POHJOIS|SAVON|LIITTO

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava 2030

YHDYSKUNTARAKENTEELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI



Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava 2030

YHDYSKUNTARAKENTEELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Pohjois-Savon liitto
2015

Sisällys

Johdanto ... 5
Iisalmi ... 7
Kaavoitustilanne ... 7
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 8
Johtopäätökset ... 9
Kiuruvesi ... 10
Kaavoitustilanne ... 11
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 11
Johtopäätökset ... 12
Siilinjärvi ... 13
Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteys ... 15
Kaavoitustilanne ... 15
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 16
Johtopäätökset ... 17
Green Valley ... 18
Kaavoitustilanne ... 18
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 19
Johtopäätökset ... 21
Yhteisvaikutukset, Siilinjärvi ... 22
Kuopio ... 23
Päiväranta ... 25
Kaavoitustilanne ... 26
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 26
Johtopäätökset ... 27
Kolmisoppi ... 28
Kaavoitustilanne ... 28
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 29
Johtopäätökset ... 30
Volttikatu ... 31
Kaavoitustilanne ... 31
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 32
Johtopäätökset ... 33
Leväsentie ... 34
Kaavoitustilanne ... 34
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 35
Johtopäätökset ... 36
Matkus ... 38
Kaavoitustilanne ... 38
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 39
Johtopäätökset ... 41
Nilsiä ... 44
Kaavoitustilanne ... 44
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 45
Johtopäätökset ... 46
Savilahti, Kuopio ... 47
Kaavoitustilanne ... 47
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 49
Johtopäätökset ... 49
Pieni Neulamäki ... 52
Kaavoitustilanne ... 52
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 53
Yhteisvaikutukset, Kuopio ... 54
Suonenjoki ... 56
Kaavoitustilanne ... 56
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 57
Johtopäätökset ... 58
Leppävirta ... 59

Kaavoitustilanne ... 59
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 61
Johtopäätökset ... 62
Varkaus ... 63
Pohjoinen portti ... 65
Kaavoitustilanne ... 65
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 66
Johtopäätökset ... 66
Harjulantien autokauppa-alue ... 67
Kaavoitustilanne ... 68
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 68
Johtopäätökset ... 69
Varkausmäki ... 69
Kaavoitustilanne ... 70
Sijainti yhdyskuntarakenteessa ... 71
Johtopäätökset ... 72
Yhteisvaikutukset, Varkaus ... 72

Lähteet ... 75

Liite 1. Keskustojen ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden työpaikkamäärät ... 76
Liite 2. Etelä-Siilinjärven yleiskaavavarausten mukaiset asukas- ja työpaikkamäärät ... 77
Liite 3. Vaikutusten yhteenveto ... 78
Liite 4. Selvitys Varkausmäen matkailullisesta potentiaalista ... 84

Johdanto

Tässä selvityksessä on tarkasteltu Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaehdotuksessa osoitettujen kaupan merkintöjen toteutumisen yhdyskuntarakenteellisia vaikutuksia. Kaupan sijoittumista arvioitaessa yhdyskuntarakenteelliset ja liikenteelliset vaikutukset ovat keskeisimpiä kaupan lainsäädännön näkökulmasta. Selvitys on tehty osana Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaehdotuksen valmistelua. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (MRL 9 §) kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, ja kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Maankäyttö- ja rakennuslain 71 c §:n mukaan vähittäiskaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu. Tässä selvityksessä huomio kiinnitetään kaupan maakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin **keskustan ulkopuolella sijaitseviin** kaupan paikkoihin ja niiden yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu uutta liiketilaa keskustatoimintojen alueiden ulkopuolelle 287 600 k-m2. Keskustoihin uutta, yli 2000 k-m2 liiketilaa on osoitettu laskennallisesti 352 700 k-m2. Tämän lisäksi keskustoihin voi sijoittua pieniä ja keskisuuria, alle 2000 k-m2 myymälöitä ilman, että niiden kerrosala lasketaan mukaan maakuntakaavassa alueelle osoitettuun enimmäismitoitukseen.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista ohjaavat maakunta- ja yleiskaavoja koskevat erityiset sisältövaatimukset (MRL 71 b §). Niiden mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköitä osoitettaessa on sen lisäksi, mitä maakunta- ja yleiskaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:

1. suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen;
2. alueelle sijoittuvat palvelut ovat saavutettavissa mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä
3. suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon muodostumista, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Tässä selvityksessä tarkastellaan keskustan ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintia suhteessa em. sisältövaatimuksiin, suhteessa olemassa olevaan ja suunniteltuun asutukseen, suhteessa työpaikkojen sijaintiin sekä muuhun yhdyskuntarakenteeseen. Lisäksi selvityksessä tarkastellaan Kuopion Savilahtea, vaikkakin se on osoitettu kaupan maakuntakaavaehdotuksessa alakeskusmerkinnällä. Savilahti sijaitsee Kuopion keskustatoimintojen alueen tuntumassa, joten kaavaprosessin aikana nousi esille tarve tarkastella Savilahtea suhteessa Kuopion keskustatoimintojen alueeseen.

Selvityksessä esitetyn tarkastelun tueksi on laadittu karttoja sekä tehty yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän tuottamaan tietoon perustuvia analyysejä. Alueiden sijaintia suhteessa keskusta-alueisiin on tarkasteltu ilmakuvien avulla. Yleispiirteisellä esitystavalla on pyritty havainnollistamaan alueiden sijaintia.

Iisalmen, Kuopion, Siilinjärven ja Varkauden keskustojen ulkopuolisten kaupan merkintöjen osalta on tarkasteltu kohteiden sijoittumista yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille Urban Zone –aineiston mukaisesti. Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet voidaan jakaa karkeasti jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeisiin (Suomen ympäristökeskus, 2013). Jalankulkuvyöhykkeet perustuvat pääosin etäisyyteen kaupunkiseudun pääkeskustasta, joukko-liikennevyöhykkeet perustuvat joukkoliikenteen pysäkkien vuorotiheyteen ja kävelyetäisyyteen pysäkille (kuva 1). Autovyöhykkeiksi luokitellaan ne taajama-alueet, jotka eivät täytä jalankulku- tai joukkoliikennevyöhykkeiden kriteereitä.

Vyöhyke	Kriteeri
Keskustan jalankulkuvyöhyke	ruudut, jotka ovat enintään noin 1 km:n etäisyydellä kuntakeskuksesta
Alakeskuksen jalankulkuvyöhyke	joukkoliikenteen ja kaupan palvelutasoon sekä asukas- ja työpaikkamäärään perustuvassa paikkatietoanalyysissä esiin nousevat toimintojen keskittymät
Keskustan reunavyöhyke	ruudut, jotka ovat 1-2,5 km:n etäisyydellä kuntakeskuksesta
Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke	ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli enintään 15 min (Turku ja Tampere 10 min), kävelyetäisyys enintään 250 m
Joukkoliikennevyöhyke	ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli enintään 30 min, kävelyetäisyys enintään 250 m bussipysäkille
Autovyöhyke	taajama-alueet, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä
Muut taajamat	kaupunkiseudun vaikutusalueen muut taajamat, joille ei ole määritelty vyöhykeluokkaa
Taajaman ulkopuolinen alue	taajaman ulkopuoliset ruudut

Kuva 1. Urban Zone –aineiston mukaiset vyöhykekriteerit (Suomen ympäristökeskus, 2013)

Lisäksi yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston perusteella on tarkasteltu väestön ja työpaikkojen sijoittumista kaupan merkintöjen läheisyyteen.

Yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin liittyvät kiinteästi liikenteelliset vaikutukset, joita on tarkasteltu tarkemmin erillisissä selvityksissä. Tähän selvitykseen on koottu johtopäätöksiä liikenteellisten vaikutusten arvioinnista, sillä liikenteelliset vaikutukset liittyvät oleellisesti yhdyskuntarakenteellisiin vaikutuksiin.

Tässä selvityksessä esitetyt keskeisimmät vaikutukset on koottu taulukkoon (liite 3).

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista ja mitoitusta sekä kaavan sisältäviä muita alueidenkäyttöluokkia on arvioitu myös osana kaupan maakuntakaavan kokonaisvaikutuksia, jotka esitetään kaavaselostuksessa.

IISALMI



Kuva 2. Marjahaan sijainti suhteessa Iisalmen keskustaan

Iisalmen tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (Marjahaka) sijaitsee 5-tien varrella, noin 2,5 kilometrin etäisyydellä Iisalmen keskustasta (kuva 2). Alueella sijaitsee suurehko liikenneasema sekä tilaa vaativaa kauppaa, lähinnä autokauppaa. Alueelle on rakentunut kauppaa noin 22 800 k-m2.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan nykyiset tiejärjestelyt ovat korkeatasoiset ja niiden varassa on ilman merkittäviä lisäkustannuksia helppo kehittää alueen kaupallista vetovoimaa edelleenkin. Alueen saavutettavuus on siten hyvä. Kävelyn ja pyöräilyn kannalta järjestelyt ovat hyvät, jolloin kohde on hyvin saavutettavissa läheisiltä asuinalueilta pyöräteitä pitkin. Joukkoliikenteen osalta on kehittämistarvetta, sillä paikallisliikenteen linjasto ei nykyisin ulotu alueelle. Iisalmen sisääntuloväylän lähimmät bussipysäkit ovat n. puolen kilometrin päässä kohteesta, mikä ei tuo riittäviä mahdollisuuksia alueen palvelemiseksi myös joukkoliikenteellä.

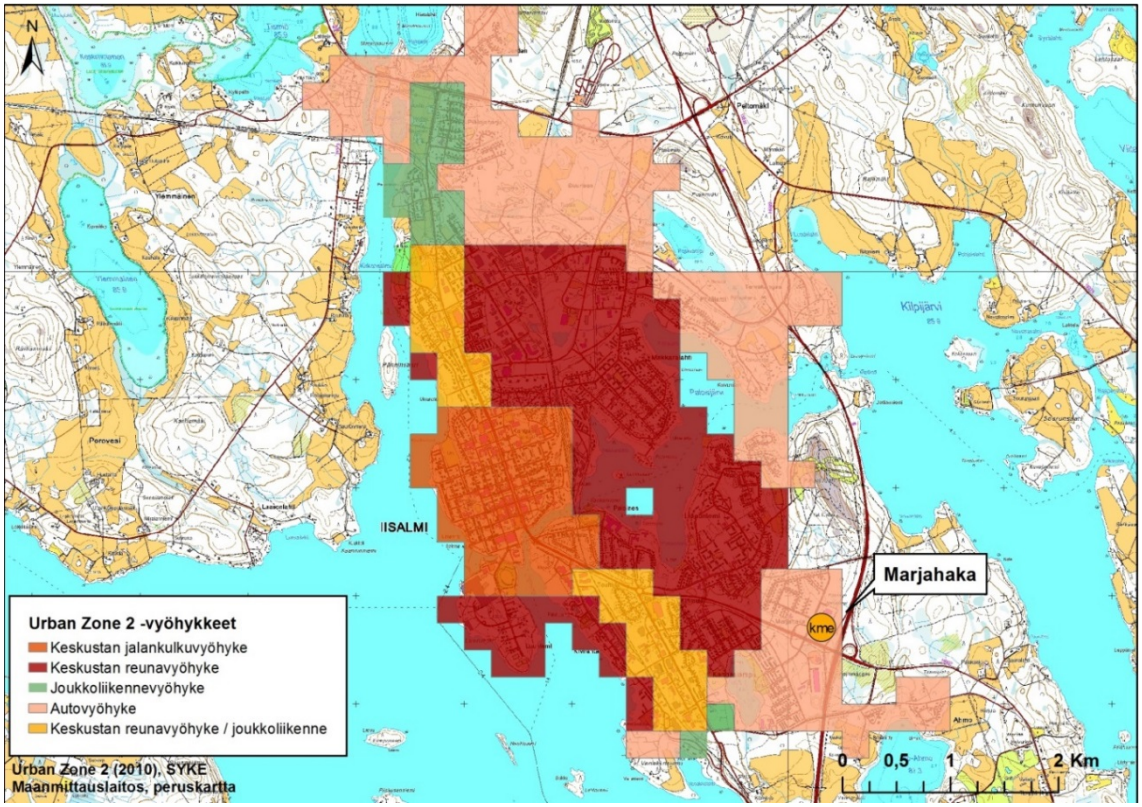
Kaavoitustilanne

Marjahaka on osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymänä (kme). Maakuntakaavassa alueelle ei ole osoitettu enimmäismitoitusta. Oikeusvaikutteisessa Iisalmen keskustaseudun strategisessa osayleiskaavassa (hyväksytty 2007) Marjahaka on osoitettu taajamatoimintojen alueena. Alueella on hyväksytyt asemakaavat, jotka mahdollistavat kauppaa noin 80 000 k-m2 TY/KL-merkinnällä. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä. Kaupungin tavoitteena on asemakaavojen uudistaminen siten, että tilaa vaativaa kauppaa mahdollistettaisiin Marjahakaan asemakaavojen KM-merkinnöillä 20 000 k-m2.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Marjahaka	Iisalmi		2013	22 800	0	0	22 800
			Uusi	20 000	0	0	20 000
		kme	Enimmäismitoitus	42 800	0	0	42 800

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

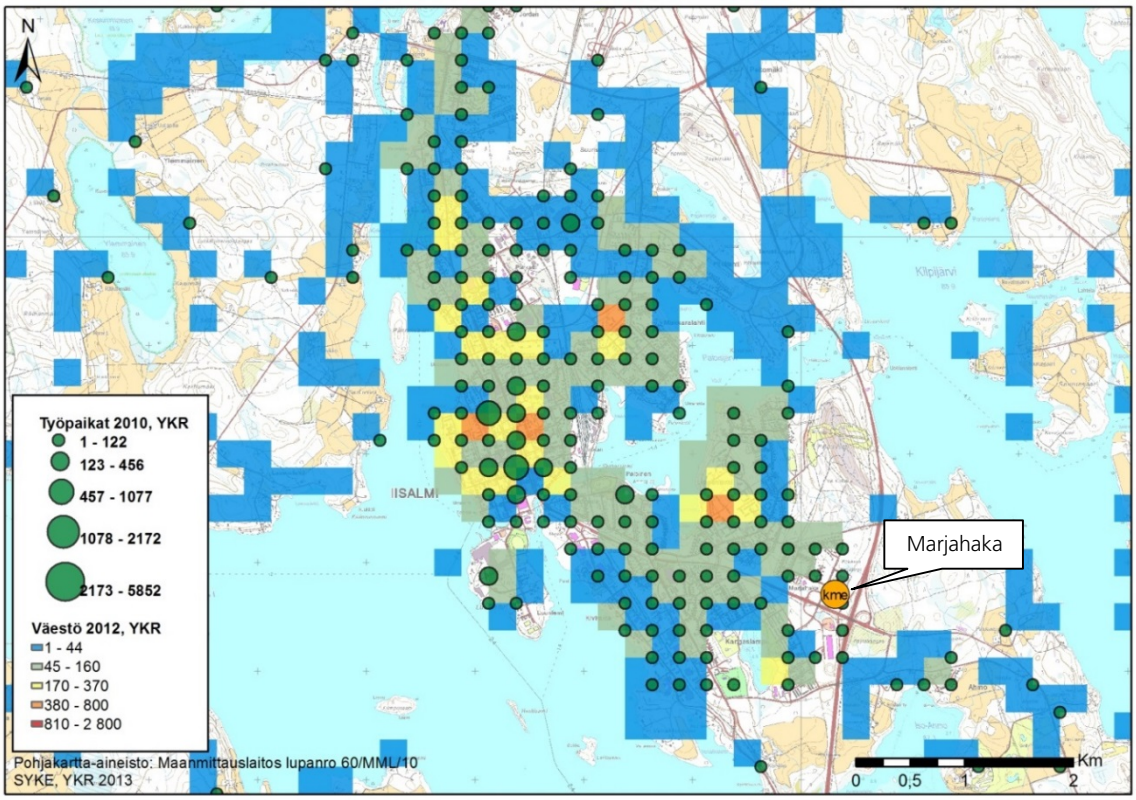


Kuva 3. Iisalmen Marjahaan sijoittuminen Urban Zone –aineiston mukaisille vyöhykkeille

Urban Zone – aineiston mukaisessa tarkastelussa (kuva 3) Marjahaka sijaitsee autovyöhykkeellä Iisalmen eteläisen sisääntuloväylän liittymässä. Tilaa vaativalle kaupalle sijainti on erinomainen suhteessa asutukseen sekä alueen päätieverkkoon.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) kahden kilometrin säteellä Marjahaasta asui 4 927 henkilöä vuonna 2012. Kuuden kilometrin säteellä Marjahaasta asukkaita oli 16 908. Marjahaka sijoittuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteen yhteyteen ja liikenteellisesti hyvin saavutettavissa olevalle paikalle. Tilaa vaativassa kaupassa asioidaan pääsääntöisesti henkilöautoilla, vaikka sinne olisi myös toimivat ja kattavat kevyen liikenteen yhteydet ja säännöllinen joukkoliikenneyhteys.

Iisalmessa työpaikat ovat keskittyneet keskustan alueelle ja Marjahaan läheisyyteen (kuva 4), joten alue sijaitsee olemassa oleviin työpaikkoihin nähden edullisella paikalla. Alueen työpaikkamääriä on tarkasteltu YKR-aineiston (2010, taulukko liitteenä 1) perusteella, jonka mukaan kahden kilometrin säteellä Marjahaasta sijaitsee 1259 työpaikkaa, kuuden kilometrin säteellä 7809 työpaikkaa.



Kuva 4. Väestön ja työpaikkojen sijainti Iisalmessa.

Valtatie 5:n itäpuoli osoitetaan kaupan maakuntakaavaehdotuksessa työpaikka-alueena. Työpaikka-alue ei ole vielä toteutunut. Myös Iisalmen keskustaseudun osayleiskaavassa valtatien 5:n itäpuoli on osoitettu työpaikka-alueena, ja alueelle voi sijoittua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa myös paikallisesti merkittävää kauppaa. Työpaikkatoimintojen sijoittuminen lähialueille tukee seudullisesti merkittävän tilaa vaativan kaupan sijoittumista Marjahaan alueelle.

Marjahakaan kaupan maakuntakaavassa osoitettavasta uudesta liiketilasta suuri osa voidaan katsoa kaupan siirtymäksi. Tällä hetkellä tiva-kauppaa sijaitsee mm. keskustatoimintojen alueella, ydinkeskustan eteläpuolella Kivirannassa. Kaupungin tavoitteena on tiivistää Iisalmen yhdyskuntarakennetta ja pitkällä tähtäimellä kehittää Kivirannan aluetta asumisen alueena, jolloin alueella nyt sijaitsevan tiva-kaupan luontevampi sijaintipaikka olisi Marjahaka. Näin ollen Marjahaan kehittyminen kaupan keskittymänä antaa mahdollisuuden yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle keskustassa.

Johtopäätökset

Maakuntakaavaratkaisulla mahdollistetaan alueella sijaitsevan autokauppojen toiminnan laajentuminen sekä uusien toimijoiden sijoittuminen alueelle. Alue sijaitsee olemassa olevassa ja suunnitellun yhdyskuntarakenteen yhteydessä, joten suunniteltu maankäyttö ei hajauta yhdyskuntarakennetta.

Marjahaassa olemassa oleva ja sinne sijoittuva kauppa on laadultaan tilaa vaativaa kauppaa, joten se voi MRL:n mukaisesti perustellusta syystä sijaita myös keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Alueelle ei saa sijoittaa kaupungin tavoitteen mukaan muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa, joten sillä ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetaan, että Tiva-kaupan täydentäminen Marjahaassa parantaa Iisalmen omavaraisuutta ja vähentää tarvetta pidemmille ostosmatkoille esim. Kuopioon. Näin ollen liikennesuoritteet todennäköisesti vähenevät kohteen ansiosta. Lisäksi selvityksessä todetaan, että Marjahaka ei kilpaile keskustan kanssa,

jonne tiva-kauppaa ei käytännössä mahdu. Marjahakaan osoitettu lisäliiketila ei vaikuta olennaisesti keskustan vetovoimaan, jolloin liikenteen suurimmat vaikutukset kohdistuvat kohteen lähialueeseen.

Koska lisäliiketilan osoittaminen Marjahakaan vähentää tarvetta asioida esimerkiksi Kuopiossa, edistää kaavaratkaisu sellaisen palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset. Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan torjua Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetuilla seikoilla. Marjahaan osalta selvityksessä todetaan, että lähialueella kaupallisen alueen laajentuessa olisi hyvä kehittää kävely- ja pyöräreittejä siten, että ne olisivat turvallisesti käytettävissä asioinnin kulkutapoina. Joukkoliikenteen saavutettavuutta voidaan parantaa kehittämällä linjastoa ja parantamalla kaukoliikenteen pysäkkiyhteyksiä. Joukkoliikenteen potentiaali kasvaa selvästi sekä lisääntyvien työpaikkojen että asiakasmäärien kautta, jolloin myös paikallisliikenteen kehittämisen mahdollisuudet paranevat.

KIURUVESI



Kuva 5. Kiuruveden tilaa vaativan kaupan sijainti suhteessa Kiuruveden keskustaan

Kiuruveden tilaa vaativan kaupan suuryksiköille varattu alue sijaitsee keskustan eteläpuolella Pielavedentien eli maantien 561 varressa keskustan eteläpuolella, noin 1,5 kilometrin etäisyydellä keskustasta (kuva 5). Merkinnän tarkoittama alue koskee ns. Sahan aluetta, jossa sijaitsee jo nykyisin tilaa vaativaa kauppaa (rautakauppaa) noin 3900 k-m2.

Kiuruveden keskustasta alueen erottaa rautatie, joka kulkee tiva-kaupan alueen pohjoispuolella. Kiuruveden keskustasta on yhtenäinen kevyen liikenteen väylä kohdealueelle. Alue on hyvin myös valtatietä 74 kulkevan ajoneuvoliikenteen saavutettavissa. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014). Kuten muissakin pienissä kunnissa, ovat toimivan joukkoliikenteen järjestämisedellytykset haastavat vähäisen asukastiheyden vuoksi. Joukkoliikenteellä alueen saavutettavuus on siten heikohko.

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu teollisuus- ja varastoalueena, lisäksi alue on kehittämisperiaatemerkintänä osoitetun yhdyskuntarakenteen eheyttämistarve -merkinnän alueella. Alueelle ei ole osoitettu kauppaa koskevia maakuntakaavamerkintöjä.

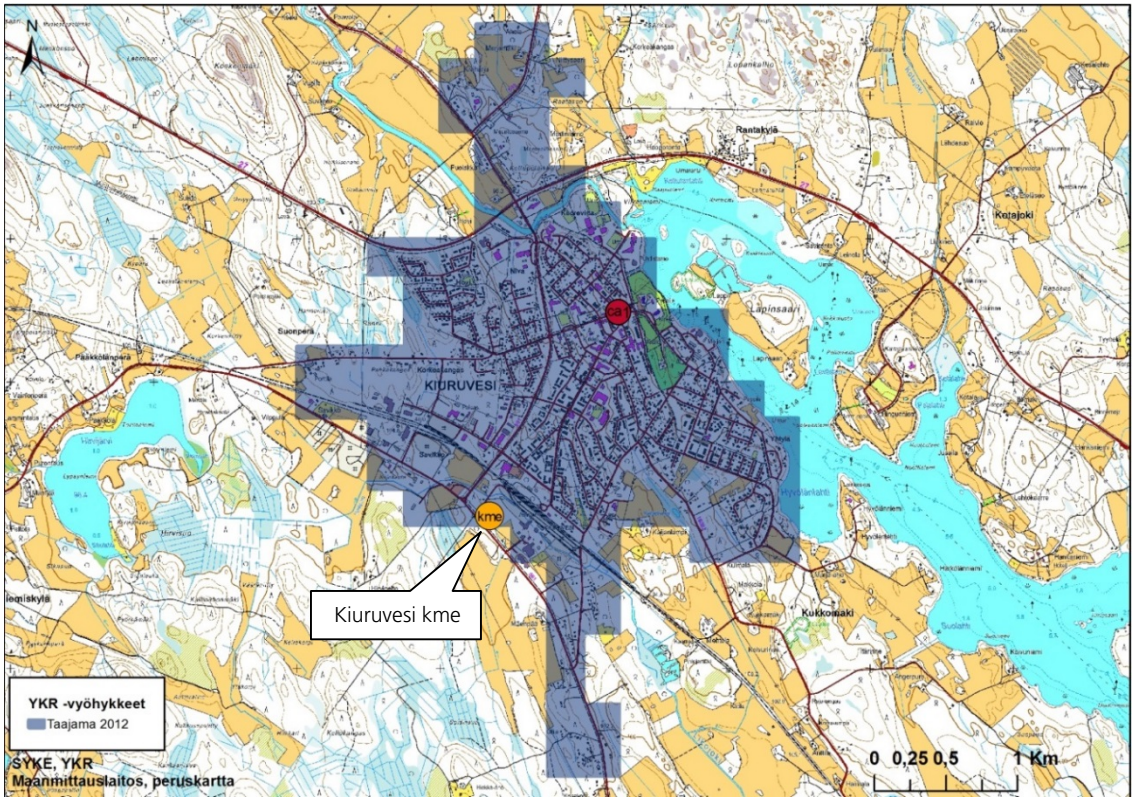
Yleiskaavassa ja asemakaavassa alue on osoitettu teollisuusalueena. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) tai myymäläkeskittymä seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Kiuruvesi	**Kiuruvesi**		2013	3 900	0	0	3 900
			Uusi	7 000	0	0	7 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**10 900**	**0**	**0**	**10 900**

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

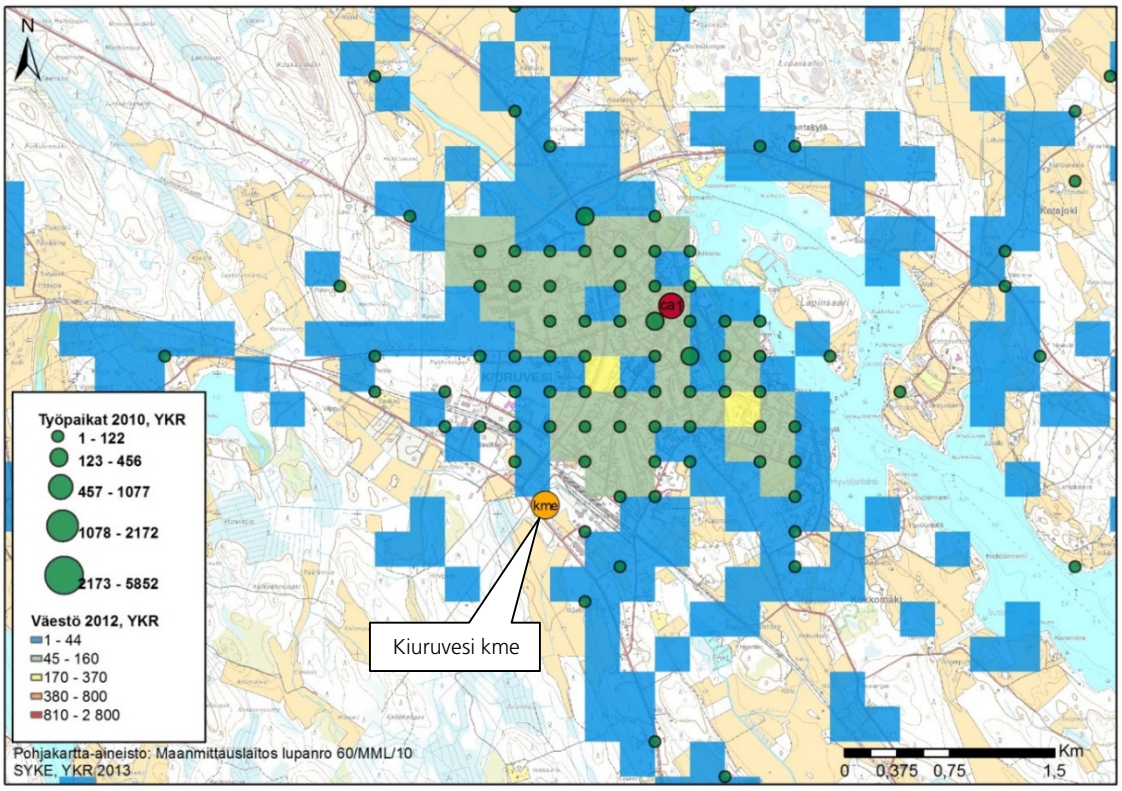
Kiuruveden osalta käytettävissä ei ole Urban Zone-aineistoa. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston mukaan Kiuruveden tilaa vaativan kaupan keskittymä sijaitsee osana taajamarakennetta (kuva 6).



Kuva 6. Kiuruveden taajama-alueet (Syke, YKR-aineisto 2012)

Kiuruveden tiva-kaupan alue sijaitsee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen välittömässä yhteydessä, vaikkakin keskustaan nähden rautatien eteläpuolella. Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) kahden kilometrin säteellä Kiuruveden tiva-kaupan alueesta asui 4 258 henkilöä vuonna 2012, kun kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 5 521. Alue sijaitsee työpaikka-alueiden äärellä, sillä YKR-aineiston perusteella kahden

kilometrin säteellä Kiuruveden tiva-kaupan alueesta sijaitsi 1450 työpaikkaa, kuuden kilometrin säteellä 1900 työpaikkaa (liite1). Väestön ja työpaikkojen sijainti suhteessa kuntakeskukseen ja tiva-kaupan alueeseen esitetään kuvassa 7.



Kuva 7. Väestön ja työpaikkojen sijainti Kiuruvedellä.

Kiuruvedellä on hiljattain hyväksytty vähittäiskaupan suuryksiköitä mahdollistava asemakaava (KM-merkinnöin) radan pohjoispuolelle Tulotien varteen. Asemakaavassa alueelle on mahdollistettu noin 8000 k-m2 kauppaa. Maakuntakaavan mittakaava huomioiden voidaan tulkita, että keskustatoimintojen alakeskuksen (ca1) kohdemerkintä ulottuu rautatiehen saakka. Näin ollen Tulotien varteen sijoittuvan asemakaavan mahdollistama kaupan kerrosala voi toteutua alakeskuksen enimmäismitoituksen puitteissa.

Kiuruvesi on vahvaa maatila- ja maitotaloustuotannon aluetta Pohjois-Savon ja koko Suomen näkökulmasta. Myös hevostalous ja siihen liittyvä elinkeinotoiminta luo kysyntää tilaa vaativalle kaupalle. Elinkeinorakenteen vuoksi tilaa vaativalle kaupalle on siten ostovoimaa ja kaupan laajentumis- ja kehittymismahdollisuudet on tarkoituksenmukaista turvata maakuntakaavatasolla. Pielavedentien varressa sijaitsevalle alueelle on jo rakentunut tilaa vaativaa kauppaa, joten se on hyvin saavutettavissa oleva ja luonteva paikka myös uusille myymälöille.

Johtopäätökset

Kiuruveden tilaa vaativan kaupan alueen sijoittuminen Pielavedentien varteen ei aiheuta yhdyskuntarakenteen hajautumista, sillä alue sijoittuu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen keskustan välittömään läheisyyteen. Tästä syystä myös asiointimatkat keskustasta pysyvät kohtuullisina. Suunnitellulla maankäytöllä ei ole haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, sillä alueelle ei voi sijoittaa muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa. Kaupan laadun vuoksi alue voi perustellusta syystä sijaita keskustatoimintojen alueen ulkopuolella.

Myös Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetaan, että kaupan kerrosalan lisääminen nykyisestä lisäisi tiva-kaupan myyntiä Kiuruvedellä. Nykyisin osa kiuruvetisten ostovoimasta hyödynnetään muissa seudun kaupungeissa, kuten Iisalmessa. Palvelutarjonnan monipuolistuminen Ylä-Savon seudulla vähentäisi asiointiliikennettä muualle, joten

alueella asuvien asiointimatkat lyhentyisivät. Kohde ei juuri kilpaile Kiuruveden keskustan liikkeiden kanssa, joten josta ei aiheudu asiointimatkojen pitenemistä.

Koska lisäliiketilan osoittaminen Kiuruveden tiva-kaupan alueelle vähentää tarvetta asioida esimerkiksi Iisalmessa, voidaan kaavaratkaisun katsoa edistävän sellaisen palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset ovat mahdollisimman pienet. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan kohteen henkilöautolla tehtävistä asiointimatkoista suurin osa on alle 3 km 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.

Joukkoliikenteen toimivuuden osalta voidaan harkita siirtymistä esim. kysyntäperusteisten joukkoliikennepalvelujen käyttöön, jolloin alue olisi paremmin saavutettavissa myös joukkoliikenteellä.

SIILINJÄRVI

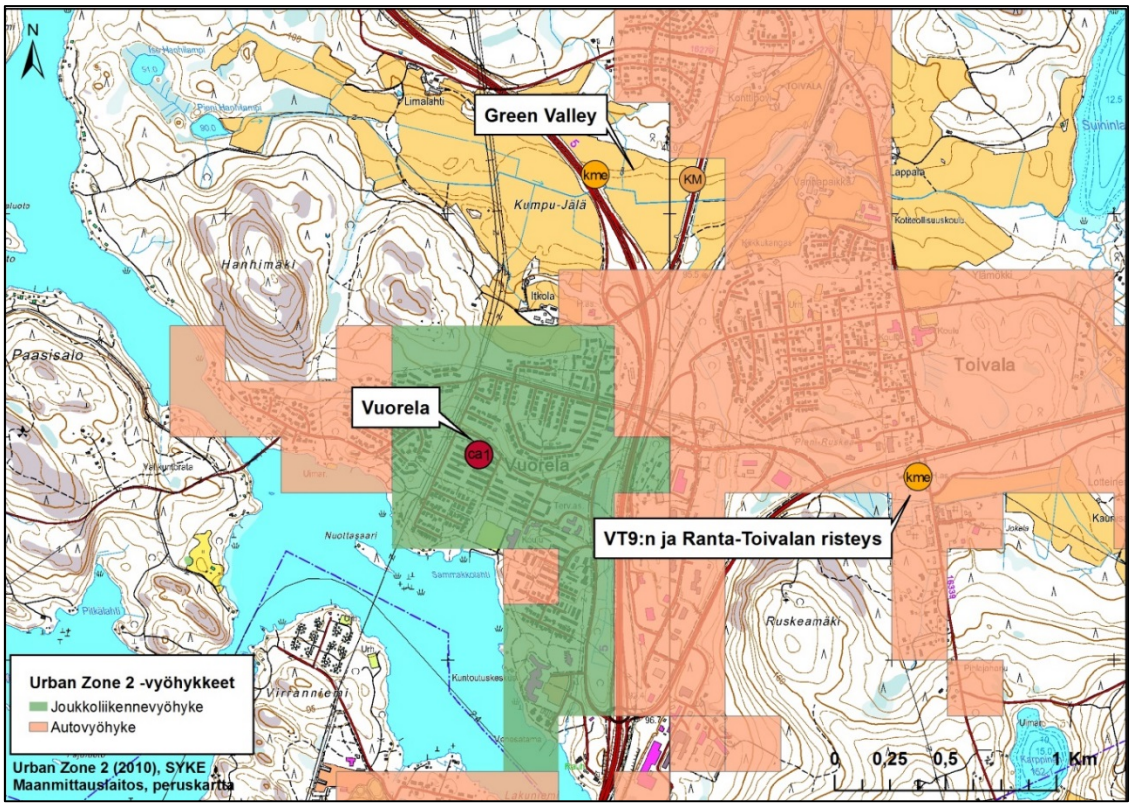


Kuva 8. Keskustan ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden sijoittuminen suhteessa Siilinjärven keskustaan ja Vuorelan alakeskukseen

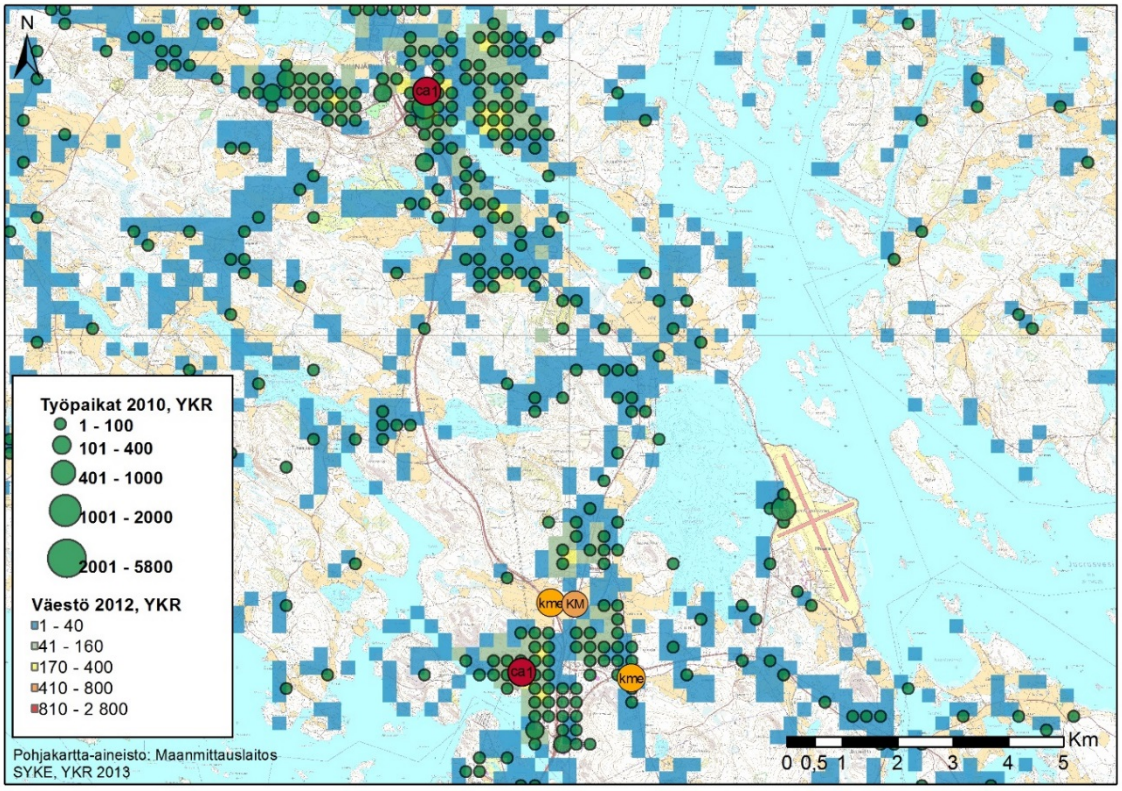
Siilinjärvelle on kaupan maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu Siilinjärven keskustatoimintojen alue -merkintä, Vuorelan alakeskus (ca1) sekä kaksi keskustan ulkopuolista seudullisesti merkittää tilaa vaativan kaupan paikkaa: Vuorelan liikekeskus eli ns. Green Valleyn alue sekä Valtatie 9:n ja Ranta-Toivalantien risteykseen sijoittuva tilaa vaativan kaupan alue.

Urban Zone –aineistossa Vuorelan alakeskus sijoittuu joukkoliikennevyöhykkeelle sekä Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alue sijoittuu autovyöhykkeelle (kuva 9).

Väestö- ja työpaikkatarkastelussa tilaa vaativan kaupan alueet sijoittuvat kokonaisuutena tarkasteltelleen väestö- ja työpaikka-alueiden yhteyteen (kuva 10).



Kuva 9. Siilinjärven kaupan alueiden sijoittuminen Urban Zone -aineiston mukaisille vyöhykkeille.



Kuva 10. Väestön ja työpaikkojen sijainti Siilinjärven keskustan sekä Vuorelan alakeskuksen alueella.

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteys



Kuva 11. Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alueen sijainti suhteessa Vuorelan alakeskukseen.

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alue sijaitsee Siilinjärven Toivalassa, noin 14 km etäisyydellä Siilinjärven keskustasta. Vuorelan alakeskukseen on matkaa 2,3 km ja Kuopion keskustaan 12 km. Alue sijaitsee vilkkaasti liikennöidyllä paikalla, ja noin kahden kilometrin päässä alueelta sijaitsee lentokenttä. Risteysalueella sijaitsee tällä hetkellä liikenneasema.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan kohde sijaitsee autovyöhykkeellä, ja sen saavutettavuus autolla on eriomainen. Alue on saavutettavissa kevyellä liikenteellä ja myös joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä, mitä korostaa sijainti Kuopion lentokentälle johtavan reitin varrella.

Kaavoitustilanne

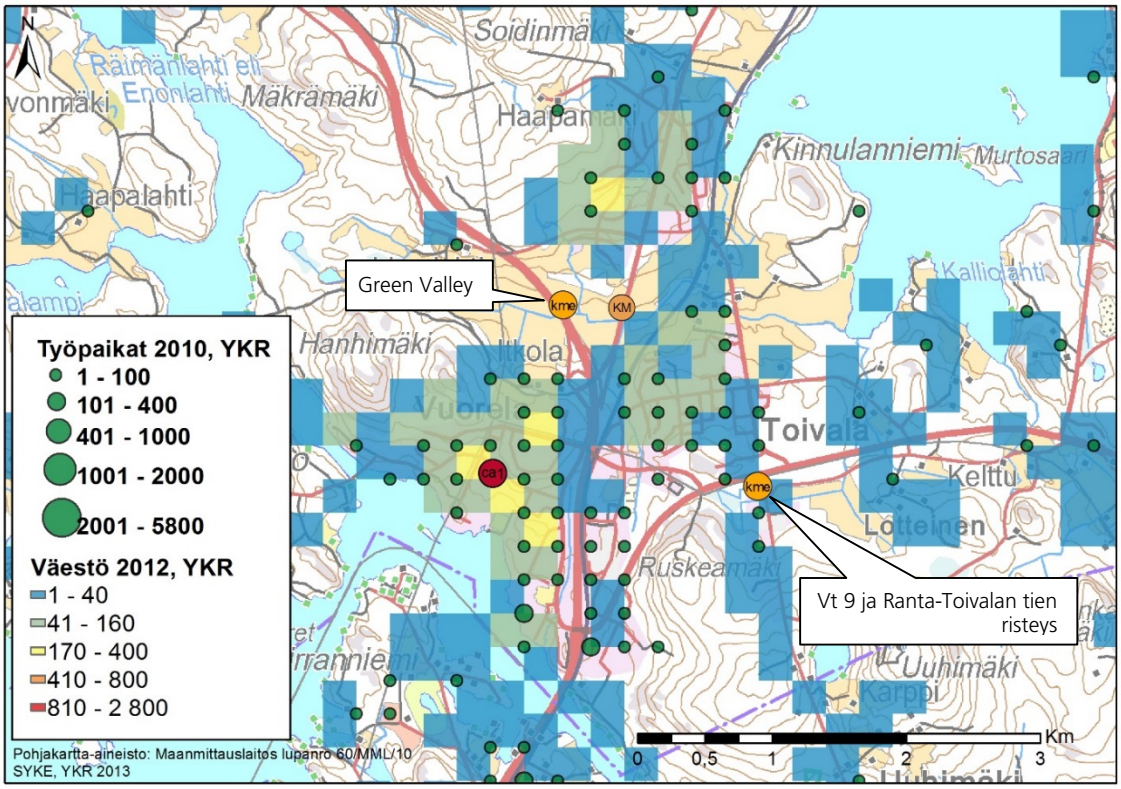
Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu Toivalan työpaikka-alueena. Suunnittelumääräyksen mukaan alueelle voidaan sijoittaa tilaa vaativaa kauppaa. Etelä-Siilinjärven osayleiskaavaehdotuksessa alue on osoitettu merkinnällä KM. Suunnittelumääräyksen mukaan alue on kaupallisten palveluiden alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä. Alueella ei ole asemakaavaa.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Vt 9:n ja Ranta-Toivalan tien risteys	**Siilinjärvi**		2013	0	0	0	0
			Uusi	15 000	0	0	15 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**15 000**	**0**	**0**	**15 000**

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone –aineiston mukaan Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alue sijoittuu autovyöhykkeelle (kuva 9, sivu 14). Alueen saavutettavuus henkilöautolla onkin erinomainen. Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) kahden kilometrin säteellä valtatie 9:n risteyksestä vuonna 2012 asui 3279 henkilöä, kuuden kilometrin säteellä 6787 asukasta.



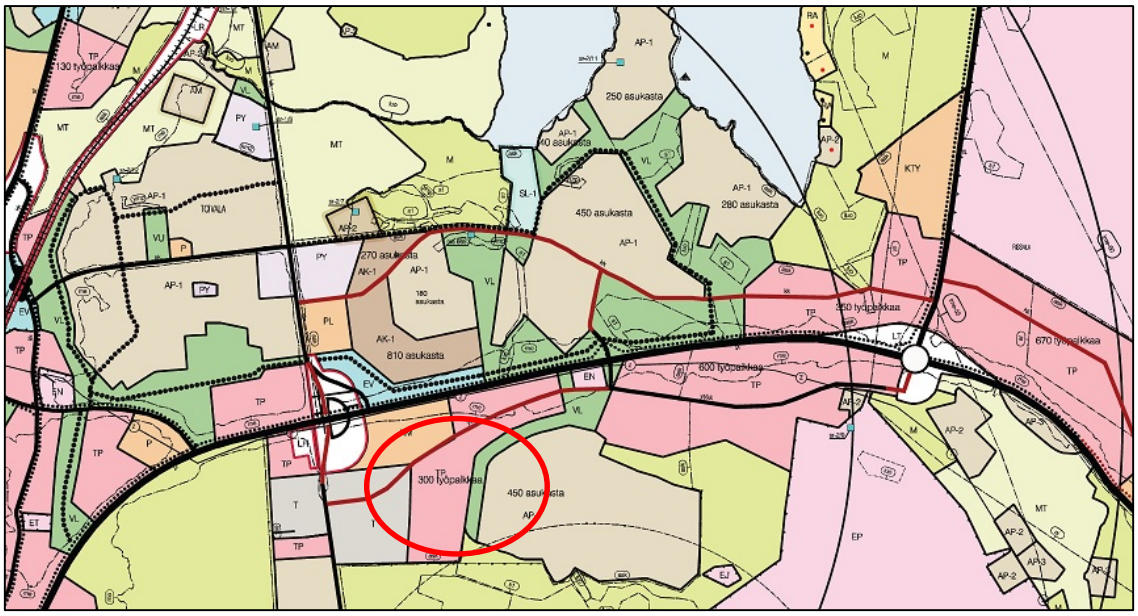
Kuva 12. Väestön ja työpaikkojen sijainti Vuorelassa ja Toivalassa Siilinjärvellä.

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alueen läheisyydessä sijaitsee Toivalan työpaikka-alue sekä kehittyvä Rissalan työpaikka-alue. Työpaikkamääriä koskevan YKR-analyysin mukaan (liite 1) kahden kilometrin etäisyydellä Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien risteyksen tilaa vaativan kaupan alueesta vuonna 2010 oli 1164 työpaikkaa. Kuuden kilometrin säteellä työpaikkoja sijaitsi samana ajankohtana 2732. Etelä-Siilinjärven yleiskaavan (2014) mukaan Toivala-Vuorelan alueella on nykyään noin 2200 työpaikkaa (pl. maatalous), ja määrän ennakoidaan nousevan 2350 työntekijään. Yksin Puolustusvoimilla tulee olemaan alueella 520 työntekijää.

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien tilaa vaativan kaupan suuryksikkö kytkeytyy tiiviisti olemassa olevan sekä suunnitellun yhdyskuntarakenteen yhteyteen (kuva 12).

Etelä-Siilinjärven yleiskaava (2014) mahdollistaa yhteensä noin 4700 asukkaan ja 2400 työpaikan sijoittumisen kaava-alueelle. Etelä- Siilinjärven yleiskaavan mitoituksessa on väljyyttä, joka mahdollistaa myös tavoitetta suuremman kasvun alueelle. Esimerkiksi Vuorelan alakeskuksen uudet kerrostalokohteet toteutuvat todennäköisesti tehokkaampina, jolloin kaava mahdollistaisi asukaslukumäärän kasvattamisen jopa 5200 asukkaaseen saakka. Asukas- ja työpaikkamäärien kehitys on riippuvainen maanhankinnan onnistumisesta, koska laajenemisalueet ovat yksityisten omistuksessa.

Etelä-Siilinjärven yleiskaavan valmistelun yhteydessä on tarkasteltu myös aluevarausten mahdollistamia asukas- ja työpaikkamääriä. Yleiskaavan aluevaraukset mahdollistavat Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteyksen läheisyyteen runsaasti uutta asuin- ja työpaikkarakentamista (kuva 13).



Kuva 13. Etelä-Siilinjärven yleiskaavan mahdollistamat asukas- ja työpaikkamäärät. Valtatie 9 ja Ranta-Toivalantien tilaa vaativan kaupan suuryksikön paikka havainnollistettu punaisella.

Paikkatietotarkastelujen (liite 2) mukaan yleiskaava mahdollistaa kahden kilometrin säteelle Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteyksestä 3480 uutta asukasta, jolloin kävelyetäisyydellä tilaa vaativan kaupan suuryksikön alueelta asuisi 6651 asukasta. Työpaikkoja kahden kilometrin etäisyydellä kaupan alueesta tulisi olemaan yleiskaavan aluevaraukset huomioiden 2500. Kun tarkastellaan aluetta neljän tai kuuden kilometrin säteellä, mahdollistavat yleiskaavan aluevaraukset enimmillään 11 012 asukkaan ja 4400 työpaikan sijoittumisen alueelle.

Johtopäätökset

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteyksen tilaa vaativan kaupan alueen ei voida katsoa toteutuessaan aiheuttavan haitallisia vaikutuksia Siilinjärven keskustan tai Vuorelan alakeskuksen kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, sillä alueelle ei voi sijoittaa muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa. Siilinjärven osayleiskaavan mukaisesti kunnan tavoitteena on kehittää Siilinjärven kuntakeskusta ja Etelä-Siilinjärven aluetta tasapuolisesti. Kaupan laadun vuoksi alue voi myös perustellusta syystä sijaita alakeskuksen alueen ulkopuolella.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetaan, että kohde täydentää tiva-kaupan palveluverkkoa Kuopion seudulla. Tiva-kaupan luonteesta johtuen kaupan yksikkö ei hyötyisi merkittävästi alueen valtateiden kauttakulkuliikenteestä tai matkailusta; sen sijaan asiakkaita tulee kohteen lähellä kulkevista työmatkavirroista.

Koska Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteykseen osoitetaan ainoastaan tilaa vaativaa kauppaa, ei kohde toteutuessaan aiheuta suuria liikennemäärien lisäyksiä. Asiointimatkat pysyvät kohteen toteutuessa lyhyinä, koska kohde täydentää Siilinjärven eteläosien kaupallista tarjontaa. Tällöin syntyy myös kokonaisliikennesuoritetta vähentävää synergiaa, kun samoilla asiointimatkoilla voidaan käydä useammissa kohteissa.

Liikenteestä aiheutuvia mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan torjua Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetuilla seikoilla. Selvityksen mukaan haitallisten vaikutusten määrä on vähäinen. Nykyiset liikennejärjestelyt sietävät hyvin kohteen tuoman liikenteen lisäyksen, jos alue toteutuu tilaa vievänä kauppana. Sen sijaan kohteessa tulisi välttää alueen liikennetuotoksen edelleen kasvattamista sijoittamalla alueelle merkittävä määrä muuta erikoiskauppaa. Tällöin liikennepaine saattaisi johtaa eritasojärjestelyjen tarpeeseen. Lähialueella liikenteen haittoja voi minimoida kehittämällä kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen yhteyksiä alueen kehittyessä siten, että niiden käyttö työmatkoilla ja asioinnissa on mahdollista.

Green Valley

Green Valley sijaitsee Vuorelan alakeskuksen pohjoisosassa valtatie 5:n ja vanhan viitostien välisellä alueella, noin 11 km etäisyydellä Siilinjärven keskustasta. Kuopion keskustaan on matkaa 12 km. Alue on vanhaa järvenpohjaa, ja on tällä hetkellä viljelykäytössä.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin mukaan (2014) alue on hyvin saavutettavissa henkilöautolla nykyisen eritasoliittymän kautta. Lisäksi kaikki Siilinjärven ja Kuopion väliset joukkoliikenteen linjat kulkevat kohteen läheltä. Vuorelan alakeskuksesta ja Toivalan asuinalueelta kohteeseen on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Myös Green Valleystä koilliseen sijaitsevalta Haaparinteen asuinalueelta on alueelle kevyen liikenteen yhteydet.



Kuva 14. Keskustan ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden sijoittuminen suhteessa Vuorelan alakeskukseen Siilinjärvellä

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymänä (kme). Suunnittelumääräyksessä todetaan, että "alueella saa sijaita tilaa vaativa erikoistavarakaupan keskittymä, jossa voi olla oheistuotteina vähittäiskaupan säätelyn piiriin kuuluvaa erikoistavarakauppaa enintään 22 200 k-m², josta päivittäistavarakauppaa voi olla enintään 900 k-m²."

Etelä-Siilinjärven yleiskaavassa (2014) alue on osoitettu merkinnällä KM.

Alueelle on laadittu vuonna 2008 hyväksytty asemakaava (Siilinjärven kunta, 2008), joskaan sitä ei ole keskeneräisten maankäyttösopimusten vuoksi kuulutettu voimaan tulleeksi. Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittu myös liikenteellisten vaikutusten arviointi (SITO Oy, 2008). Asemakaavassa alueelle on osoitettu tilaa vaativaa kauppaa KM-merkinnällä 50 200 k-m2, sekä mahdollistettu myös liikenneaseman sijoittuminen alueelle. Asemakaava mahdollistaa myös päivittäistavarakauppaa 900 k-m2, josta 400 k-m2 liikenneaseman yhteyteen ja 500 k-m2 liikerakennusten korttelialueen yhteyteen. Lisäksi asemakaavamääräyksissä todetaan, että oheistuotteiden osuus myyntipinta-alasta saa olla enintään 40 %. Kaupan alue ei ole toteutunut.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan asemakaavan mukaisella kokonaismitoituksella 51 100 k-m2 tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) sekä vähittäiskaupan suuryksikkö (KM). Merkinnät osoitetaan seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Green Valley	**Siilinjärvi**		2013	0	0	0	0
			Uusi	28 900	0	0	28 900
		kme	**Enimmäismitoitus**	**28 900**	**0**	**0**	**28 900**
			2013	0	0	0	0
			Uusi	22 200	900	21 300	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	22 200	900	21 300	0
			Green Valley yhteensä	**51 100**	**900**	**21 300**	**28 900**

Tilaa vaativan kaupan kerrosala on osoitettu omalla merkinnällään sekä muun erikoiskaupan ja päivittäistavarakaupan merkintä omalla erillisellä merkinnällään. Osoittamalla erilliset merkinnät pyritään siihen, että merkintä tosiasiallisesti vastaa sitä kaupan laatua, jota merkinnällä on tarkoitus mahdollistaa.

Siilinjärven kunnan tavoitteena on, että Green Valley toteutuu tilaa vaativan kaupan keskittymänä. Green Valleyn asemakaavan mukaiset oheistuotteet (40 % myyntipinta-alasta) osoitetaan kaupan maakuntakaavassa muuna erikoiskauppana, vaikka kyse on tilaa vaativan kaupan oheistuotteista. Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta (Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000, opas 2) määrittelee tilaa vaativan kaupan oheistuotteiden maksimimääräksi 20 %, muussa tapauksessa kerrosala lasketaan muuksi erikoistavaran kaupaksi. Lisäksi oheistuotteiden osuus myyntipinta-alasta voi oppaan mukaan olla enintään 400 k-m2.

Periaatteena on, että vaikka Green Valleyhin osoitetaan KM-merkinnällä muuta erikoiskauppaa, ei sinne siitä huolimatta voi sijoittaa runsaasti liikennesuoritetta aiheuttavaa muuta erikoiskauppaa, kuten vaate- ja kenkäkauppaa. KM-merkinnän suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle voidaan osoittaa vain sellaista merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu ja koko huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Kaavaratkaisun tavoitteena on osoittaa keskustan ulkopuolelle tilaa vaativan kaupan lisäksi sellaista muuta erikoiskauppaa, joka ei sovellu keskustoissa toteutettavaksi.

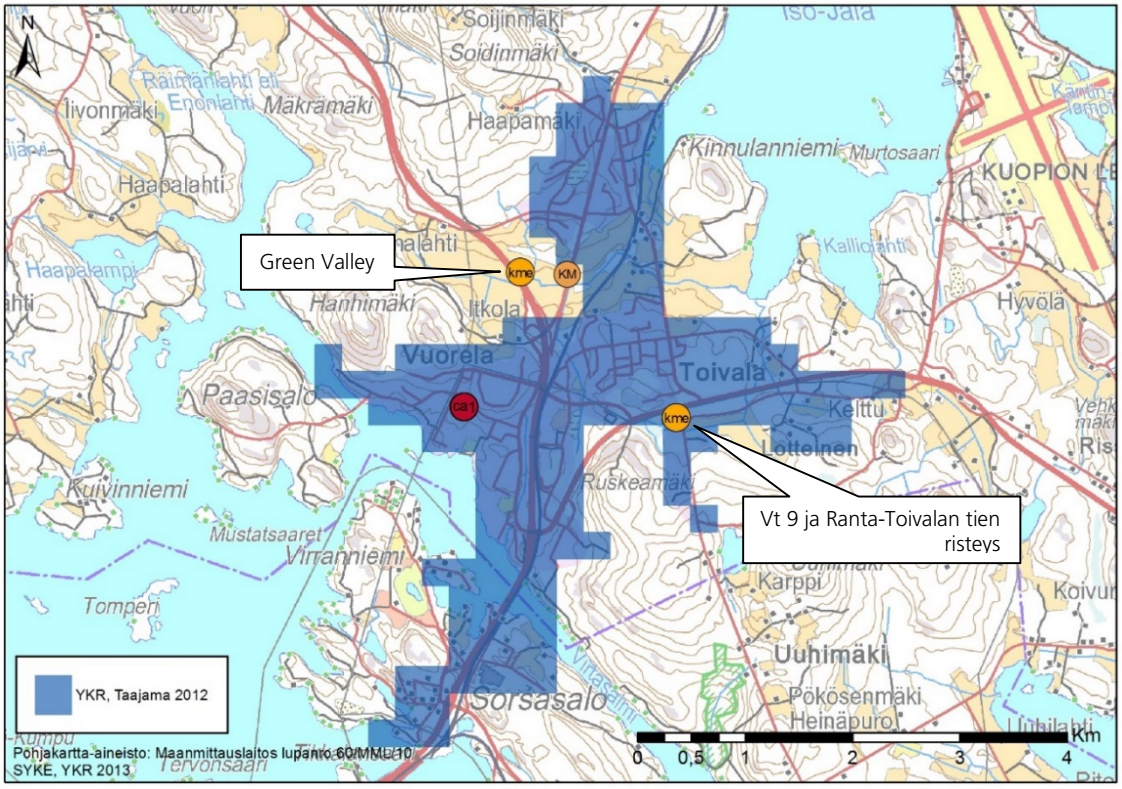
On huomattava, että voimassa oleva Pohjois-Savon maakuntakaava mahdollistaa alueelle oheistuotteina muuta erikoistavarakauppaa enintään 22 200 k-m², josta päivittäistavarakauppaa voi olla enintään 900 k-m². Merkintä kumoutuu kaupan maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä vain, jos Green Valleytä koskevat kaupan merkinnät vahvistetaan.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

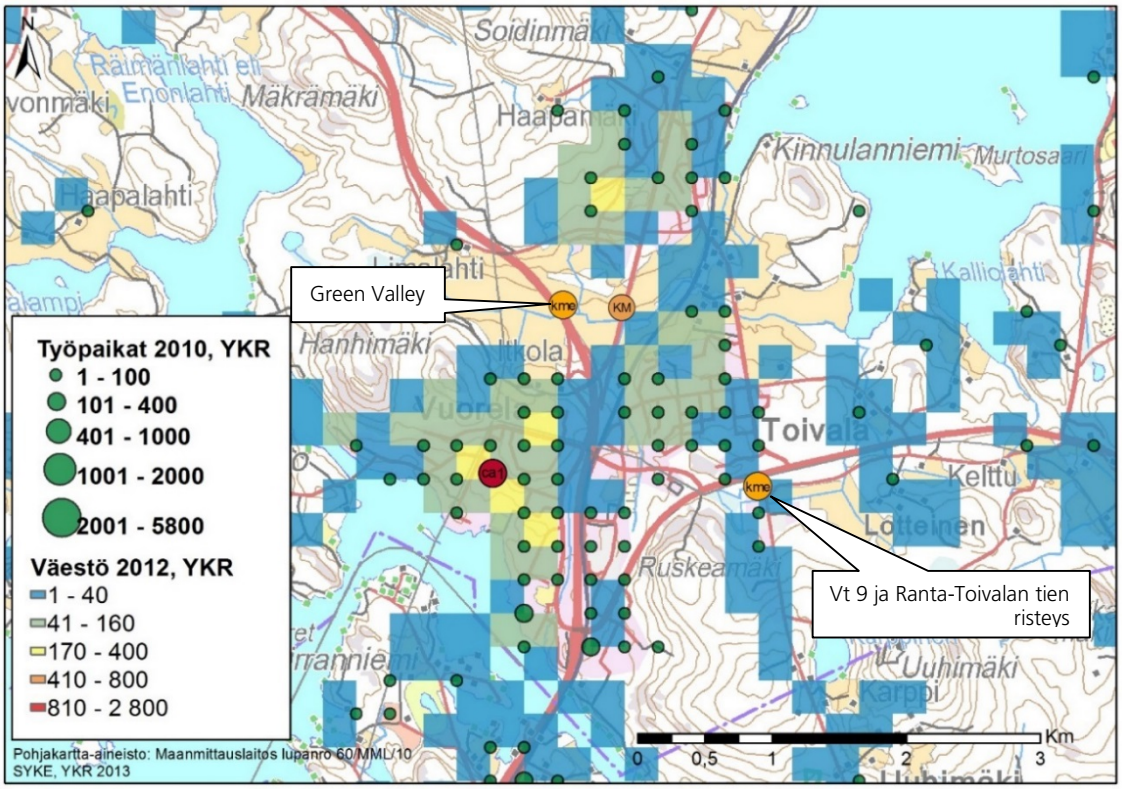
Urban Zone –aineiston mukaan Green Valley sijoittuu autovyöhykkeen läheisyyteen (kuva 9, s. 14). Kun tarkastellaan yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston mukaista taajamarakennetta, sijoittuu Green Valley taajamarakenteen välittömään läheisyyteen (kuva 15). Urban Zone- ja taajamarakenneanalyysien tuloksia tarkastellessa tulee huomioida, että Green Valleyn alue on tällä hetkellä viljelykäytössä, eikä se siten voi täyttää yhdyskuntarakenteiden vyöhykkeiden tai taajama-alueiden luokittelun kriteereitä. Alue sijoittuu kuitenkin olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) Green Valleyn asukasmäärä vuonna 2012 oli kahden km:n säteellä 4765 henkilöä. Kuuden kilometrin säteellä Green Valleystä asui 6926 asukasta.

YKR-analyysin mukaan (liite 1) kahden kilometrin etäisyydellä Green Valleyn alueesta vuonna 2010 oli 686 työpaikkaa. Kuuden kilometrin säteellä työpaikkoja kuitenkin oli jo 2815. Väestön ja työpaikkojen sijainti Green Valleyn läheisyydessä esitetään kuvassa 16.



Kuva 15. Green Valleyn sijoittuminen taajama-alueille (Syke, YKR-aineisto 2012)

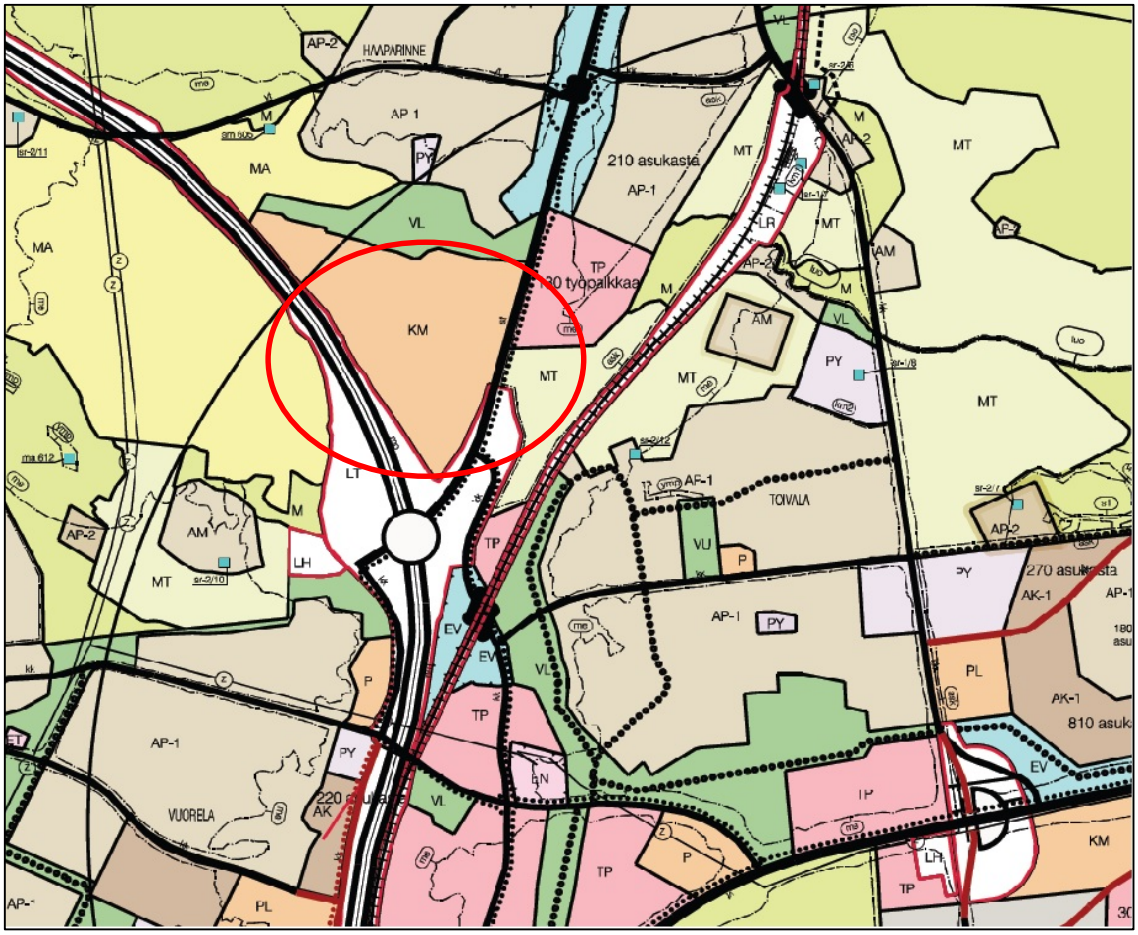


Kuva 16. Väestön ja työpaikkojen sijainti Vuorelassa ja Toivalassa Siilinjärvellä.

Etelä-Siilinjärven yleiskaavassa (2014) Green Valleyn alueen välittömään läheisyyteen on osoitettu runsaasti asumista. Esimerkiksi Green Valleystä pohjoiseen sijaitsevan Metsäkoulun alueen etelä-puolelle voidaan laskennallisesti sijoittaa 210 asukasta sekä Vuorelan alakeskuksen läheisyyteen 620

asukasta (kuva 17). Koko Etelä-Siilinjärven yleiskaavan aluevarauksilla mahdollistetaan vähintään 4700 uuden asukkaan sijoittuminen lähialueille.

Etelä-Siilinjärven yleiskaavan aluevarauksilla on varauduttu myös työpaikkamäärien kasvattamiseen. Green Valleyn välittömään läheisyyteen on Etelä-Siilinjärven yleiskaavassa osoitettu työpaikka-alue 130 työntekijän tarpeisiin. Koko yleiskaavalla mahdollistetaan 2400 uuden työpaikan sijoittuminen kaava-alueelle eli Green Valleyn läheisyyteen.



Kuva 17. Etelä-Siilinjärven yleiskaavan mahdollistamat asukas- ja työpaikkamäärät. Green Valleyn tilaa vaativan kaupan suuryksikön paikka havainnollistettu punaisella.

Johtopäätökset

Toteutuessaan Green Valley tarjoaisi kehitysmahdollisuuksia kaupalle Kuopion seudun pohjoisosissa. Viime vuosina tapahtunut kaupan rakentaminen on sijoittunut pääasiassa Kuopion eteläpuolelle. Liikekeskuksen toteutuminen vähentäisi ostovoiman siirtymää Kuopioon, kun siilinjärveläiset saisivat hankittua tietyt tilaa vaativan kaupan tuotteet omasta kunnastaan. Ostovoiman voi kuitenkin olettaa siirtyvän myös Kuopiosta Siilinjärvelle, mikäli Green Valleyhin saadaan toimijaksi sellaisia tahoja, joita Kuopiossa ei ennestään ole. Ostovoimaa ja liiketilan lisätarvetta tulisikin tarkastella kuntakohtaisen tarkastelun sijaan seutukohtaisesti. Liikekeskuksen toteutuminen vahvistaisi Siilinjärven kaupallisten palveluiden tarjontaa, mutta jo kokonsa vuoksi sillä tulisi olemaan seudullista merkittävyyttä.

Green Valleyhin sijoittuva pieni päivittäistavarakauppa toisi myös uuden lähikaupan lähialueen asukkaille, jotka nykyisin joutuvat hakemaan päivittäistavaraostokset kauempaa. Nykyisellään lähimmät päivittäistavarakaupan palvelut sijaitsevat Vuorelan alakeskuksessa, jonne on 1,5 km matka.

Liikenteellisesti Green Valley sijaitsee erinomaisessa paikassa valtatie 5:n (moottoritie) varrella ja on hyvin saavutettavissa viereisen Rissalan eritasoliittymän kautta. Alueen asemakaavaselostuksessa todetaan, että alue ei sovellu muuhun rakentamiseen liikennemelun, maiseman ja maaperän rakennettavuuden aiheuttamien reunaehtojen vuoksi.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) myöskin todetaan, että toteutuessaan Green Valley kilpailisi Kuopion tiva-kaupan kanssa tihentäen palveluverkkoa, mutta se saattaa myös tuoda seudulle täydentävää tarjontaa. Toisaalta Green Valley yhdessä Matkuksen kanssa toisi yhdessä enemmän matkailijapotentiaalia kuin kumpikin erikseen. Mikäli kohteita osattaisiin markkinoida yhteistyössä, voivat tästä hyötyä myös alueella sijaitsevat majoitusliikkeet, kauppa sekä Kuopion keskusta.

Koska lisäliiketilan osoittaminen Green Valleyn alueelle voi osaltaan vähentää siilinjärveläisten ja Kuopion pohjoispuolella sijaitsevien kuntien tarvetta asioida muualla, voidaan kaavaratkaisun katsoa edistävän sellaisen palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkat ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Liikenteestä aiheutuvia mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan torjua Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetuilla seikoilla. Selvityksen mukaan kohde lisännee 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 kuitenkaan tuota liikenteen kannalta haitallisia vaikutuksia. Ranta-Toivalaan valtatien 9 varteen esitetyn tiva-keskittymän ja Green Valleyn konseptien olisi syytä olla erilaiset, koska kilpaillessaan ne veisivät toistensa toimintaedellytyksiä.

Lisäksi selvityksessä todetaan, että 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.

Yhteisvaikutukset, Siilinjärvi

Siilinjärven seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt keskittyvät kaupan maakuntakaavassa Siilinjärven keskustatoimintojen alueelle, Vuorelan alakeskuksen alueelle sekä keskustojen ulkopuolelle Green Valleyhin ja Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteykseen. Kokonaisuutena tarkastellen seudullinen kauppa keskittyy usealle, mutta yhdyskuntarakenteellisesti kestäville paikoille.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta valmisteltaessa on Siilinjärven kunnan kanssa päästy yhteiseen näkemykseen siitä, että voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitetut tilaa vaativan kaupan merkinnät Siilinjärvi pohjoinen (ns. Koti-Siili) ja Siilinjärvi eteläinen (Kasurila) jäävät paikallisesti merkittäviksi kaupan paikoiksi. Myös Toivalan työpaikka-alueella sijaitseva maatalous- ja tukkukauppa-alue jää maakuntakaavoituksen näkökulmasta paikallisesti merkittävän kaupan alueeksi.

Siilinjärven keskustatoimintojen alueelle on kaupan maakuntakaavaehdotuksessa asetettu enimmäismitoitus 50 000 k-m2, josta uuden liiketilan osuus olisi 20 000 k-m2. Mitoitusta tarkennettiin kaavaehdotusvaiheessa pienentämällä kokonaismitoitusta ja uuden liiketilan osuutta. Laskennallisesti 20 000 k-m2 uutta liiketilaa on mahdollista sijoittaa Siilinjärven keskustan alueelle mm. pysäköintijärjestelyjen avulla. Kokonaismitoitus tarjoaa päivittäistavarakaupalle ja muulle erikoiskaupalle runsaasti kehitysmahdollisuuksia Siilinjärven keskusta-alueella. Vuorelan alakeskukseen ei alueidenkäytöllisten reunaehtojen mukaan ole mahdollista sijoittaa kuin vähäinen määrä seudullisesti merkittävää kauppaa (enimmäismitoitus 10 000 k-m2), joten kaupallisten palveluiden keskuksena tulee päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan osalta olemaan Siilinjärven keskusta.

Green Valley sijaitsee liikenteellisesti hyvin saavutettavalla paikalla moottoritien varrella. Alue on hyvin matkailijoiden ja Pohjois-Savon läpi ajavien saavutettavissa. Alueelle voi sijoittua tilaa vaativaa kauppaa maakuntakaavan ja asemakaavan asettamien reunaehtojen mukaisesti. Nykyisen taloussuhdanteen ja Kuopion seudun tilaa vaativan kaupan markkinatilanteen vuoksi oletettavissa on,

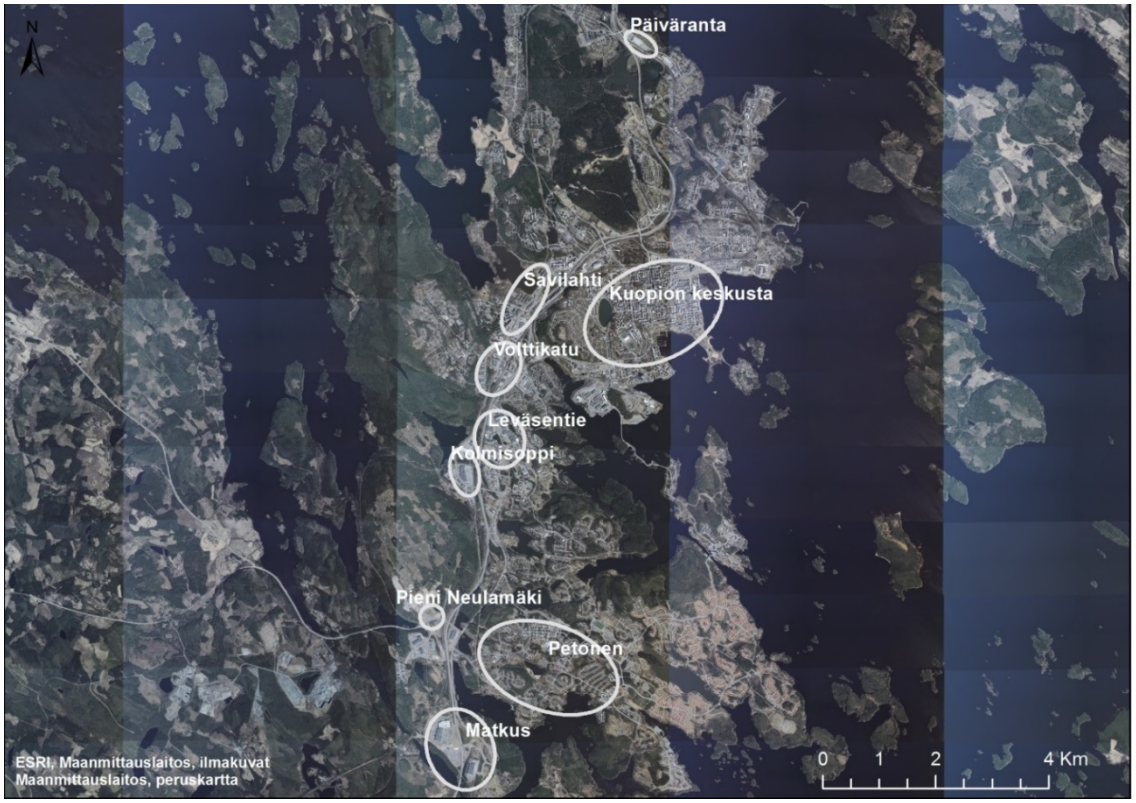
että alueelle sijoittuisi sellaista kauppaa, jota Kuopion seudulla ei nykytilanteessa ole. Tällöin alueen osoittamisella ei ole negatiivisia vaikutuksia Siilinjärven keskustan tai Vuorelan alakeskuksen tarjoamiin palveluihin. Green Valley osoitetaan kaupan maakuntakaavassa, koska Kuopion seudulla halutaan edistää kilpailua tarjoamalla vaihtoehtoisia sijaintipaikkoja kaupan toimijoille.

Päivittäistavarakaupan osuus Green Valleyn kerrosalasta on vähäinen, joten se palvelee lähinnä kauppakeskuksessa muutoin asioivia tai lähialueen asukkaita. Päivittäistavarakauppa ei siten aiheuta alueelle suuria liikennevirtoja eikä muodosta kilpailua suhteessa Siilinjärven kirkonkylään tai Vuorelan alakeskukseen.

Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteykseen suunnitellulla maankäytöllä ei voida katsoa olevan haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, sillä alueelle ei voi sijoittaa merkittävästi muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa. Kaupan laadun vuoksi alue voi perustellusta syystä sijaita alakeskuksen alueen ulkopuolella.

Mikäli Green Valley ja Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteyksen tilaa vaativan kaupan alue toteutuvat täysimääräisinä, voi niiden välille syntyä kilpailua. Todennäköistä kuitenkin on, että ko. kaupan myymälät toteutuvat mitoitusta pienempinä. Green Valleyn hanke on yhden toimijan varassa, ja jos se ei esim. maankäyttösopimusten vuoksi lähde toteutumaan, ei kunnalla ole osoittaa vaihtoehtoisia seudullisesti merkittävän tilaa vaativan kaupan paikkoja keskusta-alueiden ulkopuolella. Kilpailun mahdollistamiseksi on kaupan maakuntakaavassa osoitettu myös Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteyksen tilaa vaativan kaupan alue. Näin edistetään maakuntakaavan tavoitteita kilpailunäkökulman huomioimisesta kaavatyössä.

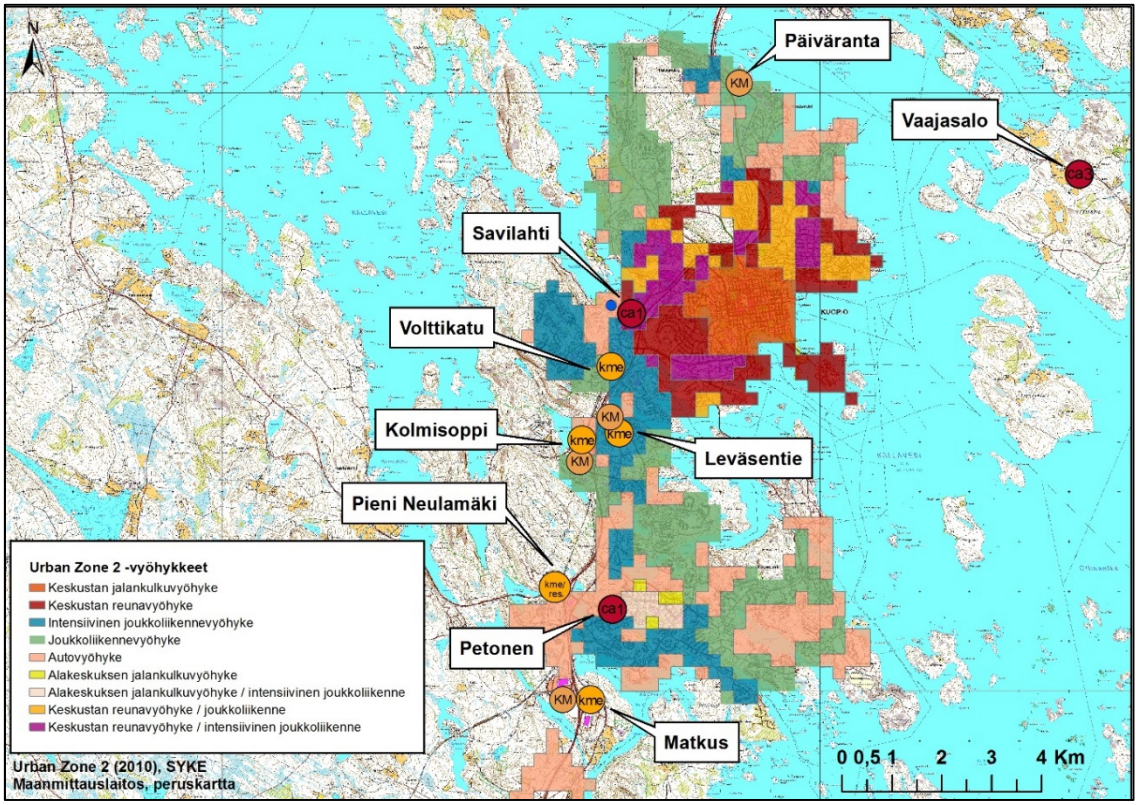
KUOPIO



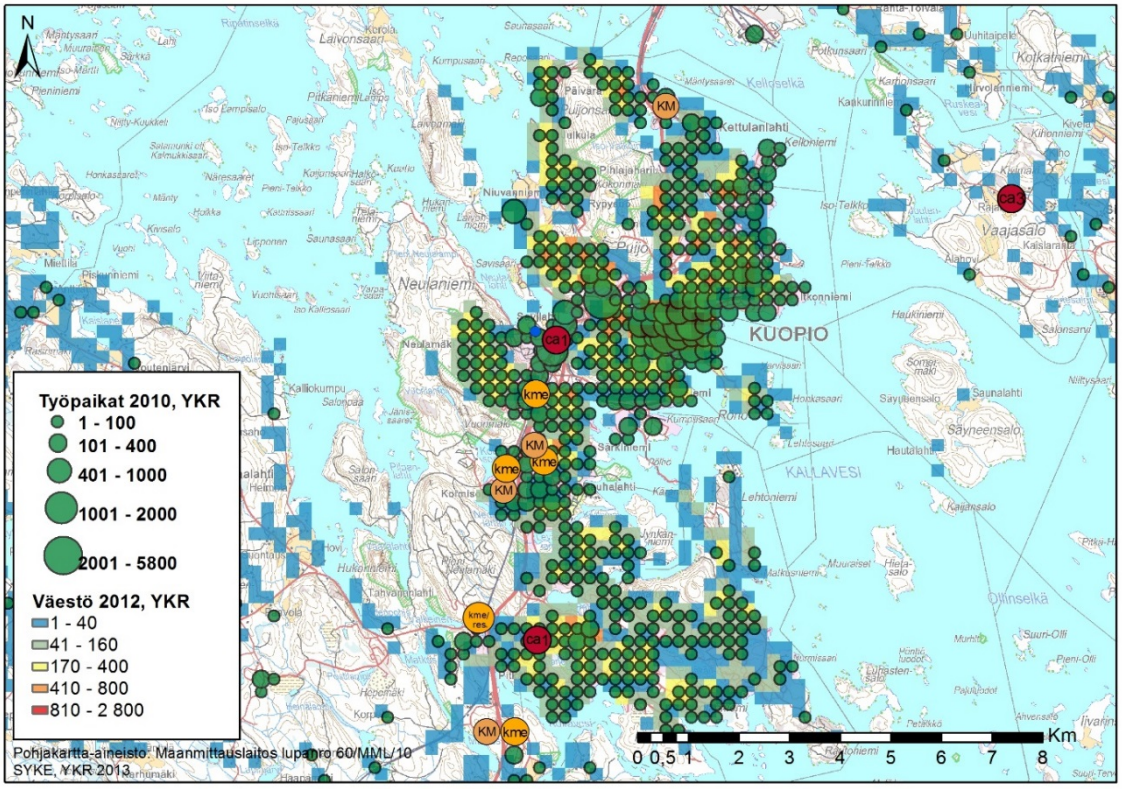
Kuva 18. Keskustan ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden sijoittuminen suhteessa Kuopion keskustaan sekä Petosen alakeskukseen.

Kuopioon on kaupan maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu keskustatoimintojen alue laajennusalueineen, Savilahden alakeskus, Petosen alakeskus sekä viisi keskustan ulkopuolista vähittäiskaupan suuryksiköt mahdollistavaa kaupan aluetta. Lisäksi kaavaehdotuksessa on osoitettu kaupan reservimerkinnällä Pienen Neulamäen alue.

Urban Zone -aineiston mukaan (kuva 19) intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle sijoittuvat Volttikatu, Leväsentie, Kolmisoppi ja Petonen. Päivärannan hypermarketalue sijoittuu tarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle, ja Savilahti keskustan reunavyöhykkeelle / intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle. Matkuksessa valtatie 5:n länsipuoleiset jo toteutuneet osat sijoittuvat tarkastelussa autovyöhykkeelle. Matkuksen itäpuoli, eli vielä toteutumaton alue, ei sijaitse taajama-alueella, joten se jää tarkastelussa vyöhykkeiden ulkopuolelle. Pienen Neulamäen kaupan reservialuemerkintä sijoittuu tarkastelussa autovyöhykkeelle.

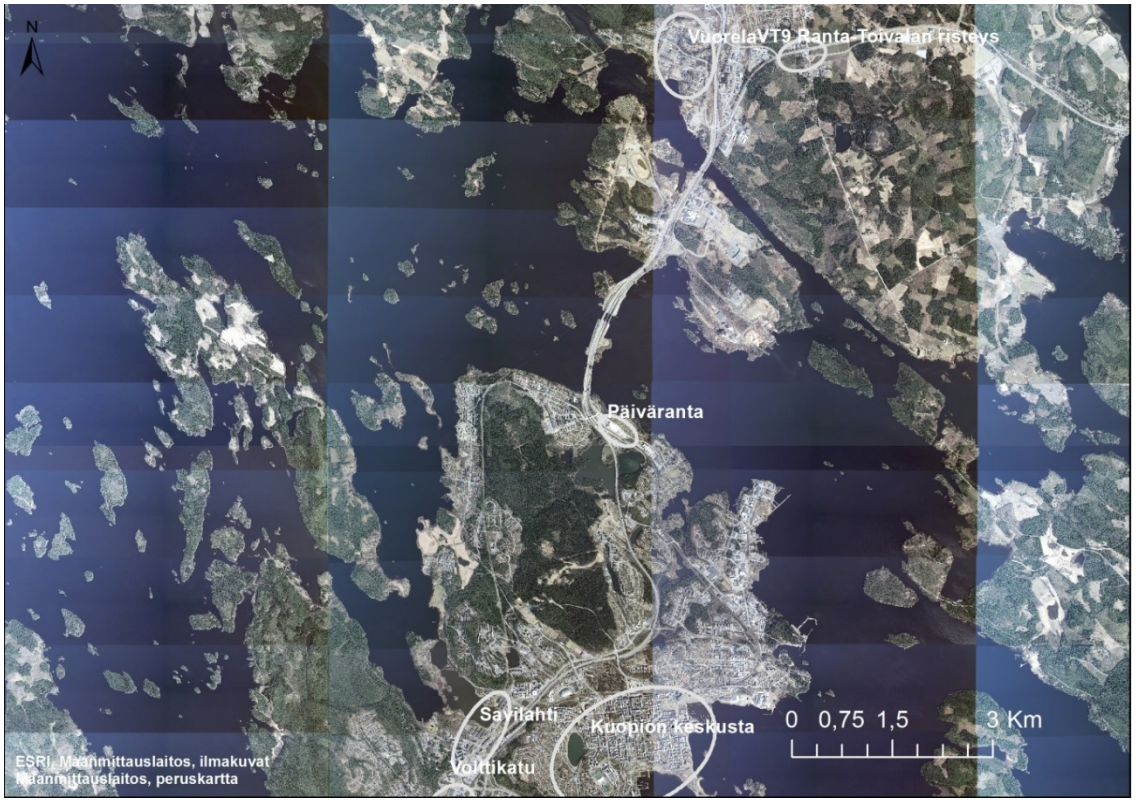


Kuva 19. Kuopion kaupan alueiden sijoittuminen Urban Zone -aineiston mukaisille vyöhykkeille.



Kuva 20. Väestön ja työpaikkojen sijainti Kuopiossa.

Päiväranta



Kuva 21. Päivärannan kaupan alueen sijainti suhteessa Kuopion keskustaan ja Vuorelan alakeskukseen

Päiväranta sijaitsee Kuopion keskustan pohjoispuolella, noin 5 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Alue on lähes kokonaan toteutunut, ja siellä sijaitsee hypermarket.

Päivärannan kaupan alue on hyvin saavutettavissa kaikin kulkutavoin. Sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet toteutuvat sekä valtatien 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 parani merkittävästi, kun Päiväranta-Vuorela-yhteys (Kallansilta) muutettiin moottoritieksi syksyllä 2014. Valtatien rinnakkaistie on valmistunut ja avattu liikenteelle 07/2013. Kallansiltojen kehittämisessä on huomioitu myös jalankulun ja pyöräilyn edistäminen ja seudullinen jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävä kulkee rinnakkaistien itäpuolella. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Kaavoitustilanne

Päiväranta on osoitettu voimassa olevassa Kuopion seudun maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikkönä km-merkinnällä. Merkintään ei ole sisältynyt enimmäismitoitusta.

Alue on osoitettu oikeusvaikutteisessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (2001) merkinnöillä PK (yksityisten palvelujen ja hallinnon alue). Kuopion kaupunki valmistelee kaupan osayleiskaavaa, jossa tarkennetaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kaupan toimintojen merkintöjä vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain muutosta (319/2011). Lisäksi valmisteilla on Kallan siltojen osayleiskaava, jossa tarkastellaan alueen maankäyttöä (Kaavoituskatsaus 2014).

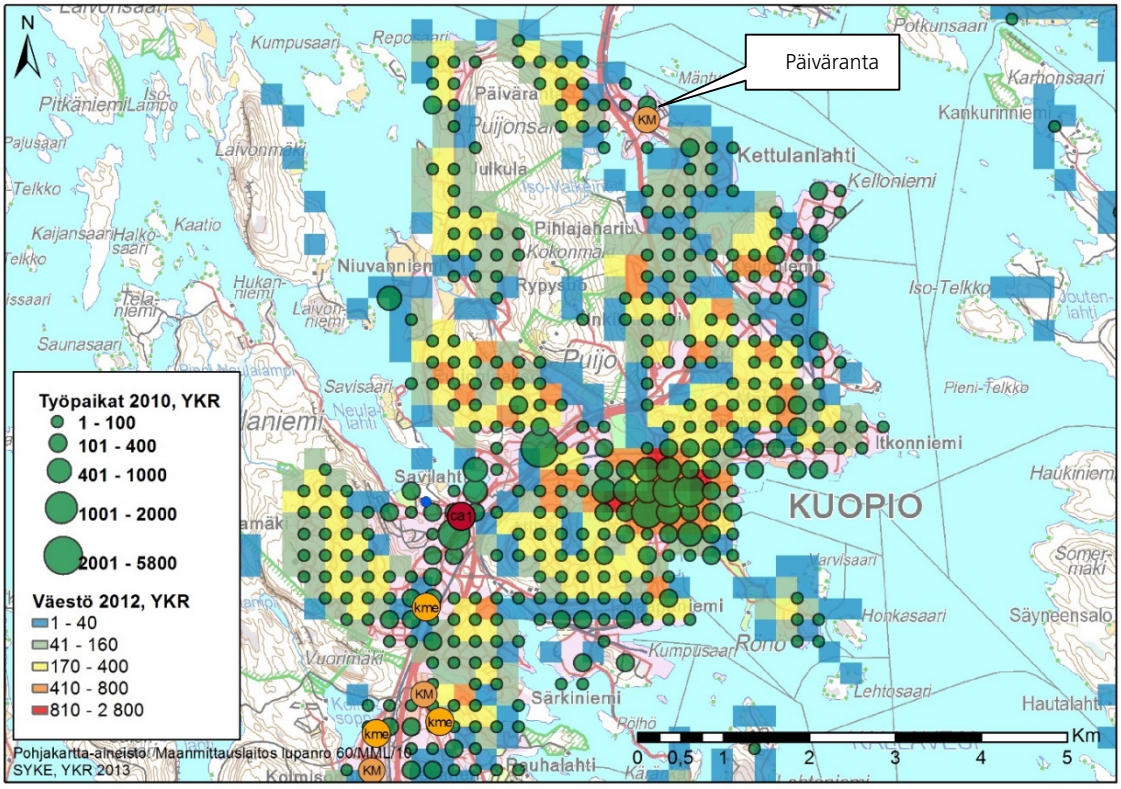
Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (KM) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Päiväranta	**Kuopio**		2013	15 000	15 000	0	0
			Uusi	5 000	5 000	0	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	**20 000**	**20 000**	**0**	**0**

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone -aineiston mukaan (kuva 19, sivu 24) Päivärannan kaupan alue sijoittuu tarkastelussa joukkoliikennevyöhykkeelle.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Päivärannan kaupan alueesta asui 4 867 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 54 361. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 1 098, kuuden kilometrin säteellä 32 557. Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen esitetään kuvassa 22.



Kuva 22. Väestön ja työpaikkojen sijainti Päivärannan läheisyydessä.

Johtopäätökset

Alue on osa jo toteutunutta yhdyskuntarakennetta. Liiketilan lisätarpeen toteutuminen lisää palveluiden tarjontaa lähialueella, mutta Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan se ei kuitenkaan varsinaisesti paranna päivittäistavarakaupan saavutettavuutta. Päivittäistavarakaupan lisäyksen ei arvioida myöskään aiheuttavan myymäläpoistumia lähialueella, joten palveluiden saavutettavuuden ei arvioida myöskään heikkenevän. Lisäliiketilan toteutumisella ei voida katsoa olevan negatiivisia vaikutuksia Kuopion keskustan kaupallisiin palveluihin, koska kohteen ostovoima koostuu lähialueiden asukkaita sekä ohikulkevan liikenteen ostovoimasta.

Päivärannan monipuolistuva tarjonta voi myös houkutella lisää kauttakulkuliikennettä kohteeseen. Vuorela-Toivalan sekä Siilinjärven välillä on merkittävästi työssäkäyntiliikennettä ja liiketilan lisäyksen myötä alueen voidaan arvioida saavuttavan hieman aikaisempaa suuremman osan ohikulkuliikenteen ostovoimasta. Mahdollista on, että kohteen toteutuminen voi heikentää hieman päivittäistavarapalvelujen kysyntää Siilinjärven Vuorelan alueella, kun myös liikenneyhteyksiä kehitetään Kallansiltojen alueella.

Päivärantaan suunnitellulla maankäytöllä ei voida katsoa olevan haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, koska kohteen ostovoima tulee pääasiassa lähialueen asukkaista, osin myös kauttakulku- ja työmatkaliikenteen kautta.

Päivärannan vähittäiskaupan suuryksikön sijainti erinomaisesti saavutettavissa olevalla paikalla ohikulkevien liikennevirtojen välittömässä läheisyydessä mahdollistaa päivittäistavaraostosten tekemisen esimerkiksi työmatkojen yhteydessä. Voidaankin todeta, että suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset. Kohde perustuu myös läheisten asuinalueiden ostovoimaan ja ohikulkuliikenteeseen eikä kilpaile Kuopion ja Siilinjärven keskustojen kaupallisten palveluiden kanssa. Näin ollen kohteen ei oleteta pidentävän ostosmatkoja, siten liikenteen haitalliset vaikutukset jäänevät hyvin paikallisiksi. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi (2014).

Kolmisoppi



Kuva 23. Kolmisopen sijainti suhteessa Kuopion keskustaan sekä Petosen alakeskukseen.

Kolmisoppi sijaitsee Kuopion keskustan lounaispuolella, noin 7 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Alue on lähes kokonaan toteutunut. Alueella sijaitsevassa kauppakeskuksessa toimii hypermarket ja muuta erikoiskauppaa sekä tilaa vaativaa kauppaa. Hypermarketin läheisyydessä sijaitsee myös tilaa vievää kauppaa, mm. autokauppaa. Aluerajaukseen katsotaan kuuluvan myös Kolmisopentiellä sijaitseva Schenkerin alue.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan alueen saavutettavuus on erinomainen ohikulkuliikenteelle ja Kuopion eteläisistä kaupunginosista, joiden liikenne keskustan suuntaan tapahtuu pääosin Kolmisopen viereisen eritasoliittymän kautta. Alue kuuluu joukkoliikennevyöhykkeeseen, mutta sen palvelutasoa heikentää moottoritien ja radan estevaikutus: ainakaan asioinnin näkökulmasta moottoritietä kulkevat linjat eivät käytännössä palvele Kolmisopen asiointimatkoilla. Kävelyn kannalta asukaspohja lähellä on suppea; pyöräilyetäisyydellä asukkaita on runsaasti ja pyörätieverkossa on riittävästi yhteyksiä moottoritien ja radan poikki Kolmisopen alueelle.

Kaavoitustilanne

Kolmisoppi on osoitettu voimassa olevassa Kuopion seudun maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksikkönä km-merkinnällä. Merkintään ei ole sisältynyt enimmäismitoitusta.

Alue on osoitettu oikeusvaikutteisessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (2001) merkinnöillä PK ja PK-1 (yksityisten palvelujen ja hallinnon alue, yksityisten palvelujen ja hallinnon alue, ei päivittäistavaramyymälöitä). Kuopion kaupunki valmistelee kaupan osayleiskaavaa, jossa tarkennetaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kaupan toimintojen merkintöjä vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain muutosta (319/2011) (Kaavoituskatsaus 2014). Asemakaavassa, joka on vuodelta 1992, alue on osoitettu liikerakennusten korttelialueena KL-merkinnällä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan kokonaismitoituksella 52 000 k-m2 tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) sekä vähittäiskaupan suuryksikkö (KM). Kolmisoppea koskevat merkinnät osoitetaan seuraavalla mitoituksella (k-m2):

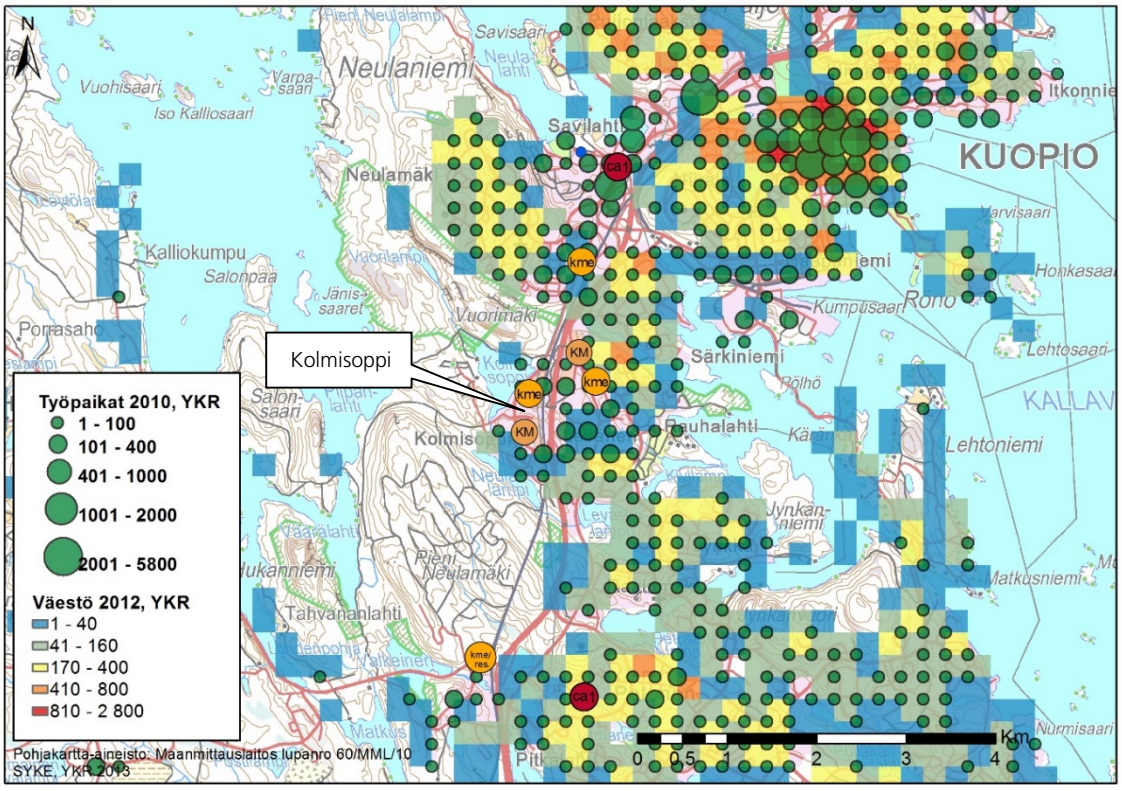
Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Kolmisoppi	**Kuopio**		2013	24 500	0	0	24 500
			Uusi	5 000	0	0	5 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**29 500**	**0**	**0**	**29 500**
			2013	17 500	14 000	3 500	0
			Uusi	5 000	0	5 000	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	**22 500**	**14 000**	**8 500**	**0**
			Kolmisoppi yhteensä	**52 000**	**14 000**	**8 500**	**29 500**

Osoittamalla erilliset merkinnät pyritään siihen, että merkintä vastaa tosiasiallisesti sitä kaupan laatua, jota merkinnällä on tarkoitus mahdollistaa. Kaupan maakuntakaavassa Kolmisoppeen osoitettavan uuden liiketilan määrä on kokonaisuudessaan 10 000 k-m2, josta 5000 k-m2 tilaa vaativaa kauppaa ja 5000 k-m2 muuta erikoiskauppaa.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone -aineiston mukaan (kuva 19, sivu 24) Kolmisopen alue sijoittuu tarkastelussa intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Kolmisopesta asui 7 190 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 64 579. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 4 222, kuuden kilometrin säteellä 33 429. Väestön ja työpaikkojen painopistealueet esitetään kuvassa 24.



Kuva 24. Väestön ja työpaikkojen sijainti Kolmisopen läheisyydessä.

Johtopäätökset

Kolmisopen kaupan alue on osa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, ja se on toteutunut lähes kokonaan. Väestöä on alueen läheisyydessä lähes 7000 asukasta, lähietäisyydellä sijaitsee Kolmisopen pieni asuinalue. Kohde voi hyödyntää myös runsasta ohi- ja kauttakulkuliikenteen määrää ja erityisesti työmatkojen yhteydessä alueella on helppo poiketa. Alueen hypermarketti vetää alueelle runsaasti asiakkaita, joille kohde tuo täydentävää tarjontaa alueelle (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Kaupan yksikkö täydentää hypermarkettivetoisen alueen erikoistavaran palvelutarjontaa. Alueella jo muutenkin käyvien asiakkaiden osalta liikennesuoritetta ei synny lisää. Sen sijaan alue voi kilpailla muun erikoiskaupan ja tivan valikoimasta riippuen esimerkiksi Volttikadun ja Leväsentien yksiköiden kanssa, jotka sijaitsevat Kuopion suurimpiin asuinalueisiin suhteutettuna hieman edullisemmin. Kohde ei sinänsä kilpaile keskustan kanssa, vaan parantaa Kuopion eteläosin palvelujen saavutettavuutta. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Alue sijaitsee liikenteellisesti hyvällä paikalla olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteydessä. Alueen eteläpuolelle on rakentumassa Pienen Neulamäen työpaikka-alue, joka vahvistaa alueen yhdyskuntarakennetta edelleen. Kolmisoppeen suunnitellulla maankäytöllä ei voida katsoa olevan haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, koska kohteen ostovoima tulee pääasiassa lähialueen asukkaista, osin myös kauttakulku- ja työmatkaliikenteen kautta.

Liikenteestä aiheutuvia mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan torjua Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetuilla seikoilla. Kohde ei sinänsä kilpaile keskustan kanssa, vaan parantaa Kuopion eteläosin palvelujen saavutettavuutta. Asiointimatkat pysyvät kohteen toteutuessa lyhyinä, koska kohde täydentää Kuopion eteläosien kaupallista tarjontaa 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 häiriöitä päätien liikenteeseen aiheuteta. Joukkoliikennetarjonnan lisääminen Kolmisopentielle/Volttikadulle parantaisi joukkoliikenteen käytettävyyttä myös asioinnissa; tätä tukee uuden kysynnän syntyminen sekä Kolmisoppeen että Volttikadun alueelle.

Volttikatu



Kuva 25. Volttikadun sijainti suhteessa Kuopion keskustaan.

Volttikatu sijaitsee Kuopion keskustan ja Savilahden alakeskuksen eteläpuolella, noin 3,5 kilometrin päässä Kuopion keskustasta. Volttikatu on rakennettu 1990-luvulla valtatie 5:n rinnakkaistieksi. Volttikadun alue on lähes kokonaan toteutunut, ja siellä sijaitsee tilaa vaativaa kauppaa.

Kohteen saavutettavuus autolla ja joukkoliikenteellä on erinomainen, kuten myös kävellen ja pyöräillen. 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. Tilaa vaativan kaupan painotus sopii alueelle hyvin sen vähäisemmän liikenneintensiteetin vuoksi. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Kaavoitustilanne

Aluetta ei ole osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa kaupan merkinnällä, koska tilaa vaativan kaupan osalta silloinen lainsäädäntö ei sitä edellyttänyt. Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu työpaikka-alueena, jolle suunnittelumääräyksen mukaan on mahdollista sijoittaa tilaa vaativaa kauppaa. Alue on selkeästi seudullisesti merkittävä myymäläkeskittymä, joka osoitetaan kaupan maakuntakaavassa seudullisesti merkittävän kaupan mahdollistavalla kaavamerkinnällä.

Alue on osoitettu oikeusvaikutteisessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (2001) merkinnöillä PK ja TY (yksityisten palvelujen ja hallinnon alue, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alue). Valmisteilla olevassa keskustan osayleiskaavassa tarkennetaan ko. yleiskaavaa. Lisäksi vireillä on kaupan osayleiskaava, jossa tarkennetaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kaupan toimintojen merkintöjä vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain muutosta (319/2011) (Kaavoituskatsaus 2014).

Kuopion kaupungin laatiman yritystonttiselvityksen (2009) mukaan alueella on tällä hetkellä jo toteutunutta kaupan kerrosalaa noin 40 000 k-m2. Selvityksen sekä Kuopion kaupungin kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella alueella on toteutumattomia tontteja kaupan tarpeisiin hyvin niukalti, yhteensä 20 000 k-m2 verran kerrosalana. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

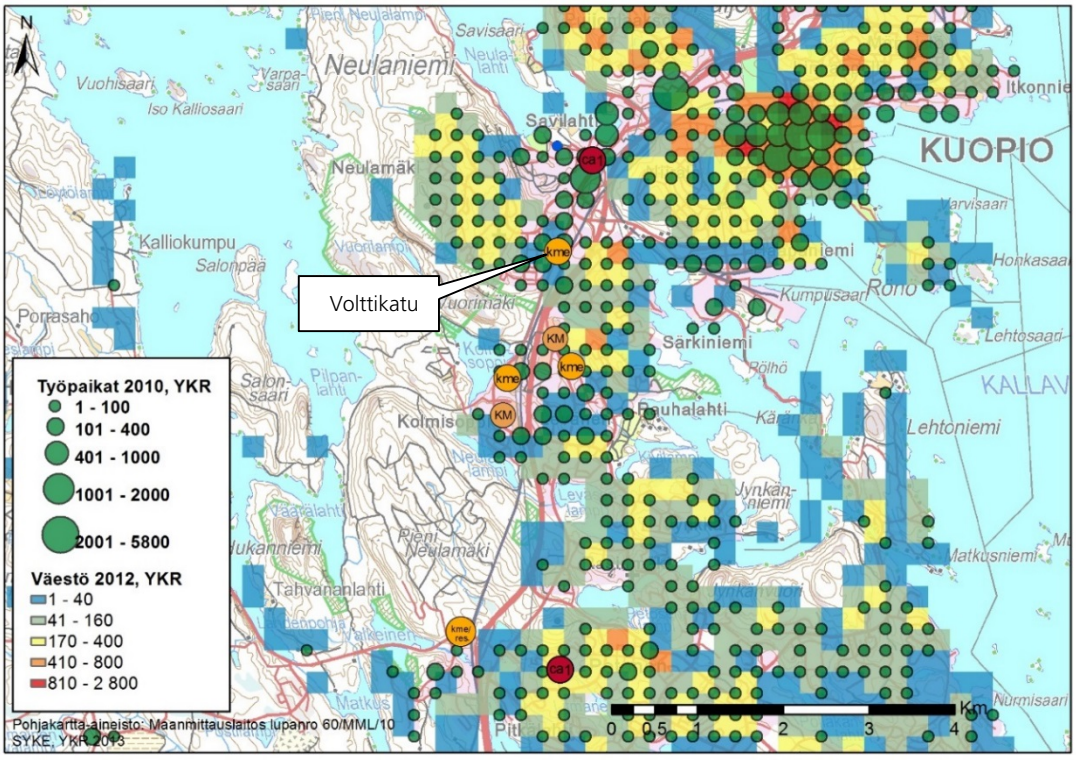
Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Vt 5 länsi (Volttikatu)	**Kuopio**		2013	40 000	500	0	39 500
			Uusi	20 000	0	0	20 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**60 000**	**500**	**0**	**59 500**

Alueelle osoitetaan 20 000 k-m2 uutta liiketilaa tilaa vaativana kauppana.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- tarkastelussa alue sijoittuu intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle (kuva 19, sivu 24).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Volttikadun kaupan alueesta asui 11 823 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 75 279. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 8467, kuuden kilometrin säteellä 36 448. Kun vertaillaan keskenään kaupan maakuntakaavaehdotuksessa keskustan ulkopuolelle osoitettujen osoitettujen kaupan kohteiden työpaikka- ja asukasmääriä, voidaan todeta, että Volttikadun vaikutusalueella sijaitsee eniten asukkaita ja työpaikkoja. Alue on keskellä olemassa olevaa infrastruktuuria ja työpaikkoja, ja on siten osa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta (kuva 26).



Kuva 26. Väestön ja työpaikkojen sijainti Volttikadun läheisyydessä.

Johtopäätökset

Volttikadun alue sijaitsee Savilahden alakeskuksen välittömässä yhteydessä. Kaupan maakuntakaavassa osoitettava kaavaratkaisu mahdollistaa alueen rakentamisen valmiiksi. Alueelle osoitettava uusi kerrosala on tilaa vaativaa kauppaa.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan 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 kohteen ei arvioida hyötyvän oleellisesti, koska alue ei muodosta matkailijan näkökulmasta riittävän yhtenäistä kokonaisuutta, kuten esimerkiksi Matkus.

Volttikadulle suunnitellulla maankäytöllä ei voida katsoa olevan haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, sillä alueelle sijoittuva uusi liiketila on tilaa vaativaa kauppaa. Alueelle paikallisesti merkittävänä toteutuva muu erikoiskauppa on todennäköisesti esimerkiksi kulutuselektroniikkaan ja kodinkoneisiin liittyviä tuotteita, joten sillä ei voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia keskusta-alueiden kaupalliseen tarjontaan. Alue on profiloitunut jo entuudestaan tilaa vaativan kaupan alueeksi. Kaupan laadun vuoksi alue voi perustellusta syystä sijaita Kuopion keskustatoimintojen alueen ja Savilahden alakeskuksen alueen ulkopuolella.

Kohde edistää asiointimatkojen pysymistä kohtuullisina, koska alue sijaitsee Kuopion keskustatoimintojen alueen sekä Savilahden alakeskuksen alueen välittömässä yhteydessä. Sijainnistaan johtuen maakunnan keskuksen tiheään asutulla alueella johtuen kohde tihentää muun erikoiskaupan ja tiva-kaupan palveluverkkoa kaupunkiseudulla ja vähentää samalla ostosmatkojen liikennesuoritetta. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Liikenteestä aiheutuvia mahdollisia haitallisia vaikutuksia voidaan torjua Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetuilla seikoilla. Selvityksessä todetaan haitallisten vaikutusten lievittämistoimenpiteistä seuraavaa:

”Paikallisesti kohteen läheinen liikenneverkko ei siedä runsasta lisäliikennettä, mikä voi ennen pitkää vähentää alueen houkuttelevuutta asiointikohteena. Moottoritien molemmin 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.

Kuopion kaupunki on tutkinut Leväsentien ja Volttikadun välistä yhteyttä Leväsentien asemakaavoituksen yhteydessä. Alueella on tällä hetkellä kevyelle liikenteelle alikulkuyhteys olemassa, ja sen kehittäminen myös ajoneuvoliikenteelle on mahdollista rakentamalla alueelle katuyhteys ja tekemällä uudelleenjärjestelyjä muun infrastruktuurin suhteen.

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 Matkuksen alueen kanssa, jonka toiminta perustuu pitkälti ostosmatkailuun.

Kohteen saavutettavuutta joukkoliikenteellä voinee edelleen parantaa kohteelle soveltuvin pysäkkijärjestelyin. Pyöräilyn ja kävelyn merkitystä kohteen asioinnin kulkutapana on hankala nostaa; siitä huolimatta alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota sinänsä autovaltaisen alueen kävelyn ja pyöräilyn turvallisiin sisäisiin järjestelyihin.”

Leväsentie



Kuva 27. Leväsentien sijainti suhteessa Kuopion keskustaan.

Leväsentien tilaa vaativan kaupan alue sijaitsee Kuopion keskustan eteläpuolella, noin viiden kilometrin etäisyydellä Kuopion keskustasta. Leväsentiellä sijaitsee rauta- ja huonekalukauppaa, halpahintamyymälöitä sekä kauppakeskus Herman. Leväsentien kaupan alueen katsotaan sijoittuvan alueelle, joka ulottuu Leväsentien itäpuolella Hermanin kauppakeskuksesta Kartanonkatuun saakka, ja Leväsentien länsipuolella Maxi-Makasiinilta Biltemaan saakka. Alue muodostaa luonnollisen tilaa vaativan kaupan kokonaisuuden Leväsentiellä.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan alue on hyvin saavutettavissa kaikin kulkutavoin. Leväsentiellä on hyvä joukkoliikennetarjonta (keskimäärin 4 vuoroa / tunti), 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.

Kaavoitustilanne

Samoin kuin Kuopion Volttikatua, ei Leväsentien aluetta ole osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa kaupan merkinnällä, koska tilaa vaativan kaupan osalta silloinen lainsäädäntö ei sitä edellyttänyt. Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu työpaikka-alueena, jolle suunnittelumääräyksen mukaan on mahdollista sijoittaa tilaa vaativaa kauppaa. Alue on selkeästi seudullisesti merkittävä myymäläkeskittymä, joka osoitetaan kaupan maakuntakaavassa seudullisesti merkittävän kaupan mahdollistavalla kaavamerkinnöillä.

Oikeusvaikutteisessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (2001) alue on osoitettu merkinnöillä PK-1, TY (yksityisten palvelujen ja hallinnon alue, ei päivittäistavaramyymälöitä, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alue) sekä TY, PK (ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alue, yksityisten palvelujen ja hallinnon alue). Lisäksi vireillä on kaupan osayleis-

kaava, jossa tarkennetaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kaupan toimintojen merkintöjä vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain muutosta (319/2011) (Kaavoituskatsaus 2014).

Asemakaavoista ns. Junttanin tontin (nykyinen kauppakeskus Herman) asemakaava on vuodelta 2010. Siinä alue on osoitettu liikerakennusten korttelialueena KM-merkinnällä. Asemakaavamääräyksessä myymälöiden määrä on rajattu kahteentoista, eikä alueella saa harjoittaa elintarvikkeiden vähittäismyyntiä eikä muotivaatekauppaa. Asemakaavaselostuksen mukaan kiellolla halutaan pitää muoti- ja merkkivaateliikkeet sekä pienet putiikit keskustassa. Rajoitus ei koske ns. työ- ja arkivaatteiden eikä urheiluvaatteiden myyntiä. Viereisten huonekalumyymälöiden korttelit on asemakaavassa osoitettu teollisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueena. Korttelialueella ei saa harjoittaa elintarvikkeiden vähittäismyyntiä.

Nykyistä Maxi-Makasiinia koskevassa asemakaavassa korttelialueet on osoitettu teolllisuus-, varasto-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueena. Rakennuksiin ei saa asemakaavan mukaan sijoittaa elintarvikkeiden vähittäismyyntiä. Kaupan maakuntakaavassa kme- ja KM-merkintöjen alue ulottuu etelässä nykyisen Bilteman tontille saakka. Asemakaavassa korttelialueet on osoitettu merkinnällä TK.

Kuopion kaupungin laatiman yritystonttiselvityksen (2011) mukaan alueella on tällä hetkellä jo toteutunutta kaupan kerrosalaa noin 65 000 k-m2. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan kokonaismitoituksella 85 000 k-m2 tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) sekä vähittäiskaupan suuryksikkö (KM). Leväsentietä koskevat merkinnät osoitetaan seuraavalla mitoituksella (k-m2):

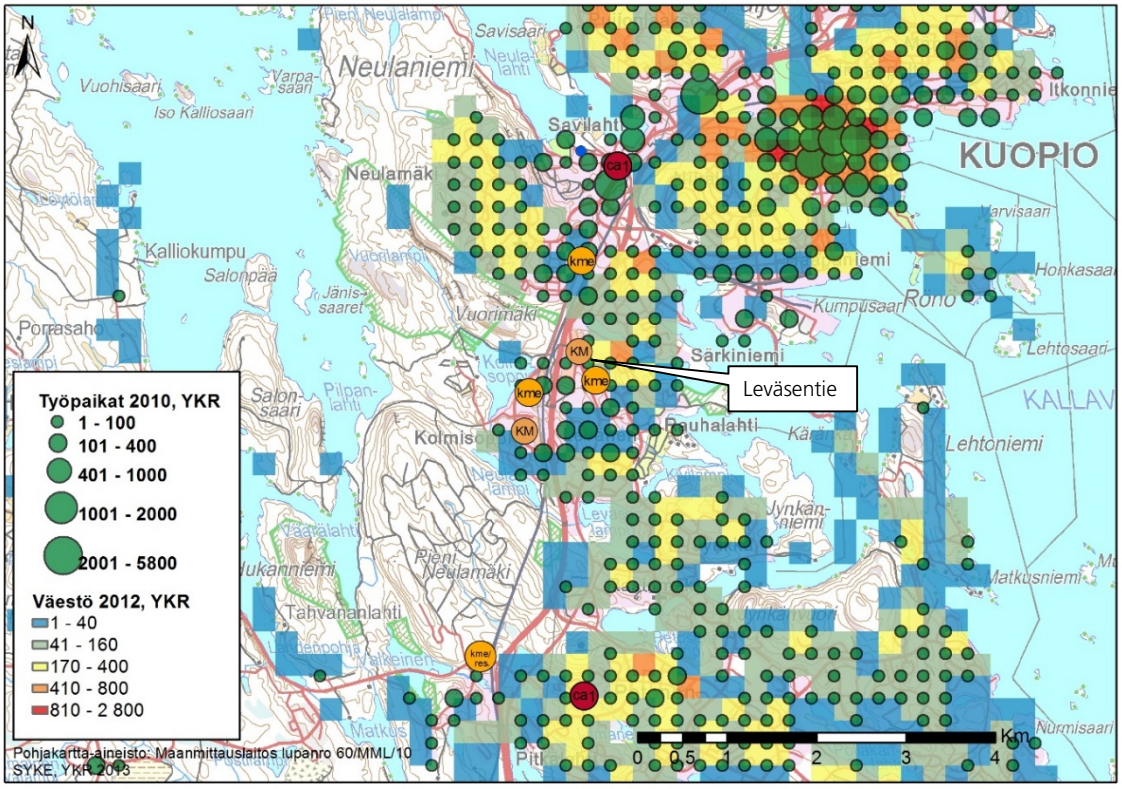
Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Vt 5 itä (Leväsentie)	**Kuopio**		2013	51 000	0	0	51 000
			Uusi	20 000	0	0	20 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**71 000**	**0**	**0**	**71 000**
			2013	14 000	0	14 000	0
			Uusi	0	0	0	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	**14 000**	**0**	**14 000**	**0**
			Leväsentie yhteensä	**85 000**	**0**	**14 000**	**71 000**

Osoittamalla erilliset merkinnät pyritään siihen, että merkintä vastaa sitä kaupan laatua, jota merkinnällä on tarkoitus mahdollistaa. Kaupan maakuntakaavassa Leväsentielle osoitettavan uuden liiketilan määrä on kokonaisuudessaan 20 000 k-m2, joka osoitetaan tilaa vaativan kaupan mahdollistavalla merkinnällä kme. **KM-merkinnällä ei osoiteta uutta kaupan liiketilaa.**

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- tarkastelussa alue sijoittuu intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle (kuva 19, sivu 24).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Leväsentien kaupan alueesta asui 8700 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 74 599. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 5426, kuuden kilometrin säteellä 34 421. Alue on osa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, ja tukeutuu läheisiin Särkiniemen ja Leväsen asuinalueisiin (kuva 28).



Kuva 28. Väestön ja työpaikkojen sijainti Leväsentien läheisyydessä.

Johtopäätökset

Kuopion seudun maakuntakaavaa laadittaessa yhdessä Kuopion kaupungin kanssa on tehty linjaus, että Leväsentielle sijoittuu pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa. Linjauksen taustalla on ollut ajatus, että lähiöissä säilytetään päivittäistavarakaupan lähipalvelut, eikä niiden elinvoimaa vaaranneta lähistöllä sijaitsevilla päivittäistavarakaupan suuryksiköillä. Leväsentien osalta kaavaratkaisu on arvioitu suhteessa noin kilometrin päässä sijaitseviin Särkiniemen ja Särkilahden lähipalveluihin. Myöskään kaupan maakuntakaava ei mahdollista päivittäistavarakaupan sijoittumista Leväsentielle.

Kaupan maakuntakaavassa on päädytty ratkaisuun, jossa alueelle osoitetaan uutta liiketilaa 20 000 k-m2 tilaa vaativana kaupan merkinnällä kme. Uuden liiketilan osoittamisella pyritään turvaamaan alueen mahdollisuudet kehittyä pääasiassa huonekalu- ja rautakaupan keskittymänä. Muu erikoistavarakauppa osoitetaan KM-merkinnällä. Muun erikoistavarakaupan taso pyritään säilyttämään nykytasolla, joten **KM-merkinnällä ei osoiteta alueelle uutta muun erikoistavarakaupan liiketilaa.** Ratkaisulla pyritään vastaamaan pääasiassa kaupan toimialaliukumasta johtuviin tulkinta-epäselvyyksiin, sillä alueella sijaitsee mm. halpahintamyymälöitä.

Leväsentielle ei ole osoitettu päivittäistavarakauppaa, joten alue ei vaaranna jatkossakaan läheisten asuinalueiden (Särkiniemi ja Särkilahti) lähipalveluja. Alueelle osoitettava, nykytilanteen toteava muu erikoiskauppa on pääosin tilaa vaativan kaupan oheistuotteita tai halpahintamyymälöiden tarjontaa, joten sen ei voi katsoa aiheuttavan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kuopion keskustan palveluihin. Muun erikoistavarakaupan määrä on myös vähäinen.

Alueella sijaitseva ja sinne osoitettava lisäliiketila myös täydentää keskustan kaupallista palveluntarjontaa. Alue täydentää Kuopion eteläisissä kaupunginosissa asuvien palveluntarjontaa, joten sen voidaan katsoa edistävän asiointimatkojen pituuden pysymistä kohtuullisina. Alue on lähes kokonaan jo toteutunut, joten lisäliiketilasta ei voida katsoa syntyvän merkittäviä vaikutuksia keskustatoimintojen alueelle. Lisäksi Kuopion keskustatoimintojen alueen voidaan olettaa kasvattavan vetovoimaansa lähivuosina, kun tori- ja kävelykaturemontti on saatu päätökseen.

Tilaa vaativalle kaupalle luonteva sijainti on keskustan ulkopuolella, sillä keskustaan ei ole mahdollista sijoittaa tilantarvetta aiheuttavaa tiva-kauppaa.

Leväsentiellä sijaitsevan ns. Junttanin tontin (nykyisen Hermanin kauppakeskus) käyttöä koskevan asemakaavatyön yhteydessä on selvitetty vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumista alueelle sekä sen kaupallisia ja liikenteellisiä vaikutuksia (Junttanin tontti, vähittäiskaupan suuryksikön vaikutusten selvitys ja arviointi 2009). Hankkeessa on tutkittu neljää eri vaihtoehtoa, joissa tilaa vaativan kaupan ja muun erikoiskaupan suhde kokonaiskerrosalasta vaihteli siten, että muun erikoiskaupan osuus koko kerrosalasta oli maksimissaan n. 30 % (8000 k-m2 muuta erikoiskauppaa, 19500 k-m2 tilaa vaativaa kauppaa). Hankkeesta on tehty myös erillinen liikenteellisten vaikutusten selvitys.

Selvityksen mukaan eniten liikennettä tuottava vaihtoehto, jossa muuta erikoiskauppaa oli 8000 k-m2 kokonaiskerrosalasta, kasvattaa Leväsentien liikennemääriä, mutta ei aiheuta suoria liikenneverkon kehittämistarpeita muualle kuin hankkeen (kauppakeskus Herman) liittymiin Leväsentielle. Liittymät on toteutettu Hermanin kauppakeskuksen rakentamisen yhteydessä. Selvityksessä myös mainitaan Leväsentien nelikaistaistaminen, mutta sitä ei nähdä järkeväksi, koska liikenneverkko ei muualla kestä sen mahdollistamaa lisäliikennettä. Selvityksessä todetaan, että lisääntyvään liikenteeseen voidaan varautua pienehköillä kaistajärjestelyillä ja tarvittaessa liikennevalo-ohjauksella. Leväsentien ennustettua suurempi kasvu voisi edellyttää myös uuden tieyhteyden toteuttamista moottoritien alitse Kolmisopentielle. (Junttanin tontti, vähittäiskaupan suuryksikön vaikutusten selvitys ja arviointi 2009).

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) on todettu, että Leväsentie ei siedä kovin suurta lisäliikennettä johtuen sen liittymistä ylempään verkkoon. Tiva-kauppa sopii tässä mielessä alueelle hyvin. Muuta erikoiskauppaa koskien olisi edullista, jos joko kaupan perusliikennetuotos on pieni tai asioinnin kesto on pitkä, jolloin liikenneintensiteetti pysyy alhaisena.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin mukaan paineet alueen liikennejärjestelyjen kehittämiseksi kasvavat hankkeen myötä. Pohjoisosassa on suunniteltu Kumpusaaren tien jatkamista Leväsentiehen, mikä hieman vähentäisi Tasavallankadun kautta tulevaa liikennepainetta. Leväsentien eteläosassa 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 kävely-yhteydet.

Volttikadun ja Leväsentien alueiden välille ei tällä hetkellä synny molempia hyödyttävää synergiaa pitkän liikenneyhteyden vuoksi. Jos teiden välillä olisi moottoritien ja radan alittava suora yhteys, keskittymästä yhteensä muodostuisi vetovoimaisempi, mutta samalla liikenteen kokonaishäiriöitä syntyisi vähemmän. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) myös todetaan, että kohteen hyvästä sijainnista suhteessa seudun asutuksen tuomaan kysyntään johtuen haitalliset vaikutukset jäänevät vähäisiksi. Suurin ongelma liittyy Leväsentien ajoneuvoliikenneverkon kapasiteettiin, jonka lisääminen voi vaatia isoja toimenpiteitä. Pahimmillaan liikenteen häiriöt alueen pääliittymissä saattavat heikentää kaupan houkuttelevuutta asiointikohteena. Työmatkaliikenteen huippujen ulkopuolella järjestelyt toimivat kuitenkin hyvin.

Matkus



Kuva 29. Matkuksen sijainti suhteessa Petosen alakeskukseen.

Matkuksen alue sijaitsee Kuopion eteläpuolella, noin 11 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Alue sijoittuu moottoritien (vt5) itä- ja länsipuolelle, Petosen alakeskuksen läheisyyteen ja suunnitellun Hiltulanlahden asuntoalueen pohjoispuolelle. Alueen länsipuolella sijaitsevat Ikea ja kauppakeskus Matkus Shopping Center, liikenneasema sekä pikaruokaravintola. Itäpuoli on toteutumaton.

Alue on hyvin saavutettavissa henkilöautolla sekä joukkoliikenteellä. Kohde sijaitsee Kuopion seudullisen joukkoliikenteen laatukäytävällä, ja tasaisella tunnin vuorovälillä liikennöivä paikallisliikenne palvelee sekä asiointia että työssäkäyntiä alueella. Paikallisliikenteen lisäksi Vitostiellä on merkittävästi pidempimatkaista pika- ja vakiovuoroliikennettä. Kevyen liikenteen yhteydet ovat olemassa, mutta lähivaikutusalueen vähäisestä asukaspohjasta johtuen jalankulun ja pyöräilyn merkitys asiointiliikenteessä jää vähäiseksi. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Kaavoitustilanne

Matkuksen alue on osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa osana Hiltulanlahdesta Pieneen Neulamäkeen ulottuvaa vähittäiskaupan kehittämisvyöhykettä. Suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan kehittämisvyöhykkeellä saa sijaita seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä 100 000 k-m2. Mitoituksella ei rajoiteta tilaa vievän erikoiskaupan yksiköiden kerrosalaa. Vähittäiskaupan kehittämisvyöhyke -merkintä kumoutuu kaupan maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä vain, jos Matkusta koskevat kaupan merkinnät vahvistetaan.

Oikeusvaikutteisessa Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (hyväksytty 2001) alue on osoitettu merkinnöillä T ja PK (teollisuus- ja varastointialue, yksityisten palvelujen ja hallinnon alue). Vireillä on kaupan osayleiskaava, jossa tarkennetaan keskeisen kaupunkialueen yleiskaavan kaupan toimintojen merkintöjä vastaamaan maankäyttö- ja rakennuslain muutosta (319/2011) (Kaavoituskatsaus 2014).

Alueelle on hyväksytty ensimmäinen asemakaava (nro 1069) vuonna 2007, jolloin Ikean sijoittumisesta ko. paikalle ei ollut vielä varmuutta. Ko. asemakaavassa kaupalle varatut korttelit oli osoitettu KL-merkinnällä. Asemakaavaa tarkennettiin vuonna 2008 (asemakaava nro 1071) siten, että kaupalle varatut korttelit osoitettiin merkinnällä KM. Tällöin tiedossa oli Ikean sijoittuminen alueelle, mutta Matkuksen kauppakeskusta ei arvioinneissa ollut mukana. Asemakaavassa 1071 myös valtatie 5:n itäpuoliset alueet on osoitettu myös merkinnällä KM, mahdollistaen paljon tilaa vaativan erikoistavaran ja sen toimialaan liittyvien oheistuotteiden vähittäiskaupan suurmyymälät. Kaavamääräyksen mukaan valtatien itäpuolisille alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja.

Asemakaavaa muutettiin vielä edelleen vuonna 2010, jolla mahdollistettiin Matkuksen kauppakeskuksen sijoittuminen alueelle (asemakaava 730). Ko. asemakaava koski vain korttelialuetta 5, johon Ikea ja Matkuksen kauppakeskus ovat sijoittuneet. Asemakaavan 730 valmistelun yhteydessä laadittiin erillinen selvitys, jossa tarkasteltiin kauppakeskusta ja Ikeaa koskevaan kortteliin sijoittuvien vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutuksia. Em. muutosten lisäksi alueen asemakaavaa tarkistettiin vielä vuonna 2012, jolla mahdollistettiin kauppakeskukseen sijoittuvan kaupan laadun muutoksia.

Voimassa olevassa asemakaavassa on toteutumatonta kerrosalaa noin 70 500 k-m2. Kaupan maakuntakaavaehdotus mahdollistaa alueen toteutumisen asemakaavan mukaisesti.

Kaupan maakuntakaavassa Matkukseen osoitetaan kokonaismitoituksella 158 000 k-m2 tilaa vaativan kaupan suuryksikkönä (kme) sekä vähittäiskaupan suuryksikkönä (KM). Merkinnät osoitetaan seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Matkus	**Kuopio**		2013	0	0	0	0
			Uusi	61 000	0	0	61 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**61 000**	**0**	**0**	**61 000**
			2013	87 500	3 300	84 200	0
			Uusi	9 500	0	9 500	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	**97 000**	**3 300**	**93 700**	**0**
			Matkus yhteensä	**158 000**	**3 300**	**93 700**	**61 000**

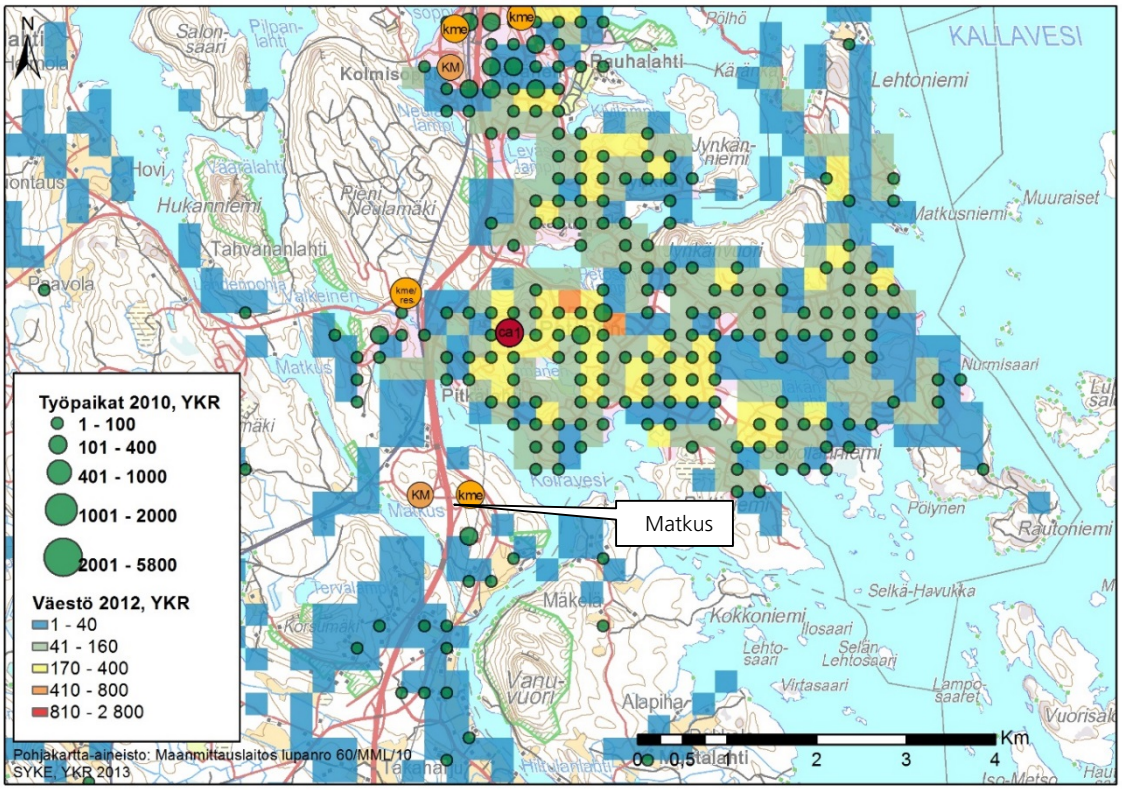
Osoittamalla erilliset merkinnät pyritään siihen, että merkintä vastaa sitä kaupan laatua, jota merkinnällä on tarkoitus mahdollistaa. Kaupan maakuntakaavassa Matkukseen osoitettavan uuden liiketilan määrä on kokonaisuudessaan 70 500 k-m2, josta 61 000 k-m2 on tilaa vaativaa kauppaa ja 9500 k-m2 muuta erikoiskauppaa. KM-merkinnällä osoitettavasta nykyisestä liiketilasta 36 000 k-m2 on huonekalukauppaa (Ikea), joka on tilaa vaativan kaupan oppaan mukaan tulkittu muuksi erikoiskaupaksi. Tilaa vaativan luonteensa vuoksi kauppa ei siitä huolimatta voi sijoittua keskusta-alueille. Kaupan maakuntakaavassa Matkusta koskevassa KM-merkinnän suunnittelumääräyksellä ohjataankin noin 40 % rakennusoikeudesta kohdennettavaksi sellaiselle seudullisesti merkittävälle vähittäiskaupalle, joka kaupan laatu ja koko huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Kaavaratkaisun tavoitteena on osoittaa keskustojen ulkopuolelle tilaa vaativan kaupan lisäksi sellaista muuta erikoiskauppaa, joka ei sovellu keskustoissa toteutettavaksi.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- tarkastelussa Matkuksen valtatie 5:n länsipuoleiset, jo toteutuneet osat sijoittuvat tarkastelussa autovyöhykkeelle (kuva 19, sivu 24). Matkuksen itäpuoli, eli vielä toteutumaton alue, ei sijaitse taajama-alueella, joten se jää tarkastelussa vyöhykkeiden ulkopuolelle.

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Matkuksesta asui 3792 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 26 887. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 1128, kuuden kilometrin säteellä 5487. Luvuissa eivät ole mukana Ikean ja kauppakeskuksen työpaikat, sillä ne avautuivat vasta vuonna 2012.

Matkus on jo itsessään suuri työpaikka-alue, sillä siellä sijaitsee noin 900 työpaikkaa. Matkuksen alueen läheisyydessä sijaitsee myös Etelä-Kuopion yritysalueeksi kutsuttu työpaikka-alueiden rypäs, johon kuuluvat Matkuksen lisäksi Kylmämäen, Pienen Neulamäen ja Leväsenlammen yritysalueet. Yhteensä näillä yritysalueilla oli vuonna 2010 voimassa olevan maakuntakaavan työpaikka-alueiden rajauksen mukaan tarkasteltuna noin 1900 työpaikkaa. Näin ollen Matkukseen ja sen läheisyyteen sijoittuu yhteensä lähes 3000 työpaikan keskittymä.



Kuva 30. Väestön ja asutuksen sijainti Matkuksessa. Työpaikkatilasto on vuodelta 2010, joten Matkuksen työpaikat eivät näy kuvassa.

Kuopiossa asuntorakentamisen painopiste on siirtymässä Matkuksen eteläpuolelle Hiltulanlahteen. Alueelle on laadittu osayleiskaava, ja 1. vaiheen asemakaavoitus on parhaillaan käynnissä. Nyt asemakaavoitettavalla alueella mahdollistetaan 900 -1000 asukkaan sijoittuminen Hiltulanlahteen (kuva 31). Hiltulanlahden osayleiskaavan tavoitteena on, että Matkuksen eteläpuolelle muodostuu pientalovaltainen alue noin 3000 asukkaalle sekä palvelu- ja yritystoimintojen alueita. Matkuksen alue sijoittuu siten lähivuosina toteutuvan Hiltulanlahden asuinalueen yhteyteen.



Kuva 31. Hiltulanlahden uuden asuinalueen sijainti suhteessa Matkukseen. Ilmakuva-aineistoon on sovitettu Hiltulanlahden asemakaavaehdotuksen mukainen havainnekuva. (Havainnekuvan lähde: http://kuopio02.hosting.documenta.fi/kokous/2013242318-10-9.PDF)

Asuntorakentamisen keskittyminen Hiltulanlahteen sekä läheiset työpaikkakeskittymät merkitsevät myös Matkuksen alueen joukkoliikenteen kehittämisedellytysten paranemista. Lähivaikutusalueen väestöpohjan kasvu luo paremmat edellytykset myös jalankulun ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvulle (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Johtopäätökset

Matkuksen alueen tilaa vaativan kaupan vaikutuksia on arvioitu vuonna 2008 hyväksytyn asemakaavan 1071 valmistelun yhteydessä, jolloin asemakaavan korttelit on muutettu KM-merkinnöiksi (Matkuksen alueen vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusarviointi, 2008). Vaikutusarvioinnissa on tarkasteltu Kuopion vähittäiskaupan tilannetta, hankkeen vaikutusaluetta sekä ostovoimaa ja sen siirtymiä. Perustana ovat olleet kaupalliset selvitykset, joita valmisteltiin osana nyt jo vahvistetun Pohjois-Savon maakuntakaavan valmistelua.

- *Asemakaavan vaikutusten arvioinnissa on todettu, että*
- *Hankkeella ei ole vaikutusta päivittäistavarakaupan ostovoiman siirtymiin eikä päivittäistavarakaupan myymäläverkostoon.*
- *Valtaosa erikoistavaroiden myynnistä tulee olemaan tilaa vaativan erikoiskaupan toimialaan liittyvien oheistuotteiden myyntiä. Tiva-kaupan oheistuotteena myydään yleensä sisustus- ja kotitaloustavaroita, joiden merkitys keskustan kaupallisen vetovoiman osalta ei ole niin merkityksellinen kuin esimerkiksi muotikaupan.*
- *Välillisesti hanke voi edesauttaa myös keskustan erikoistavarakaupan kehittymistä, mikäli se merkittävästi parantaa Kuopion kaupallista vetovoimaa.*
- *Hanke parantaa tilaa vaativan erikoiskaupan kehitysedellytyksiä Kuopiossa. Varsinkin suurten yksikköjen on ollut vaikea löytää riittävästi tilaa toiminnalleen. Maakuntakaavan palveluselvityksessä (2007) on todettu, että Kuopiossa on edellytyksiä uusille tilaa vaativan erikoiskaupan alueille.*
- *Hankkeen liikenteelliset vaikutukset on tutkittu aiemman asemakaavoituksen yhteydessä. Kaavamuutoksen jälkeinen tilanne ei vaikuta oleellisesti alueelle ennakoituihin liikennemääriin, koska alue muodostuu jatkossakin samoista paljon tilaa vaativista erikoistavarakaupoista, joihin on varauduttu jo asemakaavan yhteydessä.*

Muun erikoiskaupan osalta vaikutuksia on arvioitu asemakaavan 730 yhteydessä laaditussa Matkuksen alueen vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusarvioinnissa (2010). Perusteluina on käytetty pitkälti samoja perusteita kuin aikaisemmin laadituissa asemakaavoissa ja niiden muutoksissa. Yhteenvetona vaikutuksista esitetään seuraavaa (Matkuksen alueen vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusarviointi, 2010):

Aihe	Vaikutus	+/-
Ostovoiman siirtymä	Hanke lisää ostovoiman siirtymistä vaikutusalueelta ja sen ulkopuolelta Kuopioon ja vahvistaa Kuopion asemaa Pohjois-Savon ja Itä-Suomen kaupallisena keskuksena.	+
	Hanke lisää kilpailua tiva – ja erikoiskaupassa ja aiheuttaa ostovoiman siirtymistä nykyisistä yksiköistä, vaikkakin ostovoiman kasvu pidemmällä tähtäimellä kompensoi siirtymiä.	-
	Hanke lisää suurten päivittäistavarakaupan yksiköiden välistä kilpailua Kuopiossa. Välillisesti suurten yksiköiden kilpailu voi vaikuttaa pienempien yksiköiden kehittymisedellytyksiin.	-
	Päivittäistavarakaupan yksikön sijoittuminen Matkukseen saattaa lisätä päivittäistavaroiden ostovoiman siirtymistä Kuopioon, erityisesti Kuopion eteläpuolelle sijoittuvista kunnista. Toisaalta näissä kunnissa erikoistavarakaupan ja tarjonta on vähäistä, jolloin hanke toisaalta parantaa Kuopion eteläpuolisen alueen palvelutarjontaa.	-/+
Yhdyskuntarakenne		+
Kuopion palveluverkosto	Hanke tuo uutta palvelua alueelle, jossa sitä ei ennestään ole.	-
	Hanke lisää kilpailua olevien tiva –kaupan ja erikoiskaupan yksiköiden kanssa. Osa nyt suunnitteilla olevista yksiköistä saattaa jäädä toteutumatta.	+
	Hanke ei vaaranna asuntoalueiden eikä Kuopion eteläisen maaseutualueen päivittäistavaramyymälöiden toimintaedellytyksiä. Hanke tuo tulevan Hiltulanlahden asuntoalueen läheisyyteen monipuoliset palvelut.	-
	Hanke lisää kilpailua kaupan suuryksiköiden kesken. Hanke kilpailee erityisesti Kolmisopen kanssa.	+
Liikenne	Uusi toiminta parantaa mahdollisuuksia kehittää alueen joukkoliikennettä, mistä hyötyy tuleva Hiltulanlahden asuntoalue.	-
	Hanke lisää henkilöautoliikennettä alueella. Toisaalta myös elintarvikemyymälän sijoittuminen alueelle voi vähentää liikkumistarvetta muihin pt-kaupan suuryksiköihin.	+/-
Keskusta	Hanke ei vaaranna keskustan kaupallista kehittymistä, sillä keskustan erikoiskauppa muodostuu pienistä yksiköistä ja Matkuksen alueella painopiste tulee olemaan tiva-kaupassa. Välillisesti hanke voi parantaa keskustan kehittymässä houkuttelemalla Kuopioon uutta ostovoimaa nykyisen markkina-alueen ulkopuolelta.	+/-
Vaikutusalueen kuntakeskukset	Ympäristökunnissa on vain vähän tilaa vaativaa kauppaa ja muuta erikoiskauppaa. Pohjois-Savossa erikoiskaupan ostovoima siirtyy jo nyt suurimmaksi osaksi Kuopioon ja muihin keskuksiin, kuten Varkauteen ja Iisalmeen. Läheisten kuntakeskusten päivittäistavaramyymälät ovat luonteeltaan lähikauppoja (supermarket-tyypin myymälöitä), jotka toimivat oman alueen lähimyymälöinä. Pt-ostovoiman siirtymä Kuopioon saattaa lisääntyä jonkin verran, mutta sen ei arvioida merkittävästi heikentävän kuntakeskusten pt-myymälöiden toimintaedellytyksiä. Sillä, että ympäristökuntien asukkaiden työssäkäynti Kuopiossa lisääntyy jatkuvasti, on suurempi merkitys.	

Aihe	Vaikutus	+/-
Kuluttajat	Hanke lisää kaupan kilpailua ja voi sitä kautta hyödyttää kuluttajia alentuneina hintoina.	+
	Hanke parantaa kuluttajien valinnanmahdollisuuksia.	+
Yrityksiin	Hanke tuo rakennusvaiheessa työmahdollisuuksia alueen yrityksille.	+
	Hanke lisää kaupan yritysten kilpailua	-
	Hanke lisää Kuopion kilpailukykyä ja vetovoimaa sekä lisää alueen verotuloja ja parantaa sitä kautta kuopiolaisten yritysten kehittymisedellytyksiä.	+
Työllisyys ja kunnallistalous	Hanke työllistää merkittävästi sekä rakentamisvaiheessa että toimintavaiheessa.	+
	Hanke lisää verotuloja Kuopion työssäkäyntialueella.	+

Päivittäistavarakaupan osalta on huomioitava, että voimassa olevien asemakaavojen mukaan Matkuksessa on päivittäistavarakauppaa yhteensä 3300 k-m2. Määrä on kuitenkin vähäinen kokonaiskerrosalaan verrattuna. Matkuksen päivittäistavaratarjonta vastaa kauppakeskuksessa asioivien kysyntään, ja se tulee toimimaan myös uuden Hiltulanlahden asuinalueen lähimyymälänä.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) todetaan, että **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. Nyt osoitettava lisäliiketila on valtaosaltaan tilaa vaativaa kauppaa, joka ei aiheuta yhtä suuria liikennesuoritemääriä kuin Matkuksessa oleva muu erikoiskauppa on jo aiheuttanut.** Tällöin se myös edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet pysyvät kohtuullisina.

Alueelle sijoittuu pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa, joka ei kilpaile keskustan erikoisliikkeiden kanssa. Valtaosa erikoistavaroiden myynnistä tulee olemaan tilaa vaativan erikoiskaupan toimialaan liittyvien oheistuotteiden myyntiä, jonka merkitys keskustan vetovoimaisuuden kannalta ei ole yhtä merkittävä kuin esimerkiksi muotikaupan merkitys.

Kuopion keskustan vetovoimaisuuteen on vaikuttanut erityisesti vuonna 2010 alkanut mittava toriremontti, joka valmistuu lopullisesti vuonna 2015. Samanaikainen talouden taantuma sekä vähittäiskaupan toimintaympäristön muutos on vaikuttanut sekä keskustan että Matkuksen toiminta-edellytyksiin.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että kaupan maakuntakaavassa osoitetulla uudella liiketilalla, joka on pääasiassa tilaa vaativaa kauppa, ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia Kuopion keskustan kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Jo toteutuneen Matkuksen kokonaisuuden (sisältäen Ikean sekä kauppakeskuksen) vaikutuksia pystytään arvioimaan suhteessa keskustaan käytännössä vasta muutaman vuoden päästä.

Neljän kilometrin päässä Matkuksesta sijaitsevassa Petosen alakeskuksessa ei sijaitse Matkuksen kanssa kilpailevaa liiketoimintaa. Petonen on myös kaupalliselta profiililtaan paikallisesti merkittävä keskus, jossa on lähinnä päivittäistavarakauppaa, palveluyrityksiä sekä ravintoloita.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) myös todetaan, että entistä laajempana ja monipuolisempana Matkus korostuu ostosmatkailukohteena ja lisääntynyt tarjonta näkyy enemmän asioinnin keston pitenemisenä kuin lisääntyneinä asiointimatkoina. Vastaavasti on myös mahdollista, että Matkus tuo seudulle asiakasvirtoja, jotka tuovat hyötyjä myös Kuopion keskustalle lisääntyneen matkailupotentiaalin kautta. Myös Green Valleyn ja Matkuksen yhteismarkkinointi voisi tuoda yhdessä enemmän matkailijapotentiaalia kuin kumpikin erikseen. Mikäli kohteita osattaisiin markkinoida yhteistyössä, voivat tästä hyötyä myös alueella sijaitsevat majoitusliikkeet, kauppa sekä Kuopion keskusta.

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan selvityksen mukaan vähentää 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 joukkoliikenneyhteyksistä tiedottamalla (nettisivut, ilmoitustaulut) ja erilaisilla joukkoliikenteen teemapäivillä.

Matkuksen alueelle, Valtatien 5 länsi- ja itäpuolen välille on tarpeen kehittää hyvä sisäinen liikenneverkko, joka mahdollistaa molemmilla puolilla tapahtuvan asioinnin sujuvan yhdistämisen. Alueen sisäisen liikkumisen parantamiseksi on syytä miettiä vaihtoehtoja, joita voivat olla esimerkiksi pienimuotoinen non-stop bussiliikenne itä- ja länsipuolten välille tai lainattavat polkupyörät.

Jatkossa maankäytön kehittyessä esim. Hiltulanlahdessa, on syytä toteuttaa korkeatasoiset pyörätieyhteydet alueelle rinnakkaisteiden yhteyteen. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Nilsiä



Kuva 32. Nilsiän tilaa vievän kaupan kohteen sijainti suhteessa Nilsiän keskustaan.

Nilsiän tilaa vievän kaupan suuryksikkö -merkintä sijaitsee Varpaisjärventien ja Nilsiäntien risteyksessä, noin 3,5 kilometrin päässä Nilsiän keskustasta. Alue ei ole toteutunut.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan kohteeseen on kevyen liikenteen yhteys Nilsiän keskustasta. Nilsiän keskustan lisäksi potentiaalinen asiakaskeskittymä on Tahkon matkailualue 5-10 kilometriä Nilsiän pohjoispuolella. Myös Tahkolta on hyvät kevyen liikenteen yhteydet kohteeseen. Saavutettavuus henkilöautolla on hyvä, sillä kohde sijaitsee Nilsiän pääkadun varrella lähellä maantien 577 (kt75-Tahko- Varpaisjärvi) liittymää. Nilsiässä liikennöi paikallinen kutsuohjattua palveluliikennettä, Tahko SkiBussi (Nilsiä-Tahko, Kuopio-Nilsiä, Kuopio-Lentoasema-Nilsiä-Tahko) sekä kaukoliikennettä. Kohteen edustalla Valkeiskylän varrella on pysäkkipari. Käytännössä joukkoliikenteen osuus asiakasvirroista jäänee vähemmäksi.

Kaavoitustilanne

Alue on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymänä (kme). Alueelle ei ole osoitettu enimmäismitoitusta. Alueella on voimassa Nilsiän keskustaajaman osayleiskaava, joka on hyväksytty vuonna 1984. Ko. kaavassa alueelle on osoitettu merkintä EO (maankamaran ainesten ottoalue). Valmisteilla on Nilsiän keskustan osayleiskaava, jossa tarkennetaan tätä vuonna 1984 hyväksyttyä osayleiskaavaa (Kaavoituskatsaus 2014). Alueella ei ole asemakaavaa.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

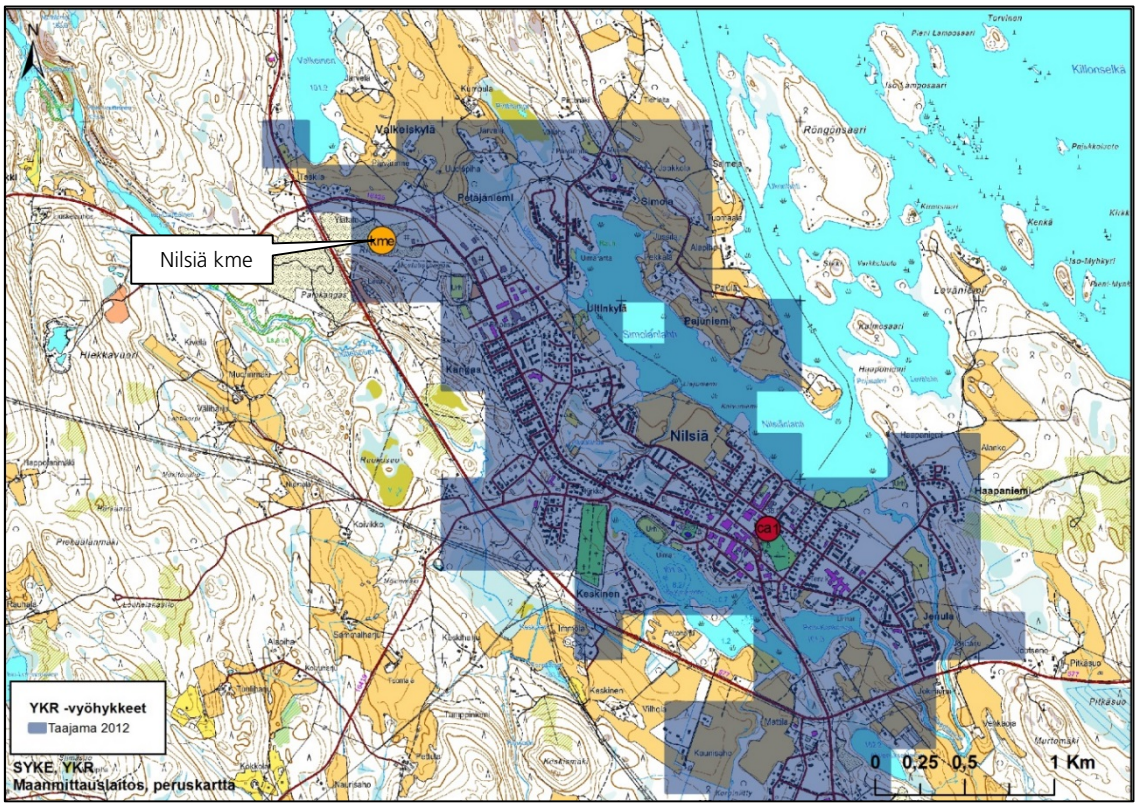
Nilsiä	**Kuopio**		2013	0	0	0	0
			Uusi	7 000	0	0	7 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**7 000**	**0**	**0**	**7 000**

Alueelle osoitetaan 7 000 k-m2 uutta liiketilaa tilaa vaativan kaupan merkinnällä.

Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa, joten kohteen toteutumisella ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Nilsiän keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

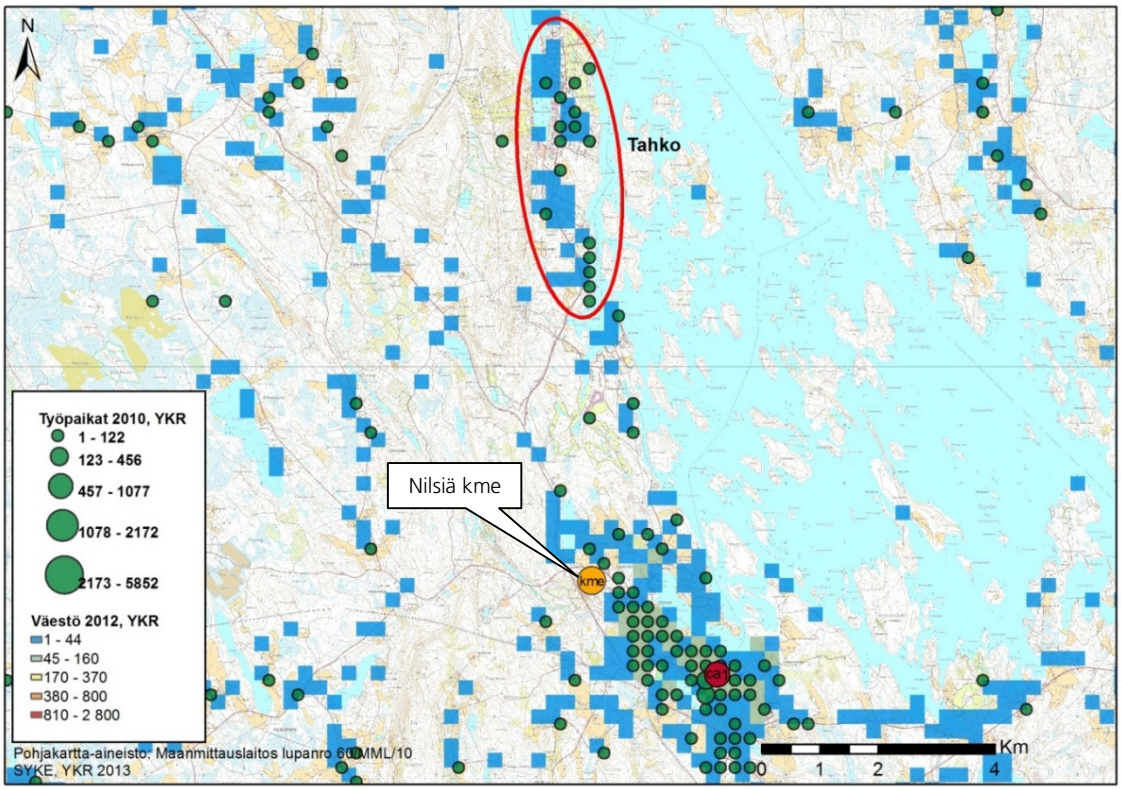
Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Nilsiän osalta käytettävissä ei ole Urban Zone-aineistoa. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston mukaan Nilsiän tilaa vaativan kaupan keskittymä sijaitsee taajamarakenteessa (kuva 33).



Kuva 33. Nilsiän taajama-alueet (Syke, YKR-aineisto 2012)

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Nilsiän tiva-kaupan alueesta asui 1460 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 3639. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 267, kuuden kilometrin säteellä 1168. Väestön ja työpaikkojen sijainti esitetään kuvassa 34.



Kuva 34. Väestön ja työpaikkojen sijainti Kuopion Nilsiässä ja Tahkolla.

Alue sijaitsee olemassa olevan yhdyskuntarakenteen läheisyydessä, liikenteellisesti hyvin saavutettavissa olevalla paikalla. Varpaisjärventietä on yhteys Tahkon matkailukeskuksen alueelle. Kaupan keskittymän toteutuminen tukisi Nilsiän keskustan ja Tahkon matkailukeskuksen yhteen kasvamista.

Johtopäätökset

Tahkon läheisyys luo kohteesta kysyntäpotentiaaliltaan hyvän alueen. Alueen toteutuminen vahvistaisi myös Tahkon kehittymistä.

Tahko 2030 kehittämisselvityksen mukaan (2012) Nilsiän majoituskapasiteetti oli vuonna 2010 noin 8.500 vuodepaikkaa, joista suurin osa on Tahkolla. Vuoden 2030 tavoite on 20 000 vuodepaikkaa. Valmisteilla olevassa Tahkon osayleiskaavassa Tahkon keskustaan ei sallita vähittäiskaupan suuryksikköjä, vaan niiden sijaintipaikka on Nilsiässä. Myös voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa ja kaupan maakuntakaavassa seudullisesti merkittävät kaupan yksiköt keskitetään Nilsiän kirkonkylän alakeskukseen ja tilaa vaativan kaupan yksikkö keskustan välittömään läheisyyteen.

Tahkon vuodepaikkatavoitteiden toteutuessa lisääntynyt kysyntä kaupan palveluille luo edellytykset tilaa vaativan kaupan palveluille. Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa. Muun erikoiskaupan toteutuminen paikallisesti merkittävänä olisi kuitenkin tärkeää ajatellen Tahkon matkailijoista koostuvaa ostovoimaa.

Suunnitellulla maankäytöllä ei ole haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, sillä alueelle voi sijoittaa pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa. Kaupan laadun vuoksi alue voi perustellusta syystä sijaita alakeskuksen alueen ulkopuolella. Suunniteltu kaupan yksikkö palvelisi myös Rautavaaran, Juankosken ja Kaavin tilaa vaativan kaupan sekä muun erikoistavarakaupan kysyntää lähempänä kuin Kuopion ja Siilinjärven vastaavat palvelut. Koillis-Savon asukkaiden asiointimatkat siten lyhenisivät.

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan vähentää kannustamalla asiakkaita kävelemään ja pyöräilemään kohteeseen. Tällöin kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä

tulee kehittää. Kulkutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Tahkolta tulevaa ostosliikennettä voidaan muuttaa henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteen suuntaan parantamalla Tahkon joukkoliikenneyhteyksiä ja kehittämällä SkiBussin liikennöintiä. Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta haasteellisin piste on Varpaisjärventien ja Nilsiäntien liittymä. Liittymän parantamiseksi on tekeillä yleissuunnitelma.

Savilahti, Kuopio



Kuva 35. Savilahden sijainti suhteessa Kuopion keskustaan.

Savilahti sijaitsee kaupunkirakenteessa noin kahden kilometrin päässä Kuopion torilta, moottoritien (vt 5) länsipuolella. Alue on nykyisellään merkittävä työpaikka- ja opiskelualue, siellä sijaitsevat mm. Itä-Suomen yliopiston kampusalue, Savonia AMK, Kuopion yliopistollinen sairaala (KYS) sekä Technopolis.

Kohteen saavutettavuus autolla ja joukkoliikenteellä on erinomainen. Kävelyn kannalta tarkasteltuna kohteen lähellä asuu alle 3 km etäisyydellä n. 25 000 asukasta ja pyöräilyn kannalta tarkasteltuna alle 5 km etäisyydellä n. 50 000 asukasta. Lisäksi alle 5 km etäisyydellä kohteesta on noin 30 000 työpaikkaa. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

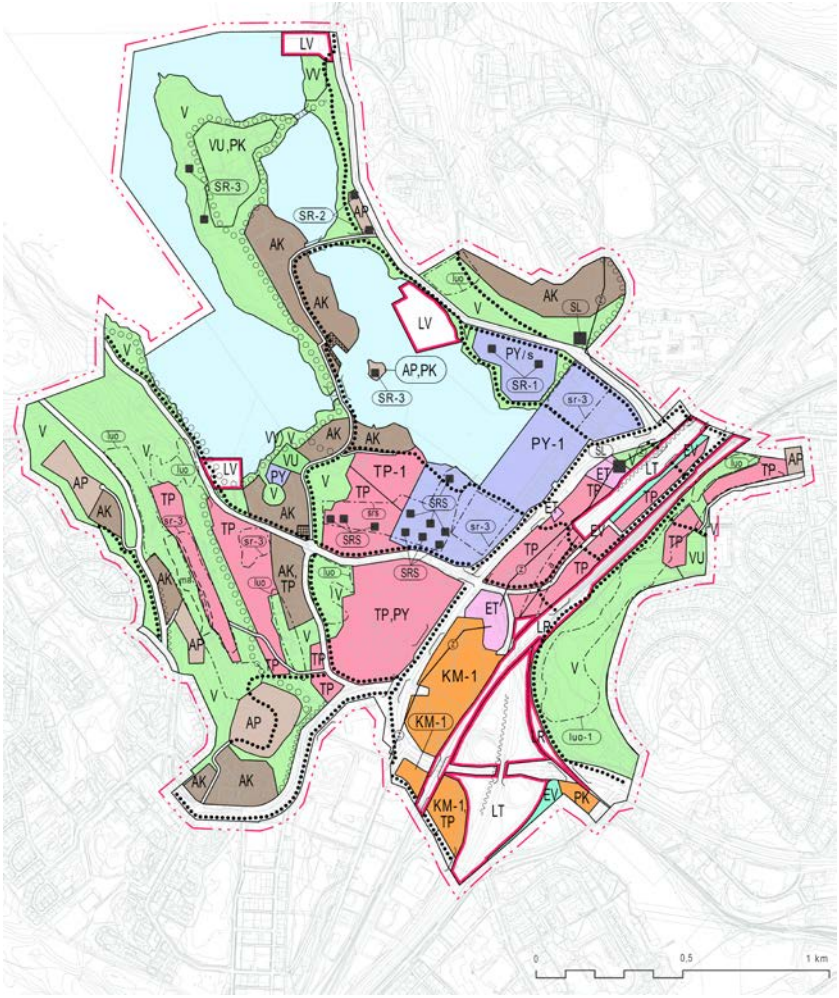
Alueesta tullaan kehittämään monipuolinen yritystoiminnan, osaamisen, asumisen ja palvelujen alue. Kampuksesta muodostetaan yli 30 000 työntekijän, opiskelijan ja asukkaan monipuolinen keskittymä. Alueelle rakennetaan asuntoja 6 000 ihmisen tarpeisiin ja Savilahden (kampuksen) yritysalueelle sijoittuu 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2020. Työpaikkoja alueella on nykyisin noin 8000 ja opiskelijoita yli 4000.

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Kuopion seudun maakuntakaavassa alue on osoitettu työpaikka-alueena. Kaupan maakuntakaavan luonnoksessa työpaikka-alue kumotaan, ja osoitetaan alue ca-v –merkinnällä kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävänä alakeskuksena. Kumottava työpaikka-alue osoitetaan kaupan maakuntakaavassa taajamatoimintojen alueena.

Kuopion keskeisen kaupunkialueen yleiskaavassa (hyväksytty vuonna 2000) Savilahden alue on toteutuneilta osiltaan osoitettu pääsääntöisesti merkinnöllä P, PY ja PK (palvelujen ja hallinnon alue, julkisten palvelujen ja hallinnon alue sekä yksityisten palvelujen ja hallinnon alue). Alueelle on valmisteilla Savilahden osayleiskaava, joka on hyväksymisvaiheessa (kuva x). Savilahden osayleiskaavassa alue on keskeisiltä osiltaan osoitettu julkisten palveluluiden ja hallinnon alueina, (jonne saa sijoittaa myös asuin-, liike- ja toimistotiloja), asuinalueina sekä työpaikka-alueina. Lisäksi kaavassa on osoitettu alueita myös vähittäiskaupan suuryksiköille. Osayleiskaavassa osoitetaan n. 450 000 k-m2 uutta rakentamista jakaantuen noin puoliksi asunto- ja työpaikkarakentamiseen (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Alue on pääosin asemakaavoitettu. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.



Kuva 36. Savilahden osayleiskaava, ehdotus 3.6.2013

Kaupan maakuntakaavaehdotuksessa alueelle osoitetaan alakeskusmerkintä ca-v enimmäismitoituksella 50 000 k-m2 seuraavasti:

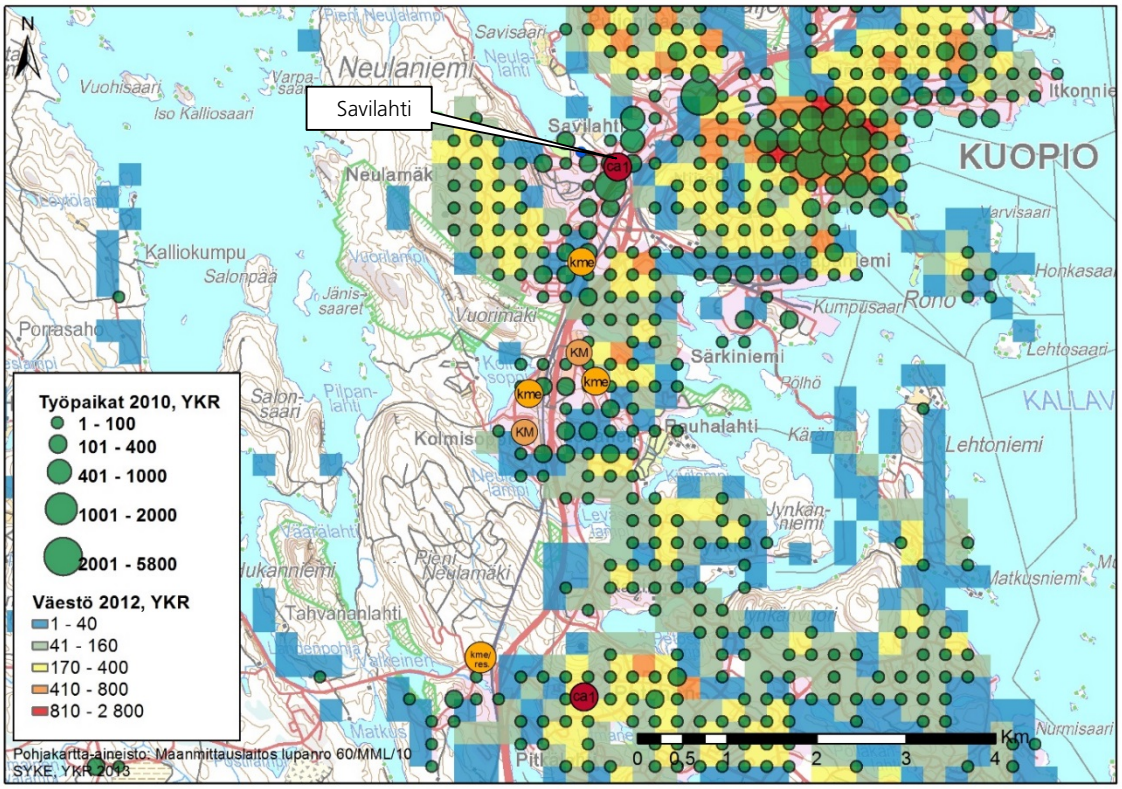
		KESKUSTA-ALUEET			
Keskus	**Keskusta-alueen merkintä kaupan maakuntakaavassa**	**Nykyinen liiketila, arvio k-m2 (myös alle 2000 k-m2 kokoiset myymälät)**	**Nykyinen liiketila, yli 2000 k-m2 kokoiset myymälät**	**Kaupan maakuntakaavassa osoitettava uusi liiketila, yli 2000 k-m2 yksiköt**	**Suositus keskusta-mitoitukseksi (nykyiset ja uudet yli 2000 k-m2 myymälät)**
Savilahti	ca-v	25000	20500	29500	50000

Alueella on olemassa olevaa kauppaa noin 25 000 k-m2, joista noin 20 500 k-m2 vähittäiskaupan suuryksiköissä. Uutta liiketilaa osoitetaan 29 500 k-m2, joihin lasketaan vain yli 2000 k-m2 vähittäiskaupan suuryksiköt. Kuntakaavoituksella voidaan kaavoittaa alle 2000 k-m2 myymälöitä alakeskuksen alueelle ilman, että niitä lasketaan mukaan maakuntakaavassa alueelle osoitettuun enimmäismitoitukseen.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone -luokittelussa Savilahti sijoittuu keskustan reunavyöhykkeelle sekä intensiiviselle joukkoliikennevyöhykkeelle (kuva 19, sivu 24).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Savilahdesta alueesta asui 19 280 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 72 239. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja voimassa olevan maakuntakaavan mukaisella työpaikka-alueella oli 2638. Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijainti esitetään kuvassa 37.



Kuva 37. Väestön ja työpaikkojen sijainti Savilahdessa sekä Kuopion keskustan läheisyydessä.

Johtopäätökset

Tulevaisuudessa alueen rooli osana Kuopion kaupunkikeskustaa tulee merkittävästi kasvamaan. Savilahden osayleiskaavaehdotuksessa (2013) alueen rakentamisen tehokkuus kasvaa nykyisestä merkittävästi. Osayleiskaavaehdotuksessa on erityisesti kiinnitetty huomiota liikenneverkon ja liikenteellisten järjestelyjen toimivuuteen, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiin ja jalankulkuympäristöön, joilla on ajoneuvoliikenteen tarvetta vähentävä vaikutus. Valtatien 5 estevaikusta on pienennetty uusilla kevyen liikenteen yhteyksillä ja moottoritien kattamisella. Työpaikkojen saavutettavuutta tullaan kehittämään joukkoliikennettä tukevilla joukkoliikenteen terminaalilla, Savilahtea ja keskustaa yhdistävällä city-kehällä ja lähiraideliikenteen mahdollistamisella.

Kauppaa koskevien aluevarausten osalta Savilahden yleiskaavaselostuksessa todetaan, että "yksityisten palvelujen merkinnällä PK osoitetaan nykytilanteen mukainen liiketontti moottoritien itäpuolella. Automarket-Prisman kortteli ja Välikköntien liiketontit on varattu olevan tilanteen mukaisesti vähittäiskaupan suuryksikön tarpeisiin merkinnällä KM. Näiden lisäksi pienempiä palveluyksiköitä, kuten kioskeja ja kivijalkayrityksiä, odotetaan sijoittuvan uusien asuntoalueiden yhteyteen kerrostalokortteleihin tai Savisaaren eteläkärkeen ja asevarikon toiminnalliseen painopisteeseen osoitettujen torialueiden / aukioiden yhteyteen."

Yleiskaavaehdotuksen kaavaselostuksessa on lisäksi arvioitu kaavan vaikutuksia kaupunkirakenteeseen ja palveluihin seuraavasti:

- *Savisaari, Asevarikko ja Marikonranta liittyvät yhtenäisinä asuinalueina kaupungin jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin. Savilahden yhteys keskustaan on vahva.*
- *Neulamäen asema elinvoimaisena, kehittyvänä lähiönä on säilynyt.*
- *Savilahden asema monipuolisena työpaikkojen, opiskelun ja asumisen aluekokonaisuutena on näkyvä ja tunnistettava.*
- *Yhteydet tulevaisuuden kasvusuuntiin on varmistettu.*
- *Keskustan ja Savilahden välialueiden toiminnallinen yhteen kuroutuminen on vahvistanut alueen vetovoimaa ja roolia kasvavana ja vireänä keskustakokonaisuutena.*

- *Neulamäen ja Puijonlaakson peruspalvelut ovat säilyneet.*
- *Alueella on uusi päiväkoti.*
- *Joukkoliikenteen palvelutaso ja saavutettavuus on hyvä.*
- *Alueelle on todennäköisesti syntynyt pieniä "kivijalkapalveluja"; kioski, päivittäistavarakauppa, parturi tms.*

Kaupan maakuntakaavassa Savilahteen osoitettava uusi liiketila 29 500 k-m2 sijoittuu vähittäiskaupan suuryksiköihin. Savilahden osayleiskaavan vaikutusten arvioinnissa on kuvattu pienten kivijalkapalveluiden syntymisestä alueelle. Näillä tarkoitetaan alle 2000 k-m2 kokoisia myymälöitä, joita ei lasketa mukaan maakuntakaavan enimmäismitoitukseen.

Teoriassa mitoitus mahdollistaisi yhden suuren, nykyisen Prisman kokoisen vähittäiskaupan suuryksikön tai useamman pienen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittumisen alueelle. Sijoittumispaikkoja vähittäiskaupan suuryksiköille ei ole useita, jos aluetta tarkastellaan nykyisen maankäyttömuotojen perusteella. Nykyisen Prisman tontin maankäyttöä voidaan tehostaa, tai mahdollisesti vähittäiskaupan suuryksiköt voivat sijoittua nykyisen Pelastuslaitoksen tilalle, mikäli Pelastuslaitokselle löytyy pitkällä tähtäimellä tarkoituksenmukaisempi sijaintipaikka. Osoittamalla alueelle riittävästi kerrosalaa, mahdollistetaan kaupan kilpailu alueella, johon tulee kohdentumaan merkittävin asutuksen, työpaikkojen ja opiskelijoiden määrän kasvu tulevina vuosina.

Kuopion nykyiselle keskustatoimintojen alueelle ei voida tilanpuutteen vuoksi sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Täten Savilahti sekä nykyisessä voimassa olevassa maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueen ulkopuolella sijaitseva Tasavallankadun varsi ovat käytännössä ainoita mahdollisia seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumispaikkoja.

Savilahti tulee jatkossa profiloitumaan keskustamaisesti rakennettuna keskittymänä. Valtion ja Kuopion kaupunkiseudun välisessä kasvusopimuksessa vuosille 2013-2015 (2013) on todettu, että Kampus 2020 kärkihankekokonaisuus on merkittävin ja laajin Kuopion ja sen vaikutusalueen kasvua ja kilpailukykyä vahvistava hanke vuoteen 2020. Vuoden 2013 tilanteessa Kampus 2020 – kärkihankkeen fyysistä ympäristöä ja rakenteita koskevien toimenpiteiden kokonaiskustannusten arvio on noin 785 M€. Alueen kaavoitus toimii keskeisenä toimintojen mahdollistajana.

Pääpaino Savilahden toiminnoissa ei tule olemaan kaupallisissa palveluissa. Alueella sijaitsee sekä sinne voi sijoittua myös vähittäiskaupan suuryksiköitä, mutta ennen kaikkea alueen käytön keskiössä ovat työpaikkojen, asuminen ja osaamisen vaatimat toiminnot. Alue pyritään rakentamaan keskustamaisesti niin, että pienten kivijalkaliikkeiden sijoittuminen alueelle on luontevaa.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014) on Savilahtea arvioitu seuraavasti:

”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 edistämisellä 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 Matkuksen kanssa, mutta ei kuitenkaan muodostune ostosmatkailun vetonaulaksi Matkuksen tapaan.

Savilahden eteläpuolella moottoritien molemmin puolin 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.”

Pieni Neulamäki



Kuva 38. Pienen Neulamäen sijainti suhteessa Petosen alakeskukseen.

Pieni Neulamäki sijaitsee noin kahdeksan kilometrin päässä keskustasta. Alue on vuoteen 2009 asti ollut Puolustusvoimien hallinnassa olevaa, lähes rakentamatonta metsäaluetta. Pienen Neulamäen sijainti moottoritien ja Karttulantien sekä suurten kauppakeskittymien ja kasvavien yritysalueiden vaikutusalueella on johtanut kiinnostukseen laajentaa taajamatoimintoja alueelle. (Pienen Neulamäen osayleiskaava, luonnos 30.9.2013).

Alue sijaitsee Matkuksen logistiikkakeskuksen vieressä ja sen saavutettavuus on hyvä. Kohde on saavutettavissa valtatien 5 kautta henkilöautolla erinomaisesti ja joukkoliikenteellä tarjonta on yhdistettävissä Matkuksen keskuksen tarjontaan. Alueelle on myös kevyen liikenteen yhteydet.

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa alue on osoitettu taajamatoimintojen alueena. Lisäksi alueelle ulottuu vähittäiskaupan kehittämisvyöhyke -merkintä. Ympäristöministeriön 15.1.2014 vahvistamassa Pohjois-Savon tuulivoimamaakuntakaavassa Pienen Neulamäen alue on osoitettu tuulivoimakäyttöön alueen erityisominaisuutta osoittavalla merkinnällä tv.

Voimassa olevassa yleiskaavassa alue on osoitettu erityisalueena. Alueelle laaditaan parhaillaan oikeusvaikutteista Pienen Neulamäen osayleiskaavaa, jossa selvitetään alueen soveltuvuutta eteläpuolen osalta elinkeinotoiminnan lähivuosien tarpeisiin ja pohjoisosien varaamista elinkeinotoiminnan tarpeisiin pidemmälläkin aikatähtäimellä (Pienen Neulamäen osayleiskaava, luonnos 30.9.2013). Kaavassa tutkitaan mm. tuulivoimarakentamisen sijoittamisen mahdollisuutta alueen keskelle. Osayleiskaava on ehdotusvaiheessa. Osayleiskaavan luonnoksessa suunnittelualueen eteläosa osoitettiin merkinnällä KM. Kaavaehdotukseen merkintätapa todennäköisesti tarkentuu.

Alueella on voimassa olevia asemakaavoja. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa Pieneen Neulamäkeen on osoitettu tilaa vaativan kaupan suuryksikön reservialue merkinnällä kme/res seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Pieni Neulamäki	**Kuopio**		2013	0	0	0	0
			Uusi	20 000	0	0	20 000
		kme/res.	**Enimmäismitoitus**	**20 000**	**0**	**0**	**20 000**

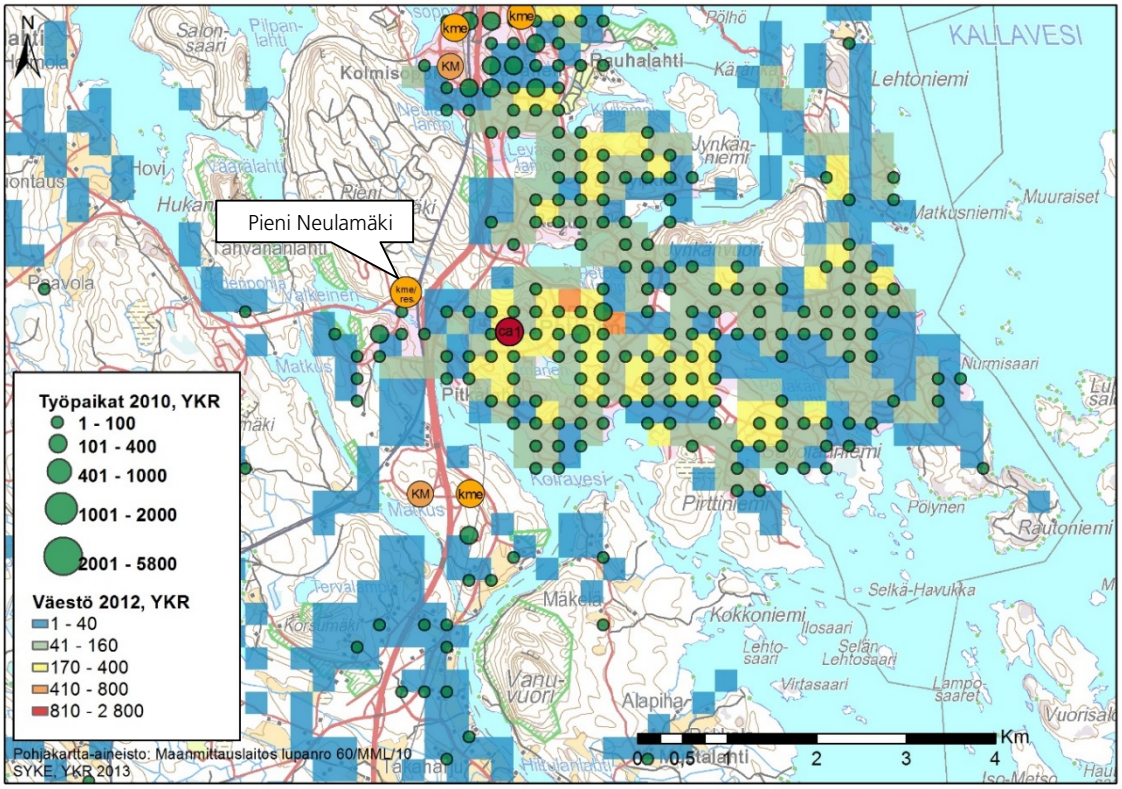
Merkinnällä ei osoiteta alueelle varsinaista kaupan kerrosalaa. Merkinnällä kuitenkin mahdollistetaan seudullisesti merkittävän tilaa vaativan kaupan sijoittuminen Pienen Neulamäen yrityspuistoon tulevaisuudessa. Alue voidaan ottaa käyttöön muiden seudullisesti merkittävien kaupan sijaintipaikkojen täytyttyä.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Reservialueen osalta ei laadita varsinaista yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten arviointia, sillä sen käyttöönotto ajoittuu muiden seudullisten kaupan sijaintipaikkojen toteutumisen jälkeiseen aikaan. Aluetta ei ole tarkasteltu myöskään Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnissa (2014).

Urban Zone -luokittelussa Pieni Neulamäki sijoittuu autovyöhykkeelle (kuva 19 sivulla 24).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Pienestä Neulamäestä asui 4 976 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 37 402. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä oli 912, kuuden kilometrin säteellä 12 593. Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijainti esitetään kuvassa 39.

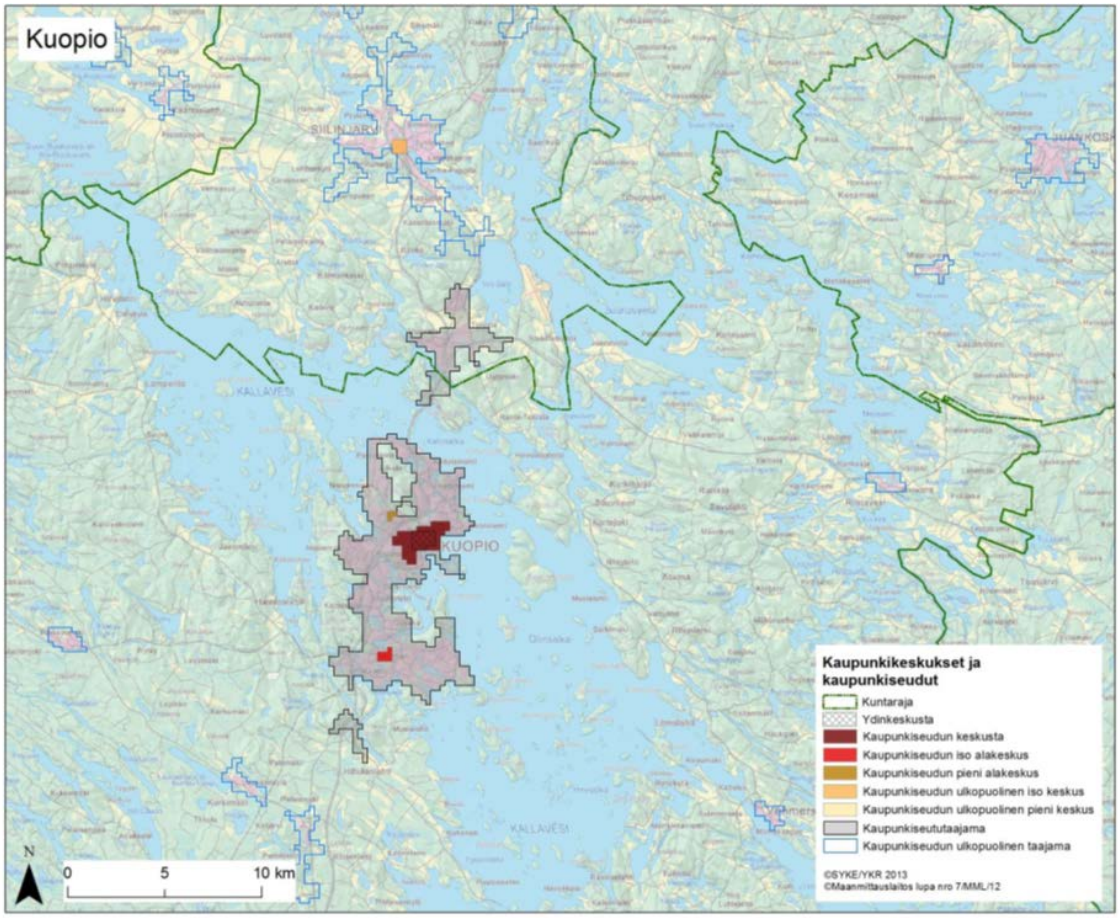


Kuva 39. Väestön ja työpaikkojen sijainti Pienen Neulamäen läheisyydessä.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan reservialueen mahdolliseen käyttöönottoon ja sen liikennevaikutuksiin vaikuttaa ratkaisevasti se, kuinka 6000 työpaikan Pienen Neulamäen työpaikka- ja yritysalue kehittyy, eikä kohteen vaikutuksia ole mielekästä tutkia irrallaan näistä kahdesta merkittävästä tekijästä.

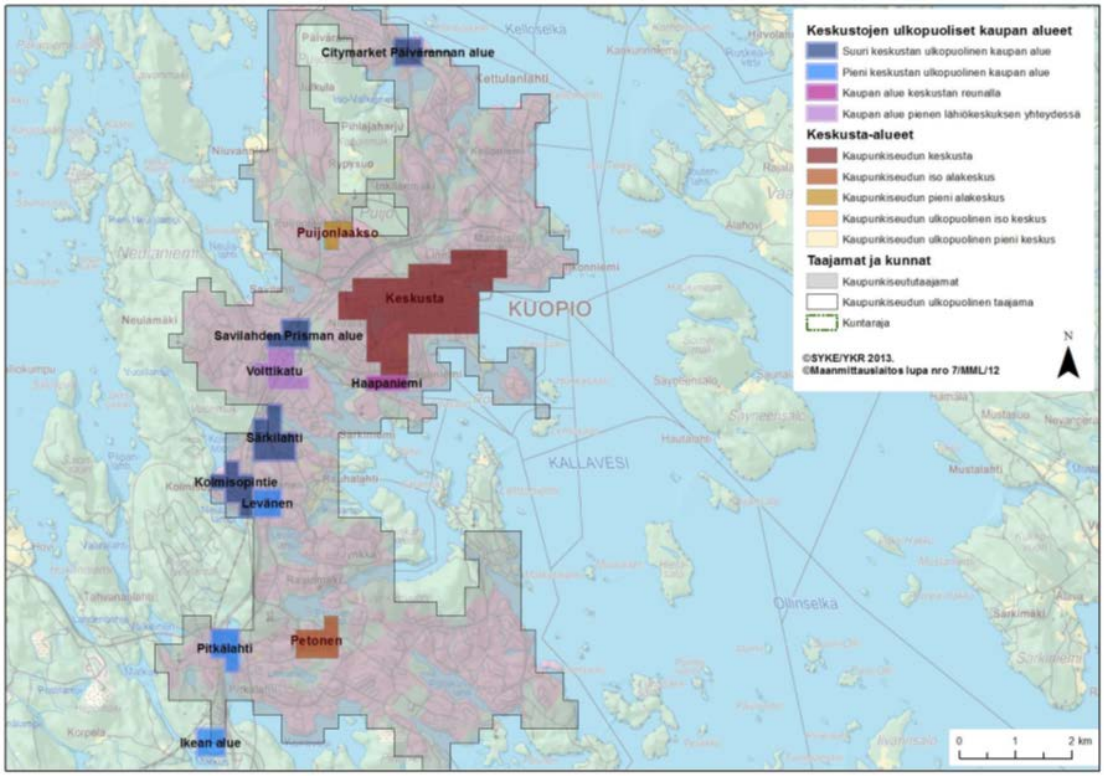
Yhteisvaikutukset, Kuopio

Kuopion yhdyskuntarakenteen kehittymistä on määritellyt pitkälti se, että Kuopio sijaitsee niemellä. Luontaisia kasvusuuntia taajamatoiminnoille on keskustan läheisyydessä ympäröivästä vesistöistä johtuen niukalti. Näin ollen yhdyskuntarakenne on muotoutunut Viitostien ympärille nauhamaiseksi rakenteeksi (kuva 40).



Kuva 40. Keskusta-alueet Kuopiossa ja lähialueilla (lähde: Syke / Kaupan tietopankki)

Asumisen ja siten myös kaupan alueiden sijoittumiselle Kuopion pitkänomainen nauhamainen rakenne asettaa omat haasteensa. Asuinalueet ja siten myös kaupan alueet sijaitsevat osin etäällä keskustatoimintojen alueesta, ja palvelukeskittymiä on rakenteen vuoksi muodostunut useita (kuva 41).



Kuva 41. Kuopion keskusta-alueet ja keskustan ulkopuoliset kaupan alueet (lähde: Syke / Kaupan tietopankki)

Kuopiossa on myös erittäin tiivis yhdyskuntarakenne. Asukastiheys Kuopiossa on lähes vastaava kuin pääkaupunkiseudun kunnissa (taulukko 1). Kuopion luonnonmaantieteestä johtuva ja myös yhdyskuntarakenteessa näkyvä tiiviys ja monikeskuksisuus näkyy vertailtaessa eri kaupunkien keskusta- ja kaupan alueiden sijaintia Suomen ympäristökeskuksen tuottaman aineiston perusteella.

	väestö	maapinta-ala (km²)	as./km²	työpaikat (v. 2010)
Kuopio	84 902	46,9	1 811	37 796
Jyväskylä	119 099	100,8	1 181	51 997
Helsinki/Espoo/Vantaa	1 193 187	641,9	1 859	595 984
Tampere	321 481	267,1	1 204	137 208
Oulu	191 325	194,6	983	77 754

Taulukko 1. Asukastiheys yhtenäisillä taajama-alueilla (lähde: YKR-taajama-aineisto 2013)

Volttikatu ja Leväsentie muodostavat yhdessä tilaa vaativan kaupan keskittymän pitkällä tähtäimellä. Alue tulee myös kiinnittymään Savilahden alueen yhteyteen. Tällä hetkellä Savilahden eteläpuolella Volttikadulla ja Leväsentiellä sijaitsee erikoiskaupan palveluja, 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.

Savilahden merkitys tulee kasvamaan erityisesti päivittäistavarakaupassa monin tavoin kasvavan alueen keskustana.

Kuopion keskustan merkitys erikoistavarakaupan keskittymänä tulee säilymään, sillä muuta erikoiskauppaa on osoitettu keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle hyvin niukasti. Valtaosa muun erikoiskaupan myynnistä tulee olemaan tilaa vaativan erikoiskaupan toimialaan liittyvien oheistuottei-

den myyntiä, jonka merkitys keskustan vetovoimaisuuden kannalta ei ole yhtä merkittävä kuin esimerkiksi muotikaupan merkitys. Oheistuotteiden liikennesuoritteet ovat myös pienemmät kuin esimerkiksi muotikaupan aiheuttamat liikennesuoritteet. Päivittäistavarakauppaa on Kuopiossa osoitettu ainoastaan Päivärannan hypermarketalueelle 5000 k-m2.

Matkuksen muun erikoistavarakaupan määrä on asettanut Kuopion keskustan uuteen kilpailutilanteeseen, mutta Kuopion toriremontin valmistuttua tilanne tulee todennäköisesti vakiintumaan myös keskustan vetovoimaisuuden osalta.

SUONENJOKI



Kuva 42. Suonenjoen tilaa vievän kaupan kohteen sijainti suhteessa Suonenjoen keskustaan.

Suonenjoen tilaa vaativan kaupan suuryksikkö sijaitsee keskustan pohjoispuolella, noin kahden kilometrin päässä keskustasta. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan kevyen liikenteen yhteydet ovat hyvät sekä pohjoisesta että etelästä. Alueelle on kävely- ja pyöräilymahdollisuudet. Kohteen sijainti lähes maantien 545 varrella ja kilometrin päässä valtatien 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. Kuten muissakin pienissä kunnissa, ovat toimivan joukkoliikenteen järjestämisedellytykset haastavat vähäisen asukastiheyden vuoksi. Joukkoliikenteellä alueen saavutettavuus on siten heikohko.

Kaavoitustilanne

Alue on osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymänä kme-merkinnällä. Enimmäismitoitusta ei ole osoitettu.

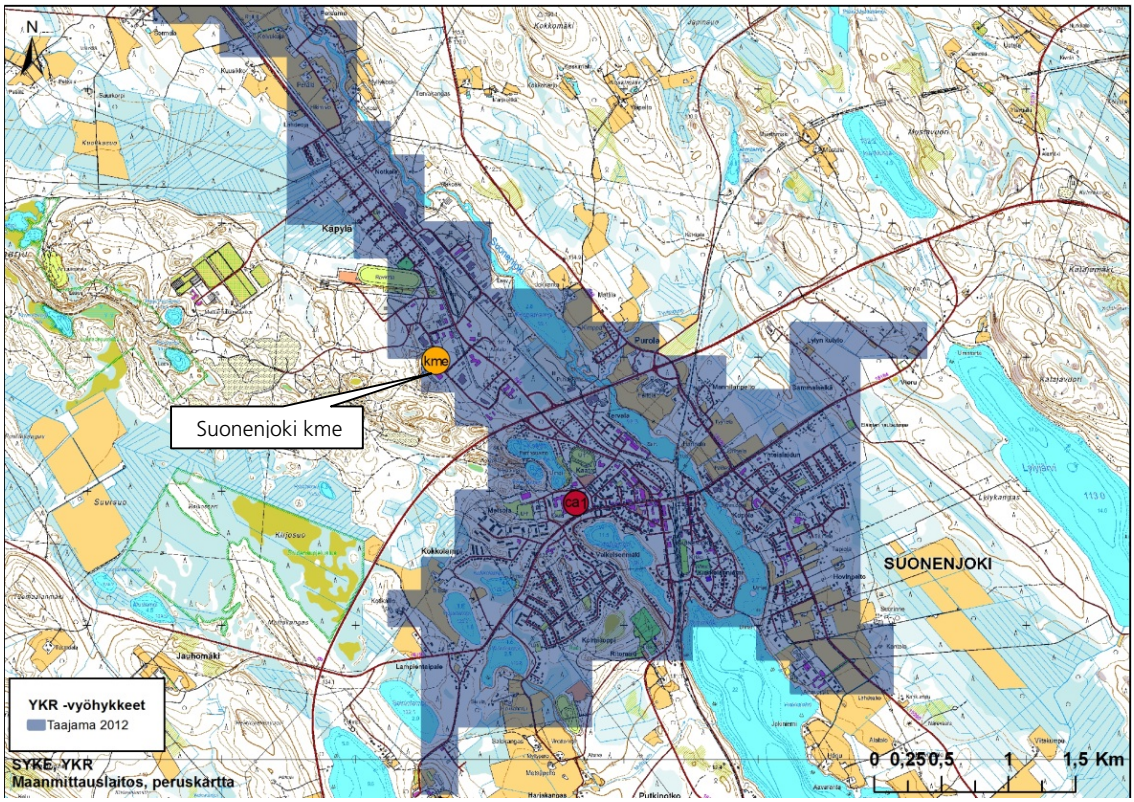
Voimassa olevassa oikeusvaikutteisessa taajama-alueiden osayleiskaavassa (2010) alue on osoitettu merkinnällä T (teollisuus- ja varastoalue) ja KL (liikerakennusten alue). Myös hyväksytyissä asemakaavoissa korttelit on osoitettu teollisuus- ja varastoalueiksi sekä liikerakennusten alueiksi. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Suonenjoki	**Suonenjoki**		2013	2 600	0	0	2 600
			Uusi	7 000	0	0	7 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**9 600**	**0**	**0**	**9 600**

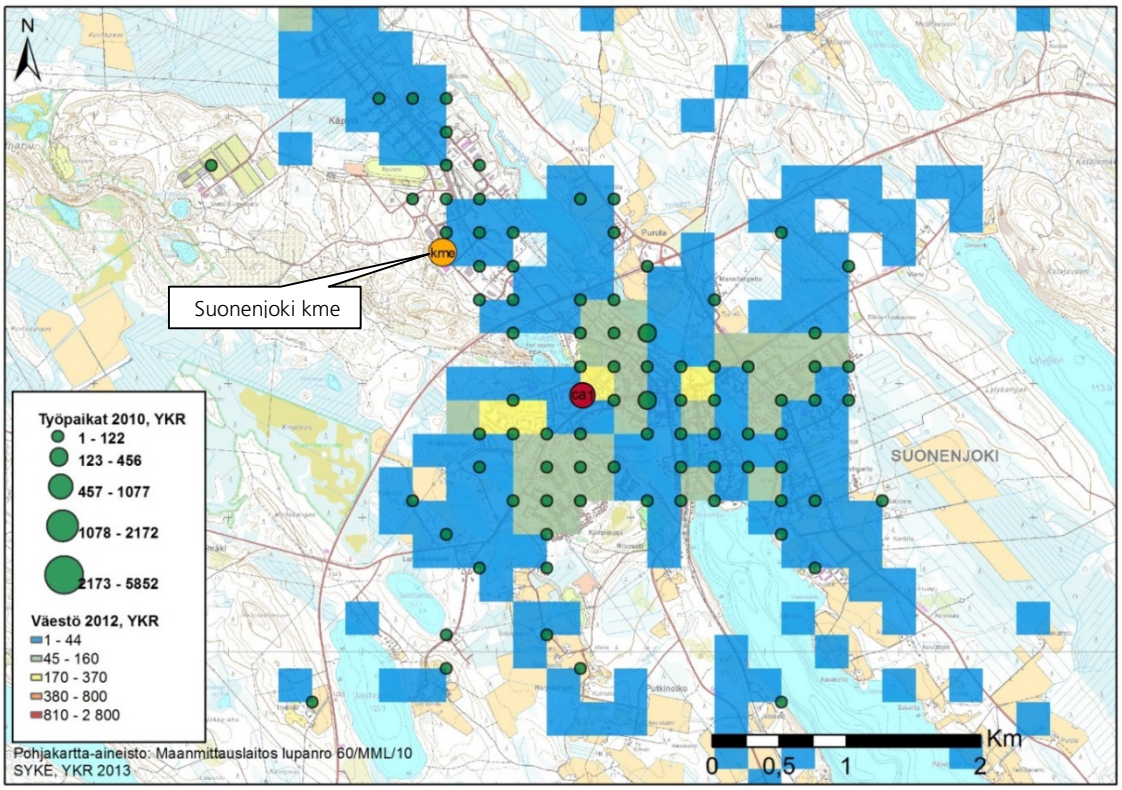
Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Suonenjoen osalta käytettävissä ei ole Urban Zone-aineistoa. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston mukaan Suonenjoen tilaa vaativan kaupan keskittymä sijaitsee taajamarakenteessa (kuva 43).



Kuva 43. Suonenjoen taajama-alueet (Syke, YKR-aineisto 2012)

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Suonenjoen tilaa vaativan kaupan alueesta asui 2 402 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 5 774. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 1 402, kuuden kilometrin säteellä 2 238. Alue sijaitsee olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa, työpaikkojen äärellä (kuva 44).



Kuva 44. Väestön ja työpaikkojen sijainti Suonenjoella.

Johtopäätökset

Suonenjoen tilaa vaativan kaupan alue on osa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Alueelle sijoittuva kauppa on laadultaan tilaa vaativaa kauppaa, joten se voi MRL:n mukaisesti perustellusta syystä sijaita myös keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävänä muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa, joten sillä ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Suonenjoen keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Kaupan alue täydentää Suonenjoella jo olevaa tiva-kauppaa ja vähentää tarvetta ostosmatkoihin Suonenjoelta muihin keskuksiin kuten Kuopioon, Pieksämäelle tai Varkauteen, jolloin liikennesuoritteet vähenevät (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014). Suunniteltu maankäyttö edistää siten sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset.

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan vähentää kannustamalla asiakkaita kävelemään ja pyöräilemään kohteeseen. Tällöin kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Kulkutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Myös hyvät kulkuyhteydet lähialueen muiden tiva-kauppojen välillä kannustavat liikkumaan jalan tai pyörällä.

LEPPÄVIRTA

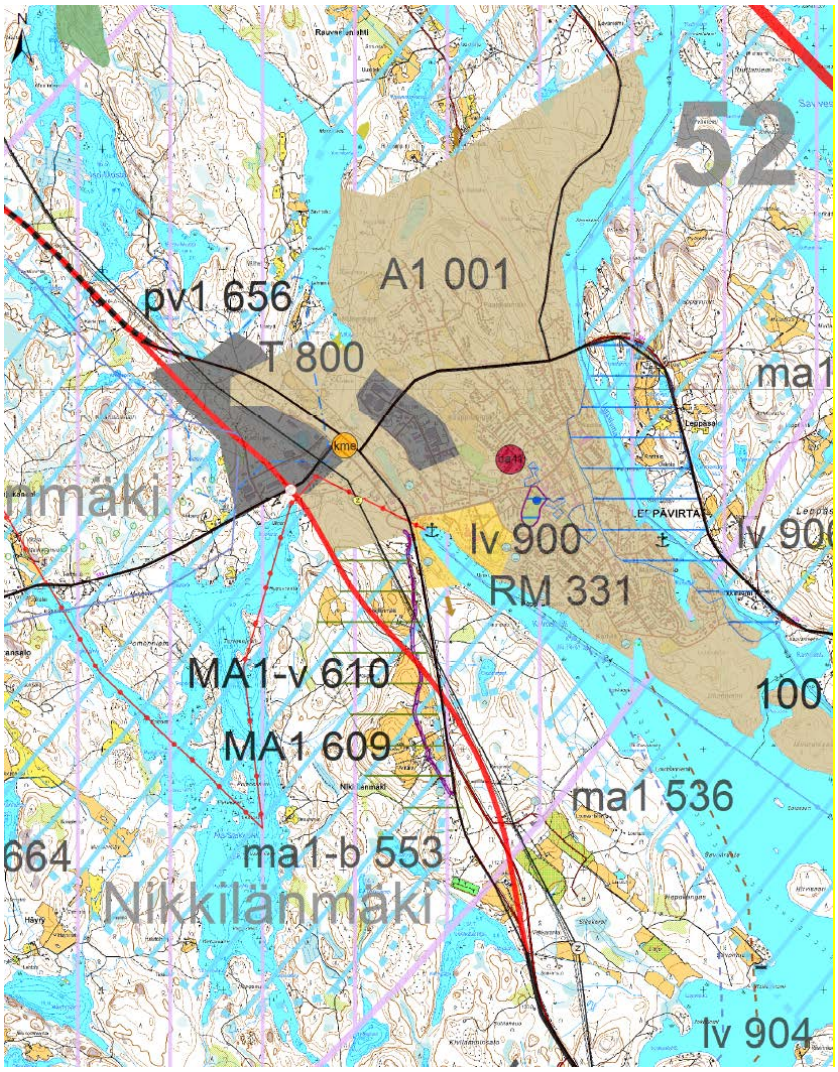


Kuva 45. Leppävirran tilaa vaativan kaupan sijainti suhteessa Leppävirran keskustaan

Leppävirran tilaa vaativan kaupan suuryksikkö sijaitsee 5-tien varrella, noin 2 kilometrin etäisyydellä Leppävirran keskustasta (kuva 45). Alueella sijaitsee liikenneasema. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan alueelle on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Kevyen liikenteen väylät risteävät valtatien eritasossa. Leppävirralla liikennöi joukkoliikenteen paikallis- ja kaukoliikennettä sekä palveluliikennettä.

Kaavoitustilanne

Alue on osoitettu voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymänä kme-merkinnällä. Enimmäismitoitusta ei ole osoitettu. Pohjois-Savon maakuntakaavassa on Leppävirran ja nykyisen 5-tien länsipuolelle osoitettu 6,6 km pitkä ohitustievaraus (kuva 46). Jos ohitustievaraus toteutuu, sijaitsee Leppävirran tilaa vaativan kaupan yksikkö työpaikka- ja asuinalueiden vaihettumisvyöhykkeellä yhdyskuntarakenteen keskellä.



Kuva 46. Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä, Leppävirta. Kuvassa ohitustielinjaus on esitetty punaisella värillä.

Leppävirralla on valmisteilla Leppävirran taajaman ja sen ympäristön osayleiskaava, joka on ehdotusvaiheessa. Osayleiskaavaehdotuksessa alue on osoitettu työpaikka-alueena.

Alueelle on laadittu myös kunnanvaltuuston hyväksymä Tervonlammen asemakaava. Asemakaavassa alueelle on sijoitettu KM-kortteli, jolle voi sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Asemakaavan mukaan alueelle saa sijoittaa enintään 2000 k-m2 päivittäistavarakaupan myymälätiloja. Vähittäiskaupan suuryksikön toteutumiseen kyseisellä tontilla liittyy kuitenkin epävarmuustekijöitä, mikäli valtatien 5 linjaukseen ja liittymäjärjestelyihin on tulossa muutoksia. Maakuntakaava on kuitenkin yleispiirteinen kaava, joten maakuntakaavassa osoitetun kaupan merkinnän sijainti täsmentyy yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

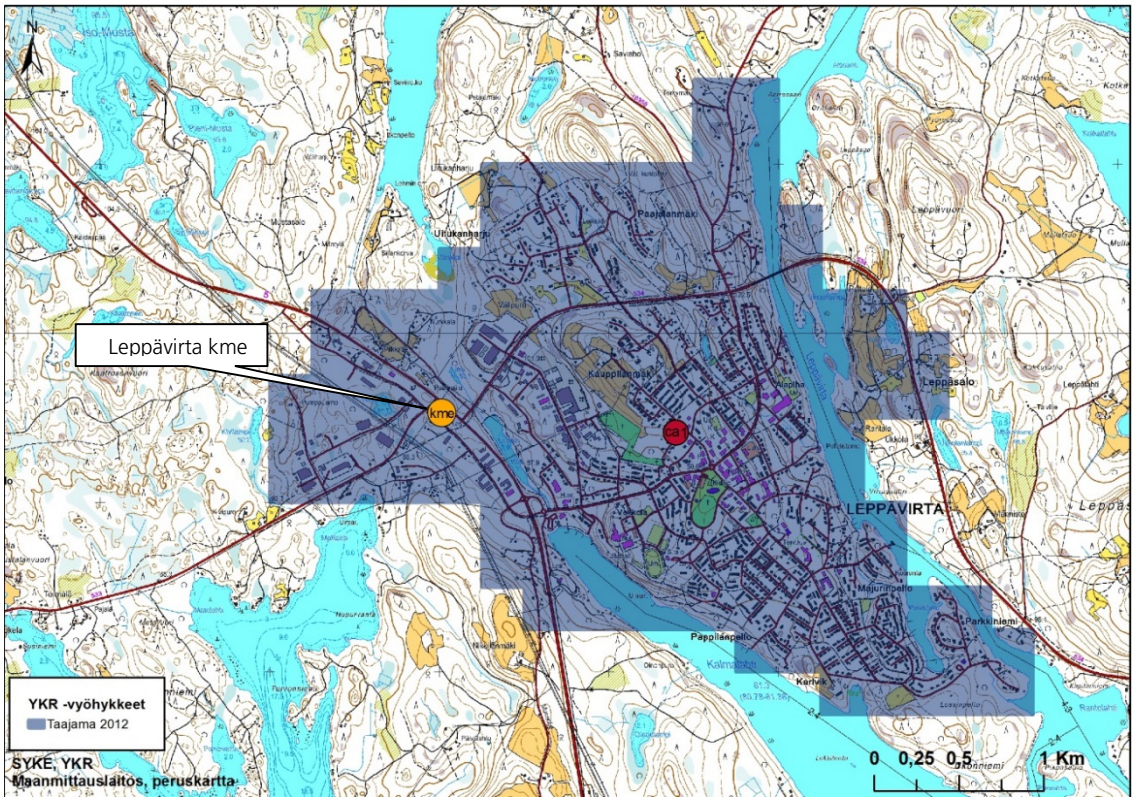
Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö tai myymäläkeskittymä (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Leppävirta	**Leppävirta**		2013	0	0	0	0
			Uusi	7 000	0	0	7 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**7 000**	**0**	**0**	**7 000**

Alueelle osoitetaan 7 000 k-m2 uutta liiketilaa tilaa vaativana kauppana.

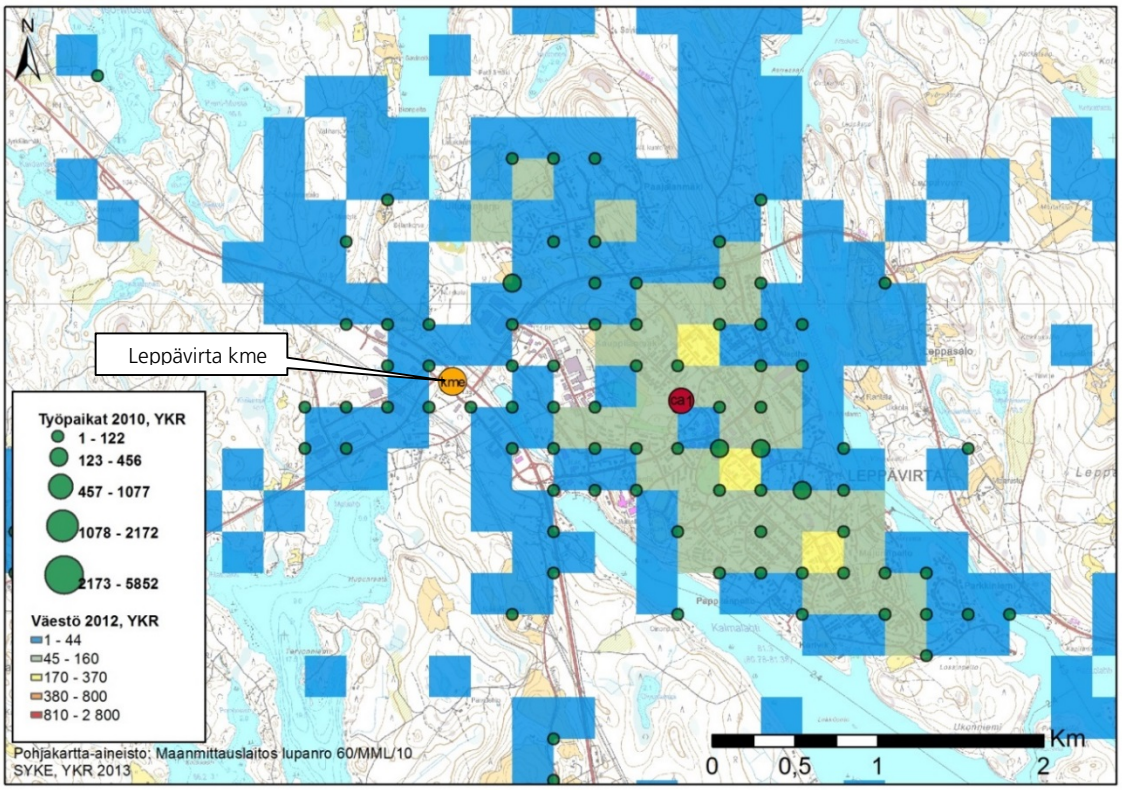
Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Leppävirran osalta käytettävissä ei ole Urban Zone-aineistoa. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän aineiston mukaan Leppävirran kme-alue sijaitsee taajamarakenteessa (kuva 47).



Kuva 47. Leppävirran taajama-alueet (Syke, YKR-aineisto 2012)

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä Leppävirran tiva-kaupan alueesta asui 730 asukasta, kuuden kilometrin säteellä asukkaita oli 5268. Vuoden 2010 tilaston mukaan työpaikkoja kahden kilometrin säteellä alueesta oli 1538, kuuden kilometrin säteellä 2046. Kuvassa 48 esitetään asutuksen ja työpaikkojen alueellinen sijainti.



Kuva 48. Väestön ja työpaikkojen sijainti Leppävirralla.

Johtopäätökset

Suunniteltu vähittäiskaupan suuryksikkö saa ostovoimaa alueella asuvan väestön lisäksi kauttakulkuliikenteen kautta tulevista asiakkaista. Samalla se parantaa palveluntarjontaa lähialueiden asukkaille. Leppävirran keskustatoimintojen alueella on useita kaupan hankkeita toteutumassa tai vireillä yhteensä 9500k-m2. Keskustan kaupalliset palvelut kasvavat lähitulevaisuudessa voimakkaasti, joten keskustan ulkopuolinen kaupan kohteen ei voida katsoa heikentävän keskustan vetovoimaisuutta.

Hankkeen myötä tapahtuva Leppävirran kaupan monipuolistuminen vähentää tarvetta käydä ostoksilla Kuopiossa ja Varkaudessa, jolloin ostosmatkojen liikennesuorite kokonaisuudessaan vähenee (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014). Suunniteltu maankäyttö edistää siten sellaisen palveluverkon kehittymistä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset.

Alue sijaitsee nykyisen yhdyskuntarakenteen yhteydessä. Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävänä muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa, joten sillä ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Leppävirran keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan vähentää kannustamalla asiakkaita kävelemään ja pyöräilemään kohteeseen. Tällöin kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä tulee kehittää. Kulkutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. Valtatien 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 keskustaajaman kohdalla parantaisi liikenneympäristöä selvästi.

VARKAUS



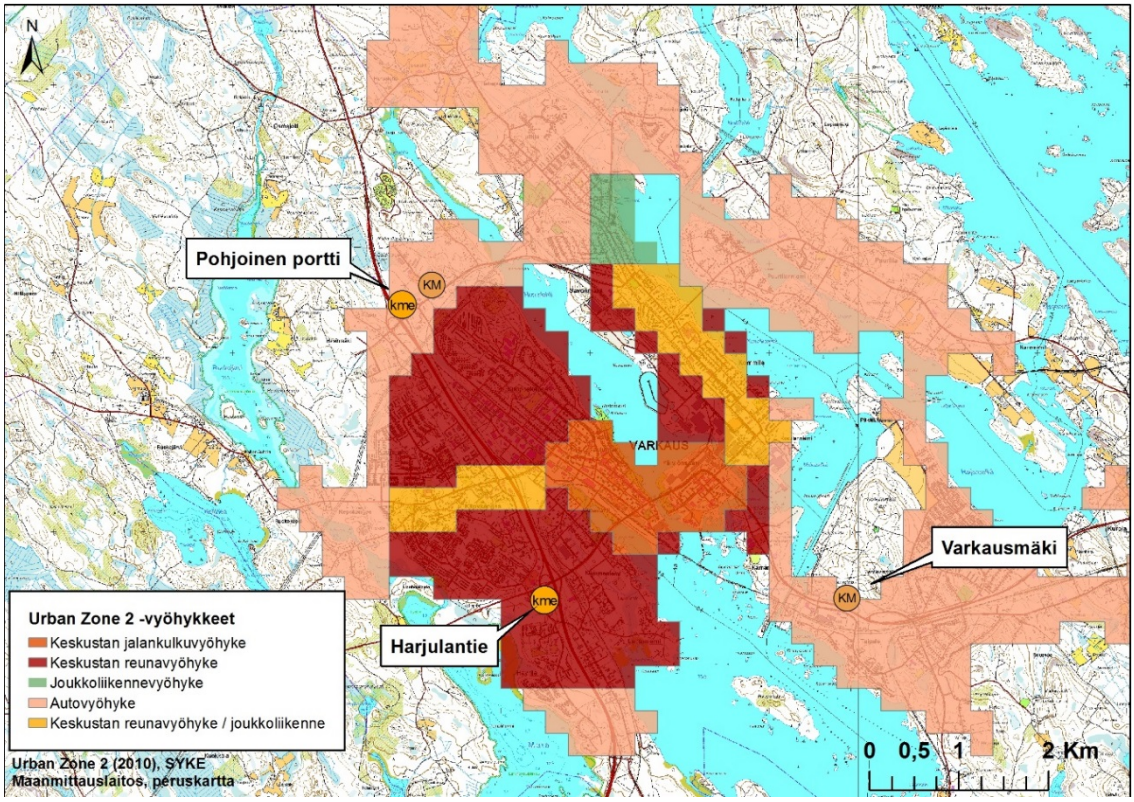
Kuva 49. Keskustan ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden sijoittuminen suhteessa Varkauden keskustaan.

Varkaudessa kaupan maakuntakaavassa on osoitettu keskustatoimintojen alueen lisäksi keskustan ulkopuolisia kaupan alueita Pohjoiseen porttiin, Harjulantielle sekä Varkausmäkeen.

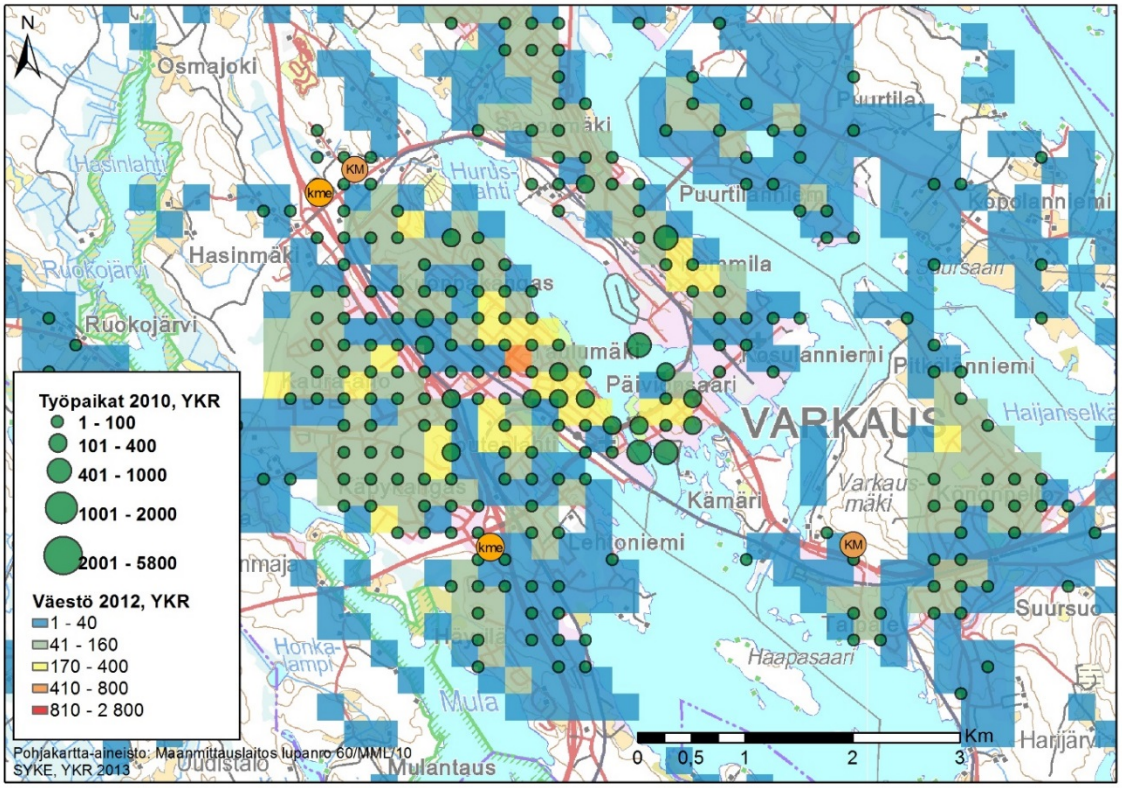
Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa Pohjoinen portti ja Harjulantien autokauppakeskittymä ovat osa vähittäiskaupan kehittämisvyöhykettä. Vähittäiskaupan kehittämisvyöhykkeelle on Pohjois-Savon maakuntakaavassa osoitettu enimmäismitoitus, jonka mukaan alueella saa sijaita seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä enintään 20 000 k-m2. Enimmäismitoituksessa ei huomioida tilaa vaativaa kauppaa, koska kaupan lainsäädäntö ei sitä edellyttänyt. Varkausmäki on toteutumaton alue, joka on myös maakuntakaavoituksen näkökulmasta uusi alue.

Urban Zone –aineiston (2010) mukaan Harjulantien autokauppakeskittymä sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä. Pohjoinen portti ja Varkausmäki sijaitsevat autovyöhykkeellä (kuva 50).

Väestön ja työpaikkojen alueellinen sijoittuminen esitetään kuvassa 51.



Kuva 50. Varkauden kaupan alueiden sijoittuminen Urban Zone -aineiston mukaisille vyöhykkeille.



Kuva 51. Väestön ja työpaikkojen sijainti Varkaudessa.

Pohjoinen portti



Kuva 52. Pohjoisen portin sijainti suhteessa Varkauden keskustaan.

Pohjoinen portti sijaitsee noin kolmen kilometrin etäisyydellä Varkauden keskustasta. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan alue on hyvin saavutettavissa autolla sekä paikallisesti että ohikulkijoiden kannalta. Kohde profiloituneekin pitkälti autolla tapahtuvaan asiointiin, sillä jo nykyisin alueella on autoilijoille suunnattuja palveluja. Sijaitessaan taajaman reunalla jalankulkuetäisyydellä asuu vain vähän ihmisiä, pyöräilyetäisyydellä huomattavasti enemmän. Paikallisliikenne ei nykyisin ulotu alueelle, mutta joistakin kaupunginosista joukkoliikennettä on mahdollista käyttää alueelle suuntautuviin työmatkoihin. Kohteen käyttäminen on mahdollista myös joukkoliikenteen kaukoliikenteeseen tukeutuen. Alueella sijaitsee olemassa olevaa kauppaa noin 7000 k-m2

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa Pohjoisen portin alue sisältyy vähittäiskaupan kehittämisvyöhykkeeseen. Vähittäiskaupan kehittämisvyöhyke -merkintä kumoutuu kaupan maakuntakaavan vahvistamisen yhteydessä vain, jos Pohjoista Porttia ja Harjulantietä koskevat kaupan merkinnät vahvistetaan.

Ehdotusvaiheessa olevassa Varkauden strategisessa yleiskaavassa Pohjoisen portin alue on osoitettu uusina tai kehitettävinä palvelujen ja työpaikkojen alueina, joille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Hyväksytyssä asemakaavassa korttelit on osoitettu merkinnöillä K, KT, KTY ja KLH. Asemakaavat mahdollistaisivat noin 80 000 k-m2 uuden kaupan liiketilan rakentamisen. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

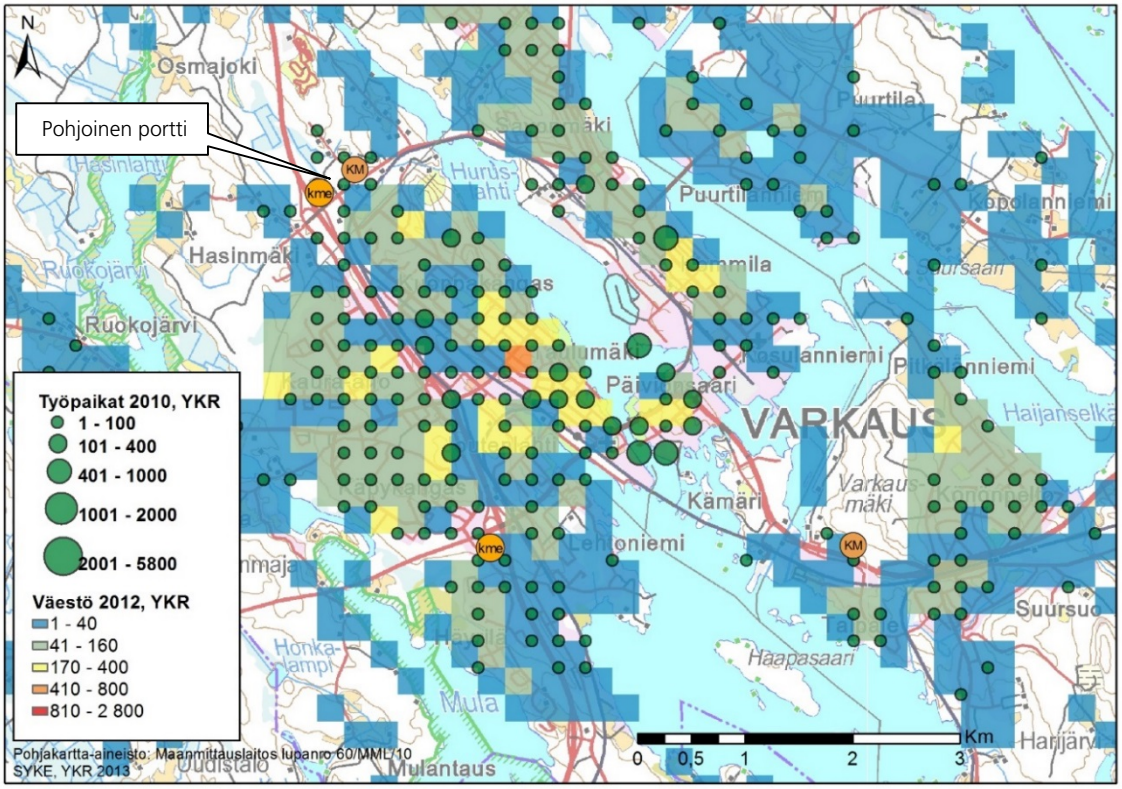
Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) sekä vähittäiskaupan suuryksikkö (KM) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Pohjoinen portti	**Varkaus**		2013	3 000	0	0	3 000
			Uusi	18 000	0	0	18 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**21 000**	**0**	**0**	**21 000**
			2013	4 000	500	3500	0
			Uusi	7 000	2 000	5 000	0
		KM	**Enimmäismitoitus**	**11 000**	**2 500**	**8 500**	**0**
			Pohjoinen portti yhteensä	**32 000**	**2 500**	**8 500**	**21 000**

Osoittamalla erilliset merkinnät pyritään siihen, että merkintä vastaa sitä kaupan laatua, jota merkinnällä on tarkoitus mahdollistaa. Kaupan maakuntakaavassa Pohjoiseen porttiin osoitettavan uuden liiketilan määrä on kokonaisuudessaan 25 000 k-m2, josta 18 000 k-m2 on tilaa vaativaa kauppaa, 5000 k-m2 muuta erikoiskauppaa ja 2000 k-m2 päivittäistavarakauppaa.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- aineiston mukaan alue sijaitsee autovyöhykkeellä (kuva 50, sivu 64). Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) Pohjoisen portin läheisyydessä asui vuonna 2012 kahden kilometrin säteellä 3353 henkilöä. Kuuden kilometrin säteellä Pohjoisen portista asui 17821 asukasta. YKR-analyysin mukaan (liite 1) kahden kilometrin etäisyydellä Pohjoisen portin alueesta vuonna 2010 oli 1363 työpaikkaa. Kuuden kilometrin säteellä työpaikkoja sijaitsi samana ajankohtana 7830. Alueen läheisyydessä sijaitseva väestö ja työpaikat esitetään kuvassa 53.



Kuva 53. Väestön ja työpaikkojen sijainti Pohjoisen portin lähistöllä.

Johtopäätökset

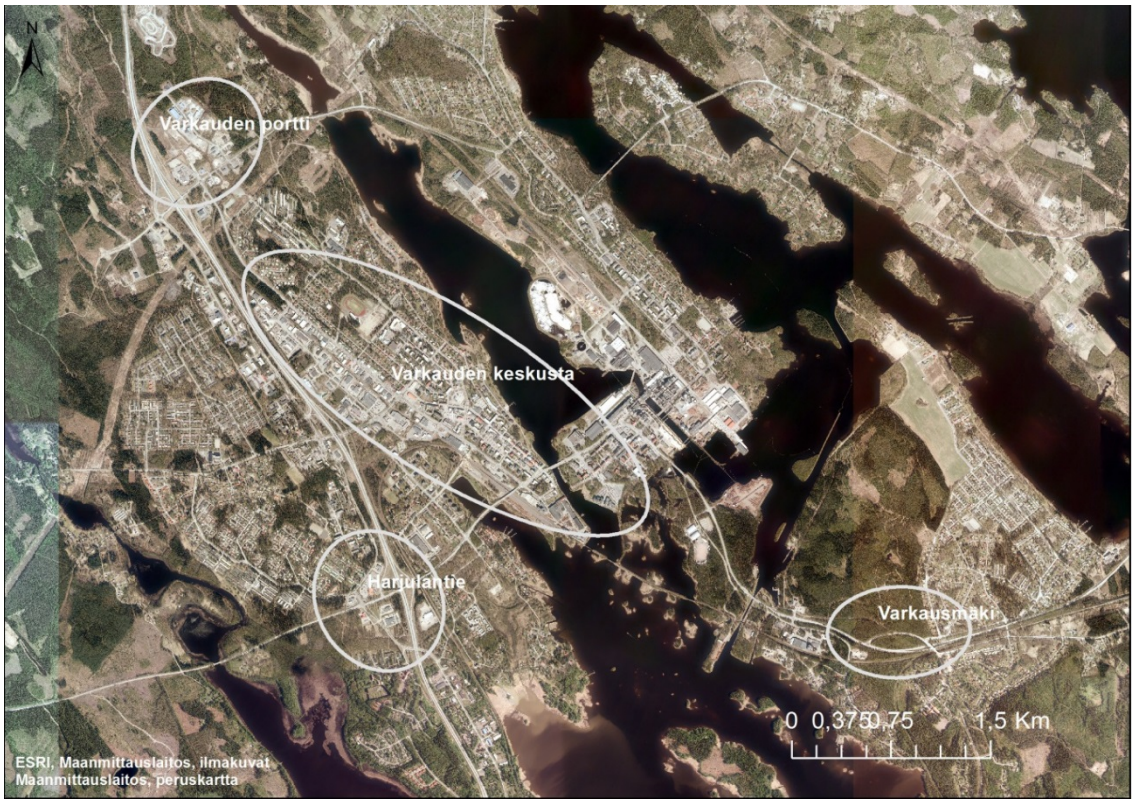
Kohde täydentää ja monipuolistaa nykyisen Pohjoisen portin palveluja ja erityisesti parantaa päivittäistavarakaupan asiointimahdollisuuksia Varkauden pohjoisosissa. Myös muun erikoiskaupan verkko tihenee jonkin verran. Alueelle osoitettu tilaa vaativan kaupan osuus voi parhaimmillaan vähentää tarvetta asioida esim. Kuopiossa, mikäli Varkauden tarjonta kehittyy riittävän hyväksi. Ohikulkuliikenteen määrä valtatiellä 5 on merkittävä ja kohteen arvioidaan saavuttavan runsaan neljännek-

sen myynnistään nykyisen ohikulkuliikenteen ostovoimasta. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Pohjoista porttia on tarkoitus kehittää pääsääntöisesti tilaa vaativan kaupan alueena, joten se voi perustellusti sijaita keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Suunniteltu maankäyttö ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin, koska alueelle osoitettava uusi liiketila on valtaosiltaan tilaa vaativaa kauppaa. Asiointimatkat tulevat kohtuullisimmiksi erityisesti kaupungin pohjoisosien uusien asuinalueiden asukkaiden osalta, kun kaupalliset palvelut siirtyvät lähemmäksi. Muun erikoiskaupan sijoittaminen alueelle palvelee Varkauden pohjoisosien asukkaiden lisäksi Valtatie 5:n kautta ohikulkevia matkailijoita.

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan vähentää kannustamalla asiakkaita kävelemään ja pyöräilemään kohteeseen. Tällöin kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä tulee kehittää. Kulkutavan valintaan voidaan kannustaa myös kaupan piha-alueen hyvällä suunnittelulla. 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 Varkauden portin joukkoliikennevyöhykkeeseen.

Harjulantien autokauppa-alue



Kuva 54. Harjulantien sijainti suhteessa Varkauden keskustaan.

Alue sijaitsee noin kahden kilometrin päässä keskustasta. Harjulantien autokauppa-alueella on olemassa olevaa autokauppaa noin 7000 k-m2. Maakuntakaavan mahdollistamalla mitoituksella halutaan turvata alueen kehittämisen mahdollisuudet.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan alue sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä valtateiden risteyskohdassa. Kohteen saavutettavuus on henkilöautolla erinomainen. Alueella sijaitsevien autokauppojen tarjoamia autohuoltoja ajatellen kohde on myös kävellen ja pyöräillen hyvin saavutettavissa. Joukkoliikennelinjoja kulkee Käpykankaantietä valtatien 23 pohjoispuolelta, jonne on myös kevyen liikenteen alikulkuun perustuva yhteys.

Kaavoitustilanne

Ehdotusvaiheessa olevassa Varkauden strategisessa yleiskaavassa Harjulantien alue on osoitettu kehitettävänä kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen alueena jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Hyväksytyssä asemakaavassa korttelit on osoitettu K-merkinnällä. Asemakaava mahdollistaisi noin 35 000 k-m2 uuden kaupan liiketilan rakentamisen. Mikäli alueelle sijoitetaan vähittäiskaupan suuryksiköitä MRL:n mukaisen tilaa vaativaa erikoistavarakauppaa koskevan siirtymäajan jälkeen, tulee asemakaavoja uudistaa vastaamaan kaupan lainsäädäntöä.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan tilaa vaativan kaupan suuryksikkö (kme) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Harjulantie	**Varkaus**		2013	7 000	0	0	7 000
			Uusi	13 000	0	0	13 000
		kme	**Enimmäismitoitus**	**20 000**	**0**	**0**	**20 000**

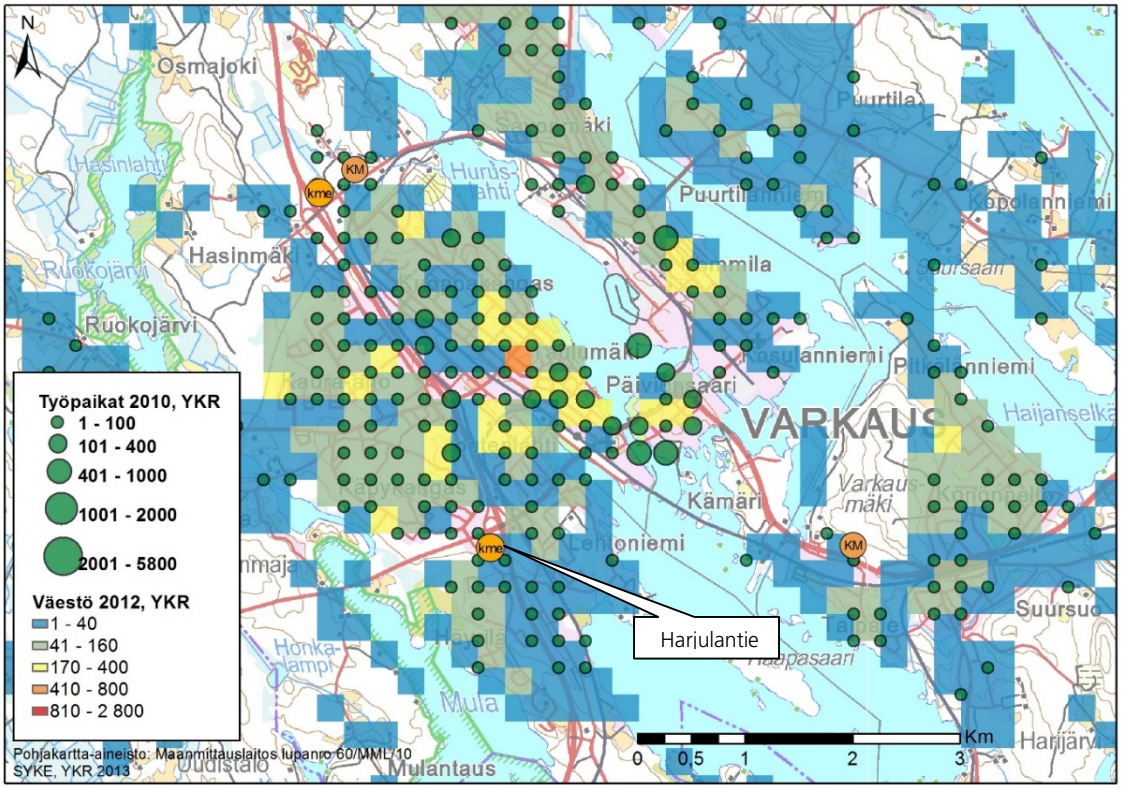
Alueelle osoitetaan uutta liiketilaa 13 000 k-m2 tilaa vaativana kauppana.

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- aineiston mukaan alue sijaitsee keskustan reunavyöhykkeellä (kuva 50, sivu 64).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) Harjulantien autokauppa-alueen läheisyydessä asui vuonna 2012 kahden kilometrin etäisyydellä 9040 henkilöä. Kuuden kilometrin säteellä Harjulantiestä asui 21 415 asukasta. Alue sijaitsee selkeästi osana olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

YKR-analyysin mukaan (liite 1) kahden kilometrin etäisyydellä Harjulantien autokauppakeskittymästä vuonna 2010 oli 4237 työpaikkaa. Kuuden kilometrin säteellä työpaikkoja sijaitsi samana ajankohtana 8283. Alueen läheisyydessä sijaitseva väestö ja työpaikat esitetään kuvassa 55.



Kuva 55. Väestön ja työpaikkojen sijainti Harjulantien lähistöllä.

Johtopäätökset

Harjulantien tilaa vaativan kaupan alue on osa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Alueelle sijoittuva kauppa on laadultaan tilaa vaativaa kauppaa, joten se voi MRL:n mukaisesti perustellusta syystä sijaita myös keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävänä muuta erikoiskauppaa tai päivittäistavarakauppaa, joten sillä ei voida katsoa olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia Varkauden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.

Alueen kaupallinen vetovoima kasvaa vähentäen varkautelaisten tarvetta käydä kauempana autokaupoissa (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014). Näin ollen voidaan katsoa, että suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuullisia. Vastaavasti Varkauteen saattaa suuntautua lisää ostovoimaa, joko voi hyödyntää myös muita kaupallisia palveluita. Kohteen sijainti valtateiden risteysalueella on autokaupalle hyvä, koska asiakkaat tulevat laajalta alueelta kohteeseen pääasiassa valtateiden kautta.

Alueelle suuntautuvan liikenteen kasvua voinee hieman vähentää parantamalle alueen joukkoliikennepalvelua ja tuoda huoltojen yhteyteen mahdollisuus lainata polkupyörää, mikä on kohteen keskeisen sijainnin kannalta toimiva kulkutapa. Häyrilästä puuttuu oma joukkoliikennetarjonta, jonka kehittämistä kannattaisi harkita esim. Harjulantien ja Kuvansintien kautta parantamaan alueen saavutettavuutta. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Varkausmäki



Kuva 56. Varkausmäen sijainti suhteessa Varkauden keskustaan.

Varkausmäki sijaitsee noin neljän kilometrin etäisyydellä Varkauden keskustasta, Könönpellon asuinalueen välittömässä läheisyydessä valtatien 23 varrella.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan 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. Kävellen ja pyörällä alue on saavutettavissa hyvin Könönpellon ja Taipaleen asuinalueilta. Pyöräily-yhteydet ovat hyvät myös pidemmillä etäisyyksillä. Varkauden keskustasta kohde on saavutettavissa pyörällä noin 15 minuutissa.

Kaavoitustilanne

Voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa Varkausmäki on osoitettu taajamatoimintojen alueena. Ehdotusvaiheessa olevassa Varkauden strategisessa yleiskaavassa Varkausmäen matkailukeskuksen alue on osoitettu uutena loma- ja matkailualueena. Varkausmäen vähittäiskaupan suuryksikkö on osoitettu merkinnällä "palvelujen ja työpaikkojen alue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä". Alueella ei ole asemakaavaa.

Kaupan maakuntakaavassa alueelle osoitetaan vähittäiskaupan suuryksikkö (KM) seuraavalla mitoituksella (k-m2):

Alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä	Päivittäis-tavarakauppa	Muu erikoistavara-kauppa	Tilaa vaativa kauppa
Varkausmäki	**Varkaus**		2013	0	0	0	0
			Uusi	10 000	2 000	5 000	3 000
		KM	**Enimmäismitoitus**	**10 000**	**2 000**	**5 000**	**3 000**

Alueelle osoitetaan yhteensä 10 000 k-m2 uutta liiketilaan, josta 5000 k-m2 on muuta erikoiskauppaa, 3000 k-m2 tilaa vaativaa kauppaa ja 2000 k-m2 päivittäistavarakauppaa. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat ovat alueella muussa erikoiskaupassa 7000 k-m2, muussa erikoiskaupassa 3000 k-m2 ja päivittäistavarakaupassa 3000 k-m2.

Lisäksi voimassa olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa osoitettu, Varkausmäkeä koskeva taajamatoimintojen alue kumotaan ja osoitetaan se kaupan maakuntakaavassa merkinnällä A/RM. Merkintä mahdollistaa matkailupalvelujen sijoittamisen Varkausmäen alueelle.

Varkausmäen alueelle on laadittu visio alueen maankäytöstä osana Uusi Varkaus 2020 –suunnitelmaa. Siinä Varkausmäkeen ja siihen liittyvään Kopolanniemeen sijoittuisi matkailukeskus Välke, joka tarjoaisi laadukasta, veden äärelle sijoittuvaa majoitusta ja elämyspalveluita, kuten veneily, kalastus, retkeilyluistelu, hiihtäminen sekä saunomiseen ja hyvinvointiin liittyvät korkeatasoiset elämyspalvelut. Suunnitelman mukaan matkailukeskuksen ja majoitustilojen arkkitehtuuri yhdistäisi modernin skandinaavisen puurakentamisen ja suuret lasipinnat siten, että ympäröivä luonto ja erityisesti vesi ovat keskiössä (kuva 57). Matkailupalveluissa mahdollistettaisiin all inclusive –konsepti. Matkailukeskuksen palvelukonseptiin kuuluisivat tiiviisti myös Kopolanniemeen sijoittuvan ratsastuskeskuksen ja mönkijäradan sekä Joroisten golfkentän ja lentokentän tarjoamat pienlentokoneille tarkoitetut palvelut. (GSP, 2012).

Alueen maanomistajan, A. Ahlströmin laatiman Varkausmäen matkailullista potentiaalia kuvaavan selvityksen mukaan (liite 4) alustavissa suunnitelmissa matkailukeskuksen on hahmoteltu koostuvan hotellirakennuksesta ja sen ympäristöön rakennetuista erikokoisista itsenäisistä mökeistä. Ensimmäisessä vaiheessa Välkkeeseen on suunniteltu rakentuvan hotellirakennus, joka sisältää 100 huoneen majoituskapasiteetin, ravintola- ja kahvilatilat sekä konferenssitilat. Lisäksi ensimmäisessä vaiheessa rakennettaisiin 45 mökkiä, kolmessa eri kokoluokassa. Liiketoiminnallisista lähtökohdista rakentuva kokonaisuus kasvaa ensimmäisen vaiheen jälkeen kysynnän mukaista huone- ja mökkikapasiteettia lisäämällä. Tavoitteena on, että matkailukeskus Välke olisi kokonaisuudessaan n. 200 huoneen, 75 mökin ja 16 kelluvan mökin kokonaisuus.

Varkausmäkeen sijoittuva kauppakeskus toimisi Uusi Varkaus 2020 –suunnitelman mukaan vähittäiskaupan suuryksikkönä (vähintään 10 000 k-m2), jossa toimisi yksi tai muutama vetovoimainen vähittäiskaupan suuryksikkö. Kyseessä olisi destinaatiokonsepti, johon tullaan pidemmänkin matkan päästä, myös Venäjältä, ajanvietto- ja ostostarkoituksella. Kohteessa olisi pääasiallisen kauppakonseptin lisäksi lasten ajanviettoon ja mahdollisesti liikuntaan liittyviä palveluita. (GSP, 2012).

Varkausmäen matkailullista potentiaalia kuvaavan selvityksen mukaan (liite 4) kauppakeskuksen on tarkoitus rakentua osana matkailukeskus Välkettä ja ensisijaisena hankkeen edellytyksenä on mat-

kailukeskuksen rakentuminen Varkausmäen alueelle. Suurin osa kauppakeskuksen ostovoimasta tulee matkailukeskukseen majoittuvista matkailijoista. Osaltaan kauppakeskus tulee kuitenkin parantamaan myös lähialueella asuvien henkilöiden ostosmahdollisuuksia ja tulee toteutuessaan täydentämään koko Varkauden ostostarjontaa. Osana matkailukeskusta kauppakeskuksen kaupalliset palvelut tulevat rakentumaan kansainvälisten matkailijoiden tarpeisiin ja tuo koko Varkauden alueelle aivan uusia toimintakonsepteja. Varkauden alueen kaupallisten palveluiden kehittyminen ei voi tapahtua vain olemassa olevien toimijoiden siirtymisessä uuteen osoitteeseen, vaan matkailijoita palvellakseen kauppakeskus tarvitsee omat, osittain suomalaisesta ostoskäyttäytymisestä poikkeavat toimijat.

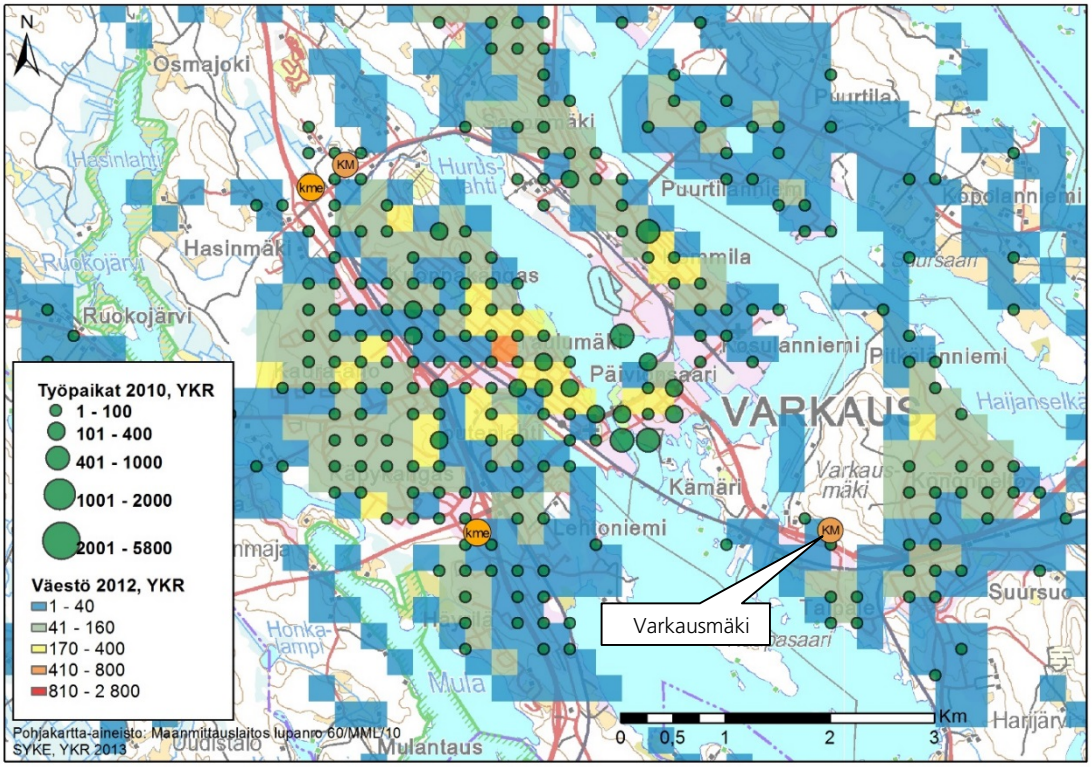


Kuva 57. Havainnekuvia Varkausmäestä. Kuvat Bevz & co. (GSP 2012)

Sijainti yhdyskuntarakenteessa

Urban Zone- aineiston mukaan alue sijaitsee autovyöhykkeellä (kuva 50, sivu 64).

Kaupan maakuntakaavaluonnosta varten valmistellun YKR-analyysin mukaan (Pohjois-Savon liitto 2013) kahden kilometrin säteellä Varkausmäestä asui 2 925 henkilöä vuonna 2012. Kuuden kilometrin säteellä Varkausmäen alueesta asui 20 704 asukasta. YKR-analyysin mukaan (liite 1) kahden kilometrin etäisyydellä Varkausmäestä vuonna 2010 oli 270 työpaikkaa. Kuuden kilometrin säteellä työpaikkoja sijaitsi samana ajankohtana 8011. Alueen läheisyydessä sijaitseva väestö ja työpaikat esitetään kuvassa 58.



Kuva 58. Väestön ja työpaikkojen sijainti Varkausmäen lähistöllä.

Johtopäätökset

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. Matkailu voi lisätä valtatien kuormitusta selvästi enemmän kuin kauppa, joten matkailun ja kaupan yhteisvaikutuksesta liikenne Varkausmäen ja keskustan välillä saattaa kasvaa n. 30 %. Tämä voi lisätä hieman liikenneverkon järjestelytarpeita, esimerkiksi kiertoliittymiä tai liikennevalo-ohjausta tai lisäkaistoja nykyisiin liittymiin. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Ohikulkuliikenteen määrä valtatiellä 23 on merkittävä ja kohteen arvioidaan saavuttavan merkittävän osan myynnistään nykyisen ohikulkuliikenteen ostovoimasta. Kaupan yksikkö täydentää päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja vähentää alueelta muualle suuntautuvaa päivittäistavarakaupan asiointia. Lähialueen päivittäistavarakaupan ostovoimasta (n. 8 M€) käytetään alueen nykyisissä päivittäistavarakaupan yksiköissä arviolta 3 M€, joten alueella olisi selkeä kysyntä supermarketille. Alueella sijaitsee nykyisin kaksi pientä päivittäistavarakaupan yksikköä, mutta pääosa Könönpellon ja Taipaleen asukkaiden päivittäistavarakaupan asioinnista suuntautuu keskustaan. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014). Näin ollen suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset.

Esitetyn laajuinen kohde (10 000 k-m2) ei vaikuttane olennaisesti keskustan kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen, jolloin liikenteen suurimmat vaikutukset kohdistuvat kohteen lähialueeseen. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Liikenteestä aiheutuvia haitallisia vaikutuksia voidaan Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan vähentää kannustamalla asiakkaita kävelemään ja pyöräilemään kohteeseen. Tällöin kevyen liikenteen verkon turvallisuutta, jatkuvuutta ja viihtyisyyttä tulee kehittää. Autoliikenteen näkökulmasta kohteen liittyminen muuhun liikenneverkkoon tulee toteuttaa siten, ettei häiriöitä päätien liikenteeseen aiheuteta.

Matkailun potentiaali saattaa tuottaa kauppaa suuremmat riskit myös haitallisten vaikutusten kannalta. Tässä mielessä on tärkeää järjestää hyvät edellytykset joukkoliikenteen käytölle etenkin konferensseihin liittyen. Tämä edellyttää järjestettyjä kuljetuksia matkailuterminaaleista (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. (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014).

Yhteisvaikutukset, Varkaus

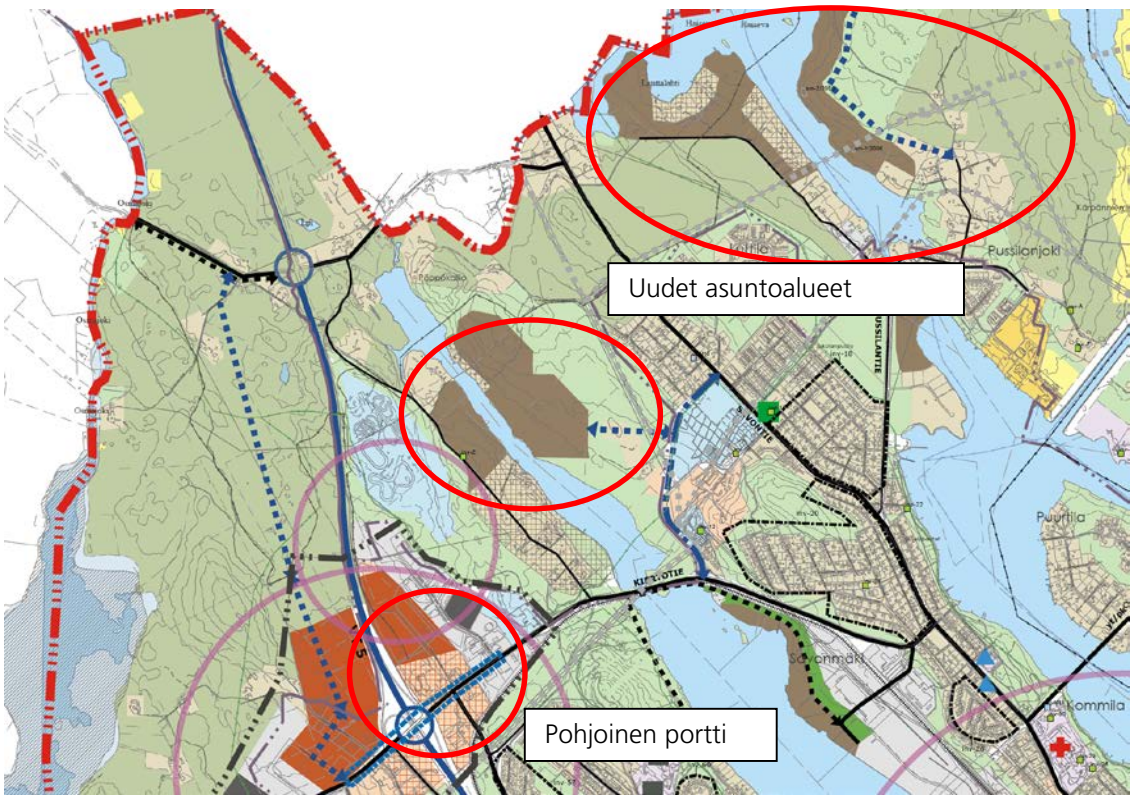
Varkauden seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt keskittyvät kaupan maakuntakaavassa Varkauden keskustatoimintojen alueelle, keskustan pohjoispuolella sijaitsevan Pohjoisen portin alueelle, keskustan länsipuolella sijaitsevalle Harjulantien alueelle sekä Varkausmäkeen. Kokonaisuutena tarkastellen seudullinen kauppa keskittyy keskusta-alueen ulkopuolella usealle, mutta toisiaan lähekkäin olevalle paikalle. Keskustan ulkopuoliset kaupan alueet sijoittuvat voimassa olevan maakuntakaavan mukaisille taajamatoimintojen alueille, lisäksi Pohjoinen portti ja Varkausmäki sijoittuvat vähittäiskaupan kehittämisvyöhykkeelle.

Keskustatoimintojen alueelle voi sijoittaa seudullisesti merkittävää kauppaa. Varkauden keskustatoimintojen alueelle ei osoiteta enimmäismitoitusta, sillä se on asiointialueensa keskus, eikä sen mitoittamatta jättäminen muodosta estettä palveluverkon kokonaisrakenteen tasapainoiselle kehit-

tymiselle. Keskustatoimintojen alueelle Joutenlahteen on käynnistymässä aluekehityshanke, jossa tavoitteena löytää alueelle käyttötarkoitus, toimija, ratkaista mitoitus sekä liikenteelliset ratkaisut. Kaupungin tavoitteena on sijoittaa alueelle kaupallisia palveluja vähittäiskaupan suuryksiköinä, mutta lisäksi myös muita palveluja esim. matkailijoille.

Pohjoisen portin alueen kehittyminen tilaa vaativan kaupan alueena perustuu alueella asuvan väestön ostovoiman lisäksi kauttakulkuliikenteen aiheuttamaan ostovoiman lisäykseen. Pohjoista porttia on tarkoitus kehittää pääsääntöisesti tilaa vaativan kaupan alueena, joten se voi perustellusti sijaita keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Suunniteltu maankäyttö ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin.

Kaupan maakuntakaavaehdotuksessa Pohjoiseen porttiin osoitettavan päivittäistavarakaupan osuus kerrosalasta on vähäinen, joten se palvelee lähinnä kauppakeskuksessa muutoin asioivia sekä lähialueen asukkaita. Yhdyskuntarakenne tulee laajenemaan Pohjoisen portin vaikutusalueella, kun Huruslahteen osoitetaan strategisessa yleiskaavassa uusia asuinalueita. Myös voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntamerkintä Pohjoisen Portin pohjoispuolelle. Näin ollen Pohjoinen portti sijaitsee osittain olemassa olevan, osittain suunnitellun yhdyskuntarakenteen yhteydessä (kuva 59).



Kuva 59. Varkauden strategisen yleiskaavan (ehdotus) uudet asuntoalueet suhteessa Pohjoiseen porttiin

Harjulantielle sijoittuva autokauppa-alue on osittain toteutunut, ja kaupan maakuntakaavamerkinnällä halutaan turvata alueen autokaupan kehittämisen mahdollisuudet. Alueelle ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa tai muuta erikoiskauppaa. Harjulantien nykyinen ja tuleva maankäyttö on kokonaisuudessaan tilaa vaativaa kauppaa, joten se voi kaupan laadun vuoksi perustellusti sijaita keskustatoimintojen alueen ulkopuolella. Alue sijaitsee olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa, liikenteen kannalta keskeisellä ja hyvin saavutettavalla paikalla valtatie 5:n ja kantatie 23:n risteysalueella.

Varkausmäen asiakasprofiili muun erikoiskaupan osalta perustuu vahvasti matkailijoihin sekä alueen kehittymiseen matkailutoimintojen alueena. Varkausmäen alueella on mahdollista profiloitua myös vierellä olevan vesiväylän tarjoaman kysyntäpotentiaalin suhteen. Taipaleen kanavaa käyttää keskimäärin 3000 - 4000 venekuntaa vuodessa.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (2014) mukaan kaupan yksikkö täydentää päivittäistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja vähentänee hieman alueelta muualle suuntautuvaa päivittäistavarakaupan asiointia ja sen liikennesuoritteita. Muussa erikoistavarakaupassa Varkausmäen vähittäiskaupan suuryksiköllä voi olla jonkin verran vaikutusta Varkauden keskustan palveluihin. Toisaalta lisääntyvät matkailijamäärät voivat tukea voimakkaasti myös keskustan palvelutarjontaa.

Lähteet

GSP Group Oy (2012). Uusi Varkaus 2020 elinkeino- ja aluekehityssuunnitelma.

Kaavoituskatsaus 2014. Kuopion kaupunki

Kaupan tietopankki (2014). Suomen ympäristökeskus.

Matkuksen alueen vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusarviointi, 2008. Asemakaavaselostuksen 1071 liite. Kuopion kaupunki.

Matkuksen alueen vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutusarviointi, 2010. Asemakaavaselostuksen 730 liite. Kuopion kaupunki.

Pienen Neulamäen osayleiskaava, luonnos 30.9.2013.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan liikenteellisten vaikutusten arviointi, 2014.

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavan selvityksiä. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaa varten tarkasteltujen vähittäiskaupan suuryksiköiden ja keskustatoimintojen alueiden sijainti suhteessa väestöön, asuntokuntiin ja loma-asutukseen. Pohjois-Savon liitto (2013).

Savilahden osayleiskaava, ehdotus (2013). Kuopion kaupunki

Siilinjärven kunta, maankäyttöpalvelut (2008). Vuorelan liikekeskus. 2. kunnanosa kortteli 8401. Asemakaava ja asemakaavan muutos.

SITO Oy, 2008. Vuorelan liikekeskus, liikenneselvitys

Suositus paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan tulkinnasta, Katja Kontio, Tuomas Santasalo, Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000, opas 2

Tahko 2030 kehittämissuunnitelma, 2012. FCG Finnish Consulting Group Oy

Valtion ja Kuopion kaupunkiseudun välinen kasvusopimus vuosille 2013-2015 (2013)

Varkausmäen matkailullinen potentiaali. Selvitys, A. Ahlström Oy (2014)

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa - jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiden kehitys vuosina 1985-2010. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013

Yritystonttiselvitys. Kuopion kaupunki (2011).

Liite 1. Keskustojen ulkopuolella sijaitsevien kaupan alueiden työpaikkamäärät

Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavaehdotuksen keskustatoimintojen ulkopuolella sijaitsevien kaupan merkintöjen työpaikkamäärät (lähde: SYKE 2010)

	NIMI	KUNTA	Säde (m)	Työpaikat v. 2010
1.	Iisalmi, Marjahaka	Iisalmi	2000	**1 259**
	Iisalmi, Marjahaka	Iisalmi	6000	**7 809**
2.	Kiuruvesi	Kiuruvesi	2000	**1 450**
	Kiuruvesi	Kiuruvesi	6000	**1 900**
3.	Kolmisoppi	Kuopio	2000	**4 222**
	Kolmisoppi	Kuopio	6000	**33 429**
4.	Pieni Neulamäki	Kuopio	2000	**912**
	Pieni Neulamäki	Kuopio	6000	**12 593**
5.	Päiväranta	Kuopio	2000	**1 098**
	Päiväranta	Kuopio	6000	**32 557**
6.	Vt 5 itä (Leväsentie)	Kuopio	2000	**5 426**
	Vt 5 itä (Leväsentie)	Kuopio	6000	**34 421**
7.	Vt 5 länsi (Volttikatu)	Kuopio	2000	**8 467**
	Vt 5 länsi (Volttikatu)	Kuopio	6000	**36 448**
8.	Matkus	Kuopio	2000	**1 128**
	Matkus	Kuopio	6000	**5 487**
9.	Leppävirran TIVA-alue	Leppävirta	2000	**1 538**
	Leppävirran TIVA-alue	Leppävirta	6000	**2 046**
10.	Nilsiän TIVA-alue	Nilsiä	2000	**267**
	Nilsiän TIVA-alue	Nilsiä	6000	**1 168**
11.	Vt 9 ja Ranta-Toivalantien risteys	Siilinjärvi	2000	**1 164**
	Vt 9 ja Ranta-Toivalantien risteys	Siilinjärvi	6000	**2 732**
12.	Vuorelan liikekeskus, Green Valley	Siilinjärvi	2000	**686**
	Vuorelan liikekeskus, Green Valley	Siilinjärvi	6000	**2 815**
13.	Suonenjoki	Suonenjoki	2000	**1 402**
	Suonenjoki	Suonenjoki	6000	**2 238**
14.	Harjulantie	Varkaus	2000	**4 237**
	Harjulantie	Varkaus	6000	**8 283**
15.	Pohjoinen Portti	Varkaus	2000	**1 363**
	Pohjoinen Portti	Varkaus	6000	**7 830**
16.	Varkausmäki	Varkaus	2000	**270**
	Varkausmäki	Varkaus	6000	**8 011**

Lähde: SYKE / YKR 2014. (Uusimmat työpaikkatiedot ovat vuodelta 2010.)

Liite 2. Etelä-Siilinjärven yleiskaavavarausten mukaiset asukas- ja työpaikkamäärät

Säteen keskipisteenä Valtatie 9 ja Ranta-Toivalan tien risteys
Lähde: Siilinjärven kunta / 11.2.2014

Säde 2 km	**Rakennukset**	**Asukkaat**		
		Miehet	Naiset	Yht.
Rakennuksia yht.	658			
joista loma-asuntoja	4			
Perusjakauma 2012		1553	1572	3125
Perusjakauma 2013		1576	1593	3169
Perusjakauma 2014		1577	1594	**3171**
Uusien asuinalueiden arvioitu asukasmäärä Etelä-Siilinjärven yleis-kaava-alueella				**3480**
Uusia loma-asuntoja ESYK				0
Olemassa olevia työpaik-koja, arvio				1300
ESYK uusien TP-varausten työpaikat				1200
Kokonaisasukasmäärä= Perusjakauma 2014 + ESYK				**6651**

Säde 6 km	**Rakennukset**	**Asukkaat**		
		Miehet	Naiset	Yht.
Rakennuksia yht.	3088			
joista loma-asuntoja	139			
Perusjakauma 2012		3158	3141	6299
Perusjakauma 2013		3199	3176	6375
Perusjakauma 2014		3202	3180	**6382**
Uusien asuinalueiden arvioitu asukasmäärä Etelä-Siilinjärven yleis-kaava-alueella				**4630**
Uusia loma-asuntoja ESYK				13
Olemassa olevia työpaik-koja, arvio				2350
ESYK uusien TP-varausten työpaikat				2050
Kokonaisasukasmäärä= Perusjakauma 2014 + ESYK				**11012**

Liite 3. Vaikutusten yhteenveto

Keskustan ulkopuolinen kaupan alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelutilanne asemakaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Kiuruvesi	Kiuruvesi	kme	2013	3 900	2 km: 4 258 6 km: 5 521	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta. Mahdollistaa tiva-kaupan lähellä keskustaa.	Ei vaikuta negatiivisesti keskusta-aluiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella.	Palvelutarjonnan monipuolistuminen vähentää asiointiliikennettä muualle. Saattaa lisätä liikennettä Kiuruveden taajaman läpi kulkevalla maantiellä. Lähialueiden maitotalousvaltainen elinkeinorakenne ja hevostalous luo kysyntää tilaa vaativalle kaupalle.	Asiointi tapahtuu pääasiassa henkilöautolla. Saavutettavissa kevyellä liikenteellä keskustan alueelta. Joukkoliikenteellä saavutettavuus heikohko.
			Uusi	7 000						
			Enimmäismitoitus	10 900						
Marjahaka	Iisalmi	kme	2013	22 800	2 km: 5 217 6 km: 17 212	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	Vt 5 länsipuoli on osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta. Mahdollistaa tiva-kaupan lähellä keskustaa.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen suunnittelumääräykseen asetuilla ehdoilla.	Palvelutarjonnan monipuolistuminen vähentää asiointiliikennettä muualle ja lyhentää asiointimatkojen pituutta. Haitalliset vaikutukset kohdistuvat lähialueelle, mikä voi tuoda tarvetta sisäisen autoliikenteen järjestelyille.	Kohde on saavutettavissa hyvin kevyellä liikenteellä.Paikallisliikenteen linjasto ei ulotu alueelle, kaukoliikenteen bussipysäkit sijaitsevat noin puolen kilometrin päässä.
			Uusi	20 000						
			Enimmäismitoitus	42 800						
Green Valley	Siilinjärvi	kme	2013	0	2 km: 4 765 6 km: 6 926	Asemakaava on, vähittäiskaupan suuryksiköt osoitettu merkinnällä KM. Asemakaavaa ei ole kuulutettu voimaan	Tukeutuu olemassa olevaan ja tulevaan yhdyskuntarakenteeseen ja Vt 5 kauttakulkuliikenteeseen. Toteutuessaan tasapainoittaisi kaupan rakennetta Kuopion seudulla.	Ei aiheuta negatiivisia vaikutuksia Siilinjärven keskustan, koska alueelle sijoittuu tilaa vaativaa kauppaa. Voi kuitenkin kilpailla Kuopion tiva-myymälöiden kanssa, ellei alueelle sijoitu täydentävää tarjontaa.	Seudun liikennesuorite vähenee palveluverkon tihentyessä ja parantaa lähialueen asiointia kevyellä liikenteellä. Kohde lisää pitkämatkaista asiointia ja siten henkilöautoliikennettä alueella. Haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää kehittämällä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edellytyksiä sekä liittymäjärjestelyjä valtatielle.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	28 900						
			Enimmäismitoitus	28 900						
		KM	2013	0						
			Uusi	22 200						
			Enimmäismitoitus	22 200						
			Green Valley yhteensä	51 100						
Vt 9:n ja Ranta-Toivalan tien risteys	Siilinjärvi	kme	2013	0	2 km: 3 279 6 km: 6 787	Ei asemakaavaa	Tukeutuu olemassa olevaan ja suunniteltuun yhdyskuntarakenteeseen. Alueen itäpuolella sijaitsee Rissalan yrityspuisto (työpaikka-alue). Toteutuessaan tasapainoittaisi tilaa vaativan kaupan rakennetta Kuopion seudulla.	Ei vaikuta negatiivisesti keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella.	Henkilöautoliikenne lisääntyy jonkin verran alueella. Kohteen aiheuttama matkatuotos on vähäinen, eikä lisää merkittävästi valtatien liikennemääriä. Haitalliset vaikutukset kohdistuvat valtatien ja kohteen väliseen liittymään.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Sijaitsee Kuopio-Siilinjärvi joukkoliikennevyöhykkeellä.
			Uusi	15 000						
			Enimmäismitoitus	15 000						

Keskustan ulkopuolinen kaupan alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelutilanne asemakaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Päiväranta	Kuopio	KM	2013	15 000	2 km: 4 867 6 km: 54 361	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta, toteutunut lähes kokonaan.	Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella, ei heikennä keskustan vetovoimaa. Voi aiheuttaa lieviä negatiivia vaikutuksia Siilinjärven Vuorelan keskukseen, kun Kuopiossa työssäkäyvät ihmiset asioivat mahdollisesti Päivärannassa.	Henkilöautoliikenne saattaa lisääntyä alueella kauttakulkuliikenteen lisääntyessä. Liikenteen haitalliset vaikutukset jäävät paikallisiksi kohteen perustuessa paikalliseen ostovoimaan.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Sijaitsee Kuopio-Siilinjärvi joukkoliikennevyöhykkeellä.
			Uusi	5 000						
			Enimmäismitoitus	20 000						
Pieni Neulamäki	Kuopio	kme/res.	2013	0	2 km: 4976 6 km: 37 402	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	Tulevaisuuden reservivaraus, sijoittuu olemassa olevan Kylmämäen työpaikka-alueen ja suunnitellun Pienen Neulamäen työpaikka-alueen yhteyteen.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen suunnittelumääräykseen asetuilla ehdoilla.	Henkilöautoliikenne lisääntyy jonkin verran alueella, mikä kuormittaa valtatien eritasoliittymiä. Kohteen sijainti mahdollistaa asioinnin työmatkojen (uusi työpaikka-alue) ja muiden ostosmatkojen (Matkus) yhteydessä.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	20000 (reservi)						
			Enimmäismitoitus	0						
Vt 5 länsi (Volttikatu)	Kuopio	kme	2013	40 000	2 km: 11 823 6 km: 75 279	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta, toteutunut lähes kokonaan. Savilahden suunniteltu työpaikka- ja asuinalue tukee alueen palveluiden kysyntää.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin.	Henkilöautoliikenne lisääntyy pääasiassa Volttikadulla ja kuormitus kasvaa myös Savilahden liittymän alueella. Kohde täydentää palveluverkkoa ja vähentää liikennetarvetta alueella, jossa kysyntä on suuri ja siten haitalliset vaikutukset ovat kokonaisuutena vähäisiä.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	20 000						
			Enimmäismitoitus	60 000						
Vt 5 itä (Leväsentie)	Kuopio	kme	2013	51 000	2 km: 3 911 6 km: 16 347	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta, toteutunut lähes kokonaan.	Kaupan yksikkö täydentää erikoistavarakaupan palvelutarjontaa alueella ja voi (erikoiskaupan tyypistä riippuen) hieman vähentää lähivaikutusalueelta Kuopion keskustaan tai kilpaileviin kaupan toimipaikkoihin suuntautuvaa et-asiointia. Ei kuitenkaan oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin.	Henkilöautoliikenne lisääntyy jonkin verran, mutta myös muiden kulkutapojen osuus asiointimatkoilla lisääntyy. Ostosmatkojen suuntautuminen keskustaan erikoistavarakaupan osalta vähenee ja kohteen asiakkaat tulevat pääosin lähialueelta. Alueella on tarve liikennejärjestelyiden kehittämiselle sujuvuuden lisäämiseksi.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	20 000						
			Enimmäismitoitus	71 000						
		KM	2013	14 000						
			Uusi	0						
			Enimmäismitoitus	14 000						
			Leväsentie yhteensä	85 000						

Keskustan ulkopuolinen kaupan alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelutilanne asemakaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Kolmisoppi	Kuopio	kme	2013	24 500	2 km: 7 190 6 km: 64 579	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta, toteutunut lähes kokonaan. Alueen eteläpuolelle toteutuu Pienen Neulamäen työpaikka-alue, joka vahvistaa alueen yhdyskuntarakennetta.	Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella, ei heikennä keskustan vetovoimaa.	Henkilöautoliikenne lisääntyy jonkin verran alueella, mikä näkyy valtatien liittymässä. Alue on hyvin saavutettavissa kasvavaa työssäkäyntiliikennettä ajatellen. Haitalliset vaikutukset ovat vähäisiä, koska kohde parantaa Kuopion eteläosan palvelujen saavutettavuutta.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Sijaitsee Kuopio-Siilinjärvi joukkoliikennevyöhykkeellä.
			Uusi	5 000						
			Enimmäismitoitus	29 500						
		KM	2013	17 500						
			Uusi	5 000						
			Enimmäismitoitus	22 500						
			Kolmisoppi yhteensä	52 000						
Matkus	Kuopio	kme	2013	0	2 km: 7 124 6 km: 29 084	Asemakaava on, vähittäiskaupan suuryksiköt osoitettu merkinnällä KM.	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta, suurilta osin toteutunut. Tuleva Hiltulanlahden asuinalue tukee alueen palveluiden kysyntää.	Vähentää muun erikoistavarakaupan osalta asiointia keskusta-alueilla jonkin verran.	Matkuksen laajentuminen lisää alueelle suuntautuvaa henkilöautoliikennettä, joka on pitkämatkaista, matkailuliikenteeseen verrattavissa olevaa liikennettä. Liikennesuoritteet Kuopion eteläosasta vähenevät asukkaiden käydessä vähemmän keskustassa. Yleisesti liikenteen lisäys kohdistuu valtatielle ja rinnakkaistielle, sillä yli puolet kävijöistä tulevat ohikulku- ja pitkämatkaisesta liikenteestä. Autoliikenteen haitallisia vaikutuksia voidaan minimoida keskittymällä joukkoliikenteen järjestelyihin ja alueen sisäiseen liikenteeseen.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Saavutettavissa myös kevyellä liikenteellä, mutta välimatkat pitkiä.
			Uusi	61 000						
			Enimmäismitoitus	61 000						
		KM	2013	87 500						
			Uusi	9 500						
			Enimmäismitoitus	97 000						
			Matkus yhteensä	158 000						
Nilsiä	Kuopio	kme	2013	0	2 km: 1 460 6 km: 3 639	Ei asemakaavaa	Sijoittuu löyhästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Tukee voimakkaasti kasvavan Tahkon matkailukeskuksen ja Nilsiän keskustaajaman yhteen kasvamista.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella.	Palvelutarjonnan monipuolistuminen vähentää asiointiliikennettä muualle ja lyhentää asiointimatkojen pituutta. Henkilöautoliikenteen turvallisuuden ja toimivuuden parantamiseksi tehtävä yleissuunnitelma Varpaisjärvetien ja Nilsiäntien liittymään vähentää haitallisia vaikutuksia.	Asiointi tapahtuu pääasiassa henkilöautolla. Kohteeseen on kevyen liikenteen yhteys Nilsiän keskustasta. Saavutettavissa myös joukkoliikenteellä.
			Uusi	7 000						
			Enimmäismitoitus	7 000						

Keskustan ulkopuolinen kaupan alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelutilanne asemakaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Suonenjoki	Suonenjoki	kme	2013	2 600	2 km: 2 402 6 km: 5 774	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	Osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella.	Palvelutarjonnan monipuolistuminen vähentää asiointiliikennettä muualle ja lyhentää asiointimatkojen pituutta sekä vähentää liikennesuoritetta. Kohde ei aiheuta merkittävää lisäystä valtatien liikennemääriin.	Asiointi tapahtuu pääasiassa henkilöautolla. Saavutettavissa kevyellä liikenteellä Suonenjoen keskustaajamasta sekä alueen pohjoispuolelta. Saavutettavuus joukkoliikenteellä heikohko. Saavutettavissa kuitenkin kutsutakseilla.
			Uusi	7 000						
			Enimmäismitoitus	9 600						
Leppävirta	Leppävirta	kme	2013	0	2 km: 2 730 6 km: 5 268	Asemakaava on, vähittäiskaupan suuryksiköt osoitettu merkinnällä KM	Osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueella.	Kolmasosa kävijöistä tulee lähialueelta ja toinen kolmannes ohikulkuliikenteestä. Kohde lisää kilpailua Leppävirran keskustan kanssa ja vähentää siten liikennesuoritetta. Kohde voi myös vähentää tarvetta asioida muissa suuremmissa keskuksissa, kuten Kuopiossa tai Varkaudessa. liikenteen haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää kehittämällä muiden kulkutapojen mahdollisuuksia kohteessa.	Saavutettavissa kevyellä liikenteellä sekä joukkoliikenteen paikallisvuoroilla sekä vt 5 kautta kulkevalla joukkoliikenteellä.
			Uusi	7 000						
			Enimmäismitoitus	7 000						
Pohjoinen portti	Varkaus	kme	2013	3 000	2 km: 3 353 6 km: 17 821	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta. Mahdollistaa tiva-kaupan lähellä keskustaa.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen suunnittelumääräykseen asetuilla ehdoilla.	Palvelutarjonnan täydentyminen vähentää liikennesuoritetta ja muualle suuntautuvaa asiointia. Merkittävimmät kaupan keskittymät sijoittuvat olemassa olevien eritasoliittymien läheisyyteen ja liikenteen lisäys kohdistuu pääasiassa valtatielle.	Saavutettavissa kevyellä liikenteellä sekä vt 5 kautta kulkevalla joukkoliikenteen vuoroilla.
			Uusi	18 000						
			Enimmäismitoitus	21 000						
		KM	2013	4 000						
			Uusi	7 000						
			Enimmäismitoitus	11 000						
			Pohjoinen portti yhteensä	32 000						

Keskustan ulkopuolinen kaupan alue	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelutilanne asemakaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Harjulantie	Varkaus	kme	2013	7 000	2 km: 9 040 6 km: 21 415	Asemakaavat vaativat tarkistamista vähittäiskaupan suuryksiköiden osalta	On osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennetta. Mahdollistaa tiivakaupan lähellä keskustaa.	Ei oleellisesti vaikuta keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin. Mahdollistaa tilaa vievän kaupan sijoittumisen suunnittelumääräykseen asetuilla ehdoilla.	Pääosa asiakkaista tulee Varkauden seudulta. Merkittävimmät kaupan keskittymät sijoittuvat olemassa olevien eritasoliittymien läheisyyteen ja alueen kaupallinen vetovoima kasvaa. Tämä vähentää paikallisten tarvetta käydä kauempana ja saattaa tuoda asiakkaita muista keskuksista kohteeseen. Liikennemäärän kasvu ei ole markittävä, eikä vaikuta oleellisesti nykyisiin järjestelyihin.	Saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	13 000						
			Enimmäismitoitus	20 000						
Varkausmäki	Varkaus	KM	2013	0	2 km: 2 925 6 km: 20 704	Ei asemakaavaa	Toteutuessaan alue tukeutuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.	Voi heikentää Könönpellon päivittäistavarakaupan palveluja sekä keskustan erikoistavarakaupan palveluja. Toisaalta, lisääntyvien matkailijamäärien myötä tukee myös keskusta-alueiden kaupallisten palveluiden kysyntää. Lisää palveluiden tarjontaa lähialueilla. Alueen toteutuminen tulee sitoa matkailutoiminnan toteutumiseen.	Mahdollistaa asioinnin Varkauden keskusta-alueelta sekä VT5 ja VT23 kauttakulkuliikenteen osalta. Alueelta keskustaan suuntautuva asiointi vähenee, mutta saattaa aiheuttaa keskustasta kohteeseen suuntautuvaa asiointia. Henkilöautoliikenne lisääntyy alueella, mikä näkyy kohteen liittymässä. Matkailun lisääntyminen edellyttää merkittäviä parantamistoimenpiteita VT 23 liittymässä (valo-ohjautun risteyksen kaistajärjestelyjä ja valo-ohjauksen muutoksia, ajoyhteyden järjestäminen Könönpellon eritasoliittymän kautta tms.).	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	10 000						
			Enimmäismitoitus	10 000						

Alakeskus ca1	Kunta	Merkintä	Mitoitus	Yhteensä k-m2	Väestömäärä: 2 km säde, 6 km säde	Suunnittelu-tilanne asema-kaavoissa	Vaikutukset alue- ja yhdyskunta-rakenteeseen	Vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen	Vaikutukset asiointi-matkojen pituuteen ja liikenteestä aiheutuviin haitallisiin vaikutuksiin	Saavutettavuus joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä
Savilahti	Kuopio	ca1	2013	20 500	2 km: 19 280 6km: 72 239	Asemakaava on	Osa olemassaolevaa yhdyskuntarakennett a. Keskustan alakeskus, jossa työpaikka-, opiskelu- ja palvelukeskittymä.	Kohde täydentää keskusta-alueen palveluita ja toisaalta vähentää lähialueen osalta käyntejä keskustaan ja siten kilpailee keskustan kanssa.	Alueen suuret liikennemäärät lisääntyvät kaupan sekä muiden palvelujen ja työpaikkojen lisääntyessä alueella. Asiointia tehdään pääosin lähialueelta ja alle 10 km etäisyydeltä. Työmatkojen aiheuttama ruuhkautuminen voi vähentää kaupan kysyntää ja toisaalta vähentää liikennesuoritetta tehtäessä ostoksia työmatkojen yhteydessä. Haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää keskittämällä joukkoliikenteeseen ja pysäköintijärjestelyihin alueella.	Hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä.
			Uusi	29 500						
			Enimmäismitoitus	50 000						

Liite 4. Selvitys Varkausmäen matkailullisesta potentiaalista
(A. Ahlström Oy, 2014)

1. Varkausmäki, lähtökohdat alueen kehittämistoimenpiteille

Varkausmäki on osa A.Ahlström Kiinteistöt Oy:n kiinteistöomaisuutta Varkauden kaupungin alueella. A.Ahlström Kiinteistöjen kiinteistöstrategiana on kehittää omistuksessaan olevaa kiinteistöomaisuutta liiketaloudellisista lähtökohdista niillä paikkakunnilla ja alueilla joissa on selkeästi nähtävissä kiinteistökehityspotentiaalia.

Varkausmäen osalta nähdään mahdollisuudet matkailun kehittämiseen keskittämällä uusi matkailukeskus sekä kokonaisuutta tukeva kaupallinen keskittymä alueelle. Varkausmäen rakentuminen tulee tukemaan Varkauden matkailuelinkeinon kehittymistä ja mahdollistaa uudenlaisen majoitustarjonnan Varkauden keskustan välittömässä läheisyydessä.

Varkausmäen kehittämisellä tuetaan Varkauden kaupunkistrategiassa heikkoutena todettua matkailupalveluiden vähäisyyttä. Kehittämishanke on kuitenkin yksityisen maanomistuksen kehittämisen lähtökohdista ideoitu hanke. Erityisesti kansainvälisen matkailun kehittyminen on osa hankkeen onnistumista. Tästä johtuen on jäljempänä esitetyissä aineistoissa painotettu nimenomaan kansainvälisen matkailijan tarpeita.

Kiinteistön omistajan näkökulmasta Varkausmäki on potentiaalisin kehitysalue Varkauden keskusta-alueen läheisyydessä. Edellytykset alueen kehittymiselle luodaan kaavoituksessa ja erittäin merkittävää on Pohjois-Savon maakuntakaavan työstämisen yhteydessä tapahtuva määrittely alueen jatkokäyttömahdollisuuksista. Maakuntakaavan laadintavaiheessa suunnitelma Varkausmäen kehittymisestä perustuu jo aiemmin laadittuihin selvityksiin ja liiketoimintakonsepteihin, joita tässä materiaalissa esille tuodut selvitykset tukevat. Huomioitavaa on, että tehty suunnittelutyö kuvastaa kiinteistön omistajan näkökulmasta uskoa alueen kehittymiseen ja halua jatkaa suunnitelmien tarkentamista kun kaavoitus antaa siihen mahdollisuudet.

2. Matkailun nykytila ja Varkausmäen tulevaisuuden näkymä osana matkailun tulevaisuutta

Matkailun Edistämiskeskuksen näkemyksen mukaan ulkomailta Suomeen suuntautuvalla matkailulla on merkittävämpi kasvupotentiaali kuin Suomalaisten harjoittamalla matkailulla kotimaassa. Olkoonkin, että kotimaanmatkailu on tällä hetkellä 70% koko matkailusta maassamme. Ulkomaalaisten matkailun ennustetaan kuitenkin kasvavan 4-5% vuosivauhtia.

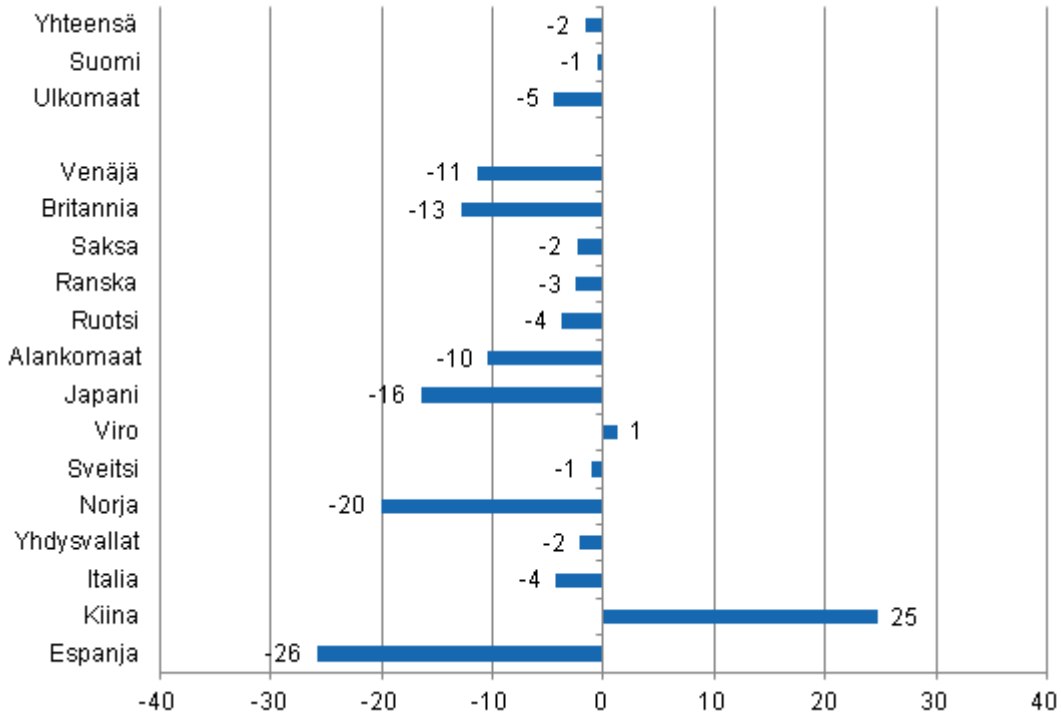
Varkauden alueen kannalta olennaista on, että matkailu on työvoimavaltainen ala jolla on aluepoliittista vaikutusta jolla syrjäisempikin seutu voi elää. Esimerkiksi Enontekiöllä matkailun osuus toimialoista oli vuonna 2012 47%.

Koko Suomen matkailun näkökulmasta Venäläiset matkustavat kattavasti Suomeen. Tulevaisuudessa Aasia, etenkin Japani sekä Kiina ovat potentiaalisia matkailua kasvattavia mahdollisuuksia. Venäjän tilastokeskuksen mukaan Venäläisten matkailu Suomeen kasvoi 8% vuonna 2013. Pohjoismaisessa vertailussa Suomi on pohjoismaista ehdoton ykkönen Venäläisen matkailijan majoitusmaana.

Matkailun edistämiskeskuksen selvityksen mukaan vierailua kohden käytetyn rahamäärän osalta Kiinalaiset käyttävät eniten rahaa, 555 eur/ vierailu. Japanilaiset sijoittuivat tutkimuksessa toiselle sijalle käytetyn rahamäärän ollessa 528 eur/vierailu. Venäläinen matkailija oli vuonna 2012 selvityksessä sijalla kahdeksan, käyttäen rahaa vierailullaan 248 eur. Kiinalaisen matkailijan vierailun aikana käyttämästä rahamäärästä käytettiin vuonna 2012 38% ostoksiin ja 27% majoitukseen. Venäläisen matkailijan vierailun aikana käyttämästä rahamäärästä käytettiin vuonna 2012 76% ostoksiin ja majoitukseen vain 6%.

Vuonna 2013 toteutuneesta matkailun kasvusta huolimatta tosiasia on, että viimeaikaiset tapahtumat ovat vaikuttaneet matkailuun ja tilastokeskuksen 17.4.2014 päiväämän majoitustilaston mukaan ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisiä kirjattiin Suomen majoitusliikkeissä helmikuussa 2014 4,5% vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Myös kotimaisten matkailijoiden majoitusvuorokausien

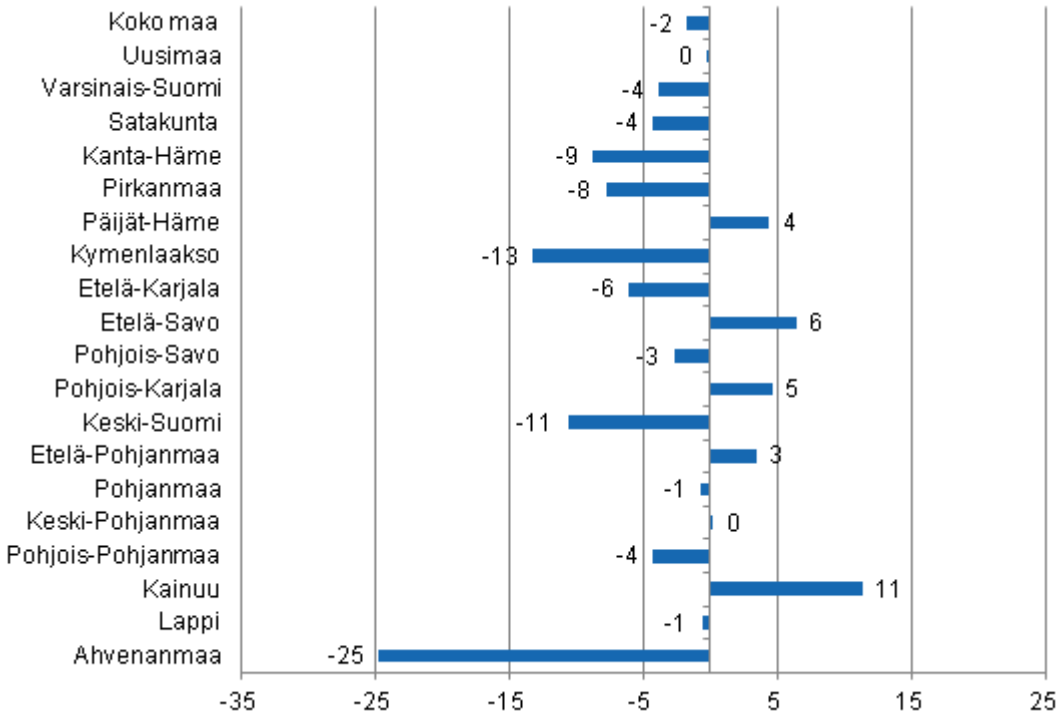
määrä oli 0,5% vähemmän kuin helmikuussa 2013. Tämä kuvaa kokonaisuutena globaalien tapahtumien vaikutusta myös Suomessa tapahtuvaan ja Suomeen suuntautuvaan matkailuun. Huomioitavaa kuitenkin on, että matkailun kehityksessä tulee tulevaisuudessakin tapahtumaan hetkittäisiä poikkeamia. Suomen merkitys turvallisena ja puhtaana matkailumaana tulee jatkossakin kuitenkin kasvamaan, mikäli matkailupalveluita pystytään kehittämään tulevaisuuden kysyntään vastaavaksi.



Kuva 1. Yöpymisten muutos helmikuussa 2014/2013, %. Maakohtainen muutos

Varkausmäen sekä koko Pohjois-Savon matkailun kannalta on syytä huomioida, mutta ei ylireagoida muutokseen Venäjältä suuntautuvassa matkailussa. Merkityksellistä on kuitenkin myös Kiinasta suuntautuvan matkailun kasvuun.

Tarkasteltaessa maakuntien välisiä eroja matkailun muutoksessa, on huomioitava Pohjois-Karjalan sekä Kainuun positiivinen kehitys yöpymisten määrässä, joka sinänsä on nähtävissä merkkinä Itäisen Suomen kiinnostavuudesta matkailualueena.



Kuva 2. Yöpymisten muutos maakunnittain helmikuussa 2014/2013, %

3. Varkausmäki, matkailukohde kenelle?

Vapaa-ajan matkustus

Vapaa-ajan matkustuksen osalta kohderyhminä ovat Varkausmäen osalta yleisesti kulttuurista kiinnostuneet matkailijat. Maakohtaisesti tavoitteena on houkutella Venäjältä sekä Kiinasta saapuvia matkailijoita. Nämä kohderyhmät ovat niitä joiden tarpeisiin Varkausmäen alueella on nähtävissä kehittymismahdollisuudet.

Matkailun edistämiskeskuksen toteuttaman kohderyhmätutkimuksen mukaan Suomi on kiinnostava matkakohde kulttuurista kiinnostuneille matkailijoille. Potentiaalisin kohderyhmä löytyy ns. modernien humanistien keskuudesta. Tälle kohderyhmälle suurin lomanautinto syntyy matkasta joka sisältää;

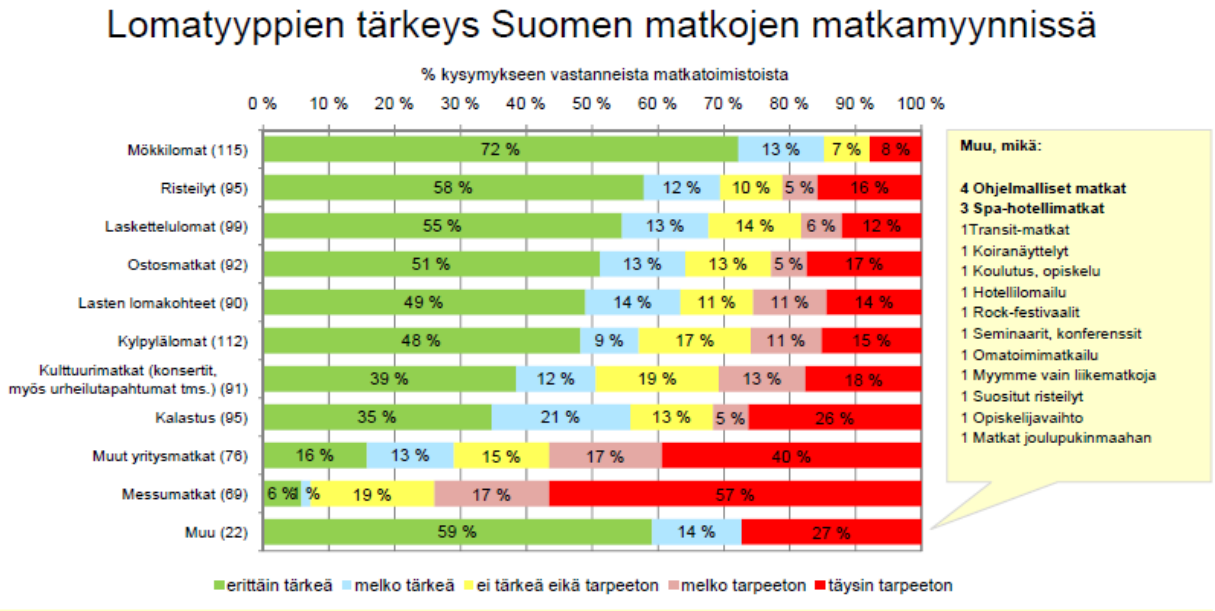
- *Hienoja maisemia ja mahdollisuuden kokea luonnonläheisyys*
- *Rentoutumista, aktiviteetteja ja vastapainoa arjen aherrukselle*
- *Mahdollisuuden tutustua matkakohteen kulttuuriin monipuolisesti ml. paikallisten ihmisten tavat, elämäntapa ja tyyli.*



Kuva 3. Modernit humanistit ja matkustaminen Suomeen

Tutkimuksen mukaan suurin matkailupotentiaali voidaan hyödyntää, kun matkatarjonta sisältää sekä luonto- että kulttuurielementtejä. Varkaudessa sekä Varkausmäen alueella on nähtävissä mahdollisuudet näiden molempien pääelementtien toteuttamiseen.

Venäjän matkatoimistoille suunnatun matkatoimistokyselyn perusteella selkeästi tärkein lomatyyppi ovat mökkilomat. Näihin liittyvänä yksittäisenä lomaan liittyvänä aktiviteettina todettiin tutkimuksessa kalastusmahdollisuuksien merkitys, jolloin koko matkaileva perhe on mahdollista saada kiinnostumaan Suomeen suuntautuvasta lomasta. Varkausmäkeen suunniteltu mökkitarjonta perustuu osittain tehtyjen tutkimusten kautta saadusta tiedosta Venäläisen matkailijan majoitustarpeen painopisteestä mökki-majoitukseen.



Kuva 4. Eri lomatyyppien merkitys Venäjältä Suomeen myytyjen matkojen myynnissä

Kongressi-matkustus

Suomessa järjestettävistä kansainvälisistä kongresseista Pohjois-Savon osuus (Kuopio) oli vuonna 2013 n. 1%. Kokonaisuutena tämän osuuden kasvattaminen on koko maakunnan haaste, jota tukemaan Varkausmäen matkailuhanke on yksi mahdollisuus. Varkausmäki voi myös omalla konseptillaan erottua muusta kongressi-matkailutarjonnasta ja mahdollistaa myös itsenäisenä kokonaisuutena kongressi-matkustamisen osuuden kasvun Pohjois-Savon alueella.

Matkailun edistämiskeskuksen tekemän selvityksen mukaan on kongressimatkailun yhteydessä määritelty yhden kongressivieraan tulovaikutus noin 1.175 euroa. Vuonna 2013 toteutuneista kongresseista osallistui keskimäärin yksittäiseen tapahtumaan 108 osallistujaa, jolloin yksittäisen kongressi tulovaikutus oli noin 130.000 euroa.

	2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.	Kpl	Osall.
Espoo	44	4 880	59	4 830	42	3 900	55	7 090	53	4 790	66	4 810	66	5 885	58	6 111	63	5 269	78	8 001	94	8 827
Helsinki	102	29 340	102	21 620	68	16 600	78	25 060	125	24 620	163	26 590	122	29 354	111	30 409	111	24 170	254	40 786	288	31 437
Hämeenlinna	2	130	1	40	1	120	2	170	3	510	4	900	2	150	2	250	1	150	3	704		
Joensuu	6	430	4	360	5	570	9	940	16	910	7	230	8	595	2	404	6	348	10	652	13	869
Jyväskylä	14	3 540	13	3 770	21	2 460	34	4 010	37	4 210	28	2 500	21	3 610	44	4 074	34	4 330	63	4 802	42	3 744
Kokkola			1	200	2	160	1	120					1	15								
Kuopio	7	1 050	5	810	2	370	8	1 020	6	660	8	910	4	750	8	820	6	683	7	582	5	403
Lahti	4	500	8	2 080	5	1 450	21	2 780	13	1 390	7	760	8	894	8	950			7	1708	10	1133
Lappeenranta	3	550	1	200	8	710	2	190	10	810	6	480	4	390	7	850	1	60	2	700	4	338
Levi											2	450			1	170	1	1 012	2	340	3	1 415
Maarianhamina	5	770	3	240	2	500			1	20	7	420	14	1 625	7	380	5	730	1	200	6	829
Mikkeli					1	90	1	20	2	190			3	470	1	90						
Oulu	10	1 450	15	3 650	12	1 420	8	1 860	9	1 460	23	2 130	10	930	17	1 728	17	1 717	24	2 278	30	3 193
Rovaniemi	4	430	4	260	3	550	2	160	10	1 100	10	1 440	7	1 240	17	1573	15	1544	6	582	6	1046
Tampere	35	5 510	32	6 770	45	6 050	62	8 540	49	6 850	56	7 120	51	7 818	63	7 844	52	7 663	73	7 300	74	7 899
Turku	20	3 190	31	5 670	20	2 970	42	5 480	50	9 340	53	7 850	58	5 900	36	3 038	68	8 633	65	5 074	68	6 922
Vaasa	10	880	8	1 340	10	810	19	1 270	20	1 710	13	1 080	12	1 630	15	735	21	1 963	23	2 448	16	3 287
Muut																					3	355
Suomi yhteensä	**297**	**55 100**	**316**	**54 160**	**265**	**40 930**	**324**	**61 540**	**438**	**60 790**	**486**	**60 710**	**391**	**61 256**	**416**	**61371**	**417**	**59390**	**595**	**73 709**	**662**	**71 697**

Kuva 5. Kansainväliset kongressit paikkakunnittain 2003-2013

4. Matkailukeskus Välke

Matkailukeskus Välke on Varkausmäkeen sijoittuva koko Varkausmäki-alueen luonnon ja ympäröivän veden hyödyntävä matkailukeskus (resort). Välke-konseptin kulmakiviä ovat Special Interest Tourism-liiketoimintakonsepti, ympäröivän vesi- ja luontoelementin hyödyntäminen sekä ympärivuotinen all inclusive-aktiviteetti ja ruokailukonsepti.

Matkailukeskus tukee Varkauden muita matkailukokonaisuuksia kuten "Vekara Varkaus"- sekä "Sampea ja Samppanjaa"-tapahtumaa. Matkailukeskus on suunnattu sekä kansainväliselle vapaa-ajan matkustamiselle että kongressimatkailuun. Kongressimatkailussa Välke toimii sekä omana itsenäisenä kokonaisuutena kuten myös Kuopion alueen kongressimatkailun tukijana tarjoamalla majoituspalveluita Kuopiossa järjestettäville tapahtumille, joiden matkailukapasiteettitarve on yli Kuopion ydinalueen tarjooman.

Matkailukeskus täydentää Pohjois-Savon matkailutarjontaa niin, että koko alueelle pystytään houkuttelemaan nykyistä enemmän matkailijoita. Välkkeen tarjonnassa erityistä huomiota kiinnitetään vesistön hyödyntämiseen aktiviteettien tarjonnassa, eikä suunniteltu hanke tule kilpailemaan esim. Tahkon alueen kanssa hiihto- ja laskettelupalveluita tarjoavana kokonaisuutena.

Alustavissa suunnitelmissa Välke on hahmoteltu koostuvan hotellirakennuksesta ja sen ympäristöön rakennetuista eri kokoisista itsenäisistä mökeistä. Ensimmäisessä vaiheessa Välkkeeseen on suunniteltu rakentuvan;

- *Hotellirakennus, joka sisältää 100 huoneen majoituskapasiteetin, ravintola- ja kahvilatilat sekä konferenssitilat*
- *45 mökkiä, kolmessa eri kokoluokassa*

Kun suunnitteilla oleva kaava mahdollistaa majoituspalveluiden toteuttamisen alueelle, käynnistyy hanke kun operaattori majoituspalveluiden toteuttamiseen on löydetty. Liiketoiminnallisista lähtökohdista rakentuva kokonaisuus kasvaa ensimmäisen vaiheen jälkeen kysynnän mukaista huone- ja mökkikapasiteettia lisäämällä. Tavoitteena on, että matkailukeskus Välke olisi kokonaisuudessaan n. 200 huoneen, 75 mökin ja 16 kelluvan mökin kokonaisuus.

5. Varkauden Onni, Varkausmäen kaupallinen keskittymä

Varkauden Onni on kaupallinen kokonaisuus, joka sisältää päivittäistavarakaupan, erikoistavarakaupan sekä tilaa vaativan kaupan osakokonaisuudet. Varkauden Onni rakentuu osana matkailukeskus Välkettä ja ensisijaisena hankkeen edellytyksenä on matkailukeskuksen rakentuminen Varkausmäen alueelle. Suurin osa Onnin ostovoimasta tulee matkailukeskukseen majoittuvista matkailijoista. Osaltaan Onni tulee kuitenkin parantamaan myös lähialueella asuvien henkilöiden ostosmahdollisuuksia ja tulee toteutuessaan täydentämään koko Varkauden ostostarjontaa.

Päivittäistavarakauppa edellyttää toimiakseen 2.500 – 3.000 asukasta. Alle 10 km etäisyydellä Onnista asuu n. 3.500 asukasta, joten asukaspohja on jo ilman Välkettä riittävä päivittäistavarakaupan tarpeeseen.

Osana matkailukeskusta Onnin kaupalliset palvelut tulevat rakentumaan kansainvälisten matkailijoiden tarpeisiin ja tuo koko Varkauden alueelle aivan uusia toimintakonsepteja. Varkauden alueen kaupallisten palveluiden kehittyminen ei voi tapahtua vain olemassa olevien toimijoiden siirtymisessä uuteen osoitteeseen, vaan matkailijoita palvellaakseen Onni tarvitsee omat, osittain suomalaisesta ostoskäyttäytymisestä poikkeavat toimijat. Olennaista Onnin liikemixin luonnissa on eri matkailijaryhmien ja ostopotentiaalin ymmärtäminen. Esim. ylellisyystuotteista voi muodostua kokonaisuus, joka houkuttaa vain osaa alueellisesta ostovoimasta, mutta on ehdoton edellytys matkailijan tyytyväisyyden luonnissa. Esimerkiksi Venäläisessä kulttuurissa korostuvat status-ajattelu ja ääripäät. Siksi luksustuotteet tekevät kauppansa venäläisille.

Onnissa tullaan myös huomioimaan ihmisten ostoskäyttäytymisessä tapahtuva muutos. Kun Onni liitetään osaksi matkailukeskus Välkettä, muodostuu kokonaisuus, josta ostosten lisäksi hankintaan palveluita, tavataan muita ihmisiä, viihdytään ja vietetään vapaa-aikaa. Tältä osin Onni voi tarjota

elämyksiä myös paikallisille kuluttajille. Olennaista on, että Onni on tällöin paikallisen kuluttajan näkökulmasta hyvin saavutettavissa ja sijainti on optimaalinen keskustan läheisyydessä.

Lähteinä käytetty;

- *Vilho Lehtoaho, Diplomityö 12.5.2010. Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä- esimerkkinä Varkauden Kämärin alue.*
- *Tutkimus- ja Analysointikeskus TAK Oy. TAK Matkatoimistokysely 2011 Moskova, Pietari ja Karjalan tasavalta.*
- *Finland Convention Bureau. Kansainväliset kongressit paikkakunnittain 2003-2013*
- *Varkauden-Pieksämäen seudun matkailun strateginen kehittämissuunnitelma. Elokuu 2009.*
- *Tilastokeskus. Matkailutilastot vuosilta 2010 – 2014*
- *GSP. Uusi Varkaus 2020. Viitesuunnitelmat, projektikortit, investointilaskelmat*
- *GSP. Uusi Varkaus 2020*
- *Kauppakeskusyhdistys. Kaupan palvelut tuovat eloa keskustoihin.*
- *Matkailun Edistämiskeskus. www.mek.fi*
- *Haaga-Helia ja Helsingin Matkailusäätiö. Venäläismatkailija verkossa-hanke.*

Pohjois-Savon liitto, Sepänkatu 1, PL 247, 70101 KUOPIO
Puh. (017) 550 1400, www.pohjois-savo.fi
Kotipaikka: Kuopio