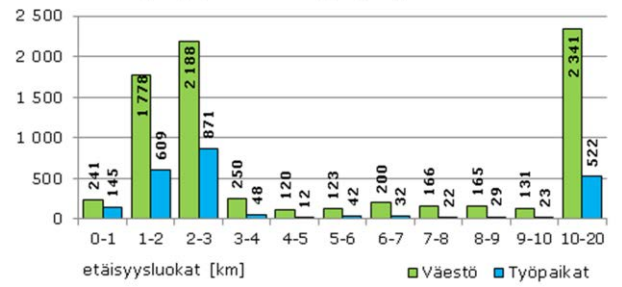
Vasen alanurkka: mallinnetut asiakasmäärät ja autojen määrät etäisyysluokittain ja kulkutavoittain

Oikea alanurkka: autoliikenteen suuntautuminen etäisyysluokittain; tieto käytetty liikennemäärämuutos-
ten arvioinnissa

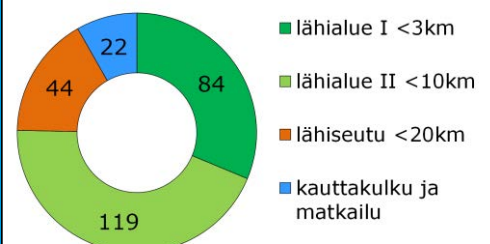
Kiuruvesi TIVA +7 000 K-m² TIVA-KAUPPAA 7000 K-M²

Alueen nykyinen kaupan kerrosala on 3900 k-m² ja kaavan mukaisen lisäliiketilän jälkeinen kokonaismoitus 10 900 k-m²

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	62	23	34	0	120	21
1-3	20	30	101	2	150	63
3-5	2	16	76	2	100	48
5-10	0	4	114	5	120	71
10-20	0	0	71	1	70	44
>20 *	0	0	36	1	40	22
yht.	80	70	430	10	600	270



KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee Kiuruveden taajaman eteläosassa, Valtakadun (maantie 561) ja Kalliokyläntien (mt 7693) liittymän läheisyydessä. Rautatie erottaa kaupan alueen muusta Kiuruveden taajamasta. Kävely ja pyöräilyetäisyydellä (3km) kaupan alueesta asuu n. 4200 asukasta. Työpaikkoja pyöräilyetäisyydellä on n. 1600. Kiuruveden keskustasta on yhtenäinen maantien 561 varrella oleva kevyenliikenteenväylä kohdealueelle. Alue on hyvin myös valtatie 27 (Pyhäsalmentie/Iisalmentie) kulkevan ajoneuvoliikenteen saavutettavissa. Joukkoliikenteellä alueen saavutettavuus on huono.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 600 asiakasta/vuorokausi. Suurin osa asiointimatkoista tehdään henkilöautolla, 430 asiointimatkaa vuorokaudessa, mikä tarkoittaa 270 autoa/vuorokausi. Henkilöautolla tehtävistä matkoista lähes puolet tulee 3-10 km etäisyydeltä kohteesta. Kolmannes henkilöautomatkoista tehdään alle 3 km etäisyydeltä, pääasiassa Kiuruveden taajamasta. Kävellen tehdään 80 asiointimatkaa/vuorokausi (13 % kokonaismatkatuotoksesta). Suurin osa kävellen tehtävistä ostosmatkoista on alle 1 km mittaisia. Polkupyörällä tehdään 70 asiointimatkaa/vuorokausi (12 %). Suurin osa pyörällä tehtävistä matkoista tulee alle 3km etäisyydeltä, lähinnä Kiuruveden taajamasta. Linja-auton osuus asiointimatkoista on hyvin pieni, vain 10 asiointimatkaa/vuorokausi (2 %). Käytetty yleispiirteinen malli todennäköisesti aliarvioi hieman ympäristöstä yli 20 km:n etäisyydeltä tulevia matkoja

Liikennesuoritteet: Kaupan kerrosalan lisääminen nykyisestä lisäisi tiva-kaupan myyntiä Kiuruvedellä. Nykyisin osa Kiuruvetisten ostovoimasta hyödynnetään muissa seudun kaupungeissa, joista tärkeimpänä Iisalmi. Asioinnin siirtyminen Kiuruvedelle vähentää liikennesuoritteita. Kohde ei juuri kilpaile Kiuruveden keskustan liikkeiden kanssa, joten asiointimatkat eivät merkittävästi pitene.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Kohteen asiakkaista lähes puolet (46 %) tulee alle 3 km etäisyydeltä. Alue kattaa Kiuruveden taajaman ja sen lähialueet. Kiuruveden taajaman katuverkkoa kuormittaa n. 80 henkilöautolla tehtävää edestakaista asiointimatkaa vuorokaudessa. Suurin osa näistä henkilöautoista kulkee kaupan alueelle maantien 561 kautta. Pidemmältä etäisyydeltä henkilöautoja suuntautuu kaupan alueelle n. 180 autoa/vuorokausi. Suurin osa näistä kulkee kohteeseen valtatie 27 suunnasta Kiuruveden taajaman läpi maantietä 561. Kaupan alue voi hieman lisätä liikennettä maantiellä 561.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Tiva-kaupan laajentamisella on pääasiassa positiivisia vaikutuksia, erityisesti liikennesuoritteiden laskuun. Henkilöautoliikenteen kannalta suurimmat konfliktipisteet ovat keskustan lävistävän Valtakadun ja valtatie 27 liittymä sekä kaupan alueen tonttiliittymä. Näistä valtatie 27 liittymä on nostettu esiin Ylä-Savon Kiuruvedeltä koskevassa liikenneturvallisuussuunnitelmassa (Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisu 16/2011), jossa liittymän parantamiseksi on todettu tarvittavan erillinen suunnitelma. Kiuruveden tiva-kaupan laajeneminen lisää liikennettä kuitenkin niin vähän, ettei sillä ole juuri merkitystä liittymän toimivuuteen.

Suuri osa henkilöautolla tehtävistä asiointimatkoista on alle 3 kilometrin pituisia. Tässä ryhmässä on potentiaalisia asiakkaita, jotka voivat tehdä asiointimatkat jalan tai pyörällä. Kävelyyn ja pyöräilyyn voidaan kannustaa parantamalla kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä. Kulkutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla.

LEPPÄVIRTA + 7000 K-M²

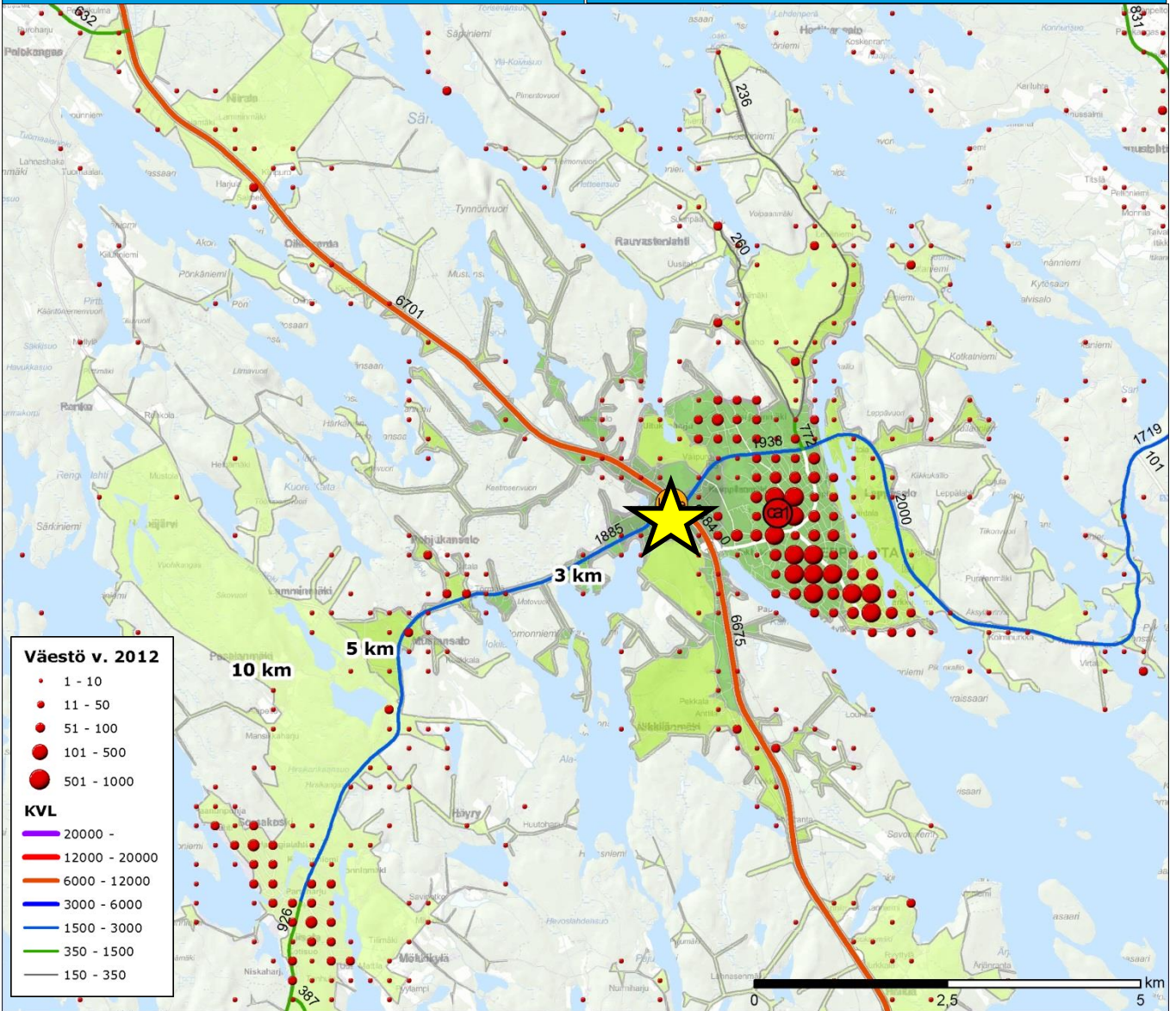
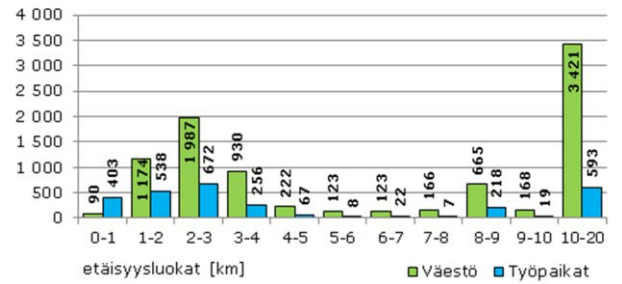
PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA 2000 K-M²

ERIKOISTAVAKAUPPA 2000 K-M²

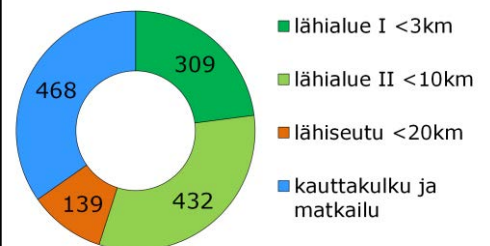
TIVA-KAUPPA 3000 K-M²

Alue on voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa osoitettu tilaa vievän erikoiskaupan alueeksi (kme-merkintä). Alue ei ole toteutunut.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	36	14	21	0	70	13
1-3	121	163	474	5	760	296
3-5	9	59	316	6	390	198
5-10	0	10	374	11	400	234
10-20	0	0	223	1	220	139
>20 *	0	0	749	7	760	468
yht.	170	250	2160	30	2600	1350



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kaupan alue sijaitsee Viitostien (valtatie 5) Heinävedentien (mt 534) ja Koskentie (mt(533) liittymien välissä. Alueelle on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Kevyen liikenteen väylät risteävät valtatie eritasossa. Kävely- ja pyöräilyetäisyydellä kohteesta on n. 2300 asukasta ja 1600 työpaikkaa, joista suurin osa Leppävirran keskustassa. Leppävirralla liikennöi paikallis- ja kaukoliikennettä sekä palveluliikennettä. Kaupan alueen edustalla Kokoojatiellä sijaitsee pysäkkipari. Mikäli voimassa olevassa maakuntakaavassa esitetty valtatie 5 uusi linjaus toteutetaan kohteen länsipuolelle, paranee kohteen paikallinen saavutettavuus nykyisestä parantuvien liikennejärjestelyjen ansiosta, kun taas valtatiestä kohde jää hieman kauemmaksi.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 2600 asiakasta/vuorokausi. Suurin osa asiointimatkoista tehdään henkilöautolla, 2160 asiointimatkaa vuorokaudessa, mikä tarkoittaa 1350 autoa/vuorokausi. Kolmannes (32 %) henkilöautoista tulee 3-10 km etäisyydeltä kohteesta ja kolmannes (35 %) on kauttakulun ja matkailun synnyttämiä asiointeja. Neljännes matkoista (23 %) on alle 3 km etäisyydeltä, pääasiassa Leppävirran taajamasta.

Kävellessä tehdään 170 asiointimatkaa/vuorokausi (27 % kokonaismatkatuotoksesta). Suurin osa kävellessä tehtävistä ostosmatkoista on alle 1 km mittaisia. Polkupyörällä tehdään 250 asiointimatkaa/vuorokausi (40 %). Suurin osa pyörällä tehtävistä matkoista tulee alle 3km etäisyydeltä, lähinnä Leppävirran taajamasta. Linja-auton osuus asiointimatkoista on hyvin pieni, vain 30 asiointimatkaa/vuorokausi (5 %). Yhteensä asiointimatkoista kolmannes (32 %) on alle 3km pituisia, kolmannes (30 %) 3-10km pituisia ja kolmannes (29 %) yli 20 km pituisia. Yli 20 kilometrin pituiset matkat sisältävät myös ohiajoliikenteen ja matkailun synnyttämän asioinnin.

Liikennesuoritteet: Alueen toteutuminen laajentaa pt-kaupan verkkoa valtatie länsipuolelle. Sijainti on houkutteleva Leppävirta-Sorsakoski -väliä liikkuville. Kohde lisää myös kilpailua Leppävirran keskustassa sijaitsevien pt-kauppojen sekä erikoistavarakauppojen välillä. Kohteen sijainti valta- ja maanteiden liittymässä sekä erityyppisestä kaupasta ja suuresta yksikkökoosta saatava synergiaetu palvelee erityisesti henkilöautolla asioivia. Kohde tihentää palveluverkkoa Leppävirran keskustaaajamassa ja sitä kautta voi vähentää liikennesuoritetta. Vastaavasti henkilöauton suorite voi hieman kasvaa, jos nykyisin keskustassa asioivia siirtyy kohteeseen. Toisaalta Leppävirran taajaman ulkopuolella asuvien asiointimatkat lyhenevät vastaavasti. Myös erikoistavarakaupan osalta tapahtuu ostosiirtymiä, mikä vaikuttaa henkilöautosuoritteeseen. Hankkeen myötä tapahtuva Leppävirran kaupan monipuolistuminen vähentää tarvetta käydä muualla (Kuopio, Varkaus) ostoksilla, jolloin ostosmatkojen liikennesuorite kokonaisuudessaan vähenee.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Kohde synnyttää arviolta 1350 henkilöautokäyntiä/vrk. Suurin osa autoista kulkee valtatie 5 ja Koskentie liittymän kautta, mutta myös nykyisen eritasoliittymän kautta Kokoojatieltä pitkin. Kohde saanee asiakkaita myös ohikulkuliikenteestä, mikä ei kasvata liikennemäärää valtatiellä. Valtatie 5 keskivuorokausiliikenne (KVL) on Leppävirran kohdalla luokkaa 6000 - 7000 ajon./vrk, mikä voi keskustan kohdalla hieman kasvaa kohteen vaikutuksesta. Sorsakoskelle johtavan maantien 533 KVL on vajaat 2000 ajon./vrk ja maantien 534 (Heinävedentie) KVL n. 2000 ajon./vrk. Nykyisiin liikennemääriin nähden kohteen aiheuttama autoliikenne on paikallisesti merkittävä. Kohde lisää paineita nopeuden alentamiseen Viitostielle taajaman kohdalla. Uuden Viitostielinjauksen toteutuessa järjestelyt alueella muuttuvat korkealuokkaisiksi.

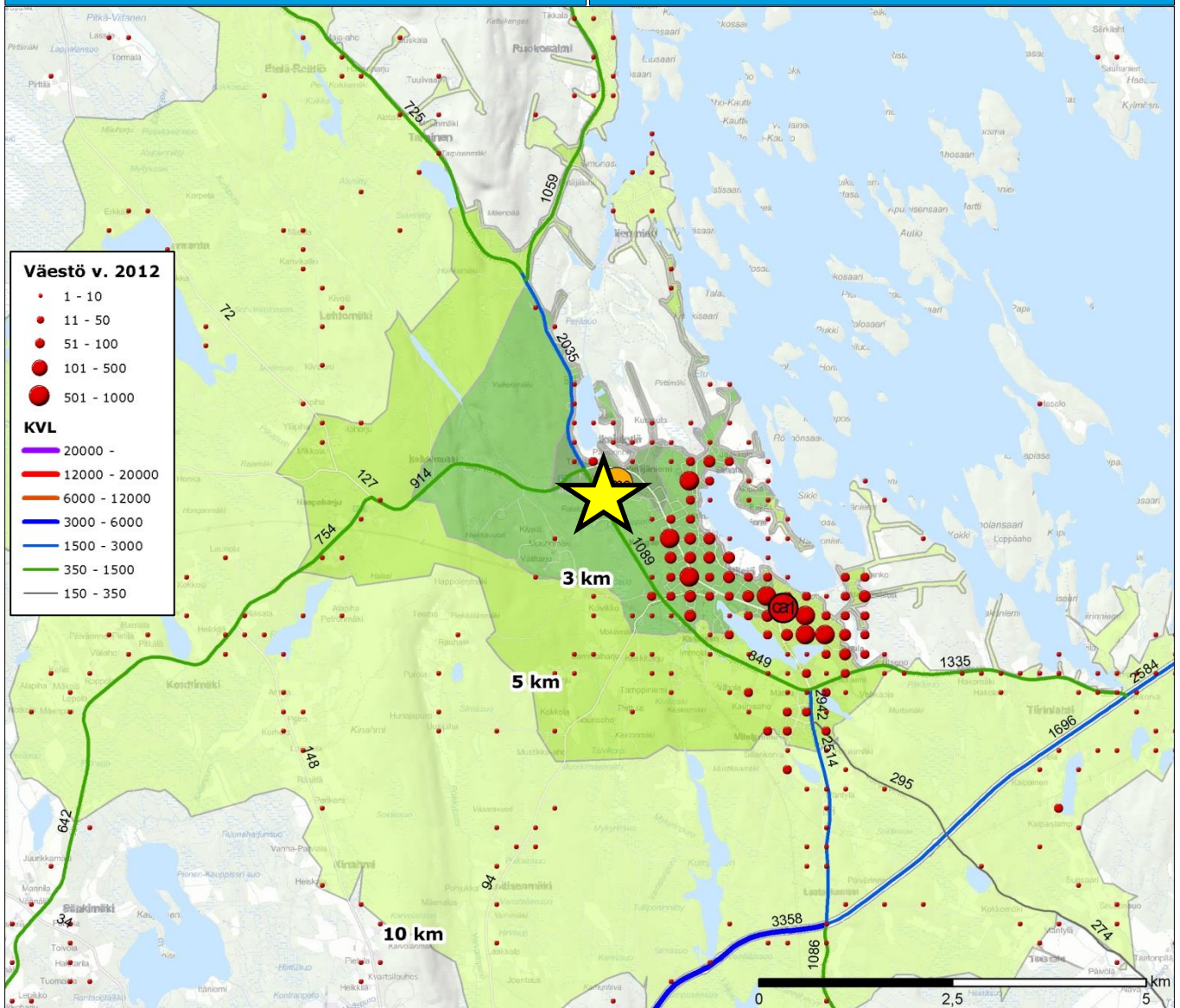
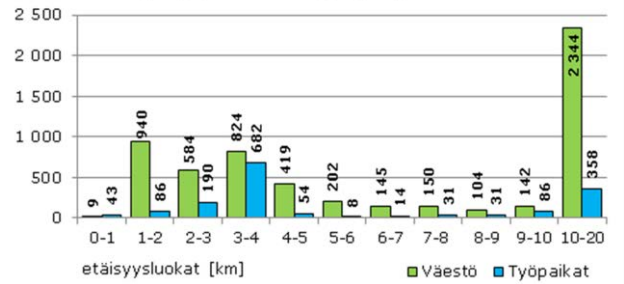
Haitallisten vaikutusten minimointi: Kolmannes henkilöautolla tehtävistä asiointimatkoista on alle 3 kilometrin pituisia. Tässä ryhmässä on potentiaalisia asiakkaita, jotka voivat tehdä asiointimatkat jalan tai pyörällä. Kävelyyn ja pyöräilyyn voidaan kannustaa parantamalla kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä. Kuluttavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Valtatie 5 ja maantien 534 liittymän toimivuuteen ja turvallisuuteen voidaan vaikuttaa kevyin toimenpitein näkemiä parantamalla. Myös Viitostien nopeustasoa voidaan tarvittaessa alentaa taajaman kohdalla. Uusi Viitostielinjaus Leppävirran keskustaaajaman kohdalla parantaisi liikennelyympäristöä selvästi.

NILSIÄ + 7000 K-M²

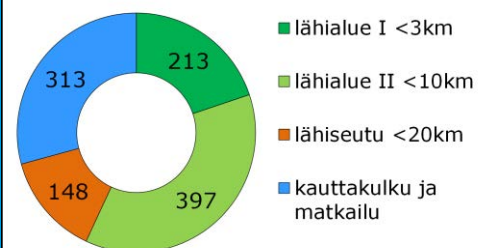
TIVA-KAUPPAA 5000 K-M²

MUU ERIKOISTAVARAKAUPPA 2000 K-M²

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	4	1	2	0	10	1
1-3	65	101	338	6	510	211
3-5	8	53	255	7	320	159
5-10	0	12	379	16	410	237
10-20	0	0	237	3	240	148
>20 *	0	0	500	13	510	313
yht.	80	170	1710	40	2000	1070



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee Nilsin taajaman pohjoispuolella lähellä Varpaisjärventien (maantie 577) liittymää. Etäisyys Nilsin keskustaan on n. 3 kilometriä. Kävely- ja pyöräilyetäisyydellä on n. 1500 asukasta ja n. 300 työpaikkaa, pääasiassa Nilsin taajamassa. Kohteeseen on kevyen liikenteen yhteys Nilsin keskustasta. Nilsin keskustan lisäksi potentiaalinen asiakaskeskittymä on Tahkon matkailualue 5-10 kilometriä Nilsin pohjoispuolella. Myös Tahkolta on hyvät kevyen liikenteen yhteydet kohteeseen. Saavutettavuus henkilöautolla on hyvä. Nilsissä liikennöi paikallista kutsuohjattua palveluliikennettä, Tahko SkiBussi (Nilsä-Tahko, Kuopio-Nilsä, Kuopio-Lentoasema-Nilsä-Tahko) sekä kaukoliikennettä. Kohteen edustalla Nilsiantien varrella on pysäkipari. Kohde on siten myös joukkoliikenteellä saavutettavissa, vaikka joukkoliikenteen osuus asiakasvirroista jääneeikin vähäiseksi.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 2000 asiakasta/vuorokausi. Suurin osa asiointimatkoista tehdään henkilöautolla, 1710 asiointimatkaa vuorokaudessa, mikä tarkoittaa 1070 autoa/vuorokausi. Kolmannes (36 %) henkilöautoista tulee 3-10 km etäisyydeltä kohteesta ja kolmannes (30 %) on kauttakulun ja matkailun synnyttämiä asiointeja. Viidennes matkoista (20 %) on alle 3 km etäisyydeltä. Suurin osa asiakasvirroista tulee Nilsin taajamasta sekä Tahkon alueen matkailijoista ja muista ohikulkijoista.

Kävellessä tehdään 80 asiointimatkaa/vuorokausi (4 % kokonaismatkatuotoksesta). Suurin osa kävellessä tehtävistä ostosmatkoista on 1-3 km mittaisia. Jalan tehtävien ostosmatkojen määrää vähentää se, että kävelyetäisyydellä kohteesta ei juuri ole asutusta. Polkupyörällä tehdään 170 asiointimatkaa/vuorokausi (8 %). Suurin osa pyörällä tehtävistä matkoista tulee alle 3 km etäisyydeltä, lähinnä Nilsin taajamasta. Linja-auton osuus asiointimatkoista on hyvin pieni, 45 asiointimatkaa/vuorokausi (2 %). Yhteensä asiointimatkoista neljännes (26 %) on alle 3 km pituisia, kolmannes (37 %) 3-10 km pituisia ja kolmannes (26 %) yli 20 km pituisia. Yli 20 kilometrin pituiset matkat sisältävät myös ohiajoliikenteen ja matkailun synnyttämän asiointin. 10-20 kilometrin pituisia matkoja tehdään selvästi muita vähemmän, sillä tuolle etäisyysvälille osuvat asuinalueista ainoastaan Siilinjärven ja Varpaisjärven reuna-alueet.

Liikennesuoritteet: Alueen toteutuminen luo uuden tiva- ja muun erikoistavarakaupan keskittymän Nilsiin, mikä täydentää Nilsin taajaman nykyistä palveluvarustusta. Kaupan palveluiden lisääntyminen Nilsissä vähentää Nilsistä muihin keskuksiin (mm. Siilinjärvi, Kuopio) suuntautuvaa ostosliikennettä ja kohteen sijainti on hyvä Tahkovuorelle suuntautuvien matkailuvirtojen näkökulmasta. Kokonaisuudessaan Nilsin alueen kaupallinen omavaraisuus paranee ja liikennesuoritteet vähenevät.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Kohde synnyttää runsaan 1000 henkilöautokäyntiä/vrk, jolloin kohteen liittymässä poikkileikkausliikenne on n. 2000 ajon./vrk. Osa kohteen asiakkaita tulee ohikulkuliikenteestä, jolloin liikenteen kasvu Nilsiantielle jäänee vajaan 1000 autoon vuorokaudessa osan suuntautuessa keskustaan päin ja osan Varpaisjärventien ja Tahkon suuntaan. Liikenteen lisäys Varpaisjärventielle jäänee vähäiseksi, koska Tahkon tuottama asiointiliikenne käyttää jo nykyisinkin samaa tiejaksoa Nilsin keskustassa käydessään. Liikenteen kasvun ei arvioida merkittävästi heikentävän liikenteen toimivuutta, eikä välittömiä liikenneverkon kehittämistoimenpiteitä kohteen vuoksi aiheudu.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Viidennes henkilöautolla tehtävistä asiointimatkoista on alle 3 kilometrin pituisia. Tässä ryhmässä on potentiaalisia asiakkaita, jotka voivat tehdä asiointimatkat jalan tai pyörällä. Kävelyyn ja pyöräilyyn voidaan kannustaa parantamalla kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä. Kulutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Tahkolta tulevaa ostosliikennettä voidaan muuttaa henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteen suuntaan parantamalla Tahkon joukkoliikennedyhteyksiä ja kehittämällä SkiBussin liikennöintiä.

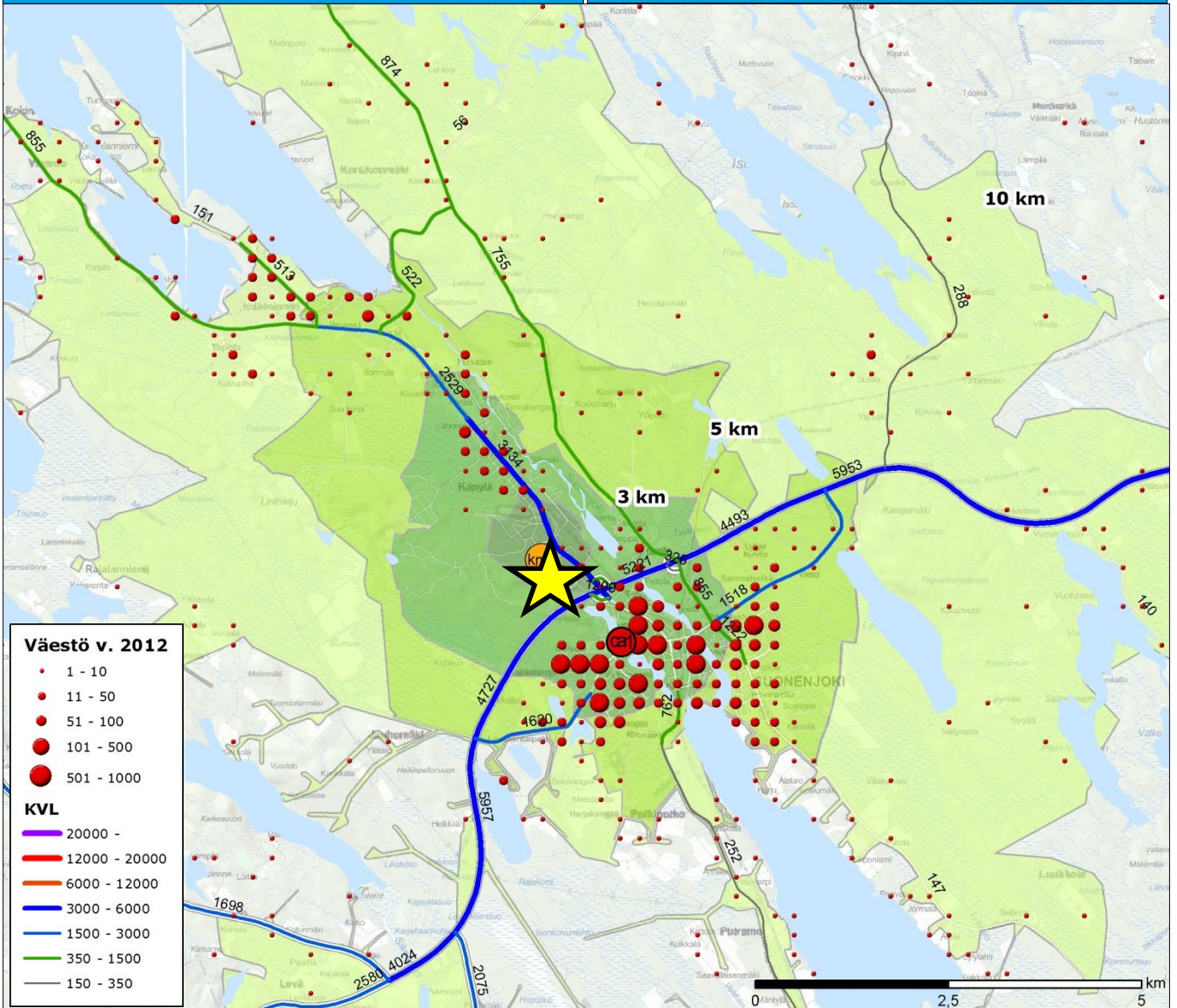
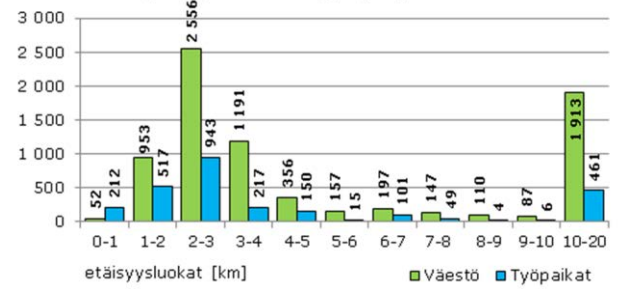
Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta haasteellisin piste on Varpaisjärventien ja Nilsiantien liittymä. Liittymän parantamiseksi on tekeillä yleissuunnitelma, jossa maantien 577 linjausta muutetaan lännemmäksi. Liittymävaihtoehdoiksi on nykyisen nelihaaraliittymän sijasta tarkasteltu eritasoliittymää, porrastettua liittymää sekä kiertoliittymää.

SUONENJOKI +7000 K-M²

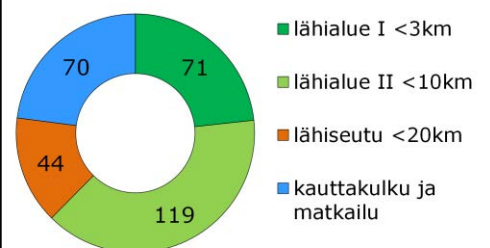
TIVA-KAUPPAA 7 000 K-M²

Alue on voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa osoitettu tilaa vievän erikoiskaupan alueeksi (kme-merkintä). Alue ei ole toteutunut.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	22	8	12	0	40	7
1-3	20	30	101	2	150	63
3-5	2	16	76	2	100	48
5-10	0	4	114	5	120	71
10-20	0	0	71	1	70	44
>20 *	0	0	112	3	110	70
yht.	40	60	490	10	590	300



KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee teollisuusalueella n. 2 kilometriä Suonenjoen keskustan pohjoispuolella. Lähimmät asuinalueet ovat Käpylä (1 km kohteen pohjoispuolella) sekä Kaatron asuinalue Suonenjoen keskustan tuntumassa. Kevyen liikenteen yhteydet ovat hyvät sekä pohjoisesta että etelästä. Kävely- ja pyöräilyetäisyydellä kohteesta on n. 3600 asukasta ja 1700 työpaikkaa. Kohteen sijainti Iisvedentien (mt 545) varrella ja kilometrin päässä valtatie 9 eritasoliittymästä takaavat kohtuullisen hyvän saavutettavuuden henkilöautoliikenteellä. Suonenjoen paikallisliikenteenä liikennöi seitsemän kutsutaksilinjaa, yhteensä 7 kertaa viikossa. Myöskään kaukoliikenne ei juuri palvele ostosliikennettä, vaikka maantiellä 545 on useampi pysäkkipari. Saavutettavuus joukkoliikenteellä on heikohko.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 590 asiakasta/vuorokausi. Suurin osa asiointimatkoista tehdään henkilöautolla, 490 asiointimatkaa vuorokaudessa, mikä tarkoittaa 300 autoa/vuorokausi. Henkilöautolla tehtävistä matkoista kolmannes tulee 3-10 km etäisyydeltä. Neljännes henkilöautomatkoista tehdään alle 3 km etäisyydeltä, pääasiassa Suonenjoen keskustasta ja Käpylän asuinalueelta, ja kolmannes yli 20 km etäisyydeltä, kauttakulkuliikenteestä ja matkailusta.

Kävellessä tehdään 40 asiointimatkaa/vuorokausi (7 % kokonaismatkatuotoksesta). Suurin osa kävellessä tehtävistä ostosmatkoista on alle 1 km sekä 1-3 km mittaisia. Polkupyörällä tehdään 60 asiointimatkaa/vuorokausi (10 %). Suurin osa pyörällä tehtävistä matkoista tulee alle 3 km etäisyydeltä, lähinnä Suonenjoen taajamasta ja Käpylän asuinalueelta. Linja-auton osuus asiointimatkoista on hyvin pieni, vain 10 asiointimatkaa/vuorokausi (2 %).

Liikennesuoritteet: Kohteen toteutuminen vahvistaa tiva-kaupan keskittymää Iisvedentien varressa. Uusi kaupan alue täydentänee Suonenjoella jo olevaa tiva-kauppaa ja vähentää tarvetta ostosmatkoihin Suonenjoelta muihin keskuksiin (Kuopio, Pieksämäki, Varkaus), jolloin liikennesuoritteet vähenevät. Lisäksi Suonenjoen parantuva tarjonta saattaa houkutella lähiseutujen asukkaita Suonenjoelle suurempien kaupunkien sijasta.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Kohteeseen tehdään henkilöautolla arviolta 300 ostosmatkaa/vrk. Suurin osa asiointiliikenteestä kulkee Iisvedentien (mt 545) kautta ja osa pidempimatkaisesta liikenteestä myös valtatieltä 9. Kohteen aiheuttaman henkilöautoliikenteen määrä on alle 10 % maantien 545 keskivuorokausiliikenteestä ja alle 6 % valtatie 9 keskivuorokausiliikenteestä. Todellisuudessa kohteen aiheuttama liikenteen lisäys ei ole näinkään suuri.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Tiva-kaupan laajentamisella on pääasiassa positiivisia vaikutuksia, erityisesti liikennesuoritteiden laskuun. Neljännes henkilöautolla tehtävistä asiointimatkoista on alle 3 kilometrin pituisia. Tässä ryhmässä on potentiaalisia asiakkaita, jotka voivat tehdä asiointimatkat myös jalan tai pyörällä. Kävelyyn ja pyöräilyyn voidaan kannustaa parantamalla kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä. Kulutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Myös hyvät kulkuyhteydet lähialueen muiden tiva-kauppojen välillä kannustavat liikku-
maan jalan tai pyörällä.

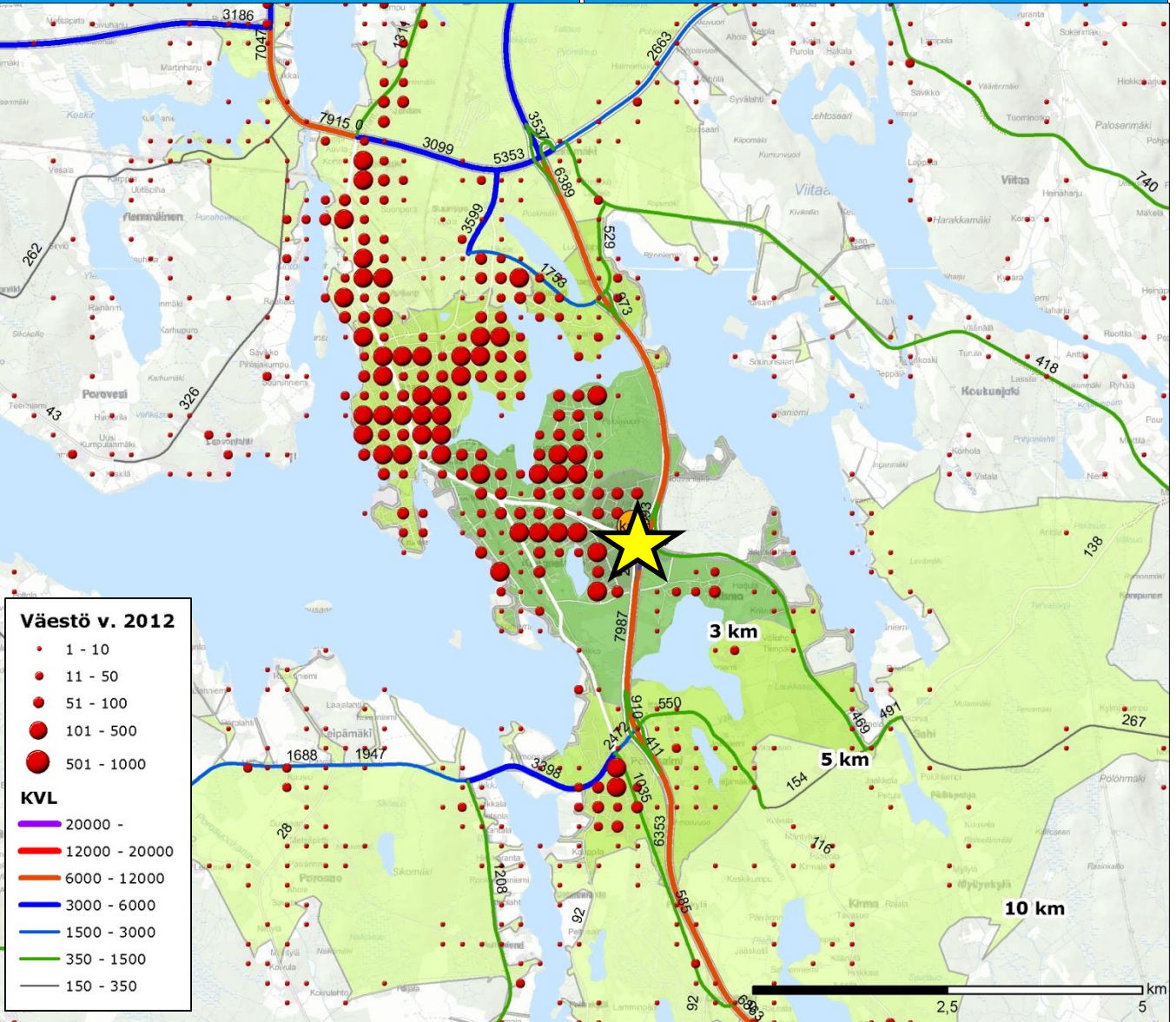
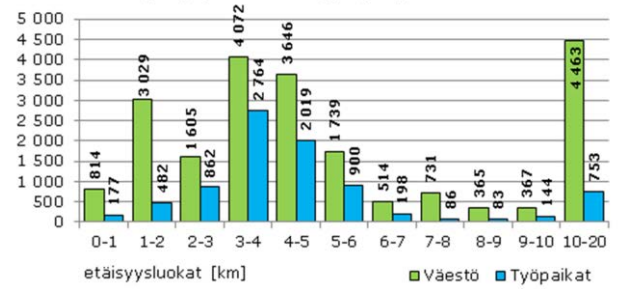
MARJAHAKA + 20 000 K-M²

TILAA VAATIVA KAUPPA 20 000 K-M²

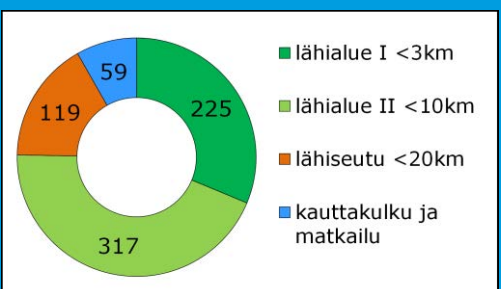
Tilaa vaativan kaupan alue, johon tulee uutta liiketilaa 20 000 k-m².

Kokonaismitoitus 42 800 k-m²

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	166	62	90	1	320	56
1-3	52	81	270	5	410	169
3-5	6	43	204	5	260	127
5-10	0	9	304	13	330	190
10-20	0	0	190	2	190	119
>20 *	0	0	95	2	100	59
yht.	220	190	1150	30	1610	720



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee autovyöhykkeellä Iisalmen eteläisen sisääntuloväylän (Eteläinen Pohjolankatu) liittymässä. Tiva-kaupalle sijainti on lähes optimaalinen sekä suhteessa asutukseen että alueen päätieverkkoon. Myös nykyiset tiejärjestelyt ovat korkeatasoiset ja niiden varassa on ilman merkittäviä lisäkustannuksia helppo kehittää alueen kaupallista vetovoimaa edelleenkin. Paikallisliikenteen linjasto ei nykyisin ulotu alueelle, missä on jatkossa kehittämistarvetta. Kohde lisää jonkin verran myös joukkoliikenteen potentiaalia. Iisalmen sisääntuloväylällä lähimmät kaukoliikenteen bussipysäkit ovat n. puolen kilometrin päässä kohteesta, mikä ei tuo riittäviä mahdollisuuksia alueen palvelemiseksi myös joukkoliikenteellä. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta järjestelyt ovat hyvät, jolloin kohde on hyvin saavutettavissa läheisiltä asuinalueilta pyöräteitä pitkin, lisäksi alle 3 km:n etäisyydellä asuu runsaat 5000 asukasta.

Tiva-kaupan täydentäminen Marjahaassa parantaa Iisalmen omavaraisuutta ja vähentää tarvetta pidemmille ostosmatkoille esim. Kuopioon.

Ohikulkuliikenteen määrä on alueella suuri. Matkailuliikennettä alueelle houkuttelevat lähinnä autoilijoille suunnatut tienvarsi palvelut. Enemmän asiakkaita voidaan olettaa saatavan alueen ohi säännöllisesti kulkevasta liikenteestä, kuten työmatkaliikenteestä.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 1600 asiakasta/vuorokausi, joista henkilöautolla tulee suurin osa. Kohteen tuomaksi lisäksi Marjahaan autokäyntien määrään arvioidaan vajaa 700 ajon./vrk. Kävelen ja pyöräillen kohteessa käynee selvästi vähemmän asiakkaita kuin edellä esitetyn laskentamallin mukaan laskettu n. 400 kävijää/vrk. Joukkoliikennettä käyttävä asiakasmäärä jäänee todellisuudessa lähelle nollaa, jollei linjastoa kehitetä alueen kannalta suotuisammaksi.

Liikennesuoritteet: Marjahaan kaupan täydentäminen tiva-kaupalla voi toisaalta hieman keskittää Iisalmen asiointia ja toisaalta vähentää tarvetta käydä kauempana ostoksilla. Näin ollen liikennesuoritteet todennäköisesti hieman vähenevät kohteen ansiosta.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 75 % autoista tulee Iisalmesta alle 10 km etäisyydeltä ja loput 25 % ovat seudullisempaa asiointia. Valtaosa sisäisestä liikenteestä tulee Eteläisen Pohjolankadun kautta keskustan suunnasta, jonka liikennemäärä saatava kasvaa 1000 ajon./vrk. Valtatien 5 suuntaan liikenne voi kasvaa enintään 500 ajon./vrk, mikä jakaantuu melko tasan etelän ja pohjoisen suunnille. Nykyiset liikennejärjestelyt sietävät kasvun hyvin.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohde ei kilpaile keskustan kanssa, jonne tiva-kauppa ei käytännössä mahdu. Esitetyn laajuinen kohde ei vaikuttane olennaisesti keskustan vetovoimaan, jolloin liikenteen suurimmat vaikutukset kohdistuvat kohteen lähialueeseen. Kauppa ei myöskään sinänsä lisänne alueen matkailuvirtoja.

Lähialueella kaupallisen alueen laajentuessa kehitetään kävely- ja pyöräreittejä siten, että ne ovat turvallisesti käytettävissä asioinnin kulkutapoina. Joukkoliikenteen saavutettavuus on alueen heikko kohta, minkä parantaminen edellyttää linjaston kehittämistä ja kaukoliikenteen pysäkkiyhteyksien parantamista. Joukkoliikenteen potentiaali kasvaa selvästi sekä lisääntyvien työpaikkojen että asiakasmäärien kautta, jolloin paikallisliikenteen kehittämisen mahdollisuudet paranevat.

Marjahaan sisäisessä autoliikenteessä voi kaupan kehittyessä tulla järjestelytarpeita nykyisissä liittymissä. Esimerkiksi kiertoliittymien käyttö alemmalle katuverkolle voisi lisätä sisäisen liikenteen sujuvuutta merkittävästi.

GREEN VALLEY+ 51 100 K-M²

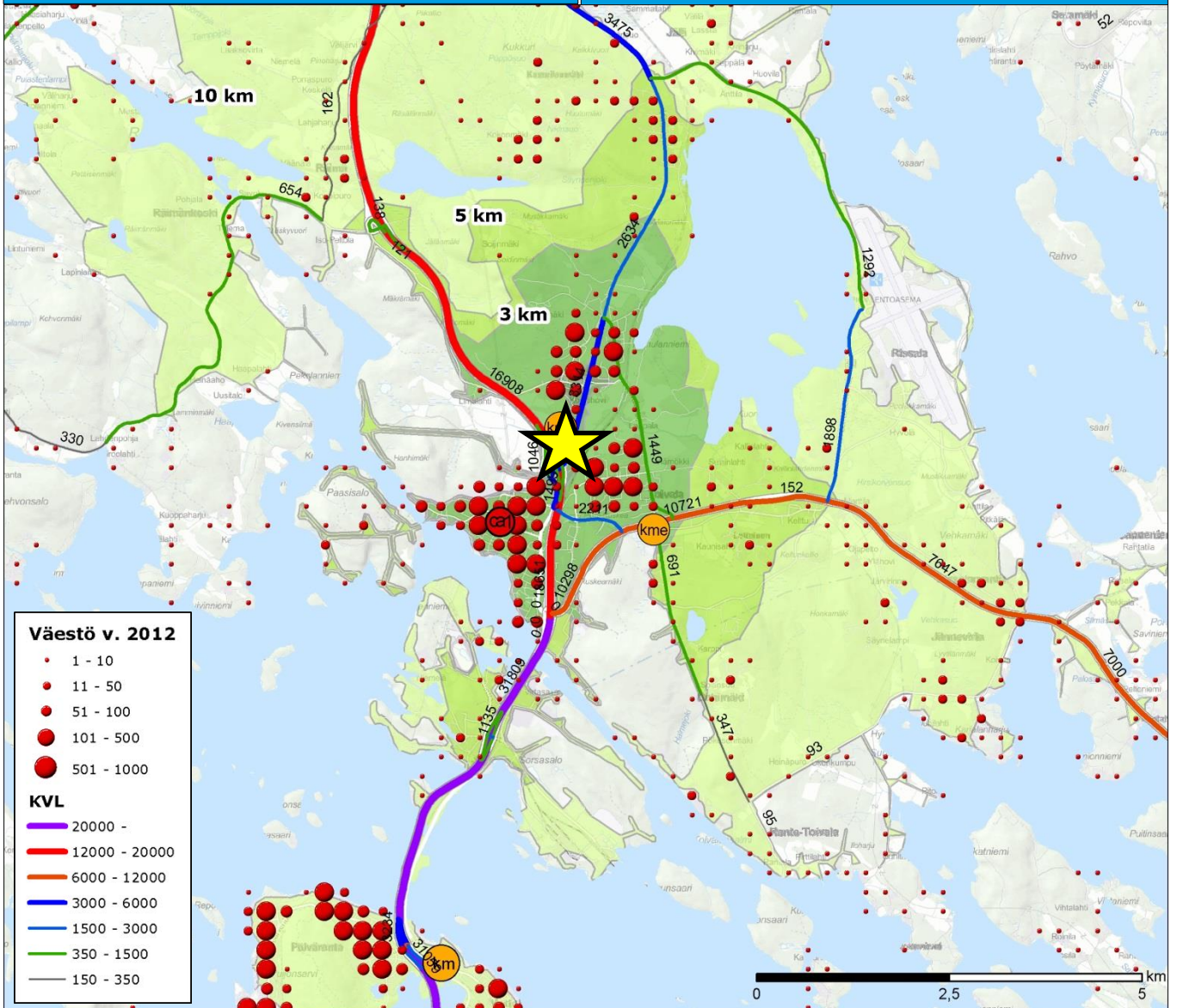
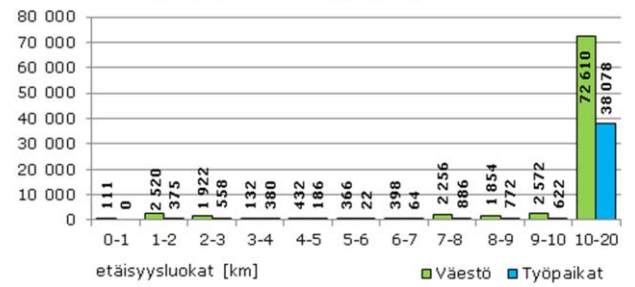
PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA 900 K-M²

TILAA VAATIVA KAUPPA 30 120 K-M²

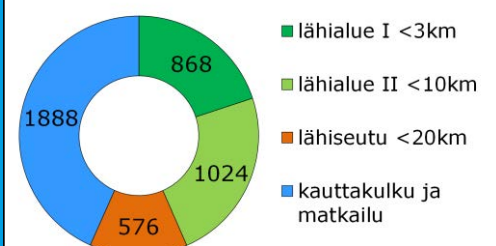
ERIKOISTAVARAKAUPPA 20 080 K-M² *

* Green Valley on tilaa vaativaa kauppaa, mutta asemakaavan mukaiset oheistuotteet (40 % myyntipinta-alasta) tulee laskea muuksi erikoiskaupaksi

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	46	17	25	0	90	16
1-3	272	413	1364	23	2070	853
3-5	8	74	359	10	450	225
5-10	0	32	1280	54	1360	800
10-20	0	0	921	11	930	576
>20 *	0	0	3020	71	3090	1888
yht.	330	540	6970	170	7990	4360



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Autovyöhykkeelle Siilinjärven eteläosaan valtatie 5 ja Viitostien (mt 559) väliin sijoittuva Green Valley on tiva-painotteinen erikoistavarakaupan suuryksikkö. Alue on hyvin saavutettavissa henkilöautolla nykyisen eritasoliittymän kautta ja kaikki Siilinjärven ja Kuopion väliset linjat kulkevat kohteen läheltä. Kävely ja pyöräilyetäisyydellä on nykyisin niukasti asutusta; alueelle on kuitenkin kaavoitettu uusia asuinalueita, mikä parantaa kohteen lähiasiakas pohjaa.

Ilmeisesti kohteesta tavoitellaan Matkuksen kaltaista mutta tiva-kauppaan keskittyvää magneettia, joka houkuttelee ostosmatkailua ja saa merkittävän osan asiakkaistaan myös ohikulkuliikenteestä, erityisesti työmatkoista.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 8000 asiakasta/vuorokausi. Autovyöhykkeelle sijoittuvaan kohteeseen valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla; arviolta n. 7000 asiointimatkaa/vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa runsaat 4000 autokäyntiä/vrk. Hankkeesta on tehty erillinen liikenneselvitys (Vuorelan liikekeskus, Liikenneselvitys, SITO Oy 5.6.2008), jossa esitetään kohteen liikennetuotokseksi n. 7500 autokäyntiä/vrk. Ottaen huomioon kohteelle esitetyn pysäköintipaikkamäärän (1500 autopaikkaa) ja kohteelle ominaisen pitkän asiointiajan, voidaan selvitystä pitää liikennemäärien puolesta riittävänä myös suurempien kysyntäpiikkien aiheuttamissa liikennetilanteissa. Lisäksi kohteen koosta johtuen sen tärkeimmät asiointiajat keskittynevät viikonloppuun, jolloin muu liikenne on vähäisempää.

Liikennesuoritteet: Keskus kilpailee Kuopion tiva-kaupan kanssa tihentäen palveluverkkoa; se saattaa myös tuoda seudulle täydentävää tarjontaa. Verkon tihentyminen voi hieman vähentää seudun liikennesuoritetta; toisaalta Kuopion seudulle saattaa kohteen vaikutuksesta tulla uutta pitkämatkaista, paljon liikennesuoritetta tuottavaa ostosmatkailua. Pieni pt-osuus parantaa paikallista tarjontaa ja lisää hieman autottomien asiointimahdollisuuksia; se lisää myös mahdollisuuksia pt-asiointiin muun asioinnin yhteydessä kasvatamatta liikennesuoritetta. Kohde ei tiva-painotteisena kilpaile Kuopion tai Siilinjärven keskustan kanssa.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Kohteen ostosmatkat ovat pitkiä, selvästi alle puolet asiakkaista tulee 10 km säteeltä. Lähes puolet asiakkaista tulee kaukaa ostosmatkailusta ja ohikulkuliikenteestä.

Kohteen liittymiin syntyy poikkileikkausliikennettä n. 9 000 ajon./vrk, mikä on sopivassa suhteessa alueelle kaavailtuun 1500 pysäköintipaikkaan

Ottaen huomioon merkittävän ohikulkuliikenteen määrän valtatie 5 liikennemäärä saattaa kasvaa kohteesta Kuopion suuntaan luokkaa 4000 ajon./vrk ja pohjoiseen 2000 ajon./vrk. Joensuun suunnan valtatiellä 17 kasvu jäänee luokkaan 1000 ajon./vrk. Myös Siilinjärvelle johtavalla vanhalla valtatiellä liikennemäärän kasvu voi olla luokkaa 1000 ajon./vrk. Em. selvityksessä esitetyt luvut ovat selvästi suurempia. Erillisselvityksessä esitetyt liikennejärjestelyt on simuloinnein osoitettu toimiviksi. Alueen liikennetuotosta on syytä vielä uudelleen tarkastella esim. toteutuneiden esimerkkikohteiden valossa, jotta kohteen edellyttämät investoinnit voidaan mitoitaa oikein.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohde lisää jonkin verran Kuopion seudun matkailullista vetovoimaa, mikä asettaa vaatimuksia hyvälle liikenteen opastukselle ja päätieverkolta kohteeseen tuleville järjestelyille. Kohde kilpailee jossakin määrin Matkuksen kehittyvän alueen kanssa, mikä ei tuota liikenteen kannalta haitallisia vaikutuksia. Ranta-Toivalaan valtatie 17 varteen on myös esitetty tiva-keskittymää. Niiden konseptien olisi syytä olla erilaiset, koska kilpaillessaan ne vievät toistensa toimintaedellytyksiä.

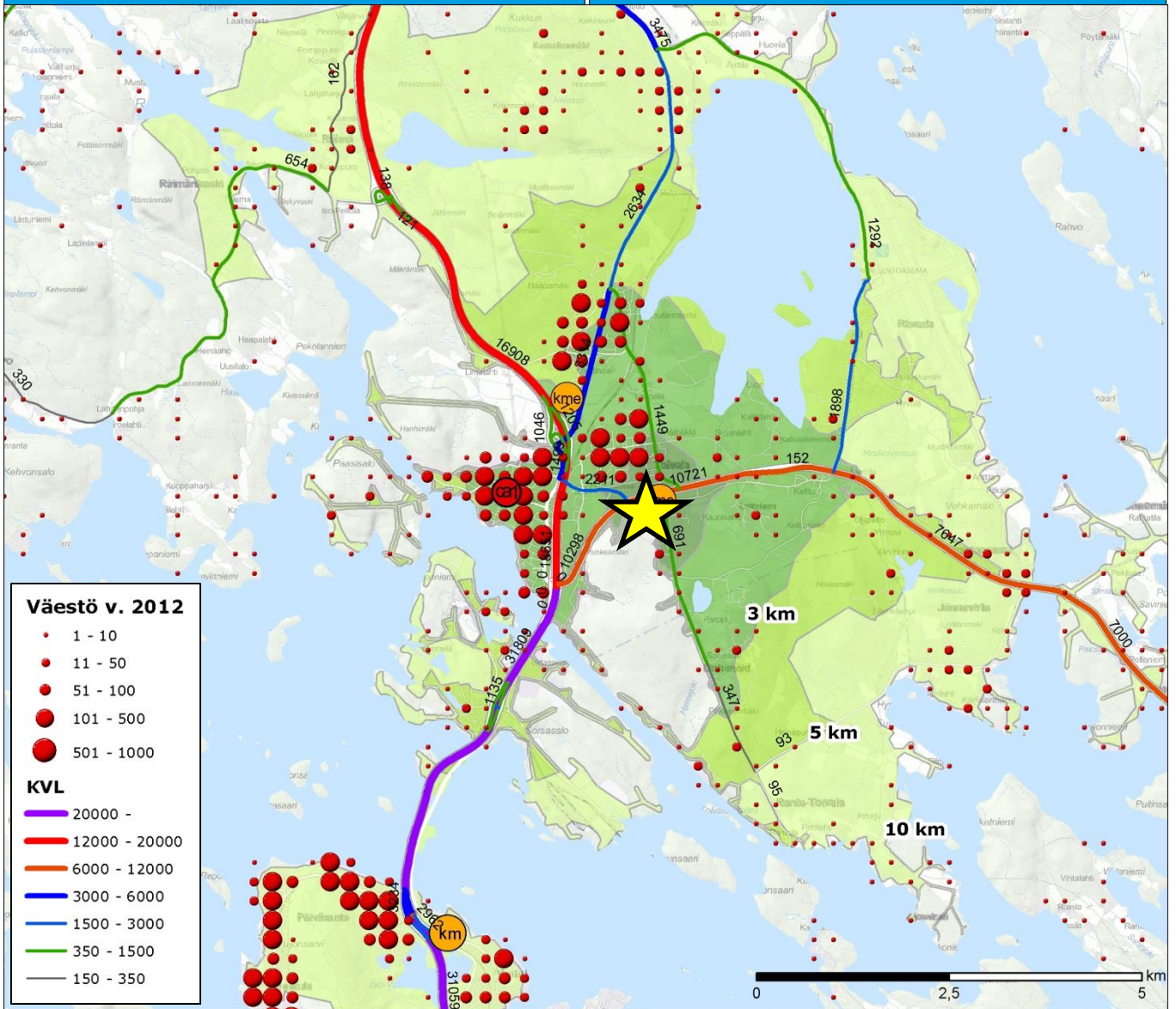
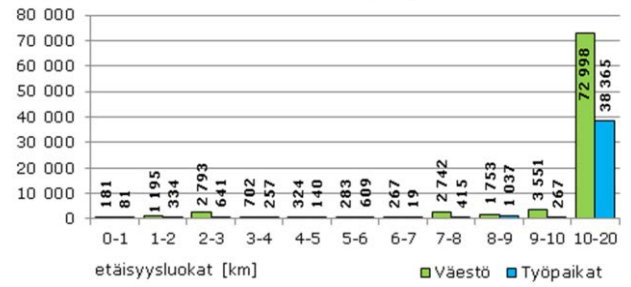
Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä kohteeseen. Tällöin suurin huomio kiinnitetään sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Autoliikenteen näkökulmasta kohteen liittyminen muuhun liikenneverkkoon tulee toteuttaa siten, ettei häiriöitä päätien liikenteeseen aiheuteta. Moottoritie sietää kohteesta tulevan lisäliikenteen erityisesti, kun Kallan siltojen kohdan uudet järjestelyt otetaan käyttöön.

Alueen kautta kulkevaa joukkoliikennetarjontaa kannattaa täydentää ja varautua korkeatasoisiin järjestelyihin myös turistibussien kannalta.

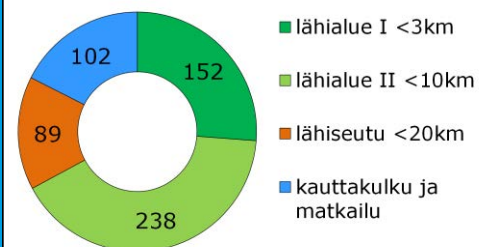
VT 9:N JA RANTA-TOIVALANTIEN RISTEYS + 15000K-M²

TILAA VAATIVA KAUPPA 15 000 K-M²

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	75	28	41	0	140	26
1-3	39	60	203	4	310	127
3-5	5	32	153	4	190	96
5-10	0	7	228	10	240	142
10-20	0	0	142	2	140	89
>20 *	0	0	163	4	170	102
yht.	120	130	930	20	1190	580



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee autovyöhykkeellä valtatie 9 varressa. Asutusta alle 10 km säteellä on nykyisin niukasti suhteutettuna kohteen edellyttämään asiakaspohjaan. Etelä-Siilinjärvelle yleiskaavaehdotuksessa esitetty 4700 lisäasukasta parantaa kohteen lähiasiakaspohjaa oleellisesti. Kävelyn ja pyöräilyn merkitys kohteelle on vähäinen. Joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä, mitä korostaa sijainti Kuopion lentokentälle johtavan reitin varrella. Autolla saavutettavuus on erinomainen, jota kuitenkin sijoittuminen muuhun maankäyttöön verrattuna valtatie 9:n toiselle puolelle hieman heikentää. Kohde tihentää tiva-kaupan palveluverkkoa Kuopion seudulla. Tiva-kaupan luonteesta johtuen se ei hyödy merkittävästi alueen valtateiden kauttakulkuliikenteestä tai matkailusta; sen sijaan kohteen lähellä kulkevista työmatkavirroista tulee asiakkaita.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Pelkästään tilaa vievän kohteen matkatuotos jää pieneksi, kohteen kävijämääräksi arvioidaan 1200 asiakasta/vrk. Autovyöhykkeelle sijoittuvaan kohteeseen valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla; arvioilta n. 1 000 asiointimatkaa/vrk, autoina noin 600 autoa/vrk. Vaikka kohde on saavutettavissa joukkoliikenteellä, jää sen osuus asiakasmatkoista mitättömäksi. Kohteen omassa työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen osuus voi olla selvästi suurempi.

Liikennesuoritteet: Vähäisen matkatuotoksen kautta myös vaikutus liikennesuoritteisiin on vähäinen. Koska kohde täydentää Siilinjärven eteläosien kaupallista tarjontaa, syntyy myös kokonaisliikennesuoritetta vähentävää synergiaa, jossa samoilla asiointimatkoilla käydään useammassa kohteissa.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 25 % asiakkaista tulee lähivaikutusalueelta (alle 3 km) ja 2/3 alle 10 km etäisyydeltä. Loppu kolmannes tulee pääosin Siilinjärven keskustaajamasta ja Kuopion pohjoisosista. Kohteesta valtatiehen 9 kohdistuva liikenteen kasvu jää alle 1000 ajoneuvon vuorokaudessa ja edelleen puoliintuu valtatielle 5.

Kohde sijaitsee valtatie 9 eteläpuolella, kun alueen muut palvelut ovat pääosin pohjoispuolella. Tästä seuraa, että valtatie 9:n liittymäjärjestelyihin syntyy hieman lisäkuormitusta. Pääliittymä on kuitenkin jo toteutettu porrastettuna ja on varustettu kävelyn ja pyöräilyn alikululla sekä siihen liittyvillä linja-autopysäkeillä.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Vähäisen liikennemäärän vuoksi myös haitalliset vaikutukset ovat vähäiset. Koska alue sijaitsee valtatie 9:n vastakkaisella puolella asutukseen ja muihin toimintoihin nähden, tulisi välttää alueen liikennetuotoksen edelleen kasvattamista. Muussa tapauksessa liikennepaine saattaa johtaa eritasojärjestelyjen tarpeeseen.

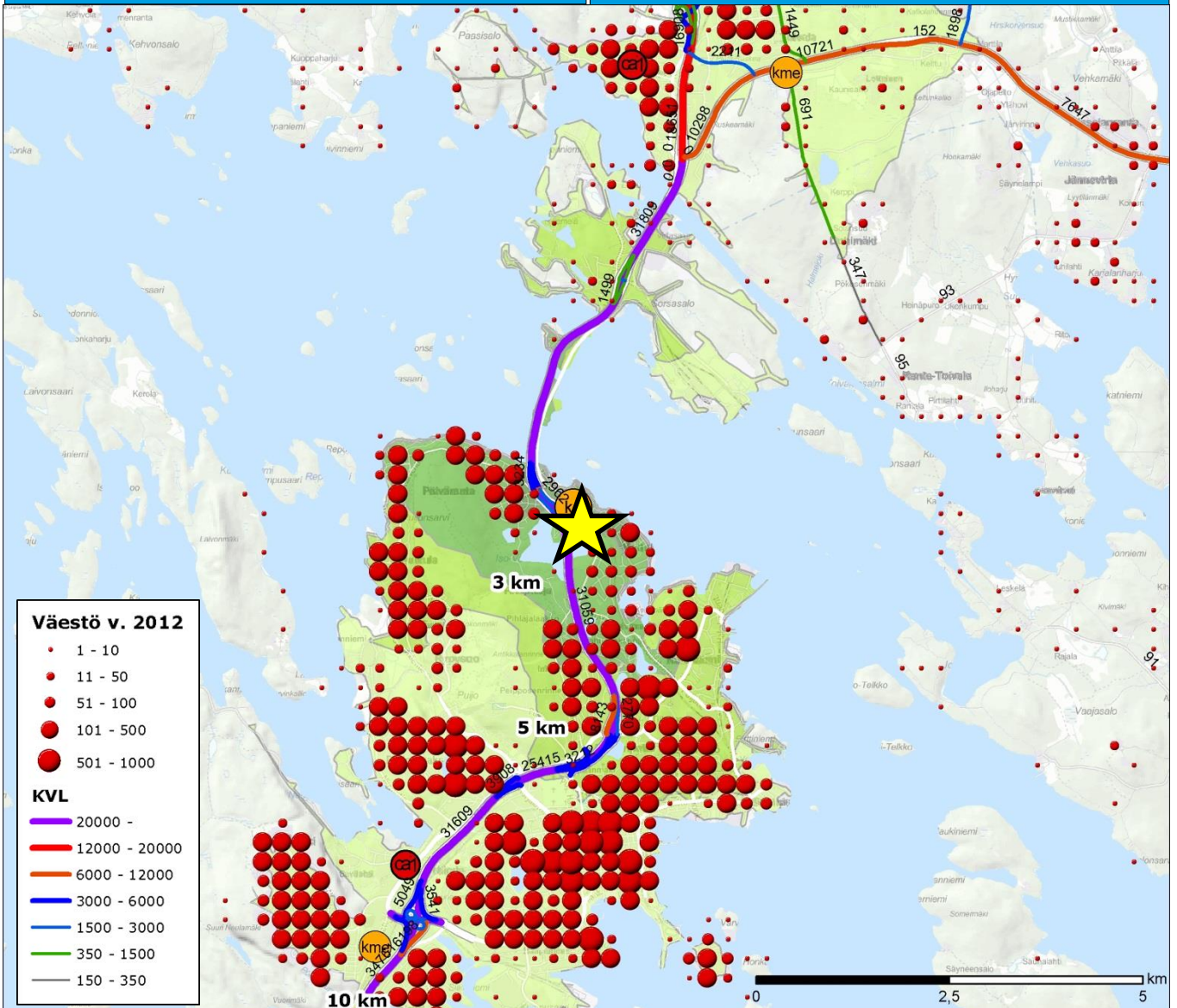
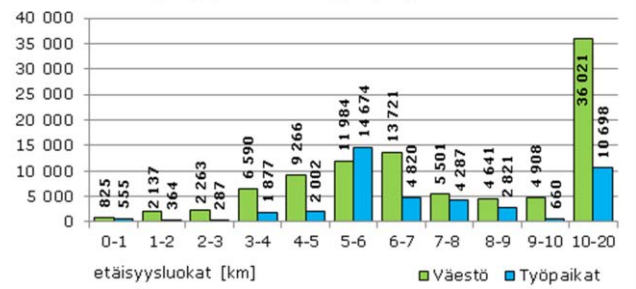
Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä alueen kehittyessä siten, että niiden käyttö työmatkoilla ja asiointissa on mahdollista. Nykyiset järjestelyt sietävät hyvin kohteen tuoman liikenteen lisäyksen. Tilaa vievänä kauppa valtatie 9:n eteläpuolella voi toimia, mutta enemmän liikennettä tuottavana erikoiskauppana se voisi aiheuttaa valtatie 9:n liittymiin järjestelytarpeita.

PÄIVÄRANTA + 5000 K-M²

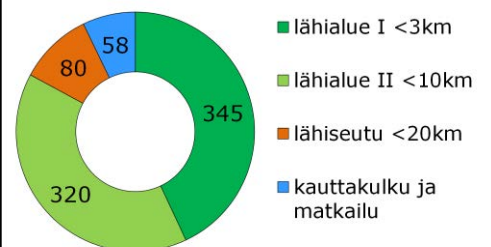
PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA 5000 K-M²

Päivärannan nykyinen kaupallisten toimintojen kerrosala 15 000 K-M². Kaavassa osoitettu alueelle uutta kerrosalaa 5000 K-M², joka koskee kokonaisuudessaan päivittäistavarakauppaa

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	281	113	174	1	570	109
1-3	113	143	379	3	640	237
3-5	6	41	235	3	290	147
5-10	0	8	276	5	290	173
10-20	0	0	128	0	130	80
>20 *	0	0	92	0	90	58
yht.	400	300	1280	10	2010	800



KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Joukkoliikennevyöhykkeelle sekä seudullisen joukkoliikenteen laatukäytävän varrelle sijoittuva Päivärannan kaupan alue sijaitsee noin 6 kilometrin etäisyydellä Kuopion keskustasta. Alue on hyvin saavutettavissa kaikin kulkutavoin. Sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet toteutuvat sekä valtatie-länsi- että itäpuolen asuinalueilta. Joukkoliikenteen palvelutaso on erittäin hyvä ja mahdollisuudet sen hyödyntämiseen ovat hyvät niin työssäkäynti- kuin asiointiliikenteenkin kannalta.

Päivärannan saavutettavuus pohjoisesta ja idästä paranee merkittävästi kun Päiväranta-Vuorela-yhteys (Kallansilta) muutetaan moottoritieksi (valtatie rinnakkaistie valmistunut ja avattu liikenteelle 07/2013). Kallansillan kehittämisessä on huomioitu myös jalankulun ja pyöräilyn edistäminen ja seudullinen jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä kulkee rinnakkaistien itäpuolella.

Päivärannan liiketilan lisäys täydentää palveluiden tarjontaa lähialueella, mutta ei varsinaisesti paranna päivittäistavarakaupan saavutettavuutta. Päivittäistavarakaupan lisäyksen ei arvioida aiheuttavan myymäläpoistumia lähialueella, joten toisaalta palveluiden saavutettavuuden ei arvioida myöskään heikkenevän.

Kuopion keskustaajaman, Vuorela-Toivalan sekä Siilinjärven välillä on merkittävästi työssäkäyntiliikennettä ja liiketilan lisäyksen myötä alueen voidaan arvioida saavuttavan hieman aikaisempaa suuremman osan ohikulkuliikenteen ostovoimasta.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Liiketilan lisäyksen aiheuttama matkatuotos lienee enintään 2000 asiakasta/vuorokausi, joka arvioidaan tehtävän mallinnuksen vastaisesti lähes täysin henkilöautolla, koska nykyinen lähiasutus ei voi lisätä asiointi kohteeseen kävellen tai pyöräillen. Joukkoliikenteen osuus jäänee vähäiseksi, koska joukkoliikennettä ei juurikaan käytetä hypermarkettiasioinnissa.

Liikennesuoritteet: Kaupan yksikkö täydentää päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja vähentää alueelta muualle suuntautuvaa pt-asiointia. Päivärannan monipuolistuva tarjonta voi myös houkutella lisää kauttakulkuliikennettä kohteeseen.

Voi heikentää pt-palvelujen kysyntää Siilinjärven Vuorelan alueella, kun myös liikenneyhteyksiä kehitetään Kallansiltojen alueella.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Päivärannan merkitys Kuopion pohjoisosan kauppana korostuu edelleen. Reilusti yli puolet asiakkaista tulee edelleen alueelta, jolle Päiväranta on lähin suuryksikkö. Pohjoiseen paranevien yhteyksien myötä Päivärannan saavutettavuus tuonee lisää asiakkaita myös Vuorelasta.

Sisäisen verkon kautta (Päivärannantie, Kallantie, Puijonsarventie) lisäliikennettä kohteeseen tulee arviolta 500 ajon./vrk, joskin uusien siltojen valmistuttua Päivärannantien jatke saattaa tuoda kohteeseen osan valtatie liikenteestä. Valtatie liikenteen kasvu jää vähäiseksi, koska Päiväranta saanee asiakkaansa lähinnä ohikulkuliikenteestä, mikä ei lisää liikennettä valtatiellä. Sen sijaan kaikki lisäliikenne valtatie suunnasta ja Puijon puolelta käyttää eritasoliittymän ramppliittymiä, jotka saattavat työmatkaliikenteen vilkkaina aikoina hieman ruuhkautua.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohde perustuu paikalliseen ostovoimaan ja ohikulkuliikenteeseen eikä kilpaile keskustojen (Siilinjärvi, Kuopio) kanssa. Näin ollen kohteen ei oleteta pidentävän ostosmatkoja; siten liikenteen haitalliset vaikutukset jäänevät hyvin paikallisiksi.

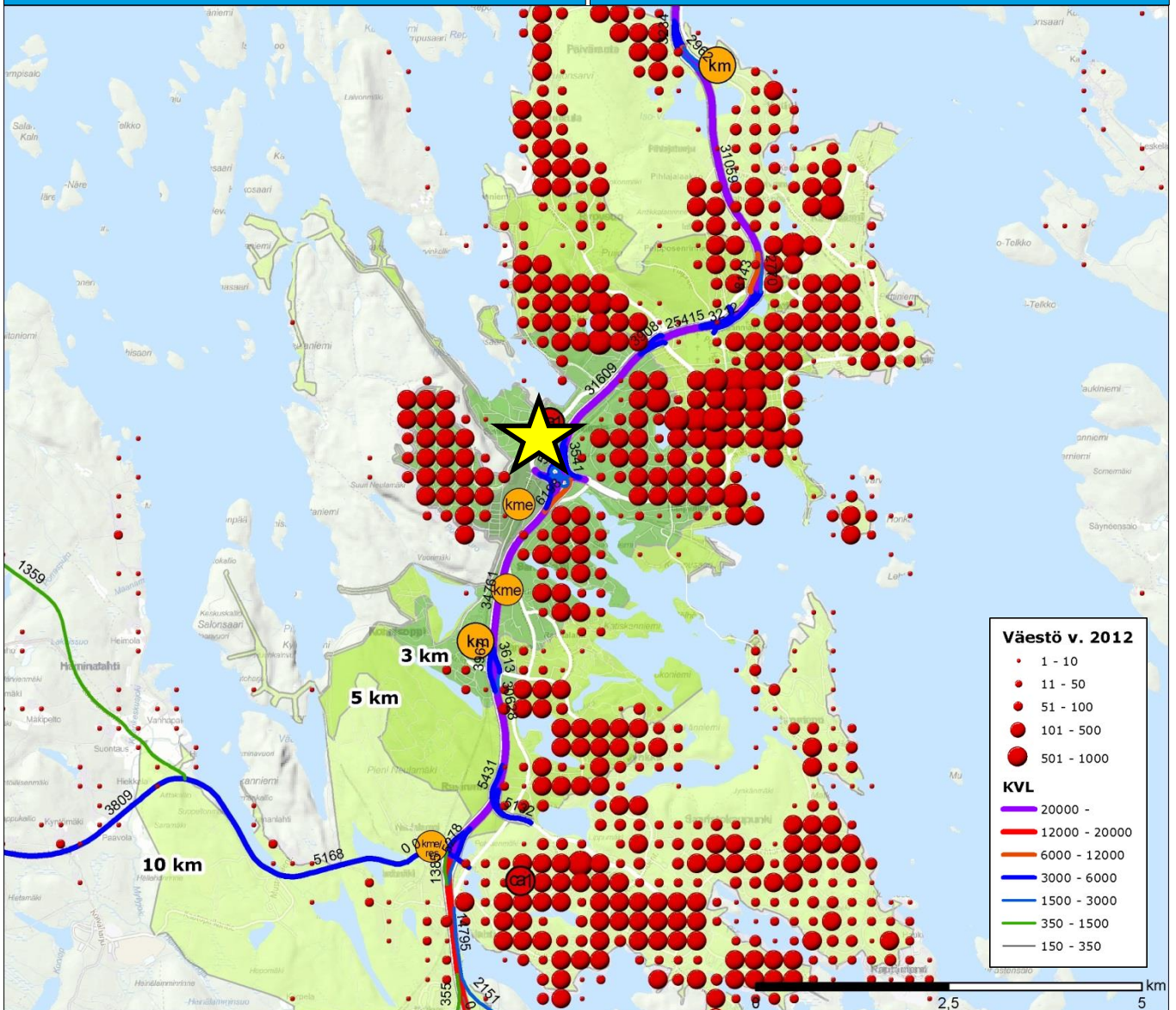
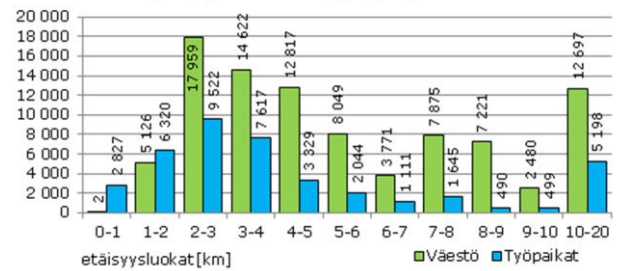
Kallansiltojen valmistuttua alueen liikenneverkon kapasiteetti paranee huomattavasti. Edelleenkin toivuusongelmia voi esiintyä moottoritien valo-ohjatuissa ramppliittymissä, mikä voi ajoittain heikentää Päivärannan kaupallista kysyntää.

SAVILAHTI + 29 500 K-M²

SISÄLTÖÄ EI OLE MÄÄRITELTY, OLETETAAN PAINOTTUVAN ET-KAUPPAAN

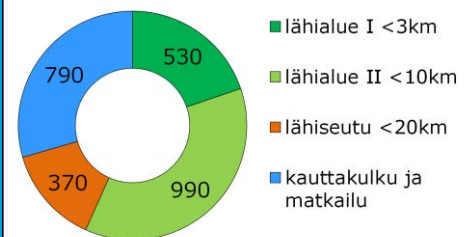
Alueen nykyinen kaupan kerrosala 25 000 k-m² sisältäen mm. Savilahden hypermarketin. Yli 2000 k-m² yksiköiden osuus on nyt 20 500 k-m². Kokonaismitoitus 50 000 k-m², mikä koostuu yli 2000 k-m² yksiköistä.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	1	0	0	0	0	0
1-3	163	252	845	15	1270	528
3-5	19	133	637	16	810	398
5-10	0	30	949	40	1020	593
10-20	0	0	593	7	600	371
>20 *	0	0	1267	32	1300	792
yht.	180	420	4290	110	5000	2680

KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ



HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä kytkeytyen valtatie 5 rinnakaistiehen (Savilahdentie, Volttikatu). Kohteen saavutettavuus autolla ja joukkoliikenteellä on erinomainen, kävelyn kannalta kohteen lähellä asuu alle 3 km etäisyydellä n. 25 000 asukasta ja pyöräilyn kannalta alle 5 km etäisyydellä n. 50 000 asukasta. Lisäksi alle 5 km etäisyydellä kohteesta on noin 30 000 työpaikkaa. Savilahden on laadittu tuore osayleiskaava, jossa alueelle esitetään n. 450 000 k-m² uutta rakentamista jakaantuen noin puoliksi asunto- ja työpaikkarakentamiseen. Kaupan lisärakentamista osayleiskaavassa ei ole esitetty. Suunniteltu uusi asuin- ja työpaikka-alue korostaa edelleen alueen hyvää sijaintia kaikkiin kulkutapoihin nähden. Merkittävänä uusina avauksina kaavassa esitetään yhteyttä Neulamäentieltä Savisaareen sekä moottoritien kattamista ja sen yhteydessä syntyvää Viestikadun jatketta moottoritien poikki Neulaniementien liittymään. Molemmat yhteydet lisäävät synergiaa Savilahden eri toimintojen välille, parantavat Savilahden saavutettavuutta kaikkien kulkutapojen näkökulmasta ja lisäävät liikenneverkon kapasiteettia. Erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmista moottoritien kattaminen parantaa oleellisesti yhteyksiä Niiralasta Savilahden, minkä hyöty näkyy sekä työ- että ostosmatkoissa.

Työmatkaliikenteen ruuhkaisimpina aikoina alueen saavutettavuutta autolla hieman rajoittavat alueen suuret liikennemäärät: Savilahdenkadun liikennemäärän ennustetaan nousevan enimmillään lähelle 40 000 ajoneuvon vuorokaudessa Volttikadun ja Neulamäentien välillä. Koska Savilahden alueen liikennekuormitus on jo nykyisin suuri, on jatkossa kiinnitettävä päähuomio siihen, miten uusien toimintojen tuoma liikenteen kasvu voitaisiin kanavoida joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyyn. Alueen ja sen liikenneverkon kehittyminen mahdollistaa uuden joukkoliikennelinjan tuomisen alueelle, lisäksi lisääntyvä kysyntä voisi johtaa nykyisten linjojen vuorotarjonnan tihentämiseen. Kävely-yhteyksiä Savilahdentien poikki tulisi myös voida kehittää, jotta työpaikka-alueilta olisi riittävän vaivatonta käydä ostoksilla ja hyödyntää työpaikkojen ja kauppa-alueen välistä synergiaa.

Kohde täydentää alueen palveluvarustusta ja tuo tässä mielessä synergiaetua myös saavutettavuusnäkökulmasta. Kohde kilpailee jonkin verran myös keskustan kanssa, minkä haitallista vaikutusta vähentää kohteen luonnostaan suuret ohikulkuvirrat ja alueen oma suuri liikennetuotos. Suurien ohikulkuvirtojen kautta korostuvat myös asiointimahdollisuudet työmatkojen yhteydessä. Matkailuvirroista kohde ei hyötynyt oleellisesti.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohde voi tuoda alueelle kokonaan uusia kävijöitä jopa 5000 asiakasta/vrk, joista henkilöautolla tulee 3/4, autoina n. 2500/vrk. Uusien kauppakohteiden asiakasmäärä on esitettyä selvästi suurempi, mutta alueen poikkeuksellisen suuret ohi- ja läpikulkuvirrat, suuret työmatkavirrat sekä asiointivirrat johtavat siihen, että uusissa kohteissa asioidaan runsaasti muista syistä alueella käyntien yhteydessä, jolloin uusia matkoja tuotetaan vähemmän. Alueen sisällä tulisi kehittää sujuvia pysäköintijärjestelyjä sekä kävely-yhteyksiä kohteiden välille, jotta kaikkia alueen toimintoja voitaisiin hyödyntää yhden pysäköinnin varassa.

Liikennesuoritteet: Sijainnista maakunnan keskuksen tiheään asutulla alueella johtuen kohde tihentää erikois- ja tiva-kaupan palveluverkkoa kaupunkiseudulla ja vähentää samalla ostosmatkojen liikennesuoritetta. Myös lähellä sijaitsevan runsaan ja monipuolisen palvelutarjonnan vuoksi alueella voi samalla ostosmatkalla asioida useissa kohteissa ja vähentää liikennesuoritetta. Kohteen erikoistavarakaupan tarkempaa konseptia tuntematta on mahdotonta arvioida sen kilpailukykyä esim. keskustan erikoiskaupan kanssa.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 20 % kohteen autoliikenteestä tulee lähivaikutusalueelta (alle 3 km) ja runsaat 50 % alle 10 km etäisyydeltä. Pitkät ostosmatkat liittyvät työmatkaliikenteeseen, jota alueelle tehdään paljon. Autoliikenne kohteeseen tulee pääosin Savilahdentien kautta, mutta myös uusi Viestikadun kautta tuleva yhteys toimii asiointiliikenteen väylänä ja yhdistää Viestikadun työpaikka-alueen tehokkaasti kauppa-alueeseen. Valtatie 5 liikennemäärää kohde voi kasvattaa enimmillään 1000 - 1500 ajon./vrk, minkä vaikutus valtatie liikennöitävyyteen on vähäinen. Viestikadun liikennettä kohde voi kasvattaa n. 1000 ajon./vrk. Viestikadun rooliksi muotoutuu myös toimiminen Savilahden kauppa-alueen ja valtatie 5 itäpuolen välisen liikenteen varakapasiteettina. Savilahdentiellä vuorokauden poikkileikkausliikennemäärä voi kasvaa luokkaa 2000 ajon./vrk, mikä heikentää alueen liikenneverkon toimivuutta erityisesti Savilahdentien eteläosassa Volttikadun ja Neulaniementien liittymien alueella. On todennäköistä, että liikennetilanne työmatkaliikenteen ruuhka-aikana heikentää jonkin verran Savilahden kauppa-alueen kysyntää; tällöinkin ostoksilla käynti työmatkaan liittyen on luontevaa. Vaikka liikenteen kasvu kohdistuu Kuopion vilkkaimpiin liikennealueisiin, pääosa kaupan liikenteestä ajoittuu työmatkaliikenteen ruuhka-aikojen ulkopuolelle.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohde täydentää Savilahden nykyistä kaupan palveluverkkoa tuoden monipuolisempaa tarjontaa alueelle, jossa käy suuri määrä ihmisiä kaupasta riippumatta. Koska tätä kautta kaupan sijoittumisella Savilahteen on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia, on Savilahti monelta kannalta katsottuna lähes optimaalinen paikka kaupan laajennushankkeille. Kohteen haitat syntyvät toisaalta liikenneverkon kuormittuneisuuden kautta ja toisaalta keskustan kanssa kilpailun kautta.

Paikallisesti kohteen läheinen liikenneverkko ei siedä runsasta lisäliikennettä, mikä voi ennen pitkää vähentää alueen houkuttelevuutta asiointikohteena. Alueen saavutettavuuteen autolla tuo merkittävän lisän osayleiskaavassa esitetty moottoritien kattaminen, mikä toisaalta luo uuden katuyhteyden moottoritien länsipuolelta kohteeseen ja toisaalta kytkee Viestikadun työpaikka-alueen sisäisellä katuverkolla Savilahteen. Autoliikenteen haittoja voi ehkäistä kehittämällä alueen pysäköintijärjestelmää sellaiseksi, että alueen toiminnot on mahdollista saavuttaa yhden pysäköinnin kautta. Joukkoliikenteen potentiaali alueella kasvaa oleellisesti, jolloin vuorotarjontaa lisäämällä ja linjastoa kehittämällä voidaan edistää joukkoliikenteen käyttöä kaikkiin alueen toimintoihin liittyen. Alueelle voisi myös harkita tiheävuoroista, pienemmällä kalustolla hoidettavaa ns. cityliikennettä, jolla voitaisiin yhdistää Savilahtea paremmin keskustaan ja muihin liikennettä tuottaviin toimintoihin. Cityliikenne soveltuisi perinteistä bussikalustoa paremmin kulkemaan kauppojen pääovien kautta. Kävelyn ja pyöräilyn asema paranee osayleiskaavan toteutuessa. Parannettavaa jää vielä Savilahdentien eteläosalle, missä ei ole riittävästi tarjolla vilkkaan autoliikenteen kanssa eritasoisia yhteyksiä.

Kohde kilpailee keskustan kanssa, mutta tuskin heikentää olennaisesti keskustan asemaa monipuolisimpana erikoiskaupan palvelujen alueena. Keskustan asukkaiden ei edelleenkään tarvitse lähteä Savilahteen ostoksille. Sen sijaan Savilahdessa muutoinkin käyville lisääntyvät palvelut tuovat merkittävästi lisähyötyä; työmatkan yhteydessä keskustassa käynti tuottaisi enemmän haittaa liikenteen toimivuudelle kuin asiointi Savilahdessa työmatkan yhteydessä. Joukkoliikenteen edistämällä keskustan ja Savilahden välillä voidaan myös kehittää alueiden välistä synergiaa. Esimerkiksi autolla saavutaan Savilahteen, josta käydään joustavalla joukkoliikenteellä keskustassa ja hyödynnetään molemmat ostospaikat. Kohde kilpailee myös Matkukusen kanssa, mutta ei kuitenkaan muodostune ostosmatkailun vetonaulaksi Matkukusen tapaan.

Savilahden eteläpuolella moottoritien molemmiin puoliin sijaitsee runsaasti erikoiskaupan palveluja (Leväsentie, Volttikatu), jotka eivät toiminnallisesti kytkeydy Savilahteen. Tätä kytkentää voisi parantaa toteuttamalla uusi katuyhteys moottoritien ja radan poikki Leväsentien ja Kolmisopentien/Volttikadun välille kaikkien liikennemuotojen käyttöön. Ilman sitä moottoritien eripuolilla olevat yksiköt toimivat pitkälti omina kokonaisuuksinaan.

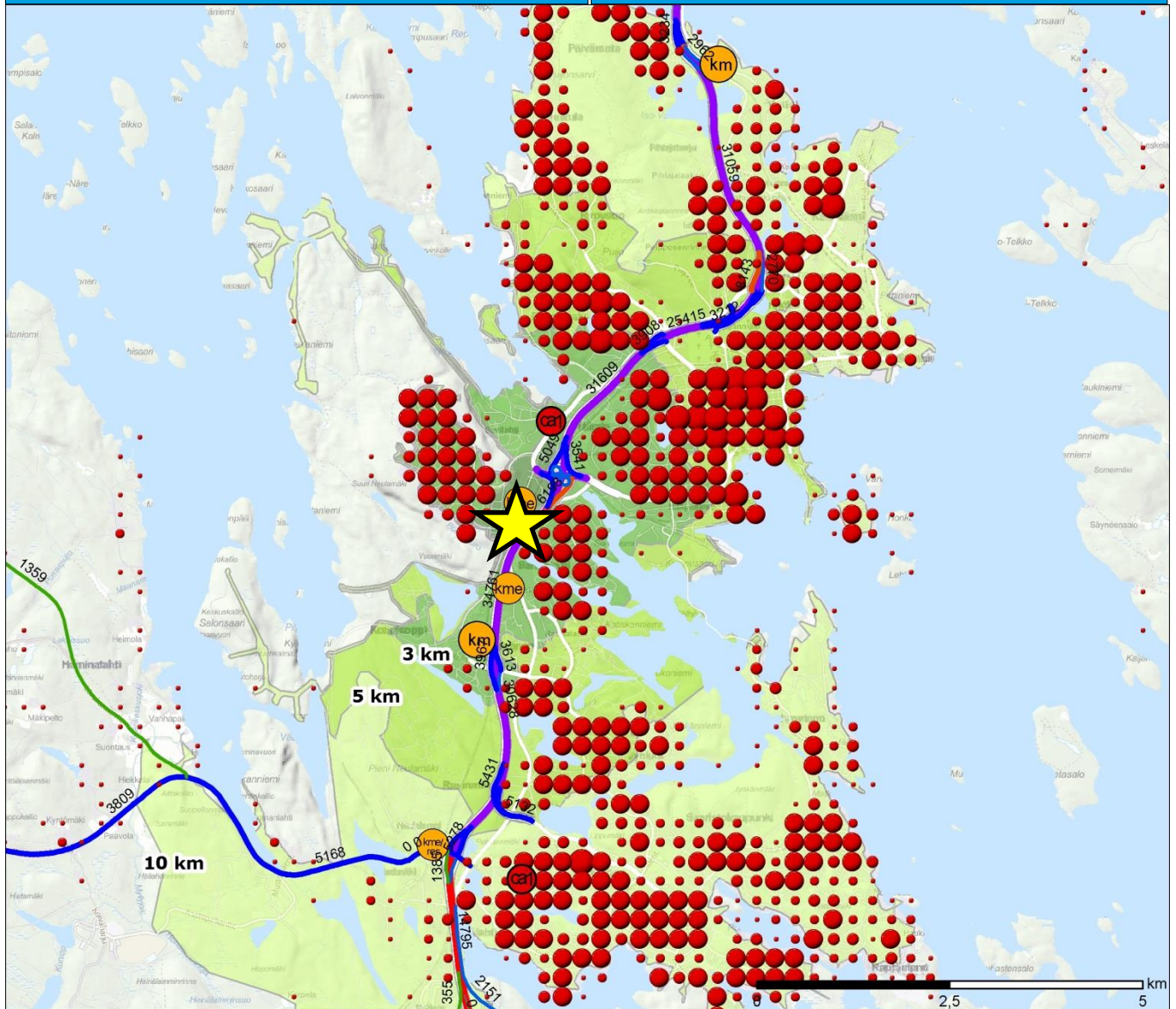
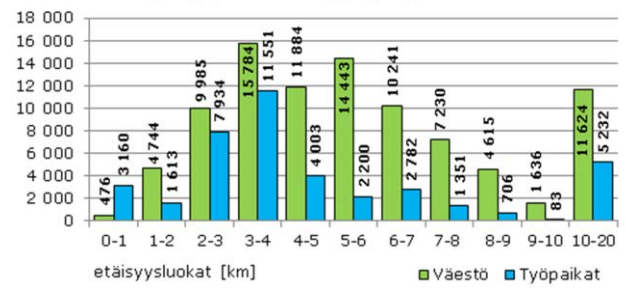
VT 5 LÄNSI, VOLTTIKATU +15 000 K-M²

TIVA-KAUPPAA 10 000 K-M²

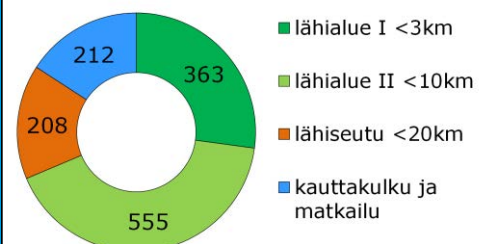
MUU ERIKOISTAVARAKAUPPA 5000 K-M²

Alueen nykyinen kaupan kerrosala 44 000 k-m². Kokonaismoitus 59 000 k-m².

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	198	74	108	1	380	67
1-3	91	141	473	8	710	296
3-5	11	75	357	9	450	223
5-10	0	17	531	22	570	332
10-20	0	0	332	4	340	208
>20 *	0	0	339	8	350	212
yht.	300	310	2140	50	2800	1340



KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Kohde sijaitsee intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä kytkeytyen valtatie 5 rinnakkaistiehen. Kohteen saavutettavuus autolla ja joukkoliikenteellä on erinomainen, kävelyn kannalta kohteen lähellä asuu alle 3 km etäisyydellä runsaat 15 000 asukasta ja pyöräilyn kannalta alle 5 km etäisyydellä yli 40 000 asukasta. Lisäksi alle 5 km etäisyydellä kohteesta on noin 30 000 työpaikkaa. Savilahteen suunniteltu uusi asuin- ja työpaikka-alue korostaa edelleen alueen hyvää sijaintia kaikkiin kulkutapoihin nähden. Työmatkaliikenteen ruuhkaisimpina aikoina alueen saavutettavuutta autolla hieman rajoittavat alueen suuret liikennemäärät: Volttikatu lähtee liikenteellisesti erittäin vilkkaasta Kuopion eteläisestä eritasoliittymästä, jossa kohtaavat vilkasliikenteiset Savilahdenkatu ja Tasavallankatu. Tiva-painotus sopii alueelle hyvin sen vähäisemmän liikenneintensiteetin vuoksi.

Kohde parantaa alueen jo nykyisin runsasta erikoiskaupan ja tiva-kaupan tarjontaa. Lähialueella sijaitsee myös Kuopion seudun suurin hypermarketti. Alueen hyvä palveluvarustus tuo tässä mielessä synergiaetua myös saavutettavuusnäkökulmasta. Suurien ohikulkuvirtojen kautta korostuvat myös asiointimahdollisuudet työmatkojen yhteydessä. Matkailuvirroista kohde ei hyötyne oleellisesti, koska alue ei muodosta matkailijan näkökulmasta riittävän yhtenäistä kokonaisuutta, vrt. Matkus.

Volttikadun/Kolmisopentien ja Leväsentien varret muodostavat lähellä sijaitsevat, mutta liikenneverkon kannalta erillisinä toimivat kaupalliset alueet. Tässä mielessä alueiden yhdistäminen edellyttäisi kallista katuyhteyttä moottoritien ja radan poikki em. väylien välille.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohde tuo alueelle lisää kävijöitä arviolta 2800 asiakasta/vuorokausi, joista henkilöautolla tulee 3/4, autoina vajaa 1500/vrk. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on runsaat 20 % ja joukkoliikenne jää muutamaan prosenttiin asiakasliikenteestä johtuen lähinnä kohteen tiva-painotuksesta. Alueen työmatkaliikenteessä joukkoliikenteen osuus lienee merkittävästi suurempi.

Liikennesuoritteet: Sijainnista maakunnan keskuksen tiheään asutulla alueella johtuen kohde tihentää erikois- ja tiva-kaupan palveluverkkoa kaupunkiseudulla ja vähentää samalla ostosmatkojen liikennesuoritetta. Myös lähellä sijaitsevan runsaan ja monipuolisen palvelutarjonnan vuoksi alueella voi samalla ostosmatkalla asioida useissa kohteissa ja vähentää liikennesuoritetta. Kohteen erikoistavarakaupan tarkempaa konseptia tuntematta on mahdotonta arvioida sen kilpailukykyä esim. keskustan erikoiskaupan kanssa.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 1/4 asiakkaista tulee lähivaiikutusalueelta (alle 3 km) ja jopa n. 70 % alle 10 km etäisyydeltä johtuen kohteen keskeisestä sijainnista Kuopion asukkaisiin nähden. Autoliikenne kohteeseen tulee Volttikadun/Kolmisopentien kautta. Volttikadulla liikennemäärän lisäys on enimmillään 2000 ajon./vrk ja Kolmisopentien 1000 ajon./vrk. Valtatie liikennemäärää kohde kasvattaa enintään 1000 ajon./vrk. Vaikka liikenteen kasvu Volttikadun kautta kohdistuu Kuopion vilkkaimpiin liikennealueisiin, pääosa kaupan liikenteestä ajoittuu työmatkaliikenteen ruuhka-aikojen ulkopuolelle. Kohde lisää hieman painetta moottoritien rinnakkaisväylällä ja Savilahden eritasoliittymän vaikutusalueella. Sen kapasiteettia rajoittaa kuitenkin liittymä Savilahdenkatuun siinä määrin, ettei Volttikadun/Kolmisopentien kapasiteetin lisäämisestä saavuteta käytännössä hyötyä.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Palveluverkon täydentäjänä suuren kysynnän alueella ja liikennetarpeen vähentäjänä kokonaisuudessaan kohteen haitalliset vaikutukset ovat vähäisiä. Kohde ei kilpaille keskustan kanssa.

Paikallisesti kohteen läheinen liikenneverkko ei siedä runsasta lisäliikennettä, mikä voi ennen pitkää vähentää alueen houkuttelevuutta asiointikohteena. Moottoritien molemmiin puolin sijaitsee lähialueella runsaasti erikoiskaupan palveluja, jotka eivät saa toisistaan synergiaetua johtuen pitkästä tie-etäisyydestä. Tämän ongelman lievittäminen edellyttäisi uutta erittäin kallista autoliikenteen yhteyttä moottoritien ja radan poikki Leväsentien ja Kolmisopentien/Volttikadun välille. Ilman sitä moottoritien eripuolilla olevat yksiköt toimivat pitkälti omina kokonaisuuksinaan.

Matkailuliikenteelle kohteen houkuttelevuuden lisääminen edellyttäisi myös alueen profiloitumista yhtenäisemmäksi, molempia moottoritien puolia hyödyntäväksi monipuolisen tarjonnan kohteeksi, jossa sisäiset liikenneyhteydet olisi järjestetty nykyistä paremmin. Tällöinkin olisi vaikea kilpailla Matkus-alueen kanssa, jonka toiminta perustuu pitkälti ostosmatkailuun.

Kohteen saavutettavuutta joukkoliikenteellä voinee edelleen parantaa kohteelle soveltuvien pysäkki-järjestelyin. Pyöräilyn ja kävelyn merkitystä kohteen asiointin kulkutapana on hankala nostaa; siitä huolimatta alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota sinänsä autovaltaisen alueen kävelyn ja pyöräilyn turvallisiin sisäisiin järjestelyihin.

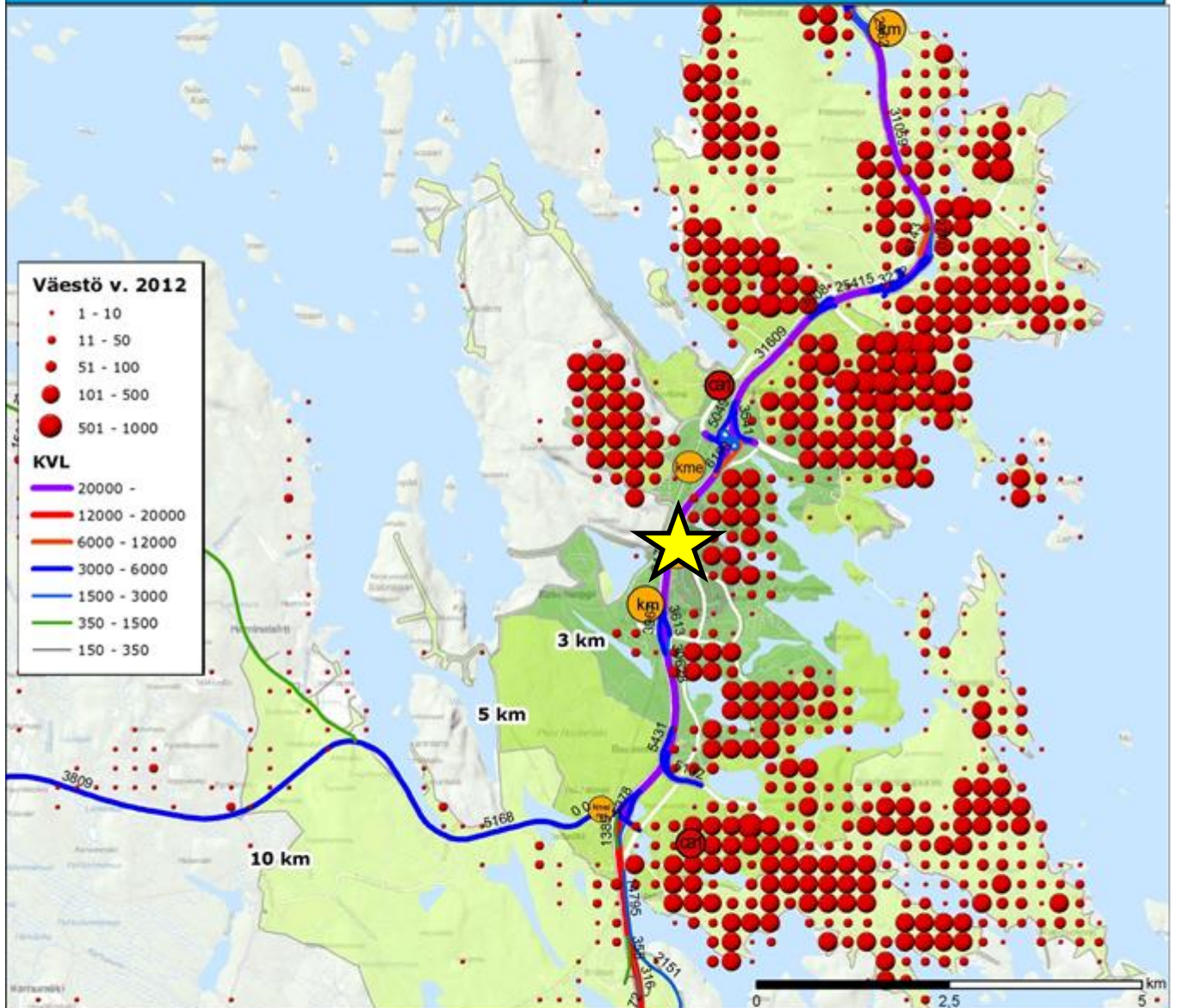
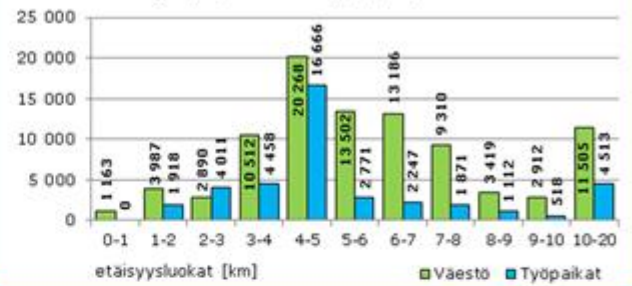
VT 5 ITÄ, LEVÄSENTIE +20000 K-M²

TIVA-KAUPPAA 10 000 K-M²

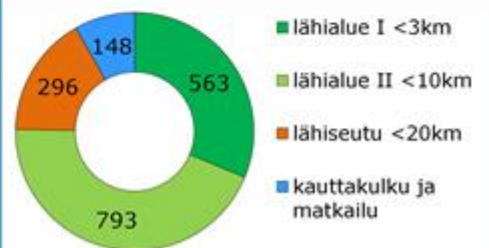
MUU ERIKOISTAVARAKAUPPA 10 000 K-M²

Alueen nykyinen kaupan kerrosala 80 000 k-m². Kokonaismitoitus 100 000 k-m².

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	415	154	225	2	800	141
1-3	130	202	676	12	1020	422
3-5	15	107	510	13	650	319
5-10	0	24	759	32	810	474
10-20	0	0	474	6	480	296
>20 *	0	0	237	6	240	148
yht.	560	490	2880	70	4000	1800



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT

Alueen saavutettavuus: Joukkoliikennevyöhykkeelle noin 4 km etäisyydelle keskustasta sijoittuva kaupan alue sijaitsee Kuopiosta etelään menevän moottoritien suuntaisen rinnakkaistien, Leväsentien, varressa. Alue on hyvin saavutettavissa kaikin kulkutavoin. Leväsenttiellä on hyvä joukkoliikennetarjonta (keskimäärin 4 vuoroa/h), joka palvelee sekä alueen asukkaita, alueella työssäkäyntiä että asiointia. Leväsentie on osa Kuopion seudullista joukkoliikenteen laatukäytävää. Tien varressa kulkee erillinen kevyen liikenteen väylä; lisäksi kevyen liikenteen yhteyksiä on alueelle sekä moottoritien alitse että järven ja lahtia ylittävien siltojen kautta. Särkilahden ylittävä silta on myös joukkoliikenteen käytössä, mikä parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta lähialueilta huomattavasti.

Suunnittelualueella on viimeisen vuosikymmenen aikana tapahtunut selvä toimialarakenteen muutos - teollisuuden osuus on vähentynyt ja kaupan osuus kasvanut. Alueella on pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa. Tilaa vaativan kauppa voi omalla toimialallaan täydentää palveluverkkoa ja siten hieman parantaa toimialan saavutettavuutta. Lähialueen asukkaiden erikoistavarakaupan saavutettavuus paranee ja lyhentää asiointimatkoja ja tämä lisännee jonkin verran lähiasiointia ja sitä kautta kävelyn ja pyöräilyn osuutta.

Matkatuotos on esitetty edellä taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kaavan mukaisen liiketilanlisäyksen matkatuotokseksi arvioidaan 4000 asiakasta/vuorokausi. Koska tämän tyyppisissä kaupan keskittymissä yhdellä asiointikerralla hyödynnetään tavallisesti usean kohteen palveluja, jäänee matkatuotos toimialakohtaisesti erikseen laskettuja arvoja vähäisemmäksi.

Vaikka kohde sijaitsee SYKE:n määrittelemällä joukkoliikennevyöhykkeellä, on tiva-kaupan luonteesta johtuen selvää, että valtaosa asiointimatkoi- sta tehdään edelleen henkilöautolla (1800 autoa/vrk). Erikoistavarakaupan liiketilan kasvu lisännee hieman jalankulun ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen osuutta asiointimatkoi- lla, ainakin se on saavutettavuuden kannalta mahdollista.

Liikennesuoritteet: Kaupan yksikkö täydentää erikoistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja voi (erikoiskaupan tyy- pistä riippuen) hieman vähentää lähivaikutusalueelta Kuopion keskustaan tai kilpaileviin kaupan toimipaikkoihin suuntautuvaa et-asiointia. Tämän hetken näkemyksen mukaan kohteen et-kauppa olisi lähinnä tiva-kaupan oheistuotteita, jolloin kohde ei merkittävästi kilpaile keskustan kanssa. Kokonaisuutena kohteen vaikutukset Kuopion asukkaiden kokonaisliikennesuoritteisiin ovat vähäiset.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden kohteen n. 4000 asiakkaasta yli puolet tulee alle 5 km:n etäisyydeltä kohteesta käyttäen liikkumiseen alem- paa tie- ja katuverkkoa, pääosin Leväsentien kautta. Autoliikennemäärä kohteen liittymässä on n. 3500 ajon./vrk, joka jakaantunee n. puoliksi etelään ja pohjoiseen Leväsenttiellä. Leväsentie ei siedä kovin suurta lisäliikennettä johtuen sen liittymistä ylempään verkkoon. Tiva-kauppa sopii tässä mielessä alueelle hyvin, et-kaupassa olisi edullista, jos joko kaupan perusliikennetuotos on pieni tai asioinnin kesto on pitkä, jolloin liikenneintensiteetti pysyy alhaisena.

Paineet alueen liikennejärjestelyjen kehittämiseksi kasvavat hankkeen myötä. Pohjoisosassa on suunniteltu Kumpusaaren tien jatkamista Leväsentiehen, mikä hieman vähentäisi Tasavallankadun kautta tulevaa liikenne- painetta. Leväsentien eteläpäässä voidaan valo-ohjattuun liittymään joutua rakentamaan lisää kaistoja kapasiteetin varmistamiseksi. Myös uusien toimipaikkojen liittymä- ja pysäköintijärjestelyt on suunniteltava huolellisesti ja erityisesti ottaen huomioon Leväsentien molemmilla puolilla sijaitsevien kohteiden väliset kä- vely-yhteydet.

Alueen kauppakesittymän ongelmana on myös, kuten Volttikadulla/Kolmisopentiellä, että alueiden välille ei synny molempia hyödyttävää synergiaa pitkän liikenneyhteyden vuoksi. Jos teiden välillä olisi moottoritien ja radan poikittava suora yhteys, keskittymästä yhteensä muodostuisi vetovoimaisempi, mutta samalla liikenteen kokonaishäiriöitä syntyi vähemmän.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohteen hyvästä sijainnista suhteessa seudun asutuksen tuomaan kysyntään johtuen haitalliset vaikutukset jäänevät vähäisiksi. Suurin ongelma liittyy tässä tapauk- sessa ajoneuvoliikenneverkon kapasiteettiin, jonka lisääminen voi vaatia isoja toimenpiteitä. Pahimmillaan liikenteen häiriöt alueen pääliittymissä saattavat heikentää kaupan houkuttelevuutta asiointikohteena. Kui- tenkin työmatkaliikenteen huippujen ulkopuolella järjestelyt toimivat hyvin.

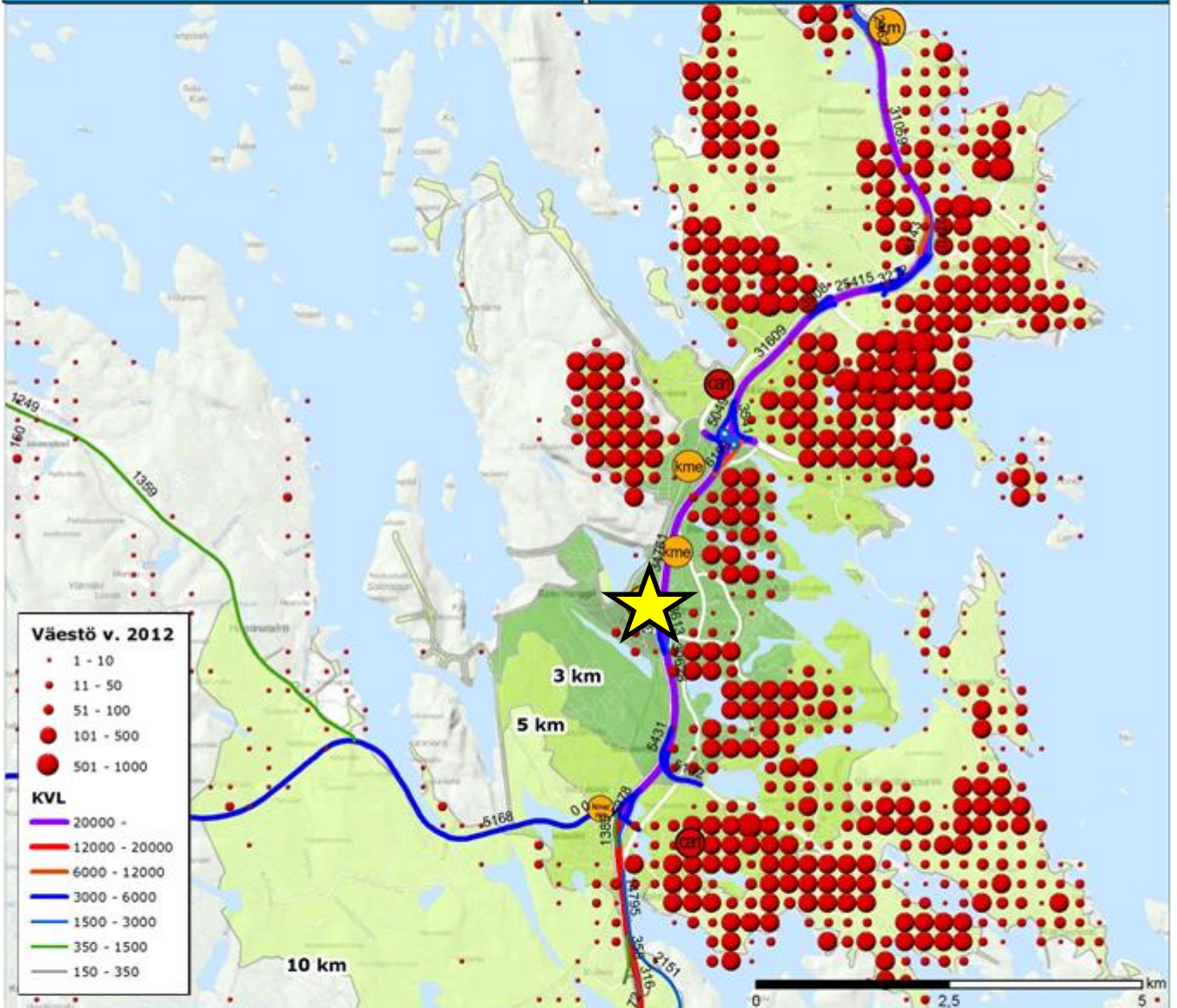
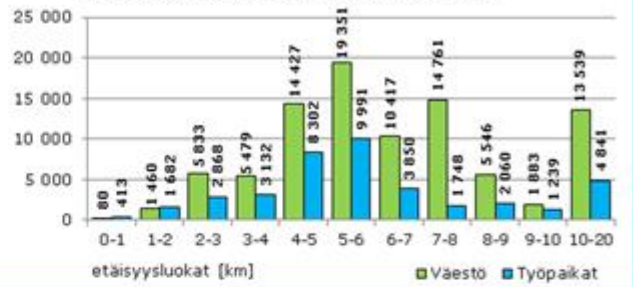
KOLMISOPPI + 10 000 K-M²

TIVA-KAUPPAA 5 000 K-M²

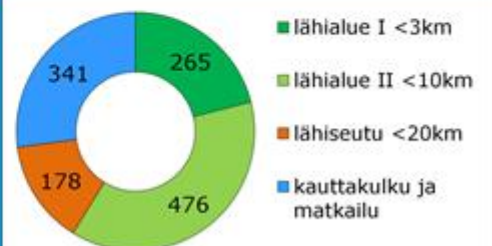
MUU ERIKOISTAVARAKAUPPA 5 000 K-M²

Alueen nykyinen kaupan kerrosala 42 000 k-m². Kokonaismitoitus 52 000 k-m².

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	33	12	18	0	60	11
1-3	78	121	406	7	610	253
3-5	9	64	306	8	390	191
5-10	0	14	455	19	490	285
10-20	0	0	285	4	290	178
>20 *	0	0	546	14	560	341
yht.	120	210	2020	50	2400	1260



KOHTEN ASIAKSMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT

Alueen saavutettavuus: Kohde täydentää jo vakiintunutta suuryksikköjä sisältävää kauppapaikkaa. Palveluverkko tihentyy hieman uusien toimintojen osalta. Alueen autosaavutettavuus on erinomainen ohikulkuliikenteelle ja Kuopion eteläisistä kaupunginosista, joiden liikenne keskustan suuntaan tapahtuu pääosin Kolmisopen viereisen eritasoliittymän kautta. Saaristokatu on tosin hieman vähentänyt kohteen ohittavia liikennevirtoja. Alue kuuluu joukkoliikennevyöhykkeeseen, mutta sen palvelutasoa heikentää moottoritien ja radan estevaikutus: ainakaan asiointin näkökulmasta moottoritietä kulkevat linjat eivät käytännössä palvele Kolmisopen asiointimatkoilla. Kolmisopentien/Volttikadun kautta kulkee paikallisliikennettä, mikä sinänsä palvelee aluetta hyvin.

Kävely kannalta asukaspohja lähellä on suppea; pyöräilyetäisyydellä asukkaita on runsaasti ja pyörätieverkossa on riittävästi yhteyksiä moottoritien ja radan poikki Kolmisopen alueelle.

Kohde voi hyödyntää myös runsasta ohi- ja kauttakulkuliikenteen määrää; erityisesti työmatkojen yhteydessä alueella on helppo poiketa. Alueen hypermarketti vetää alueelle runsaasti asiakkaita, joille kohde tuo täydentävää tarjontaa alueelle.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 2400 asiakasta/vuorokausi. Tämän lisäksi asiakkaita tulee jonkin verran alueen muista kaupoista synergiahyödyn myötä. Henkilöautolla asiakkaista tulee runsaat 80 %, autoina n. 1300/vrk. Joukkoliikenteen osuus kohteen asiakkailla lienee enintään 2 % johtuen kaupan luonteesta. Alueen työmatkoilla joukkoliikenteen osuus on selvästi suurempi.

Liikennesuoritteet: Kaupan yksikkö täydentää hypermarkettivetoisen alueen erikoistavaran palvelutarjontaa. Alueella jo muutenkin käyvien asiakkaiden osalta liikennesuoritetta ei synny lisää. Sen sijaan alue kilpailee, et:n ja tivan valikoimasta riippuen esimerkiksi Volttikadun ja Leväsentien yksiköiden kanssa, jotka sijaitsevat Kuopion suurimpiin asuinalueisiin suhteutettuna hieman edullisemmin. Tältä osin suoritteet saatavat hieman kasvaa. Kohde ei aiheuttane sellaisia ostosiirtymiä, joissa kulkutapa muuttuisi kävelystä tai pyöräilystä autoiluun.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Alle 5 km:n etäisyydeltä tulee n. 40 % asiakkaista, jotka tulevat alueelle muualta kuin valtatieen kautta. Valtatieen kautta tulee autoilevia asiakkaita n. 800 autoa/vrk, jotka ovat pääosin alueen ohikulkijoita. Näin ollen valtatieen liikennemäärä ei kasva juuri lainkaan kohteen vaikutuksesta; sen sijaan Kolmisopen ja valtatieen liittymän välissä liikenne kasvaa runsaat 2000 ajon./vrk. Kohteen liittymässä poikkileikkausliikenne on n. 2500 ajon./vrk.

Liikennejärjestelyt ovat nykyisin hyvät ja ne sietävät myös edellä esitetyn liikenteen kasvun ilman merkittäviä kehittämistarpeita.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Kohde ei sinänsä kilpaile keskustan kanssa, vaan parantaa Kuopion eteläosin palvelujen saavutettavuutta. Näin ollen haitalliset vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä kohteeseen. Tällöin suurin huomio kiinnitetään sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Autoliikenteen näkökulmasta kohteen liittyminen muuhun liikenneverkkoon tulee toteuttaa siten, ettei häiriötä päätien liikenteeseen aiheuteta.

Joukkoliikennetarjonnan lisääminen Kolmisopentielle/Volttikadulle parantaisi joukkoliikenteen käytettävyyttä myös asiointissa; tätä tukee uuden kysynnän syntyminen sekä Kolmisoppeen että Volttikadun alueelle.

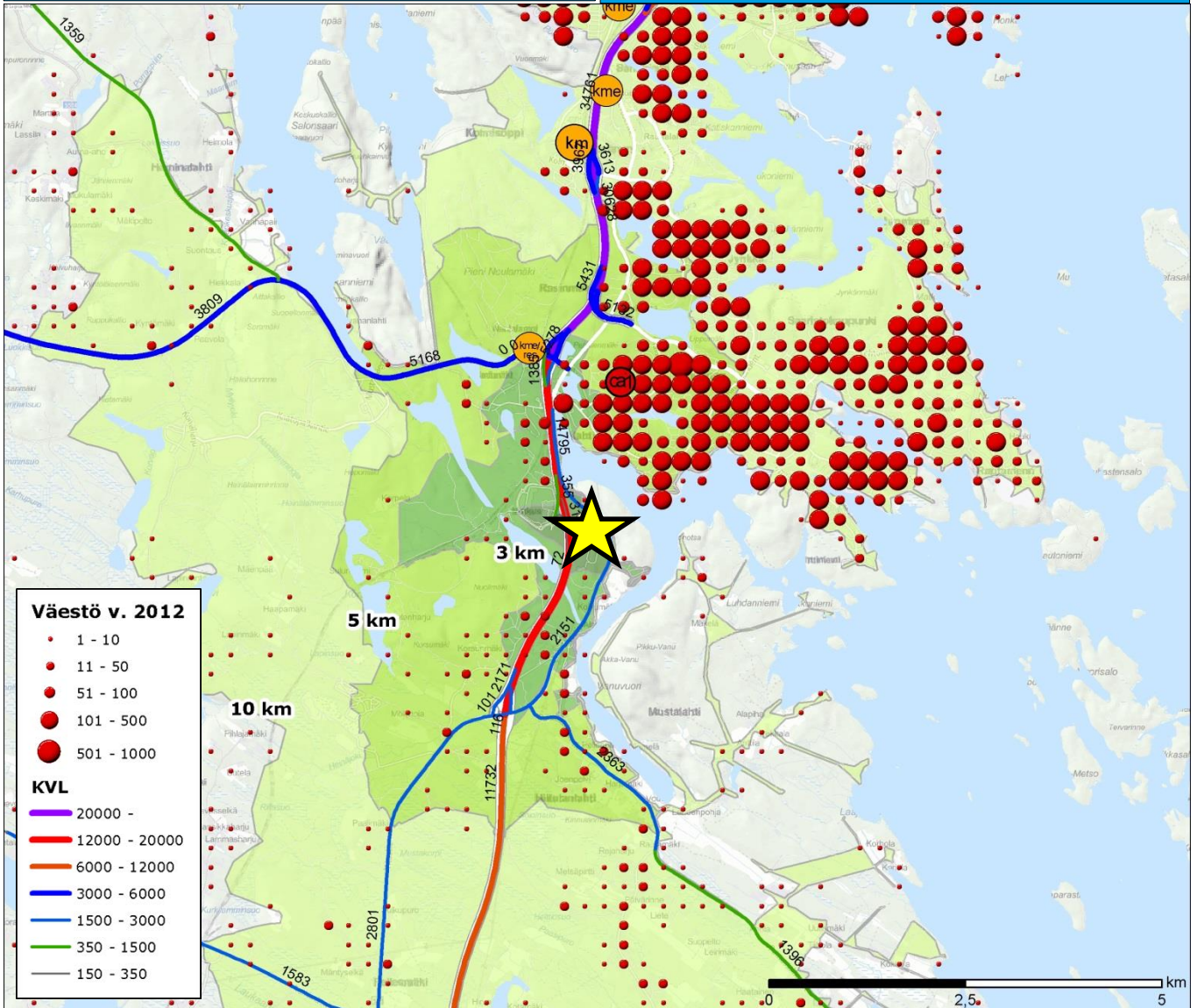
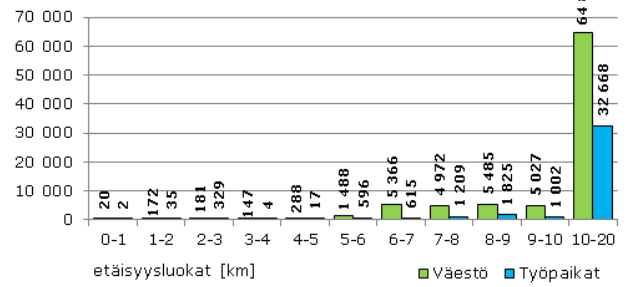
MATKUS + 70 500 K-M²

TIVA-KAUPPAA 61 000 K-M²

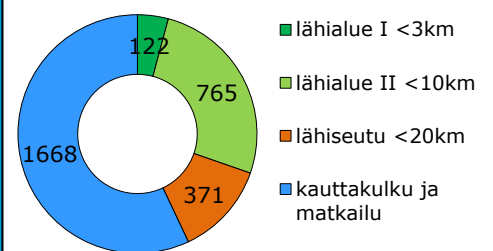
MUU ERIKOISTAVARAKAUPPA 9 500 K-M²

Jo alueen nykyinen kaupan kerrosala, 86 000 k-m², tekee Matkuksesta ylimaakunnallisen ostosmatkailukohteen. Kokonaismitoitus 156 000 k-m². Uusi kerrosala sijoittuu Matkuksen eritasoristeyksen itä- ja länsipuolelle.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	8	3	5	0	20	3
1-3	33	55	190	3	280	119
3-5	7	58	276	8	350	172
5-10	0	30	949	40	1020	593
10-20	0	0	593	7	600	371
>20 *	0	0	2668	67	2730	1668
yht.	50	150	4680	130	5000	2930



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYISLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYISLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Autovyöhykkeelle, noin 12 km etäisyydelle keskustasta sijoittuva, kaupan alue sijaitsee valtatie 5 varrella. Alue on hyvin saavutettavissa henkilöautolla sekä joukkoliikenteellä. Kohde sijaitsee Kuopion seudullisen joukkoliikenteen laatuikäytävällä, ja tasaisella tunnin vuorovälillä liikennöivä paikallisliikenne palvelee sekä asiointia että työssäkäyntiä alueella. Paikallisliikenteen lisäksi valtatie ja Vitostien liikennekäytävässä on merkittävästi pidempimatkaista pika- ja vakiovuoroliikennettä. Kevyen liikenteen yhteydet ovat olemassa, mutta lähivaikutusalueen vähäisestä asukaspohjasta johtuen jalankulun ja pyöräilyn merkitys asiointiliikenteessä jää vähäiseksi. Toisaalta alueen kehittyminen kaupan keskittymänä tukee 3000 asukkaalle kaavoitetun Hiltulanlahden asuinalueen toteutumista. Lähivaikutusalueen väestöpohjan kasvu luo paremmat edellytykset jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvulle.

Ohikulkuliikenteen määrä valtatiellä 5 on merkittävä ja kohteen arvioidaan saavuttavan merkittävän osan myynnistään nykyisen ohikulkuliikenteen ostovoimasta.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kaavan mukaisen liiketilanlisäyksen arvioidaan tuovan Matkukseen jopa 5000 uutta asiakasta vuorokaudessa. Päivittäinen asiakasvaihtelu on suurta, asiointi keskittyyneen pitkälti viikonloppuihin, jolloin asiakasmäärä voi olla huomattavasti suurempikin. Kohteen monipuolisuudesta johtuen sen matkatuotoksia ei voi laskea yksittäisten (pt, et, tiva) toimialojen summana, vaan se toimii kauppakeskusmaisesti, jolloin samalla ostosmatkalla hyödynnetään usein muitakin kohteen palveluja.

Valtaosa uusista matkoista tehdään alueelle henkilöautolla; arvioilta n. 5000 asiointimatkaa/vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa noin 3000 autoa/vuorokaudessa. Kävelyn ja pyöräilyn osuus jää pieneksi, sillä kävely- ja pyöräilyetäisyyksien asukasmäärä on ainakin nykyisellään vähäinen. Joukkoliikenteen hyvän palvelutason ansiosta joukkoliikenteellä tehtävien asiointimatkojen osuuden arvioidaan olevan paikallisesti lähinnä Kuopion ydinalueilta n. 2 %. Tässä yhteydessä kaikki yli 10 km etäisyydeltä kohteeseen suuntautuvat matkat, poisluettuna matkailun tuottamat asiointivirrat, on arvioitu tehtävän henkilöautolla. Ostosmatkailussa alueelle suuntautuneen myös turistibusseihin tapahtuvaa matkailua.

Liikennesuoritteet: Liiketilanlisäys kasvattaa Matkukseen alueen vetovoimaisuutta merkittävänä kaupan keskuksena. Liiketilan lisäys kasvattaa alueelle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä. Ostosmatkailun kautta alueelle tulee myös kokonaan uutta liikennettä kauempaa, joka saattaa lisätä ostosmatkojen suoritetta. Kohde voi myös vähentää savolaisten matkoja mm. Lempäälän Ideaparkkiin tai muihin vastaaviin suuryksiköihin, jolloin kokonaissuorite voi myös vähentyä. Kuopion keskustaaajaman eteläpuolella, esimerkiksi Petosen alueella, asuvien erikoiskaupan asiointisuoritteiden arvioidaan hieman vähenevän, kun osa aikaisemmin keskustaan suuntautuneista erikoistavarakaupan asiointimatkoista suuntautuu Matkukseen alueelle. Sen sijaan muualta Kuopiosta ja lähikunnista Matkukseen suuntautuvan asiointiliikenteen arvioidaan lisääntyvän myös ajosuoritteilla mitattuna. Liikenteen lisäys kohdistuu pääasiassa valtatielle 5 ja sen rinnakkaisteille (Vitostie ja Leväsentie). Kohde synnyttää merkittävästi matkailuliikenteeseen rinnastettavaa asiointiliikennettä, joihin liittyvät yksittäiset liikennesuoritteet voivat olla merkittävät, mutta matkoja tehdään vain satunnaisesti (alhainen asiointifrekvenssi) ja ne painottuvat viikonlopuille ja loma-aikoihin.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden vain vajaa puolet asiakkaista tulee alle 20 km etäisyydeltä ja loput tulevat pitkämatkaisesta ostosmatkailusta ja kauttakulkuliikenteestä. Matkukseen täydentäminen esitetyillä kohteilla lisää valtatie liikennemäärää Kuopion suuntaan 2000 – 3000 ajon./vrk ja Matkuksesta etelän suuntaan 1000 – 2000 ajon./vrk. Jonkin verran kohteen liikennettä tulee myös rinnakkaisyyhteyksien kautta.

Kohteen sijainnista ja suuruudesta johtuen se ei kuormita merkittävästi liikenteen huipputunteja, vaan kuormitus jakaantuu pitkin päivää ja korostuu iltoihin, jolloin muun liikenteen määrä on vähäisempi. Alueen liikennejärjestelyt on tehty korkeatasoisina ja päätieverkko sietää liikenteen kasvun. Paikallisesti suuryksiköt edellyttävät huolellista suunnittelua ja alueen suurille pysäköintialueille on järjestettävä useampia ajoyhteyksiä, jotta vilkkaimpina sesonkeina, kuten jouluruuhka, liikenteen viivytykset pysyvät kohtuullisina.

Matkukseen suuntautuu myös runsaasti raskaan liikenteen kuljetuksia, mitkä moderneissa kauppakeskuksissa tapahtuvat pääosin erotettuna asiakasliikenteestä ja lisäksi ajoittuvat eri aikaan suurimman asiakaskäynnin kanssa.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Matkuksen alueen nykyinen maankäyttö on jo aiheuttanut liikenteen kannalta merkittävimmät vaikutukset, eli on tuottanut entistä pitempiä asiointimatkoja ja luultavasti kokonaisuutena hieman heikentänyt Kuopion keskustan ja sen lähialueiden sekä alueen kunta- ja kaupunkikeskusten kaupallista asemaa. Entistä laajempaan ja monipuolisempaan Matkus korostuu ostosmatkailukohteena ja lisääntynyt tarjonta näkyy enemmän asiointin keston pitenemisenä kuin lisääntyneinä asiointimatkoina. Vastaavasti on myös mahdollista, että Matkus tuo seudulle asiakasvirtoja, jotka tuovat hyötyjä myös Kuopion keskustalle lisääntyneen matkailupotentiaalin kautta. Matkuksen laajennus tiva-painotteisena ei lisää olennaisesti alueen liikennevirtoja.

Liikenteen näkökulmasta kohteen haitallisuus riippuu ensisijaisesti siitä, kilpaileeko se keskustan kanssa ja tuleeko sitä kautta merkittävästi lisäliikennettä ja pidentyviä ostosmatkoja. Esitetyn laajuinen kaupan lisäys kasvattaa Matkuksen vetovoimaisuutta. Kaupan vetovoimaisuuden kasvaessa myös kohteen matkailullinen merkitys kasvaa ja lisänee matkailuvirtoja.

Lähialueella liikenteen haittoja voidaan minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä kohteeseen. Tällöin suurin huomio kiinnitetään sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Alueella tulee ottaa huomioon myös sisäisten kävely-yhteyksien sujuvuus, jotta kaikkia siirtymisiä alueella ei tarvitse tehdä henkilöautolla. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta kohteeseen suuntautuvilla työmatkoilla voidaan tukea esimerkiksi liikkumisen ohjauksen keinoin, ja asiointimatkoilla esimerkiksi joukkoliikennedyhteyksistä tiedottamalla (nettisivut, ilmoitustaulut) ja erilaisilla joukkoliikenteen teemapäivillä.

Autoliikenteen yhteydet valtatieltä alueelle ovat korkealuokkaiset. Myös valtatie itäpuolelle kehitettävään kohteeseen on jo varauduttu liittymäjärjestelyissä. Sen lisäksi on tarpeen kehittää Matkuksen alueelle, Valtatie 5 länsi- ja itäpuolen välille hyvä sisäinen liikenneverkko, joka mahdollistaa molemmilla puolilla tapahtuvan asiointin sujuvan integroinnin.

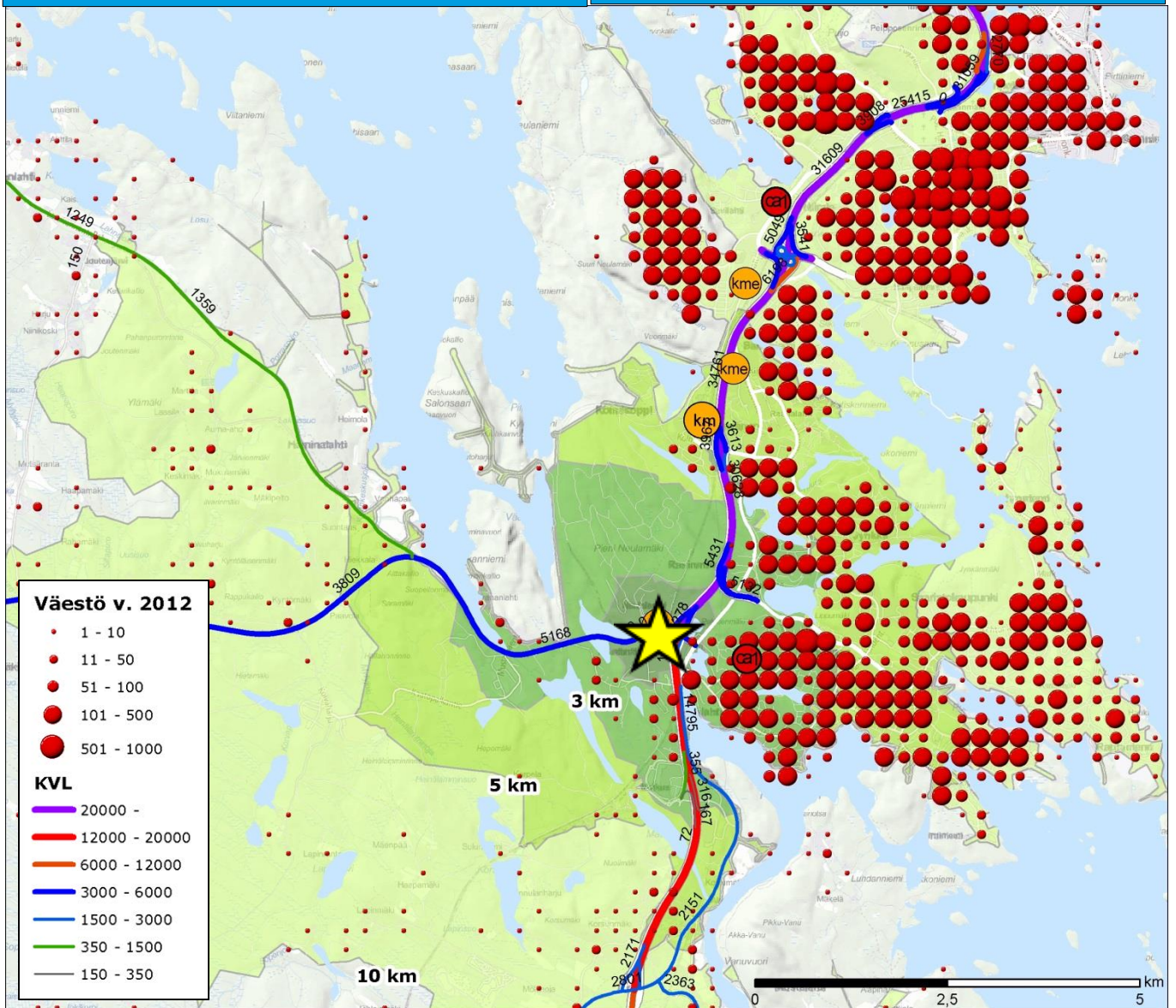
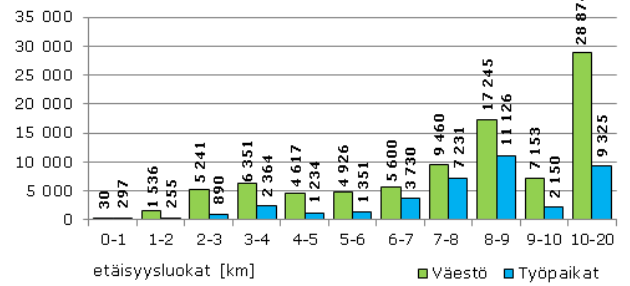
Alueen sisäisen liikkumisen parantamiseksi on syytä miettiä myös "autottomia" mahdollisuuksia; esimerkiksi asiointi perhekunnittain tai turistibusseittain eri kohteissa kunkin kiinnostuksen mukaan luo liikkumistarvetta alueen sisälle. Tällaisia liikkumismuotoja voisivat olla esimerkiksi pienimuotoinen non-stop bussiliikenne itä- ja länsikeskusten välille tai lainattavat polkupyörät.

Jatkossa maankäytön kehittyessä esim. Hiltulanlahdessa, on syytä toteuttaa korkeatasoiset pyörätieyhteydet alueelle rinnakkaisteiden yhteyteen.

PIENI NEULAMÄKI, TIVA- RESERVIALUE + 20 000 K-M²

Voidaan ottaa käyttöön muiden kaupan
sijaintipaikkojen täyttyttyä tai kaupan
kilpailun varmistamiseksi

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



Pieneen Neulamäkeen on osoitettu Tilaa vaativan kaupan suuryksikön reservialue merkinnällä kme/res. Merkinnällä mahdollistetaan seudullisesti merkittävän tilaa vaativan kaupan sijoittuminen Pienen Neulamäen yrityspuistoon tulevaisuudessa. Alue voidaan ottaa käyttöön muiden seudullisesti merkittävien kaupan sijaintipaikkojen täytyttyä tai kaupan kilpailun toteutumisen varmistamiseksi.

Reservialueen osalta ei ole laadittu tässä yhteydessä erillistä liikennevaikutusten arviointia, sillä sen käyttöönotto ajoittuu muiden seudullisten kaupan sijaintipaikkojen toteutumisen jälkeiseen aikaan. Reservialueen mahdolliseen käyttöönottoon ja sen liikennevaikutuksiin vaikuttaa ratkaisevasti myös se, kuinka 6000 työpaikan Pienen Neulamäen työpaikka- ja yritysalue kehittyy, eikä kohteen vaikutuksia ole mielekästä tutkia irrallaan näistä kahdesta merkittävästä tekijästä.

Alue soveltuu kaupallisesti parhaiten juuri seudulliseen tiva-käyttöön. Logistisesti sijainti Matkuksen logistiikka-keskuksen vieressä on optimaalinen; asiakkaiden näkökulmasta kohde on saavutettavissa valtatie 5 kautta henkilöautolla erinomaisesti ja joukkoliikenteelläkin tarjonta lienee yhdistettävissä Matkuksen keskuksen tarjontaan. Pyöräilyetäisyydellä kohteesta asuu myös yli 10 000 asukasta.

Kolmisopen ja Matkuksen välille on mietitty myös rinnakkaisyhteyden toteuttamista valtatie 5 länsipuolelle. Tämä parantaisi hieman Pienen Neulamäen saavutettavuutta. Tämän yhteyden tarve ei kuitenkaan nousse riittäväksi, jollei yhteyden varaan suunnitella merkittävästi uutta maankäyttöä.

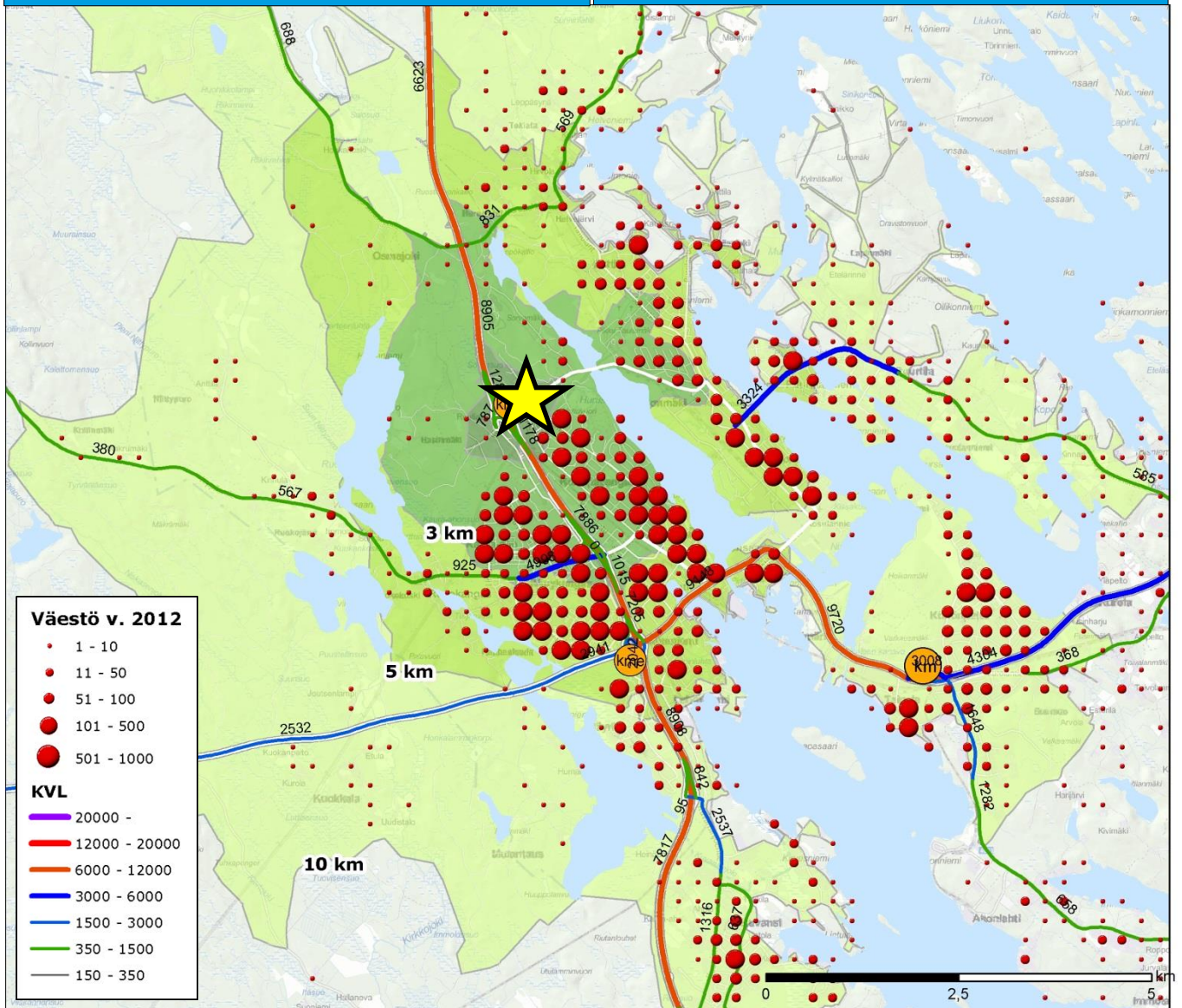
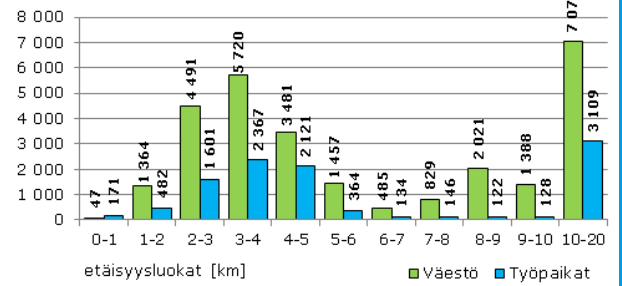
VARKAUDENPORTTI +25 000 K-M²

PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPAA 2 000 K-M²

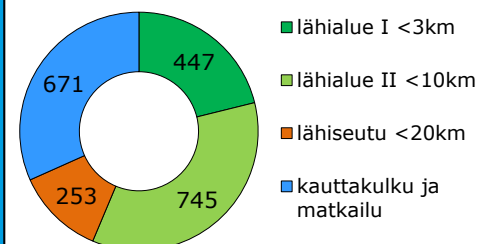
ERIKOISTAVARAKAUPPAA 5000 K-M²

TILAA VAATIVA KAUPPA 18 000 K-M²

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	19	7	11	0	40	7
1-3	159	226	705	10	1100	441
3-5	14	99	498	11	620	311
5-10	0	21	695	24	740	434
10-20	0	0	406	3	410	253
>20 *	0	0	1073	18	1090	671
yht.	190	350	3390	70	4000	2120



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Autovyöhykkeellä sijaitseva alue on hyvin saavutettavissa autolla sekä paikallisesti että ohikulkijoiden kannalta. Kohde profiloituneekin pitkälti autolla tapahtuvaan asiointiin; jo nykyisin alueella on autoilijoille suunnattuja palveluja. Sijaitessaan taajaman reunalla jalankulkuetäisyydellä asuu vain vähän ihmisiä, pyöräilyetäisyydellä huomattavasti enemmän. Paikallisliikenne ei nykyisin ulotu alueelle; kuitenkin joistakin kaupunginosista joukkoliikennettä on mahdollista käyttää alueelle suuntautuviin työmatkoihin. Alue saa asiakkaita myös ohikulkuliikenteestä ja matkailuvirroista. Matkuksen kehittäminen saman valtatievarrella saattaa hieman vähentää ohikulkuliikenteestä kohteessa poikkeavien määrää. Kohteen käyttäminen on mahdollista myös kaukoliikenteeseen tukeutuen.

Kohde täydentää ja monipuolistaa nykyisen Varkaudenportin palveluja ja erityisesti parantaa pt-asiointimahdollisuuksia Varkauden pohjoisosissa. Myös et-verkko tihenee jonkin verran. Tiva-osuus alueella on esitetty suureksi. Se voi parhaimmillaan vähentää tarvetta asioida esim. Kuopiossa, mikäli Varkauden tarjonta kehittyy riittävän hyväksi.

Ohikulkuliikenteen määrä valtatiellä 5 on merkittävä ja kohteen arvioidaan saavuttavan runsaan neljänneksen myynnistään nykyisen ohikulkuliikenteen ostovoimasta.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 4000 asiakasta/vuorokausi. Kohteen monipuolisuudesta johtuen kohteen sisältämät kaupat saavat toisistaan synergiaetua, kun samalla ostosmatkalla hyödynnetään usein muitakin kohteen palveluja. 4000 asiakasta tuottaisi 15 euron keskiostoksella vuosimyyntiä n. 20 milj. euroa, josta pt:n osuus olisi n. neljäsosa. Autovyöhykkeelle sijoittuvaan kohteeseen valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla; arviolta n. 3 300 asiakasmatkaa/vuorokaudessa, autoina runsaat 2000 vuorokaudessa. Kävelyn ja pyöräilyn osuus asioinnista jäänee luokkaan 10 %. Joukkoliikenteen osuus jää pieneksi, alle kahden prosentin, koska linjasto ei ulotu alueelle riittävän hyvin.

Liikennesuoritteet: Kaupan yksikkö täydentää päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja vähentänee hieman alueelta muualle suuntautuvaa pt-asiointia ja sen liikennesuoritteita. Et-asiointin suoritteet voivat alentua merkittävästikin, mikäli hanke edelleen korottaa Varkauden omavaraisuutta et-palveluissa. Varkauden kaupan tehostuminen voi vastaavasti myös lisätä muualta (esim. Pieksämäeltä) Varkauteen tapahtuvaa pitempimatkaista asiointia, mikä lisää liikennesuoritetta. Varkausmäen matkailullinen kehittäminen saattaa tuoda lisäkysyntää myös Varkaudenporttiin, mikä voi lisätä hieman liikennesuoritteita Varkauden keskustaajaman alueella.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 30 % asiakkaista tulee lähivaiikutusalueelta (alle 3 km), 35% alle 10 km etäisyydeltä, käytännössä muualta Varkauden keskustaajaman alueelta. 35 % jää pitempimatkaiselle ja kauttakulkuliikenteelle. Liikenteen liisäyksestä kohdistunee valtatielle runsas puolet. Kohteesta etelään liikennemäärä voi kasvaa n. 1500 ajon./vrk ja kohteesta pohjoiseen vajaa runsaat 500 ajon./vrk.

Alueen nykyiset liikennejärjestelyt ovat korkeatasoiset ja sietävät hyvin liikenteen oletetun kasvun.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Liikenteen näkökulmasta kohteen haitallisuus riippuu ensisijaisesti siitä, kilpaileeko Varkaudenportti keskustan kanssa ja tuleeko sitä kautta merkittävästi lisäliikennettä ja pidentyviä ostosmatkoja. Esitetyn laajuinen kohde ei vaikuttane olennaisesti keskustan vetovoimaan, jolloin liikenteen suurimmat vaikutukset kohdistuvat kohteen lähialueeseen. Kauppa ei myöskään sinänsä lisää alueen matkailuvirtoja, lisäasiakkaita voi kuitenkin tulla Varkausmäen matkailijoista.

Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä kohteeseen. Tällöin suurin huomio kiinnitetään sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Autoliikenteen näkökulmasta kohteen liittyminen muuhun liikenneverkkoon tulee toteuttaa siten, ettei häiriöitä päätien liikenteeseen aiheuteta.

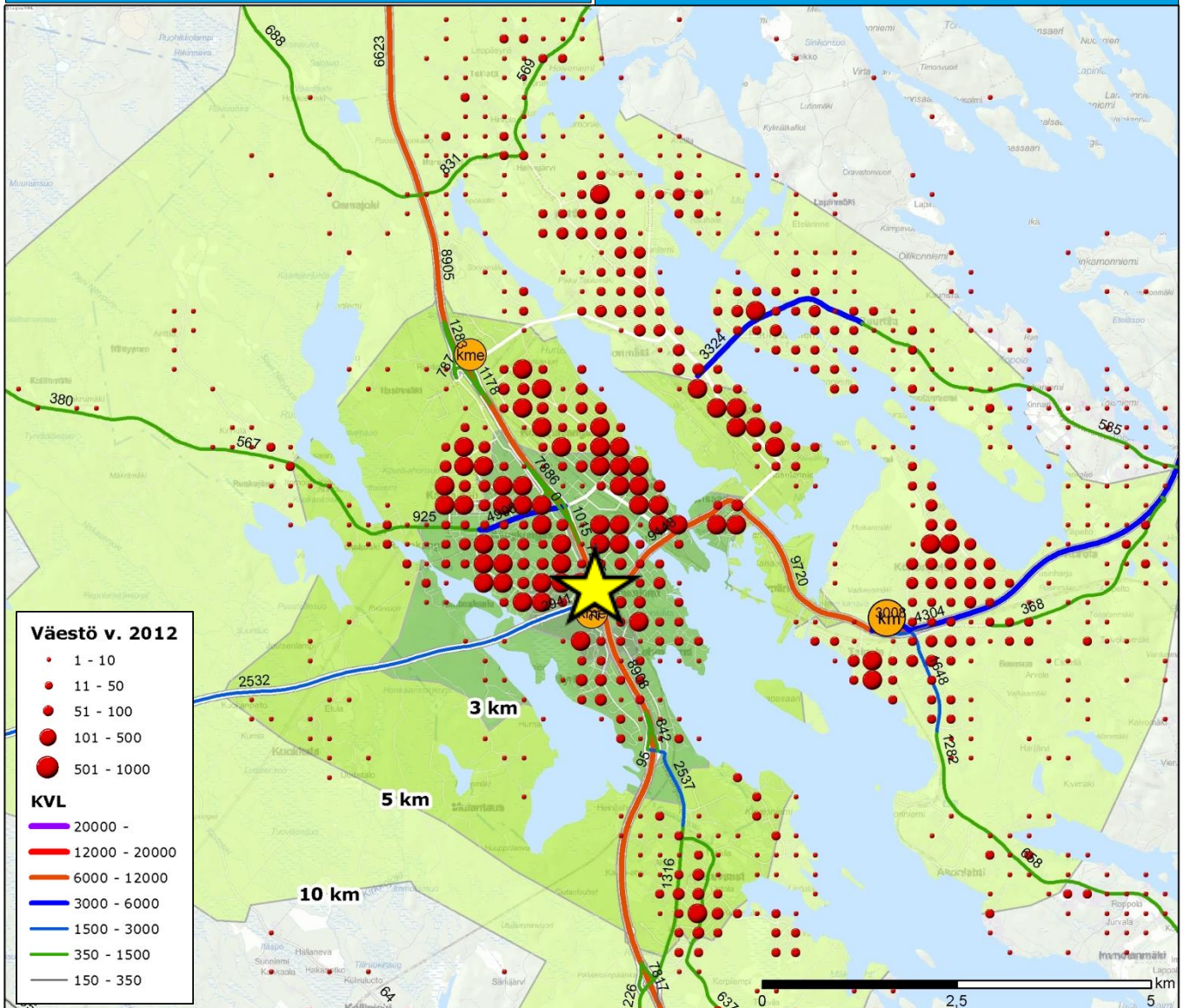
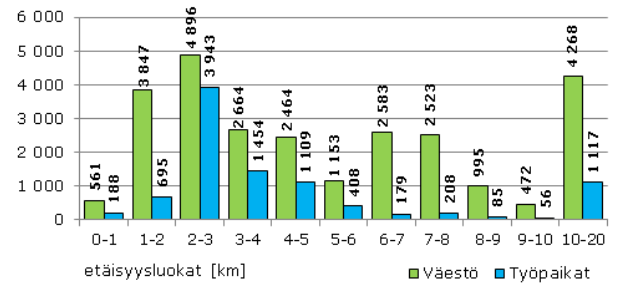
Paikallisliikenteeseen tulisi harkita uutta linjaa, joka hyödyntäisi kehämäistä Kiertotietä ja yhdistäisi myös Varkaudenportin joukkoliikennevyöhykkeeseen.

VARKAUS HARJULANTIE +13000 K-M²

TILAA VAATIVA KAUPPA 13000 K-M²

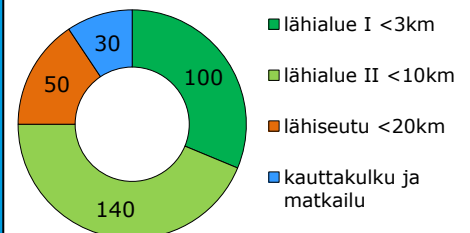
Alueella on ennestään liiketilaa 7000 k-m². Autokauppakeskittymä monipuolistuu uudella tarjonnalla.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	73	27	39	0	140	25
1-3	23	35	118	2	180	74
3-5	3	19	89	2	110	56
5-10	0	4	133	6	140	83
10-20	0	0	83	1	80	52
>20 *	0	0	42	1	40	26
yht.	100	90	500	10	690	320

KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ



HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä valtateiden risteyskohdassa, kohteen luonne huomioon ottaen saavutettavuus autolla erinomainen, näin myös muualta seudulta tulevien asiakkaiden näkökulmasta. Huoltotoiminnan kannalta kohde on myös kävellen ja pyöräillen hyvin saavutettavissa. Eritasossa valtateiden kanssa on järjestetty yhteydet kaikkiin suuntiin. Etäisyys ydinkeskustaan noin 2 km. Joukkoliikennelinjoja kulkee Käpykankaantietä valtatie 23 pohjoispuolelta, jonne on kevyen liikenteen alkuluokkaan perustuva yhteys. Mikäli aikataulutietoa olisi hyvin saatavilla esimerkiksi autohuoltojen yhteydessä, olisi joukkoliikenteen hyödyntäminen nykyiselläkin linjastolla joillekin mahdollista. Myös alueella työssäkäyville linjasto tarjoaa mahdollisuuksia.

Korostaa Varkauden asemaa autokaupan keskittymänä ja lisää muutakin Varkauden kaupallista vetovoimaa. Merkkivalikoiman täydentyessä tarve käydä muualla autokaupoissa vähenee.

Alueen kaupallinen menestys ei perustu ohikulkuliikenteeseen; siinä mielessä sijainnista valtateiden liittymään tukeutuen ei ole erityistä hyötyä, vaikkakin alue on erinomaisesti saavutettavissa. Kohteen erityispiirteenä on autojen koeajo, mikä lisää hieman liikennettä valtateilla eikä näkyne yleisissä autokaupan matkatuotosluvuissa. Valtatiejärjestelyt ovat alueella liikennemääriin suhteutettuna korkeatasoisia ja sietävät hyvin kohteen tuomaa lisäliikennettä.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 700 asiakasta/vuorokausi. Autoliikkeiden keskittyminen samaan kohtaan lisää niiden kokonaisvetovoimaa. Asiointi on mahdollista useassa kohteessa samalla matkalla, joten alueelle tulevien autojen kokonaismäärä jäänee tuotuskertoimien keskiarvon alapuolelle. Valtaosa matkoista tehdään kohteeseen henkilöautolla; arvioilta n. 500 asiointimatkaa/vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa vajaat 400 autoa/vuorokaudessa. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on vähäinen; niillä on merkitystä autohuoltojen yhteydessä, minkä kannalta kohteen sijainti on edullinen. Myös joukkoliikenne tulee kyseeseen huoltotoimintaan liittyen. Alueen matkatuotos kasvaa jonkin verran autojen koeajojen kautta, joiden määrä kuitenkin jäänee normaalisti luokkaan 100 koeajoa päivässä.

Liikennesuoritteet: Alueen kaupallinen vetovoima kasvaa vähentäen varkautelaisten tarvetta käydä kauempana autokaupoissa. Vastaavasti Varkauteen saattaa suuntautua lisää ostovoimaa, joko voi hyödyntää myös muita kaupallisia palveluita. Autoliikkeiden mukana yleensä tulevat huoltokorjaamot tihentävät osaltaan palveluverkkoa ja saattavat tuoda hieman lisäkysyntää myös joukkoliikenteelle. Liikennesuoritteiden kokonaismäärä ei muuttune olennaisesti.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 30% kohteen autoliikenteestä tulee lähivaikutusalueelta (alle 3 km), 45% muualta Varkauden alueelta (3-10km) ja 25% kauempaa maakunnasta ja kauttakulkuliikenteestä. Liikennemäärämuutokset jäävät valtateilla vähäisiksi, enimmilläänkin luokkaan 500 ajon./vrk. Nykyiset liikennejärjestelyt sietävät hyvin kohteen tuoman liikenteen kasvun.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Autokauppa on yleensä voimakkaasti keskittynyttä. Kohteen monipuolistuminen vähentää tarvetta käydä useissa eri paikoissa. Kohteen sijainti valtateiden risteysalueella on autokaupalle hyvä, koska asiakkaat tulevat laajalta alueelta kohteeseen pääasiassa valtateiden kautta.

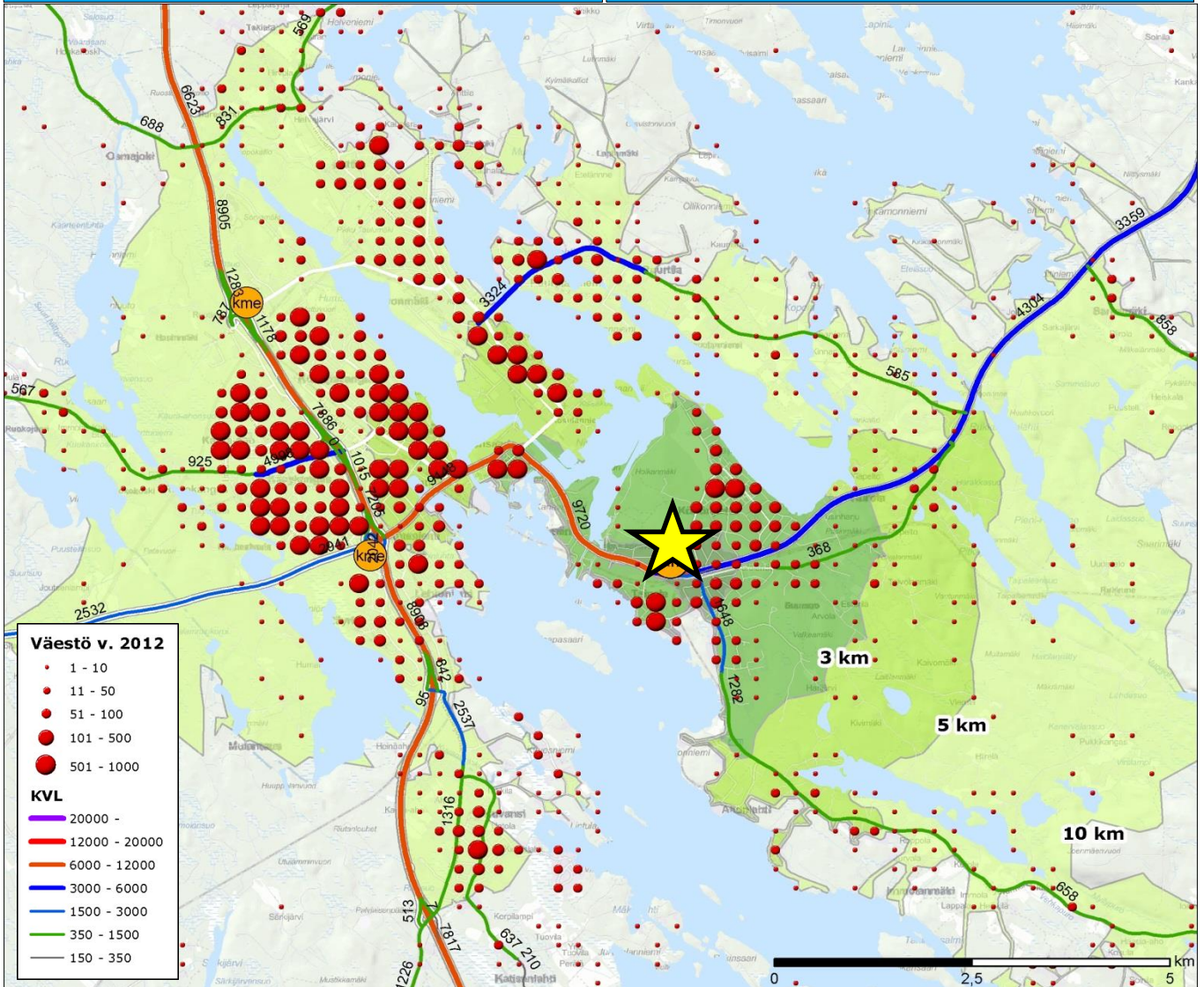
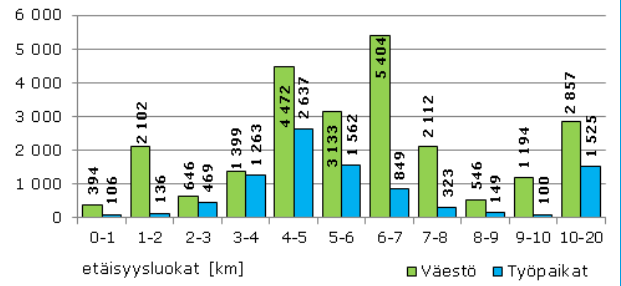
Alueen liikenteen kasvua voinee hieman vähentää parantamalla alueen joukkoliikennepalvelua ja tuoda huoltojen yhteyteen mahdollisuus lainata polkupyörää, mikä on kohteen keskeisen sijainnin kannalta toimiva kulkutapa. Häyrylästä puuttuu oma joukkoliikennetarjonta, jonka kehittämistä kannattaisi harkita esim. Harjulantien ja Kuvansintien kautta parantamaan alueen saavutettavuutta.

VARKAUSMÄKI +10 000 K-M²

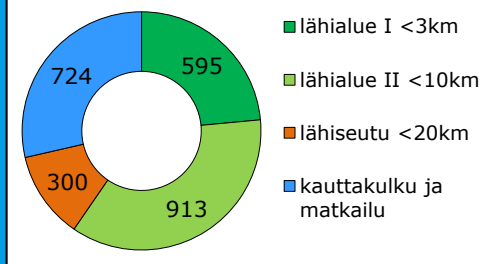
PÄIVITTÄISTAVARAKAUPPA 2000 K-M²
ERIKOISTAVARAKAUPPA 5000 K-M²
TILAA VAATIVA KAUPPA 3000 K-M²

Varkausmäen kaupallinen kehittäminen liittyy matkailun kansainväliseen kehittämiss-hankkeeseen. Alueelle on suunnitteilla mm. hotelli ja matkailuaktiviteetteja, hotellihuoneita 200, mökkejä ja lomahuoneistoja 100.

Väestö ja työpaikat etäisyysvyöhykkeittäin



km	kävely	pyörä	hlöauto	bussi	yht.	h-autoja
0-1	161	62	92	1	320	58
1-3	207	285	860	11	1360	538
3-5	18	120	617	13	770	386
5-10	0	26	843	27	900	527
10-20	0	0	480	3	480	300
>20 *	0	0	1158	17	1170	724
yht.	390	490	4050	70	5000	2530



KOHTEN ASIAKASMÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN JA KULKUTAVOITTAIN SEKÄ HENKILÖAUTOJEN LUKUMÄÄRÄ

HENKILÖAUTOJEN MÄÄRÄT ETÄISYYSLUOKITTAIN

Alueen saavutettavuus: Autovyöhykkeelle, noin 4 km etäisyydelle keskustasta sijoittuva, uusi kaupan alue sijaitsee valtatie 23 varrella. Alue on hyvin saavutettavissa kaikin kulkutavoin. Kohde sijaitsee Varkauden paikallisliikennealueella, jolla linja 3 liikennöi päivittäin 11 vuoroa suuntaansa. Kohteen ohi kulkee myös Helsinki-Joensuu vakio- ja pikavuoroliikennettä. Kävelen ja pyörällä alue on saavutettavissa hyvin Könönpellon ja Taipaleen asuinalueilta. Pyöräily-yhteydet ovat hyvät myös pidemmällä etäisyyksillä. Varkauden keskustasta kohde on saavutettavissa pyörällä noin 15 minuutissa.

Varkausmäki ei juuri tihennä pt-kaupan palveluverkkoa, joten sen vaikutukset kaupan saavutettavuuteen jäävät vähäisiksi; kuitenkin tarjonnan monipuolistuminen lisää jonkin verran lähiasiointia ja sitä kautta kävelyn ja pyöräilyn osuutta. Toisaalta nykyisiä selvästi suurempi pt-yksikkö suurentaa kertaostosta lisäen auton käyttöä, mutta harventaen ostoskäyntejä. Erikoistavarakaupan saavutettavuus paranee hankkeen myötä erityisesti Könönpellon ja Taipaleen asuinalueilta, joilta mahdollisuudet autottomaan et-asiointiin paranevat merkittävästi. Könönpellon itäpuolinen alue on harvaan asuttua, mutta luonnollisesti hanke parantaa myös näiden alueiden asukkaiden kaupan palveluiden saavutettavuutta.

Ohikulkuliikenteen määrä valtatiellä 23 on merkittävä ja kohteen arvioidaan saavuttavan merkittävän osan myynnistään nykyisen ohikulkuliikenteen ostovoimasta.

Matkatuotos on esitetty yllä olevassa taulukossa etäisyysvyöhykkeittäin sekä kulkutavoittain. Kohteen kävijämääräksi arvioidaan 4000 asiakasta/vuorokausi ilman matkailukohteen vetovoimaa, jota arvioidaan lopuksi erikseen. Kohteen monipuolisuudesta johtuen sen matkatuotoksia ei voi laskea yksittäisten (pt, et, tiva) toimialojen summana, vaan se toimii osin kauppakeskusmaisesti, jolloin samalla ostosmatkalla hyödynnetään usein muitakin kohteen palveluja. Autovyöhykkeelle sijoittuvaan kohteeseen valtaosa matkoista tehdään henkilöautolla; arvioilta n. 2 400 asiointimatkaa/vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa noin 1 500 autoa/vuorokaudessa. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on merkittävä Könönpellon sekä Taipaleen asuinalueilla. Pyöräillen matkoja tehdään paljon myös ko. asuinalueita kauempaa. Joukkoliikenteellä tehtävien asiointimatkojen osuuden arvioidaan jäävän alle kahden prosentin. Tässä yhteydessä kaikki yli 10 km etäisyydeltä kohteeseen suuntautuvat matkat, poisluettuna matkailun tuottamat asiointivirrat, on arvioitu tehtävän henkilöautolla.

Liikennesuoritteet: Kaupan yksikkö täydentää päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja vähentää alueelta muualle suuntautuvaa pt-asiointia. Lähialueen pt-ostovoimasta (n. 8 M€) käytetään alueen nykyisissä pt-yksiköissä arviolta 3 M€, joten alueella olisi selkeä kysyntä supermarketille. Alueella sijaitsee nykyisin kaksi pientä pt-kaupan yksikköä, mutta pääosa Könönpellon ja Taipaleen asukkaiden pt-asioinnista suuntautuu keskustaan. Alueelta keskustaan suuntautuvan pt-asioinnin vähentyessä Könönpellon ja Taipaleen asukkaiden pt-asiointiin liittyvän liikennesuorite vähenee merkittävästi.

Erikoistavarakaupan osalta liikennesuoritteiden kehittymistä on vaikea arvioida ilman tarkkoja tietoja kohteeseen tulevista erikoiskaupan toimialoista. Könönpellon ja Taipaleen asukkaiden erikoistavarakaupan asiointimatkojen liikennesuoritteet kuitenkin todennäköisesti vähenevät lähialueen palvelutarjonnan lisääntyessä. Toisaalta kohde synnyttää, kaupan houkuttelevuudesta riippuen, myös Varkauden keskustasta ja sen läheisyydestä Varkausmäkeen suuntautuvaa asiointiliikennettä. Tämä johtaa siihen, että kohteen vaikutukset Varkauden asukkaiden kokonaisliikennesuoritteisiin ovat vähäiset. Merkittävä osa pitemmistä asiointimatkoista tehdään työ- ja vapaa-ajanmatkojen yhteydessä kohteen ohikulkumatkoina, jolloin liikenteen kasvu ei näy valtatiellä vaan pelkästään kohteen liittymässä.

Liikenteen suuntautuminen ja liikennemäärän muutos tieverkolla: Karkeasti arvioiden 35% asiakkaista tulee lähivaikutusalueelta (alle 2,5 km), 45% muualta Varkauden alueelta ja 20% kauttakulkuliikenteestä. Liikenteen lisäys Könönpellon sisäisellä katuverkolla on vähäinen. Mikäli lähiasioinnin kasvaessa autolla tehtyjä ostosmatkoja siirtyy kävelen tai pyöräillen tehtäviksi, sisäisen verkon liikennemäärät voivat jopa vähentyä. Sisäisen verkon kautta kohteeseen suuntautuu valtaosa alle 2,5 kilometrin asiointimatkoista. 5-10 kilometrin etäisyydeltä kohteeseen suuntautuvat asiointimatkat kulkevat valtatie 23:n kautta. Näiden aiheuttama muutos valtatie 23:n liikennemäärään on kuitenkin vähäinen. Kohteen itäpuolelta keskustaan suuntautuvia ostosmatkoja saattaa jäädä Varkausmäkeen, miltä osin Varkausmäen ja keskustan välinen liikenne vähenee. Vastaavasti keskustasta päin saattaa tulla uutta et-vetoista asiointia Varkausmäkeen aiheuttaen liikenteen lievää kasvua.

Keskustan ja Könönpellon välisellä valtatieosuudella asiointiliikenne kasvaa vain vähän – siinä missä kaupan alueellisen omavaraisuuden kasvu vähentää Könönpellosta keskustaan suuntautuvia matkoja, houkuttelee et-kaupan kasvu asiakkaita myös keskustasta Varkausmäkeen.

Strafica on arvioinut valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen perusteella valtatiellä 23 kohteen kohdalla kauttakulkuliikenteen määräksi 4000 henkilöä/vrk (P-Savon kaupan maakuntakaava 2030, Palveluverkko-selvitys, s. 38). Tästä kohteeseen poikkeavien osuudeksi arvioidaan 15–20 %, eli noin 600–800 henkilöä/vrk. Kauttakulkuliikenteen poikkeaminen kohteeseen ei luonnollisesti lisää valtatie 23:n liikennemääriä. Koh-

teeseen suuntautuvan matkailuliikenteen määrään vaikuttaa varsinaista kaupan yksikköä enemmän alueelle suunniteltavien matkailuaktiviteettien vetovoimaisuus.

Kohteen liittyminen syntyy em. oletusten kautta autoliikennettä n. 3000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta työmatkaliikenteen huipputuntiin kohdistuu n. 10 %. Merkittävä osa kohteen liikenteestä ajoittuu työmatkaliikenteen jälkeiseen aikaan, jolloin liikenneverkon muu kuormitus on vähäinen. Valtatiellä kohteesta itään liikenne voi käytännössä kasvaa vain kauttakulkuliikenteen kasvaessa, jolloin suuruusluokka jäänee alle 5 prosenttiin. Valtatiellä kohteen ja keskustan välillä kasvu riippuu kohteen vetovoimaisuudesta; siinäkin kasvuu jää enintään 10 prosenttiin, joka liikennemääränä tarkoittaa n. 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen kasvua tapahtuu vain kohteen omien kuljetusten kautta, suuruusluokka lienee 10-20 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Matkailupalvelujen vaikutus kaupan asiointiin: Matkailupalvelut (hotelli- ja konferenssikeskus) tuovat alueelle runsaasti kävijöitä, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole ostosmatka. Kaupan kannalta tämä näkyy synergiaetuna, joka lisää asiakasmäärää, mutta ei suoranaisesti kaupan itsensä tuottamaa liikennettä muualla kuin kaupan ja matkailukeskuksen välillä. Lisäksi merkittävä osa tästä asioinnista lienee autotonta. Jos matkailu- ja konferenssikeskuksen kokonaiskerrosala on suuruusluokkaa 20 000 km² (n.300 huonetta, mökkiä tai huoneistoa), voi päivittäinen kävijämäärä olla suuruusluokkaa 1000 – 4000. Tästä voidaan arvioida kaupan kohteeseen n. 1000 asiakasta päivässä aiemmin esitetyn lisäksi. Kansainvälisistä konferenssimatkailijoista suurin osa tulee kohteeseen joukkoliikennevälineillä; hotelliasiakaskunnassa henkilöauton osuus lienee suurempi. Voidaan arvioida, että matkailukeskus lisää kaupassa käyvää automäärää enintään 500 autolla vuorokaudessa, mikä kohdistuu pääasiassa alueen sisäiseen liikenneverkkoon. Matkailun vaikutus Varkausmäen alueen kokonaisautokäynteihin on suurempi ja saattaa vilkkaan matkailusesongin aikana olla 1000 – 2000 autokäyntiä vuorokaudessa, mikä on otettava huomioon alueen kokonaisliikennetuotoksessa ja alueen sisäisten katu- ja pysäköintijärjestelyjen sekä valtatie liikennejärjestelyjen mitoituksessa. Matkailupalveluihin suuntautuu myös veneilyliikennettä, jota Taipaleen kanavassa on viime vuosina ollut runsaat 3000 vuodessa. Venematkailu tuottanee kauppaan lähinnä kävelen ja pyöräillen tapahtuvaa asiointia.

Matkailu voi lisätä valtatie kuormitusta selvästi enemmän kuin kauppa. Omalla autolla tulevat matkailijat tekevät käyntejä myös Varkauden keskustaan. Lisäksi joukkoliikennevälinein Varkauteen tulevat tuottavat alueelle myös taksimatkoja bussimatkojen lisäksi. Matkailijoiden tuottama lisäliikenne ei kuitenkaan ajoitu esim. työmatkaliikenteen vilkkaimpiin aikoihin, joten liikenteeseen sitä kautta aiheutuvat häiriöt jäänevät selvästi matkailusta tuottamia hyötyjä pienemmiksi. Matkailun ja kaupan yhteisvaikutuksesta liikenne Varkausmäen ja keskustan välillä saattaa kasvaa n. 30 %. Tämä lisännee hieman liikenneverkon järjestelytarpeita, esimerkiksi kiertoliittymiä tai liikennevalo-ohjausta tai lisäkaistoja nykyisiin liittyisiin.

Haitallisten vaikutusten minimointi: Liikenteen näkökulmasta kohteen haitallisuus riippuu ensisijaisesti siitä, kilpaileeko Varkausmäki keskustan kanssa ja tuleeko sitä kautta merkittävästi lisäliikennettä ja pidentyviä ostosmatkoja. Esitetyn laajuinen kohde ei vaikuttane olennaisesti keskustan vetovoimaan, jolloin liikenteen suurimmat vaikutukset kohdistuvat kohteen lähialueeseen. Kauppa ei myöskään sinänsä lisänne alueen matkailuvirtoja siinä määrin, että liikennemäärien kasvusta tätä kautta tulisi merkittävää.

Toinen haitallinen vaikutusketju syntyy, jos alueen nykyiset pt-yksiköt (2 kpl) menettävät asiakkaitaan siinä määrin, että molempien toimintaedellytykset lakkaavat. Tällöin alueen sisällä voi pt-asiointin saavutettavuus heiketä etenkin kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta.

Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä kohteeseen. Tällöin suurin huomio kiinnitetään sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Autoliikenteen näkökulmasta kohteen liittyminen muuhun liikenneverkkoon tulee toteuttaa siten, ettei häiriötä päätien liikenteeseen aiheuteta.

Matkailun potentiaali saattaa tuottaa kauppa suuremmat riskit myös haitallisten vaikutusten kannalta. Tässä mielessä on tärkeää järjestää hyvät edellytykset joukkoliikenteen käytölle etenkin konferensseihin liittyen. Tämä edellyttää järjestettyjä kuljetuksia matkailuterminaleista (lento- ja rautatieasema) sekä hyvää paikallisliikenteen tarjontaa. Myös hotelli- ja mökkimatkailun kannalta hyvällä paikallisliikenteen tarjonnalla voidaan vähentää autoliikenteen määriä. Edelleen matkailukohteissa kannattaa tarjota käyttöön tavarakorein varustettuja polkupyöriä.

Valtatien liikenteen häiriöitä voidaan minimoida kehittämällä alueelle hyvä yhteys sekä nykyisen eritasoliittymän että valo-ohjatun liittymän kautta. Sen lisäksi on tarpeen kehittää Taipaleen kanavan, matkailukeskuksen ja kaupan keskuksen välille hyvä sisäinen liikenneverkko, jolloin sisäisen liikenteen ei tarvitse käydä valtatiellä. Samalla syntyy mielekäs yhteys paikallisliikenteelle, jonka kysyntää etenkin matkailualue lisää olennaisesti.

4. KESKUSTATOIMINTOJEN ALUEET

Keskustatoimintojen alueiden osalta liikennevaikutusten tarkastelu tehdään yleisellä tasolla, sillä keskustatoimintojen alueille sijoitettavat kaupan toiminnot ovat yleisesti ottaen hyvin saavutettavissa ja tukevat niin jalankulun, pyöräilyn kuin joukkoliikenteenkin toimintaedellytyksiä. Kaupan kaavoittaminen keskustatoimintojen alueille vahvistaa palveluiden säilymistä kuntakeskuksissa ja tukee keskustan elinvoimaisuutta. Keskustatoimintojen alueilla erityistä huomiota kaupan toimintojen osalta tulee kiinnittää siihen että suunnitellut yksiköt sopeutuvat ympäristöönsä ja niiden paikoitus- ja liittymäjärjestelyt suunnitellaan huolella. Tämän tyyppiseen yksityiskohtaiseen suunnitteluun ei kuitenkaan voida maakuntakaavan tasolla juuri ottaa kantaa.

Taulukko 1. Keskustatoimintojen alueiden mitoitussuosituks

KESKUS	Nykyinen liiketila, k-m2	Nykyinen liiketila, k-m2 sis. alle 2000 k-m2 kokoiset myymälät	Nykyinen liiketila k-m2 pl. alle 2000 k-m2 kokoiset myymälät	Suositus keskusta- mitoitukseksi Nykyiset ja uudet yli 2000 k-m2 myymälät
Iisalmi	155 460	116 595	60 000	*
Juankoski	8 848	7 963	2 100	8 000
Kaavi	10 296	9 267	0	8 000
Keitele	6 514	5 862	0	5 000
Kiuruvesi	29 533	26 579	8 500	25 000
Kuopio*	499 674	374 755		
<i>Keskusta</i>	374 755	170 245	60 000	*
<i>Savilahti</i>	25 000	25 000	20 500	50 000
<i>Petonen</i>	15 000	15 000	5 500	10 000
Lapinlahti	18 681	16 813	0	25 000
Leppävirta	22 239	20 015	0	25 000
Maaninka	4 194	3 774	0	5 000
Nilsia	22 884	20 595	3 300	30 000
Pielavesi	12 333	11 099	0	10 000
Rautalampi	11 998	10 798	0	10 000
Rautavaara	2 513	2 261	0	5 000
Siilinjärvi	48 863	36 647		
<i>Keskusta</i>			20 000	60 000
<i>Vuorela</i>	9 000	9 000	0	10 000
Sonkajärvi	6 539	5 885	0	5 000
Suonenjoki	27 364	24 627	0	25 000
Tervo	994	894	0	5 000
Tuusniemi	4 881	4 393	0	5 000
Varkaus	121 806	91 355	40 000	*
Vesanto	5 060	4 554	0	5 000
Vieremä	6 786	6 108	0	5 000
Yhteensä	1 027 460	800 839	219 900	336 000

Kuopiossa ja Siilinjärvellä mitoitus (yht.) on jaettu alakeskuksiin.

*) Kuopion, Iisalmen ja Varkauden keskustatoimintojen alueita ei mitoiteta.

Kokonaismitoituksessa huomioidaan Kuopion, Siilinjärven ja Varkauden osalta vain keskustojen ulkopuolisten alueiden sekä kaupunkiseutujen alakeskusten mitoitus.

x) Tieto ei käytettävissä (ei vastausta kesän 2012 kuntakyselyyn)

Oheisessa taulukossa on esitetty suositukset keskustatoimintojen enimmäismitoituksiksi. Kaupan maakuntakaavassa osoitetaan keskusta-alueita koskevat enimmäismitoitukset vain keskikokoisille ja sitä pienemmille kuntakeskuksille sekä alakeskuksille.

Mitoitettavat kuntakeskukset on jaettu eri luokkiin väestömäärän, kaupan nykytilanteen ja laskennallisen liiketilan lisätarpeen perusteella. Kuopion, Siilinjärven, Varkauden ja Iisalmen keskusta-alueita ei ole tarpeen mitoittaa kerrosaloina. Näiden kaupunkien keskusta-alueet alakeskuksineen muodostavat jo nykyisin monipuolisen ja laajalle ulottuvan ja etenkin Kuopiossa myös toisiinsa kiinteästi kytkeytyvän kaupan palveluverkon, jossa on hyvin vaikeaa hahmottaa yksittäisten keskusten vaikutusaluetta ja osoittaa niiden vaikutuksia.

Keskustatoimintojen alueiden osalta liikennevaikutuksia on arvioitu kolmessa eri luokassa:

1. Keskustatoimintojen alue (C)
2. Keskustatoimintojen alakeskus (ca1)
3. Keskustatoimintojen alakeskus (ca2)

Keskustatoimintojen alue (C)

Keskustatoimintojen alueena osoitetaan Iisalmen, Kuopion, Siilinjärven ja Varkauden keskustojen ydinalueet, joille sijoittuu keskustahakuisia erikoiskaupan ja hallinnon palveluita, vähittäiskaupan suuryksiköitä ja asumista.

Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kuopiossa, Iisalmessa, Varkaudessa ja Siilinjärvellä keskustatoimintojen alueille sijoittuvien vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäiskerrosalaa ei rajoiteta maakuntakaavalla. Kaupan maakuntakaavassa osoitetaan myös Kuopion keskustatoimintojen alueeseen pinta-alaltaan vähäisiä laajennuksia, jotka koskevat Tasavallankatua Leväsentien risteyksestä keskustaan päin sekä Viestikatua Niiralassa moottoritien itäpuolella. Kuopion keskustatoimintojen alue on kooltaan 425 ha, josta ko. laajennusten osuus on 38 ha.

Siilinjärven keskustatoimintojen alue on osoitettu voimassa olevista maakuntakaavoista poiketen aluevarauksena. Aluevarauksen koko on 163 ha.

Iisalmen ja Varkauden keskustatoimintojen alueiden rajauksiin ei tule muutoksia verrattuna voimassa olevaan Pohjois-Savon maakuntakaavaan. Iisalmen keskustatoimintojen alueen laajuus on 325 ha, Varkaudessa 275 ha.

Kaupan palvelujen keskittäminen pääosin nykyisiin keskuksiin tukee Pohjois-Savon nykyistä keskusverkkoa ja samalla parantaa kaupan vetovoimaa ja toimintaedellytyksiä sekä palvelujen saavutettavuutta.

Lähtökohtaisesti kaupan liiketilan kasvu Kuopion keskustatoimintojen alueella kasvattaa keskustaan suuntautuvaa asiointiliikennettä. Kasvusta huomattava osa muodostuu henkilöautoliikenteestä, mutta sijainti vaikuttaa myönteisesti sekä joukkoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn osuuteen. Uusien liiketilojen mittava sijoittaminen Kuopion keskustatoimintojen alueille voi olla toiminnallisesti haastavaa esimerkiksi liikenne- ja pysäköintijärjestelyiden ja tarkoitukseen soveltuvien tonttien tai liiketilojen rajallisuuden vuoksi, mutta näihin liittyviin tekijöihin ei voida ottaa kantaa maakuntakaavan tasolla vaan vaikutukset määräytyvät tarkemmilla kaavatasoilla tehtävien ratkaisujen myötä.

Kuopion osalta keskustatoimintojen alueen pinta-alaan tehtävillä muutoksilla ei liikenteellisestä näkökulmasta ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia. Keskustatoimintojen alueen laajeneminen koskemaan Tasavallankatua luo mahdollisuudet – nykytilassaan rakentamattoman, osittain vanhaa pienteollisuutta sisältävän – alueen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen. Tasavallankadun alue sijaitsee liikenteellisesti hyvin saavutettavalla alueella nykyisen keskustatoimintojen alueen vieressä, ja toimii samalla etelästä päin saavuttuna porttina Kuopioon. Joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn hyödyntämismahdollisuudet asiointimatkoilla ovat hyvät.

Tasavallankadun merkitys Kuopion eteläisenä sisääntuloväylänä korostuu koko ajan, kun maankäyttöä on tehostettu etelässä mm. Petosen ja Saaristokaupungin alueella ja Saaristokatu on otettu käyttöön. Alueelle sijoittuva kauppa saa merkittävän asiakaspotentiaalin suurista läpikulkuvirroista, jolloin asiointin tuottama lisä kokonaisliikennemäärä ja erityisesti liikennesuoritteisiin voi jäädä vähäiseksi, mutta asettaa silti paineita liikenneverkon huolelliselle suunnittelulle. Liikenteellisestä näkökulmasta suositeltavinta olisi sijoittaa alueelle sellaista erikoistavarakauppaa tai tilaa vaativaa kauppaa, jolla on tyyppillisesti kohtalaisen vähäiset matkatuotokset. Kuopion kaupungin tavoitteena on sijoittaa alueelle autokauppaa. Tämän tyyppinen tavoite on liikenteellisten vaikutusten näkökulmasta hyvä. Sen sijaan paljon liikennettä synnyttävien toimintojen sijoittaminen Tasavallankadulle voi synnyttää haasteita liikenteen toimivuuteen.

Haapaniemen alueella on suunniteltu Kumpusaarentien jatkamista Leväsentiehen. Tämän hankkeen toteuttamisella liikenneverkkoon syntyisi uutta kapasiteettia ja uusia reittivaihtoehtoja, joiden avulla kaupalliselle kehittämiselle syntyy paremmat edellytykset. Kumpusaarentie lievittäisi liikennepainetta erityisesti Tasavallankadulla.

Viestikatu on alueen toiminnallisuuden ja sijainnin vuoksi luonteva laajennusalue Kuopion keskustatoimintojen alueeseen. Alue on jo pääosin toteutunut, joten kaavan mukaisen kehityksen vaikutukset liikenteeseen jäävät vähäisiksi.

Siilinjärven keskustatoimintojen alue on osoitettu voimassa olevista maakuntakaavoista poiketen aluevarauksena (koko on 163 ha). Kaupallisten palveluiden kehittäminen Siilinjärven kuntakeskuksessa tukee nykyistä aluerakennetta ja tasapainoisen kaupan palveluverkon kehittymistä. Kaupallisten palveluiden kehittäminen Siilinjärven kuntakeskuksessa tukee aidosti jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia asiointimatkoilla.

Iisalmen ja **Varkauden** keskustatoimintojen alueiden rajauksiin ei tule muutoksia verrattuna voimassa olevaan Pohjois-Savon maakuntakaavaan, joten näiden alueiden liikennevaikutuksia ei ole tässä yhteydessä tarkoituksenmukaista arvioida.

Keskustatoimintojen alakeskus (ca1)

Keskustatoimintojen alakeskusmerkinnällä (ca1) osoitetaan seudullisesti merkittäviä keskustatoimintojen alakeskuksia, joihin sijoittuu seudullisia yksityisiä ja julkisia palveluita. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköjä.

Kiuruvedellä, Lapinlahdella, Leppävirralla ja Suonenjoella keskustatoimintojen alakeskuksen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt huomioiden enintään 25 000 k-m², Nilsiässä 30 000 k-m²

Kuopion Petosen ja Siilinjärven Vuorelan keskustatoimintojen alakeskuksen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt huomioiden enintään 10 000 k-m². Enimmäismitoitukseen lasketaan mukaan olemassa olevat ja uudet yli 2000 k-m² suuruiset vähittäiskaupan suuryksiköt.

Keskustatoimintojen alakeskus, Savilahti (ca1), Alakeskusvyöhyke

Keskustatoimintojen alakeskus-merkinnällä osoitetaan Kuopion Savilahti. Lisäksi merkintään kuuluvalla alakeskusvyöhyke-merkinnällä osoitetaan Savilahden keskustatoimintojen alakeskuksen alueellinen ulottuvuus.

Alueen käytön suunnittelulla eheytetään yhdyskuntarakennetta, edistetään viihtyisän ympäristön syntymistä sekä osoitetaan tilaa seudullisille toiminnoille, joilla tuetaan alakeskuksen vetovoimaa. Alueiden käytön suunnittelussa tulee luoda edellytykset korkeatasoisen ja vetovoimaisen keskusta-alueen kehittämiselle sekä monipuolisten kansainvälisten, valtakunnallisten ja maakunnallisten toimintojen sijoittamiselle.

Kuopion Savilahdessa keskustatoimintojen alakeskusvyöhykkeen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt huomioiden enintään 50 000 k-m².

Kaupan kehittäminen keskustatoimintojen alakeskuksissa tukee tiheän ja tasapainoisen kaupan palveluverkon syntymistä. Alakeskuksien kaupallisia palveluita kehittämällä tuetaan lähiasiointia ja kävelyn ja pyöräilyn hyödyntämismahdollisuuksia asiointimatkoilla. Kaupan liiketilan lisääminen keskustatoimintojen alakeskuksissa lisää alakeskuksiin suuntautuvaa asiointia ja voi tiheimmän palveluverkon ja kattavamman palvelutarjonnan avulla vähentää pidempimatkaisia muualle suuntautuvia asiointimatkoja.

Savilahden osalta kaavasunnittelun lähtökohtana on liittää alue vahvasti keskustaan ja tukea ratkaisuilla jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin tavoitteita. Savilahden alueella kulkevat joukkoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn laatuikäytävät, jotka tarjoavat alueella erittäin hyvät olosuhteet jalan, pyöräillen tai joukkoliikenteellä tehtäville asiointimatkoille.

Savilahteen on valmisteilla osayleiskaava, jossa on kiinnitetty erityisesti huomioita liikenneverkon ja liikenteellisten järjestelyiden toimivuuteen, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiin ja jalankulku-ympäristöön, joilla on ajoneuvoliikenteen tarvetta vähentävä vaikutus. Valtatien 5 estevaikusta on pienennetty uusilla kevyen liikenteen yhteyksillä ja moottoritien kattamisella. Savilahden alueen osoittaminen alakeskuksena tukee jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin yhdyskuntarakenteen eheytymistä sekä monipuolisten palvelujen saavutettavuutta niin kaupungin omassa kuin seudullisessakin ja maakunnallisessa mittakaavassa.

Savilahden kaupallista asemaa tukee hyvin alueen suuri työpaikkamäärä. Työmatkan yhteydessä tehtävät ostosmatkat vähentävät selvästi ostosmatkojen liikennesuoritetta.

Keskustatoimintojen alakeskus (ca2)

Merkinnällä osoitetaan kuntakeskukset, joihin sijoittuu kaupan ja hallinnon palveluita. Yhdessä nämä muodostavat seudullisen verkon, joka turvaa ennen kaikkea päivittäistavaroiden saatavuuden.

Pielavedellä ja Rautalammillä keskustatoimintojen alakeskuksen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt huomioiden enintään 10 000 k-m², Juankoskella ja Kaavilla enintään 8 000 k-m².

Keiteleellä, Maaningalla, Rautavaaralla, Sonkajärvellä, Tervossa, Tuusniemellä, Vesannolla ja Vieremällä keskustatoimintojen alakeskuksen alueelle sijoitettavien vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt huomioiden enintään 5 000 k-m².

Keskustatoimintojen alakeskus (ca2) merkittävimpänä lähtökohtana on päivittäistavarakaupan saavutettavuuden turvaaminen. Alakeskusten palvelujen ylläpitäminen ja kehittäminen pitää palveluverkkoa tiheämpänä, jolloin ostosmatkojen liikennesuoritteet minimoituvat ja etenkin kävellen ja pyöräillen tehtävän asioinnin mahdollisuudet kasvavat. Kaavan mukainen kehitys ei luo merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia. Suuremmat liikenteelliset vaikutukset syntyisivät sitä kautta, että näiden alueiden päivittäistavarakaupan palveluverkko harvenisi ja palveluiden saavutettavuus heikkenisi. Käytännössä alakeskusten kehittämisen vaikutukset liikenteeseen ovat hyvin positiiviset, kun alueellista ostovoimaa siirtyy vähemmän muualle.

5. KAUPAN PALVELUVERKON YHTEISVAIKUTUS LIIKEN- TEEN NÄKÖKULMASTA

Pohjois-Savon maakuntakaavan valmistelussa on jo varsin perusteellisesti määritetty liiketilan tarve ja sen sijoittaminen. Näin ollen jäljelle jääneissä kohteissa ei ole suuria kiistanalaisuuksia ja ne kaikki soveltuvat toteutettaviksi tuottaen pääosin positiivisia vaikutuksia myös liikenteen näkökulmasta. Tässä osiossa tarkastellaan kohteita alueittain suurempina kokonaisuuksina ja otetaan kantaa niiden yhteisvaikutuksiin. Lopuksi on esitetty yhteenvedotaulukko, jossa kohteiden liikennevaikutuksia pyritään arvioimaan yhtenäisellä skaalalla eri näkökulmista.

Pohjois-Savon maakunnan ostosiirtymät ovat positiivisia sekä päivittäis- että erikoistavarakaupassa, eli maakunnan nykyisten kauppojen myynti on suurempi kuin maakunnan asukkaiden ostovoima. Suurimpia voittajia ovat kaupungit; osassa kuntia ostosiirtymät ovat negatiivisia. Tasapuolisen palvelutarjonnan tuottaminen koko maakuntaan lienee tärkeimpiä tavoitteita kaupan uusia sijoittamiskohteita valittaessa. Negatiivisten ostosiirtymien kunnissa oma väestöpohja ja sitä kautta ostovoima ei ole riittänyt kaikkien palveluiden säilymiseen ja on tapahtunut palveluverkon harvenemista. Merkittävä vaikutus on ollut autoistumisella, joka on vähentänyt etäisyyden merkitystä asiointista ja hyviä palveluja on haettu kauem-paa. Toisaalta erikoistuneemmat palvelut ovat yleensä keskittyneet suurien väestömäärien lähelle.

Uusia hypermarketteja ei maakuntakaavan perusteella olisi Pohjois-Savoon tulossa. Tämä on liikenteelli-sesti kestävä ratkaisu, koska tällöin tarjonta säilyy ja kehittyy pienempinä yksikköinä lähempänä asuin-alueita lisäten autottomien mahdollisuuksia.

Alakeskukset ca1 ja ca2

Kaikissa alakeskuksissa päivittäistavaraverkon tihentyminen on asiointiliikenteen kannalta positiivista; alakeskuksiin sijoittuvat yksiköt lisäävät merkittävästi mahdollisuuksia autottomaan asiointiin. Maakun-takaavassa kaikki alakeskuksiin esitetyt erikoiskaupan suuryksiköt monipuolistavat lähialueensa palvelu-tarjontaa ja tihentävät palveluverkkoa. Siten ne vähentävät tarvetta pitkiin asiointimatkoihin ja vähentä-vät ostosliikenteen suoritteita merkittävästi. Vaikutus on positiivinen myös parantuvan työpaikkaomava-raisuuden kautta lyhenevinä työmatkoina.

Iisalmi - Marjahaka

Täydentää paikallista tarjontaa hyvin saavutettavissa olevassa paikassa myös ohikulkuliikenteen kannal-ta. Ei kilpaile merkittävästi Kuopion seudun kanssa eikä myöskään Iisalmen keskustan kanssa.

Siilinjärvi, Kuopio – Green Valley, Ranta-Toivala, Päiväranta, Savilahti, Volttikatu, Leväsentie, Kolmis-oppi, Matkus, Pieni Neulamäki

Siilinjärven kohteen ovat tiva-painotteisia, joiden keskinäinen kilpailu aiheuttaisi "turhaa" liikennettä kohteiden välille. Toisiaan täydentävinä konsepteina toimivat palveluverkon tihentäjinä ja pitkiä ostos-matkoja lyhentävinä. Ranta-Toivalan sijainti valtatie eteläpuolella puoltaa vähän liikennettä tuottavaa toimintaa. Green Valley voi kilpailla Matkuksesta kanssa sekä paikallisista asiakkaista että ostosmatkaili-joista. Mikäli Green Valleyn konsepti poikkeaa Matkuksesta esim. tuotevalikoimaltaan, se voi täydentää seudun ostosmatkailupotentiaalia.

Päiväranta jää yksittäiseksi paikalliseksi ja ohikulkua hyödyntäväksi yksiköksi ilman merkittäviä haittoja.

Savilahti-Leväsentie-Volttikatu-Kolmisoppi sijaitsevat lähellä toisiaan, mutta liikenneverkko ei riittävästi tue niiden yhteistoimintaa. Tasavallankadun-Savilahdenkadun alueella ajoittaista ruuhkautumista, mikä heikentää hieman kaupan toimintaedellytyksiä. Synergian saavuttamiseksi ja liikennehäiriöiden välttä-miseksi tarvittaisiin uusi yhteys moottoritien ja radan poikki sekä Kumpusaarentie. Liikenneyhteydet saattavat rajoittaa Volttikadun ja Leväsentien kaupallista kysyntää. Vaarana on, että liikenneverkon puutteet lykkäävät hankkeita ja siirtävät niitä kauemmas asutuksesta ja peruskysynnästä. Savilahti yk-sittäisenä kohteena on saavutettavuudeltaan seudun paras. Sen huolellisella suunnittelulla voidaan lii-kenteen ruuhkautumisesta aiheutuvat haitat pitää siedettävänä.

Matkuksesta ensimmäinen vaihe on tuottanut paljon lisää liikennesuoritetta kilpaillessaan Kuopion keskus-tan ja sen läheisyydessä olevan et-tarjonnan kanssa. On tuonut Kuopioon runsaasti ostosmatkailua. Matkuksesta toinen vaihe ja sen jatkeena Pieni Neulamäki lisäävät edelleen vetovoimaa alueella, jonka asukas-pohja on pieni. Tarjonnan laajentaminen alueella ja asutuksen leviäminen etelään lieventävät jat-kossa todettuja haittoja, parantavat mahdollisuuksia joukkoliikenteen käytölle ja lisäävät edelleen os-tosmatkailupotentiaalia. Matkus ja Green Valley tuovat yhdessä enemmän matkailupotentiaalia kuin kumpikin erikseen; tästä voi hyötyä myös Kuopion keskusta, sekä kauppa että majoitusliikkeet, mikäli kohteita osataan markkinoida yhteistyössä. Uhkana matkailuvetoisille keskuksille on kysynnän riittävyys.

Varkaus – Varkauden Portti, Harjulantie, Varkausmäki

Varkaus saa suuria ostosiirtymiä muualta. Varkauden kaupallinen kehittäminen avaa yrityksille mahdollisuuksia miettiä sijaintia Keski-Savon seudulla. Varkausmäessä on selkeästi kysyntää paikalliselle ostovoimalle suunnatulle supermarketille. Varkausmäen matkailuhanke tuo toteutuessaan hyvät perusteet myös et-kaupan hankkeelle. Harjulantien palvelujen kehittäminen (autokaupan monipuolistaminen) on järkevää, jotta vältytään vielä kauempana asiomiselta. Myös Varkauden Portissa on kysyntää pt-yksikölle, koska se on hyvin saavutettavissa kehäyhteydeltä ja läheisiltä asuinalueilta. Erikoiskaupan kehittäminen kolmessa kohteessa eri puolilla Varkautta voi johtaa turhaan liikenteeseen, jos kohteet kilpailevat toisensa kanssa. Tässä mielessä erikoistuminen vähentää liikennetarvetta.

YHTEENVETOTAULUKKO LIIKENNEVAIKUTUKSISTA

LIIKENNEVAIKUTUKSET	lisäys			ARVIOITU MATKATUO- TOS [as/vrk]	palvelujen saavutettavuus				liikenne- suoritteet	liikenteen toimivuus	matkailu	logistiikka	laajemman liikenne- suunnittelun tarve
	PT	ET	TIVA		kävely	pyöräily	auto	bussi					
Kiuruvesi			7000	600	2	2	3	0	3	0	0	-1	1
Leppävirta	2000	2000	3000	2600	1	1	2	1	0	-1	1	-1	2
Nilsia		2000	5000	2000	0	1	3	1	2	0	2	-1	1
Suonenjoki			7000	600	1	1	2	0	1	0	0	-1	1
Marjahaka			20000	1600	1	1	3	1	2	0	1	0	1
Green Valley	900	20080	30120	8000	1	1	3	1	1	-1	3	1	2
Vt 9:n ja Ranta-Toivalantien risteys			15000	1200	0	1	3	1	0	-1	0	0	1
Päiväranta	5000			2000	0	0	2	2	1	-1	1	0	1
Savilahti		25000	4500	5000	2	3	3	2	1	-2	1	0	3
VT 5 Länsi, Volttikatu		5000	10000	2800	1	2	2	1	1	-2	0	0	3
VT 5 Itä, Leväsentie		10000	10000	4000	1	2	2	1	1	-2	0	0	3
Kolmisoppi		5000	5000	2400	0	1	3	1	1	0	0	0	1
Matkus		9500	61000	5000	0	0	1	1	-1	-1	3	2	2
Pieni Neulamäki (Reservialue)			20000		0	1	1	1	-1	0	0	2	1
Varkaudenportti	2000	5000	18000	4000	1	1	3	0	1	-1	1	0	1
Varkaus Harjulantie			13000	600	1	2	3	1	1	0	0	0	2
Varkausmäki	2000	5000	3000	5000	1	2	2	2	1	-1	2	0	3
	Nykyisen lisäksi			Nykyisen	0 = ei olennaista muutosta				-2 = heikkenee merkittävästi				1 = vähäinen
	tuleva kerrosala			toiminnan	1 = paranee hieman				-1 = heikkenee hieman				2 = merkittävä
	kauppatyypeittäin			lisäksi	2 = paranee merkittävästi				0 = ei olennaista muutosta				3 = suuri
	[k-m2]			tulevat	3 = paranee runsaasti				1 = paranee hieman				
				asiakkaat					2 = paranee merkittävästi				
									3 = paranee runsaasti				

