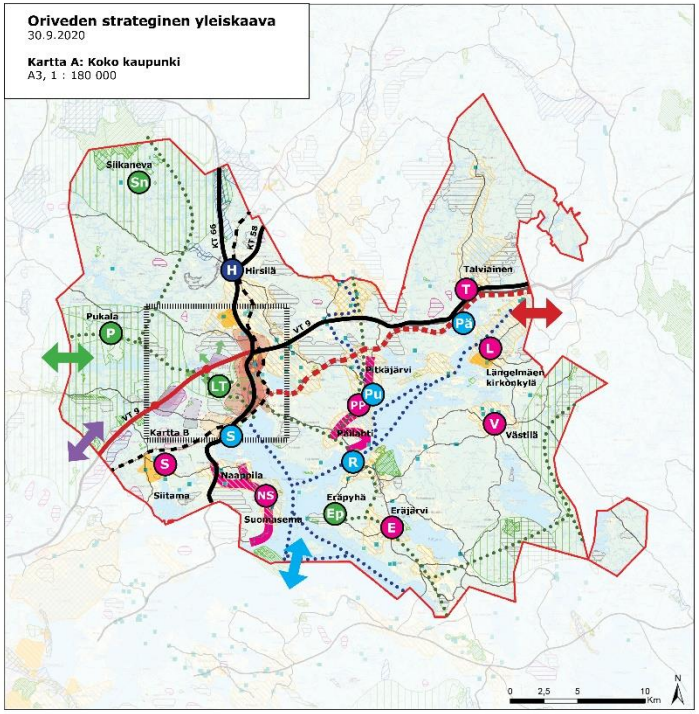
Oriveden strateginen yleiskaava

Kaavaraportti

30.9.2020



Kaavaselostuksen sisältö

ORIVEDEN STRATEGINEN YLEISKAAVA

1. Kaavan aikataulu ja osallistumismahdollisuudet, *s. 3*
2. Kaavan tarkoitus ja merkitys, *s. 4*
3. Miten kaava on saanut muotonsa? *s. 5*
4. Tausta-aineisto, *s. 6*
5. Kaavan tavoitteet, *s. 8*
6. Kaavan muoto, *s. 9*
7. Kaavan oikeusvaikutteisuus, *s. 10*

KAAVAN KUVAUS JA TAUSTATIEDOT

8. Maisema ja miljöö ennen ja nyt, *s. 12*
9. Maisema ja miljöö 2040, *s. 13*
10. Kaupunkirakenne ennen ja nyt, *s. 14*
11. Kaupunkirakenne 2040, *s. 15*
12. Liikkuminen ennen ja nyt, *s. 16*
13. Liikkuminen 2040, *s. 17*
14. Palvelut ennen ja nyt, *s. 18*
15. Palvelut 2040, *s. 19*
16. Asuminen ennen ja nyt, *s. 20*
17. Asuminen 2040, *s. 21*
18. Elinkeinot ennen ja nyt, *s. 22*
19. Elinkeinot 2040, *s. 23*

KAAVAKARTTA

20. Kaavakartta A, *s. 26*
21. Kaavakartta B, *s. 27*

KAAVAN VAIKUTUKSET

22. Yhdyskuntarakenteelliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, *s. 30*
23. Ympäristövaikutukset, *s. 33*
24. Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset, *s. 38*

KAAVAN TOTEUTTAMINEN

25. Kaavan toteuttaminen, *s. 40*

YHTEYSTIEDOT

LIITTEET

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma OAS
2. Lähtötietoraportti
3. Vuorovaikutusraportti

Erillisselvitys

4. Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys
5. Luonnosvaiheen vastineraportti
6. Ehdotusvaiheen vastineraportti

1. Kaavan aikataulu ja osallistumismahdollisuudet

Strategisen yleiskaavan etenemistä voi seurata kaavan nettisivulta:

http://projektit.fcg.fi/projektit/oriveden_strateginen_yleiskaava/

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman, kaavaluonnoksen ja kaavaehdotuksen nähtäville asettamisista kuulutetaan Oriveden Sanomissa, kaupungin ilmoitustaululla ja sähköisellä ilmoitustaululla sekä kaavan nettisivulla.

Osallisilla on lakisääteinen mahdollisuus esittää mielipiteensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta niiden nähtävilläoloaikana. Kaavan hyväksymispäätöksestä on mahdollisuus valittaa hallinto-oikeuteen.

Kaavan laatimista ohjaa Oriveden kaupungin yleiskaavatoimikunta (YT). Kaupungin ulkopuoliset viranomaistahot osallistuvat kaavatyöhön lausuntojen antamisen lisäksi lakisääteisillä viranomaisneuvotteluilla sekä tarvittaessa erillisillä konsultointiluonteisilla työneuvotteluilla.

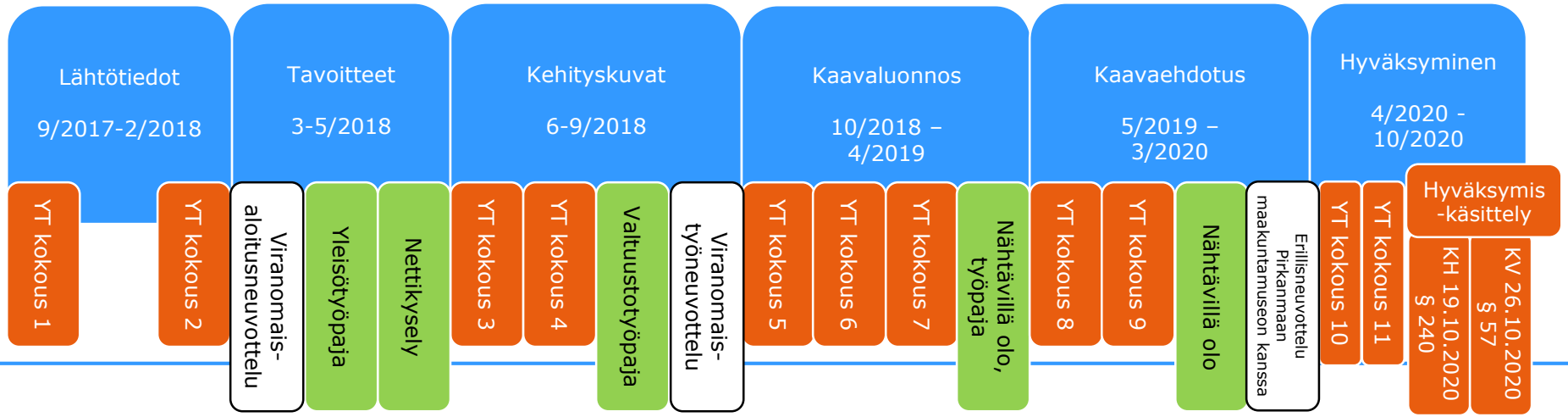
Kaavatyön valmisteluvaiheessa ennen varsinaista kaavakartan laatimista on pyritty tarjoamaan kaupunkilaisille monipuolisesti osallistumismahdollisuuksia:

Keväällä 2018 järjestettiin kaikille avoin yleisötyöpaja, jossa kartoitettiin kaavoituksen tueksi osallisten ideoita ja näkemyksiä. Työpajan rinnalla järjestettiin laaja nettikysely. Lähtötietojen ja tavoitteiden perusteella laadittiin kehityskuvat, joita käsiteltiin syksyllä 2018 kaupunginvaltuustolle järjestetyssä pelityöpajassa. Näiden vaiheiden tulokset on koottu tämän kaavaraportin liitteenä olevaan **vuorovaikutusraporttiin**.

Yleisötyöpajasta on tiedotettu ja mahdollisista muista tulevista tilaisuuksista tiedotetaan lehdistötiedotteilla, kaavan nettisivulla ja kaupungin verkkosivuston etusivulla. Lisätietoa kaavoituksesta saa myös kaavan valmistelijoilta, joiden yhteystiedot löytyvät kaavaraportin viimeiseltä sivulta.

Kaavoitustyön työvaiheet ja yleisötilaisuuksien ajankohdat on esitetty alla olevassa taulukossa.

Oriveden kaupunginhallitus hyväksyi kaavan 19.10.2020 § 240 ja kaupungin valtuusto 26.10.2020 § 57.



2. Kaavan tarkoitus ja merkitys

Strategisen yleiskaavan tarkoituksena on ohjata kaupungin maankäytön suuria linjoja, osoittaa kaupungin tulevaisuuden tahtotila ja tukea kaupungin strategisia linjauksia.

Tarve strategiselle yleiskaavalle on tullut esille, sillä perinteiset yleiskaavat ovat liian pienipiirteisiä koko kaupungin sisäisen maankäytön ohjauksen välineenä. Suunnittelualueena on koko kaupunki.

Kaavan tavoitevuodeksi asetetaan 2040, jolloin aikajänne on yhdenmukainen seudullisten ja maakunnallisten suunnitelmien kanssa.

Kaava laaditaan oikeusvaikutteisena ja se tulee olemaan voimassa yhtäaikaisesti rantojen ja kylien rakentamista ohjaavien rantaosayleiskaavojen kanssa.

Kaavan alustavana tavoitteena on selvittää:

- *Oriveden rooli Tampereen kaupunkiseudulla*
- *Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ympäristön laatu*
- *Kaupungin kasvusuunnat ja kehittämisen painopisteet*
- *Yritysalueiden sijoittuminen ja profilointi; elinkeinoelämän toimintaedellytykset*
- *Valtatien 9 tarjoamat mahdollisuudet, Orituvan ja Yliskylän rooli*
- *Joukkoliikenteen ja valtatien 9 kehittäminen*
- *Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämismahdollisuudet, toimintojen yhteensovittaminen*
- *Monimuotoiset ja tasokkaat asumismahdollisuudet*
- *Taajaman ja maaseudun välinen suhde*
- *Vapaa-ajan, virkistyksen, matkailun ja hyvinvoinnin edistäminen*

Kaavoitusjärjestelmässä yleiskaavan tarkoituksena on yleispiirteinen maankäytön suunnittelu ja erilaisten toimintojen ja arvojen yhteen sovittaminen. Suomen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää määrittelee maankäyttö- ja rakennuslaki.

Kaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat kaavatasojen lisäksi osa alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää.

http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma

3. Miten kaava on saanut muotonsa?

Kaavoitustyö käynnistettiin Oriveden kaupunginhallituksen päätöksellä 14.8.2017 ja kaavaa työstäväksi konsultiksi valittiin FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy. Työtä ohjaamaan asetettiin Oriveden yleiskaavatoimikunta, joka ohjaa myös käynnissä olevaa rantojen yleiskaavatyötä.

Varsinainen strategisen yleiskaavan laadinta aloitettiin keväällä 2018 lähtötietojen koostamisella. Konsultti koosti **lähtötietoraportin** (liite 2), jossa käydään läpi kaupungin maankäyttöön liittyviä teemoja sekä kaavatyöhön vaikuttavia suunnitelmia ja linjauksia.

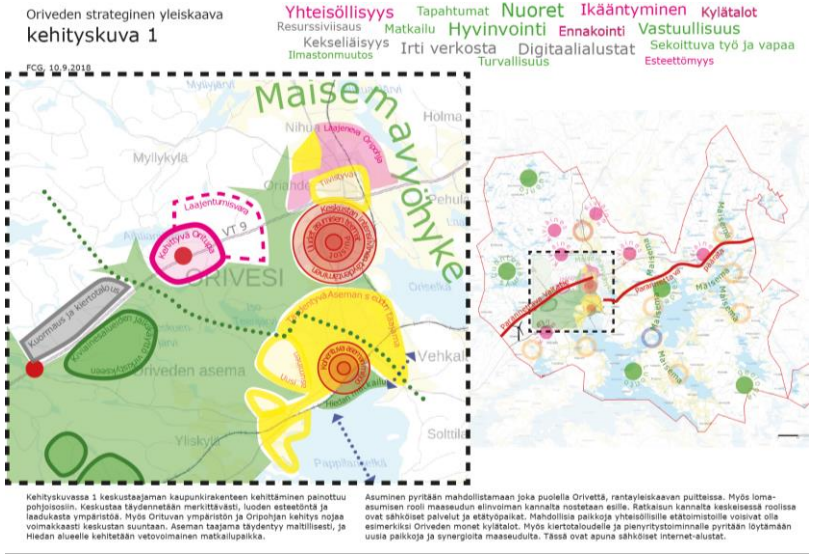
Lähtötietoja ja alustavia tavoitteita käsiteltiin yhdessä Oriveden ulkopuolisten viranomaisten kanssa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa **viranomaisaloitusneuvottelussa**. Kokouksessa todettiin mm., että maakuntakaavan selvityksiä voi käyttää pitkälti strategisen yleiskaavan perusselvityksinä. Viranomaisaloitusneuvottelun teemoista on kuvaus **vuorovaikutusraportissa** (liite 3).

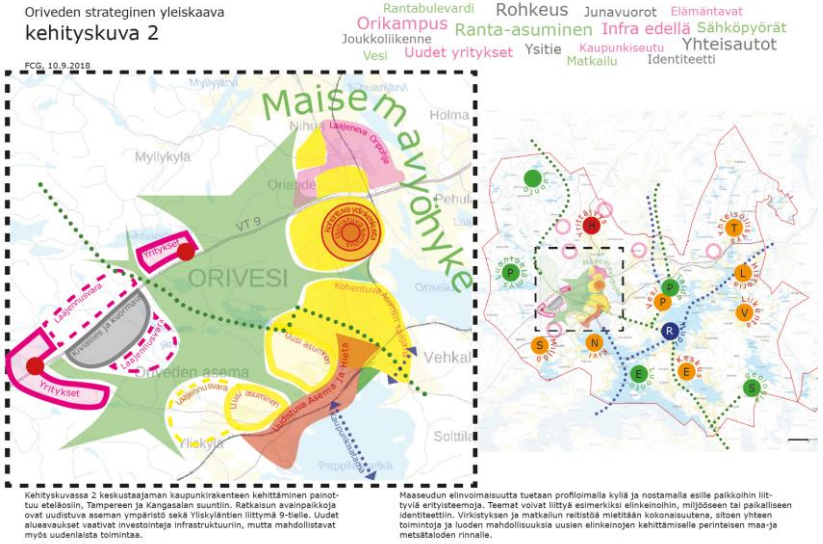
Kaupunkilaisten ja muiden Orivedellä toimivien osallisten näkemyksiä kuultiin sekä 28.3.2018 järjestetyssä yleisötyöpajassa että netti-kyselyssä, joka oli auki 27.4.-15.5.2018. Tuloksista on kirjoitettu tiivistelmä vuorovaikutusraporttiin.

Kartoitettujen osallistavoitteiden ja yleiskaavatoimikunnan ajatusten pohjalta konsultti työsti kaksi kehityskuvaskenaariota. Kehityskuvia esiteltiin ja niiden teemoja käsiteltiin valtuutetuille 9.10.2018 järjestetyssä pelityöpajassa sekä 9.10.2018 järjestetyssä viranomais-työneuvottelussa. Kehityskuvat ja niistä saatu palaute on esitetty vuorovaikutusraportissa.

Kehityskuvista saadun palautteen ja yleiskaavatoimikunnan työskentelyn pohjalta työstettiin kaavaluonnos. Siinä on erillisillä kartoilla käsitelty koko kaupunkia ja keskustaajamaa ympäristöineen.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin viranomaisilta lausunnot ja muilla osallisilla oli mahdollisuus jättää siitä mielipide. Kaavan ollessa nähtävillä järjestettiin infotilaisuus ja työpaja kaavaluonnoksen sisällöstä. Työpajan tulokset on esitetty vuorovaikutusraportissa (liite 3). Lausuntoihin ja mielipiteisiin on laadittu vastineet yleiskaavatoimikunnan ohjauksessa. **Luonnosvaiheen vastineraportti** on kaavan liitteenä (liite 5). Saatu palaute on huomioitu kaavaehdotusta työstettäessä vastineiden mukaisesti.





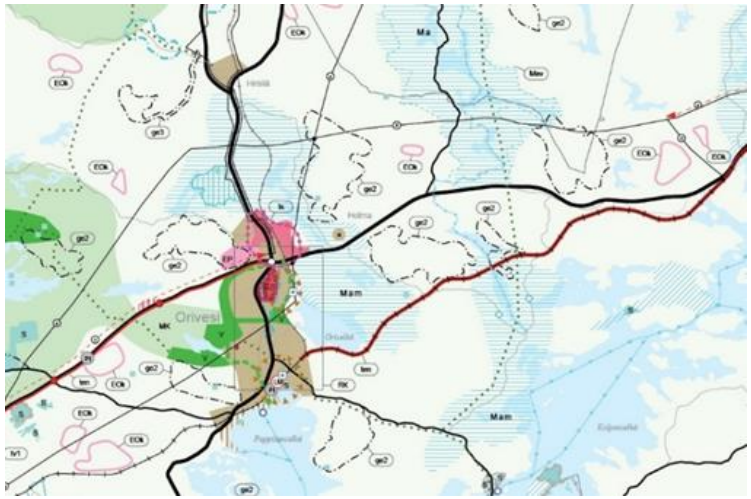
4. Tausta-aineisto

Keskeisimmät laajan mittakaavan taustasuunnitelmat yleiskaavatyölle ovat Pirkanmaan maakuntakaava 2040 sekä Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040.

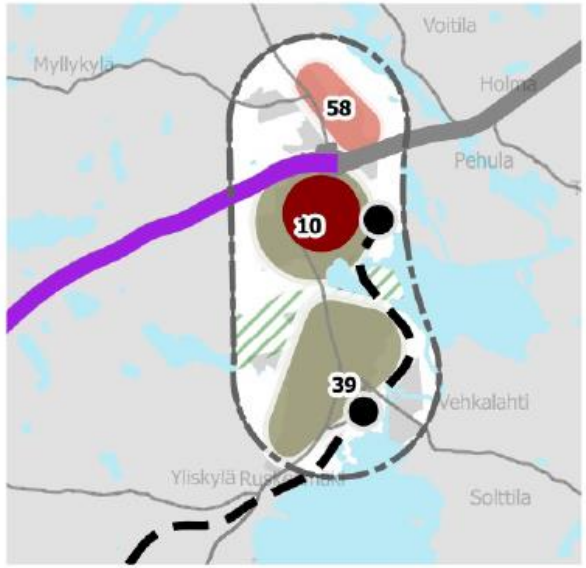
Pirkanmaan maakuntakaavassa varaudutaan maakunnan väestönkasvuun, linjataan periaatteet elinkeinoelämän kilpailukyvyn säilyttämiseen ja sovitetaan yhteen maakunnallisia ja seudullisia maankäytön tavoitteita. Maakuntakaavassa Pohjoisen Pirkanmaan maankäytön kehittäminen perustuu monikeskusmallin ja asemien seutujen kehityksen yhdistelmään, jossa hyödynnetään olevaa infrastruktuuria. Oriveden roolina korostuu toimiminen raide- ja maantieliikenteen terminaalipaikkana. Kehitettävänä päätienä on valtatie 9. Kuntakeskuksia vahvistetaan profiloituneina palelukeskuksina, ja maaseudun kehitysedellytykset turvataan. Elinkeinoelämän kehittäminen perustuu seudullisiin vahvuusaloihin. Erityistä yritystoimintapotentiaalia pohjoisella Pirkanmaalla on luonnonvaratalouden aloilla.

Maakuntakaavan yhteydessä on laadittu laaja määrä erilaisia selvityksiä mm. liikkumiseen, palveluihin, kulttuuriympäristöön ja luonnonoloihin liittyen. Näitä selvityksiä on voitu hyödyntää strategisen yleiskaavan laatimisessa. Viranomaisten kanssa yhteisesti on todettu, että erillisiä perusselvityksiä ei strategisen yleiskaavan osana tämän vuoksi ole tarpeen laatia.

Tampereen seudun rakennesuunnitelma on kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitystä pitkällä tähtäimellä ohjaava strateginen suunnitelma. Suunnitelma hyväksytään kuntien valtuustoissa ja sen sitovuutta vahvistetaan toteuttamisohjelmalla ja seurannalla. Kärkitoimenpiteet sisällytetään MAL-sopimukseen. Orivedellä suunnitelmassa varaudutaan niin Oriveden aseman kuin keskustan kehittyvän taajamajunaliikenteen yhdyskuntina. Aseman ja keskustan ympäristöjen asukasmäärä kasvaa ja taajamajunaliikennetarjonta kehittyy. Oriveden aluekeskuksen identiteettiarvoksi on tunnistettu viherverkoston läheisyys sekä kulttuuriympäristöt.



Ote Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kartasta.



Ote Tampereen seudun rakennesuunnitelmasta 2040.

Kaavan lähtökohtana on maakuntakaavan ja seudun rakennemallin rinnalla myös useita muita suunnitelmia ja selvityksiä, joista on koottu tietoa tämän kaavaraportin liitteenä olevaan **lähtötietoraporttiin**. Samassa raportissa on esitettynä kaavatyön aloitusvaiheessa laadittuja paikkatietotarkasteluja erilaisista maankäyttöön liittyvistä teemoista.

Oriveden kaupungin selvityksiä:

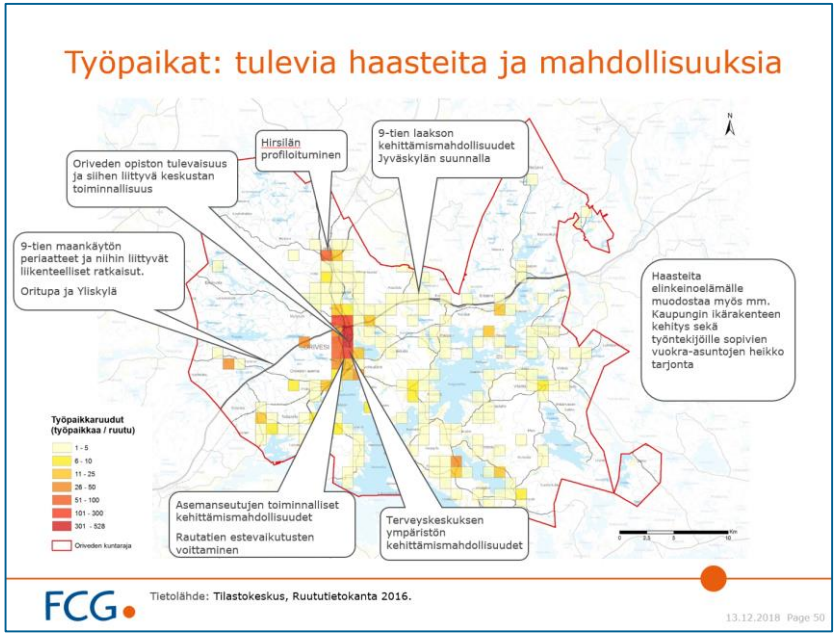
- Elinvoiman kehittämisohjelma (2018)
- Oriveden kaupunkistrategia 2030 (2017)
- Liikennevirasto: Oriveden kaupungin kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma (2016)
- Oriveden kaupungin elinkeino-ohjelma 2015-2017
- Oriveden kaupungin hyvinvointisuunnitelma 2018 – 2020 (2017)
- Oriveden kulttuuriympäristöohjelma (2003)

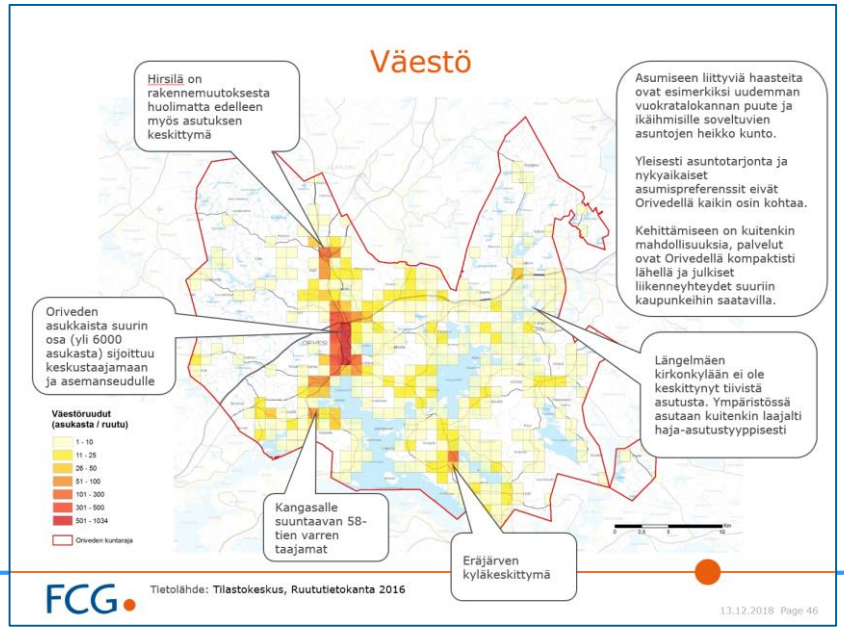
Seudullisia ja maakunnallisia selvityksiä

- Pirkanmaan maakuntakaava 2040 selvityksineen (2017)
- Pirkanmaan liitto: Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2012)
- Tampereen kaupunkiseutu: Rakennesuunnitelma 2040 (2014)
- Tampereen kaupunkiseutu: Viherrakenteen yleissuunnitelma (tekeillä)
- Pirkanmaan POSKI –hanke: Pohjaveden suojelun- ja kiviaineshuollon yhteensovittaminen (2012-2015)

Strategisen yleiskaavan kanssa saman aikaisesti laaditaan seuraavat **erillisselvitykset** koskien alueita, joilla maakuntakaavassa 2040 on esitetty johonkin toimenpiteeseen liittyviä ehdollisia maankäyttövarauksia:

- VT 9 Kangasala – Orivesi –kehittämissuunnitelma ja kokonaiskonsepti
- Yliskylä-Oritupa-alueen kehittämissuunnitelma ja kokonaiskonsepti
- Oriveden Asemanseudun ja Hiedan alueen selvitys





5. Kaavan tavoitteet

Kaavan lähtökohtaiset tavoitteet ovat täsmentyneet edellä esitettyjen lähtötiedon koostamisen ja vuorovaikutusprosessin aikana.

Kaupunkirakenne
Saavutettavuus, vetovoimatekijät ja kunnallistaloudellisuus ohjaavat tulevaa rakentamista olemassa olevan rakennetun ympäristön läheisyyteen täydennys- ja lisärakentamisena. Maaseudulla tämä ratkaistaan pitkälti rantojen yleiskaavalla, jonka yhteydessä on myös tehty edullisuusvyöhyketarkasteluja. Keskustaajamassa tämä tarkoittaa rakentamisen yhteydessä ympäristön laadun ja toiminnallisuuden kehittämistä.

Liikkuminen
Keskeistä kaavassa on liikenneratkaisujen kynnyskysymysten tunnistaminen. Valtatien parantamiseen liittyvien eritasoliittymäsuunnitelmien toteutuminen mahdollistaa monenlaisia uusia maankäytön avauksia. Keskustaajamassa tärkeää on joukkoliikenteen tukeminen keskustaajaman tiivistämisellä ja matkaketjujen jatkuvuuden turvaamisella. Raideinfrastruktuurin parantaminen sekä kehittämishankkeet mm. Hiedan ympäristössä tukisivat Oriveden roolia rautatien varren kaupunkina.

Maisema ja miljöö
Uudisrakentaminen tulee toteuttaa siten, että se tukee alueiden miljöötä ja vetovoimaisuutta. Erityisesti taajamassa korostuu kävely- ja pyöräily-ympäristön tukeminen. Myös valtatien ja radan kulkueste- ja miljööhaittojen vähentämiseen on tärkeää kiinnittää huomiota. Kulttuuriympäristön ja luonnon arvot tulee turvata ja nostaa vetovoimatekijöiksi.

Energia
Kaavassa osoitetaan maakuntakaavan mukaiset tuulivoima-alueet. Kaavassa ei muuten oteta kantaa tuulivoiman sijoittumiseen Orivedellä. Kaavassa ei myöskään oteta kantaa sähkönsiirron kysymyksiin. Maakuntakaava osoittaa tärkeimmät johtoalueet ja niihin liittyvät yhteystarpeet.

Palvelut ja elinkeinot

Nykyistä palvelurakennetta on tarpeen tukea ohjaamalla asutusta joukkoliikennekäytävän varsille ja palveluiden läheisyyteen. Taajaman kehitettäviä palvelukeskittymiä ovat ydinkeskusta, Oripohja sekä aseman lähiympäristö. Palveluita voidaan kehittää myös valtatien varrella, kuitenkin niin, ettei keskustaajama menetä elinvoimaansa. Valtatien varrella elinkeinojen keskeinen kehittämispaikka on Oripohja. Valtatien varren taajamasta Tampereelle suuntautuvien alueiden potentiaalia pyritään hyödyntämään koko matkalla. Alueella on suhteellisen vähän asukkaita. Valtatien parantamishankkeen toteutuminen on näiden alueiden kannalta kriittistä.

Maaseudulla rakentamista ohjataan rantojen yleiskaavan mukaisesti kylähelmiin tukemaan olemassa olevia palveluita. Maaseudun elinkeinoissa korostuu perinteisten elinkeinojen rinnalla kasvava luonto- ja maaseutumatkailu.

Asuminen

Kaupungin strateginen tavoite 0,5% vuotuisesta väestönkasvusta nähdään kaavassa mahdollisena. Luku on vuoteen 2040 tarkasteltuna saman suuntainen maakuntakaavan suunnitteen kanssa. Kaupunki voi toimillaan edistää tavoitteen toteutumista. Tärkeää on ajoituksen hallittu suunnittelu.

Suuri osa orivesiläisistä asuu tällä hetkellä keskustaajamassa, jossa palvelut ovat kompaktisti lähellä ja julkiset liikenneyhteydet suuriin kaupunkeihin saatavilla. Asumiseen liittyviä haasteita ovat esimerkiksi uudemman vuokratalokannan puute ja ikäihmisille soveltuvien asuntojen heikko kunto. Keskustaajamassa keskeinen tavoite on siis monipuolistaa asumismahdollisuuksia. Keinoja ovat täydennysrakentaminen ja käyttötarkoitusten muutokset sekä myös maltillinen laajentaminen taajaman sopivilla reuna-alueilla. Väestön suhteen eräs kriittinen paikka on toimintojen ja asukkaiden vähenemisestä kärsinyt Hirsilä, jonka kehittymiselle etsitään kaavassa ratkaisuja.

6. Kaavan muoto

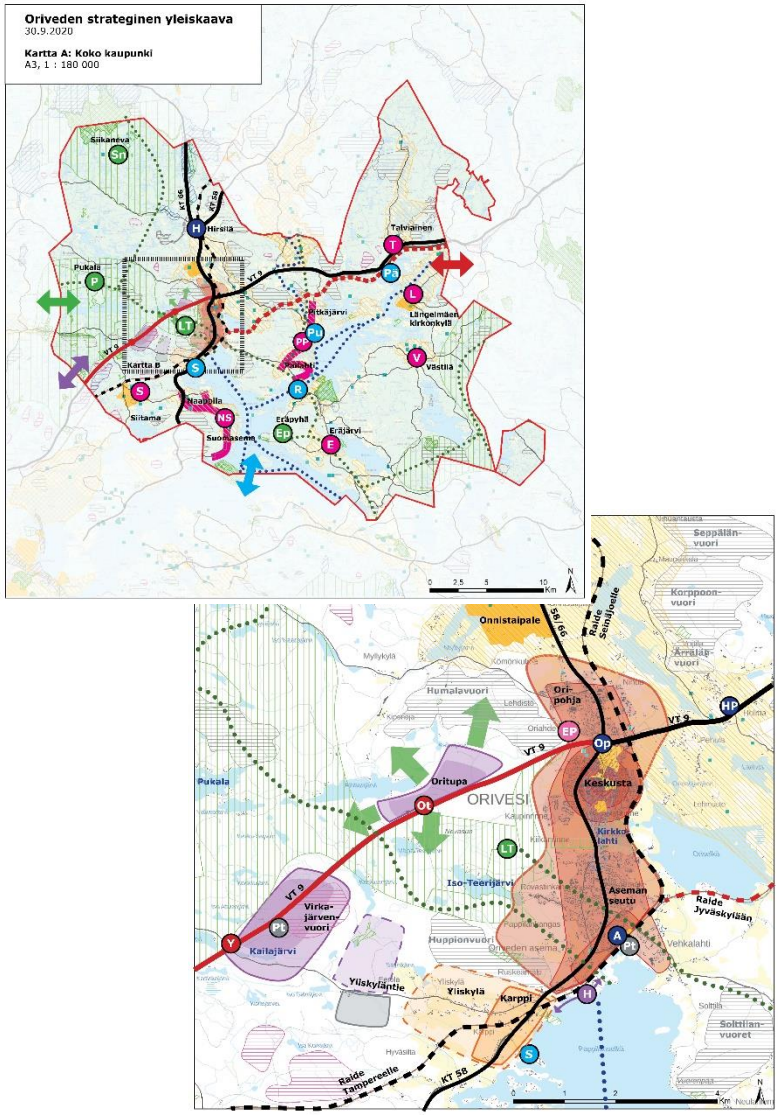
Oriveden strategisessa yleiskaavassa käsitellään maankäyttöä sekä koko kaupungin että tarkennettuna keskustaajaman mittakaavassa. Tämän vuoksi kaava on esitelty kahdella erillisellä karttalehdellä. Molemmat kaavat ovat luonteeltaan strategisia ja yleispiirteisiä.

Kylien ja maaseudun maankäyttöä ohjaa strategisen yleiskaavan rinnalla pitkälti rantojen yleiskaava, joka on tekeillä samanaikaisesti strategisen yleiskaavan kanssa. Strategisessa yleiskaavassa on nostettu esiin kylähelmet, joissa rantojen yleiskaava osoittaa kyläosayleiskaavana rakennuspaikat. Strategisen yleiskaavatyön edetessä voidaan kylien ominaisuuksia ja vetovoimatekijöitä nostaa esiin.

Koko kunnan osalta kaava esittää kylähelmien lisäksi keskeiset matkailun ja virkistyksen kohteet sekä erilaisia verkostoja, jotka kytkevät kehitettäviä paikkoja kokonaisuudeksi. Kaavassa esitetään keskeinen liikenneverkko ja sen kehitettävät osat, joita ovat valtatie 9 keskustasta Tampereen suuntaan sekä pääraide keskustasta Jämsän suuntaan. Tavoitteellinen ulkoilureittiverkosto ulottuu kaikkialle kaupunkiin ja kytkeytyy vesillä liikkumisen verkostoon. Koko kaupungin tasolla myös keskeiset kiviaineksen oton ja tuulivoiman alueet on nostettu esille.

Keskustaajamassa ja sen ympäristössä on esitetty strategisella tasolla keskeiset kehittämisen alueet. Tiivistyvän ja kohentuvan keskustaajaman osalta on kaavamääräyksissä esitetty erilaisia laadullisia tavoitteita. Tältä alueelta on myös nostettu esiin erityisiä kehittämisen paikkoja huomioitavine teemoineen.

Keskustaajaman lähiympäristöstä on kaavatyön aikana tunnistettu potentiaalisia kehittämisen alueita, joihin liittyy erilaisia ehtoja ja edellytyksiä. Nämä kohteet on osoitettu omalla violetilla värisävyllään. Tyypillistä näille alueille ja kohteille on, että kehittäminen mahdollisuudet riippuvat pitkälle myös muiden toimijoiden kuin Oriveden kaupungin toiminnasta ja toteutumisen ajankohtaan liittyy epävarmuutta.



7. Kaavan oikeusvaikutteisuus

Strategisen yleiskaavan tarkoituksena on osoittaa kaupungin maankäytön tulevia suuntia ja painopisteitä. Kaavassa käsitellään maankäyttöä erittäin laajamittakaavaisella ja yleispiirteisellä tasolla. Kaavalla ei ohjata suoraan yksittäisten rakennuksien rakentamista eikä suunnittelutarveratkaisuja. Esitettyjen merkintöjen sijainnit ovat yleispiirteisiä ja tarkentuvat lähemmässä suunnittelussa.

Strategisen yleiskaavan suhde muihin yleiskaavoihin

Strateginen yleiskaava on oikeusvaikutteinen kehittämistavoitteita koskevien merkintöjensä osalta. Kaavan on tarkoitus olla voimassa samanaikaisesti muiden oikeusvaikutteisten yleiskaavojen kanssa. Näitä ovat mm. tekeillä oleva rantojen yleiskaava sekä mahdollisesti tulevaisuudessa tehtävä taajaman suunnittelua tarkentava osayleiskaava. Strategisella yleiskaavalla ja tarkemmilla osayleiskaavoilla on molemmilla omat tehtävänsä ja ne tukevat toisiaan.

Strategisen yleiskaavan suhde maakuntakaavaan

Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavoitusjärjestelmä tuntee kolme varsinaista kaavatasoa: maakuntakaavan, yleiskaavan ja asemakaavan. Yleiskaavataso on luonteeltaan joustava ja voi myös käsitellä erilaisia erityisteemoja, eri mittakaavaisin kaavoin. Oriveden strateginen yleiskaava tarkastelee koko kunnan kehityksen suuntia, painopisteitä ja verkostoja strategisella otteella. Näin ollen maakuntakaavan yksityiskohtaisimmat merkinnät on paikoin esitetty kaavassa jopa maakuntakaavaa epätarkemmalla tasolla. Tulevassa osayleiskaavoituksessa tulee edelleen ottaa maakuntakaavan yksityiskohtaisemmat määräykset huomioon. Strateginen yleiskaava ei luo osayleiskaavoituksen ja maakuntakaavan välille kaavahierarkkista välitasoa joka estäisi maakuntakaavan välittymistä tarkempaan suunnitteluun.

Yleiskaavojen oikeusvaikutuksista yleisesti

Kaikkia oikeusvaikutteisia yleiskaavoja koskee Maankäyttö- ja rakennuslain määrittelemä oikeusvaikutus muuhun suunnitteluun (MRL 42.1 §), yleinen viranomaisvaikutus (MRL 42.2 §) sekä ehdollinen rakentamisrajoitus (MRL 43.1). Yleiskaava voi myös olla tietyn alueen lunastamisen perustana (MRL 99.3). Yleiskaava on otettava huomioon myös suunniteltaessa ja päätettäessä ympäristön käytön järjestämisestä muun lainsäädännön nojalla siten kuin erityislaeissa kuten ympäristönsuojelulaissa, maantielaissa tai esimerkiksi metsälaissa kaavoitetuista alueista määrätään.

Osa yleiskaavoihin liittyvistä oikeusvaikutuksista syntyy vain silloin, jos asiasta on muotoiltu määräys yleiskaavassa. Oriveden strategisessa yleiskaavassa ei ole esitetty tällaisia määräyksiä. Nämä määräykset voisivat koskea rakentamis- tai toimenpiderajoituksia (MRL 43 §), suojelumääräyksiä (MRL 127.1 §), kieltoja tiettyjen rakennusten purkamiselle (MRL 127.1 §), suunnittelutarvealueita (MRL 16.3 §)tai erityisiä kehittämisalueita (MRL 111 §). Kaava ei myöskään osoita suoraan rakentamispaikkoja (MRL 44 §, 72 § ja 137.3 §).

Kaavan kuvaus ja taustatiedot

8. Maisema ja miljöö ennen ja nyt

Oriveden maiseman tarina nojaa vuosituhansien taa maaperän muovautumiseen.

Jääkauden viimeiset vaiheet muokkasivat jään alla olleet alueet nykyiseen muotoonsa. Sulamisvedet peittivät suurimman osan myös Orivedestä. Vedenkoskemattomia alueita oli mäkien lakialueilla. Monin paikoin nämä huiput olivat jään paljaaksi raapimia avokallioita. Orivedellä nämä korkeimmat huiput sijaitsevat kunnan luoteisosassa nykyisen Tampereen rajan suunnalla. Sulamisvedet huuhtoivat muilta, matalammalta sijainneilta alueilta hienoaineksen ja kerrostivat sen maaston alimpiin kohtiin järviin ja rannoille.

Kallioperä antaa muodot Oriveden vaihtelevalle ja rikkonaiselle maastolle. Kulttuurimaiseman selvärajaisena taustana ovat korkeat selänteet ja jyrkähköt, kallioiset mäet ja vuoret, joista jotkut kohoavat seinäminä jopa kymmeniä metrejä. Oriveden runsaat ja arvokkaat kiviainesvarat periytyvät kauas aikaan ennen jääkausia ja kertovat muinaisten tulivuorien toiminnasta. Kiviä ja mineraaleja on louhittu Oriveden alueella pitkään ja louhitaan edelleen.

Längelmäveden korkeus on kokenut luonnonilmiöiden ja ihmisten toiminnan vuoksi muutoksia vuosisatojen aikana. Tämän vuoksi maisemalle on tyypillistä vanhojen kylien ja teiden sijainti tavallista kauempana rannoista. Monet Oriveden **kylistä** ovat hyvin säilyneitä talonpoikais-kulttuurin edustajia maisemineen ja rakennettuine ympäristöineen maatalouden vähentymisestä huolimatta.

Osa Orivedestä kuuluu kasvillisuudeltaan Etelä-Hämeen lehtokeskukseen, jonka alueella tavataan luonnonvaraisena mm. vaahteraa ja metsälehmusta. Metsät ovat Orivedellä enimmäkseen sekametsää, joskin havupuustoa on paljon. Metsäisillä, harvaan asutuilla alueilla harjoitettiin pitkään tervan polttoa.

Orivedellä tyypillinen maisema on korkeiden mäkien ja vesistön rajaama, kumpuinen ja vaihteleva viljelysmaisema, jossa pitkiä näkymiä avautuu vain paikoitellen. Keskustan koillispuolen aukea on paikkakunnalle harvinaisen laaja ja avoin. Oriveden merkittävät kulttuuriympäristöt ovat parhaimmillaan pitkän maanviljelyskulttuurin tuottamia, maisemallisesti eheitä kokonaisuuksia.

Valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä Orivedellä on kuusi: **Längelmäen kirkonkylä** on poikkeuksellisen hyvin 1900-luvun alkupuolen asussa säilynyt pienen ja syrjäisen, mutta vauraan pitäjän keskus. Samalla suunnalla oleva **Tunkelon Isotalo** on puolestaan poikkeuksellinen esimerkki 1800-luvun lopun vauraasta rakentamisesta. **Onnistaipaleen kylä** viljelysmaisemineen on hyvin säilynyt raitin varteen rakentunut ryhmäkylä. **Oriveden rautatieasema** ympäröivine rakennusrivistöineen on säilynyt niin ikään hyvin. Oriveden rautatieasema on radan rakentamisajalta 1883. Asema-alueella on useita asuin- ja talousrakennuksia kuten kaksoisvahtitupa ja talousrakennuksia 1880-luvulta sekä rivitaloja 1940-luvulta. Veturitalli sijaitsee radan eteläpuolella. Uudempaa valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä edustaa **Oriveden kirkko**, joka kuuluu sotien jälkeisen kirkkoarkkitehtuurin merkkiteoksiin.

Maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä on neljä: **Eräjärven kirkonkylän ympäristö ja raitti** ilmentää 1900-luvun alkupuolen pientä kirkonkylää. **Oriveden keskustan** arvorajaus ilmentää 1900-luvun puolivälin kirkonkylän raittia ja oppilaitoksia, ja **Oriveden vanhan kylän** rajaus tämän eteläpuolella ilmentää sydänhämäläisen talonpoikaisen asutuksen kylärakennetta isojaosta 1900-luvun alkuvuosikymmeniin. **Siitaman kylä ja kulttuurimaisema** on kerroksellinen kokonaisuus asemayhdyskuntaa ja kantatiloja pienasutuksineen. Maakunnallisesti arvokkaita **kuttuurimaisemia** on Orivedellä yhteensä lisäksi 13. Nämä kaikki sisältävät peltomaisemia ja rakennettua kulttuuriympäristöä. Myös suuri osa Oriveden muinaisjäännöksistä sijoittuu näille alueille.

Kaupungin kaakkoislaidalle **Sinivuoreen** sijoittuu laaja luonnon monimuotoisuuden ydinalue. Tampereen rajalla puolestaan on laajat **Kintulammen-Pukalan** ja **Siikanevan** metsäalueet, jotka palvelevat metsätalouden rinnalla mm. retkeilypaikkoina. Lisäksi ympäri Orivettä sijaitsee monia laajuudeltaan usein pienehköjä **luonnonsuojelu- ja natura-alueita**.

9. Maisema ja miljöö 2040

Kaavassa ohjataan rakentamista olemassa olevan rakenteen yhteyteen. Maiseman, luonnon ja taajamakuvan arvoja pyritään vaalimaan ja samalla nostamaan niitä Oriveden vetovoimatekijöiksi.

Kaavassa esitetään **tiivistyvän ja kohentuvan keskustaajaman** alue. Keskustaajamaa täydennetään erityisesti joukkoliikennereittien ja palveluiden läheisyydessä. Rakentamisessa kiinnitetään huomiota asuntotarjonnan monipuolisuuteen. Ydinkeskustan ja asemien seutuja täydennetään merkittävästi, tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Samalla tarjoutuu mahdollisuus eheyttää taajamakuvaa ja taajaman vetovoimaisuutta. Haasteita taajamakuvan eheydelle muodostavat valtatie ja rautatie estevaikutuksineen. Ydinkeskustan ja Oripohjan nykyistä parempi kytkeytyvyys on kaavassa nostettu tavoitteeksi.

Keskustaajamaa voidaan laajentaa maltillisesti taajaman reuna-alueilla viherrakenne huomioiden. Luonnon elementit, peltomaisemat ja rautatie muodostavat taajaman laajentumiselle luontaiset rajat. Uudet alueet sijoittuvat optimaalisesti ulkoilualueisiin nähden. Tärkeää onkin huolehtia viher- ja ulkoilureitin muodostamasta kokonaisuuden jatkumisesta läpi taajaman ja edelleen maaseudulle sekä erämaa-alueille.

Maaseudulle on osoitettu kehitettävät kylähelmet, joiden rakentamista ohjataan Rantojen yleiskaavassa tehtävällä kyläkaavoituksella. Kaikki kehitettävät kylähelmet sijoittuvat maisemallisesti tai kulttuuriympäristön kannalta arvokkaille alueille, jolloin arvot voidaan hyödyntää alueen vetovoimatekijänä ja voimavarana. Tähän liittyy myös tavoite kylien profiloinnin selvittämisestä kaavatyön jatkossa. Kyliä ja matkakohteita yhdistävä ulkoilun ja vesillä liikkumisen verkko tukee tätä kokonaisuutta.

Maiseman kannalta kiinnostavia ovat kaavassa osoitetut **valtatien** varren mahdolliset uudet ympäristöt, joiden toteutuksella voidaan vaikuttaa merkittävästi Oriveden imagoon. Orituvan ympäristö muodostaa laajimmillaan toteutuessaan oman saarekkeensa, jonka laitoja jäsentävät keskustaajaman tapaan luonnon maisemaelementit ja Kaupinrinteen ulkoilualue.

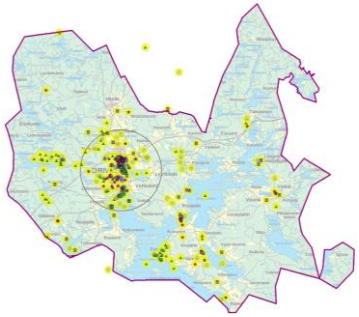
Oriveden keskustaa ja Asemanseutua ympäröivä viherrakenne metsineen, viljelysaukeineen ja vesistöineen on osa **seudullista viherrakennetta**, joka yhdistyy Pukalan kautta Tampereen viherrakenteeseen. Oriveden keskeisiä taajamia, kyliä sekä matkailun ja virkistyksen paikkoja yhdistää ulkoilureitit, jotka liittyvät myös seudulliseen ulkoilureitistöön.

”Kestävää rakennuskantaa esim. orivesiläisestä kivestä. Paikallinen kivikylä olisi hyvää mainosta Orivedelle. Muualla on kiven kauneus ja kestävyys huomattu rakentamisessa. Orivesi voisi jo hyvästä syystä tulla perässä.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Asemanseudun kehittäminen kokonaisuutena yhdessä asukkaiden, yritysten ja seutuyhteistyön avulla.”

(Tulevaisuustyöpaja, kevät 2018)



Orivesiläisten nettikyselyssä merkitsemiä suosikkipaikkoja. (Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

Tavoiteltava ulkoiluverkosto

Kylähelmet

Matkailun ja virkistyksen kohteet

Yhteistyö naapurikuntien kanssa: matkailun ja virkistyksen teemat

Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama

A

Aseman lähiympäristö

HP

Holman-Pehulan ympäristö

10. Kaupunkirakenne ennen ja nyt

Oriveden vanhin asutus on pitkälti vesistöyhteyksien ansiota. Järvenrantasavikkojen maaperä sopi maanviljelyyn, mikä synnytti Orivedelle useita pieniä kyliä, osan varmaankin jo rautakaudella, mutta viimeistään keskiajalla. Vain Orivedenkylässä oli ensimmäisten maakirjojen mukaan yli kymmenen taloa. Aivan keskeistä ydinaluetta Orivesi ei ollut, vaan maakunnan tihein asutus sijoittui Oriveden etelä- ja lounaispuolelle tärkeimpien maanteiden ja vesistön solmukohtien tuntumaan. Oriveden länsi- ja pohjoisosiin sekä tie- että vesistöyhteydet olivat heikot, joten asutustakaan ei juuri ollut. Laajoissa metsissä käytiin pyyntimatkoilla.

Kirkkopitäjä määritteli keskiajalla ja uuden ajan alussa paitsi paikallisen seurakunnan alueen, yleensä myös maallisen **hallinnon rajat**. Orivesi itsenäistyi Suur-Pirkkalan pitäjästä 1500-luvulla, jolloin suurimpaan kylään rakennettiin kirkko. Suur-Oriveteen kuuluivat myös Eräjärvi, Juupajoki, Längelmäki ja Kuorevesi, jotka sittemmin erottautuivat omiksi kappeleikseen ja kunnikseen. Kangasalaan kuulunut Siitaman kylä liittyi Oriveteen 1926. Eräjärvi liitettiin Oriveteen uudelleen 1973, ja osa Längelmäestä puolestaan 2007. Orivesi pysyi maalaiskuntana vuoteen 1986, jolloin siitä tuli kaupunki.

Teollisuus ja kunnallisten palveluiden tarjonta toivat kuntien keskustoihin ja teollisuuspaikoille paljon lisää asukkaita ja toimintoja. Suurimmat tehtaat olivat pieniä yhteisöjä, jossa laitokset vastasivat monista kunnille kuuluvista palveluita. Roolit muuttuivat vasta 1960-luvulla. Teollisuus liittyy myös tiiviisti raideliikenteen kehittymiseen.

Nopeasti kasvava yhdyskunta vaati suunnittelua toimiakseen kunnolla. Ensimmäiset keskustaajaman ja Asemanseudun kaavat vahvistettiin vasta 1960-luvulla, mikä olikin kiivainta rakentamisaikaa. Seuraavilla vuosikymmenillä on kaavoitettu teollisuustaajamia ja uusia asuinalueita. Keskustaajaman oikeusvaikutukseton osayleiskaava hyväksyttiin 1988, ja se on pitkälle toteutunut.

Orivedellä asukkaiden, työpaikkojen ja palveluiden tiivein vyöhyke sijoittuu kantatien ja pohjois-eteläsuuntaisen radan varrelle keskustaajamaan ja Hirsilään. **Keskustaajama** puolestaan jaksottuu sisäisesti kolmeen osaan.

Oripohjaa ja ydinkeskustaa erottaa toisistaan Valtatie 9. Ydinkeskustaa ja Asemanseutua puolestaan jaksottaa vihervyöhyke, joka toimii alueita yhdistävänä elementtinä. Keskustaajaman pituus on kaiken kaikkiaan n. 7km. Keskustaajamaan on laadittu 2016 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma ja 2017 kantatien 58 parantamisen tarveselvitys, joilla pyritään parantamaan taajaman sisäistä liikkumista ja liikenneturvallisuutta. Luonnon- ja viljelymaiseman elementit muodostavat keskustaajaman ulkoreunat tarjoten selkeän viherrakenteen, jolla on paljon hyödyntämispotentiaalia virkistyksen ja matkailunkin näkökulmasta. Myös rata on keskeinen kaupunkirakenteen rajaaja, joka luo seudullisen ja valtakunnallisen saavutettavuuden vastapainoksi estevaikutusta sekä ympäristöhaittoja niin taajamassa kuin Oriveden maaseudullakin.

Oriveden kylät sijoittuvat pääosin vesistön varsille kaupungin etelä- ja itäosiin. Maaseudun asutus on suurelta osin keskittyneenä näissä kylissä sekä hajanaisempana kylien välisillä rannoilla ja reiteillä. Eräjärven entinen kirkonkylä on säilynyt alueensa tärkeänä ytimenä. Vesistön varrelle sijoittuu kylien lisäksi myös matkailukohteita kuten Rönnin tanssilava. Kylien rakentamista tullaan ohjaamaan tarkemmin laadinnassa olevalla Rantojen osayleiskaavalla.

Oriveden pohjoisosat eroavat selkeästi asutusta ja viljellystä etelästä. Laajat Pukalan ja Siikanevan ympäröivät metsät tarjoavat mahdollisuuksia virkistyksen ja matkailun kehittämiselle. Kaupungin rajat muodostavat pohjoisosissa kaartuman siten, että Juupajoen keskusta asemineen sekä Kopsamon kylä jäävät Oriveden ulkopuolelle, mutta muodostavat kuitenkin yhteisen vaikutusalueen. Hirsilän taajamasta on suunnilleen sama etäisyys sekä Oriveden että Juupajoen keskustoihin.

11. Kaupunkirakenne 2040

Kaavakartassa on esitetty **keskustaajama**, joka täydentyy erityisesti joukkoliikennereittien ja palveluiden läheisyydessä. Rakentamisessa kiinnitetään huomiota asuntotuotannon monipuolisuuteen. Ydinkeskustan ja asemien seutuja täydennetään merkittävästi, tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Ydinkeskustan ja Oripohjan kytkeytyvyyttä pyritään maakuntakaavankin mukaisesti parantamaan. Keskustaajamaa voidaan laajentaa maltillisesti taajaman reuna-alueilla.

Edellä esitetyt olemassa olevan keskustaajaman kehittämistoimienpiteet ovat luonteeltaan sellaisia, joiden edistäminen voidaan aloittaa nopeallakin aikataululla. Näiden lisäksi keskustaajaman ympäristössä on useita paikkoja, joissa on kehittämispotentiaalia, mutta joiden tulevaisuuteen liittyy epävarmuustekijöitä.

Radan eteläpuolella olevan **Hiedan aluetta** pyritään kaavassa hyödyntämään aktiivisesti. Toteutusratkaisussa pyritään kunnallistaloudellisesti edulliseen ratkaisuun, joka tukee kaupungin vetovoimaa. Maaperän kunnostustoimet valitaan alueelle tulevien toimintojen mukaan. Alueen saavutettavuuteen kiinnitetään huomiota.

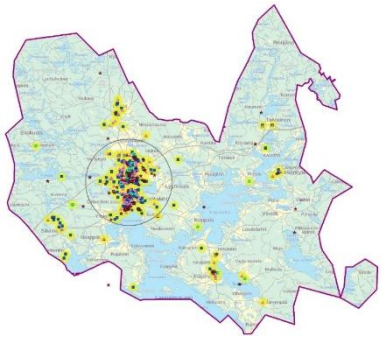
Orituvan ympäristön kehittäminen riippuu liikenteellisten ratkaisujen onnistumisesta sekä paikallisista toimijoista. Alueella olisi potentiaalia kehittää valtatietä kulkevien tarpeisiin kaupan ja palvelualan toimintoja, jotka eivät syö elinvoimaa keskustaajamasta.

Yliskylän eritasoliittymän toteutuminen voi niin ikään luoda mahdollisuuksia ympäristön maankäytön kehittämiselle, mikä säteilee vetovoimaa myös Yliskyläntien suuntaan. Yliskyläntien ja valtatien risteyksen toiminnallisuudessa painotetaan kaavassa elinkeinotoimintaa, asemaa lähestyttäessä vastapainoksi tuodaan täydentyvää asumista.

Kaava mahdollistaa taajamarakenteen kehittymisen merkittävästi kohti Tampereen suuntaa. **Maaseudulla** strateginen yleiskaava ohjaa toimintoja kylähelmiin, joissa rakentamista ohjataan rantojen yleiskaavalla. Kylähelmien rinnalla on nostettu esiin **Hirsilän** taajama, jonka kehittämisessä hyödynnetään sijaintia kantateiden risteyksessä. **Holman ja Pehulan** kyläympäristöjä puolestaan kehitetään maltillisesti kulttuuriympäristön arvojen puitteessa.

”Kylistä pitäisi saada aktiivisia paikalliskeskuksia. Kylille voi olla kallis järjestää kaikkia palveluja, mutta tieverkoston, pyöräteiden, hiihtolatujen yms. kautta kyliä voisi yrittää rakentaa verkostoksi. Ja kaikenlaista pienyrittäjyyttä pitäisi yrittää tukea, koska paljon nykyisin voi tehdä kotoa käsin.”

(Nettikysely, kevät 2018)



Orivesiläisten nettikyselyssä merkitsemiä uusia asumisen paikkoja. (Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

Kylähelmet

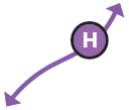
Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama

Täydentyvä Yliskylä ja Karppi

Yliskyläntien työpaikka-alue

Orituvan ympäristö

Yliskyläntien risteyksen ympäristö



Hiedan ranta

- H — Hirsilän taajama
- A — Aseman lähiympäristö
- Op — Oripohjan risteyksen ympäristö
- HP — Holma-Pehulan ympäristö

12. Liikkuminen ennen ja nyt

Oriveden vanhin asutus on pitkälti **vesistöyhteyksien** ansiota. Esihistoriallisella ajalla liikuttiin helppokulkuisia harjujaksoja pitkin tai vesitse, ja koska Orivedellä harjuja on vähän, oli käytettävä vesireittejä. Vesistöt olivat tärkeitä kulkureittejä sekä talviteinä että venein.

Varhaisimmat tiet ovat olleet lähinnä jalkaisin ja ratsuilla kuljettavia **polkuja**, jotka syntyivät helposti kuljettaviin maastokohtiin. Keskiajalla maanteitä ruvettiin kuitenkin määrätietoisesti rakentamaan **yhdistämään linnalääneiä**. Oriveden kautta ei pääteitä kulkenut, mutta Kangasalan Huutijärven ja Oriveden kirkon välistä tietä oletetaan käytetyn jo keskiajalla. Längelmäveden pohjois- ja eteläpuoliset tiet olivat tärkeitä **kylien välisiä yhteyksiä**. Ruovedelle johtavasta tiestä taas tuli **yksi suurimmista maanteistä** 1700-luvulla.

Liikenteen kehittyessä teitä on levennetty, oikaistu ja niiden kantavuutta on parannettu. Vuonna 1882 Tampereen ja Vaasan välille rakennettu **rautatie** pysäkeineen toi myös tarpeita tieverkon kehittämiseen.

Autoliikenteen kasvaessa rajusti 1960- ja 1970-luvuilla linjattiin uusi **Tampereen ja Jyväskylän välinen tie** selvästi sivuun vanhoista teistä. Tekniikan kehittyessä tiet voidaan tehdä huonommallekin rakennuspohjalle, ja uudet tiet ovat näin ollen suorempia.

Oriveden ja Jyväskylän välinen ratayhteys avattiin vasta 1970-luvulla. Jämsänkoskelle pääsi junalla jo vuonna 1951. Henkilöliikennettä on keskitetty sittemmin suuremmille asemille ja mm. Siitaman rautatieseisake on poistettu käytöstä.

Laivareitit ulottuivat Orivedelle jo höyrylaivojen lyhyellä kukoistuskaudella 1860-luvulla, kun Hämeenlinnasta pääsi Längelmäen reitille Valkeakosken kanavan kautta. Oriveden kirkonkylässä oli sisävesisatama ja monen kylän rannassa laivalaituri. Vesiliikenteen merkitys väheni kuitenkin nopeasti rataverkon laajetessa, ja liikenne on nykyään suurelta osin huviveneilyä.

Oriveden liikenteellinen sijainti on hyvä, sillä valtatie 9, kantatiet 58 / 66 sekä Jyväskylän ja Haapamäen radat kulkevat Oriveden läpi. Orivedeltä on matkaa Tampereelle 40 km, Jyväskylään 109 km, Helsinkiin 193 km ja Turkuun 196 km.

Kattava tieverkko mahdollistaa sekä henkilö- että tavaraliikenteelle hyvät yhteydet eri puolille Suomea. Valtatiellä 9 (E63) on sekä paikallista että valtakunnallista merkitystä. Tie on tärkeä osa Suomen TEN-tieverkkoa. Kantatie 58 kulkee Kangasalta Kärsämäelle ja kantatie 66 Orivedeltä Lapualle. Valtatie 9 on selkeä ohikulkutie, mutta kantatie 58 yhdistää Oriveden keskusta-alueen ollen osa alueellista päätieverkkoa. Kantatie 66 on Orivedeltä lähtevä tieyhteys Pohjanmaalle.

Rautatiellä on henkilöliikennettä Tampereen, Jyväskylän ja Haapamäen suuntiin. Tampere- Jyväskylä välillä on tarjolla yli 10 vuoroa päivässä, Orivesi - Haapamäki välillä vuorotarjonta on 5 vuoroa. Lähin lentokenttä on Tampereen lentokenttä.

Kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat taajama-alueilla kattavat ja mahdollistavat keskipitkien (4-6 km) matkat kestävästi. Oriveden keskustaajamaan on laadittu 2016 kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma.

Keskustaajaman ympäristössä on vaihtelevissa maisemissa **ulkoilureittejä** ja kuntorata talvisine latuineen. Latuja on lisäksi Längelmäellä ja Talviaisissa. Eräjärvellä on kuntorata sekä luontopolku. Pukalassa ja Siikanevalla on **retkeily-reitistöä** laavuineen ja nuotiopaikkoineen. Reitistöt eivät kuitenkaan tällä hetkellä kytkeydy toisiinsa kattavasti.

13. Liikkuminen 2040

Valtatie 9 on kaavassa osoitettu parannettavaksi koko osuudelta Orivedeltä Tampereelle. Yliskylään ja Oritupaan on osoitettu eritasoliittymät, jotka toteutetaan tien parantamisen yhteydessä. Valtatien parantaminen mahdollistaa myös maankäytön kehittämisen Yliskylä-Oritupa -välillä, riippuen kuitenkin siitä missä järjestyksessä eritasoliittymät mahdollisesti toteutuvat. Valtatien parantamisella tavoitellaan yleisesti Oriveden saavutettavuutta ja hankkeella on suuri merkitys myös joukkoliikenneverkon toimivuuden kannalta.

Kantatie 58 on tärkeä reitti Oriveden keskustan liikennejärjestelmässä. Tie tarjoaa sujuvan yhteyden taajaman eri osien välillä. Tien 58 varrelle sijoittuu myös Hirsilän taajama, jota on kaavassa tavoitteena kehittää. Kantatie 58 ja 66 yhdistävät Oriveden pohjoisessa Mänttä-Vilppulaan ja Ruoveteen.

Kaavassa on osoitettu kantatien ympärille **keskustaajaman tiivistämistä** erityisesti joukkoliikenteen ja palveluiden läheisyydessä. Myös pyöräilyn ja kävelyn edistäminen tällä alueella kuuluu kaavan tavoitteisiin. Ratkaisuna voisi olla esimerkiksi alueellinen nopean pyöräilyn reitti. Tiivistynyt taajamarakenne ja teknologian voimakas kehittyminen mahdollistaa taajaman sisäisen joukkoliikenteen palvelutason huomattavan paranemisen sekä yhteydet muille paikkakunnille.

Raideinfrastruktuurin kehittämisellä pyritään mahdollistamaan Orivedelle hyvä palvelutaso paikallisjunaliikenteelle sekä Tampereen että Haapamäen suuntiin. Tiivistyvän keskustaajaman painopisteet tukevat nykyistä tiheämpää vuoroväliä Haapamäen radalla. **Linja-autoliikenteen** toimintaedellytyksiä edistetään merkittävästi valtatien parantamisella, joka mahdollistaa ennustettavan matka-ajan Orivedeltä Tampereelle.

Orivesi- Jyväskylä välin parantamisella **kaksoisraiteeksi** tavoitellaan edellytyksiä rautatieliikenteelle. Kaksoisraide mahdollistaa tehokkaat elinkeinoelämän kuljetukset ja henkilöjunaliikenteen sovittamisen samalle rataosalle.

”Kaupungin sisäisen joukkoliikenteen uusien vaihtoehtojen kartoittaminen ja joukkoliikenneratkaisujen lisääminen juna-aikatauluihin on ehdoton edellytys asumisviihtyisyyden sekä tontti- ja asuntokaupan kehittymiselle.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Arkipäivisin liikenne toimii jo kohtuu hyvin, mutta illat ja viikonloput edelleen suppeat joukkoliikenteen osalta. Hyvällä joukkoliikenteellä taataan veromarkkojen pysyminen kaupungissamme, samoin palvelujen lisäyksellä.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Koko kaupungin kattavat kevyt liikenteen väylät!”

(Tulevaisuustyöpaja, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

- Raide
- Parannettava raideosuus
- Valtatie 9, kantatie 58 ja 66
- Parannettava tieosuus
- Tavoiteltava ulkoiluverkosto
- Keskeiset vesistöreitit

Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama

Yhteistyö naapurikuntien kanssa:

- VT9 kehittämistyö
- Vesistöliikkuminen
- Liikenneratkaisut

14. Palvelut ennen ja nyt

Tiestön ansiosta Orivedellä toimi aikanaan Kruunun **kestikievareita** sekä useita epävirallisia kievareita ja majataloja. Kestikievarijärjestelmä lakkautettiin vasta 1920-luvulla autoliikenteen kehityksen myötä.

Ensimmäiset **kaupat** perustettiin Oriveden kirkonkylään ja Eräjärvelle 1860-luvulla. Osuustoimintalain myötä 1900-luvun vaihteessa perustettiin nopeaan tahtiin uusia meijereitä ja osuuskauppoja. Kauppojen määrä lisääntyi taajamassa ja kylillä 1960-luvun suureen muuttoliikkeeseen asti ja alkoi sitten vähetä. Kylillä kiertäneiden kauppa-autojen toiminta hiipui niin ikään hiljalleen vuosituhannen loppuun mennessä. Tämän jälkeen kaupan toiminnot ovat keskittyneet keskustaajamaan tai sen lähistölle.

Kirkko oli Oriveden **kirkonkylän** ainoa julkinen rakennus satojen vuosien ajan. Vasta kunnallishallinnon kehitys ja rautatie toivat merkittävästi uusia toimintoja kirkonkylään, joka kasvoi kirkon ja aseman väliselle alueelle. Julkisten palveluiden toteutusvastuu siirtyi 1960-luvlle tultaessa kokonaan kunnalle, kun aiemmin palveluita toteutettiin myös teollisuuslaitosten toimesta.

Koulua käytiin ennen oppivelvollisuutta taloissa kiertävissä kiertokouluissa. Koulujen perustamiselle sysäyksiä Orivedelläkin antoivat 1898 piirijakoasetus ja 1921 oppivelvollisuuslaki. Uusia kouluja perustettiin 50-luvun lopulle asti, minkä jälkeen 1960-luvulla rakennemuutos käänsi kehityksen toiseen suuntaan. **Oriveden opisto** perustettiin 1909. Opistolla on ollut suuri merkitys Oriveden kulttuuritoiminnalle ja tunnettuudelle. Opiston uimahalli on ensimmäisiä opistoihin toteutettuja uimahalleja.

Ensimmäinen varsinainen **sairaala** Orivedelle rakennettiin 1920-luvulla, jonka jälkeen sairaalan tilat uudistuivat kahteen otteeseen. Terveyskeskus saatiin kansanterveyslain myötä 1982. Erikoisuus oli maan ainoa leprasairaala, joka suljettiin 1951.

Vilkas **seuratoiminta** näkyy Oriveden kylillä edelleen erityisen hyvin lukuisina, hoidettuina seurantaloina. Monista vanhoista **tanssilavoista** uudehko Rönni on säilyttänyt vetovoimansa. **Urheilukenttiä** rakennettiin 1900-luvun alkupuolella eri tahojen toimesta. 1950-luvulla saatiin ensimmäinen **leirintäalue**. Uudempiin vapaa-ajanpaikkoihin kuuluu 1988 rakennettu liikuntahalli.

Oriveden **julkiset palvelut** ovat nykyään keskittyneet keskustaajaman alueelle, jossa on monipuoliset koulu-, päivähoito-, terveydenhuolto- ja vanhusten palvelut. Kouluverkkoa täydentävät Eräjärven, Hirsilän ja Karpinlahden kyläkoulut.

Oriveden **päivittäistavarakaupan** suuret yksiköt ja ns. keskustahakuinen erikoiskauppa ovat keskittyneet Oriveden ydinkeskustaan. Keskustassa on myös monipuoliset kaupalliset palvelut. Päivittäistavarakaupan lähimyymälöitä ja kyläkauppoja on lisäksi Eräjärvellä, Ristakalliossa, Väsilässä, Asemanseudulla sekä Oripohjan ja Orituvan alueilla. Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan tarjonta on väestöpohjaan nähden hyvä. Orivedellä toimi vuoden 2017 lopussa 9 päivittäistavaramyymälää, 2 laajan tavaravalikoiman myymälää ja yksi huoltoasemamyymälä sekä 33 erikoikaupan myymälää.

Palvelujen nykytilannetta ja kehitysnäkymiä tarkastellaan Oriveden palveluverkkoselvityksen päivityksessä, joka valmistuu kevättalvella 2019.

Kuvausta täydennetään kaavaehdotukseen palveluverkkoselvityksen valmistuessa.

15. Palvelut 2040

Nykyistä palvelurakennetta tuetaan kaavassa ohjaamalla asutusta joukkoliikennekäytävän varsille ja palveluiden läheisyyteen. Palveluita voidaan kehittää myös valtatien varrella, kuitenkin niin, ettei keskustaajama menetä elinvoimaansa.

Keskustaajamassa tämä tarkoittaa mahdollisuutta samalla parantaa ympäristön laatua ja kasvattaa alueen vetovoimaisuutta. Palveluiden kannalta merkittävät keskustaajaman erilliset kehittämismerkinnät sijoittuvat aseman lähiympäristöön sekä Oripohjan risteyksen kehittämiseen.

Aseman lähiympäristön palvelutarjontaa kehitetään alueen intensiivisellä kehittämisellä. Kulttuuriympäristö hyödynnetään saavutettavuuden rinnalla alueen vetovoimatekijänä.

Oripohjan aluetta pyritään kehittämään monipuolisiesti, vahvistaen aluetta myös liityntäliikenteen paikkana. Sijainti on otollinen kaupallisten palveluiden kehittämisen suhteen, sillä se palvelee sekä taajaman toimijoita että ohikulkijoita.

Oritupa on kaavassa nähty valtatien 9 liikennevirroista hyötyvän palvelupainotteisen elinkeinotoiminnan kehittämispaikkana. Palvelut voivat olla kaupan toimintaa tai esimerkiksi matkailuteemaa liittyen Orituvalta eri suuntiin aukeaviin luonnonympäristöihin.

Yliskylän alueelle on kaavassa esitetty elinkeinotoimintoja. Toiminnan laatua ei ole kaavassa rajattu.

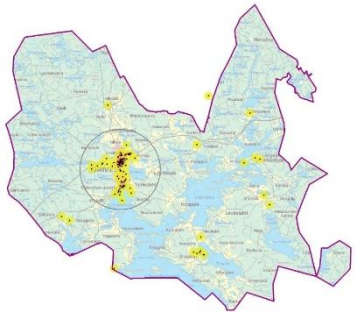
Maaseudulla rakentamista on ohjattu kylähelmiin tukemaan olemassa olevia palveluita. Taustalla on rantojen yleiskaava ja sen yhteydessä tehty edullisuusvyöhyketarkastelu. Kylähelmien rinnalla esille on nostettu keskeiset matkailun ja virkistyksen kohteet. Maaseudun kohteet on pyritty yhdistämään kokonaisuudeksi ohjeellisen ulkoilu- ja vesilläliikkumisverkoston avulla, ja verkostolla on pyritty kytkemään yhteen maaseutu taajaman kanssa.

”Oriveden luontoa hyödynnetään matkailuun asumiseen ja elinkeinoihin kestävästi”

(Tulevaisuustyöpaja, kevät 2018)

”Asuinpaikan täytyy olla rauhallinen ja viihtyisä, mutta kuitenkin lähellä liikenneyhteyksiä ja palveluja, jolloin omaa autoa ei välttämättä tarvitsisi.”

(Nettikysely, kevät 2018)



Orivesiläisten nettikyselyssä merkitsemiä paikkoja, joihin tarvitaan uusia palveluja. (Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

Kylähelmet

Matkailun ja virkistyksen kohteet

Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama

Oripohjan risteyksen lähiympäristö

Orituvan ympäristö

16. Asuminen ennen ja nyt

Orivedellä on asuttu pysyvästi jo **kivikaudella**. Laajin ja huomattavin asuinpaikka oli Holmassa, ja useat muutkin melko lähellä Oriselän ja Nihuanjärven rannoilla. Vanhin asutus löysi paikkansa pitkälti vesistöyhteyksien ansiosta.

Nykyisin tunnetut maanviljelyksen synnyttämät kylät olivat olemassa jo **keskiajalla**, ja suuri osa nykyisin viljellyistä pelloistakin oli jo raivattu. Maisemaan vaikutti 1700-luvulla suuri muutos maanaon järjestelyissä. Isojaon myötä kylien maat jaettiin uudelleen aiempaa suurempiin ja käytännöllisempiin lohkoihin. Orivedellä on kuitenkin vielä paikoin jäljellä ryhmäkylien kaltaista tiivistä kyläympäristöä sekä autioituneita kyläpaikkoja.

Oriveden maaseudulla on hyvin edustettuna 1860-luvun nälkävuosista alkanut **kehitysvaihe**, joka näkyy komeina 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella rakennettuina päärakennuksina ja talousrakennuksina.

Teollisuuslaitokset toivat maaseutuympäristöön uudenlaisia rakennuksia ja asumismuotoja. Suurimmat tehtaat olivat pieniä yhteisöjä, jotka 1900-luvun alkupuolella vastasivat monista nykyisin kunnille kuuluvista palvelutiloista. Orivedellä esimerkki tästä on moottorikorjaamon alue, joka myöhemmin kuului naulatehtaalle.

1960-luvulla alkoi rakennemuutos, joka käänsi muuttovirran taajamiin ja kaupunkien keskustoihin. Maaseudun vakituinen asuminen on vähentynyt merkittävästi, ja vapaa-ajan asuminen kasvanut. Orivedellä loma-asujia on paljon.

Suuri osa orivesiläisistä asuu tällä hetkellä keskustaajamassa ja Asemanseudulla (yht. n. 6000 asukasta), jossa palvelut ovat kompaktisti lähellä ja julkiset liikenneyhteydet suuriin kaupunkeihin saatavilla.

Ydinkeskustassa asukkaat ovat keskimäärin muuta Orivettä iäkkäämpiä. Väkimäärä on viime aikoina kasvanut ydinkeskustan pohjoisosissa lähellä opistoa. Ydinkeskustan eteläosassa asukasmäärä sen sijaan on vähentynyt. Voimakasta vähenemistä on ollut myös **Oriahteella** valtatien pohjoispuolella.

Asemanseudulla väestö on nuorempaa kuin varsinaisessa ydinkeskustassa. Asukasmäärät ovat viime vuosikymmenenä kasvaneet uusien alueiden myötä etelämpänä ja vähentyneet Kirkkolahden läheisyydessä. Tässä myös aseman vetovoimalla voidaan nähdä vaikutuksia.

Hirsilä on rakennemuutoksesta huolimatta edelleen myös asutuksen keskittymä, joskin asukasmäärä on ollut voimakkaassa laskussa. Hirsilässä ja sen ympäristössä on kuitenkin suhteellisen paljon lapsia verrattuna muihin ikäryhmiin.

Maaseudulla asukasmäärä on jatkuvassa pienessä muutoksessa, pääosin vähenevänä mutta kuitenkin paikoin myös lievästi kasvavana. Yleisesti voidaan sanoa, että asukkaat ovat keskimäärin sitä iäkkäämpiä, mitä idemmäs Orivedellä käydään. Yksittäisenä asukasmäärältään vähenevänä paikkana nousee esille esimerkiksi Eräjärvi. Maaseudun rakentamista tullaan ohjaamaan Rantojen Yleiskaavalla, jonka yhteydessä on tehty edullisuusvyöhyketarkastelu edellytyksiltään rakentamiselle otollisista sijainneista.

Asukkaat keskittyvät Orivedellä karkeasti eteläpuoliskolle. Pohjoisilla vähän asutuilla alueilla asukasmäärä on ollut viime vuosina laskussa. Lähtötietoraportissa esitellyissä analyyseissa tarkasteltiin myös erikseen **valtatien Tampereen suuntaista osiota** ja todettiin, että jaksolle ei sijoitu pinta-alaan nähden paljoa asutusta.

Asumiseen liittyviä haasteita Orivedellä yleisesti ovat esimerkiksi uudemman vuokratalokannan puute ja ikäihmisille soveltuvien asuntojen heikko kunto. Yleisesti voidaan sanoa, että asuntotarjonta ja nykyaikaiset asumispreferenssit eivät Orivedellä kaikin osin kohtaa. Kehittämiseen on kuitenkin mahdollisuuksia, palvelut ovat Orivedellä erityisesti taajamassa kompaktisti lähellä ja julkiset liikenneyhteydet suuriin kaupunkeihin saatavilla.

17. Asuminen 2040

Uusi asuminen on kaavassa ohjattu tukemaan joukkoliikennettä ja palveluita.

Kaupungin strateginen tavoite 0,5% vuotuisesta väestönkasvusta nähdään mahdollisena. Luku on vuoteen 2040 tarkasteltuna saman suuntainen maakuntakaavan suunnitteen kanssa. Tavoitteen toteutuminen edellyttää, että kaupunki edistää sitä toimillaan.

Keskustaajamassa keskeinen tavoite asumisen osalta on kehittää keskustaajamaa tukeutuen nykyiseen rakenteeseen ja palveluihin. Tavoitteena on myös asumismahdollisuuksien monipuolistaminen. Keinoja ovat täydennysrakentaminen, käyttötarkoitusten muutokset ja myös maltillinen laajentaminen sille sopivilla reuna-alueilla. Keskeisin asuntotuotannon kehittäminen pyritään kuitenkin pitämään joukkoliikenteen ja palveluiden äärellä. Keskustaajamassa valmistaudutaan myös ikäihmisten kasvavaan määrään. Tähän liittyy osaltaan kaavamääräyksessä esitetty laadullinen tavoite taajaman kohentumisesta.

Työn aikana on noussut keskusteluun uudentyyppisten **asumisen konseptien** toteuttaminen. Sosiaalisena teemana on noussut esiin yhteisöllisyys ja elinkaariasumisen ratkaisut, joissa erilaisista taustoista ja väestöryhmistä tulevat henkilöt asuvat samassa rakennuksessa tai toistensa lähellä hyötyen yhdessä tekemisestä ja kohtaamisista. Muita asumisen ajatuksia ovat olleet esimerkiksi minikokoiset pientalot.

Uutena asumisen mahdollistavana alueena on esiin nostettu **Hiedasta Säynäniemeen** ulottuva rantakaistale, joka sijoittuu asumisen kannalta houkuttelevalle paikalle. Alueen rakentamisen kustannuksia nostavat kuitenkin monet tekijät kuten radan aiheuttama tärinä ja melu, liikenneyhteyksien ja vesihuollon laajentamisen vaatimat kynnyskustannukset, haastavat perustamisolosuhteet sekä pilaantuneiden maiden kunnostus. Alueen kehittämismahdollisuuksia on käsitelty tarkemmin kaavatyön rinnalla tehdyssä Hiedan ja Asemanympäristön selvityksessä.

Väestön suhteen eräs kriittinen paikka on toimintojen ja asukkaiden vähenemisestä kärsinyt **Hirsilä**, jonka kehittymiselle etsitään kaavassa ratkaisuja. Hirsilän tuleva tonttitarjonta voisi olla selkeästi keskustaajamaa suurikokoisempaa. Myös asumisen ja työskentelyn yhdistäminen on noussut teemana Hirsilän osalta esille.

Maaseudulla asuinrakentamista ohjaa pitkälle rantojen yleiskaava, joka kattaa myös keskeiset kylät. Rantojen kaavassa ohjataan myös loma-asuntojen muuttamista vakituiseen asumiseen.

”Erilaisten ihmisten tarpeisiin sopivia kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja voisi rakentaa lisää keskustan läheisyyteen (n. 1-2 km keskustasta). Asuntoja jotka soveltuvat lapsiperheille ja iäkkäämmille ihmisille, tietysti myös yksineläjille.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Pienellä tontilla sopivan kokoinen uudehko talo lähellä rautatieasemaa. Ei liikaa pihatöitä, ei 9-tien riskejä, 25 min. Tampereen keskustaan ja sieltä eteenpäin pian myös ratikalla.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Kaipaisin Orivedelle lapsiperheille sopivia, suuria rivi-, pari- tai erillistaloja. Erityisesti toivoisin tällaisia kohteita jonnekin veden lähistölle, kuten Venehojan tai Kirkkolahden alueille.”

(Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

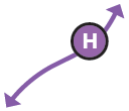
Kylähelmet

Hirsilän taajama

Holman-Pehulan ympäristö

Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama

Täydentyvä Yliskylä ja Karppi



Hiedan ranta

18. Elinkeinot ennen ja nyt

Pronssikaudella elinkeinot alkoivat hitaasti muuttua **pyyntitaloudesta maanviljelyyn**. Karjaakin oli opittu hoitamaan, ja pieniä peltoja ja kaskia viljeltiin. Rautakaudella yleistyneet kaski- ja peltoviljely synnyttivät pysyviä asuinpaikkoja.

Viikinkiaikana syntyi **uusia yhteyksiä ja vaikutteita**. Ruotsin ja Novgorodin aluevaltaukset aiheuttivat levottomuuksia ja ristiretket mullistivat elämän perusasiat. Rauhattomina aikoina tarvittiin turvapaikkoja, jotka rakennetiin jyrkkärinteisten vuorten laelle. Oriveden sulkuvuorta pidetään tällaisena linnavuorena. Orivedellä on muuten vain vähän merkkejä rautakauden elämästä, toisaalta pitkään asutuilta paikoilta jäljet ovat saattaneet peittyä uusien alle.

Orivedellä nykyisin tunnetut **maanviljelyksen** synnyttämät kylät olivat olemassa jo keskiajalla, ja suuri osa nykyisin viljellyistä pelloistakin oli jo raivattu. Orivedellä pellava oli erityisen hyvälaatuista, mikä näkyy myös säilyneissä paikannimissä. Metsäisillä, harvaan asutuilla alueilla on harjoitettu tervanpolttoa ja kaskiviljelyä enemmän ja pitempään kuin seudulla yleensä.

Teollisuutta Orivedelle tuli rautatieyhteyden mukana. Oman vesivoiman puuttuessa varsinaista suurteollisuutta ei syntynyt, mutta luonnon edellytyksiä on voitu hyödyntää muilla tavoin. Merkittävä osa teollisuudesta on liittynyt puun ja kallioperän hyödyntämiseen sahoilla, louhoksilla ja kaivoksilla. Hiedan saha toimi vuosina 1885-1985 keskustan tuntumassa radan ja Längelmäveden äärellä. Hylätty saha tuhopoltettiin vuonna 2005 ja sahan rakennukset ovat pahoin vaurioituneet. Juupajoen ja Oriveden yhteinen historia taas näkyy Orivedelle tärkeän kenkäteollisuuden kehityksessä.

1960-luvulta alkanut **rakennemuutos** käänsi muuttovirran taajamiin ja kaupunkien keskustoihin. Perinteisten elinkeinojen synnyttämät maisemat ovat harvinaistuneet, ja laiduntamisen loputtua avoimet rantanäkymät ovat alkaneet kasvaa umpeen. Monia rakennustyyppejä on purettu tarpeettomina. Oriveden merkittävät kulttuuriympäristöt ovat siitä huolimatta edelleen parhaimmillaan pitkän maanviljelyskulttuurin tuottamia, maisemallisesti eheitä kokonaisuuksia.

Elinkeinorakenne nykyään:

- Maa- ja metsätalous 11 %
- Jalostus, teollisuus 29 %
- Palvelut 60 %

Orivedellä on noin 750 yritystä ja noin 260 maatilaa. Uusia yrityksiä perustetaan vuosittain noin 50 kpl, joista valtaosa palveluihin. Palvelualan työpaikkojen määrä onkin kasvanut korvaten vähentynyttä teollisuustyötä. Työpaikkaomavaraisuus Orivedellä on n. 80 % ja työvoimaa n. 4 300 henkilöä.

Oriveden keskusta-alue tarjoaa kaupallisia palveluita, joilla on vetovoimaa yli kuntarajojen. Keskustaan keskittyvät myös julkiset palvelut.

Yritysalueista laajin on Oripohja (n. 30 ha), joka sijaitsee keskustan ja VT9:n tuntumassa. Alueella sijaitsee monipuolista yritystoimintaa kaupan, teollisuuden ja palvelujen alalta.

Nero (n. 17 ha) on Oriveden uusin yritysalue, joka sijaitsee aivan kantatien 58 välittömässä läheisyydessä. Alue on kaavoitettu teollisuudelle, pk-yrityksille, kaupalle ja palveluille. Alue on kooltaan noin 17 ha. Vehkalahden alueelta (n. 6 ha), löytyy edullisia tontteja yritystoimintaan. Oriveden Asemanseudun alueella toimii tällä hetkellä teollisuuden pieniä ja keskikokoisia yrityksiä.

Valtatien varrella sijaitsevalle Yliskylän alueelle on keskittynyt maa-ainesten ottoon liittyvää toimintaa. Alue on pääosin yksityisessä omistuksessa, mutta maanomistajilla on vahva tahto kaavoittaa alue teollisuuspalveluille. Viereisellä Orituvan alueella sijaitsee tielläliikkujien hyvin tuntema ABC Oritupa kaupallisine palveluineen. Kaupunki omistaa Orituvan alueelta 5 ha maata.

19. Elinkeinot 2040 (1/2)

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa Oriveden keskustan alueen työpaikkamäärän ennustetaan kasvavan 150:llä ja Oripohjan alueelle odotetaan 250 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Työpaikka-potentiaalia kasvattavat erityisesti Yliskylä-Oritupa-alueen systemaattinen kehittäminen sekä koko Oriveden ja lähiympäristön matkailumahdollisuuksien hyödyntäminen.

VT9:n kehittämissuunnitelman toteutuminen, joka on tällä hetkellä Oriveden ja Kangasalan yhteinen edunvalvonnan kärki, edistää koko alueen vetovoimaa, keskustan palvelut mukaan lukien, ja nostaa esille mm. Yliskylä-Oritupa-alueen mahdollisuudet yritys- ja työpaikka-alueena. **Yliskylän** osalta VT9:n varrelle sijoittuvan vyöhykkeen varaaminen pelkästään energiapuu-terminaalitoiminnoille ei mahdollista laajenevaa yritystoimintaa alueelle, jonka kuitenkin valtatien liikennevirrat ja logistisesti hyvä sijainti mahdollistaisivat. Kasvun lähtökohtana onkin ovien avaaminen toimintojen asteittaiselle laajentamiselle ja monipuolistamiselle työpaikka-alueen suuntaan. Potentiaalisia, kasvavia toimialoja ovat mm. ympäröivän maaseudun uusiutuviin luonnonvaroihin (metsä, maa, mineraalivarat) pohjautuva jalostustoiminta, maa- ja kiviainesten hyödyntäminen ja jatkokäyttö sekä kaupunkiseudun kasvuun ja tilanpuutteeseen nojaavat logistiikan alan palvelu- ja terminaalitoiminnot – myös sellaiset, jotka arvostavat tienvarsi-näkyvyyttä. Lisäksi alueelle voi sijoittua meluakin aiheuttavaa tuotanto-toimintaa. Bio- ja kiertotalouden uudet mahdollisuudet olemassa olevalle, sijoittuvalle ja startup-yritystoiminnalle lisääntyvät ekosysteemin kehittymisen myötä.

”Ysitien varsi ja ohikulkijat pitäisi osata hyödyntää paremmin! Palveluita monenmoisia. Toki kaupungin omienkin asukkaiden palvelut on hyvä olla kunnossa.”

(Nettikysely, kevät 2018)

”Aseman seudulle voisi myös sijoittaa tiloja pienyrittäjille ja start upeille. Hyvät yhteydet Tampereelle tekisivät paikasta houkuttelevan, jos tiloja pystyttäisiin tarjoamaan edullisilla vuokrilla. Tällainen toiminta voisi lisätä Oriveden vetovoimaa ja raikastaa imagoa”

(Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

Tiivistyvä ja kohen-tuva keskustaajama

Yliskyläntien työpaikka-alue

Yliskyläntien risteyksen ympäristö

Kiviaineishuollon kannalta tärkeä alue

Tuulivoima-alue

Yhteistyö naapurikuntien kanssa: VT9 kehittämistyö

Puunkuormausalue

Hirsilän taajama

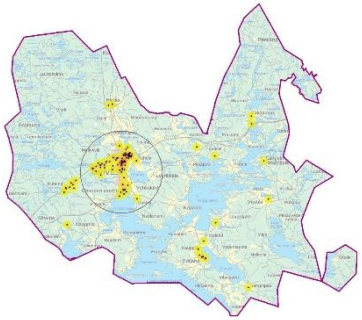
Oripohjan risteyksen ympäristö

19. Elinkeinot 2040 (2/2)

Orituvan ympärille keskittyy liikennevirroista hyötyviä toimintoja: huolto- ja korjaamotoimintaa, teknistä kauppaa sekä tietyin ehdoin myös muita kaupallisia palveluita ja erikoisliikkeitä, jotka eivät kilpaile keskustan elinvoiman kanssa. Orituvan alue kytkeytyy sijaintinsa puolesta myös matkailun ja vapaa-ajan toimintojen potentiaaliin. Se sijaitsee Pukalan virkistysmetsän kupeessa, jolloin Orituvan alue voi toimia matkailijoiden ja reitistöjen lähtö- ja opastuspisteenä. Alueella on mahdollisuuksia myös majoitustoiminnalle (esim. hostellityyppinen, astetta laadukkaampi erityismajoitus), joka palvelee matkailijoiden lisäksi liike-elämän tarpeita. Siten palvelukeskittymä on myös keskeinen pysäyttäjä, joka on laajentunut ja asiakkaiden viipymä kasvanut.

Luonto- ja maaseutumatkailu on kasvanut voimakkaasti. Koko Oriveden alue tarjoaa kaupunkiseudun kasvavalle yhteistyössä Kangasalan ja muiden lähikuntien kanssa asukasmäärälle lähimatkailukohteen. Alueen kohteita tarjotaan tarjonnan ja valmiuksien kehityttyä myös kansainvälisten matkailijoiden päiväohjelmiin. Odotusarvona on, että Tampereelle saapuvien kansainvälisten matkailijoiden osuus lisääntyy lähivuosina. Lähiympäristön reitit ja käyntikohteet ovat helposti saavutettavissa tiestön, liikenne- ja liikkumispalvelujen sekä opastuksen kehittämisen myötä, ja luonto- ja maaseutumatkailutuotteet on paketoitu helposti ostettaviksi. Myös veneilyyn ja vesistöjen hyödyntämiseen liittyvä liiketoiminta on lisääntynyt.

Tulevat panostukset VT9 Tampere-Kangasala-Orivesi –tievälin kehittämiseen älyliikenteen ratkaisujen ja palveluiden pilotointi- ja kokeilualustana lisäävät liikenne- ja liikkumispalveluihin liittyvää liiketoimintapotentiaalia, mikä voi synnyttää yritystoimintaa myös Orivedelle. Tärkeää on myös varautua vielä tunnistamattomiin tarpeisiin ja kehityskulkuihin maailman muuttuessa yhä nopeammin, mikä edellyttää joustavuutta ja nopeita liikkeitä yritysten toimintaympäristön kehittämisessä.



Orivesiläisten nettikyselyssä merkitsemiä paikkoja, joihin sopisi uusia työpaikkoja. (Nettikysely, kevät 2018)

Kehittämismääräykset

Orituvan ympäristö

Tavoiteltava ulkoiluverkosto

Keskeiset vesistöreitit

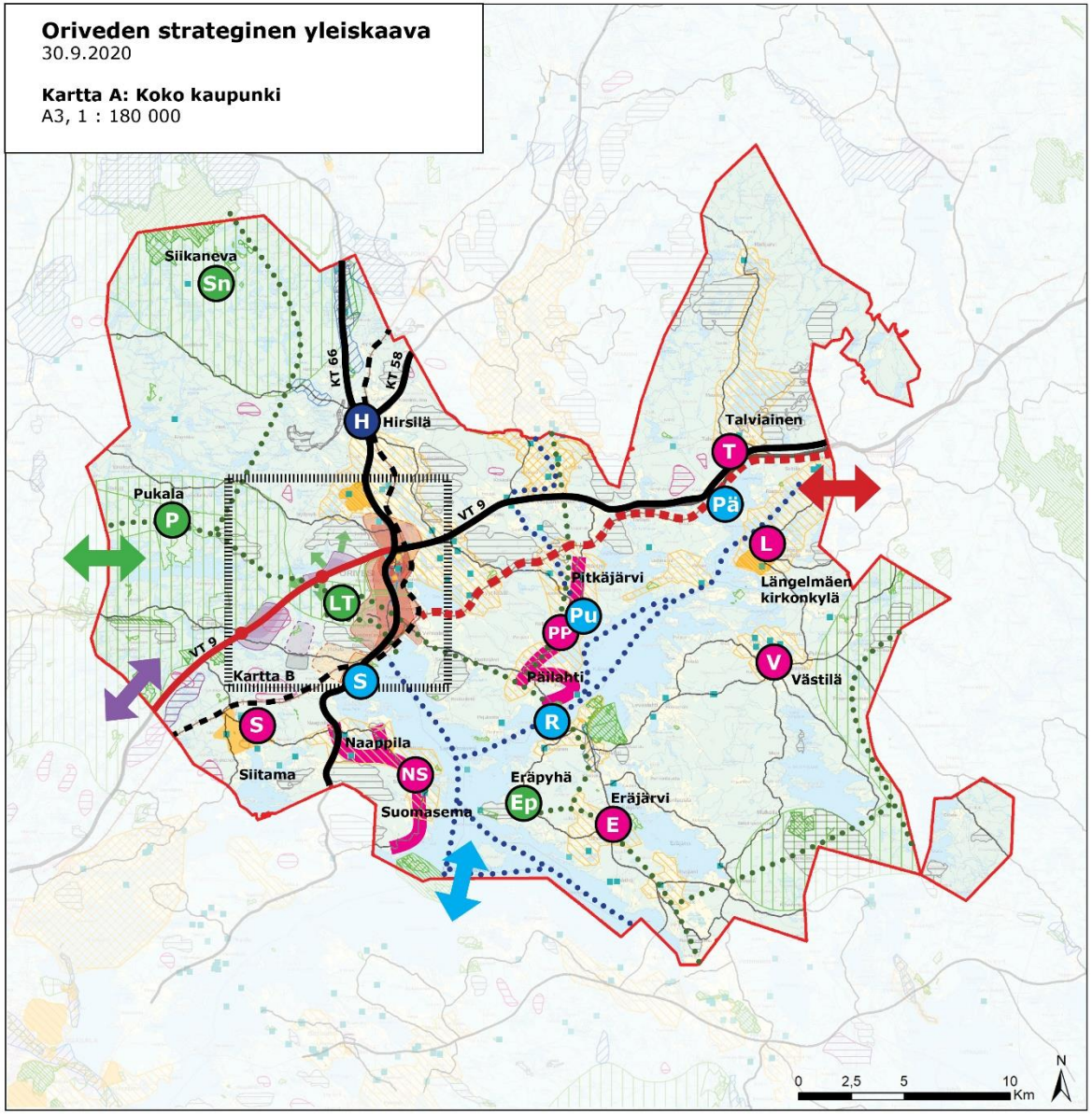
Matkailun ja virkistyksen kohteet

Kaavakartta

20. Kaavakartta A (pienennös)

Oriveden strateginen yleiskaava
30.9.2020

Kartta A: Koko kaupunki
A3, 1 : 180 000



Oikeusvaikutteiset kehittämismääräykset
Kartat A ja B

Raide
Merkinnällä on osoitettu pääraide.

Parannettava raideosuus

Valtatie 9, kantatiet 58 ja 66

Parannettava tieosuus ja uusi eritasoliittymä
Eritasoliittymän tarve ja toteuttamisen ajoitus tulee varmistaa läheisyyteen sijoittuvan yksityiskohtaisemman maankäytön suunnittelun yhteydessä.

Tavoiteltava ulkoiluverkosto
Kaupungin keskeiset taajamat, kylät sekä matkailun ja virkistyksen paikat pyritään yhdistämään ulkoilureittien avulla yhtenäiseksi verkostoksi, joka liittyy seudulliseen ulkoiluverkostoon. Merkitty sijainti on ohjeellinen.

Keskeiset vesistöreitit
Matkailu- ja virkistystoimintojen kehittämismahdollisuudet huomioidaan rantojen ja vesistönylitysten suunnittelussa.

Hirsilän taajama
Hirsilää kehitetään asumisen ja elinkeinotoiminnan taajamana. Sijainti kantateiden risteyksessä pyritään hyödyntämään ja alueesta muodostamaan portti Orivedelle. Liikenneväylien estevaikutus ja liikenteen aiheuttamat haitat on huomioitava alueen suunnittelussa.

Kylähelmet
Merkinnällä on osoitettu kylät, joiden kehittämistä ohjataan Rantojen yleiskaavalla. Kylähelmien vetovoimatekijöiksi on tunnistettu maaseutumainen asuminen ja miljöö, vesistöjen läheisyys, yhteisöllisyys sekä mahdollisuudet matkailuelinkeinojen ja virkistyksen kehittämiseen maa- ja metsätalouden rinnalla. Nämä tekijät tulee huomioida kylähelmien maankäytön suunnittelussa.
NS = Naappila - Suomasema kylänauha
PP = Päilahti - Pitkäjärvi kylänauha
L = Längelmäen kirkonkylä
T = Talviainen
S = Siitama
E = Eräjärvi
V = Västilä

Matkailun ja virkistyksen kohteet
Merkinnällä on osoitettu taajaman ja kylien ulkopuoliset keskeiset matkailun ja virkistyksen kohteet. Pukalan, Siikanevan, Eräpyhän ja Leppävuori-Teerijärven kehittämisessä kiinnitetään huomiota niiden luonteeseen virkistyksen ja luonnon kannalta keskeisinä kohteina ja tuetaan luontokohteiden välisiä ekologisia yhteyksiä.
P = Pukala
Sn = Siikaneva
Ep = Eräpyhä
Pu = Purnu
R = Rönni
S = Säynäniemi
LT = Leppävuori - Teerijärvet
Pä = Päiväkumpu

Kiviaineshuollon kannalta tärkeä alue
Merkinnällä on osoitettu yleispiirteisesti alueet, joilla sijaitsee maakunnan kiviaineshuollon kannalta merkittäviä, tutkittuja maaperän tai kallioperän kiviainesvaroja. Kiviaineen ottamista suunniteltaessa on otettava huomioon alueen jälkikäyttö, liikenteelliset vaikutukset, vaikutukset lähiasutukseen sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön arvoihin. Perkuuvuori-Virkajärvenvuori-Ristisuonmäki -alueella huolehditaan, että lähistön suojelualueisiin ei kohdistu merkittävää meluhaittaa.

Tuulivoima-alue
Alueelle on mahdollista sijoittaa yli 10 tuulivoimalaa. Alueen suunnittelussa on huomioitava erilaiset vaikutukset asutukseen, luontoon, pohjaveteen ja virkistykseen. Arvokkaiden geologisten muodostumien ja maisema- sekä kulttuuriympäristöjen säilyminen varmistetaan suunnittelussa. Lisäksi puolustusvoimien toimintaedellytykset, liikenteen ja tietoliikenteen sekä voimajohtojen asettamat rajoitteet tulee huomioida.

Yhteistyö naapurikuntien kanssa
Matkailun ja virkistyksen teemat
VT9 kehittämisyhteistyö
Vesistöliikkuminen
Liikenneratkaisut

21. Kaavakartta B (pienennös)

Oikeusvaikutteiset kehittämismääräykset
Kartta B

Tiivistyvä ja kohentuva keskustaajama
Keskustaajamaa täydennetään erityisesti joukkoliikennereittien ja palveluiden läheisyydessä. Rakentamisessa kiinnitetään huomiota asuntotarjonnan ja elinkeinotoiminnan monipuolisuuteen. Ydinkeskustan ja asemien seutuja täydennetään merkittävästi, tukien kävely-ja pyöräily-ympäristöä. Tärkeimpien joukkoliikennepysäkkien yhteydessä tuetaan liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia. Ydinkeskustan ja Oripohjan kytkeytyvyyttä pyritään parantamaan. Kestävien energiamuotojen käyttöönottoa tuetaan tarkemmassa suunnittelussa. Keskustaajamaa voidaan laajentaa maltillisesti taajaman reuna-alueilla viherrakenne huomioiden. Ensisijaisesti pyritään kuitenkin hyödyntämään keskeiset täydennysrakentamisen mahdollisuudet. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota kulttuuriympäristön, maiseman ja luontoarvojen säilymiseen sekä viherrakenteen jatkuvuuteen taajamassa ja sen ympärillä.

Aseman lähiympäristö
Asematien vartta ja ympäristöä täydennetään taajaman puolella rataa samalla parantaen kävely- ja pyöräily-ympäristöä ja liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia. Kulttuuriympäristön arvot hyödynnetään voimavarana.

Oripohjan risteyksen ympäristö
VT9 ja KT 58 risteyksen ympäristössä kehitetään maankäyttöä ja pyritään vähentämään liikenneväylien estevaikutuksia. Julkisen liikenteen edellytyksiin ja liityntäliikenteeseen kiinnitetään huomiota.

Holman-Pehulan ympäristö
Kyläalueella pyritään ympäröivää maaseutua tiiviimpään rakentamiseen. Alueen runsaat maiseman ja kulttuurihistorian arvot huomioidaan suunnittelussa voimavarana ja arvojen säilyminen turvataan tarkemmassa suunnittelussa. Liikenneväylien estevaikutus ja liikenteen aiheuttamat haitat on huomioitava alueen suunnittelussa.

Täydentyvä Yliskylä ja Karppi
Taajamaa pyritään tiivistämään ensi sijassa olemassa olevan rakenteen yhteydessä viherrakenne huomioiden. Taajamarakennetta voidaan laajentaa länteen. Laajentaminen edellyttää liikenneturvallisuuden vuoksi Yliskyläntien parantamista. Liikenneväylien estevaikutus ja liikenteen aiheuttamat haitat on huomioitava alueen suunnittelussa. Alueen tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava arkeologinen selvitystarve ja maankäytössä on huomioitava mahdolliset muinaisjäännökset ja/tai kulttuuriperintökohteet.

Yliskyläntien työpaikka-alue
Alueella edistetään teollisuuteen painottuvaa elinkeinotoimintaa.

Orituvan ympäristö
Orituvan ympäristö varataan pääasiassa valtatien 9 liikennevirtoihin tukeutuvalle palvelupainotteiselle elinkeinotoiminnalle. Tummalla sävyllä on osoitettu ensisijaisesti toteutettava alue. Alue kytkeytyy sijaintinsa puolesta luontomatkailun potentiaaliin. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota viherrakenteen jatkuvuuteen alueen läpi alueelle sijoittuvien toimintojen luonne huomioiden. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alueen laajemman kehittämisen edellytyksenä on eritasoliittymän toteuttaminen vt:lle 9.

Yliskyläntien risteyksen ympäristö
Yliskyläntien risteyksen ympäristö varataan monipuoliselle elinkeinotoiminnalle. Tummalla sävyllä on osoitettu ensisijaisesti toteutettava alue. Elinkeinotoiminnan aluetta voidaan laajentaa itään. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Uuden maankäytön toteuttamisen edellytyksenä on eritasoliittymän toteuttaminen vt:lle 9. Suunnittelussa kiinnitetään huomiota alueen viherrakenteeseen alueelle sijoittuvien toimintojen luonne huomioiden.

Hiedan ranta
Hiedasta Säynäniemeen ulottuvaa aluetta kehitetään tavoitellen alueen aktiivista hyödyntämistä. Toteutusratkaisussa pyritään kustannustaloudelliseen ratkaisuun, joka tukee kaupungin vetovoimaa. Maaperän kunnostustoimet valitaan alueelle tulevien toimintojen mukaan. Alueen saavutettavuuteen kiinnitetään huomiota.

Puunkuormausalue
Merkinnällä on osoitettu puunkuormausalueet Asemanrannassa ja VT9:n varrella. Suunnittelussa on huolehdittava liikennejärjestelyiden toimivuudesta sekä asumisen ja muun maankäytön yhteensovittamisesta.

Puolustusvoimien alue
Alueen suunnittelussa on turvattava puolustusvoimien toimintaedellytykset sekä kiinnitettävä huomiota ympäristöarvoihin ja yleiseen turvallisuuteen.

Yleismääräykset

Strateginen yleiskaava on voimassa samanaikaisesti alue- ja teemakohtaisten oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen kanssa.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on tarkistettava ajantasainen tieto erilaisista arvoalueista (ml. paikalliset arvoalueet) ja suojelualueista, muinaisjäännöksistä ja pohjavesialueista sekä huomioitava kulttuuriympäristöjen selvitystarve. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan suojelu- ja arvoalueisiin liittyvät erilaiset arvot ja vaalitaan niitä. Toisiinsa kytkeytyvien kohteiden osalta vaalitaan myös niiden välisiä yhteyksiä, kuten arvokkaiden luontokohteiden välisiä ekologisia yhteyksiä tai useiden muinaisjäännösten muodostamia kokonaisuuksia.

Pohjaveden muodostumisalueita ei tule vaarantaa rakentamisella. Tiivistyvässä ja kohentuvassa keskustaajamassa kiinnitetään erityistä huomioita suunnitteluun pohjavesialueilla. Pohjaveden muodostumisalueilla syntyvät puhtaat hulevedet tulee imeyttää maaperään ja likaantuneet hulevedet tulee johtaa pohjavesialueen ulkopuolelle.

Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista tulee aina pyytää erillinen lausunto Pääesikunnalta koko kunnan alueella. Myös alle 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista pientuulivoimaloista tulee pyytää Pääesikunnan lausunto, mikäli kiinteistö mille voimala rakennetaan, rajoittuu puolustusvoimien käytössä olevaan alueeseen.

Strateginen yleiskaava on oikeusvaikutteinen vain edellä esitettyjen kehittämismääräysten ja niissä esitettyjen tavoitteiden sekä yleismääräysten osalta.

Arvoalueet (ei kehittämismääräys)

Maakuntakaavan selvitysten mukainen aineisto tarkistettuna ajantasaisella tiedolla suojelualueista ja muinaismuistoista täydennettynä paikallisesti ja seudullisesti arvokkailla geologisilla muodostumilla. Ajantasainen tieto suojelukohteista ja arvoalueista tulee tarkistaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

- Muinaisjäännöskohteet ja/tai kulttuuriperintökohteet
- Valtakunnallisesti arvokkaat rakenetut kulttuuriympäristöt
- Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt
- Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet
- Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet
- Arvokkaat geologiset muodostumat
- Pohjavesialueet
- Natura 2000-alueet
- Luonnonsuojelualueet
- Luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävät alueet

Kaavan vaikutukset

22. Yhdyskuntarakenteelliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset

Yhdyskuntarakenne ja -talous

Kaavassa on tarjottu erilaisia sijoittumispaikkoja asumiselle ja työpaikoille. Niiden kehittämisen tueksi kaavassa on määritelty alueille sijoittuvan toiminnan luonnetta, lähtökohtia ja tavoitteita.

Kaava mahdollistaa kaupungin tavoitteleman maltillisen 0,5 % vuotuisen väestönkasvun. Kaupunki voi toimillaan edistää väestönkasvutavoitteen toteutumista, jolloin tärkeää on eri toimien ajoituksen hallittu suunnittelu.

Yhdyskuntarakenteen hajautumista on estetty ohjaamalla intensiivisin asuinrakentaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen keskustaajamaan. Keskustaajamassa ohjataan kiinnittämään huomioita asumisen monipuolisuuteen, mikä tukee yhdyskuntarakenteen kestävyyttä. Väestönkasvu ohjataan pääasiassa tiivistyvään keskustaajamaan sekä täydentyviin Yliskylään ja Karppiin tukien olemassa olevaa rakennetta. Kaavassa osoitetaan myös laajentumisen varoalueita. Mahdollinen tihentyvä henkilöjunaliikenne parantaa asemien lähialueiden houkuttelevuutta asuinalueena ja voi lisätä myös kysyntää edullista toimitilaa ja erikoistunutta työvoimaa tarvitsevalle maankäytölle. Keskustaajaman ja Asemanseudun tiivistäminen ja täydentäminen voidaan toteuttaa tukeutuen pitkälti olemassa olevaan kunnallistekniikkaan eikä laajoja investointeja tarvita.

Mikäli keskustaajaman eteläiset osat tai Yliskylä ja Karppi laajenevat ja kasvavat voimakkaasti, ydinkeskustan ja Oripohjan kehittymisedellytykset voivat heiketä. Asutuksen laajeneminen Yliskylään edellyttää Yliskyläntien parantamista. Hiedan rannan aluetta on mahdollista kehittää moneen suuntaan. Kaavaratkaisu ei sulje erilaisia vaihtoehtoja pois. Alueen kehittämiseen liittyy paljon haasteita ja erityispiirteitä, jotka nostavat rakentamisen hintaa.

Maaseudun hajarakentamista ohjataan lähelle kylien infrastruktuuria ja palveluita, mikä on yhdyskuntarakenteen ja kuntatalouden kannalta edullisempi vaihtoehto kuin laajalti levittäytyvä haja-asutus. Ratkaisu myös tukee kylien palveluiden säilymistä. Kylähelminä osoitettujen kylien kehittämistä ohjataan tarkemmin Rantojen yleiskaavalla. Rantojen yleiskaavan yhteydessä on tehty edullisuusvyöhyketarkastelu, jonka yhtenä osatekijänä on huomioitu vesihuolto. Kehitettävät kylät sijoittuvat edullisimmille vyöhykkeille. Muualla hajarakentaminen on edelleen mahdollista ja sitä ohjataan rakennusjärjestyksellä.

Valtatien 9 varteen on osoitettu uusia alueita eri luonteiselle elinkeinotoiminnalle irralleen keskustaajamasta. Alueiden kehittämisessä tukeudutaan valtatien 9 liikennevirtoihin eikä tavoitteena ole keskustaajaman asukkaiden palveluiden siirtyminen Orituvan ympäristöön. Oriveden mittakaavassa ratkaisu saattaa joltain osin hajauttaa yhdyskuntarakennetta, mutta seudun mittakaavassa ratkaisu yhdistää Oriveden entistä tiiviimmin Kangasalaan ja Tampereeseen. Vesihuolto ulottuu Orituvalle asti ja putkisto on hyvässä kunnossa. Vesihuollon kapasiteetin riittävyys riippuu alueelle sijoittuvista toimijoista. Alueiden infrastruktuurin kehittäminen edellyttää VT9 ajoneuvoliittymien parantamista ja alueiden toteuttamisen kynnyskustannukset ovat tämän takia merkittäviä.

Liikkumisverkosto

Kaavassa osoitettu keskustaajaman maankäytön tiivistyminen luo edellytykset hyvän palvelutason omaavalle joukkoliikennekäytävälle sekä taajama-alueen sisällä että Tampereen, Jyväskylän ja Haapamäen suuntiin. Tampereen suuntaan on tarjolla hyvän palvelutason raideyhteys ja valtatietä 9 hyödyntävä linja-autoreitistö. Tiivistyvän ja kehittyvän keskustaajaman painopisteet tukevat nykyistä tiheämpää henkilöliikenteen vuoroväliä Haapamäen radalla.

Radan estevaikutus on huomioitu osoittamalla tiivistyvän ja kohentuvan keskustaajaman rajaus pääasiassa rautatietä myötäillen. Tiivistyvän ja kohentuvan keskustaajaman kaavamääräyksessä ohjataan parantamaan ydinkeskustan ja Oripohjan kytkeytyvyyttä. Tasoristeysten parantaminen vahvistaisi Oripohjan kytkeytymistä keskustaan ja vähentäisi radan estevaikutusta.

Ratojen läheisyydessä rautatieliikenne voi aiheuttaa haittoja kuten tärinää ja melua. Radoilla kuljetetaan myös vaarallisia aineita ja ne voivat aiheuttaa erilaisia riskejä. Tarkemmassa suunnittelussa asemakaavavaiheessa pystytään antamaan kaavamääräyksiä mahdollisten haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

Asemalle ja joukkoliikennekäytäville tarjottavat liityntäliikennettä palvelevat pysäköintialueet mahdollistavat sujuvan ja ekologisen matkaketjun. Liityntäliikenteen pysäköintialueita voidaan kehittää myös tukemaan sähköautoilua.

Maaseutualueiden joukkoliikennetarjonta muualla kuin pääteiden yhteydessä on peruspalvelutasoa, missä voidaan hyödyntää esim. koululaiskuljetuksia.

Keskustaajamaa ohjataan kaavaratkaisussa kehittämään tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöä, jolloin palvelut ovat saavutettavissa kestävin liikkumismuodoin. Tämä mahdollistaa myös eri ikäisten asumisen keskusta-alueella.

Autoliikenteen olosuhteet eivät heikkene. Keskusta-alue ja sen palvelut ovat saavutettavissa henkilöautolla eri puolilta kaupunkia. Tiiviimmin asutulla alueella on tarjolla myös joukkoliikennevaihtoehto ja keskipitkillä matkoilla pyöräily.

Kaavassa osoitettu valtatien 9 kehittäminen Tampereen suuntaan on edellytys valtatien varren maankäytön kehittämiselle ja Oriveden saavutettavuudelle. Ilman tieyhteyden ja liittymien kehittämistä maankäytön kehittäminen ei ole mahdollista valtatien varressa. Myös joukkoliikenteelle reittien aikataulussa pysyminen edellyttää yhteyden parantamista. Valtatien 9 kehittämisen viivästyminen heikentää myös muun liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta ja Oriveden saavutettavuutta. Liittyminen toimivuus huononee, jos niitä ei kehitetä.

Kaavassa on osoitettu tavoiteltava ulkoiluverkosto, joka yhdistää paitsi matkailun ja virkistyksen kohteita myös kylähelmiä ja keskustaajamaa. Verkosto myötäilee luonnon ja virkistyksen kannalta tärkeimpiä alueita ja huomioi seudulliset yhteystarpeet Tampereen suuntaan. Ylikunnallinen virkistysreitti tuo Orivedelle lisää mahdollisuuksia matkailupalveluihin. Kaavassa osoitetaan myös keskeiset vesistöreitit.

Palvelut

Keskustaajaman kehittäminen voidaan aloittaa nopeasti eikä siihen liity kynnyskysymyksiä samalla tapaa kuin valtatien 9:n varren uusiin maankäyttövarauksiin. Strateginen yleiskaava tukee nykyisten palvelujen toiminta- ja kehitysedellytyksiä ja mahdollistaa uusien toimijoiden sijoittumisen. Keskustaajama kehittyy Oriveden tärkeimpänä palvelukeskittymänä. Riskit palveluiden siirtymisestä 9-tielle ja keskustan näivettymisestä minimoidaan kaavaratkaisussa kaavamääräyksillä.

Palvelujen keskittäminen keskustaajamaan vahvistaa keskustan vetovoimaa. Keskustaajamassa palvelut ovat kaikille väestöryhmille parhaiten saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Ikärakenteen kehityksen myötä palvelujen saavutettavuuden merkitys korostuu tulevaisuudessa.

Asemanseudun, Oripohjan, Orituvan ja kylien palveluita on mahdollista kehittää niiden kysyntään ja erityispiirteisiin perustuen niin, etteivät ne vaaranna keskustaajaman palvelujen toiminta- ja kehitysedellytyksiä. Asemanseutu tukeutuu paitsi raideyhteyksiin ja keskustan läheisyyteen myös kantatie 58 liikennevirtoihin. Oripohjaa on mahdollista kehittää pääosin tilaa vaativan kaupan alueena keskustan läheisyydessä kantatien 58 liikennevirtoja hyödyntäen. Orituvan aluetta on mahdollista kehittää pääosin ohikulkuliikenteen ja matkailupalvelujen alueena.

Keskustaajaman ulkopuolisten alueiden kehittäminen tukee nykyisten palvelujen säilymistä. Palvelujen toiminta- ja kehitysedellytysten näkökulmasta tärkeintä on asukasmäärän lisääminen. Ilman kehittämistoimia lähipalvelut ovat vaarassa.

Satamatoiminnan kehittäminen riippuu pitkälle toimijoista itsestään. Kehittämistä voidaan tehdä Orivedellä yhteistyössä kaupungin ja satamatoimintoja harjoittavien muiden tahojen kanssa. Tampereen kaupunkiseudun satamapalvelujen kehittämisen toimintamallissa tärkeää on huomioida Näsi- ja Pyhäjärvien lisäksi jatkossa myös Längelmävesi ja sen volyymiltaan pienemmät satamapalvelut.

Kaavassa ei oteta kantaa julkisten palveluiden verkkoon, jotta sitä voidaan arvioida ja kehittää tulevaisuudessa tilanteen mukaan. Julkisten palveluiden sijoittumista on tarkasteltu samalla kun muitakin lähtötietoja on käyty läpi ja kaavaratkaisuja on tehty julkiset palvelut huomioiden. Kaavaratkaisu pyrkii tukemaan nykyisen julkisten palveluiden verkon toimintaedellytyksiä.

Elinkeinoelämä

Oripohjan kehittäminen ja näkyvä markkinointi voidaan käynnistää ilman suuria kynnyskustannuksia. Alueelle voi sijoittua logistisista yhteyksistä ja liikennevirroista hyötyvää yritystoimintaa.

Yliskylä-Oritupa-alueen potentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää VT9:n tiesuunnitelman ja liittymäratkaisujen toteuttamista. Alueen luonnonvarat ja resurssit (metsä, maaperä, maatalous) mahdollistavat teollisen jalostustoiminnan ja teollisuuden lisäarvopalvelujen ml. logistiikka, kehittymisen ja työpaikkojen syntymisen valtatien varrelle. Yliskylän osalta tarvitaan puuterminaalitoimintojen – joiden työllistävän vaikutuksen ja liiketoimintapotentiaalin ei arvioida olevan erityisen merkittäviä tulevaisuudessakaan - lisäksi monipuolisempaa, luonnonvarojen jalostusarvon maksimoivaa teollista toimintaa ja siten alueen kestävää kehittämistä työpaikka- ja yritysalueena.

Suomen tavaraviennistä merkittävä osa on puuperäisiä tuotteita ja puulla tuotetaan Suomessa sähköä ja lämpöä. Metsät ovat merkittävä osa myös Oriveden taloutta. Metsäteollisuuden puunkäytön arvioidaan lisääntyvän Suomessa ja Pirkanmaalla. Kaavaratkaisu mahdollistaa metsätalouden harjoittamisen Orivedellä sekä tukee toimivaa puuhuoltoa osoittamalla puunlastauspaikat sekä radan että valtatien 9 varrelle.

Valtatien 9 tiesuunnitelman toimeenpano ja uusien liikkumispalvelujen kehittäminen voivat parantaa yritys- ja työpaikka-alueiden saavutettavuutta olennaisesti sekä joukko- että maantieliikenteen osalta.

Matkailu- ja vapaa-ajan liiketoiminnassa kasvupotentiaalia on sekä perinteisillä matkailuyrityksillä että maatalouden sivuelinkeinoilla. Potentiaalin realisoituminen edellyttää saavutettavuuden – opastus mukaan lukien – kehittämistä ja tuotteiden paketointia. Kasvavan kysynnän myötä myös uusia toimijoita voi sijoittua alueelle, ja kasvun mahdollisuuksia on myös vesistöjen hyödyntämisessä ja veneilyssä osana kuntien yhdessä kehittämää kaupunkiseudun PyhäNäsi-satamaverkostoa. Kaavassa osoitetut matkailun- ja virkistyksen kohteet, niitä yhdistävä ulkoiluverkosto ja vesistöreitit ylikunnallisine yhteyksineen luovat pohjan matkailu- ja vapaa-ajan liiketoiminnan kehittämiselle.

Ajatukseen VT9:stä älytienä ja älyliikenteen kehittämisalustana sekä toisaalta alueen matkailun kehittämiseen (mm. digitaalisuus, opastus) sisältyy mahdollisuuksia innovatiivisten startup- ja kasvuyritysten synnylle ja/tai sijoittumiselle.

23. Ympäristövaikutukset

Luonto ja luonnonvarat

Kaavassa on käsitelty sekä taajama-alueita että maaseutua ekologinen kestävyys mahdollistaen. Kaava huomioi olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja vahvistaa sitä. Uusi maankäyttö sijoittuu Tampereen puoleiseen osaa kaupunkia ja pyrkii huomioimaan luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävimmät alueet. Maaseudulla rakentamista on ohjattu kyliin, nykyisten toimintojen tuntumaan. Jotkut kaavakartalla B Keskustaajama ympäristöineen esitetyt luonteeltaan strategiset ja hyvin yleispiirteiset aluevaraukset ovat osittain päällekkäisiä joidenkin luontoarvojen kanssa. Aluevarausten strategisen luonteen, yleispiirteisyyden ja laajuuden vuoksi niiden sisälle jäävät luontoarvot arvioidaan voitavan huomioida alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä. Kaavan yleismääräyksissä ohjataan tarkistamaan ajantasainen tieto suojelualueista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavan muut merkinnät ovat luonteeltaan niin yleispiirteisiä, että niiden yhteyteen tai lähistölle sijoittuvat luontoarvot voidaan huomioida tarkemmassa suunnittelussa.

Yliskyläntien risteyksen ympäristöön osoitetun monipuolisen elinkeinotoiminnan aluerajauksen eteläreunalla ja osin aluerajauksen sisällä on suoalueita, jotka soidensuojelutyöryhmä on valinnut mukaan valtakunnallisesti arvokkaisiin Etelä-Suomen soihin kohteena Soimasuon ympäristön suot. Kohde koostuu useasta suolaikusta. Monipuoliselle elinkeinotoiminnalle osoitetun aluevarauksen sisällä ja tuntumassa sijaitsevat laikut eivät sijaitse valtion omistamilla kiinteistöillä. Muiden kuin valtionmaiden osalta, näiden soiden maankäyttöön ei kuitenkaan esitetä mitään rajoituksia tai velvoitteita. Työryhmä ehdottaa kohteiden suojeluun erilaisia vapaaehtoisia suojelukeinoja pitkällä aikajänteellä. Aluevarauksen yleispiirteisyyden ja laajuuden vuoksi sen sisälle jäävät suot voidaan huomioida alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Valtakunnallisesti arvokkaisiin Etelä-Suomen soihin kuuluva kohde Sammallamminsuo sijoittuu Yliskylän pohjoispuolelle. Osa kohteeseen kuuluvista suolaikuista sijoittuu täydentyvän Yliskylän ja Karpin laajenemisalueen pohjoisreunalle. Aluevarauksen yleispiirteisyyden ja laajuuden vuoksi sen tuntumaan sijoittuvat suot voidaan huomioida tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaavassa osoitetaan hyvin niukasti rakentamista geologisesti merkittäville alueille. Kaavakartalla on esitetty maakunnan kiviaineshuollon kannalta tärkeät alueet. Myös tärkeimmät tuulivoima-alueet esitetään kaavassa.

Kaavan taustakartalla on esitetty pohjavesialueet, Natura 2000-alueet, luonnonsuojelualueet ja maakuntakaavan luonnon- ja virkistyksen kannalta merkittävät alueet. Näihin arvomerkintöihin ei liity kaavamääräyksiä, mutta ne on haluttu esittää suunnittelun keskeisenä tausta-aineistona.

Luontoarvot on tunnistettu kaavassa vetovoimatekijöiksi, joiden vaaliminen kohentaa kaupungin asukkaiden ja muiden toimijoiden elinympäristöä. Kaava tukee tällä tapaa lainsäädännön ja valtakunnallisten alueidenkäytön linjauksia luonnon monimuotoisuudesta ja luontoarvojen säilymisestä.

Kaavassa on osoitettu luontoarvoja hyödyntävinä virkistyksen kohteina Pukala, Siikaneva, Eräpyhä ja keskustaajaman tuntumasta Leppävuori-Teerijärvet. Kohteissa on jo nyt virkistyskäytön mahdollistavia reitistöjä ja palveluita kuten nuotiopaikkoja ja laavuja. Osassa kohteita on myös luonnonsuojelualueita. Kaavamerkinnöillä ohjataan kiinnittämään kohteisiin huomioita virkistyksen ja luonnon kannalta keskeisinä kohteina. Riskinä on luontomatkailun ja virkistystoiminnan aiheuttamat haitat luonnolle etenkin reittien varsilla ja matkailun keskeisissä kehityskohteissa. Kaavassa osoitettu tavoiteltava ulkoiluverkosto yhdistää kaupungin keskeisiä taajamia, kyliä sekä matkailun- ja virkistyksen paikkoja huomioiden myös seudullisen ulkoiluverkoston ja maakuntakaavassa osoitetut luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävät alueet. Kaavan mittakaavasta johtuen merkinnät eivät kohdistu tietyille kiinteistöille ja yksittäisten maanomistajien tavoitteet pystytään huomioimaan paremmin tarkemmassa suunnittelussa. Liikkuminen kaavassa osoitetuilla ulkoilureiteillä tulee tapahtumaan lähtökohtaisesti jokamiehen oikeuksien perusteella.

Kaavan määräykset eivät aseta rajoitteita maa- ja metsätaloudelle. Metsäteollisuuden puunkäytön arvioidaan lisääntyvän Suomessa. Kaavaratkaisu mahdollistaa metsätalouden harjoittamisen Orivedellä sekä tukee toimivaa puuhuoltoa osoittamalla puunlastauspaikat sekä radan että valtatien 9 varrelle. Tehostuvalla metsätaloudella voi olla vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen Orivedellä. Suurin osa Suomessa uhanalaisista lajeista elää metsissä ja perinneympäristöissä. Metsien hoitoa ja käyttöä ohjaa oma lainsäädäntönsä. Metsälaki, sertifiointi, Metso —ohjelma, lukuisat metsätalouden suojelu-, hoito- ja ympäristöohjeet sekä vesiensuojeluohjeet pyrkivät turvaamaan metsien monimuotoisuuden.

Ilmastovaikutukset 1/2

Oriveden kaupunki liittyi huhtikuussa 2019 Hiilineutralien kuntien (Hinku) verkostoon. Orivesi tekee ilmastotyötä panostamalla hyviin joukkoliikenneyhteyksiin ja palveluiden saavutettavuuteen. Oriveden kaupunki on myös sitoutunut tekemään tiekartan, kuinka ilmastotavoitteisiin päästään.

Ely-keskuksen teettämässä selvityksessä ”Pirkanmaan kasvihuonekaasupäästöjen analysointi ja havainnollistaminen – kuntien päästöjakauma” (2019) Oriveden selkeästi suurin kasvihuonekaasupäästölähde on liikenne, johon vaikuttaa myös VT:n 9 ja KT:n 58 läpiajoliikenne. Suurimmat päästösektorit ovat kotitaloudet ja maatalous. Suomen ympäristökeskus SYKE on laskenut ilmastopäästöjen määrän ja kehityksen kaikille Suomen kunnille vuosille 2005–2018. Vuonna 2018 suurin päästölähde Orivedellä oli liikenne (28 %) ja seuraavaksi suurin maatalous (21 %). Laskelmassa eri lämmitystavat on huomioitu erikseen, mutta yhteensä lämmityksen osuus on 23 %. Tarkastelujakson aikana tieliikenteen ja maatalouden aiheuttamat päästöt ovat kasvaneet, tosin viime vuosina niihinkin on saatu laskua.

Kaavaratkaisu tukee merkittävällä tavalla mahdollisuuksia vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Kaavaratkaisussa tuetaan kestäviä liikkumismuotoja huomioimalla joukkoliikenteen saavutettavuus sekä aluevarausten sijoittumisessa että kaavamääräyksissä. Kaavassa osoitetaan parannettavia raideosuuksia ja tieosuuksia, mikä mahdollistaa sujuvampien joukkoliikenneyhteyksien ja raidekuljetusten kehittämisen. Väestönkasvua ohjataan erityisesti keskustaajamaan joukkoliikennereittien ja palveluiden läheisyyteen ja tuetaan kävely- ja pyöräily-ympäristöjä ja liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia. Ratkaisu tukee palveluiden säilymistä ja kehittämistä keskustaajamassa. Palvelut ovat keskustaajamassa kaikille väestöryhmille parhaiten saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla. Palveluiden sijoittumiseen ja asukkaiden kulkutavan valintaan vaikuttavat kuitenkin myös monet muut seikat kuin kaavoitus.

Tavoite asukasmäärän kasvusta on haaste ilmastopäästöjen vähenemiselle. Väestön ja työpaikkamäärän kasvaessa päästöjä syntyy sekä kotien ja työpaikkojen rakentamisesta että niillä tapahtuvasta energiankulutuksesta, paikasta toiseen liikkumisesta sekä infrastruktuurin rakentamisesta. Kaava ei takaa väestötavoitteen toteuttamista, vaan ainoastaan mahdollistaa sen. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntäminen ja täydentäminen vähentää kasvusta aiheutuvia ilmastovaikutuksia. Kaavassa osoitetaan keskustaajaman fyysiset rajat. Muualla on tunnistettu olemassa oleva yhdyskuntarakenne ja pyritty vahvistamaan sitä osoittamalla mm. kylähelmet sekä muita, luonteeltaan erilaisia täydentyviä alueita.

Kaavassa osoitetaan uusia elinkeinotoiminnan alueita VT:n 9 varrelle Orituvan ja Yliskyläntien risteysten ympäristöön. Alueiden toteutumisen ilmastovaikutuksiin vaikuttaa oleellisesti alueelle sijoittuvien toimintojen luonne. Koska vielä ei ole tiedossa millaisia yrityksiä ja toimintoja alueille hakeutuisi kaavalla on haluttu mahdollistaa melko väljästi erilaiset toiminnot. Orituvan ympäristö on varattu VT:n 9 liikennevirtoihin tukeutuville palvelupainotteisille toiminnoille. Yliskyläntien risteyksen ympäristö on varattu monipuoliselle elinkeinotoiminnalle. Alueella on mahdollista harjoittaa mm. luonnonvaroihin ja kiertotalouteen liittyvää toimintaa. Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksikköä. Alueiden laajemman kehittämisen edellytyksenä on eritasoliittymien toteuttaminen VT:lle 9. Alueiden toteutuminen aiheuttaa uutta työmatkaliikennettä, mutta asiointiliikenne Orituvan ympäristöön on pääasiassa joka tapauksessa VT:llä 9 tapahtuvaa liikennettä. Työmatkaliikenteen määrä riippuu alueelle sijoittuvien toimintojen luonteesta samoin kuin infrastruktuurin rakentamisen tarve. Eritasoliittymät mahdollistavat Oriveden ja Tampereen välisen joukkoliikenteen sujuvan pysähtymisen ja liittymisen takaisin liikennevirtaan alueilta joten työmatkat alueille on mahdollista tehdä joukkoliikenteellä.

Keskustaajaman kaavamääräyksessä ohjataan tukemaan kestävien energiamuotojen käyttöönottoa, mikä vähentää mm. lämmityksestä aiheutuvia ilmastopäästöjä. Orivedellä tuotetaan kaukolämpöä uusiutuvalla energialla. Keskustaajaman tiivistäminen mahdollistaa liittymisen kaukolämpöön. Määräys kestävien energiamuotojen käyttöönotosta mahdollistaa myös muiden kestävien energiamuotojen käyttämisen lämmitykseen mutta myös esimerkiksi sähköntuotantoon.

Maakuntakaavan mukaiset tuulivoima-alueet osoitetaan kaavassa. Tuulivoimalla olisi mahdollista tuottaa päästötöntä energiaa. Muuten strategisessa yleiskaavassa ei oteta kantaa energian tuottamisen tapoihin. Rakennusten energiankulutukseen ei ole otettu kantaa kaavassa. Kaava mahdollistaa energiatehokkaan uudisrakentamisen ja vanhan rakennuskannan saneeraamisen energiatehokkaammaksi.

Ilmastovaikutukset 2/2

Luonnonvarakeskus LUKE:n laatimassa raportissa ”Pirkanmaan metsien hiilivaraston kehitys” on tarkasteltu hiilinielujen kehitystä suhteessa kestäviin hakkuutasoihin sekä maakunnalliseen hiilineutraaliustavoitteeseen kunnittain. Hiilinielulaskennan tulokset antavat viitteitä siitä, että maakuntatasolla Pirkanmaan on mahdollista toteuttaa Hinku-tavoitteita. Hiilinielujen määrään voidaan vaikuttaa metsien kasvua lisäämällä. Tässä suhteessa Pirkanmaa on otollisessa asemassa, koska maakunnan metsät ovat ikäluokkajakaumaltaan melko nuoria. 20-60 vuotiaiden metsien puuston kasvu on suurimmillaan ja hiilensidonta voimakkainta. Metsien kasvukunnosta huolehtiminen on tärkeää myös hiilensidonnan kannalta. Raportin mukaan Orivedellä on mahdollista hakkuita hieman vähentämällä kasvattaa elävään puustoon sitoutunutta hiilivarastoa. Raporttia laadittaessa ei ole huomioitu mahdollisten maankäytön muutosten vaikutusta metsäalaan.

Oriveden keskustaajaman täydennysrakentamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia hiilinielujen määrään Orivedellä. Kaavamääräyksessä ohjataan huomioimaan ensisijaisesti keskeiset täydennysrakentamisen mahdollisuudet keskustassa ja Asemanseudulla. Viherrakenteen jatkuvuuteen taajamassa ja sen ympärillä ohjataan kiinnittämään huomiota suunnittelussa. Viherrakenne koostuu paitsi luonnonsuojelualueista ja laajoista metsäalueista myös puistoista ja tonteilla olevasta kasvillisuudesta. Riittävä viherrakenne sitoo hiilidioksidia, vähentää tulvariskiä, viilentävää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita, lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä on osa ekologisia yhteyksiä.

Yliskylän-Karpin alueen tiivistäminen ja laajentaminen ei vähentäne merkittävästi olemassa olevia hiilinieluja. Alue sijoittuu peltolaikkujen ja metsäsaarekkeiden luonnehtimalle alueelle. Hiilinieluiksi muutettavissa oleva peltoala voinee vähentyä jonkin verran alueen tiivistymisen myötä. Kaavamääräyksessä alueen tiivistyminen ohjataan ensi sijaisesti olemassa olevan rakenteen yhteyteen viherrakenne huomioiden. Alueen laajentaminen edellyttää infrastruktuurin parantamista, mistä aiheutuu rakentamiseen liittyviä päästöjä.

Kaavassa osoitetaan uusia elinkeinotoiminnan alueita VT:n 9 varrelle Orituvan ja Yliskyläntien risteysten ympäristöön pääasiassa metsäisiin ympäristöihin. Maankäytön muutokset näillä alueilla voivat vähentää mahdollisten hiilinielujen pinta-alaa Orivedellä. Kuitenkin aluevarausten laajuus on vain n. 0,8 % prosentti koko kaupungin maapinta-alasta ja osa Yliskyläntien risteyksen ympäristön alueesta on tällä hetkellä kasvitonta kiviainesten ottoaluetta. Laajat aluevaraukset on tarkoitus toteuttaa vaiheittain ja ensisijaiset alueet on määritelty kaavamääräyksissä. Samoin niissä ohjataan huomioimaan viherrakenne alueilla. Riittävä viherrakenne sitoo hiiltä itseensä.

Strategisen yleiskaavan taustalla näytetään maakuntakaavan arvoalueet täydennettynä mm. ajantasaisella tiedolla luonnonsuojelualueista. Arvoalueina on näytetty mm. maakuntakaavassa osoitetut luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävät alueet. Arvoalueita koskien ei ole annettu oikeusvaikutteisia kehittämismääräyksiä. Strateginen yleiskaava ei luo osayleiskaavoituksen ja maakuntakaavan välille kaavahierarkkista välitasoa, joka estäisi maakuntakaavan välittymistä tarkempaan suunnitteluun. Strategisen yleiskaavan yleismääräyksissä ohjataan huomioimaan ajantasainen tieto erilaisista arvo- ja suojelualueista mukaan lukien paikalliset arvoalueet, huomioimaan niihin liittyvät arvot ja vaalimaan arvoja. Lisäksi yleismääräyksessä ohjataan huomioimaan toisiinsa kytkeytyvät kohteet ja vaalimaan niiden välisiä yhteyksiä kuten arvokkaiden luontokohteiden välisiä ekologisia yhteyksiä.

Arvoalueina osoitetut luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävät alueet voivat toimia myös hiilinieluina eikä niille osoiteta mittavaa maankäyttöä. Alueille osoitetaan muutamia matkailun ja virkistyksen kohteita. Luontoarvoiltaan tärkeiden kohteiden osalta kaavamääräyksessä ohjataan kiinnittämään huomioita kohteita kehitettäessä niiden luonteeseen virkistyksen ja luonnon kannalta keskeisinä kohteina.

Myöskään muille laajoille metsäalueille ei osoiteta uutta maankäyttöä strategisessa yleiskaavassa. Kaavassa ei kuitenkaan aseteta rajoitteita maa- ja metsätaloudelle. Kaavalla ei voida ohjata maa- ja metsätaloutta koska niitä ohjaa oma lainsäädäntönsä. Kaavaratkaisulla ei siis voida vaikuttaa muuhun kuin siihen, että metsäalueita otetaan mahdollisimman vähän rakennusalaksi ja että rakennettavilla alueilla huolehditaan viherrakenteen riittävyydestä.

Kaavaratkaisussa tuetaan metsätaloutta osoittamalla puutavaraterminaali sekä radan, että valtatien 9 varrelle. Metsäteollisuuden puunkäytön arvioidaan lisääntyvän Suomessa, millä voi olla vaikutuksia metsiin sitoutuneen hiilen määrään ja metsien hiilinieluihin. Metsätalouden ilmastovaikutukset riippuvat muun muassa siitä, mihin käyttöön puu päätyy. Puuta käytetään mm. uusiutuvan energian tuotantoon ja rakennusmateriaaliksi. Rakennusmateriaalina puu toimii hiilinieluna, mutta kaavalla ei myöskään voida ohjata sitä, mihin käyttöön puu päätyy. Metsien kasvukunnosta huolehtiminen on tärkeää sekä metsäteollisuuden että hiilensidonnan kannalta.

Taajamakuva, maisema sekä kulttuuriympäristöt 1/2

Strategista yleiskaavaa työstettäessä ei ole tehty kulttuuriympäristön selvityksiä kaava-alueen laajuuden ja kaavan yleispiirteisyyden takia. Vaikutusten arvioinnissa on tukeuduttu olemassa oleviin aineistoihin, kuten maakuntakaavan selvityksiin.

Strategisen yleiskaavan yleismääräyksellä varmistetaan erilaisten arvoalueiden huomioiminen tarkemmassa suunnittelussa sekä varmistetaan, että tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään kulttuuriympäristöihin liittyen riittävät selvitykset. Näin kaavaratkaisu tukee kulttuuriympäristöjen jo tunnettujen sekä vielä tunnistamattomien kohteiden ja arvojen säilymistä.

Strategisen yleiskaavan yleismääräyksissä ohjataan tarkistamaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ajantasainen tieto erilaisista arvoalueista (ml. paikalliset arvoalueet) ja suojelualueista, muinaisjäännöksistä ja pohjavesialueista sekä huomioimaan kulttuuriympäristöjen selvitystarve. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan suojelu- ja arvoalueisiin liittyvät erilaiset arvot ja vaalitaan niitä. Määräyksellä varmistetaan, että kulttuuriympäristön arvot tulevat huomioiduksi tarkemmassa suunnittelussa myös niiltä osin, kuin selvitykset ovat tällä hetkellä puutteellisia. Yleismääräyksessä ohjataan huomioimaan myös yksittäisten kohteiden muodostamat kokonaisuudet.

Kaavan taustakartalla on esitetty maakuntakaavan selvitysten mukainen aineisto muinaismuistoista, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä sekä arvokkaista maisema-alueista tarkistettuna ajantasaisella tiedolla suojelualueista, muinaismuistoista. Taustalla esitetään myös arvokkaat geologiset muodostumat täydennettynä paikallisesti ja seudullisesti arvokkailla geologisilla muodostumilla. Näihin arvomerkintöihin ei liity kaavamääräyksiä, mutta ne on haluttu esittää suunnittelun keskeisenä tausta-aineistona.

Kaavan yleismääräyksissä ohjeistetaan tarkistettava ajantasainen tieto erilaisista arvoalueista (ml. paikalliset arvoalueet) ja suojelualueista, muinaisjäännöksistä ja pohjavesialueista sekä huomioitava kulttuuriympäristöjen selvitystarve. Tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan suojelu- ja arvoalueisiin liittyvät erilaiset arvot ja vaalitaan niitä. Toisiinsa kytkeytyvien kohteiden osalta vaalitaan myös niiden välisiä yhteyksiä, kuten arvokkaiden luontokohteiden välisiä ekologisia yhteyksiä tai useiden muinaisjäännösten muodostamia kokonaisuuksia.

Keskustaajamaan on osoitettu täydennysrakentamista, jolla tiivistetään taajamaa erityisesti joukkoliikenteen ja palveluiden ääressä ydinkeskustassa sekä Asemanseudulla tukien kävely- ja pyöräily-ympäristöjä. Myös Oripohjan kytkeytyvyyttä keskustaan tuetaan kaavamääräyksellä. Valtatien takia kytkeytyvyyden parantaminen voi olla haastavaa kaupunkikuvan näkökulmasta ja vaatia monipuolisia keinoja.

Täydennysrakentamisen yhteydessä keskustan rakennuskanta monipuolistuu ja kaupunkikuvan laatuun erityisesti kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta on mahdollista kiinnittää huomioita. Aseman lähiympäristöä ohjataan täydentämään taajaman puolelta hyödyntäen kulttuuriympäristön arvoja alueen voimavarana. Parhaimmillaan alueen kehittäminen tukee aseman valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä ja tuo niitä nykyistä paremmin esille ja ihmisten tietoisuuteen eheyttämällä Asemanseutua.

Keskustaajaman kaavamääräyksessä ohjataan kiinnittämään suunnittelussa huomioita kulttuuriympäristön, maiseman ja luontoarvojen säilymiseen sekä viherrakenteen jatkuvuuteen taajamassa ja sen ympärillä. Määräys ohjaa huomioimaan mm. riittävät viheralueet, millä on suuri merkitys ihmisten viihtyvyydelle ja miellyttävälle taajamakuvalle.

VT9:n kehittämissuunnitelman toteutuminen edistää koko Oriveden vetovoimaa ja nostaa esille Yliskyläntien risteyksen sekä Orituvan alueen mahdollisuudet yritys- ja työpaikka-alueena. Alueille voi sijoittua tienvarsinäkyvyyttä arvostavaa toimintaa. Alueille sijoittuva toiminta ja rakennetun ympäristön laatu etenkin valtatien läheisyydessä vaikuttaa voimakkaasti koko Oriveden imagoon. Oritupa kytkeytyy sijaintinsa puolesta myös matkailun potentiaaliin, mikä korostaa paikan merkitystä Oriveden imagolle.

Maaseudulla rakentaminen ohjataan kylähelmiin huomioiden laajimmat pellot ja arvokkaat maisema-alueet. Uuden rakennuskannan sovittaminen kylähelmien miljöisiin vaatii huolellista suunnittelua kylien sijoittuessa arvokkaiden maisema-alueiden tuntumaan. Strategisessa yleiskaavassa kylähelmien vetovoimatekijäksi on tunnistettu mm. maaseutumainen asuminen ja miljöö ja vetovoimatekijät ohjataan huomioimaan tarkemmassa suunnittelussa. Strateginen yleiskaava ei suoraan ohjaa rakentamista, vaan rakentamista ohjaa tarkempi osayleiskaava, asemakaava tai rakennusjärjestys.

Kylähelmien sekä matkailun ja virkistyksen kohteiden kehittäminen edistää kylien, kulttuurimiljöiden sekä luonnon ja virkistyksen kannalta merkittävien alueiden säilymistä ja nostaa niiden arvostusta. Maatalouden toimintaedellytysten turvaaminen jättämällä laajimmat pellot rakentamisen ulkopuolelle tukee viljelysmaisemien säilymistä ja elävyyttä. Kylähelmiin sekä matkailun ja virkistyksen kohteisiin sijoittuvien uusien toimintojen sekä maa- ja metsätalouden yhteensovittaminen voi paikoitellen olla haastavaa riippuen mahdollisten uusien toimintojen luonteesta.

Taajamakuva, maisema sekä kulttuuriympäristöt 2/2

Kaavakartalla on esitetty maakunnan kiviaineshuollon kannalta tärkeät alueet sekä tuulivoima-alueet maakuntakaavan mukaisesti. Kiviaineshuollon kannalta tärkeillä alueilla ohjataan huomioimaan alueen jälkikäyttö, liikenteelliset vaikutukset, vaikutukset lähiasutukseen sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön arvoihin. Tuulivoima-alueilla ohjataan varmistamaan arvokkaiden geologisten muodostumien ja maisema- sekä kulttuuriympäristöjen säilyminen suunnittelussa. Kaavan yleismääräys kulttuuriympäristöjen selvitystarpeesta ja kohteiden huomioimisesta tarkemmassa suunnittelussa tukee vielä tunnistamattomien kulttuuriympäristöjen arvojen säilymistä alueilla.

Muinaisjäännökset

Tunnetut kiinteät muinaisjäännökset keskittyvät Orivedellä yhä nykyisinkin asuttuihin kyliin vesireittien äärelle ja parhaiden viljelysmaiden läheisyyteen. Selvitystilanne on kuitenkin osittain puutteellinen kaupungissa.

Strategisen yleiskaavan yleismääräyksellä varmistetaan erilaisten arvoalueiden, kuten muinaisjäännösten huomioiminen tarkemmassa suunnittelussa sekä varmistetaan, että tarkemman suunnittelun yhteydessä tehdään kulttuuriympäristöihin, kuten muinaisjäännöksiin, liittyen riittävät selvitykset. Näin kaavaratkaisu tukee jo tunnettujen sekä vielä tunnistamattomien muinaisjäännöskohteiden ja niihin liittyvien arvojen säilymistä ja kokonaisuuksien hahmottamista.

Strategisessa yleiskaavassa osoitettujen kylähelmien yhteydessä on tunnettuja muinaisjäännöksiä. Kaavan yleismääräyksellä varmistetaan muinaisjäännösten huomioiminen tarkemmassa suunnittelussa. Vielä tuntemattomien muinaisjäännösten huomioimiseksi yleismääräyksissä ohjataan huomioimaan myös kulttuuriympäristön selvitystarve.

Muinaisjäännösten kannalta Holman-Pehulan ympäristö on Orivedellä erityisen merkityksellinen muinaisjäännösten keskittymä, josta tunnetaan sekä kivikautisia asuinpaikkoja että historiallisen ajan kylätontteja. Alueelta on äskettäin myös löytynyt rautakautinen havaintopaikka, joka viittaa siihen, että asutus alueella saattaa olla nykytietoa varhaisempaa. Holman-Pehulan alueen kaavamääräys mahdollistaa kylien ympäristöjen tiivistämisen ympäröivää maaseutua tiiviimmäksi. Rakentaminen voi vaarantaa muinaismuistojen tai muiden kulttuuriympäristön arvojen säilymisen tai vaikeuttaa niistä ja maisemasta muodostuvan kokonaisuuden hahmottamista. Negatiivisten vaikutusten välttämiseksi kaavamääräyksessä ohjataan huomioimaan alueen runsaat maiseman ja kulttuurihistorian arvot suunnittelussa voimavarana sekä turvaamaan arvojen säilyminen. Yleismääräys selvitystarpeesta turvaa vielä tunnistamattomia kohteita. Strateginen yleiskaava ei suoraan ohjaa rakentamista, vaan rakentamista ohjaa tarkempi osayleiskaava, asemakaava tai rakennusjärjestys. Tarkemman suunnittelun yhteydessä määritellään, minne alueella voi rakentaa ja kuinka paljon alueeseen liittyvien arvojen kärsimättä.

Täydentyvän Yliskylän ja Karpin alueella taajamaa tiivistetään ja sitä voidaan laajentaa länteen. Alueen muinaisjäännöksiä ei ole selvitetty. Pirkanmaan maakuntamuseon arvion perusteella aluetta voidaan pitää potentiaalisena muinaismuistolain mukaisten kohteiden löytymiseen. Alueella mahdollisesti sijaitsevat vielä tuntemattomat muinaisjäännökset turvataan strategisessa yleiskaavassa kaavan yleismääräyksen lisäksi korostamalla selvitystarvetta täydentyvän Yliskylän ja Karpin kaavamääräyksessä. Kaavamääräyksessä myös ohjataan huomioimaan mahdolliset muinaisjäännökset ja/tai kulttuuriperintökohteet.

VT9:n varrella Yliskyläntien risteykseen ja Orituvan ympäristöön osoitetaan aluevaraukset elinkeinotoiminnalle. Niiden läheisyydestä ei tunneta muinaisjäännöksiä. Kaavan yleismääräys kulttuuriympäristöjen selvitystarpeesta ja kohteiden huomioimisesta tarkemmassa suunnittelussa tukee vielä tunnistamattomien mahdollisten muinaisjäännösten säilymistä alueilla.

24. Sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

Ihmiset ja elinympäristö

Keskustaajaman täydennysrakentamista ohjataan kaavalla niin, että taajamaväestön päivittäisen elinympäristön laatu paranee samoin kuin alueella asioivien ja vierailevien viihtyvyys. Kaavalla tavoitellaan kuntalaisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä monipuolisilla keinoilla.

Keskustaajaman asuntokannan monipuolistamisella pyritään eri väestöryhmille saavutettavampaan ja viihtyisämpään ympäristöön ja ehkäistään segregaatiota. Täydennysrakentamisen yhteydessä on mahdollista kohentaa myös kaupunkimiljöötä ja vahvistaa paikkojen identiteettiä huomioimalla arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Miellyttävä miljöö edistää kestäviä liikkumismuotoja ja hyötyliikunnasta saatavia terveyshyötyjä. Mahdollinen tihentyvä henkilöjunaliikenne parantaa asemien lähialueiden houkuttelevuutta asuinalueena. Maaseudulla kulttuuri- ja luonnonympäristöjen huomiointi vahvistaa kylähelmien sekä matkailun ja virkistyksen paikkojen identiteettiä, mikä edistää osaltaan myös asukkaiden henkistä hyvinvointia.

Väestönkasvu ja taajaman tiivistyminen luovat tarpeita myös virkistysmahdollisuuksien parantamiselle. Taajamassa on tärkeää varmistaa viher- ja ulkoiluverkoston jatkuvuus. Kaavassa on osoitettu taajaman yhdistyminen laajempaan ulkoiluverkostoon, joka yhdistää matkailun ja virkistyksen kohteita, kylähelmiä sekä seudullista virkistysverkostoa. Seudulliset virkistysreitit madaltavat harrastuskynnystä ja parantavat tasa-arvoisia harrastusmahdollisuuksia.

Raideyhteydet reunustavat tiivistyvää ja kohentuvaa keskustaajamaa sekä kulkevat täydentyvän Karpin ja Hirsilän taajaman läpi. Junaliikenne aiheuttaa sekä tärinää että melua, joilla voi olla terveysvaikutuksia ja jotka vaikuttavat asumisviihtyisyyteen radan lähistöllä.

Aseman puunkuormausalueen rekkaliikenteen sovittaminen yhteen ympäröivien toimintojen, kuten asumisen, kanssa voi olla haasteellista. Kaavamerkintä kuitenkin toteaa olemassa olevan toiminnan eikä sillä osoiteta uutta tai laajentuvaa toimintaa. Liikennevirasto on laatinut selvityksen ”Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon päivitys” (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 11/2018). Selvityksessä määriteltiin kuormauspaikkaverkon tavoitetila, johon siirrytään 10 vuoden aikana. Selvityksessä Oriveden kuormauspaikka osoitetaan kuormauspaikkana, jolle tehdään vain korvausinvestointeja, toimenpiteenä vaihteiden uusiminen. Oriveden kuormauspaikalla kuormausraidetta on pidennetty ja aluetta laajennettu vuonna 2013.

Puunkuormausalueen kaavamääräyksessä ohjataan huolehtimaan liikennejärjestelyiden toimivuudesta sekä asumisen ja muun maankäytön yhteensovittamisesta. Strategisen yleiskaavan mittakaava ja yleispiirteisyys huomioiden ei ole tarkoituksen mukaista sitoa liikennejärjestelyjä tiettyyn ratkaisuun. Väyläviraston (aiemmin Liikennevirasto) esiselvityksen perusteella liikennejärjestelyjä on mahdollista sujuvoittaa Satamarannan yksityistiellä ja samalla vähentää oleellisesti puunkuormausalueelle liikennöivien raskaiden ajoneuvojen lähitaloille aiheuttamia melu- ja tärinähaittoja sekä parantaa alueen liikenneturvallisuutta.

Yhteensovittamisen vaihtoehtoja on tarkasteltu erillisselvityksessä (Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys, 2019). Laaja ratapihan ja puunkuormausalueen muodostama kenttä heikentää Hiedan rannan saavutettavuutta ja muodostaa rajoitteita alueen kehittämiselle.

Kaavan toteuttaminen

25. Kaavan toteuttaminen

Kaavan käyttäminen kunnan maankäyttöä ohjaavana työvälineenä voidaan aloittaa heti kaavan saatua lainvoiman.

Yleiskaavoitus

Orivedellä on strategisen yleiskaavan kanssa samaan aikaan valmisteilla rantojen yleiskaava. Kaavojen sisältöä on sovitettu yhteen. Strategisessa yleiskaavassa nostetaan esille kylähelminä kylät, joissa rantojen osayleiskaava osittaa kyläosayleiskaavana rakennuspaikat.

Kaikkien tulevaisuudessa laadittavien yleiskaavojen sisällön tulee olla sovitettu yhteen strategisen yleiskaavan sisällön kanssa.

Oikeusvaikutteisen tarkemman yleiskaavan laatiminen keskustaajamaan on tarpeen tulevaisuudessa. Tällöin strategisen yleiskaavan kehittämismääräykset tiivistyvästä ja kohentuvasta keskustaajamasta, aseman lähiympäristön kehittämistä sekä Oripohjan risteyksen ympäristön kehittämisestä ovat merkityksellisiä. Asemanseudulla merkityksellisiä teemoja ovat myös strategisessa yleiskaavassa osoitetut puunkuormausalue ja Hiedan ranta kehittämismääräyksineen. Yleiskaavoituksen yhteydessä on tarpeen tarkistaa myös keskustaajaman asemakaavojen ajantasaisuus. Keskustaajaman yleiskaavoitukseen voidaan ryhtyä, kun nyt käynnissä olevien yleiskaavojen hyväksymisajankohdat alkavat olla selvillä.

Luvussa 7. Kaavan oikeusvaikutteisuus on tarkasteltu strategisen yleiskaavan ja maakuntakaavan suhdetta. Tulevassa osayleiskaavoituksessa tulee edelleen ottaa maakuntakaavan määräykset huomioon. Strateginen yleiskaava ei luo osayleiskaavoituksen ja maakuntakaavan välille kaavahierarkkista välitasoa, joka estäisi maakuntakaavan välittymistä tarkempaan suunnitteluun.

Lisäksi maankäyttö ja rakennuslaki ohjaa yleiskaavoitusta. Laissa esitetään yleiskaavan sisältövaatimukset. Lain mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Asemakaavoitus

Oikeusvaikutteinen strateginen yleiskaava vaikuttaa myös asemakaavoitukseen.

Koska **keskustaajamassa** ei ole voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, strateginen yleiskaava ohjaa voimaan tulonsa jälkeen asemakaavoitusta keskustaajamassa. Asemakaavoissa on tarpeen kiinnittää huomiota keskustaajaman täydentämiseen etenkin joukkoliikennereittien ja palveluiden läheisyydessä, asuntotarjonnan monipuolisuuteen sekä kävely- ja pyöräily-ympäristöjen tukemiseen.

Strateginen yleiskaava ohjaa voimaan tulonsa jälkeen myös **Asemanseudun** kehittämistä ja alueen vireillä olevaa asemakaavoitusta. Tiivistyvän ja kohentuvan keskustaajaman kehittämismääräykset koskevat myös Asemanseutua. Lisäksi asemakaavoituksessa on tarpeen kiinnittää huomioita ympäristön täydentämiseen taajaman puolella rataa sekä kävely- ja pyöräily-ympäristöjen parantamiseen ja kulttuuriympäristön arvojen hyödyntämiseen alueen voimavarana. Puunkuormausalueen osalta on huolehdittava liikennejärjestelyjen toimivuudesta sekä toimintojen yhteensovittamisesta. Yhteensovittamisen vaihtoehtoja on tarkasteltu erillisselvityksessä (Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys, 2019).

Lisäksi maankäyttö ja rakennuslaki ohjaa asemakaavoitusta. Laissa esitetään asemakaavan sisältövaatimukset. Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä laissa säädetään. Strateginen yleiskaava ei luo asemakaavoituksen ja maakuntakaavan välille kaavahierarkkista välitasoa, joka estäisi maakuntakaavan välittymistä tarkempaan suunnitteluun. Lain mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Suunnittelutarveratkaisut

Strategisella yleiskaavalla ei ohjata suunnittelutarveratkaisuja. Oriveden kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 10.6.2019 Oriveden kaupungin rakennusjärjestyksen 1.9.2019 voimaan tulevaksi. Rakennusjärjestyksestä on kuitenkin valitettu hallinto-oikeuteen, millä on vaikutusta myös rakennusjärjestyksen voimaantuloon. Rakennusjärjestyksen liitteessä 1 esitetään suunnittelutarvealueet. Uudessa rakennusjärjestyksessä suunnittelutarvealueet ovat vastaavat kuin aiemmassa rakennusjärjestyksessä. Valitus ei koske suunnittelutarvealueiden rajauksia. Suunnittelutarvealueet sijoittuvat strategisessa yleiskaavassa kylähelminä osoitetuille alueille, Hirsilään, keskustaajaman ympäristöön ja valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin Onnistaipaleelle, Aakkojärvelle ja Uuhiniemeen sekä merkittävimpien teiden ja ratojen varsille. Kylähelmistä Eräjärveä ei ole osoitettu suunnittelutarvealueena.

Strategisen yleiskaavan oikeusvaikutuksettomat tehtävät

Suunnittelua ja toteutusta määrittelevien oikeusvaikutusten ohella Oriveden strategisella yleiskaavalla on useita muita, oikeusvaikutuksettomia käyttötarkoituksia ja merkityksiä. Strategista yleiskaavaa voidaan hyödyntää esimerkiksi arvioitaessa muiden kaavojen ajantasaisuutta ja laadittaessa kaavoitusohjelmaa ja –katsausta, rakennusjärjestystä ja rakentamistapaohjeita. Lisäksi strateginen yleiskaava toimii kuntastrategian ja muiden keskeisten strategioiden rinnalla maankäytön kokonaiskuvaa hahmottavana välineenä käsiteltäessä esimerkiksi palveluverkkokysymyksiä tai investointien priorisointia. Strategisella yleiskaavalla on vastaavan tyyppinen merkitys myös seudullisen suunnittelun välineenä. Strategisessa yleiskaavassa esiin nostettuja kehittämiskohteita voidaan pyrkiä esimerkiksi viemään osaksi MAL-sopimusta.

Vesihuolto

Vesihuoltolain mukaan kunnan on kehitettävä alueensa vesihuoltoa yhdessä alueella toimivien vesihuoltolaitosten kanssa. Vesihuollon kehittäminen edellyttää suunnittelua ja vesihuollon tarpeet perustuvat pitkälti maankäytön ratkaisuihin. Erityisesti Orituvan ympäristön kehittämisessä on tärkeää tarkastella myös vesihuollon toiminta-alueen rajausta alueella.

Valtatien 9 kehittämishanke

Strategisessa yleiskaavassa on tunnistettu VT:n 9 kehittämiseen liittyvät kynnyskysymykset. Valtatien parantamiseen liittyvien eritasoliittymäsuunnitelmien toteuttaminen mahdollistaa uusia maankäytön avauksia. Tätä potentiaalia on tuotu esille kaavaratkaisussa sitoen alueiden toteutus valtatien eritasoliittymien toteutukseen. Kaupungin on tärkeää omalta osaltaan edistää VT:n 9 kehittämistä. Oriveden kaupunki on tehnyt yhteistyötä Kangasalan kaupungin kanssa VT:n 9 varren kehittämisessä ja yhteistyötä on hyvä jatkaa.

Hiedan rannan kehittäminen

Hiedan rannassa strategisen yleiskaavan kehittämismääräys ohjaa tavoittelemaan alueen aktiivista hyödyntämistä, kustannustehokasta ratkaisua ja tukemaan kaupungin vetovoimaa. Alueen saavutettavuuteen tulee kiinnittää huomioita ja maaperä kunnostetaan alueelle tulevien toimintojen mukaan. Alueen kehittämisvaihtoehtoja on tarkasteltu erillisselvityksessä (Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys, 2019) ja alueen jatkokehittämisen suuntaan ja toteutustapaa tarkastellaan strategisesta yleiskaavasta erillään vuoden 2020 aikana. Muun muassa Hiedan alueelle tehty maaperän pilaantuneisuutta koskeva selvitys tulee linjaamaan alueen kehittämismahdollisuuksia. Asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys oli strategisen yleiskaavan kaava-aineiston kanssa nähtävillä kaavan liitteenä.

Yhteystiedot

Oriveden kaupunki

Oriveden kaupunki
PL 7 (Keskustie 23)
35301 Orivesi

Seppo Tingvall, kaavoituspäällikkö

Sähköposti: etunimi.sukunimi@orivesi.fi

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy

Tuomas Miettinen, projektipäällikkö (2019-)
Mari Seppä, projektipäällikkö (2017 – 2018)

Minttu Kervinen, pääsuunnittelija
Sini Mäkeläinen, suunnittelija

Lisätietoja kaavakartasta ja -prosessista antaa suunnittelija Minttu Kervinen

Sähköposti: etunimi.sukunimi@fcg.fi

Osoite:
Hatanpäänkatu 1
33200 Tampere