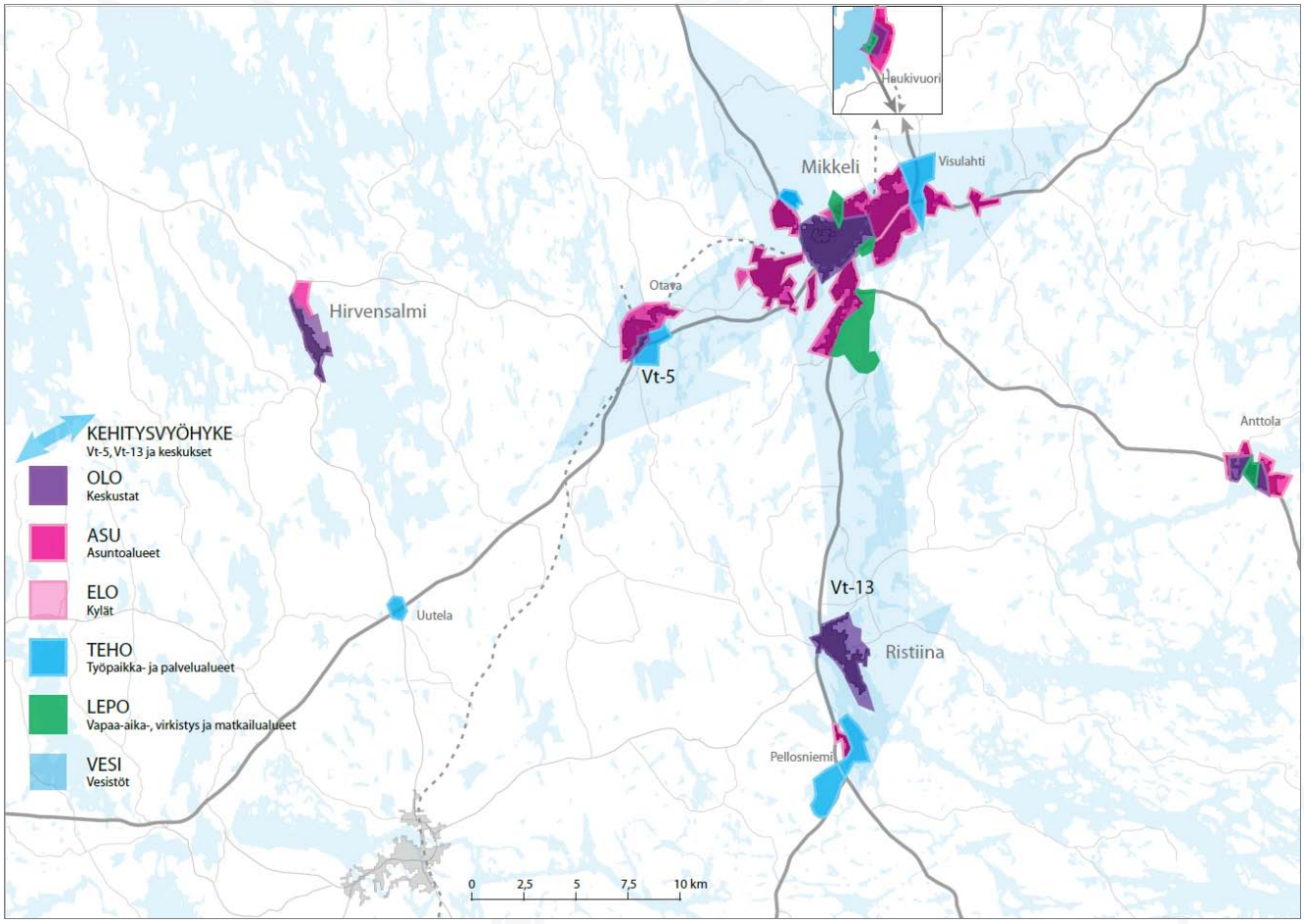
MIKKELIN KAUPUNKISEUDUN RAKENNEMALLI

”Elävät keskukset ja sujuva arki”

Elävät keskukset & sujuva arki



LOPPURAPORTTI

20.3.2012

Kartat
tiestö © Liikennevirasto
pohjakartat © Maanmittauslaitos
OIVA/YKR © SYKE, TK

ESIPUHE

Mikkelin seutu on Etelä-Savon maakunnan yli 70 000 asukkaan keskus, joka muodostuu seitsemästä kunnasta: Mikkeli, Ristiina, Hirvensalmi, Kangasniemi, Mäntyharju, Pertunmaa ja Puumala. Mikkelin seudun kunnat, yhdessä Etelä-Savon maakuntaliiton sekä Etelä- ja Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksien kanssa käynnistivät keväällä 2010 Mikkelin kaupunkiseudun maankäytön rakennemallityön sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen. Suunnitelmat laadittiin Mikkelin kaupungin toimeksiannosta. Liikennejärjestelmätyössä on ollut mukana myös Juvan kunta.

Tarkempitasoinen rakennemalli laadittiin hankkeessa seudun vetovoiman kannalta keskeiselle alueelle: maakuntakaavassakin osoitetulle Paras-lain mukaiselle Mikkelin kaupunkikeskustan–Ristiinan–Pellosniemen taajamien–Hirvensalmen taajaman ja kunnan itäosien alueelle. Hankkeella toteutettiin Paras-hankkeen mukaisen kaupunkiseutusuunnitelman maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen.

Rakennemallityön tarve on todettu Paras-lain mukaisessa Mikkelin kaupunkiseutusuunnitelmassa sekä uudessa maakuntasuunnitelmassa ja maakuntakaavassa.

Rakennemalliprosessin keskeisiä toiminnallisia tavoitteita olivat:

- Laatia Mikkelin kaupunkiseudulle alueen ominaispiirteitä korostava ja vahvuuksia hyödyntävä rakennemalli ja kehityskuva, joka antaa pohjan yhteiselle näkemykselle alueen kehittämisessä ja markkinoinnissa sekä ohjaa kuntien omia ja yhteisiä maankäyttösuunnitelmia
- Jäsentää seudun eri osien vetovoima- ja vahvuustekijät ja muodostaa kehitystä vuoteen 2030 suuntaava kokonaisnäkemys

Seudun aluerakennetta koskeva yleinen tavoite, jota rakennemallilla on tarkoitus edistää, on toimiva ja vetovoimainen asuin- ja toimintaympäristö. Rakennemallin muodostamista varten on työn alkuvaiheessa tarkennettu eri teemoja koskevat seudun keskeiset tavoitteet. Nämä yhteiset tavoitteet ovat toimineet rakennemalliprosessissa vaikutusten arvioinnin apuna sekä ohjaamassa rakennemallin toteuttamisohjelman toimenpidesuosituksia.

Rakennemallityön laatimista ohjasi työryhmä, jossa olivat edustettuina Mikkelin, Ristiinan ja Hirvensalmen kuntien edustajat. Rakennemallityöllä oli myös ohjausryhmä, jonka puheenjohtaja toimi Mikkelin kaupunginjohtaja Kimmo Mikander. Rakennemallityön konsulttina toimi Sito alikonsulttinaan Tuomas Santasalo Ky. Rakennemallityön edistämiseen rahoitettiin osana EAKR-ohjelmaa.

Työ jakaantui kolmeen vaiheeseen. Vaiheessa yksi selvitettiin suunnittelun nykytila ja lähtökohdat rakennemallityölle sekä laadittiin luonnos kuntien yhteisestä seutuvisiosta ja teemakohtaisista tavoitteista kuntien välisen seminaarin pohjalta. Vaiheesta on laadittu Osaraportti 1, lähtökohdat ja tavoitteet (7.10.2010). Työn toisessa vaiheessa viimeisteltiin seutuvisio, laadittiin rakennemallivaihtoehdot ja rakennemalliluonnos sekä sen vaikutusten arviointi. 2. vaiheesta on laadittu Osaraportti 2, rakennemallivaihtoehdot (3.5.2011). Työn kolmannessa vaiheessa - Ehdotus rakennemalliksi ja toteuttamisohjelmaksi (Osaraportti 3, 12.12.2012) edellisen vaiheen rakennemalliluonnosta tarkennettiin rakennemalliehdotukseksi. Muodostetussa rakennemallissa korostuvat rakennemallin maankäytön monipuolisuus, nykyisten rakenteiden hyödyntäminen ja kehityksen vaiheistus kestävän, tarkoituksenmukaisen ja laadukkaan seudullisen kokonaisrakenteen mahdollistamiseksi.

Tässä loppuraportissa esitellään tiivistetysti rakennemallityön prosessi ja lopullinen rakennemalli. Työtä on tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa Mikkelin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyön kanssa.

20.3.2012

Työryhmän jäsenet:

Aki Kauranen, Mikkelin seudun sihteeri, Mikkelin seutu kuntayhtymä

Asko Viljanen, tekninen johtaja, Hirvensalmen kunta

Ilkka Tarkkanen, kaavoituspäällikkö, Mikkelin kaupunki

Liisa Heikkinen, liikenneinsinööri, Mikkelin kaupunki

Hannu Peltomaa, kaupungingeodeetti, Mikkelin kaupunki

Timo Rissanen, tekninen johtaja, Ristiinan kunta

Janne Nulpponen, kaavoituspäällikkö, Etelä-Savon Maakuntaliitto

Ilona Mansikka, projektipäällikkö, Sito

Bianca Byring, projektisihteeri, Sito

Juhana Rautiainen, projektisihteeri, Sito

Petri Launonen, liikenteelliset selvitykset, Sito

Tuomas Santasalo, kaupalliset selvitykset, Tuomas Santasalo Ky

1 SUUNNITTELUPROSESSI

Tässä luvussa kuvataan tiivistetysti rakennemallityön suunnitteluvaiheet. Työ jakaantui kolmeen vaiheeseen.

Vaihe 1 Lähtökohdat ja tavoitteet

Työn 1. vaiheessa määriteltiin nykytila ja lähtökohdat rakennemallityölle sekä seudun teematavoitteet. Nämä tavoitteet eli kuntien yhteisen seutuvision luonnos määriteltiin 1. seminaarin ”Lähtökohdat ja tavoitteet” pohjalta. Ensimmäisen vaiheen tuloksia hyödynnettiin rakennemallivaihtoehtoja muodostettaessa ja vaikutusten arvioinnissa tavoitteista muodostetun arviointikehikon kautta.

Rakennemallin seutuvisiossa määriteltiin lukuisia tavoitteita, joilla vastataan tulevaisuuden haasteisiin. Visiossa mainitaan muun muassa, että:

- keskuksissa uusi rakentaminen tukee palveluita ja joukkoliikennettä
- kylien ja keskusten vetovoimaisuus ja ympäristön laatu kehittyvät
- monipuolisten asumis- ja loma-asumismahdollisuuksien turvaaminen kestävällä tavalla
- hajarakentaminen kestävästi ja hallitusti
- paikallinen joukkoliikenne paranee valituilla joukko-liikennekäytävillä
- muualla kutsuliikenne ja kevyen liikenteen väylät kehittyvät autottomien liikkumisen turvaamiseksi.

Vaiheesta on laadittu Osaraportti 1, lähtökohdat ja tavoitteet (7.10.2010).

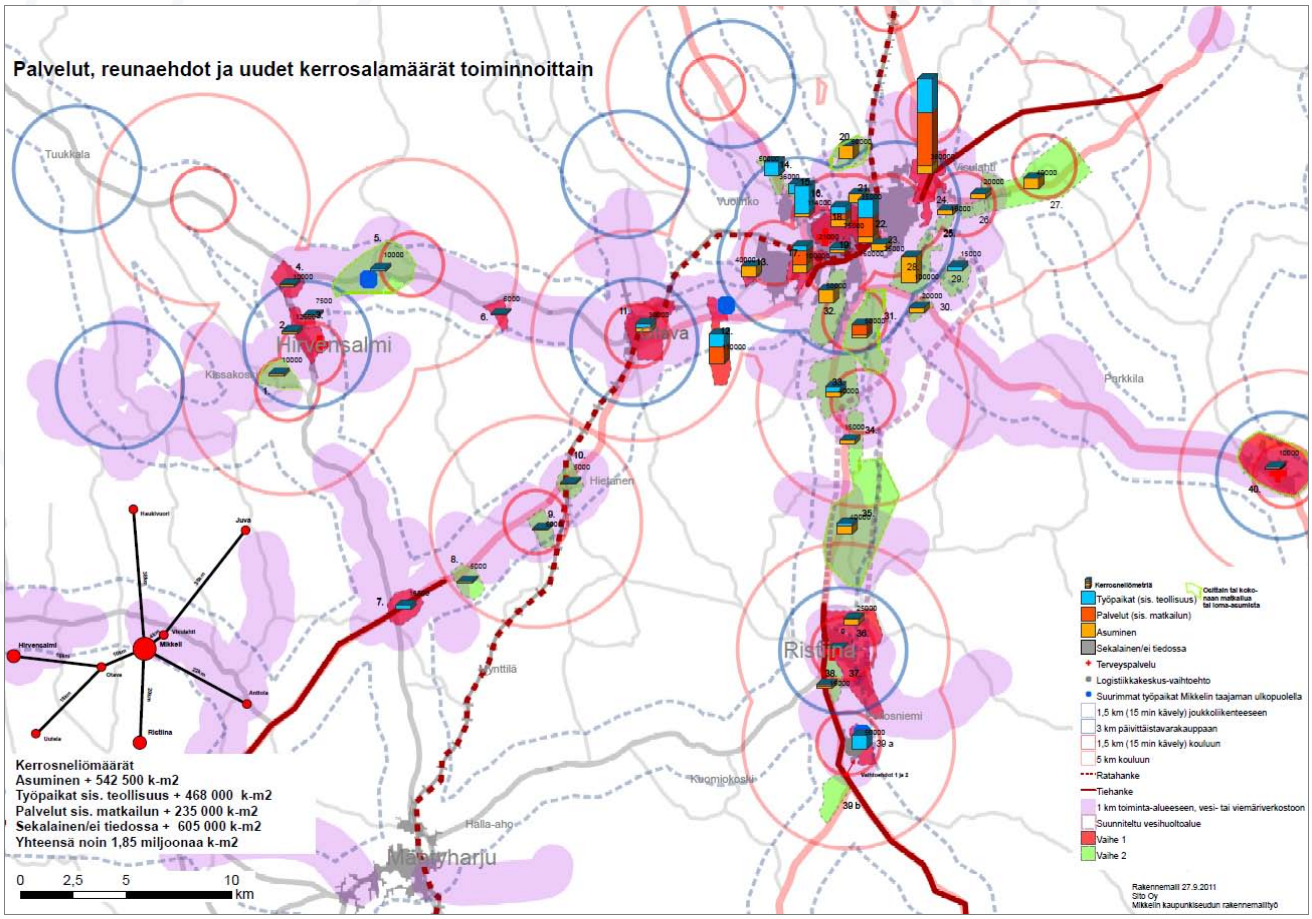
Vaihe 2 Rakennemallivaihtoehdot

Työn 2. vaiheessa muodostettiin rakennemallivaihtoehdot ja niiden pohjalta rakennemalliluonnos. Kolmen toisensa pois sulkevan rakennemallivaihtoehdon sijaan päädyttiin esittämään vaiheistettua mallia, johon sisältyvät kaikki kuntien painottamat maankäyttöhankkeet priorisoituna kahteen tai kolmeen eri vaiheeseen. Perusteluina lähestymistavalle ovat nykyisen rakenteen määräävyys vähäisen väestön kasvun kaupunkiseudulla; nykyisten investointien täysimääräinen, kestävä hyödyntäminen reunaehtona kehitykselle sekä toive kehittää seudun erityyppisiä osa-alueita erilaisin strategioin, kunkin alueen omista lähtökohdista käsin. Vaiheistettu rakennemallivaihtoehto esitettiin toteutuvaksi kahdessa vaiheessa, lyhyen aikavälin hankkeet vuoteen 2030 mennessä ja pidemmän aikavälin hankkeet vuoteen 2050 mennessä.

Rakennemallin ja sen kehittämisvaiheiden pohjaksi koottuun ns. bruttokarttaan kerättiin seudulla suunnitellut maankäytön kehittämishankkeet sijainneittain, toiminnoittain ja määrittäin. Näin saatiin kokonaiskäsitys ja suuruusluokkakäsitys seudulle suunnitteilla olevista volyymeista ja niiden toiminnallisesta painottumisesta ja sijainnista yhdyskuntarakenteessa.

Rakennemallin laatimisen tueksi arviointitaulukon rinnalle kehitettiin ns. reunaehtokartta. Koska rakennemallien muodostamisessa ja vertailussa tärkeänä näkökulmana pidettiin olevan ja toteutettavan infrastruktuurin eli tehtyjen investointien täysimääräistä hyödyntämistä, koottiin vertailun avuksi reunaehtokartta, jossa olevat investoinnit ovat näkyvissä: tiet, viemärit, koulut, palvelut ja joukkoliikenteen reitit. Näitä olevia rakenteita tukevat kehittämiskohteet ovat kestävämpiä ja taloudellisempia ratkaisuja kuin niistä irrallaan

olevat. Reunaehtokarttaa hyödynnettiin rakennemallien vaiheistuksessa ja vaikutusten arvioinnin eri vaiheissa.



Kuva 1. Rakennemallin laatimisen ja arvioinnin tukena käytetty reunaehtokartta

Rakennemallin muodostuksen ja vaiheistuksen taustalla vaikuttaa ajatus siitä, että tulevaisuuden yhdyskuntarakennetta pohdittaessa olennaista on painottaa olevien rakenteiden täysimittaista hyödyntämistä ja tukemista sekä välttää mahdollisuuksien mukaan uusien suurien kynnysinvestointien ja olevasta rakenteesta irrallaan olevien uusien alueiden avaamista.

2. vaiheesta on laadittu Osaraportti 2, rakennemallivaihtoehdot (3.5.2011).

Vaihe 3 Rakennemalliehdotus

Työn kolmannessa vaiheessa edellisen vaiheen rakennemalliluonnosta tarkennettiin rakennemalliehdotukseksi. Muodostetussa rakennemallissa korostuvat rakennemallin maankäytön monipuolisuus, nykyisten rakenteiden hyödyntäminen ja kehityksen vaiheistus kestävän, tarkoituksenmukaisen ja laadukkaan seudullisen kokonaisrakenteen mahdollistamiseksi.

Edellisessä työvaiheessa laadittua rakennemallivaihtoehtoa tarkennettiin lausuntojen toiveiden mukaisesti tekemällä tarkempi hankekohtainen vaikutusten arviointi, huomioimalla seudun tulevaisuuden haasteita ja potentiaaleja enemmän, ryhmittelemällä seudun hankkeita toiminnallisiksi kokonaisuuksiksi ja kokoamalla rakennemallille toteuttamisohjelma toimenpidesuosituksineen ja tarkempina vaiheistuksineen yhteistyössä kuntien edustajien kanssa.

Työvaiheesta on laadittu Osaraportti 3, Ehdotus rakennemalliksi ja toteuttamisohjelmaksi (12.12.2012).

2 RAKENNEMALLI JA TOTEUTTAMISOHJELMA

Rakennemalli on seudun tulevat maankäyttöhankkeet yhteen sovittava visio (tahtotila), jolla tavoitellaan tarkoituksenmukaista ja laadukasta ympäristöä seudun asukkaille tulevaisuuden toimintaympäristön mahdolliset muutokset huomioiden. Rakennemalli on strateginen perusta kuntien maankäyttösuunnitelmien pohjaksi.

Mikkelin seudun rakennemalli kokoaa yhteen seudun tavoitteita tavoitteellisille vyöhykkeille. Eri vyöhykkeet muodostavat yhdessä seudun kokonaisuuden, joka tukee kestävää asumista ja aluerakennetta, elinkeinoja ja palveluita, liikkumista ja kuljetuksia sekä vapaa-aikaa, virkistystä, kulttuuria ja imagoa. Vyöhykkeet ovat paikassa ja ajassa joustavia kokonaisuuksia, joihin jatkosuunnittelussa kohdistetaan toimenpiteitä seudullisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Olennaista on eri kehittämishankkeiden toteuttamisen järkevä vaiheistaminen ja nykyisiin rakenteisiin tukeutuminen, jotta kokonaisuus pysyisi koko ajan eheänä ja tarkoituksenmukaisena. Työn tärkeänä tavoitteena on ollut sujuvan, mutta kestävän arjen turvaaminen asukkaille, seudun kilpailukyvyn turvaaminen erilaisissa toimintaympäristön muutoksissa sekä kuntien sitouttaminen rakennemallin toteutukseen vuorovaikutteisen prosessin avulla.

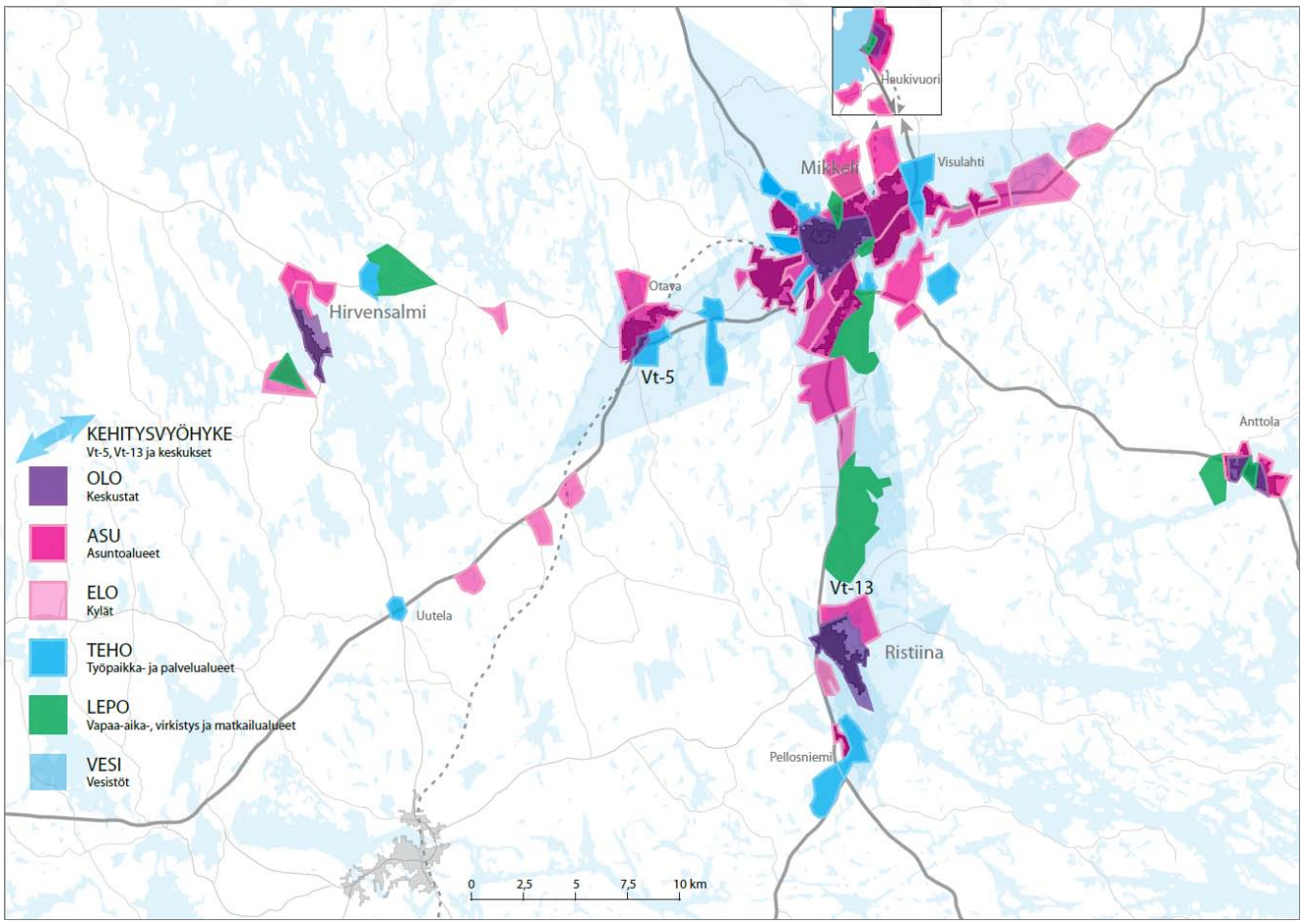
Elävät keskukset ja sujuva arki –
Mikkelin seudun rakennemalli tiivistetysti

Rakennemallin tärkeimpinä kehittämiskohteina ovat nykyiset keskukset, jotka toimivat seudun kilpailukyvyn ja vetovoiman moottoreina. Lisäksi seudun toimivuuden ja merkittävyyden lisäämiseksi on tärkeää parantaa seudun saavutettavuutta sekä ulkoapäin että sisäisesti – siksi seudun valtaväylien parantaminen on seudun tulevaisuuden elinehto.

Elävät ja vetovoimaiset keskukset (rakennemallin OLO-alueet), näihin tukeutuvat tiiviit ja viihtyisät asuinalueet (ASU-alueet) sekä saavutettavat ja monipuoliset palvelu- ja työpaikka-alueet (TEHO-alueet) muodostavat tulevaisuudessa seudun ytimen.

Tiivistyvien keskuksien ja kehityskäytävien lisäksi tärkeää on kehittää seudun vetovoimatekijöihin perustuvia vapaa-ajan ja maaseutuasumisen rakenteita kestävin tavoin: vesistöjen (VESI) äärelle sijoittuvia matkailun ja lomaasumisen keskittymiä (LEPO-alueet) sekä taajamien ulkopuolisia maaseutukylien verkostoja (ELO-alueet).

Kestävät periaatteet yhdyskuntasuunnittelussa tarkoittavat nykyisten rakenteiden ja palveluiden mahdollisimman tehokasta hyödyntämistä – tämä on erityisen tärkeä tavoite Mikkelin seudulla, jossa yhdyskuntarakenne ei merkittävästi kasva eikä laajene uusille alueille. Kestävää on rakentaa seutua vaiheittain siten, että tulevaisuuden toimintaympäristön muutoksiin voidaan reagoida joustavasti sekä siten, että seudun kokonaisuus on joka vaiheessaan toimiva ja taloudellinen, ja palvelut sekä arjen sujuvuus saadaan turvattua.



Kuva 2. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin kooste kaikista vyöhykkeistä.

Kuvassa 5 on ote muodostetun rakennemallin koosteesta. Kooste sisältää kaikki tavoitteelliset vyöhykkeet. Vyöhykkeillä sijaitsee kaikki ensimmäisen vaiheen ja tulevaisuuden maankäytön hankkeet ja kehitysalueet. Nykyinen taajamarakenne, tiestö ja ratalinja näkyvät koosteessa harmaalla. Mallia tulee tulkita yleispiirteisesti. Osoitettujen alueiden sijainti on viitteellinen. Alueisiin liittyvät kehitysalueet eli hankkeet on lueteltu jäljempänä. Yksittäiset alueet ja rajat joustavat tarvittaessa toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

Rakennemallissa on nostettu esiin seudun kehitysalueet ja toiminnalliset vyöhykkeet, jotka ovat tärkeitä koko seudun vetovoimaisuuden ja menestyksen kannalta tulevaisuudessa.

Kehittämisen tärkeimmät painopisteet on osoitettu kehitysvyöhykkeinä. Ne muodostavat rakennemallin strategiset kärjet.

Rakennemallin kehitysvyöhykkeet ovat:

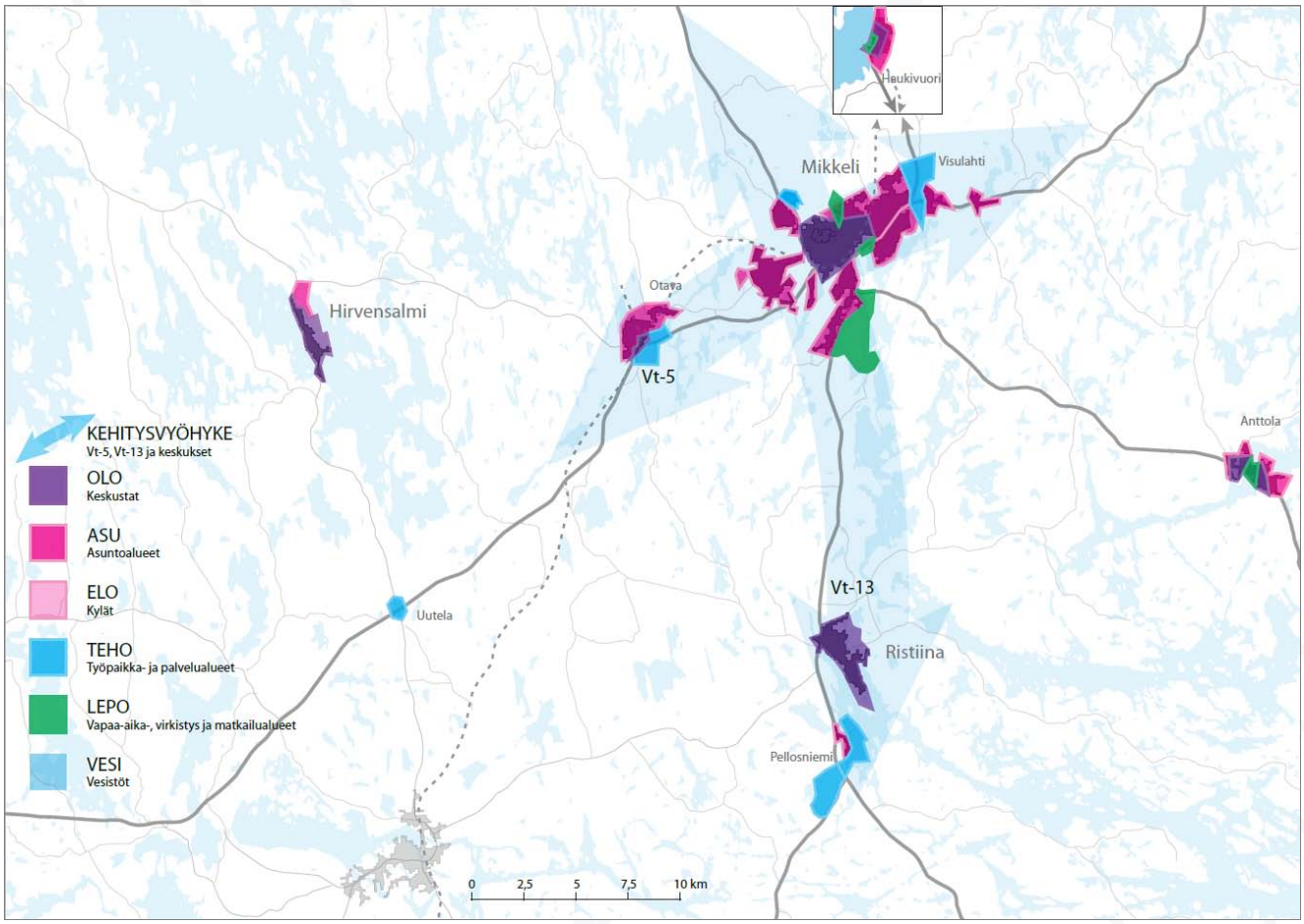
- Vt-5
- Vt-13
- Nykyiset keskukset
- Kärkihankkeiden alueet

Kehitysvyöhykkeitä tarkentavat toiminnalliset vyöhykkeet, jotka kuvaavat alueiden päämaankäyttömuotoja ja niiden toiminnallisia tavoitteita.

Rakennemallin toiminnalliset vyöhykkeet ovat:

- OLO, keskusta-alueet
- ASU, asuntoalueet
- ELO, kyläalueet
- TEHO, työpaikka- ja palvelualueet
- LEPO, vapaa-aika-, virkistys- ja matkailualueet

Näiden lisäksi mallissa on nostettu esiin vesistöalueet (VESI) ja seudullisesti merkittävät viher- ja virkistysyhteydet (VIHER).



Kuva 3. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin kehitysvyöhykkeet VT-5, vt-13 ja nykyiset keskukset sekä kärkihankkeiden alueet toteutetaan rakennemallin ensimmäisessä vaiheessa.

Kehitysvyöhykkeiden visio ja toimenpidesuositukset

KEHITYSVYÖHYKE-VISIO:
”Kehitysvyöhyke”-alueet ovat seudun pääkehityssuuntia, jotka on muodostettu tunnistetuista seudun kärkihankkeista, joilla on arvioitu olevan merkittäviä positiivisia seudullisia vaikutuksia. Vt-5, Vt-13 ja nykyiset keskukset muodostavat seudun rungon. Seudun rungon kehittäminen edistää arjen sujuvuutta, keskusten välistä saavutettavuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kehitysvyöhykkeen alueet toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa. Vyöhykkeellä olevat maankäytön hankkeille kohdennetaan eniten resursseja ja ne toteutetaan rakennemallin ensimmäisessä vaiheessa.

KEHITYSVYÖHYKE-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

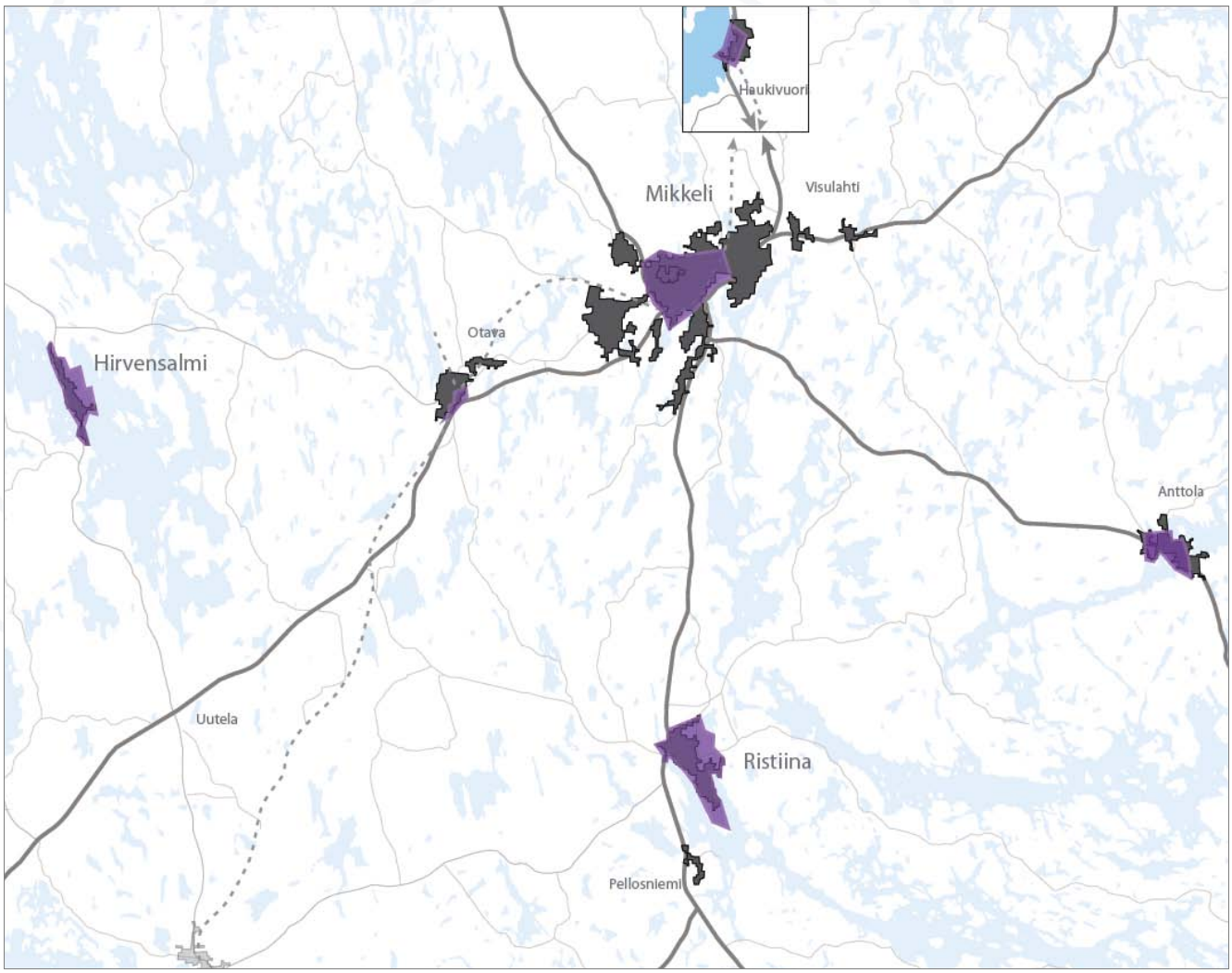
	Asuminen ja aluerakenne **”Monipuolinen tonttitarjonta”**	Monipuolisen tonttitarjonnan takaaminen. Uusille alueille tulee monipuolisesti kerros-, kytkettyjä- ja pientaloja. Keskustojen vahvuuksien kehittäminen, elävöittäminen ja uudistaminen täydennysrakentamisella ja muilla kehittämistoimenpiteillä. Alueraken-teen tukeutuminen nykyisiin keskuksiin ja valtaväyliin (Vt-5 ja Vt-13). Suurin osa seudun uudesta asutuksesta osoitetaan kehitysvyöhykkeen alueille. Seudullinen maaseutu- ja maisemastrategia. Maaseudun renessanssi tukeutuu nykyisiin keskuksiin.
	Elinkeinot ja palvelut **”Tehokkaat sijoittumismahdollisuudet”**	Monipuolisten sijoittumismahdollisuuksien varmistaminen eri elinkeinotoiminnoille. Erilaisten elinkeinojen synergiaedut hyödynnetään. Palvelukeskustojen kehittäminen. Nykyisten palvelukeskustojen täydennysrakentaminen. Digitaalinen Mikkeli, bioenergia ja muut elinkeinostrategian klusterit ja kärkihankkeet toteutetaan. Uudet etäpalvelut täydentävät nykyistä palveluverkkoa. Valtaväylien erityisesti Vt-5:n solmukohtien ja palveluiden kehittäminen. Uudet kaupallisten palveluiden keskittymät sijoittuvat kehitysvyöhykkeen alueille, hyvin saavutettaville paikoille. Nykyisten palveluiden ja työpaikka-alueiden monipuolistaminen osoittamalla riittävä asukasmäärä niiden yhteyteen mahdollisuuksien mukaan.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Vahvat väylät ja kestävä liikenne”**	Seudun kytkeytyminen laajempaan kontekstiin, seudun saavutettavuuden parantaminen toteuttamalla liikenneverkon parannukset ja seutuliikenteen laajentaminen. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen keskuksissa. Kehitysvyöhykkeen kaikille alueille toteutetaan kattava kevyenliikenteen verkosto. Joukkoliikenteen tukeminen seudullisin toimenpitein. Uudet alueet suunnitellaan joukkoliikenteen ehdoin ja kehitetään seudulle soveltuvia joukkoliikennemuotoja. Seudullinen logistiikan kehitysstrategia. Seudun logistiikkakeskushankkeet toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa. Logististen yhteyksien edellyttämät liikenneverkon investoinnit toteutetaan.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Seudun vahvuuksien hyödyntäminen”**	Lisätään seudun vetovoimaa korostamalla kulttuuriperintöä ja seudun ominaispiirteitä. Hyödynnetään seudun kehittämisessä Mikkelin seudun kulttuuriperintöohjelmaa, jossa kartoitetaan Mikkelin, Ristiinan ja Hirvensalmen kulttuuriperintöä. Järvistrategia ja sen kytkeytyminen tiestön kehittämiseen, LEPO- ja OLO-vyöhykkeisiin. Uudet alueet hyödyntävät vesistöjä. Seudullisesti kattavan virkistysverkoston sekä matkailun ja vapaa-ajan markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen. Venäjän potentiaalien hyödyntäminen matkailussa.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

Vyöhykkeellä olevat kärkihankkeet toteutetaan rakennemallin ensimmäisessä vaiheessa. Kärkihankkeet ovat:
2 Hirvensalmi taajama, 3 Hirvensalmen taajaman itäosa, 7 Uutela, 11 Otava, 13 Rantakylä, 18 Keskusta, 19 Nuijamies ja vanha kasarmialue, 21 Rokkala, 22 Satamalahti, 23 Graani, 24 Visulahti-Huusharju, 31 Moisio-Kyyhkylä, 37 Ristiinan taajama, 39 a Pellos 1 ja 2, 40 Anttola ja Haukivuori

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- MAL –aiesopimuksen laatiminen
- MAL –verkoston suunnittelutyökalujen käyttöönotto
- asuntostrategian ja seudullisten asuinrakennusmääräysten laatiminen
- seudullisten maankäytön ja liikenteen tavoitekriteerien määrittely ja seuranta
- liikennejärjestelmätyön toimenpiteiden toteuttaminen
- elinkeinostrategian kokonaisvaltainen toteutus ja seuranta
- kulttuuriperintöohjelman laatiminen
- järvistrategian laatiminen
- muiden vyöhykkeiden edistämiskeinojen toteuttaminen



Kuva 4. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin "OLO" –vyöhykkeet.

OLO: Visio ja toimenpidesuositukset

OLO-VISIO:
Vetovoimaiset keskukset ja niiden elävä kulttuuri luovat koko seudulle identiteetin ja toimivat seudun kehityksen vetureina. ”OLO” –alueet ovat monimuotoisia keskusta-alueita, joista löytyy kaikkia eri maankäytön muotoja. Keskuksissa asuminen, palvelut, elinkeinot ja virkistystoiminnot kytkeytyvät yhteen saumattomasti muodostaen monipuolisia ja korkeatasoisia keskustaympäristöjä. Mikkelin keskustassa palvelutarjonta on laajinta – muissa keskustoissa peruspalvelut säilyvät ja kehittyvät. Koko seudun vetovoimaisuus kasvaa keskustojen kehittämisen myötä.

OLO-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

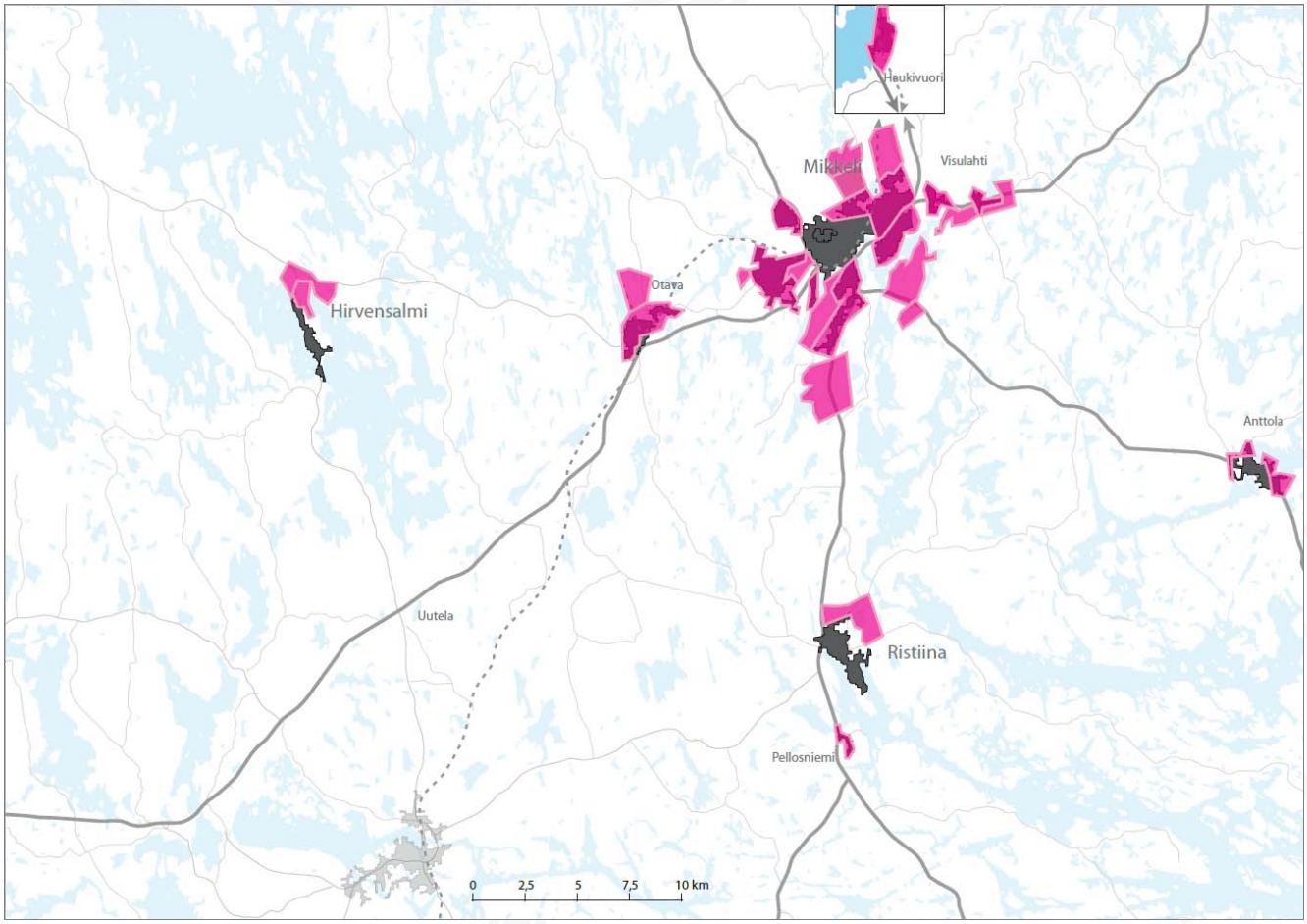
	Asuminen ja aluerakenne **”Tehokasta ja vaihtelevaa, vesistöjä hyödyntäen”**	Asuminen on monipuolista sekä asumismuodoiltaan että tehokkuudeltaan. Asumismuodot vaihtelevat Mikkelin keskustan kerrostaloista kirkonkylien rivitaloihin, kytkettyihin pientaloihin ja erillispientaloasumiseen. Asumisen pääpaino on kerrostaloissa ja kytketyissä pientaloissa. Asumisessa hyödynnetään veden läheisyyttä. Korjaus- ja täydennysrakentamisen avulla keskusta-alueita uudistetaan nykyaikaisiksi ja laadukkaiksi kaupunkiympäristöiksi. Mikkelin torin ympäristön lisäksi myös muut keskustamaiset alueet uudistetaan. Uudistamista varten laaditaan esimerkiksi keskustojen kehitysstrategia.
	Elinkeinot ja palvelut **”Monipuoliset ja keskitetyt palvelut”**	Alueet ovat elinkeino- ja palveluelämän kiinnostavimpia kohteita. Alueelle sijoittuu monipuolisia, jopa ympärivuorokautisia palveluita. Alueilla sijaitsevat kaikki kunnalliset palvelut, sekä monipuoliset kaupalliset palvelut ja työpaikat. Palvelut sijaitsevat kohtuullisella etäisyydellä ja yhteispalvelupisteet kokoavat asiointia yhteen.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Kestävästi ja sujuvasti pyörällä, jalan ja bussilla”**	Keskustoissa liikutaan pääasiassa kävellen ja pyöräillen. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä tuetaan kattavalla ja laadukkaalla kevyenliikenteen verkostolla. Liikenneturvallisuutta ja kevyenliikenteen reittien epäjatkuvuuskohtia parannetaan. Mikkelin keskustassa on lisäksi hyvä paikallisliikenteen palvelutaso. Seudun keskustojen välillä on toimiva seutuliikenne, jonka edellytyksiä tuetaan riittävällä väestöpohjalla. Keskustojen saavutettavuutta myös autolla tuetaan mm. pysäköintihankkeilla ja –politiikalla sekä katuverkon järjestelyillä.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Keskusta on seudun sydän!”**	Keskustojen vapaa-ajan palveluita, kulttuuritoimintaa ja kaupunkikulttuuria tuetaan ja kulttuurihistoriallisia kohteita hyödynnetään vetovoimatekijöinä ja identiteetin luojina. Rantaalueiden merkitystä keskusta-alueiden muodostumisessa ja identiteetin luonnissa vaalitaan. Alueella on riittävästi puistoja ja pääsy keskustan ympärillä oleville rannoille ja viheralueille taataan laadukkailla ja yhtenäisillä virkistysreiteillä. Alueiden imagoa kehitetään palvelukeskittyminä ja kaupunkimaisen asumisen laatualueina, joilla on hyvät lähipalvelut ja harrastusmahdollisuudet.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

2 Hirvensalmi taajama, 3 Hirvensalmen taajaman itäosa, 11 Otava, 18 Keskusta, 19 Nuijamies ja vanha kasarmialue, 21 Rokkala, 22 Satamalahti, 23 Graani, 37 Ristiinan taajama, 40 Anttola ja Haukivuori

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- keskustastrategian laatiminen. Ydinkeskustan alueen osoittaminen ja rajaaminen sekä toiminnallisuuden kehittämiseen tähtäävät toimenpiteet. Keskustojen laadullisten kriteerien määrittely (pintamateriaalit, istutukset ym.).
- asumisen, liikenteen, palveluiden ja virkistyksen kehittämisohjelma
- strateginen yleiskaavoitus (kaikki keskustaajamat)
- asemakaavojen ajantasaisuuden arviointi ja muutokset
- laadukkaan ympäristön rakennustapaohjeet
- täydennysrakentamismahdollisuuksien tutkiminen
- keskustahakuisten toimintojen tonttitarjonnan parantaminen
- kevyenliikenteen verkoston epäjatkuvuuskohtien ja vaaranpaikkojen kartoittaminen, verkoston kehittämissuunnittelu ja toteuttaminen
- pysäköinnin kokonaissuunnittelu keskustoissa
- viheryhteyksien, puistojen ja virkistysalueiden kehittäminen yhtenäisillä ja paikalliset lähtökohdat huomioivilla kehittämissuunnitelmilla.
- merkittävien kulttuurihistoriallisten kohteiden ja ranta-alueiden näkymien ja akseleiden hyödyntäminen täydennysrakentamisessa.



Kuva 5. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin ”ASU” –vyöhykkeet

ASU: Visio ja toimenpidesuositukset

ASU-VISIO
”ASU” –alueet ovat asumispainotteisia taajama-alueita keskusta-alueiden yhteydessä. Alueet ovat yhtenäisiä ja riittävän tiiviitä, ja tukevat näin osaltaan seudun työpaikkoja, palveluita ja joukkoliikennettä. Alueilla sijaitsee riittävät lähipalvelut. Uusi asuminen sijaitsee joukkoliikenteen piirissä. Alueilla ja niiden välillä on helppo kulkea jalan ja polkupyörällä.

ASU-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

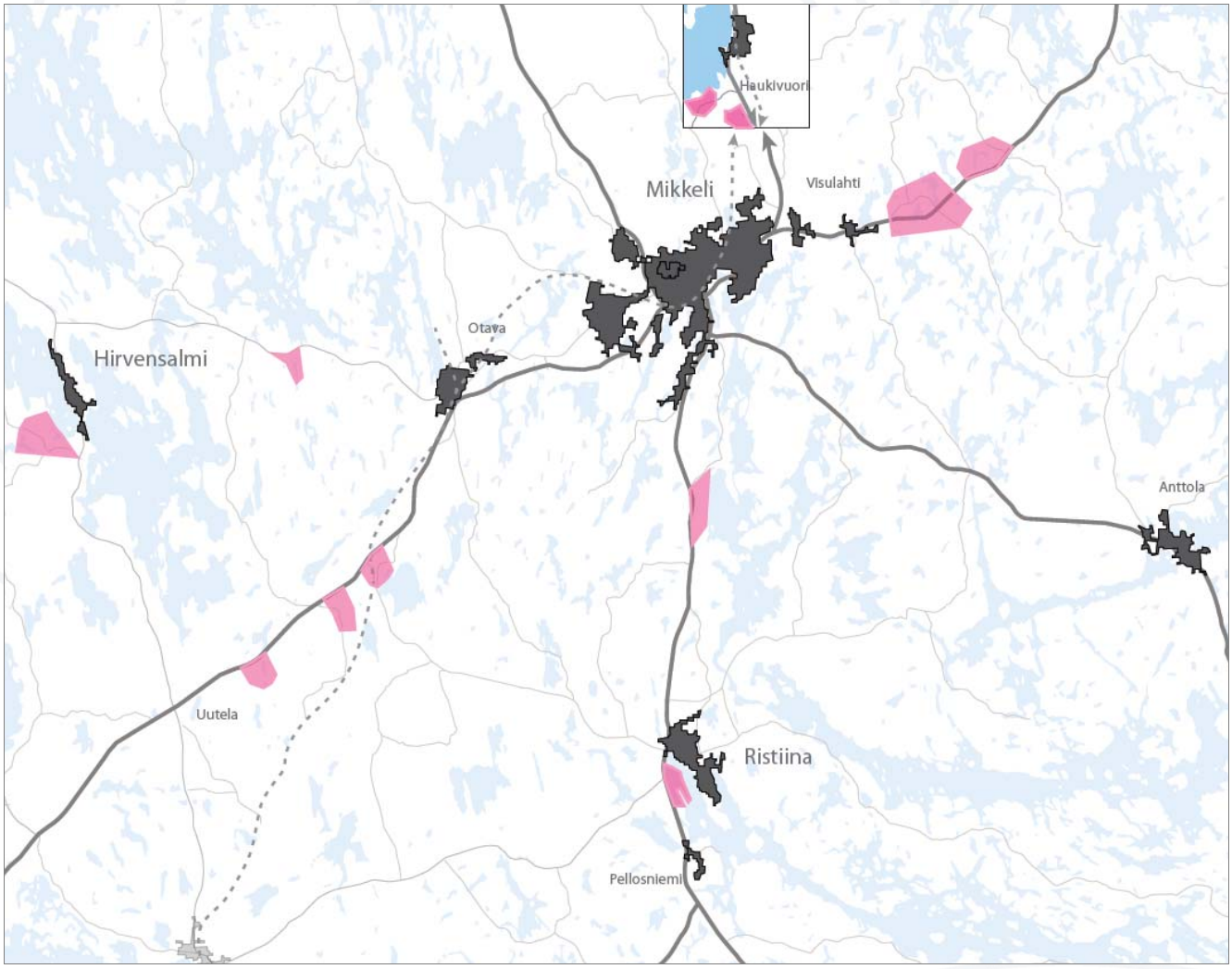
	Asuminen ja aluerakenne **”Laadukasta taaja-asumista erilaisiin tarpeisiin”**	ASU-alueilla tarjotaan erilaisia asumismuotoja sekä asumisratkaisuja erilaisille elämäntavoille. Asuminen jakautuu kerros-, rivi- ja erillispientaloasuntoihin. Uuden rakentamisen pääpaino on erillispientaloissa. Asuntotarjontaa tulee kehittää painottuen kohtuuhintaiseen ja moderniin asumiseen. Laadukkuuteen ohjataan lähiympäristöohjeilla ja täydennysrakentamisstrategioilla. Korjaus- ja täydennysrakentamisen avulla olevia asuinalueita uudistetaan nykyaikaisiksi ja laadukkaiksi kaupunkiympäristöiksi.
	Elinkeinot ja palvelut **”Palvelut lähellä”**	Alueilla sijaitsevat vähintään lähipalvelut (alakoulu, päiväkoti). Alueille pyritään houkuttelemaan arjen sujuvuutta tukevia lähikauppoja, pienpalveluita, hoiva- ja kotipalveluita, liikuntapalveluita ja erityisryhmien palveluita. Etätyön edellytyksiä alueilla parannetaan.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Sujuva arkiliikkuminen kestävästi”**	Liikkumisen painopistettä pyritään suuntaamaan joukkoliikenteeseen ja kevytliikenteeseen. Alueiden yhteyksiä kevyenliikenteen verkostoihin parannetaan. Uusilla alueilla tarjotaan hyvät joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen yhteydet, jolloin asukkaat tottuvat käyttämään niitä. Lähipalvelut pyritään säilyttämään, koska se vähentää autolla asioinnin ja liikkumisen tarvetta.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Asumisen arki kunnossa”**	Alueet kytkeytyvät vahvasti vapaa-ajan- ja virkistysalueisiin sekä keskuksiin. Alueiden kevyenliikenteen yhteyksiä alakeskuksiin ja virkistysalueille parannetaan. Alueilla sijaitsee riittävästi lähivirkistysalueita. Alueiden imagoa kehitetään laadukkaana erillispientaloasumisena, joihin tarjotaan kaikki kunnalliset lähipalvelut ja kunnallistekniikka.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

4 Pöyryn risteys, 11 Otava, 13 Rantakylä, 17 Karila, 20 Riutta, 21 Rokkala, 24 Visulahti-Huusharju, 25 Sairila 2, 26 Sairila 1, 28 Kirkonvarkaus-Salosaari, 30 Anttolan suunta, 32 Pitkäjärven itäranta, 33 Airola, 36 Ristiinan taajaman pohjoinen uudisalue, 40 Anttola ja Haukivuori

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- strateginen yleiskaavoitus (koko taajama)
- asemakaavojen ajantasaisuuden arviointi ja muutokset, uudiskaavoitus
- täydennysrakentamispaikkojen kartoittaminen
- joukkoliikenteen potentiaalien kartoittaminen
- laadukkaan ympäristön rakennustapaohjeet
- asuinaluefoorumien perustaminen
- lähipalvelustrategian laatiminen, palvelutakuu –vyöhykkeiden määrittäminen seudulle
- taajamien nykytilan selvittäminen ja kehitystoimenpiteiden laatiminen



Kuva 6. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin ”ELO” -vyöhykkeet

ELO: Visio ja toimenpidesuositukset

ELO-VISIO:
”ELO” –alueita kehitetään asumispainotteisina kyläalueina tukemaan nykyisiä kyliä, palveluita ja joukkoliikennettä. Kylät muodostavat elinvoimaisia yhteisöllisiä asutuskeskittymiä tiiviimpien taajamien ulkopuolelle. Kiinteitä palveluita täydennetään liikkuvilla palvelupisteillä, etäpalveluilla tai kolmannen sektorin toteuttamilla palveluilla. Kylä-alueet ovat riittävän tiiviitä, jotta liikkuminen lähiympäristössä ilman autoa sujuu. Alueet kytkeytyvät muuhun yhdyskuntarakenteeseen toimivalla ylemmällä ja alemmalla tieverkolla. Alueiden joukkoliikenne hoidetaan kutsuliikenteellä tai keskusten välisellä joukkoliikenteellä. Kyläverkostot luovat mahdollisuuden yhteisölliseen, ekologiseen ja laadukkaaseen asumiseen maaseudun rauhassa, lähellä luontoa. Ympäristön laatuun kiinnitetään huomiota muun muassa ohjaamalla uudisrakentamisen sopimista maisemaan.

ELO-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

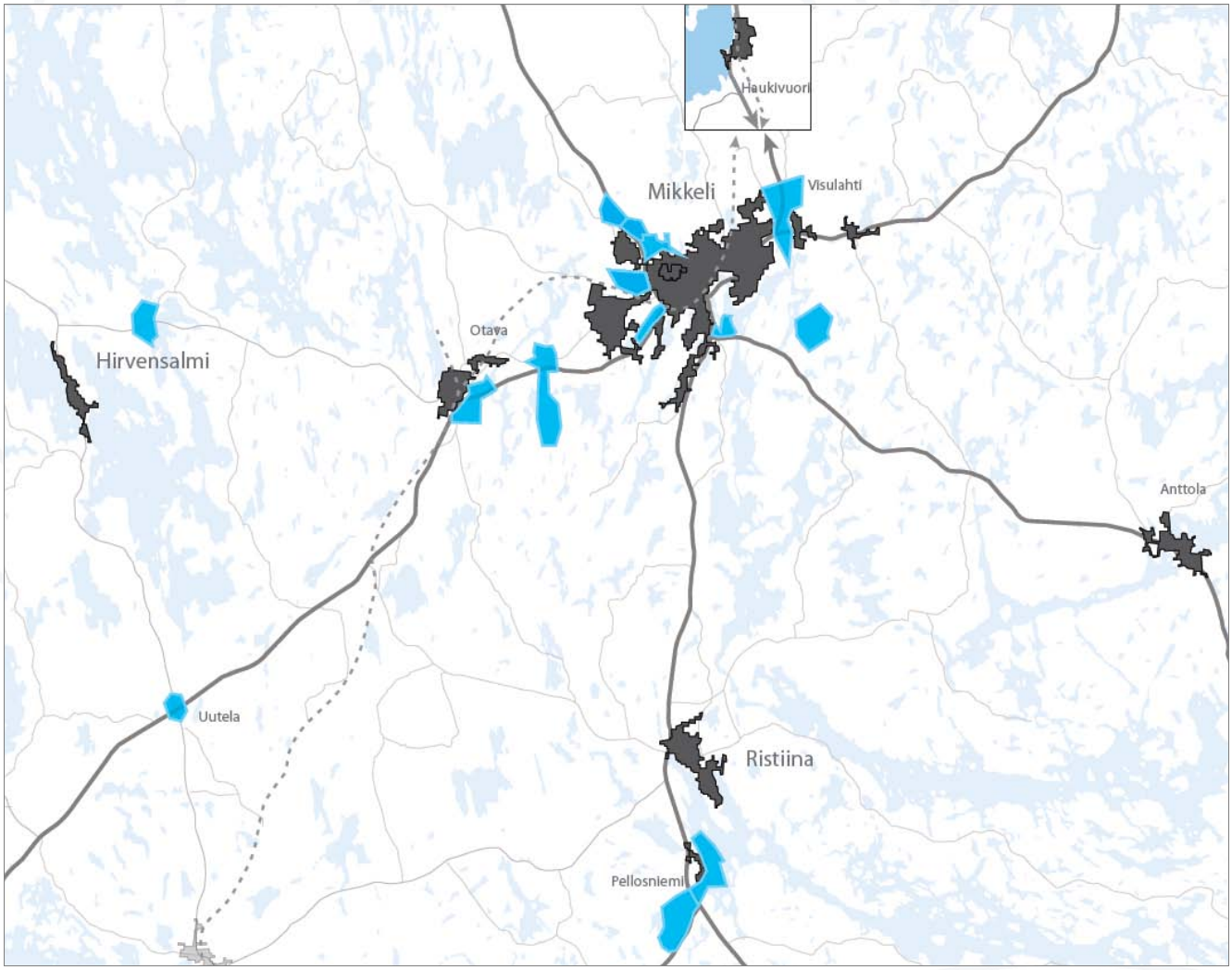
	Asuminen ja aluerakenne **”Väljästi mutta kyliin keskittäen”**	Alue on väljä. Uusi rakentaminen sijoittuu nykyisen kylän yhteyteen tukemaan sen palveluita ja tiiviyttä. Nykyistä infrastruktuuria hyödynnetään täysimääräisesti. Kylärakenne seudulla pyritään säilyttämään kattavana.
	Elinkeinot ja palvelut **”Kolmas sektori ja lomalaiset potentiaalina”**	Alueella pyritään säilyttämään nykyiset olemassa olevat lähipalvelut. Kolmannen sektorin tarjoamia palveluita tuetaan kehittämällä uusia yhteistoimintamuotoja asukkaiden kesken. Loma-asukkaiden potentiaalit hyödynnetään mm. palveluiden monipuolistamisessa ja uusien palveluiden kehittämisessä. Lähiliikuntapaikkoja ja –palveluita kehitetään.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Sujuva arki – koulu lähellä”**	Liikkuminen on henkilöautopainotteista, mutta kylien joukkoliikennettä pyritään tukemaan uudentyyppisillä kehittyvien kylien kautta kulkevalla kutsujoukkoliikenteellä. Pyöräilyä ja kävelyä tuetaan parantamalla kevyenliikenteen olosuhteita kylissä sekä mahdollisuuksien mukaan kylien ja keskusten välillä. Koulujen sijainti vaikuttaa alueiden arjen sujuvuuteen – nykyisten lähikoulujen säilyttäminen vähentää liikkumisen tarvetta ja matkojen pituuksia.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Yhteisö on voimaa!”**	Alueilla hyödynnetään vahvasti seudun vetovoimatekijöitä eli luontoa ja vesistöjä, silti maiseman arvoja kunnioittaen. Vetovoimatekijöitä ovat alueiden väljyys, vesistöjen läheisyys ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuudet. Alueiden imagoa kehitetään maaseutuasumisen helminä, jossa on vahva yhteisöllisyys, luontoa ja sekä muita yhteisön yhdessä luomia palveluita.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

1 Kissakoski, 5 Vilkonharju-Liukonniemi, 6 Syväsmäki, 8 Monikkala, 9 Lahnaniemi, 10 Hietanen, 27 VT 5 varsi, 31 Moisio-Kyyhkylä, 34 Porrassalmi, 35 Löytö-Vitsiälä-Heimari ja Haukivuori

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- seudun strategisen kyläverkoston määrittely
- Urban Growth Boundary:n määrittely
- Suunnittelutarvealueiden määrittely
- rantarakennuspaikkojen käyttötarkoitusten muutoksien käsittelyyn määritellään kriteeristö.
- valittujen alueiden kyläkaavoitus tai maisemarakenneselvitykset
- maaseutu- ja ranta-asumisen kehittämisstrategian laatiminen
- maisemastrategian laatiminen
- kyläfoorumien perustaminen



Kuva 7. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin ”TEHO” -vyöhykkeet

TEHO: Visio ja toimenpidesuositukset

TEHO-VISIO:
Seudun ”TEHO” –alueet ovat elinkeinoelämän helmiä. Alueet ovat dynaamisia, omaleimaisia ja vetovoimaisia. Eri alueet erottautuvat omien profiiliensa, kuten digi-, bio-, tai service –keskittymien kautta. Merkittävät kaupalliset toiminnot ja työpaikkakeskittymät sijaitsevat hyvien kulkuyhteyksien päässä tukien arjen sujuvuutta. Teollisuustoiminnot ovat erinomaisten logististen yhteyksien päässä tukemassa seudun kilpailukykyä. Elinkeinoelämä on vahvaa ja houkuttelee seudulle uusia asukkaita. Mikkelin seutu on Järvi-Suomen vahvin ja vetovoimaisin elinkeinoelämän alue.

TEHO-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

	Asuminen ja aluerakenne **”Saavutettavat työpaikat ja palvelut”**	Asukkaiden kannalta merkittävät työpaikka- ja palvelutoiminnot sijoitetaan nykyisen taajamarakenteen yhteyteen ja seudullisesti hyvin saavutettaville alueille. Haitalliset teollisuustoiminnot siirretään pois asuinalueiden yhteydestä. TEHO-alueilla voi sijaita myös asumista, sillä monipuolinen kaupunkirakenne tukee kestävää kehitystä.

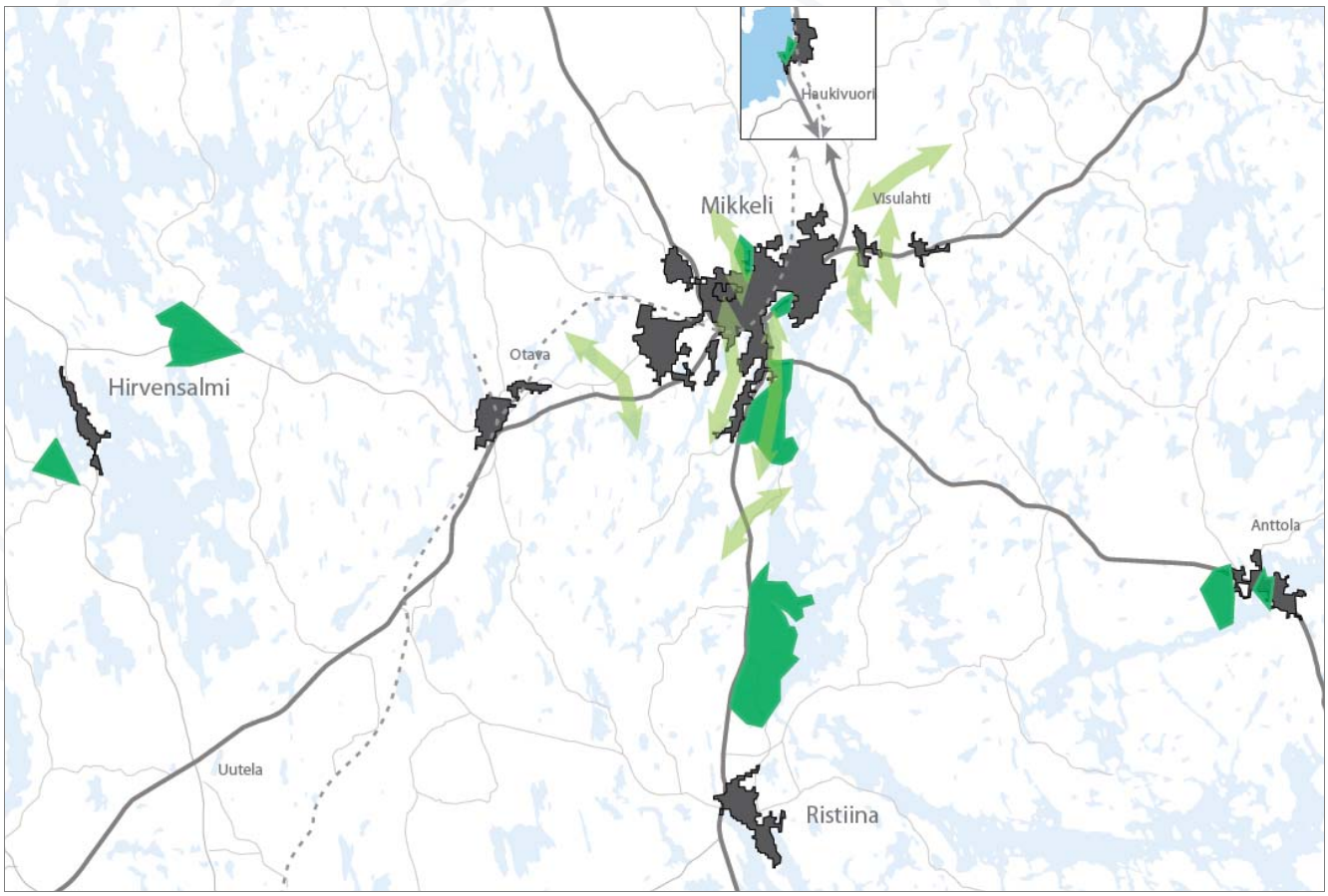
	Elinkeinot ja palvelut **”Vahva ja monipuolinen elinkeinoelämä ja seudun kilpailukyky”**	TEHO-alueille sijoittuu merkittäviä elinkeinoelämän toimintoja. Eri TEHO-alueita kehitetään niiden omista lähtökohdista paikallisia profiileja vahvistaen. Alueille pyritään keskittämään monipuolisesti eri alojen toimijoita synergiaetujen hyödyntämiseksi ja seudun elinvoimaisuuden turvaamiseksi. Myös yritysten tarvitsemia tukipalveluita kehitetään erityisesti päätoimijoiden tarpeisiin. Teollisuustoiminnot pysyvät seudulla ja logistiikka-alan toimintoja kehitetään. Keskeiset elinkeinohankkeet toteutuvat: Keskustojen kehitys, RisLog (Pellosniemen teollisuusalue), DI-GI-Mikkeli, Bio-Mikkeli, Metsä-Sairilan jäteasema, Lentokentän yritysalue.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Tehokkaat yhteydet, toimiva logistiikka”**	Palvelu- ja työpaikkaintensiivisille alueille järjestetään hyvä joukkoliikenteen palvelutaso paikallisliikenteen palvelun piirissä olevilta asuinalueilta (mm. Vt-13 vuorot Pellokseen). Kevyen liikenteen reittejä suurimmille palvelu- ja työpaikka-alueille parannetaan. Henkilöautoliikenteen saavutettavuutta tuetaan kehittämällä tieverkkoa. Teollisuusalueille taataan erinomaiset logistiset yhteydet. Tavaralogistiikassa kehitetään eri toimintojen yhteiskuljetusmuotoja. Nykyistä rataverkkoa kehitetään ja uusi syväväylä toteutetaan tukemaan logistiikkaa.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Luonnosta ja palveluista kilpailuvaltti”**	Palvelupainotteisilla alueilla sijaitsee kaupallisia vapaa-ajan toimintoja. Alueiden imagoa kehitetään seudun menestymisen mahdollistajina. Alueet toimivat seudun elinkeinoelämän helminä, jotka mahdollistavat menestyksen ja luovat hyvinvointia kaikille. Seudun hieno luonto ja erityisesti vesistöt huomioidaan elinkeinotoiminnan kehittämisessä, muun muassa matkailussa.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

7 Uutela, 12 Tikkala, 14 Karkialampi 2, 16 Kalevankangas, 15 Karkialampi, 17 Karila, 24 Visulahti-Huusharju, 29 Jäte-asema/Metsä-Sairila, 39 Pellos 1 ja 2

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- strateginen yleiskaavoitus
- asemakaavojen ajantasaisuuden arviointi ja muutokset, uudiskaavoitus
- eri elinkeinoelämän toiminta-alueiden profilointi, brändien ja imagon määrittely.
- elinkeinoelämän tarpeiden kannalta tärkeiden liikenteen kehittämiskeinojen tarkempi priorisointi ja toteutusohjelma, jotta toimijat pystyvät ennakoimaan logistisia muutostarpeita.
- seudullista yhteistyötä elinkeinotoimijoiden kesken vahvistetaan yhteistyöfoorumin avulla.
- seudullisten elinkeinoelämän hankkeiden toteutuspolku laaditaan.



Kuva 8. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallin ”LEPO” -vyöhykkeet ja ”VIHER” – yhteydet

LEPO: Visio ja toimenpidesuositukset

LEPO-VISIO:
”LEPO” –alueet ovat ekologisen asumisen, ekopalveluiden, vapaa-ajan ja matkailutoimintojen esikuvia. Alueet hyödyntävät seudun parhaita valtteja, vesistöjen rantoja, luontoa ja kulttuurikohteita. Luonto, maisema ja rakennettu ympäristö yhdistetään aivan uudella tavalla ekologisesti kestävästi. Järvisuomi on Suomen vapaa-ajan asumisen ykkösseutu.

LEPO-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

	Asuminen ja aluerakenne **”Vapaa-ajan asumisen ykkösseutu”**	Rakentaminen on pääasiassa erillispientalorakentamista. Aluerakenne on väljää. Tärkeisiin matkailutoimintojen keskittymiin on mahdollista sijoittaa tehokkaampaa rakentamista. Lomaasumisen sijoittumisessa korostetaan mahdollisuuksien mukaan olevien rakenteiden ja palveluiden hyödyntämistä.
	Elinkeinot ja palvelut **”Palveluverkosto matkailijoille ja mökkeilijöille”**	Uudet ja nykyiset matkailijoille ja mökkiläisille suunnatut palvelut verkotetaan seudullisesti mm. ulkoilureiteillä. Näitä myös markkinoidaan yhdessä seudullisesti. Vyöhykkeelle sijoittuu vapaa-ajan asumiseen ja matkailuun liittyviä palveluita, kuten rakentamiseen liittyviä, majoitus-, ravintola- ja liikuntapalveluita sekä sisävesiin liittyviä (esim. rantautumis-) palveluita. Seudulle toteutetaan matkailuinfopisteitä ”portteja” matkailijoiden saapumissuunnan yhteyteen, josta on saatavilla kootusti tietoa matkailupalveluista (esim. keskustoihin ja Uutelaan).

	Liikkuminen ja kuljetukset **”Parhaat paikat saavutettavissa kestävästi”**	Alemman tieverkon kuntoa ylläpidetään matkailijoille ja mökkiläisille. Joukkoliikenteen käyttöä keskeisille matkailualueille edistetään matkailukauden huippuaikoina. Kävely ja pyöräily sekä vesillä liikkuminen ovat elämyksellisimpiä ja kestävimpiä vapaa-ajan kulkumuotoja. Näitä tuetaan mm. verkottamalla tehokkaammin eri liikennemuodot ja järjestämällä vapaa-ajan matkaketjuja tukevia palveluita ja vaihtopaikkoja (mm. venesatamien palvelut). Vyöhykkeellä toteutetaan kattavat seudulliset virkistysreitit ja tarkistetaan, että tärkeimmät lomakohteet ovat niiden varrella.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Järvisuomesta matkailun edelläkävijä”**	Seudulle kehitetään uudenlaisia ekologisen matkailun konsepteja yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Seudun valtteja eli vesistöjen läheisyyttä ja toisaalta keskuksia palveluineen sekä kulttuurihistoriaa korostetaan loma-asumisen ja matkailutoimintojen sijoittumisessa. Vesistöjä, erityisesti suuria järviseutuja markkinoidaan ja kehitetään yhteistyössä seudullisesti ”järviverkostona”. Venäjän matkailun edistämiseksi muun muassa. lisätään yritysten ja julkisten yhteisöjen välistä yhteistyötä.

Vyöhykkeeseen liittyvät alueet

1 Kissakoski, 5 Vilkonharju-Liukonniemi, 6 Syväsmäki, 8 Monikkala, 9 Lahnaniemi, 10 Hietanen, 27 VT 5 varsi, 31 Moisio-Kyyhkylä, 34 Porrassalmi, 35 Löytö-Vitsiälä-Heimari, 40 Anttola ja Haukivuori

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- matkailun kehittämissuunnitelmat
- matkailureittien ja ketjujen suunnitelma
- matkailun ydinalueiden asemakaavoitus
- seudullisen järvistrategian ja palveluverkoston ja –portaalin luominen

VIHER: Visio ja toimenpidesuositukset

VIHER-VISIO:
”VIHER” –alueet ovat seudun virkistys- ja luontoyhteyksien runkoreittejä. Reitit kytkevät vahvasti seudun kaikki keskukset ja merkittävimmät virkistysalueet keskenään. Toimivat virkistysyhteydet tukevat seudun matkailu- ja vapaa-ajan toimintoja ja lisäävät kevyenliikenteen kulkumuoto-osuutta.

VIHER-alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

	Asuminen ja aluerakenne **”Asukkailla hyvät yhteydet virkistysalueille”**	Asuinalueilta taataan toimivat yhteydet virkistysalueille. Aluerakenteeseen muodostetaan riittävät ekologiset yhteydet ja virkistysyhteydet vihersormien avulla. Alueiden sisällä pyritään riittävän monipuolisiin ja laadukkaisiin viheralueisiin, jotka sidotaan osaksi seudun viherverkostoa.
	Elinkeinot ja palvelut **”Matkailun virkistysreitit”**	Viheryhteydet kytkeytyvät myös työpaikka- ja palvelutoimintojen läheisyyteen. Erityisesti matkailutoiminnot kytketään suoraan virkistysreittiverkostoon.

	Liikkuminen ja kuljetukset **”Pyöräile ja kävele luonnossa”**	Virkistysreiteillä kuljetaan pyörällä ja jalan. Reittien tulee olla jatkuvia, yhtenäisiä ja turvallisia. Talvireittien erityistarpeet muun muassa hiihdon ja moottorikelkkailun osalta huomioidaan. Ratsastuksen edellytyksiä kehitetään. Erityisesti matkailutoimintojen keskittymistä taataan hyvät reitit virkistysalueille.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Elämyksellisten reittien seutu”**	LEPO- ja OLO -alueita kytketään toisiinsa elämyksellisillä, teemoitetuilla maisemareiteillä. Muun muassa Saimaan rannalle kehitetään elämyksellinen Järvisuomen maisemareitti. Vihreän kullan kulttuuritietä sekä Puulan rantareittejä kehitetään yhteistyössä seudun toimijoiden kesken. Myös sisävesireittejä kehitetään yhteistyössä, erityisesti matkailun tarpeisiin kehittämällä venesatamia.

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- kattavan virkistysverkon suunnittelu esim. strategisen yleiskaavan yhteydessä
- virkistysreitistön seudullinen toteutusohjelma
- reittitoimitukset
- seudullisten rakennettujen virkistysreittien kriteerien määrittely
- uudet matkailuvenesatamat toteutetaan

VESI: Visio ja toimenpidesuositukset

VESI-VISIO:
Vesistöt ovat seudun virkistyksen merkittävimpiä vetovoimatekijöitä. Seudulle hakeudutaan lomailemaan ja asumaan erityisesti sen järviluonnon takia.

VESI Alueiden suunnittelussa pyritään edistämään seuraavia tekijöitä:

	Asuminen ja aluerakenne **”Oma talo järven rannalla”**	Uusilla pientalo- ja loma-asumisen alueilla hyödynnetään rantoja, kuitenkin säilyttäen riittävästi vapaita rantoja yleiseen käyttöön.
	Elinkeinot ja palvelut **”Vesiklusteri”**	Vesistöjä hyödynnetään erityisesti matkailuelinkeinojen vetovoimatekijöinä. Vesistöihin liittyviä mm. matkailun palveluita tuotteistetaan seudullisella yhteistyöllä. Visulahden yhteyteen kehitetään pienvenesatamaa tukemaan sen matkailua.
	Liikkuminen ja kuljetukset **”Vesireitit”**	Vesillä liikkumista, mm. risteilyjä, melontaa, pienveneilyä edistetään. Eri vesireittiyhdistelmille laaditaan matkailijoita tukevat profiilit puolenpäivän, yhden tai useamman päivän retkille. Vesikuljetuksia logistiikassa kehitetään edistämällä Mäntyharjun kanavan toteutumista.
	Vapaa-aika, virkistys, kulttuuri ja imago **”Vesimatkailu”**	Vapaa-aika, virkistys ja matkailutoiminnot tukeutuvat seudun vesistöihin. Seudulle kehitetään vesimatkailun elämyspakketteja.

Edistämiskeinoja jatkosuunnittelussa

- vesistöjen merkitys huomioidaan aina muissa suunnitelmissa
- ranta-alueet pidetään mahdollisuuksien mukaan yleisinä alueina, jotta mahdollisimman moni hyötyy niistä.

Rakennemallin vaiheistus

Rakennemalli on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ensin kehitetään seudun tunnistettuja kärkihankkeita, sitten tuetaan jatkuvan kehittymisen hankkeita ja kolmannessa vaiheessa avataan tulevaisuuden potentiaalialueita.

Vaiheet eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan seudun kehityksen jatkuvuutta tukevia. Erityinen painoarvo on seudun kärkihankkeissa, jotka toimivat rakennemallin toimenpidesuositusten pilottihankkeina.

Vaiheistus on tehty osa-aluekohtaisesti niiden arvioidun toteutumisen ajankohdan todennäköisyyden ja keston suhteen. Vaiheistamalla malli kolmeen toimintakauteen pystytään tarkoituksenmukaisemmin kohdentamaan käytettävissä olevia resursseja laadukkaamman lopputuloksen aikaansaamiseksi. Vaiheistettu ”tiekartta” on suuntaa-antava ja joustaa tarvittaessa toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Alueiden vaiheistukset voivat mennä limittäin.

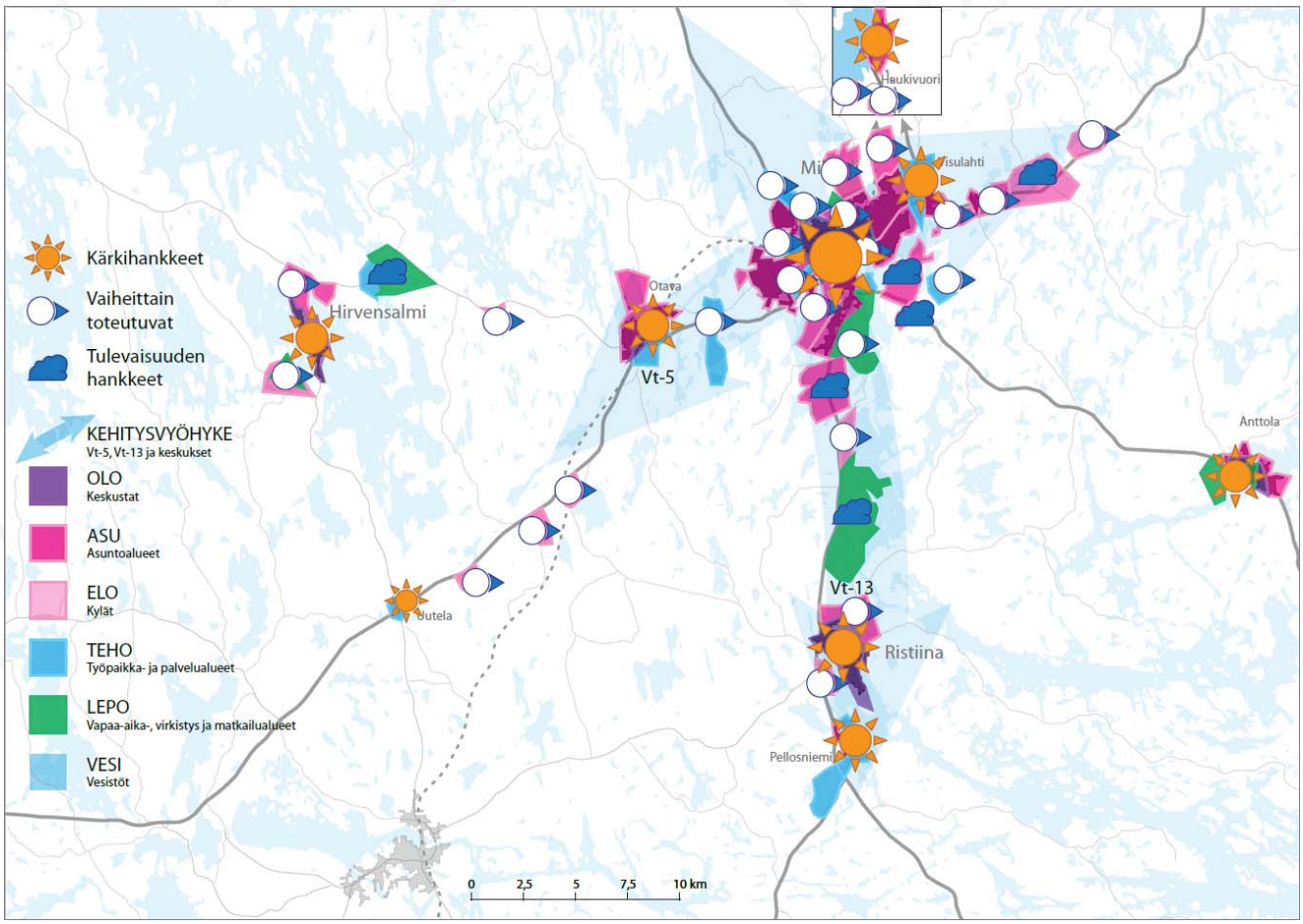
Elävät keskukset ja sujuva arki –
Mikkelin seudun rakennemallin vaiheistus

Vaiheistetussa rakennemalliehdotuksessa Mikkelin kaupunkiseudulla on ykköspriorititeettina seudun nykyiset keskukset sekä tunnistetut kärkihankkeet. Keskustoja ja niiden ympäröiviä alueita kehitetään vahvasti. Lisäksi toteutetaan tärkeissä solmukohdissa olevat seudun kärkihankkeet.

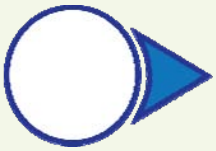
Kakkosprioriteettina toteutetaan kehittämissuuntien vaiheittainen täydentyminen tarpeen mukaan, kauempana keskustoista. Vaiheittain toteutuvia hankkeita tuetaan pitkällä aikajänteellä. Erityisesti kyläalueita kehitetään jatkuvasti, jotta nykyiset palvelut turvataan.

Seudun ”tulevaisuuden alueet” toteutetaan kauempana tulevaisuudessa, kun lähitulevaisuuteen sijoittuvat hankkeet ovat toteutuneet.

Vaiheistusta ei ole sidottu tiettyihin vuosiin. Yleisinä kestävinä kehitysperiaatteina voidaan pitää seuraavia tavoitteita: uudet alueet avataan vasta, kun edelliset ovat toteutuneet valmiiksi, sekä uudet alueet avataan riittävän suurina kokonaisuuksina siten, että palvelut saadaan kannattamaan. Erityisesti joukkoliikenteen edistäminen edellyttää, että nykyiset vajaakäytössä olevat alueet täydennetään ja uudet alueet toteutetaan riittävän tehokkaina nykyisten joukkoliikennealueiden jatkeeksi.



Kuva 9. Vaiheistettu Mikkelin kaupunkiseudun rakennemalli.

Merkintä	Kuvaus	Tavoitevuosi	Kriteeri
	• Yhteiset seudulliset ”Kärkihankkeet” • Aloitettu, kaavoitettu, tai kaavoitus lähitulevaisuudessa.	-2020	Kehitysvyöhyke alueella. Keskustat ja alakeskukset Muut nykyisen infrastruktuurin piirissä olevat, käynnissä olevat yhteiset kärkihankkeet
	• ”Vaiheittain toteutuvat” • Lähitulevaisuuden vaiheittain toteutuvat hankkeet • Kaavoitettu, tullaan kaavoittamaan	2015-2030	Aikaa vievät hankkeet, vähitellen toteutuvat alueet, jatkuvasti ylläpidettävät alueet
	• ”Tulevaisuuden alueet” • Pitemmän aikavälin maankäytön potentiaaliset optioalueet	2030-2050	Lisäselvityksiä tai kynnysinvestointeja vaativat uudet alueet, alueet joilla ei vielä kysyntää

3 JOHTOPÄÄTÖKSET JA JATKOSUOSITUKSET

Mikkelin seudun rakennemalli esittelee seudun kuntien yhteisen tahtotilan aluerakenteen, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen suhteen. Työssä on luotu yhteinen käsitys kaupunkiseudun aluerakenteen ja maankäytön muutosvoimista ja kehitysmahdollisuuksista pitkällä tähtäimellä. Rakennemallityö toimii jatkossa seudun kuntien strategisena työkaluna ja pohjana tarkemmassa maankäytön suunnittelussa ja kehittämistoimien arvioinnissa ja vaiheistuksessa.

Rakennemalli ja sen toteuttamisohjelma sekä niihin liittyvä vuorovaikutteinen prosessi ovat osaltaan lisänneet seudullista yhteistyötä ja keskustelua yhteisistä maankäytön tavoitteista ja hankkeista. Yhteisesti valitut seudulliset kärkihankkeet yhdistävät seudun kuntia ja niiden painoarvo ja toteuttamisedellytykset lisääntyvät, kun niitä ajetaan seudun kuntien yhteishankkeina.

Suomessa rakennemallityöt alkavat olla erittäin ajankohtainen tapa rakentaa useiden kuntien muodostamille kokonaisuuksille yhteistä visiota tulevaisuudesta sekä samalla myös kaupunkiseudun imagoa ja identiteettiä. Mikkelin kaupunkiseudun rakennemallityö parantaa näin myös koko Mikkelin seudun kilpailukykyä ja tunnettuutta ja voi osaltaan toimia hyödyllisenä asiakirjana myös seudun markkinoinnissa ja edunvalvonnassa.

Rakennemalli sisältää kestävän tavoitteen olevan rakenteen ja investointien täysimääräisestä hyödyntämisestä. Tätä edustavat sekä mallin täydentymistapa - mahdollisten täydennysten sijoittaminen nykyisen palvelu- ja infraverkoston alueelle sekä rakennemallissa kärkihankkeena esiin nostettu olevien keskustojen ja solmukohtien kehittäminen. Seudun kilpailukyvyn kannalta olennaisen tärkeää on myös paikallisista erityispiirteistä nousevien elinkeinoelämän hankkeiden tukeminen sekä seudun saavutettuuden ja sujuvan arjen parantaminen valtaväyliä kehittämällä.

Pyrkimys entistä kestävämpään ja ekotehokkaampaan aluerakenteeseen korostaa liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun ja päätöksenteon yhteistyön tärkeyttä. Maankäytön ratkaisuilla on suuri vaikutus liikenteen ympäristövaikutuksiin, mm. energian, tilan ja ajan käyttöön. Kestävissä yhdyskunnissa tulisi aidosti tukea joukkoliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä. Tätä edistetään muun muassa lisäämällä uusia alueita tukemaan olevia joukkoliikennekäytäviä sekä monipuolistamalla alueiden toimintoja, mm. sekoittamalla työpaikkoja ja palveluita asuinalueille. Kun alueiden omavaraisuutta ja monipuolisuutta palveluiden ja työpaikkojen suhteen edistetään, asukkaiden on mahdollista saavuttaa palvelut kävellen ja pyöräillen autoilun sijasta. Rakennemallityössä on visioitu Mikkelin kaupunkiseudulle kestävän yhdyskunnan ratkaisuja, joissa maankäyttö tukee sekä olevia palveluita että joukkoliikenteen käyttöä ja houkuttelevuutta. Tällä on merkittäviä vaikutuksia seudun kestävyyteen ja imagoon.

Rakennemallityö muodostaa tärkeän osan maankäytön suunnittelun kokonaisuutta. Yhteisellä prosessilla kootusta rakennemallista saadaan hyöty kunnille parhaiten irti, jos sitä käytetään jatkossa tarkemman maankäytön suunnittelun ja seudun yhteiseen kehittämisen pohjana. Se ohjaa osaltaan seudun kaavoitusta ja antaa yhteisiä lähtökohtia myös muuhun alueelliseen kehittämiseen kuten maakuntakaavoitukseen. Raportin suositukset tuleekin ottaa sopivassa määrin huomioon maankäytön tarkemmassa suunnittelussa.

Jotta rakennemalli parantaisi seudullista koordinointia ja aluerakenteen kestävyyttä sen toteuttamiseen tulee aidosti sitoutua. Jatkossa onkin erittäin tärkeää varmistaa seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen ja kuntakohtaisen suunnittelun ja myös toteutuksen yhteen kytkeminen ottaen huomioon palveluita ja elinkeinoelämää koskevat tarpeet. Yhtenä keinona tähän voisi olla seudullisen maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen laatiminen (MAL). Sopimuksessa voitaisiin sopia eri osa-alueita koskevien toimenpiteiden priorisoinnista ja yhteensovittamisesta sekä rakennemalli- ja liikennejärjestelmätöissä esitettyihin periaatteisiin ja toimenpiteisiin sitoutumisesta.

LIITTEET

Liite 1 Kooste Mikkelin seudun rakennemalliehdotuksen 12.12.2011 lausunnoista