

KEURUUN KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

KAAVASELOSTUS

SISÄLLYSLUETTELO

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	5
1.1 Tunnistetiedot.....	5
1.2 Kaavan nimi ja tarkoitus.....	5
1.3 Kaava-alueen sijainti ja laajuus	5
2. TIIVISTELMÄ.....	6
2.1 Kaavaprosessi.....	6
2.2 Kaavan sisältö.....	6
3 LÄHTÖKOHDAT	7
3.1 Suunnittelutilanne.....	7
3.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	7
3.1.2 Maakuntakaava	7
3.1.3 Yleiskaavat	9
3.1.4 Asemakaavat.....	12
3.1.5 Rakennusjärjestys	12
3.1.6 Pohjakartta	12
3.2 Luonnonympäristö	13
3.2.1 Maa- ja kallioperäperä.....	13
3.2.2 Pinta- ja pohjavedet.....	13
3.2.3 Kasvillisuus ja eläimet	15
3.2.4 Suojelualueet	20
3.2.5 Maisema	21
3.3 Rakennettu ympäristö.....	22
3.3.1 Nykyinen rakennuskanta	22
3.3.2 Arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt	22
3.3.3 Arkeologiset kohteet	24
3.4 Väestö ja asuminen	25
3.5 Palvelut, työpaikat ja elinkeinorakenne.....	26
3.5.1 Julkiset palvelut	26
3.5.2 Kaupalliset palvelut.....	26
3.5.3 Työpaikat ja elinkeinorakenne.....	28
3.6 Liikenne	29
3.6.1 Autoliikenne.....	29
3.6.2 Jalankulku ja pyöräily.....	30
3.6.3 Joukkoliikenne	30

3.6.4	Liikenneturvallisuus	32
3.7	Yhdyskuntatekninen huolto	34
3.8	Virkistys ja kulttuuri	35
3.9	Ympäristöhäiriöt.....	36
3.9.1	Liikennemelu.....	36
3.9.2	Liikenteen ilmastopäästöt	37
3.9.3	Pilaantuneet maat	37
3.10	Maanomistus.....	38
4	SUUNNITTELUN VAIHEET.....	40
4.1	Osallistuminen ja yhteistyö.....	40
4.1.1	Osalliset.....	40
4.1.2	Osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen	40
4.2	Tavoitteet.....	41
4.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	41
4.2.2	Maakuntakaavan tavoitteet	42
4.2.3	Keuruun kaupungin tavoitteet.....	43
4.2.4	Kaavaproessin aikana tarkentuneet tavoitteet.....	43
5	KAAVAN KUVAUS.....	45
5.1	Yleistä	45
5.2	Asuminen	46
5.3	Palvelut ja työpaikat.....	46
5.4	Virkistys ja vapaa-aika	48
5.5	Luonnon- ja kulttuuriympäristöt.....	49
5.5.1	Luonnonympäristö.....	49
5.5.2	Kulttuuriympäristö.....	49
5.6	Liikenne	51
5.6.1	Autoliikenne.....	51
5.6.2	Joukkoliikenne	56
5.6.3	Jalankulku ja pyöräily.....	56
5.7	Yhdyskuntatekninen huolto	58
5.8	Maa- ja metsätalous.....	58
5.9	Erityisalueet.....	58
5.10	Ympäristöhäiriöt.....	58
5.10.1	Liikennemelu	58
5.10.2	Liikenteen ilmastopäästöt	59
5.10.3	Pilaantuneet maat	59

6	KAAVAN VAIKUTUKSET	60
6.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen sekä yhdyskuntatalouteen	60
6.2	Vaikutukset ihmisiin ja elinympäristöön	60
6.3	Vaikutukset liikenteeseen	61
6.4	Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja rakennettuun ympäristöön	62
6.5	Vaikutukset elinkeinoelämään	62
7	KAAVAN TOTEUTTAMINEN.....	63
	LIITTEET.....	63
	LÄHDEAINEISTO	63
1.	Keuruulainen aineisto.....	63
2.	Valtakunnallinen ja maakunnallinen aineisto	64

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Kaavaselostus koskee Keuruun keskustan 27.3.2025 päivättyä osayleiskaavakarttaa.

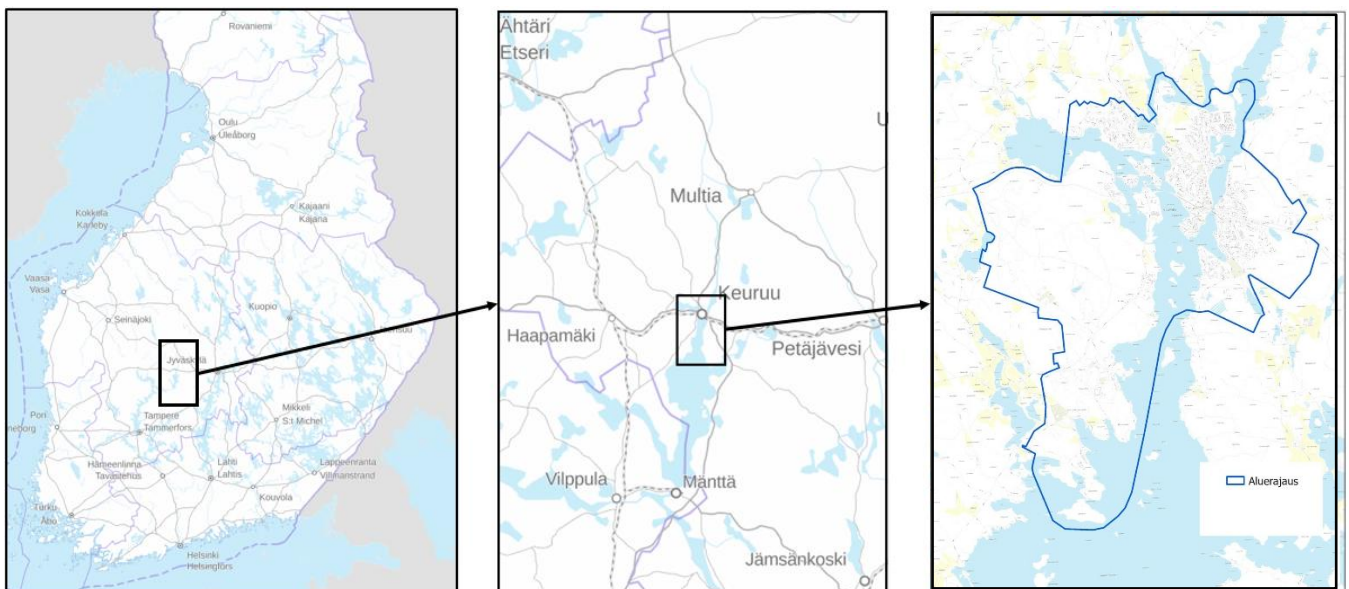
1.2 Kaavan nimi ja tarkoitus

Osayleiskaavan nimenä on Keuruun keskustan osayleiskaava ja se laaditaan oikeusvaikutteisena ohjaamaan asemakaavoitusta sekä muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Kaava korvaa Keuruun keskustan oikeusvaikutuksettoman osayleiskaavan vuodelta 1991 ja Keurusselän oikeusvaikutuksettoman rantaosayleiskaavan vuodelta 1980.

Osayleiskaavan päätarkoituksena on maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen ja toimintojen yhteensovittaminen sekä rakentamisen ohjaus. Kaavalla halutaan luoda edellytykset keskusta-alueen monipuoliselle asumiselle, työnteolle, palveluille, virkistäytymiselle ja liikenteelle ottaen huomioon kaupungin infrastruktuurin taloudellisuuskohdat ja ympäristö- sekä muut vetovoimatekijät.

1.3 Kaava-alueen sijainti ja laajuus

Osayleiskaava-alue käsittää Keuruun keskustan asemakaava-alueen laajennusalueineen. Merkittävin asemakaavan ulkopuolinen laajentuma kattaa taajaman länsipuolisen vyöhykkeen Kivilahdesta etelään Keurusselän ranta-alueelle siten, että Sikoniemi jää alueen eteläisimmäksi osaksi. Kaava-alue, jonka pinta-ala on noin 4000 hehtaaria, on leveimmillään itä-länsisuunnassa noin kuusi kilometriä ja etäisyys sen pohjoisreunasta eteläreunaan noin 10 kilometriä.



Kuva 1. Osayleiskaava-alueen sijainti

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessi

Keuruun kaupunginhallitus päätti keskustan osayleiskaavan vireille tulosta 14.11.2016. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on ollut nähtävillä 9.1.-12.2.2017 ja alustava osayleiskaavaluonnos 17.12.2018-18.1.2019. Valmisteluvaiheen aineisto (kaavaluonnos 12.12.2022) on ollut nähtävillä 10.1.-10.2.2023.

Kuntalaisille järjestettiin kuntapalvelu- ja asiointikysely vuonna 2017 ja virkistysalue- ja reittikysely vuonna 2018. Kaupunginvaltuuston osayleiskaavaseminaareja on pidetty useita. Kaavoituksen aikana on järjestetty neuvotteluita Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Keski-Suomen museon sekä mm. Keuruun ev.lut. seurakunnan kanssa. Alustava kaavaluonnos, kaavaluonnos 12.12.2022 ja taustaselvityksiä on ollut nähtävillä kaupungin Internet-sivuilla ja yleiskaavan etenemistä sekä sisältökysymyksiä on esitelty Suur-Keuruu -paikallislehdessä.

2.2 Kaavan sisältö

Keuruun keskustan osayleiskaavalla luodaan edellytykset alueen monipuoliselle kehittämiselle ja sovitetaan yhteen maankäytön ja liikenteen ratkaisut sekä ohjataan yleispiirteisesti alueen tulevaa rakentamista. Yksityiskohtaisempi kaavallinen ohjaus tullaan tekemään yleiskaavaa tarkentavilla asemakaavoilla.

Noin 4000 hehtaarin kaava-alue käsittää asemakaavoitetun keskustan lisäksi alueita sen lounais- ja länsipuolelta. Kaavaratkaisu säilyttää vesistöjen määrittelemän aluerakenteen ja osayleiskaava on muutenkin pääasiassa toteava. Valtatie 23 ja rautatie sekä kantatie 58 säilyvät liikenneverkon runkoina. Palvelut ja tiiviimpi asuminen sijoittuvat edelleen lähinnä Kirkkosaarelle, missä keskustatoimintojen alue laajenee länteen yhdistäen Keuruuntien varren ja Tervan ympäristön kaupalliset keskittymät. Kolhontien ja Keurusselän väliselle rantavyöhykkeelle ja Juurikkaniemeen on suunniteltu uudet pientaloalueet.

Kaavan uudet teollisuusalueet ovat laajennuksia nykyisiin Karjolan ja Sysivuoren alueisiin, jotka sijaitsevat taajaman itä- ja kaakkoisosissa. Myös palveluiden ja hallinnon uudet aluevaraukset painottuvat Kirkkosaaren itäosaan. Entisestä varuskunta-alueesta osa on merkitty puolustusvoimien käyttöön, mutta pääosa on varattu työpaikka-alueeksi, jolla myös teollinen toiminta on mahdollista. Nykyisen asuinalueen laajentamiseen on varauduttu. Varuskunnan ympäristön rannoilta pohjoiseen aina Kiviniemeen ulottuvalla laajalla retkeily- ja ulkoilualueella ja sen reiteillä on merkitystä matkailun kannalta. Yleiskaavassa on osoitettu myös lukuisia erityyppisille virkistysalueille sekä maa- ja metsätalousalueille sijoittuvia ulkoilureittejä.

Osayleiskaavan mukainen autoliikenteen verkko vastaa pitkälti nykytilannetta. Valtatien 23 ja Mäntäntien liittymä joudutaan parantamaan toimivammaksi ennen kaavan ohjivuotta 2040. Kevytliikenteen verkkoa on tarpeen täydentää valtatie 23 eteläpuolisella yhteydellä rautatieasemalta uudelle keskustatoimintojen alueelle. Seiponsalmen ja Juurikkasalmen sillat täydentävät taajaman reitistöä ja lyhentävät osaa matkoista. Yleiskaava vahvistaa Keuruun asemaa joukkoliikenteen solmupisteenä.

Varsinaisten luonnonsuojelualueiden ohella kaavassa on erikseen osoitettu lakisääteisesti suojeltavat liito-oravan elinympäristöt ja metsälain 10 §:n mukaiset kohteet. Metsälinnuille tärkeiden alueiden sijainti on lähes vastaava kuin kaavan arvokkailla metsäluontokohteilla. Vesilinnuille tärkeät lintualueet on merkitty Kaivoslahteen ja Jaakonsuon alueille.

Yleiskaavassa osoitetut valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi ympäristöiksi (RKY) arvioidut kohteet Otavan kirjapainokylä ja vanhan Keuruun alue ovat taajaman vanhemman rakennuskannan säilyttämisen kannalta keskeisimmät alueet. Keskusta-alueeseen suojeltavat rakennukset on esitetty kaavakartalla.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Suunnittelutilanne

3.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Nykyiset valtioneuvoston päättämät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan vuonna 2018 ja ne koskevat alla mainittuja viittä kokonaisuutta. Kaavaselistuksen kohdassa 4.2.1 on kunkin kokonaisuuden osalta esitetty ne tavoitepäätöksen kirjaukset, jotka on selvimmin tunnistettu Keuruun keskustan osayleiskaavoitusta koskeviksi:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto.

3.1.2 Maakuntakaava

Keski-Suomen maakuntakaavaa päivitetään kertyneiden muutostarpeiden mukaisesti. Menettelyä kutsutaan rullaavaksi maakuntakaavoitukseksi.

Keski-Suomen maakuntavaltuusto hyväksyi kokouksessaan 8.12.2023 (§ 21) Keski-Suomen maakuntakaavan 2040. Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 23.2.2024 (§ 11) määrätä maakuntakaavan tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n nojalla ennen kuin se on saanut lainvoiman. Keski-Suomen maakuntakaava 2040 muuttaa ja täydentää voimassa olevaa maakuntakaavaa seudullisesti merkittävän tuulivoimatuotannon ja liikenteen osalta. Lisäksi kaavaprosessin aikana on tarkasteltu hyvinvoinnin aluerakennetta.

Muilta kuin edellä mainituilta osin lainvoimaisen Keski-Suomen maakuntakaava jää voimaan sellaisenaan. Kaavassa korostuvat maakunnan strategiset tavoitteet sekä alueellisesti laajat ja merkittävät kokonaisuudet. Maakuntakaavan yleispiirteisyys lisää kuntien mahdollisuuksia tuoda yleiskaavoissa aiempaa enemmän esille omia alueellisia painotuksiaan.

Keski-Suomen maakuntakaava 2040:ssa ei ole Keuruun keskustan osayleiskaava-alueeseen kohdistuvia merkintöjä. Koko maakuntaa koskevana luonnokseen sisältyy kuitenkin seuraava myös osayleiskaavaa koskeva määräys: "Asuin-, kauppa-, teollisuus-, työpaikka- tai vapaa-ajan alueita suunniteltaessa on mahdollisuuksien mukaan selvítettävä geoenergian ja puun hyödyntämismahdollisuudet."

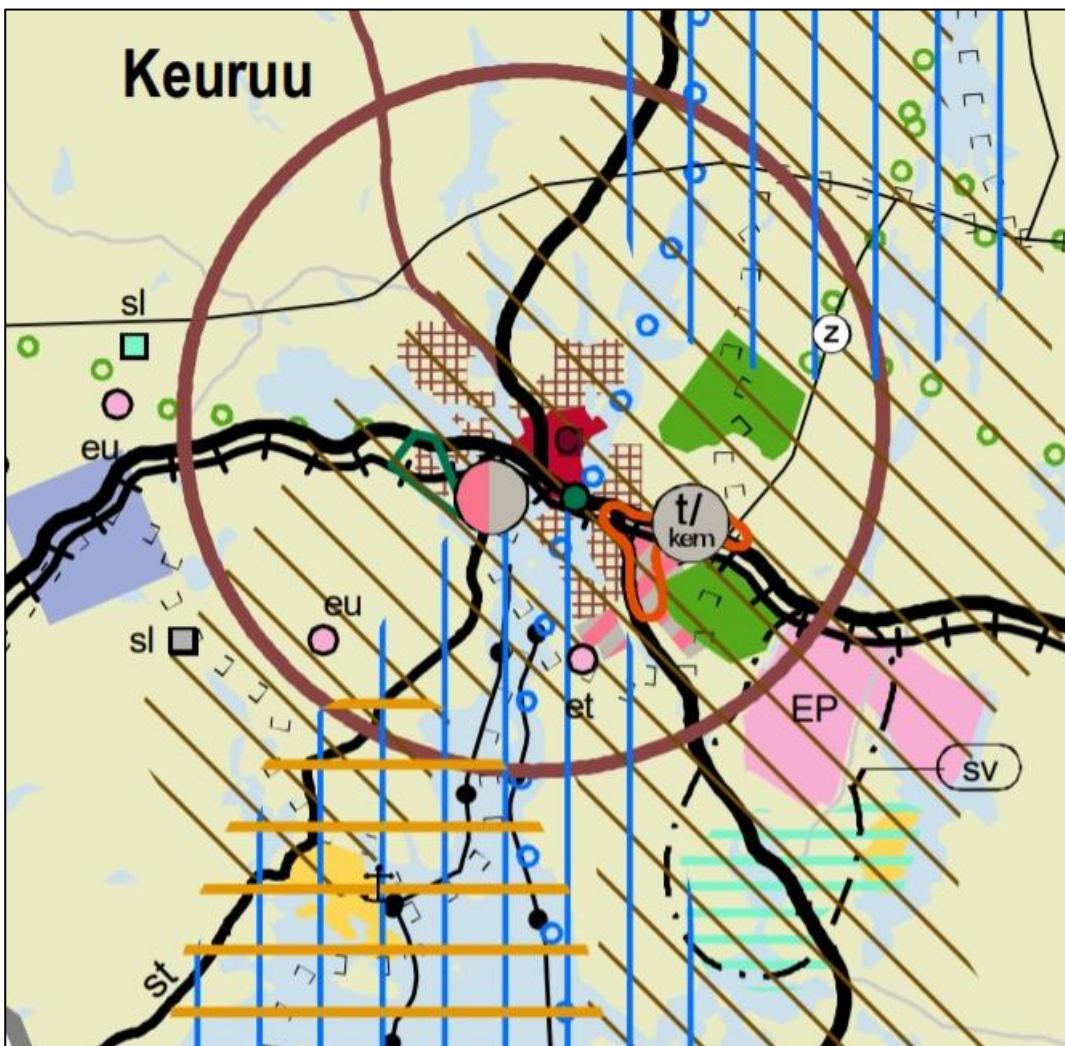
Lainvoimaisessa Keski-Suomen maakuntakaavassa on useita koko maakuntaa koskevia suunnittelu-määräyksiä. Biotalous koskee määräys, jolla liitetään Keski-Suomen pintavesien toimenpideohjelmassa esitetyt vesienhoidon tavoitteet maa- ja metsätalouteen sekä turvetuotantoon. Tämä vesien hyvään tilaan tähtäävä määräys on niin Keski-Suomen maakunnan kuin Keuruun kaupunginkin strategian mukainen.

Uusiutuvaan energiaan ja erityisesti geoenergiaan sekä puun käytön edistämiseen liittyy koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys, joka perustuu Geologian tutkimuskeskuksen kartoittamaan Keski-Suomen geoenergiapotentiaaliin. Maakunnasta noin 80 % kuuluu luokkaan kiitettävä, mihin selvityksen mukaan myös Keuruun keskusta-alue voidaan lukea. Suunnittelumääräyksen mukaan alueella tulisi selvittää geo-

energian käyttömahdollisuudet, kun suunnitellaan mm. uusia asuin-, kauppa-, teollisuus- tai työpaikka-alueita.

Maakunnassa on lukuisia vaarallisia kemikaaleja käsitteleviä tai varastoivia laitoksia, joita koskevat ns. Seveso III -direktiivin määräykset sekä ympäristöministeriön ohjeistus niiden huomioimiseksi kaavoituksessa. Maakuntakaavaan sisältyy Seveso-kohteet huomioiva koko maakuntaa koskeva suunnittelumääräys, joka on tarpeen sen vuoksi, että kaikkia niitä ei esitetä kaavakartalla kohteiden pienialaisuuden vuoksi.

Kulttuuriympäristöarvojen huomioimista koskee maakuntakaavamääräys, jonka mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon tunnetut muinaisjäännökset ja maakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön kohteet sekä arvokkaat perinnemaisemat. Ajantasainen tieto on tarkistettava museoviranomaiselta ja perinnemaisemien osalta toimivaltaiselta viranomaiselta. Määräys on tarpeen sen vuoksi, että kohteiden pienialaisuuden vuoksi niitä ei esitetä kaavakartalla.



Kuva 2. Ote maakuntakaavasta

Keuruun taajama on maakuntakaavassa osoitettu seutukeskuksena ja keskustan asemakaavoitettu alue pääosin seudullisesti merkittävänä tiivistettävänä taajamana (C). Maakuntakaavaan merkitty asumisen ja vapaa-ajan asumisen vetovoima-alue ulottuu osayleiskaava-alueen lounaisosaan Kolhontien varrelle ja Keurusselän rantavyöhykkeelle. Keskustan ydinalue, joka sijaitsee Kirkkosaaressa valtatie 23 pohjoispuolella Tarhian ja Melonlähden välillä ja tien eteläpuolella rautatien molemmin puolin, on

maakuntakaavan keskustatoimintojen aluetta. Taajaman itäosaan on valtatie 23 ja kantatie 58 varsille osoitettu lisäksi kaupallinen vyöhyke (km-1)

Keskustatoimintojen alueelle saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä, keskusta-alueille soveltuvan vähittäiskaupan suuryksiköitä (kokoluokka yli 4000 k-m²). Ylihoa (ja Karjola) koskeva km-1 -merkintä mahdollistaa alueelle paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan seudullisesti merkittäviä yksiköitä tai kaupan yksiköitä, jotka eivät muutoin sovellu keskustatoimintojen alueelle.

Keuruun taajama sijoittuu maakunnan itä-länsisuuntaiselle valta/rautatien kehittämisakselille, jonka runkona ovat valtatie 23 Jyväskylästä Poriin ja Jyväskylästä Haapamäelle johtava ja sieltä edelleen Seinäjoelle ja Tampereelle suuntautuva rata. Kehittämisakseli toimii joukkoliikenteen laatuikäytävänä ja maakuntakaava edellyttää käytävän varren taajamissa (kuten Keuruun keskusta) joukkoliikenteen liityntäyhteyksien ja pysäköinnin kehittämistä. Kehittämisakselilla tulee huolehtia myös vaihtoehtoisten liikenteen energialähteiden tankkaus/latausverkon toteuttamisedellytyksistä.

Osayleiskaava-alueen pääväylien muodostamaan rakenteeseen kuuluu lisäksi keskustan kautta kulkeva pohjois-eteläsuuntainen kantatie 58 ja sitä täydentävät seututiet lounaaseen ja luoteeseen. Viimeksi mainittu on merkitty maakuntakaavassa uutena seututienä ja se tulee merkittävän parantamisensa ja valtatie 18 uuden linjauksen toteutumisen myötä parantamaan huomattavasti Keuruun yhteyksiä Ähtäriin ja edelleen Seinäjoen suuntaan.

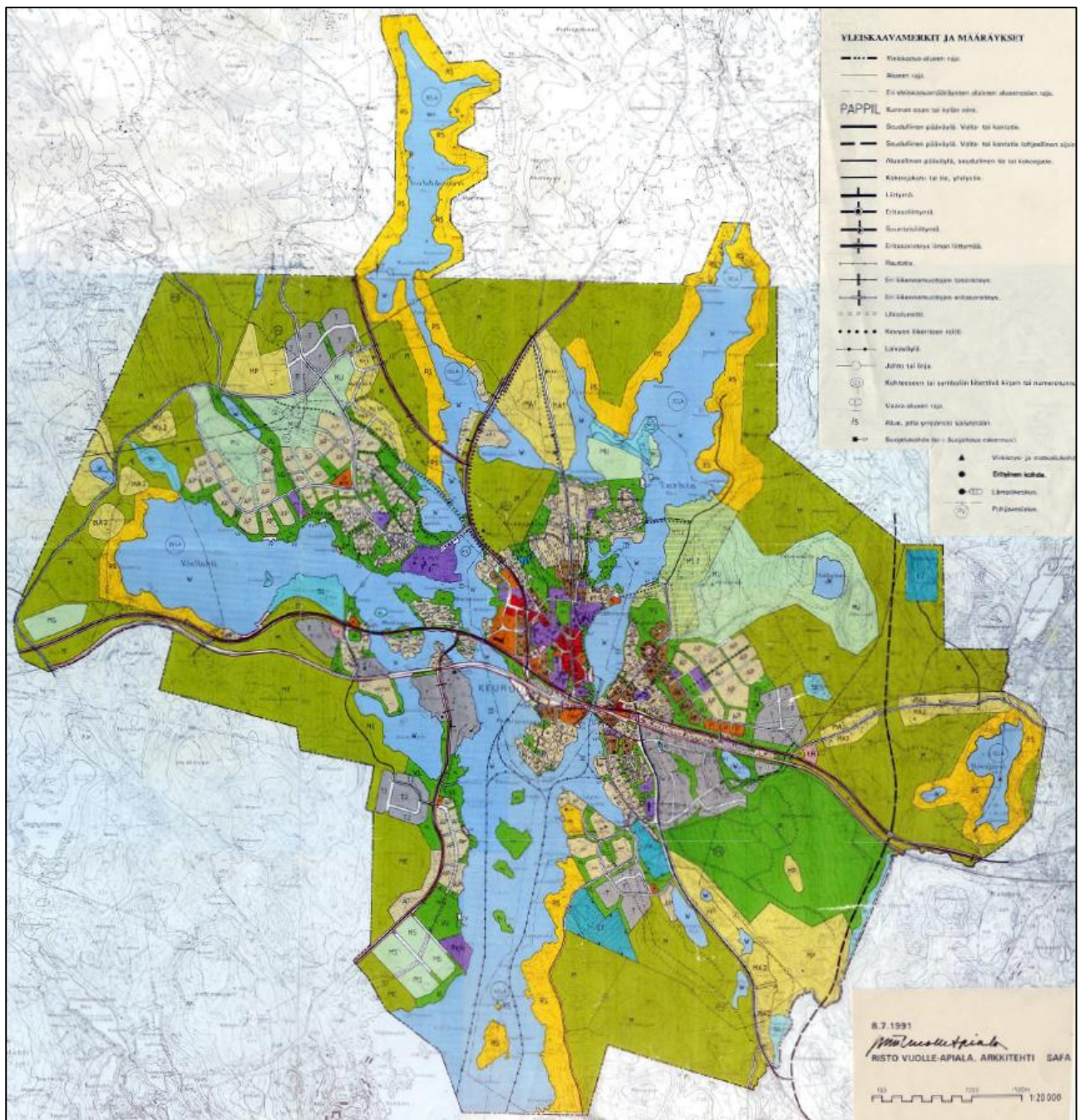
Yleiskaava-alue kuuluu kokonaisuudessaan maakuntakaavan kulttuuriympäristön vetovoima-alueeseen ja eteläisimmät kaavan osat sisältyvät Keurusselkä-järven ja sen ranta-alueet kattaviin asumisen ja vapaa-ajan asumisen sekä matkailun ja virkistyksen vetovoima-alueisiin. Keurusselkä lahtineen on luontaisesti taajamarakenteen ympäristöllinen lähtökohta. Keurusselän hotellin yhteydessä kaavassa on merkinnät matkailupalvelualueesta ja satamasta. Järvelle on merkitty myös etelään Mänttään suuntautuvat laivareitit ja vesiretkelyreitti, joka jatkuu Multialle. Lännestä Haapamäen suunnasta tuleva moottorikelkkareitti haarautuu Keurusselällä etelän ja pohjoisen suuntiin. Kaava-alueella on lisäksi kaksi itäosaan sijoittuvaa virkistysaluetta ja itä-länsisuunnassa kulkeva ulkoilureitti.

Biotalousalueeseen liittyviä monipuolisten työpaikka-alueiden merkintöjä on maakuntakaavassa osoitettu Kolhontien varrelle Varissaareen ja Mäntäntien varrelle (Ylihoa ja Lapinmäki). Kaava-alueen itäosaan Karjolaan sijoittuu t/km-merkintä, joka tarkoittaa teollisuus- ja varastoaluetta, jolle saa sijoittaa vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen. Maakuntakaavassa on myös merkintä voimalinjasta (z) ja siihen liittyvästä yhdyskuntateknisen huollon alueesta (et).

3.1.3 Yleiskaavat

Keuruun keskustan oikeusvaikutuksen osayleiskaava on vuodelta 1991. Kaava kattaa saman keskeisen taajama-alueen kuin nyt valmistella oleva kaava, mutta yltyä pohjoisessa ja idässä hiukan laajemmalle. Uuden kaavaluonnoksen alue ulottuu sen sijaan etelä/lounaissuunnassa vanhaa kauemmaksi.

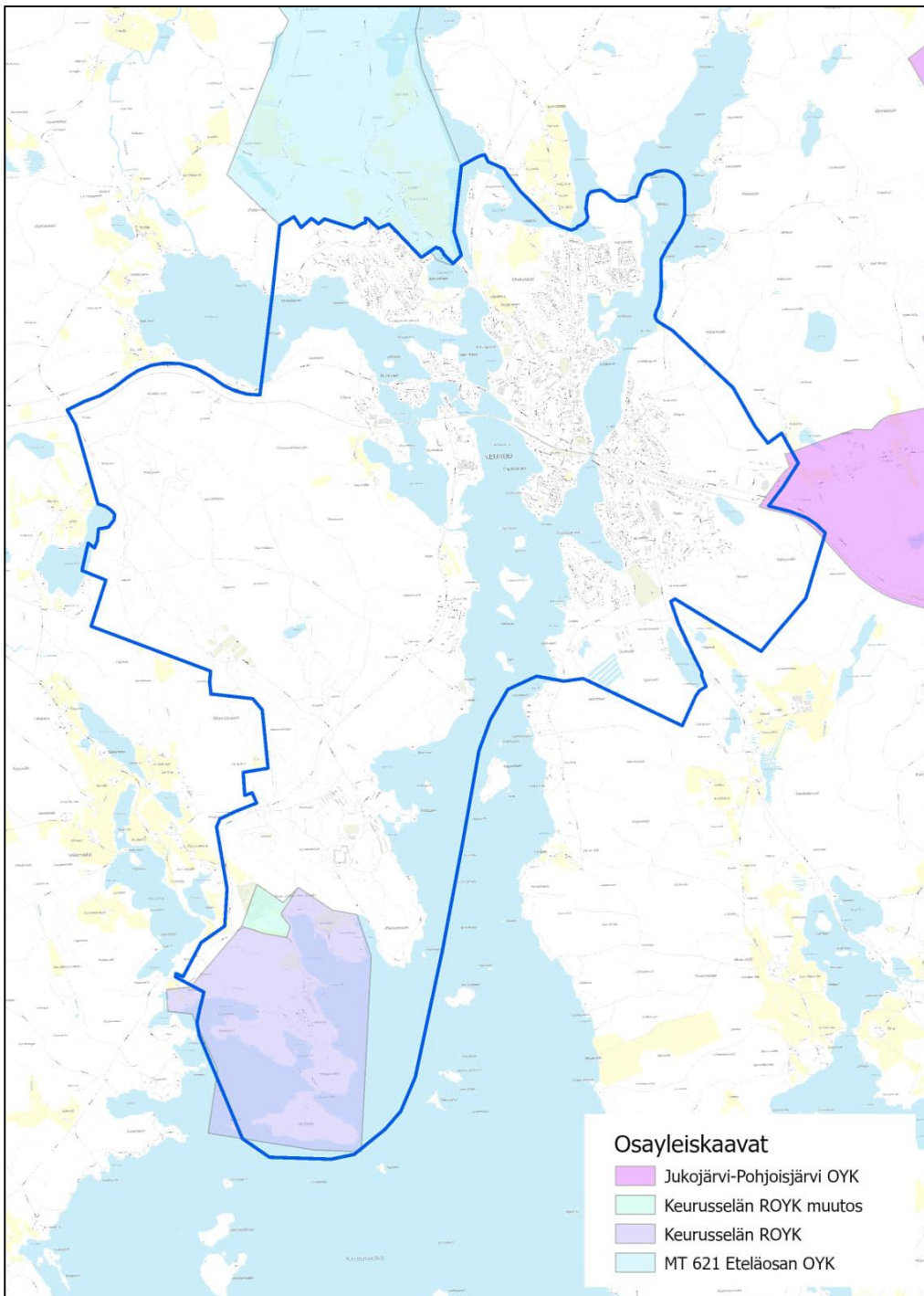
Vaikka yleiskaava ei olekaan oikeusvaikutteinen, on sen ohjausvaikutus asemakaavoihin vaikuttanut siten, että Keuruun keskustaajamasta on kuluneissa runsaassa 30 vuodessa muodostunut hyvin pitkälle vuoden 1991 kaavaratkaisua noudattava. Niin asumisen kuin teollisuuden ja palveluidenkin alueet ovat lähes poikkeuksetta rakentuneet vanhan yleiskaavan mukaisiksi eivätkä viheralueetkaan poikkeaa huomattavasti suunnitellusta. Merkittävimmät erot koskevat liikenneverkkoa: Ähtäriin johtavaa maantietä 621 ei ole linjattu liittymään nykyistä pohjoisempaan kantatiehen 58 eikä Rautolahden lounaispuolista valtatie 23 ja maantien 348 välistä kokoojatie ole rakennettu. Huomattavaa on myös, että vuoden 1991 kaavaan taajaman itäpuolelle merkitty kantatie 58 ohjeellinen linjaus ei ole toteutunut eikä se ole myöskään ollut jatkosuunnittelussa enää esillä. Kevyttä liikennettä palvelemaan tarkoitettut Seiponsalmen ja Kurkiniemen sillat Tarhian ylitse ovat myös rakentamatta.



Kuva 3. Keuruun keskuksen osayleiskaava (1991, oikeusvaikutukseton)

Keurusselän oikeusvaikutukseton rantaosayleiskaava vuodelta 1980 ja sen pohjoisosan pieni muutosalue kattavat keskustan osayleiskaava-alueen eteläisimmät osat. Kaksi uudempaa yleiskaavaa, jotka ovat suunnittelualueeseen rajoittuvia, on laadittu oikeusvaikutteisina. Näistä Jukojärven-Pohjoisjärven osayleiskaava sijoittuu keskustan itäpuolelle ja maantien 621 eteläosan osayleiskaava pohjoispuolelle. Viimeksi mainittu kaava ja siihen liittyvä valtatie 18 ja maantien 621 osayleiskaava vaikuttavat Keuruun keskustaan siten, että uusien tiejärjestelyiden toteuduttua Ähtärin ja Seinäjoen suunnan liikenne tulee muiden reittien sijasta käyttämään nykyistä enemmän maantietä 621.

Seuraavassa kuvassa on esitetty Keuruun keskustan osayleiskaava-alue ja siihen sisältyvät ja rajoittuvat yleiskaavat.



Kuva 4. Keskustan osayleiskaava-alue ja siihen sisältyvät ja rajoittuvat yleiskaavat

3.2 Luonnonympäristö

3.2.1 Maa- ja kallioperäperä

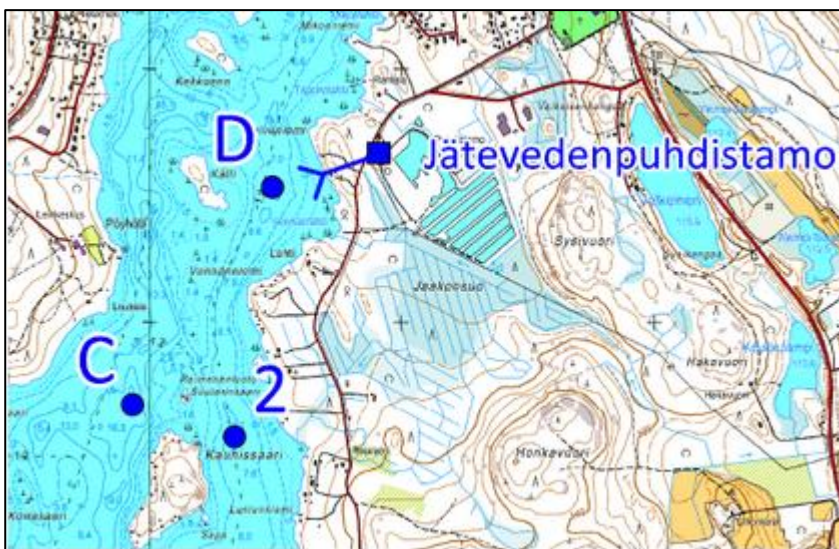
Suunnittelualueen maaperä on pääosiltaan hiekkamoreenia. Pohjoisosan poikki kulkee luode-kaakko-suunnassa hiekkaharju, joka on osa Jämsänkoskelta Keuruun kautta Multialle ulottuvaa harjujaksoa. Samansuuntainen harju kulkee myös pienimuotoisena alueen eteläosassa. Hiekkaharjun ympärillä ja matalammilla alueilla on hietaa. Korkeimmat alueet ovat kalliomaata.

3.2.2 Pinta- ja pohjavedet

Keuruun keskustaajama on rakenteeltaan ja maisemaltaan vahvasti vesistöjen muovaamaa. Alue kuuluu Kokemäenjoen-Saaristomeren-Selkämeren vesienhoitoalueeseen, jolle on äskettäin valmistunut vesienhoitosuunnitelma vuosille 2022-2027. Suunnittelualueen vesistöt ovat osa Keuruun reittiä, joka kuuluu Kokemäenjoen valuma-alueeseen.

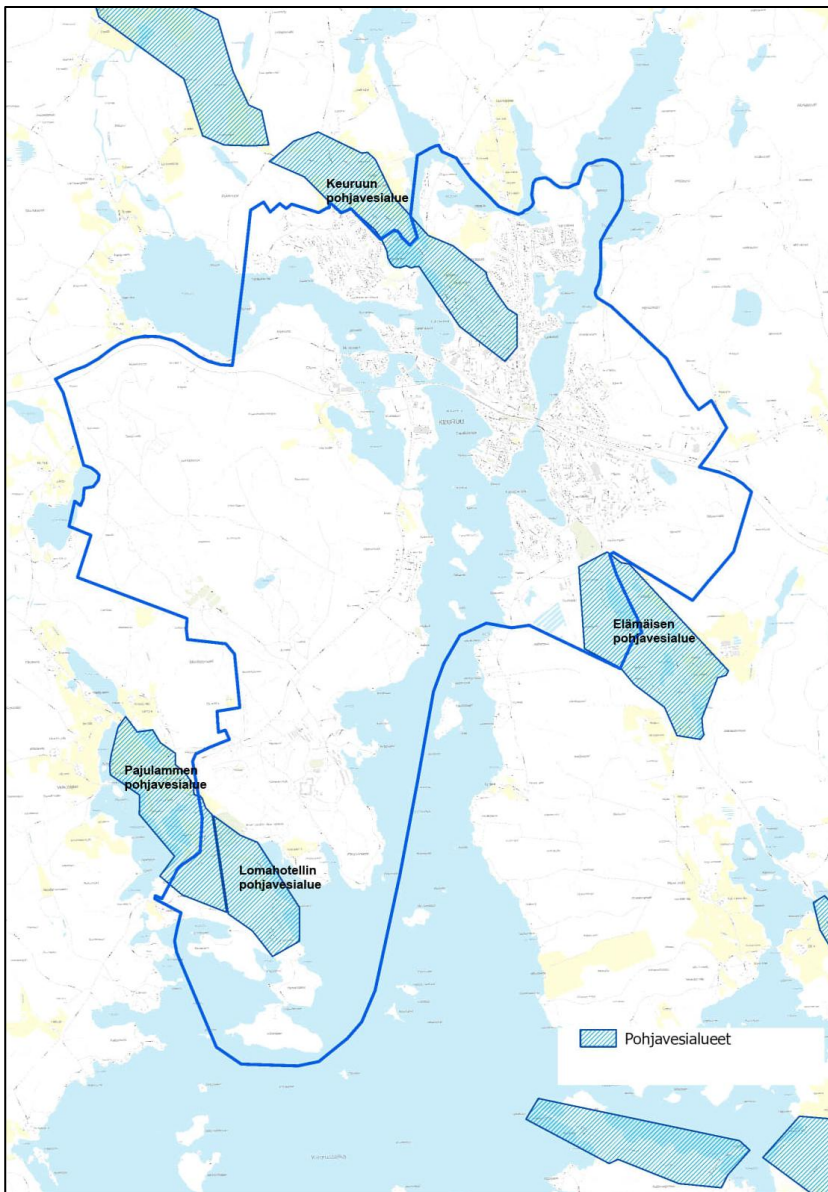
Pintavesien ekologisen tilan laadulliset tavoitteet alueella on saavutettu: Keurusselkä lahtineen on hyvää tasoa ja Tarhia on luokiteltu laadultaan erinomaiseksi.

Jaakonsuon jätevedenpuhdistamon purkuputken ja vesistötarkkailupisteiden sijainti Keurusselällä on esitetty oheisessa kuvassa. Kaikki vuosien 2019 – 2023 vesistötarkkailun näytteet täyttivät kirkkaasti erinomaisen uimaveden laatuvaatimukset. Havaitut suolistoperäisten enterokokkibakteerien pitoisuudet ovat olleet enimmilläänkin vain 15 pmy/mpn/100 ml, kun sisämaan uimavesien erinomaisen laadun yläraja on 200 pmy/mpn/100 ml. Kolibakteerien (*escherichia coli*) pitoisuuksien tulee olla alle 500 pmy/mpn/100 ml, jotta vesi luokiteltaisiin erinomaiseksi uimavedeksi. Keurusselän vesi täyttää nämä vaatimukset, sillä suurimmat havaitut pitoisuudet ovat olleet 33 pmy/mpn/100 ml.



Kuva 6. Jaakonsuon jätevedenpuhdistamon purkuputken ja näytteenottoaikkojen sijainti Keurusselällä

Pohjavesikysymyksiä on tarkasteltu Keuruun pohjavesialueiden suojelusuunnitelmassa (Keuruun Vesi, 2017), joka on selostuksen liitteenä. Osayleiskaava-alueella kokonaan tai osittain sijaitsevien neljän pohjavesialueen sijainti selviää oheisesta kuvasta 7.



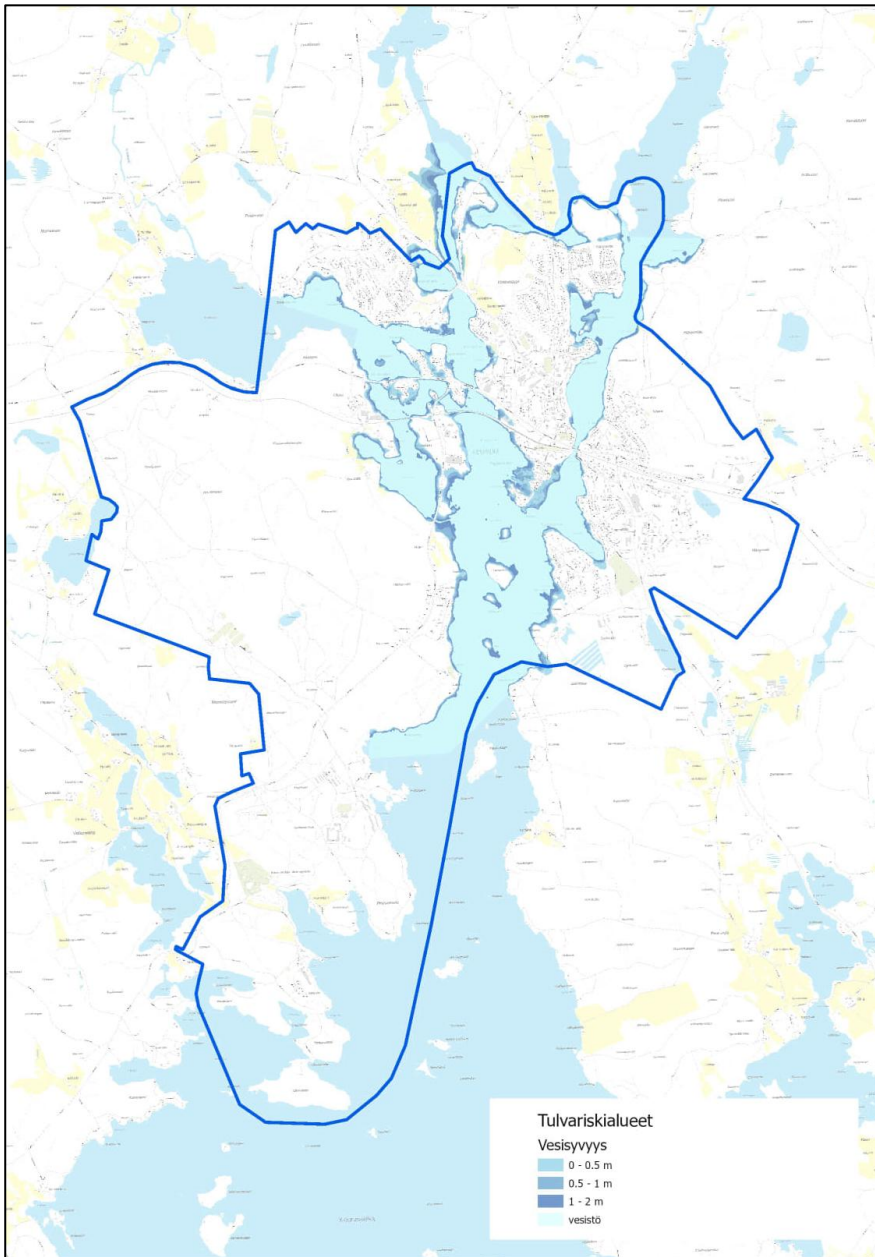
Kuva 7. Keuruun keskustan osayleiskaava-alueella sijaitsevat pohjavesialueet

Taajaman pohjavesialueista keskeisin on Keuruu, josta noin puolet sijoittuu kaava-alueelle, sen pohjoisosaan. Muodostuma ulottuu kaupungintalolta Ketveleen- ja Kaivoslahtien kautta noin 3,5 kilometriä luoteeseen. Alueen kolme vedenottamoa ovat jo pitkään olleet pois käytöstä. Keuruun pohjavesialue on luokiteltu kansallisesti ja euroopanyhteisöllisesti riskinalaiseksi pohjavesialueeksi (kemiallisesti huonossa tilassa). Muodostuman pohjavesiluokka on 1. Alueelle on laadittu pohjavesialueen suojelusuunnitelma.

Elämäisen pohjavesialue sijaitsee keskustan kaakkoisreunalla kantatien 58 molemmin puolin. Se on luokiteltu aiemmin I-luokkaan eli vedenhankinnan kannalta tärkeäksi pohjavesialueeksi, mutta uusi luokka on 2. Vesi on tutkittaessa todettu rautapitoiseksi, eikä alueen hyödyntämistä siten ole nähty kannattavaksi.

Keurusselän hotellin ympäristössä sijaitsevan antoisuudeltaan pienen pohjavesialueen (luokka 2) ottamo on suljettu, eikä sitä aiota toistaiseksi ottaa uudelleen käyttöön. Pajulammen pohjavesialue sijaitsee edellisen alueen länsi- ja luoteispuolella molemmin puolin Kolhoon johtavaa maantietä 348. Luokkaan 1 kuuluvan muodostuman kokonaisantoisuus on kohtalaisen suuri, mutta haitallisen rantaimetytymisen riskin vuoksi vedenottoa rajoitetaan systemaattisesti.

Keuruun keskusta-alueen rantavyöhykkeet kuuluvat kokonaisuudessaan ELY-keskuksen määrittämään tulvariskialueeseen.



Kuva 8. Kerran 100 vuodessa esiintyvän vesistötulvan tulvavaaravyöhykkeet. (Paikkatietoikkuna. Maanmittauslaitos)

3.2.3 Kasvillisuus ja eläimet

Osayleiskaavan luontoselvitys (Aallokas Oy 2024) kattaa koko osayleiskaava-alueen toisin kuin aiempi selvitys (SWECO Oy 2017), jossa tarkasteltiin vain kolmea mahdollisesti rakennettavaa aluetta (Pöyhölä, Lapinkangas ja Kivelänvuori). Uudessa selvityksessä pyrittiin löytämään luontokohteet, joilla voi olla merkitystä kaavoituksen kannalta. Selvitys tehtiin ensisijaisesti elinympäristötasolla. Luontoarvoja selvitettiin laajaan olemassa olevaan tietoon perustuen, minkä lisäksi tehtiin maastotarkastuksia niille osille, joilla voi olla huomionarvoisia luontoarvoja, ja joista ei ollut riittävästi olemassa olevaa tietoa. Potentiaaliset luonnonsuojelu-, metsä- ja vesilain mukaan säästettävät kohteet kartoitettiin etenkin, mikäli ne ovat muiden arvokkaiksi todettujen alueiden ulkopuolella. Lajistoselvityksiä tehtiin vain vähän, mutta esimerkiksi liito-oravan tämänhetkistä runsautta selvitettiin osalla tunnetuista kohteista.

Luontoselvitys painottui tärkeimpiin luontokohteisiin ja luontoarvojen kokonaisuuteen. Selvitystarkkuus riittää siihen, että kokonaisuuden kannalta merkittäviä kohteita ei jää raportissa esitettyjen luontokohteiden ulkopuolelle.

3.2.3.1 Metsäiset luontokohteet

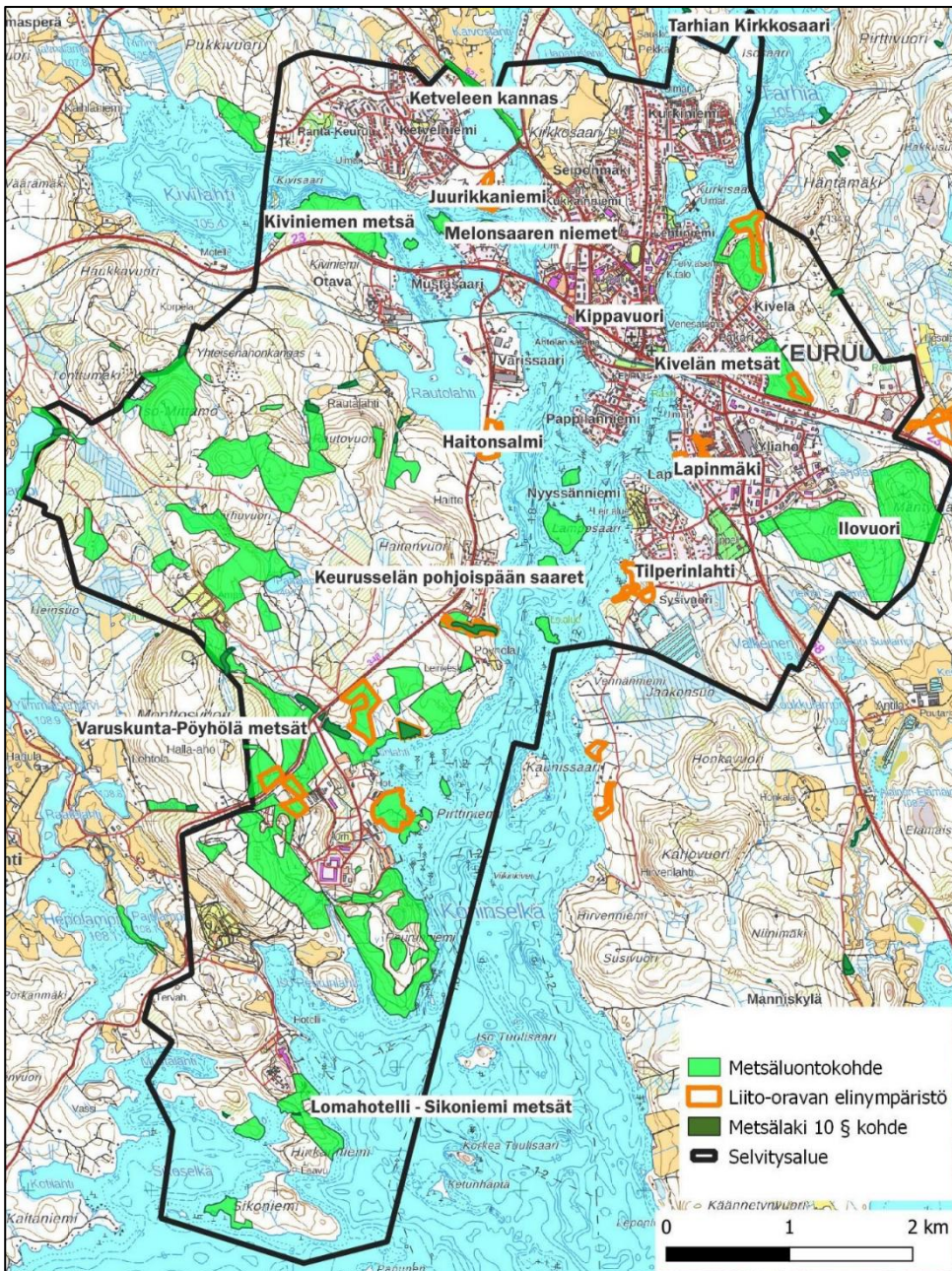
Merkittäviä metsäluontoarvoja löytyi noin 16 % selvitysalueen maapinta-alasta. Keski-Suomen keskimääräiseen tilanteeseen verrattuna selvitysalueella on metsäluontoarvoja jäljellä poikkeuksellisen hyvin. Löytyneistä arvokkaista luontokohteista 22 % on suojelualueita, 39 % Metsähallituksen alue-ekologisen suunnitelman luontokohteita, 1 % metsälain 10 § kohteita, 31 % osayleiskaavaluonnoksen virkistys-/ulkoilualueita ja 7 % talousmetsää tai rakentamiseen kaavoitettua.

Metsäisiä luontokohteita arvioitiin etenkin Metso-metsiensuojeluohjelman kriteerien mukaan. Suurin osa esitellyistä kohteista täyttää luokan 1-kriteerit, mikä tarkoittaa erittäin merkittäviä metsäluontoarvoja. Näin arvokkaita metsäluontokohteita on alle 5 % Keski-Suomen tai koko eteläisen Suomen metsistä, mukaan lukien jo suojellut kohteet. Arvokkaat metsäluontokohteet on merkitty karttaan metsäluontokohteina, liito-oravakohteina ja metsälain 10 § kohteina (kuva 9).

Metsäluontokohteet

Entisen varuskunnan ja Pöyhölän alueen vanhat metsät muodostavat erittäin merkittävän lähes yhtenäisen luontokokonaisuuden. Pohjoispuolen alueet ovat vanhoja kangasmetsiä, joissa on paikoittain hyvin runsaasti vanhojen metsien lajistolle tärkeää kuollutta puuta. Viikinlahden ympäristöstä löytyy harvinaisen laajasti vanhoja lehtomaisia metsiä.

Yhtenäiset rakentamattomat rantametsät ovat niin ikään luonnolle erityisen arvokkaita. Tulvametsiä on Pirttiniemen ja Viikinlahden pohjoisrannan matalilla alueilla. Alueen ojitettuja korpilaikkuja on ennallistettu patoamalla, myös Rappusuon rämeen laitaaja on padottu. Monttosvuoren rinteessä ja Pöyhölän metsässä on luonnontilaisen kaltaiset lähteet. Monet purojen ja norojen varret ovat Metsälain 10 § suojaamia kohteita.



Kuva 9. Arvokkaat metsäluontokohteet, liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä metsälain 10 § kohteet kartalla. (karttapohja: Maanmittauslaitos)

Alueella on poikkeuksellisen runsas vanhojen metsien lajisto. Selvityksissä löydetyistä uhanalaisista lajeista mainittakoon liito-orava, mehiläishaukka, hömötiainen, töyhtötiainen, pyy, aarnisammal, kantoraippasammal, hongantorvijäkälä ja ryväsäkälä. Vuosien 2016–2017 selvityksissä on löydetty useita liito-oravan asuinpaikkoja, mutta keväällä 2024 tehtiin vain muutamia papanahavaintoja.

Pääosa metsistä täyttää METSO-metsiensuojeluohjelman kriteerit luokassa 1 ja kaikki vähintään luokassa 2. Metsistä 170 hehtaaria on Metsähallituksen alue-ekologisen suunnitelman luontokohteita, joilla ei harjoiteta metsätaloustoimia.

Lomahotelli – Sikoniemi -alueella hotellin luontopolun metsä ja Hinkanlahden lounaispuolinen niemenkärki täyttävät suojelunarvoisten vanhojen metsien kriteerit pääosin Metso-luokassa 1. Puusto on vanhaa ja erirakenteista. Rannat lisäävät merkittävästi kohteen luontoarvoa.

Sikoniemen länsipää on lehtipuuvaltaista tulvametsää, joka melko laajalti täyttää suojellun tulvametsän määritelmän. Metsä sopii hyvin mm. valkoselkätikalle. Kuivan maan puolella on luonnontilaista kuusimetsää ja vanhaa kalliomännikköä. Itäosassa on luonnontilainen hiekkaranta. Kuollutta puuta on kohtalaisesti-runsaasti. Kohde on kokonaisuudessaan Metso 1 -luokkaa.

Keurusselän pohjoispään saarien (Kyöstää, Lamposaari, Kekkonen ja Källi) puusto on vanhaa, monilajista ja erirakenteista. Kuollutta puuta löytyy kohtalaisesti. Saarten metsäluontoarvot ovat kokonaisuudessaan Metso 1-luokkaa. Saarissa on Keuruun ainoa vakituinen lehtopöllön reviiri ja Kyöstäältä on löydetty uhanalainen ja vaarantuneeksi luokiteltu haapariippusammal. Saaret ovat melko rauhallisia, joten monilla rannoilla myös vesilinnut voivat pesiä.

Kiviniemen metsän (pääosin suojeltu kuusimetsä) luontoarvoista mainittakoon varsinaisen metsän lisäksi pitkä rantaviiva ja suojelualueeseen kuuluva Jänissaari sekä alueen keskiosan korpinotko.

Melonsaaren niemien pohjoispään havumetsät ovat vanhapuustoisia, erirakenteisia sekä lahoppuustoisia ja täyttävät Metso-kriteerit luokassa 1. Metsissä on vanhoja ylispuumäntyjä, joissa on mm. seudulla harvinaisia päiväkämmeniä eli ilmeisesti tuntemattoman sienien aiheuttamia soikeita kolomuotoja.

Ilovuoren metsäluontokohde on laaja 71 hehtaarin vanhojen metsien suojelualue Ilovuoren ja Mäntymäen mäkisessä maastossa. Alueen laajuus on merkittävää sekä luonnolle että retkeilijöille.

Kivelän metsät (vanhapuustoiset kuusi- ja mäntymetsät Kivelänvuorella ja Kivelä-Karjola välillä) täyttävät laajalti Metso-kriteerit luokassa 1. Valtapuusto on vanhaa, puusto erirakenteista ja kuollutta puuta on kohtalaisesti. Kivelänvuoren koillisosassa sekapuuna kasvaa myös haapaa ja sieltä on löydetty liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka vuonna 2017.

Ketveleen kannaksella kasvaa vanhaa mäntymetsää ja sekapuustona jonkin verran kuusta, koivua, haapaa ja leppää etenkin itärannalla. Liito-orava on käyttänyt kannasta kulkureittinään ja levähdyspaikkanaan, papanoita on löytynyt viimeksi vuonna 2012. Kannas, jota pitkin kulkee maantie, on pääosin luonnonsuojelualueita itälaidan rantametsää lukuun ottamatta.

Tarhian kirkkosaari on pieni saari, josta löytyvät kaikki merkittävät vanhan metsän rakennepiirteet. Metsä täyttää Metso-kriteerit luokassa 1. Puusto on erirakenteista sisältäen vanhoja kuusia, mäntyjä, koivuja ja haapoja. Kuolleita puita on sekä pystyssä että maassa. Tulvat nousevat rantametsiin. Saaresta on liito-oravan papanahavainto viimeksi vuodelta 2014.

Liito-oravan elinympäristöt

Osayleiskaava-alueella on tehty liito-oravahavaintoja edellä kuvattujen metsäluontokohteiden ohella myös muilla alueilla. Aallokas Oy:n luontoselvityksessä on todettu liito-orava-alueet Haitonsalmi, Juurikkaniemi, Kippavuori, Lapinmäki ja Tilperinlahti.

Haitonsalmen liito-orava-alueen lehtipuuvaltainen rantametsä on puustoltaan pääosin nuorehkoa, kun taas ydin on järeiden kuusien aluetta. Kuusikko ja tulvien alle jäävä rantametsä ovat myös muulle luonnolle merkittäviä. Kohteella on ollut liito-oravan reviiri vuonna 2016, mutta keväällä 2024 papanoita ei löytynyt.

Juurikkaniemen eri-ikäisrakenteisessa sekametsässä on myös kuollutta puuta ja kolopuita. Alueelta on löydetty liito-oravan reviiri vuonna 2018. Itä- ja länsipuoliset rantametsät kuuluvat samaan kokonaisuuteen, vaikka eivät olekaan liito-oravan ydinaluetta.

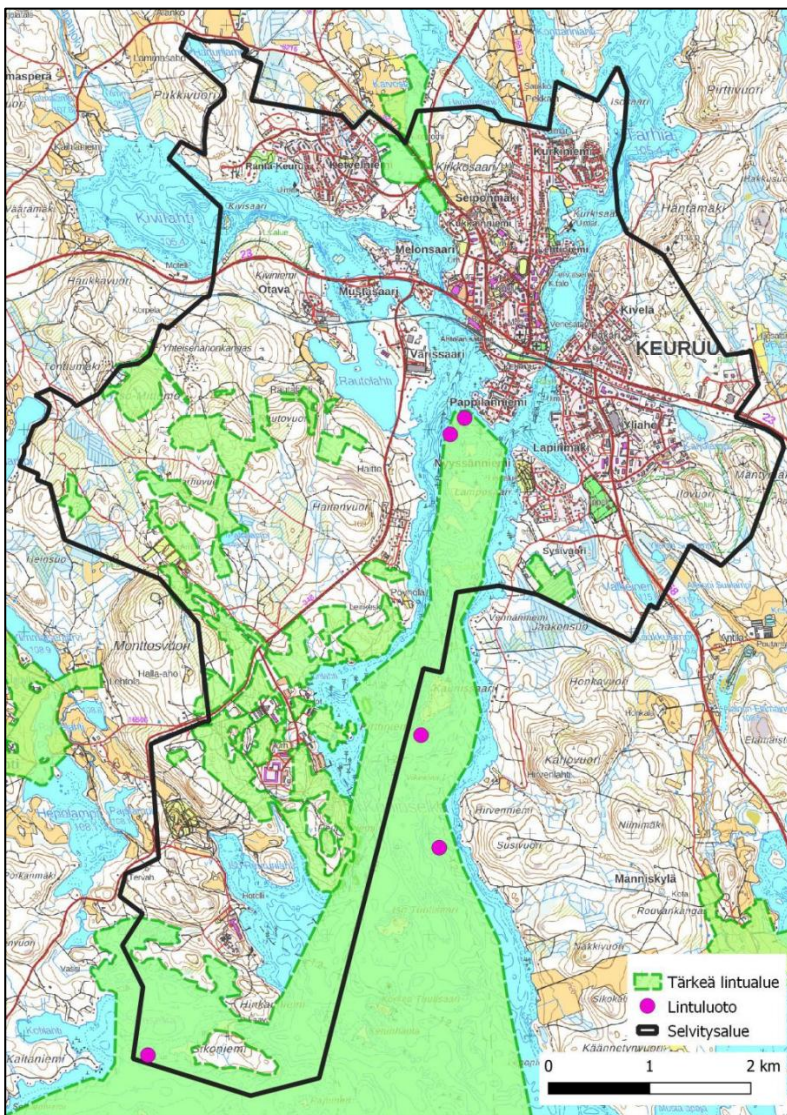
Kippavuoren metsä on rakennepiirteiltään paljon karumpaa kuin Keurusseudun perinteiset hyvät liito-oravametsät. Mäntyvaltaisen metsän joukossa on kuusia ja haapoja. Liito-oravan papanoita alueelta on löytynyt ainakin keväällä 2018.

Lapinmäen asutuksen keskellä olevissa kuusivaltaisissa metsiköissä on jonkin verran myös haapoja ja muita lehtipuita. Viimeisin tallennettu liito-oravahavainto on vuodelta 2020.

Tilperinlahden liito-orava-alue on kuusivaltaista metsää, jossa kasvaa myös järeitä haapoja. Rannasta ja itäosista löytyy hyvin leppiä ruokailupuiksi. Alueella pitkäaikaisen liito-oravareviirin viimeisimmät papanahavainnot ovat vuodelta 2022.

3.2.3.2 Tärkeitä lintualueet

Entisen varuskunnan ja Pöyhölän metsät, Keurusselkä ja Jaakonsuo on todettu maakunnallisesti ja Kaivoslahti paikallisesti tärkeiksi lintualueiksi. Elinympäristöistä edustettuna ovat metsät, rehevät lintuvedet ja selkävedet. Metsien osalta alueet ovat paljolti samoja kuin arvokkaiksi metsäkohteiksi todetut alueet. Myös pienemmät metsäkohteet, joita ei ole mainittu lintukohteina, ovat vanhojen metsien linnustolle tärkeitä. Jaakonsuon jätevedenpuhdistamon entiset laskeutusaltaat toimivat vesi- ja rantalinnustolle tärkeänä pesintä- ja levähdysalueena.



Kuva 10. Maakunnallisesti- ja paikallisesti arvokkaat lintualueet sekä merkittävät lintuluodot. (karttapohja: Maanmittauslaitos)

Entisen varuskunnan ja Pöyhölän metsät ovat pääosin karuja kuusivaltaisia vanhoja metsiä, joissa on paikoin korpipohjaa ja puronvarsia. Eteläosissa metsät ovat pääosin reheviä. Valtio omistaa pääosan tärkeästä lintualueesta, jonka pesimälinnustoon kuuluvat mm. metso, mehiläishaukka, kanahaukka, varpuspöllö, palokärki, pikkutikka, pohjantikka, sirittäjä, idänuunilintu ja pikkusieppo. Alue on tärkeä myös mm. uhanalaisille hömö- ja töyhtötiaisille.

Keurusselän saarissa, luodoilla ja niemenkärjissä pesii runsaslukuinen selkävesien lintulajisto, johon kuuluvat mm. kuikka, isokoskelo ja nuolihaukka. Todennäköisesti kaikkia näitä lajeja on edelleen useita pareja, mutta aiemmin runsaan silkkiuikun osalta vaikuttaa, että jäljellä on enää yksi pesivä pari.

Erittäin uhanalainen selkälokki on pesinyt Sikoniemen länsipuolisella Antinsaarella, joka on edelleen potentiaalinen pesimäpaikka, vaikka pesintöjä ei ole havaittu viime vuosina. Pappilanniemen edustan lintuluodoilla on viime vuosina pesinyt ainakin kalatiiraja, kalalokkeja ja harmaalokki. Hieman selvitysalueen ulkopuolella sijaitsevilla Kallioluodolla ja Rimpalla pesiviä lajeja ovat naurulokki ja kalatiira sekä toisinaan myös pikkulokki.

Jaakonsuon pesimälinnustoon kuuluvat mm. haapana, mustakurkku-uikku, liejukana, luhtahuitti, luhtakana ja nokikana. Altaat ovat myös telkän tärkeä poikasalue sekä pesivien lokiin ruokailualue.

Ketvellahti – Kaivoslahti -lintualueen lajisto on lähinnä järvilajeja, mutta siihen kuuluu myös selkävesilajeja. Kaivoslahden lintuvesikunnostus on monipuolistanut lajistoa (mm. heinätavi ja pikkulokki) ja kasvattanut lintujen (etenkin naurulokkien) määrää. Lisäksi haapanoiden, tavien ja sinisorsien määrä on runsastunut kunnostuksen myötä. Ketvel- ja Kaivoslahtien eläinlajeihin kuuluu myös viitasammakko.

3.2.3.3 Monimuotoiset niityt

Selvitysalueelta on kolme arvokasta niittykohteetta, joita hoidetaan tai on hoidettu niittyluonnon ylläpitämiseksi (kuva 11). Kirjaston rannassa Santun talon kohdalla oleva Santun niitty ja vähän etelämpänä oleva Punnosen niitty ovat viime vuosina jääneet hoitamatta. Kamanan niitty kukkii vuosittain, vaikkakaan kaikki lajit eivät ole paikallista alkuperää.



Kuva 11. Arvokkaat niittykohteet Vanhan Keuruun alueella. (ilmakuva: Maanmittauslaitos)

3.2.4 Suojelualueet

Osayleiskaava-alueella on neljä yksityisten maille sijoittuvaa luonnonsuojelualueita. Kiviniemi sijaitsee Kivilahden etelärannalla, Kiviniemi II (Källin saari) Keurusselällä Pöyhölän rannalta koilliseen, Ilovuori-Mäntymäki Yliahon kaakkoispuolella ja Ketveleen harjukangas Myllymäentien (mt 621) alkupäässä Ketveleen- ja Kaivoslahtien välissä.

Toinen valtakunnallisesti arvokkaaksi arvioitu rakennettu kulttuuriympäristö on Otavan kirjapainokylä taajaman länsireunalla. Kyseessä on 1950-luvun teollisuusympäristö, jonka yhteyteen on rakennettu aikakaudelle tyyllisesti ominainen työntekijöiden pientaloalue.

Osayleiskaavaprosessin aikana on todettu, että Museoviraston inventoinnissa määriteltyjä Keuruun keskustan RKY-aluerajauksia on tarpeen täsmentää. Uudet aluerajaukset perusteluineen on esitetty kaavan kuvauksessa (selostuksen kohta 5.5.2 Kulttuuriympäristöt).

Vanhan Keuruu ja Otavan alueita on kuvattu tarkemmin aiemmin mainitussa rakennusinventointiraportissa ja rakennuskulttuuriselvityksessä (H. Kukkamo ja N. Moilanen, 2022), jotka ovat kaavan liitteinä.

Maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Osayleiskaava-alueella on kuusi Keski-Suomen maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi arvioitua kohdetta, jotka edustavat pääosin modernia toisen maailmansodan jälkeistä rakennusperinnettä. Kohteet (Hotelli Keurusselkä, Juurikkaniemen sairaala, Keuruun entisen pioneerirykmentin moderni rakennettu kulttuuriympäristö, Keuruun lämpövoimalan teollisuusalue, Seipon päiväkotij ja Keuruun Kuvanäyttämö) on esitelty rakennusinventointiraportissa ja osayleiskaavan rakennuskulttuuriselvityksessä. Kuvanäyttämö on kuitenkin huonokuntoisena ja ilman käyttötarkoitusta jääneenä purettu vuonna 2023.

Juurikkaniemen sairaalakiinteistö on ollut viime vuodet pääosin tyhjillään eikä sille ole löytynyt ostajaa. Käyttämättömän ja kalliisti ylläpidettävän kiinteistön suojelun ja rakennuksen mahdollisesta purkamisesta on neuvoteltu museoviranomaisten kanssa. Keski-Suomen museo on tehdyt rakennushistoriallisen selvityksen (Mikko Bonsdorff ja Kati Winterhalter, Arkkitehtitoimisto Okulus 2021) perusteella esittänyt, että *”sairaala-alueen rakennettu ympäristö säilytetään merkinnällä /s, ja sairaalarakennukset, entinen perheellisten henkilökunnan asunto ja entinen henkilökunnan asuntola merkitään suojeltaviksi rakennuksiksi.”*

Sairaalan rakennukset ovat nykyisessä asemakaavassa suojeltuja, mutta alueen tekeillä olevan kaavakaavamuutoksen yhtenä tavoitteena on suojelun purkaminen. Omistaja Keski-Suomen hyvinvointialue on teettänyt sairaalasta asbestikartoituksen ja haitta-ainetutkimuksen sekä rakennusteknisen kuntotutkimuksen (WSP Finland Oy 2024).

Asbestikartoituksessa havaittiin asbestia sairaalarakennuksen sisätiloissa lattiapinnoitteiden alla liimajäänteissä sekä lämpö- ja vesijohtojen eristeissä sekä tiivisteissä. Ulkorakenteissa asbestia oli parvekkeiden ja laajennusosan vesieristeissä. Haitta-aineista tutkittiin PAH-yhdisteet, joita havaittiin A-osan kellarissa alapohjassa.

Rakennusteknisen kuntotutkimuksen mukaan sairaalarakennuksen muodot ja mitat ovat sellaiset, että tilat ovat mahdolliseen uuteen käyttötarkoitukseen vaikeasti muunneltavissa. Potilassiipien runkosyvyys on vain noin 11 metriä, minkä vuoksi rakennus ei sovellu muutettavaksi esimerkiksi asuinkäyttöön kohtuullisilla muutoksilla. Potilassiipien matala huonekorkeus tekisi nykyaikaisen talotekniikan mahdollistamisen haastavaksi ja lisäisi merkittävästi kustannuksia rakennuksen peruskorjaus, -parannus tai käyttötarkoituksen muutoshankkeissa.

Kuntotutkimuksessa rakenteissa havaittiin nykymääräyksiin nähden merkittäviä kosteusteknisiä puutteita ja laaja-alaisia mikrobivaurioita. Keskeisimmät tunnistetut ongelmat olivat seuraavia:

- Alapohjarakenteet ovat kosteusteknisesti hyvin puutteellisia, mistä johtuen esiintyi laaja-alaisia mikrobivaurioita. Korjausaste olisi hyvin korkea, sillä vanhojen rakenteiden purkamista olisi runsaasti.
- Maanvastaisten ulkoseinärakenteiden kosteustekninen toimivuus ja mikrobivaurioiden välttäminen edellyttäisivät merkittäviä parantamistoimenpiteitä (purkutyöt mukaan lukien).

- Välipohjien mikrobivaurioiden poistamisen (ja estämisen) edellyttämät purku- ja parannustyöt olisivat huomattavia.
- Ulkoseinärakenteet ovat kosteusteknisesti puutteelliset ja osittain mikrobivaurioituneet: riski lisävaurioihin on ilmeinen. Laajoihin parantamistoimenpiteisiin kuuluisi mm. rakennuksen ulkokuoren ja eristeiden sekä ikkunoiden uusiminen.
- Vesikate on teknisen käyttöikänsä päässä ja se olisi suositeltavaa uusia kokonaisuudessaan.

Jotta sairaalarakennuksesta saataisiin käyttäjilleen turvallinen ja terveellinen tila, edellyttäisi se laajoja peruskorjaustasoisia korjauksia. Käytettävyyden ja muuntojoustavuuden näkökulmasta rakennus on kuitenkin vaikeasti peruskorjattavissa. Teknisesti ja mikrobivauriot huomioiden rakennuksen kunnostaminen uusiokäyttöön ei ole taloudellisesti järkevää, sillä korjauskustannukset nousisivat hyvin todennäköisesti uudisrakentamista korkeammiksi. WSP Finland Oy suosittelee selvityksessään rakennuksen purkamista ja alueen käyttämistä tulevaisuuden kannalta järkevällä tavalla.

Rakennussuojelualueet ja -kohteet

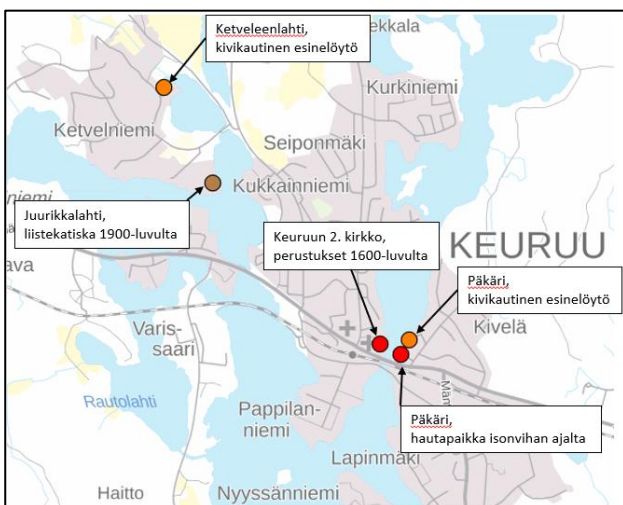
Vanhan Keuruun alueen säilyttämiseksi osa sen kohteista on (RKY-merkinnän ohella) suojeltu rakennussuojelulailla. Kirkolliset kohteet on suojeltu myös kirkkolain nojalla. Keuruun rautatieasemaympäristö on ollut suojeltuna valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi solmitulla sopimuksella (1998). Suojelu on kuitenkin rauennut, kun asemakäyttö on päättynyt ja kiinteistö on siirtynyt yksityiseen omistukseen. Suojelusta on kerrottu tarkemmin rakennuskulttuuriselvityksessä.

Asemakaavoituksella suojellut alueet ja kohteet

Eri asemakaavoilla on suojeltu runsaat 60 Keuruun keskustan osayleiskaava-alueen kohdetta. Näistä suurin osa sisältyy valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin ja/tai on suojeltu rakennuslailla, kirkkolailla tai sopimusperusteisesti. Kohteet on esitetty liitteenä olevassa osayleiskaavan rakennuskulttuuriselvityksessä.

3.3.3 Arkeologiset kohteet

Keuruun keskusta-alueelta löydetyt arkeologiset kohteet on esitetty oheisella kartalla. Keuruun 2. kirkko ja Päkärin hautapaikka ovat muinaismuistolain perusteella rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäännöksiä.

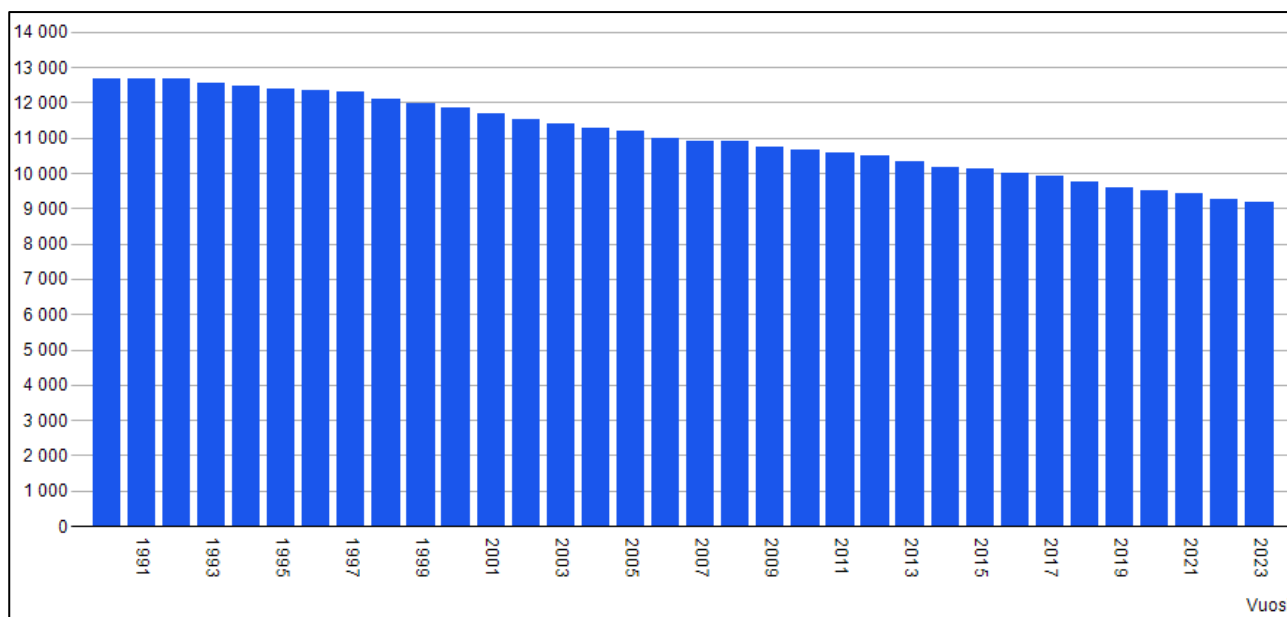


Kuva 14. Arkeologiset kohteet Keuruun keskusta-alueella. (Museovirasto: <https://kartta.museoverkko.fi>)

Kaava-alueelle tullaan vielä ennen kaavaehdotusvaihetta laatimaan Keski-Suomen museon edellyttämä erillinen selvitys, jonka pohjalta arkeologisia lähtötietoja tullaan tarkentamaan ja täydentämään.

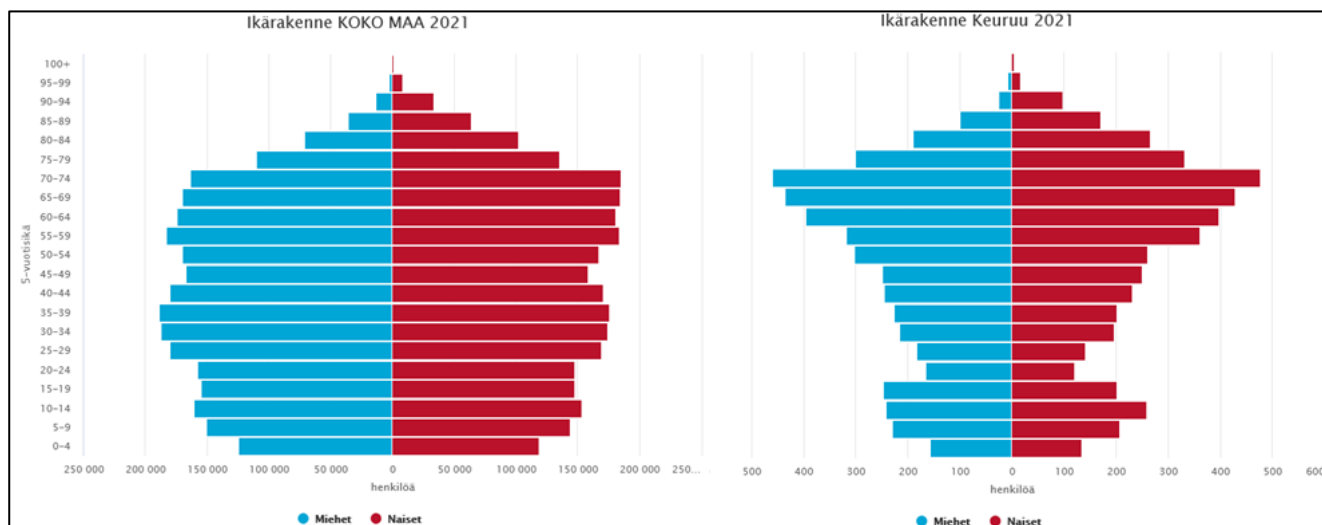
3.4 Väestö ja asuminen

Keuruun kaupungin väkiluvun kehitys on ollut samansuuntainen kuin muissakin Jyväskylän seudun ulkopuolisissa Keski-Suomen kunnissa. Kaupungin asukasluku oli vuoden 2021 lopussa 9184 henkeä, kun se on vielä vuonna 1991 ollut 12690 henkeä. Väkiluku on siis 30 vuoden aikana laskenut noin 28 %. Keskustan osayleiskaava-alueella oli vuonna 2021 asukkaita 6004 henkeä eli noin 64 % kaikista keuruulaisista.



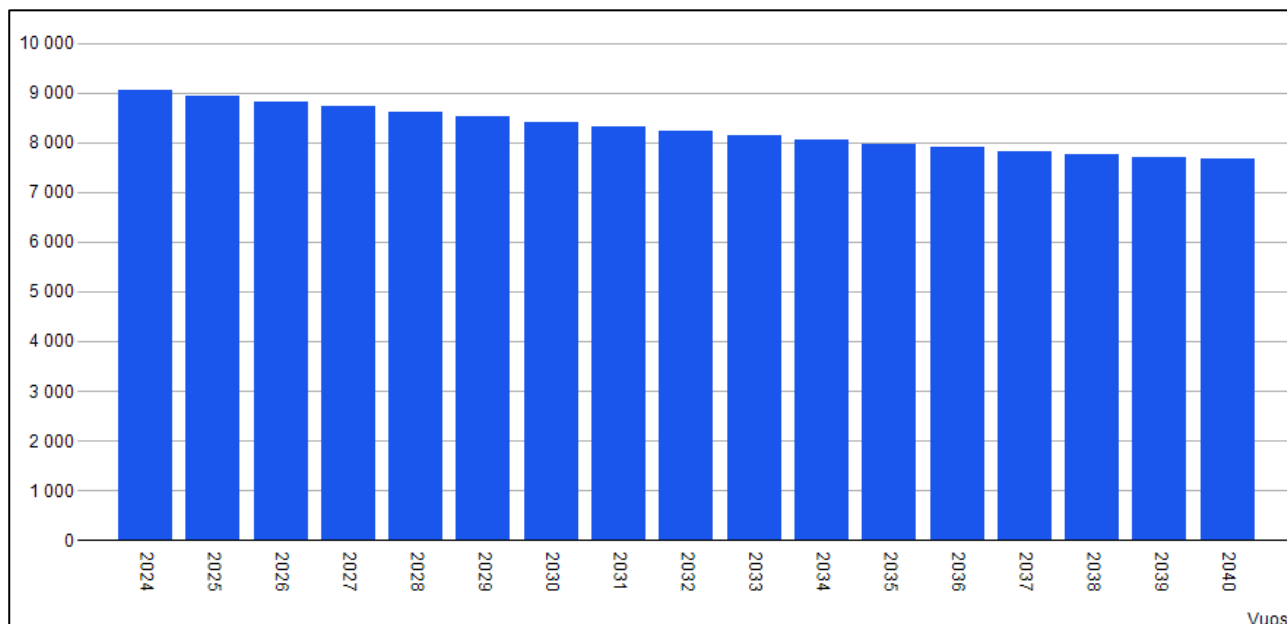
Kuva 15. Keuruun väkiluvun kehitys vuosina 1990-2023 (Tilastokeskus)

Kuvan 16 väestöpyramidit kuvaavat ikärakennetta toisaalta koko maassa ja toisaalta Keuruulla. Keuruun kuvaajasta nähdään, että lasten ja työikäisten suhteellinen osuus asukkaista on huomattavan pieni ja eläkeikäisten osuus suuri koko maan tilanteeseen verrattuna. Tulevaa väestönkehitystä arvioitaessa on merkille pantavaa myös nuorten aikuisten pieni osuus asukkaista, mikä kertoo tämän ikäryhmän merkittävästä osuudesta kaupungista tapahtuvassa poismuutossa.



Kuva 16. Ikärakenne koko maassa ja Keuruulla v. 2021 (Tilastokeskus)

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Keuruun väkiluku laskisi jatkossakin ja olisi vuonna 2040 alle 7700 henkeä. Ennuste väkiluvun kehityksestä on esitetty oheisessa kuvassa 17.



Kuva 17. Keuruun väestöennuste vuosille 2024-2040 (Tilastokeskus)

3.5 Palvelut, työpaikat ja elinkeinorakenne

3.5.1 Julkiset palvelut

Keuruun koulukeskus, jossa sijaitsevat ala- ja yläasteet sekä lukio, sijaitsee ydinkeskustassa Kirkkosaarella. Kivelän alueella on lisäksi oma alakoulu. Kirkkosaarelle ovat sijoittuneet myös kaupungintalo, terveysasema, vanhusten palvelukoti ja kaupungin päiväkoti sekä yksityinen päiväkoti. Lapinsalmen itäpuolella on vielä yksi kaupungin päiväkodeista. Keuruun paloaseman sijaintipaikka on Kirkkosaaren länsiosassa Tervan alueella.

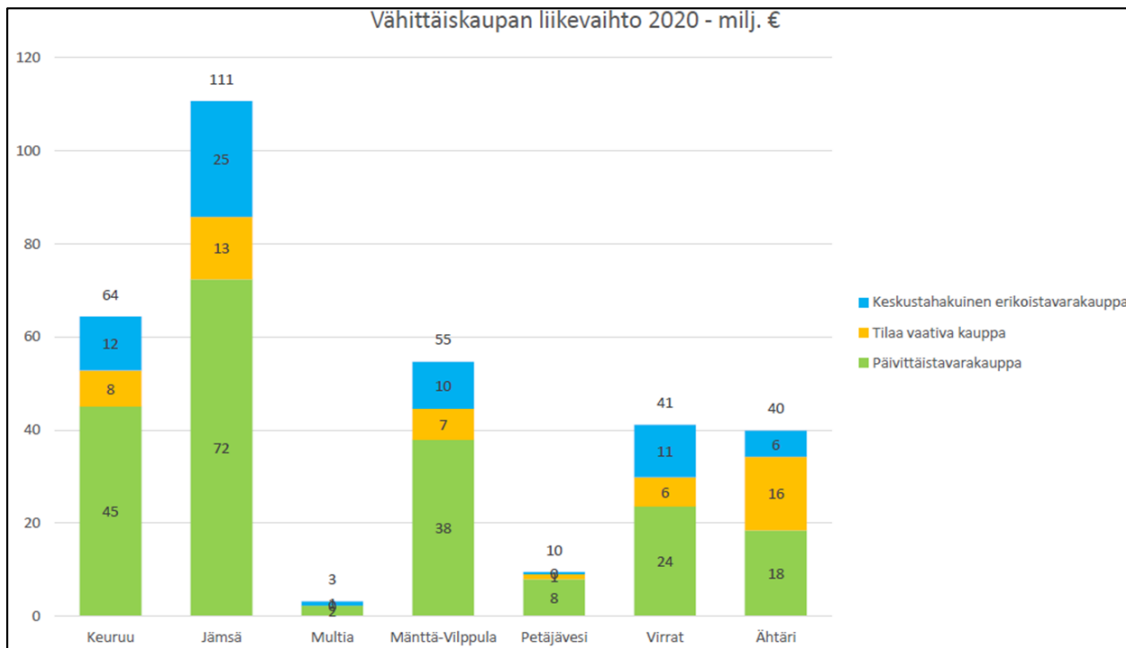
Keuruun urheilukenttä ja sen viereinen uimahalli sekä luoteispuolinen jäähalli sijaitsevat Kirkkosaarella kuten myös Tervan liikuntapuisto. Keuruun liikuntapuisto, joka on ensisijaisesti hiihtokeskus, sijoittuu suunnittelualueen lounaisosaan entisen varuskunta-alueen ja Hotelli Keurusselän välille. Keuruun museo toimii Kangasmannilan vanhan pappilan yhteydessä radan eteläpuolella ja kirjasto sijaitsee ydinkeskustassa Tarhian rannalla.

Valtion paikallishallinnon yksiköt toimivat Kirkkosaarella: Kela ja Metsäkeskus Keuruuntien ja poliisiasema Multiantien varrella. Keuruuntien eteläpäässä valtatie 23 lähellä sijaitsevat sekä Keuruun vanha että uusi kirkko. Evankelisluterilainen seurakuntakeskus on uudemman kirkon läheisyydessä ja hautausmaa siunauskappeleineen Lapinmäen eteläpuolella Mäntäntien varrella. Muista uskonnollisista yhdyskunnista Kirkkosaarelle ovat sijoittuneet myös Keuruun Helluntaiseurakunnan kirkko ja Keuruun vapaaseurakunnan toimitilat Jehovan todistajien tilojen ollessa Lapinsalmen kaakkoispuolella Ronkavuorentiellä.

3.5.2 Kaupalliset palvelut

Julkaisun *Keuruu, Kaupan tilastot 2021* (Ramboll Finland Oy) mukaan kaupungin vähittäiskaupan liikevaihto oli vuonna 2020, 64 miljoonaa euroa. Tästä suurin osa (45 miljoonaa / 70 %) tapahtui päivittäistavarakauppa ja tavaratalot -toimialaryhmässä. Keuruu on kaupallisesti merkittävä seudullinen toimija, sillä kaupunkiin virtaa ostovoimaa muualta arviolta 12 miljoonaa euroa vuodessa.

Päivittäistavarakauppa ja autokauppa ovat paikkakunnalla erityisen vahvoja toimialoja. Oheisessa kaaviossa on Keuruun ohella esitetty myös naapurikuntien vastaavat tiedot.

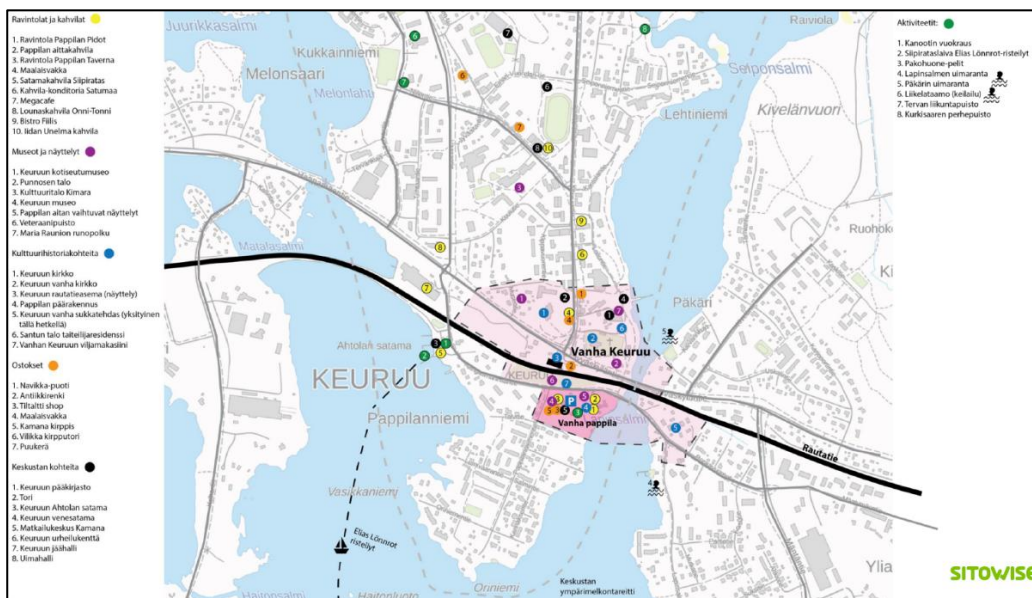


Kuva 18. Vähittäiskaupan liikevaihto Keuruulla ja naapurikunnissa v. 2020. (Keuruu. Kaupan tilastot 2021. Ramboll Finland Oy)

Keuruun kaupallinen toiminta on painottunut Kirkkosaaren alueelle. Vanhan kaupallisen ytimen muodostaa Keuruuntien varsi saaren itäosassa. Keskusta on laajentunut erityisesti 2010-luvulla myös sen länsiosaan. Kirkkosaaren itäpuolella sijaitsee mm. liikennemyymälä valtatievarrella ja paljon tilaa vaativaa kauppaa Yliahon teollisuusalueella.

Ravintolapalveluita on tarjolla erityisesti Keuruuntien varren yrityksissä, radan eteläpuolisen vanhan pappilan yhteydessä, Nyssänniemen leirintäalueella sekä Keurusselän ja Viikinhovin hotelleissa.

Vanhan Keuruun masterplan-hankkeessa on käsitelty Keuruun matkailupalveluita varsinaista hankesuunnittelualuetta laajemminkin. Oheiseen kuvaan on koottu keskeisen osayleiskaava-alueen matkailukohteet ja -palvelut.

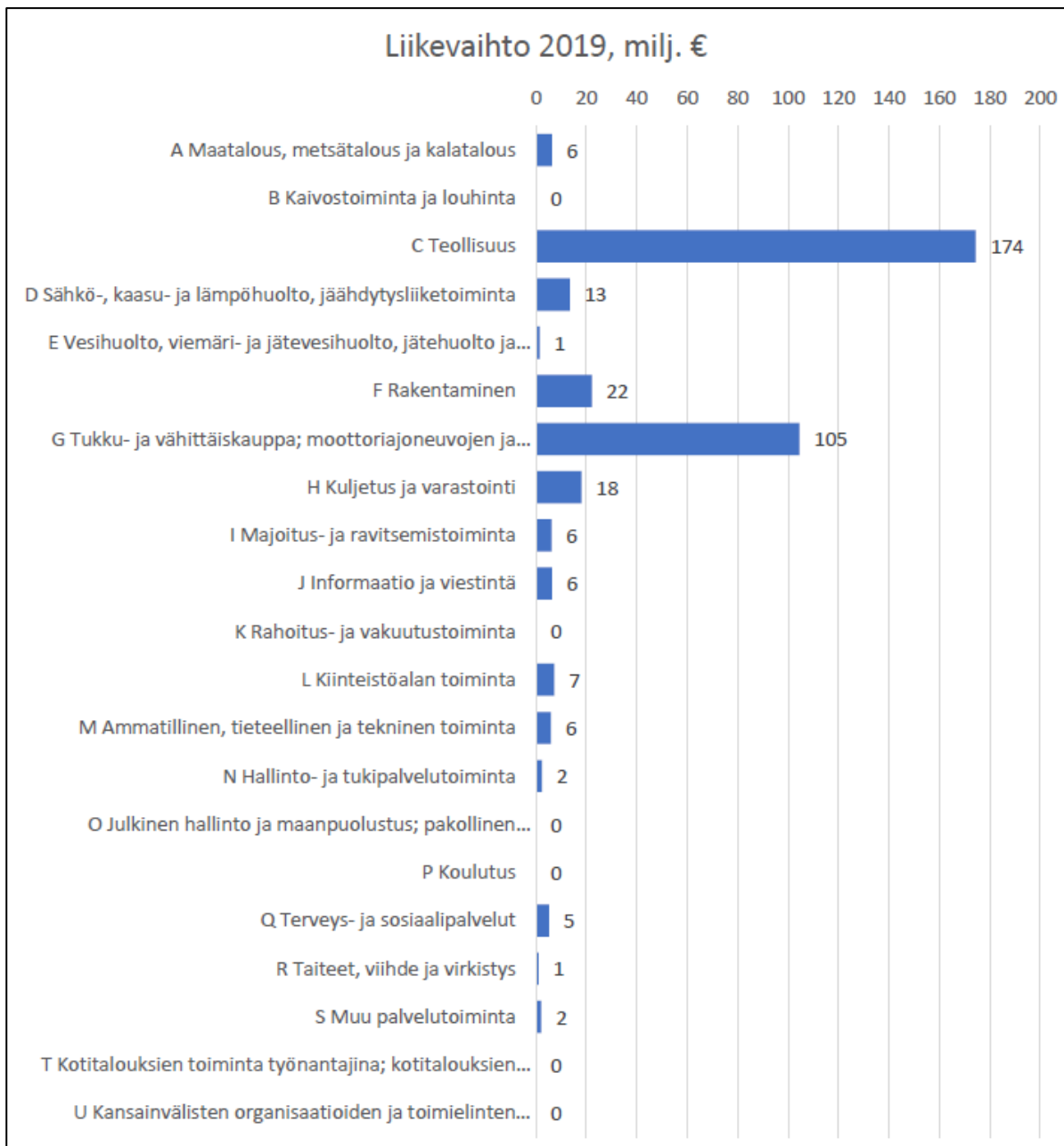


Kuva 19. Keuruun keskustan matkailukohteet ja -palvelut (Sitowise Oy, 2022. Vanhan Keuruun masterplan-hanke)

3.5.3 Työpaikat ja elinkeinorakenne

Keuruun suurimmat työllistäjät ovat Keuruun kaupunki (700 työntekijää), HT-Laser Oy, Keski-Suomen seututerveyskeskus, Suomen Vesileikkaus Oy, REKA Oy ja Otavan kirjapainokylä. Kaupungin ja terveyskeskuksen työpaikoista osa on osayleiskaava-alueen ulkopuolella.

Palvelualojen työpaikat sijoittuvat suunnittelualueella pääosin Kirkkosaarelle Keuruuntien varrelle ja lähiympäristöön, Seiponniemen tyveen (terveysasema ja vanhainkoti) ja Tervan alueelle. Matkailun työpaikat (hotellit ja leirintäalue) painottuvat ymmärrettävästi Keurusselän ranta-alueille. Teollisuuden työpaikka-alueista Yliaho sijaitsee Mäntäntien ja Varissaari sekä entinen varuskunta-alue Kolhontien varressa. Otavan kirjapainokylä taajaman länsireunalla ja Karjolan alue itäreunalla puolestaan tukeutuvat valtatiehen 23.



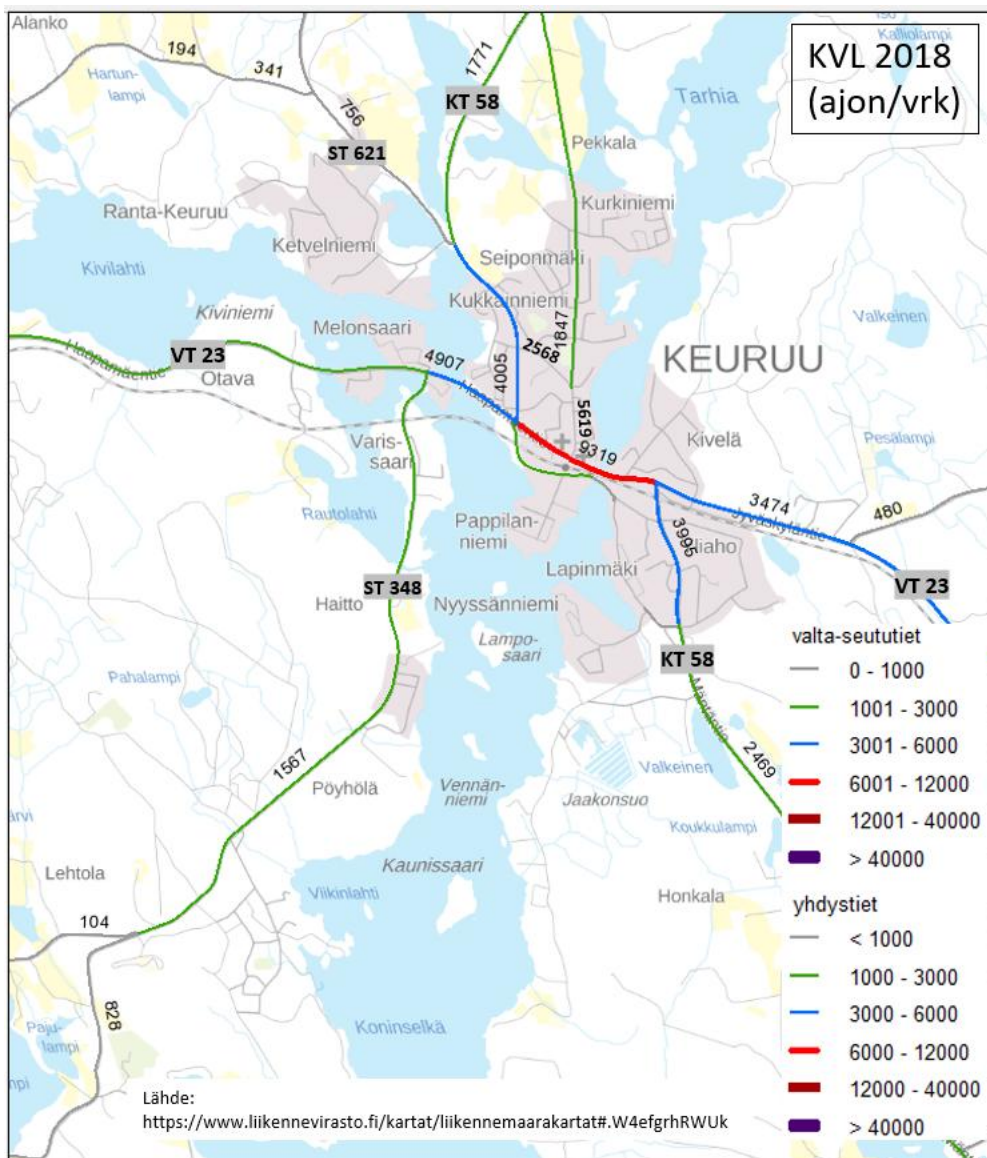
Kuva 20. Toimialojen liikevaihto Keuruulla vuonna 2019. (Keuruu. Kaupan tilastot 2021. Ramboll Finland Oy)

3.6 Liikenne

Osayleiskaavan liikenteellisiä lähtökohtia on selvitetty tarkemmin kaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä (Liikennesuunnittelu PK Oy, 2019).

3.6.1 Autoliikenne

Keuruun keskusta-alueen liikenneverkko on muotoutunut pitkälti luonnonolosuhteiden eli lähinnä vesistöjen asettamien reunaehtojen pohjalta. Tärkeimmät päätiet, itä-länsisuuntainen valtatie 23 Pori–Jyväskylä–Joensuu ja pohjois–eteläsuuntainen kantatie 58 Kärämäki–Kangasala kulkevat kaupungin ydinkeskustaa sivuten. Valtatien liikennemäärät (KVL 2018) ovat suurimmillaan rautatieaseman itäpuolella runsaat 9300 ajon/vrk, mistä ne laskevat Mäntäntien (kt 58) liittymästä Jyväskylän suuntaan lähdetessä tasolle 3500 ajon/vrk. Raskaan liikenteen suhteelliset osuudet ovat näillä kohdin noin 4 ja noin 8 % KVL:stä. Ydinkeskustan itäpuolella liikennettä ennen Kolhontien st 348 liittymää on lähes 5000 ja liittymän jälkeen runsaat 2300 ajon/vrk. Raskasta liikennettä näistä luvuista on ennen Kolhontietä noin 7 ja sen jälkeen noin 9 %.



Kuva 21. Moottoriajoneuvojen keskimääräinen vuorokausiliikenne v. 2018 ajon/vrk. (<https://julkinen.vayla.fi/webgis-sovellukset/webgis/template.html?config=liikenne>)

Mäntäntien (kt 58) liikennemäärä on asemakaavoitetulla alueella 4000 ja sen eteläpuolella 2500 ajon/vrk, mistä arvoista raskaiden ajoneuvojen osuus on 6 % ja 7 %. Vaasantiellä (kt 58) liikennettä on valtatie läheisyydessä 4000 ajon/vrk, mistä raskaita ajoneuvoja 5 %, ja asemakaava-alueen pohjoispuolella vajaat 1800 ajon./vrk (raskaiden osuus 9 %). Kolhontiellä (mt 348) moottoriajoneuvoja kulkee vuorokaudessa enimmillään lähes 1600 kpl (raskaiden osuus 5 %), mutta määrä lähes puolittuu tultaessa kaava-alueen eteläpäähän. Ähtäriin suuntautuvan Myllymäentien (mt 621) liikenteen KVL-arvo on noin 750.

Keskustaväylistä vilkkain on Keuruuntie, jonka rautatieasemalta pohjoiseen johtavalla kauppakatutyypillisellä osuudella liikkuu runsaat 5600 ja Vaasantien puoleisella osuudella lähes 2600 ajon/vrk. Radan eteläpuoliselta Keuruun vanhan keskustan alueelta kuljetaan nykyiseen keskusta lähinnä käyttäen Kangasmanilantietä, jonka vuorokautinen liikennemäärä on vajaat 2000 ajoneuvoa. Raskasta liikennettä näillä väylillä on enimmillään noin 2 % kaikista ajoneuvoista.

Valta- ja kantatien nopeusrajoitukset ovat keskeisimmillä jaksoilla 50 km/h ja näiden ulkopuolella 80 km/h lukuun ottamatta Tervan alueen länsipuolista 60 km/h-jaksoa ja Jyväskylän suunnan 100 km/h-rajoitusta. Kolhontiellä sallittu ajonopeus on 60 km/h ja keskustan katuverkolla 40 km/h lukuun ottamatta kokoojatyypistä Tervantietä (50 km/h).

Kaavan liikenneselvityksen yhteydessä tutkittiin keskeisimpien liittymien liikenteellinen toimivuus. Valtatien kaksi kiertoliittymää toimivat nykytilanteessa riittävän hyvin. Muista liittymistä vilkkain eli Mäntäntien liittymä (vt 23/kt 58) osoittautui tarkasteluissa kuormitusasteeltaan tyydyttäväksi. Kaikki muut tutkitut liittymät olivat vähintään tasolla hyvä.

3.6.2 Jalankulku ja pyöräily

Jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiin vaikuttaa Keuruun taajaman vesistöjen runsaus, sillä matkat suhteessa linnuntie-etäisyyksiin tulevat usein huomattavan pitkiksi. Kevytliikenteen väylästä on suhteellisen kattava, joten puutteet liittyvät pääteiden ja radan eri puolille sijoittuvien toimintojen yhteysongelmiin. Rautatie ja valtatie jakavat Keuruun vanhaa keskustaa. Radan aiheuttamalla estevaikutuksella lienee merkitystä myös liikkumistapojen valintaan.

Valtatien 23 ylittäminen on tällä hetkellä vaikeaa Kivelän alueen ja ABC-liikenneaseman kohdalla. Myös kantatien 58 osuuksilla on ristiriitakohtia tietä ylittävän kevyen liikenteen ja taajamarakenteen läpi kulkevan autoliikenteen välillä. Yhtenä perusongelmana sekä valta- että kantateilla on se, että tiejaksot keskustaa lähestyttäessä (ja osittain myös sen läpi kulkiessa) eivät luonteeltaan eroa riittävästi taajaman ulkopuolisista maaseutumaisista liikenneympäristöistä. *)

**) Kesällä 2024 rakennettu esteaita on poistanut Tervan alueen ja Megamarketin väliset vaaralliset valtatie ylitykset ja kaksi uutta kiertoliittymää parantaneet kantatien 58 pohjoisen sisääntulojakson turvallisuutta.*

Vapaa-ajan reitistö täydentää osaltaan taajaman varsinaista jalankulku- ja pyöräilyverkkoa.

3.6.3 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen merkitys korostuu etenkin työmatka- ja koululais/opiskelijaliikenteessä. Keuruun vilkkain pendelöintisuunta on Jyväskylä, missä kävi vuonna 2018 töissä 260 keuruulaista. Jyväskylästä Keuruulle pendelöiviä oli vastaavasti 200 henkeä. Toiseksi vilkkain työmatkasuunta on Mänttä-Vilppula, jonka pendelöintiluvut ovat 191 (Keuruulta) ja 132 Keuruulle). Keuruu–Multia-välin pendelöinti on yhtä vilkasta molempiin suuntiin (96/97 henkilöä).

Jyväskylän suuntaan Keuruun linja-autoyhteydet ovat olleet varsin hyvät, sillä välillä on ollut yhteensä 16 vuoroa suuntaansa, liikenne on markkinaehtoista. Koronaepidemian aikana vuorojen määrä on kuitenkin

vähentynyt. Välillä Keuruu-Mänttä on kolme ELYn tukemaa linja-autovuoroa suuntaansa, mutta aikataulut Mänttstä Keuruulle eivät sovi työmatkoille. Multian ja Keuruun välillä ei ole markkinaehtoista tai ELY:n ostopalvelun mahdollistamaa linja-autoliikennettä.

Keuruun kaupungin sisäisessä joukkoliikenteessä välillä Keuruu-Haapamäki-Pihlajavesi toimii avoin joukkoliikenne kahdesti päivässä suuntaansa. Yhteys palvelee sekä koululaisia että työmatkalaisia ja sillä on merkitystä myös syöttöliikenteenä Jyväskylän sekä etelän suuntaan. Maanantaisin ajettava palvelulinja Puikkari mahdollistaa keskustan eri osista välttämättömät yhteydet kaupallisiin ja julkisiin palveluihin.

Keuruun linja-autoasema on tämänhetkisen liikenteen laajuuteen nähden ylimitoitettu. Asemarakennus on vajaassa käytössä ja se on myyty yksityiselle toimijalle. Sijainti suhteessa rautatieasemaan ei ole matkaketjujen kannalta optimaalinen.

Keuruun ja Tampereen välillä on neljä päivittäistä junayhteyttä suuntaansa. Aikataulut mahdollistavat periaatteessa työssäkäynnin Tampereella, mutta matkan kesto (lähes 1h 45 min suuntaansa) on tähän jokseenkin pitkä. Jyväskylän ja Seinäjoen välinen poikittaisyhteys tarjoaa näiden kaupunkien ja Keuruun välille kaksi yhteyttä suuntaansa, mutta junien aikataulut eivät ole työmatkoihin sopivia. Poikittaisrata ja Tampereen suunta Haapamäeltä Orivedelle ovat toistaiseksi sähköistämättömiä.

Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024 -julkaisun mukaiset palvelutasot määräytyvät liikennöintiaikojen (viikontähti ja kellonaika) ja vuorovälin/määrän perusteella. Keuruun yhteydet Jyväskylään sijoittuvat palvelutasoluokkaan V, jota voidaan pitää kohtuullisen hyvänä. Seinäjoen ja Mänttä-Vilppulan suuntaan luokka on VI sekä Haapamäen/Tampereen suuntaan ja Multialle VII (ei vuoroliikennettä). Julkaisuun sisältyvä karttaesitys ja siinä käytetty luokitus on esitetty oheisessa kuvassa.



	Soveltamisaika	IV	V	VI	VII
Liikennöintiaika	Ma-pe	7.00-20.00	7.00-18.00/20.00	7.00-/8.00-17.00	8.00-16.00
	La	9.00-18.00	10.00-15.00	Tarpeen mukaan	-
	Su	12.00-17.00	Tarpeen mukaan	Tarpeen mukaan	-
Vuoroväli/ vuoromäärä	Ruuhka (n. klo 7-9 ja 15-17)	≤ 30-45 min	yht. yli 5 vuoroa/suunta	3-5 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)	1-2 vuoroa/suunta/vrk (koulu-, opiskelu-, työmatka- ja/tai asiointiyhteys)
	Arkipäivä klo 9-14	≤ 60 min	2-3 vuoroa/suunta		
	Arjen varhaisilta klo 18-20	2-3 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-	-
	Lauantai	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	1-4 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-
	Sunnuntai	≥ 1 vuoro kahdessa tunnissa	0-2 vuoroa/suunta/vrk	0-2 vuoroa/suunta/vrk	-

Kuva 22. Joukkoliikenteen palvelutasoluokitus (Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024)

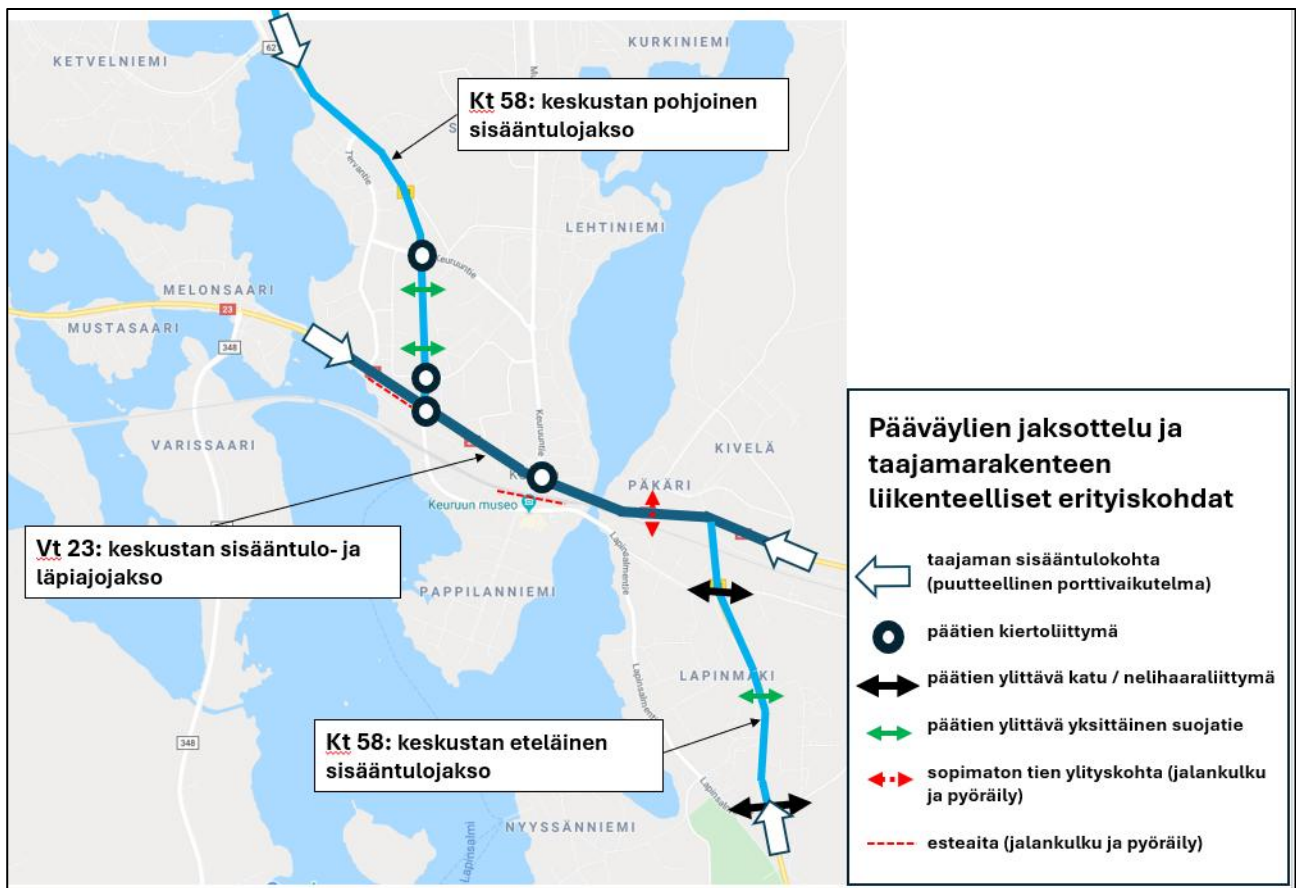
3.6.4 Liikenneturvallisuus

Keuruun keskusta-alueen taajamarakenne on liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen: valtatie 23 ja kantatie 58 kulkevat taajaman läpi, minkä takia pitkämatkainen ja paikallinen liikenne sekoittuvat ja keskustan eri osien väliset yhteystarpeet aiheuttavat paljon em. pääteiden ylitystarpeita. Myös valtatie suuntainen rautatie jakaa taajamaa ja pitkien kiertoreittien takia synnyttää painetta luvattomiin radan ylityksiin. *)

Keuruun keskustaajaman päätiet ovat jaoteltavissa valtatie 23 sisääntulo- ja läpiajojaksioon sekä kantatien pohjoiseen ja eteläiseen sisääntulojaksioon, joilla autoilijan tulisi osata varautua maaseutumaisista tieosuuksista eroavaan liikennenympäristöön ja vilkkaampaan liikenteeseen. Taajaman sisääntulokohdat ovat autoilijan huomiokyvyn lisäämisen kannalta olennaisia; Keuruulla nämä valta- ja kantatien porttikohdat eivät erotu ilmeeltään kovin selvästi taajaman ulkopuolisista maaseudun tieympäristöistä. **)

*) Vaarallisten tien/radan ylittävien kävely- ja pyöräilyreittien poistamiseksi on vuonna 2024 rakennettu esteaidat valtatie 23 eteläpuolelle Megamarketin kohdalle ja rautatien eteläpuolelle rautatieaseman kohdalle.

**) Kantatien 58 pohjoisen suunnalle on vuonna 2024 rakennettu kaksi kiertoliittymää, jotka muuttavat liikennenympäristöä taajamamaisemmaksi: liittymien turvallisuus paranee, kantatien ajonopeudet alenevat ja tien ylittäminen helpottuu.

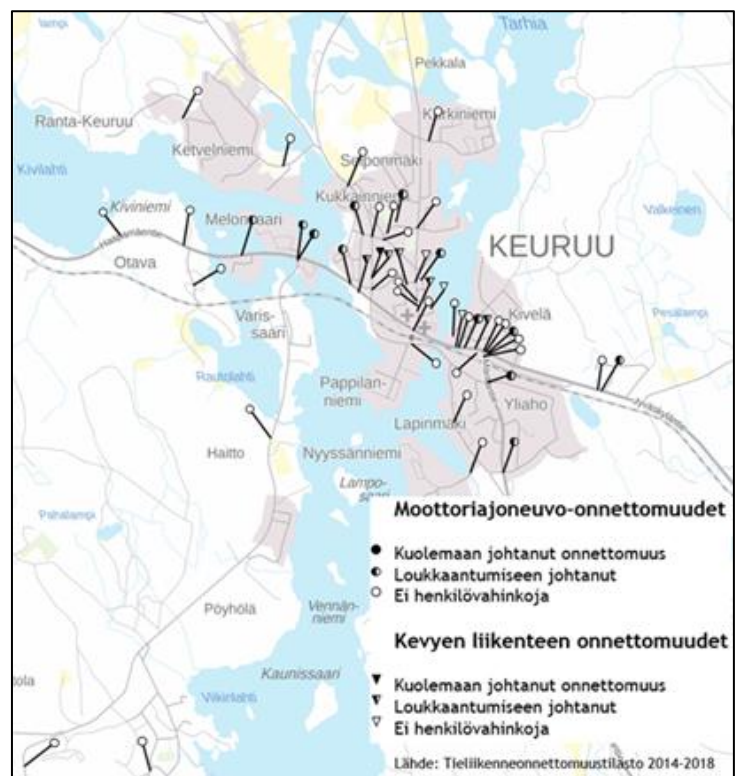


Kuva 23. Pääväylien jaksottelu ja taajamarakenteen liikenteelliset erityiskohdat

Poliisin tietoon on vuosina 2014–2018 tullut kaikkiaan 52 osayleiskaava-alueella tapahtunutta onnettomuutta, joista yksi on johtanut kuolemaan ja 15 loukkaantumiseen. Puolet onnettomuuksista sattui suurimmilla pääteillä (vt 23:lla 17 kpl ja kt 58:lla 9 kpl). Henkilövahinkoihin onnettomuuksista johti valtaosin kahdeksan ja kantatiellä kolme kappaletta.

Jalankulkija on ollut osallisena seitsemässä onnettomuudessa ja pyöräilijä kahdessa. Yhden kantatien suoja tiellä kuolleen lisäksi näissä kevyen liikenteen onnettomuuksissa loukkaantui viisi jalankulkijaa. Lisäksi kolme mopoilijaa on loukkaantunut.

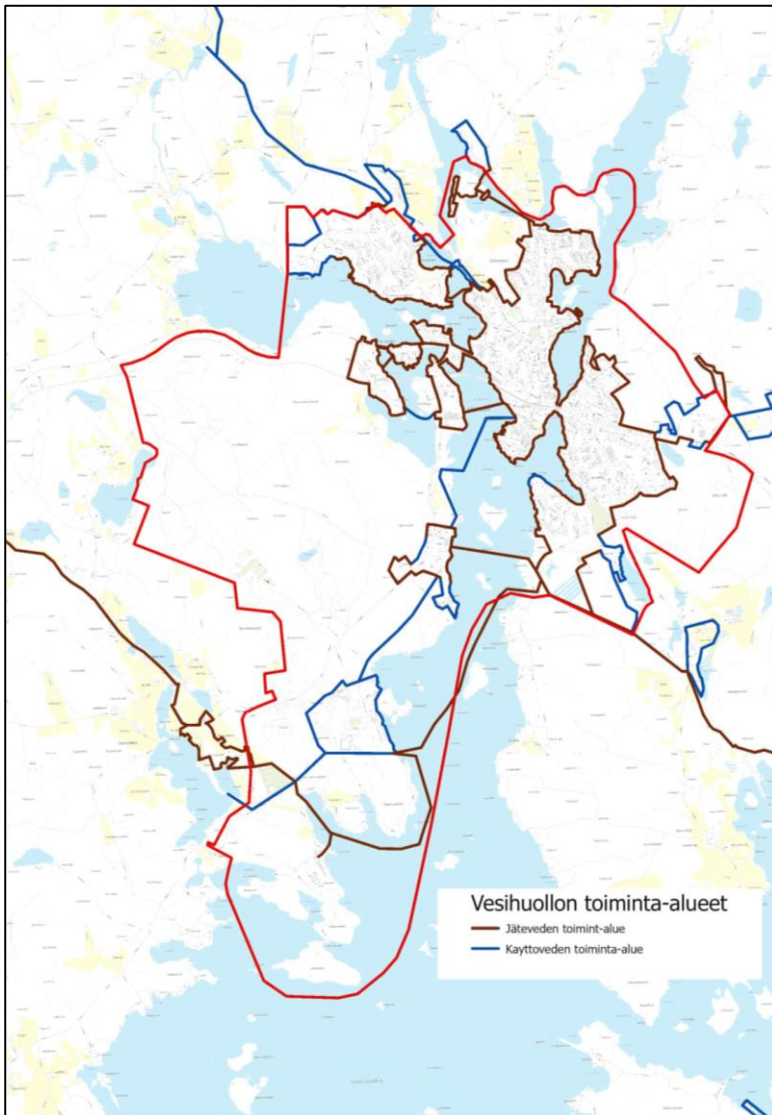
Autojen risteysonnettomuuksista suoraan ajaneiden tai kääntyneiden välisiä oli yhteensä 13 kpl, joista neljässä aiheutui loukkaantumisia. Yksittäisonnettomuuksien määrä oli suunnittelualueella vv. 2014–2018 kaikkiaan 12 kpl, mutta niistä seurasi vain peltivaurioita.



Kuva 24. Osayleiskaava-alueen liikenneonnettomuudet vv. 2014-2018

3.7 Yhdyskuntatekninen huolto

Keuruulla vesihuollosta sekä puhtaan veden että jäteveden osalta vastaa kaupungin liikelaitos Keuruun Vesi. Vesihuollon toiminta-alueet, jotka on hyväksytty 21.1.2019, kattavat osayleiskaava-alueen lähes kokonaisuudessaan.



Kuva 25. Vesihuollon toiminta-alueet

Keuruun Vedellä on kaikkiaan neljä raakavedenottamoita, joista kaava-alueen pohjoispuolella sijaitseva Alalampi on merkittävin. Keuruun jätevedet käsitellään Jaakonsuon jätevedenpuhdistamolla, missä puhdistetaan keskustaajaman ohella myös kaupungin muiden taajamien ja Multian kunnan jätevedet. Hulevesiverkosto kattaa lähinnä taajaman keskeiset alueet, kertyneet vedet ohjautuvat käytännössä pääosin Keurusselkään.

Taajaman kaukolämpö tuotetaan Kolhontien varrella Keuruun Energian voimalassa pääasiassa puuta energianlähteenä käyttäen. Kaukolämpöverkko ulottuu ydinkeskustan ohella kattamaan tehokkaimmin rakennetut alueet (esim. teollisuus, kauppa ja julkiset palvelut, oppilaitokset sekä asuinkerrostalot) sekä osan erityisesti uusimpia pientaloalueita. Keuruun Energia vastaa myös sähköntuotannosta ja -siirrosta Keuruulla.

Paikkakunnan tärkeimmät sisäliikuntatilat ovat koulukeskuksen liikuntasalit, Keurusjumpin voimistelusalit, uimahalli ja jäähalli sekä yksityinen kuntosali, jotka kaikki sijaitsevat Kirkkosaarella. Kaava-alueella ovat myös Kivelän koulun liikuntatilat, entisen varuskunnan liikuntahalli ja Juurikkaniemen sairaalan liikuntatila.

Keuruun kulttuuripalvelut ovat keskittyneet Kirkkosaarelle, missä sijaitsevat koulukeskuksen tarjoamien tilojen ohella Keuruun pääkirjasto ja kulttuuritalo Kimara, joka on kunnostettu vanhasta koulurakennuksesta ensisijaisesti esittävän taiteen, koulujen ja opistojen tarpeisiin. Keuruun museon toimintatilat sijaitsevat saneeratussa Kangasmannilan pappilan vanhassa kivinavetassa radan eteläpuolella. Keuruun kotiseutumuseon sijaintipaikka on Kippavuorella uudemman kirkon länsipuolella. Kirkot ovat osaltaan merkittävästi täydentämässä keskustan kulttuuritilojen tarjontaa. Elokuvateatteri Kuvanäyttämö on ollut pitkään suljettuna huonon kuntosuorituksen vuoksi ja työväentalo on kirpputorikäytössä.

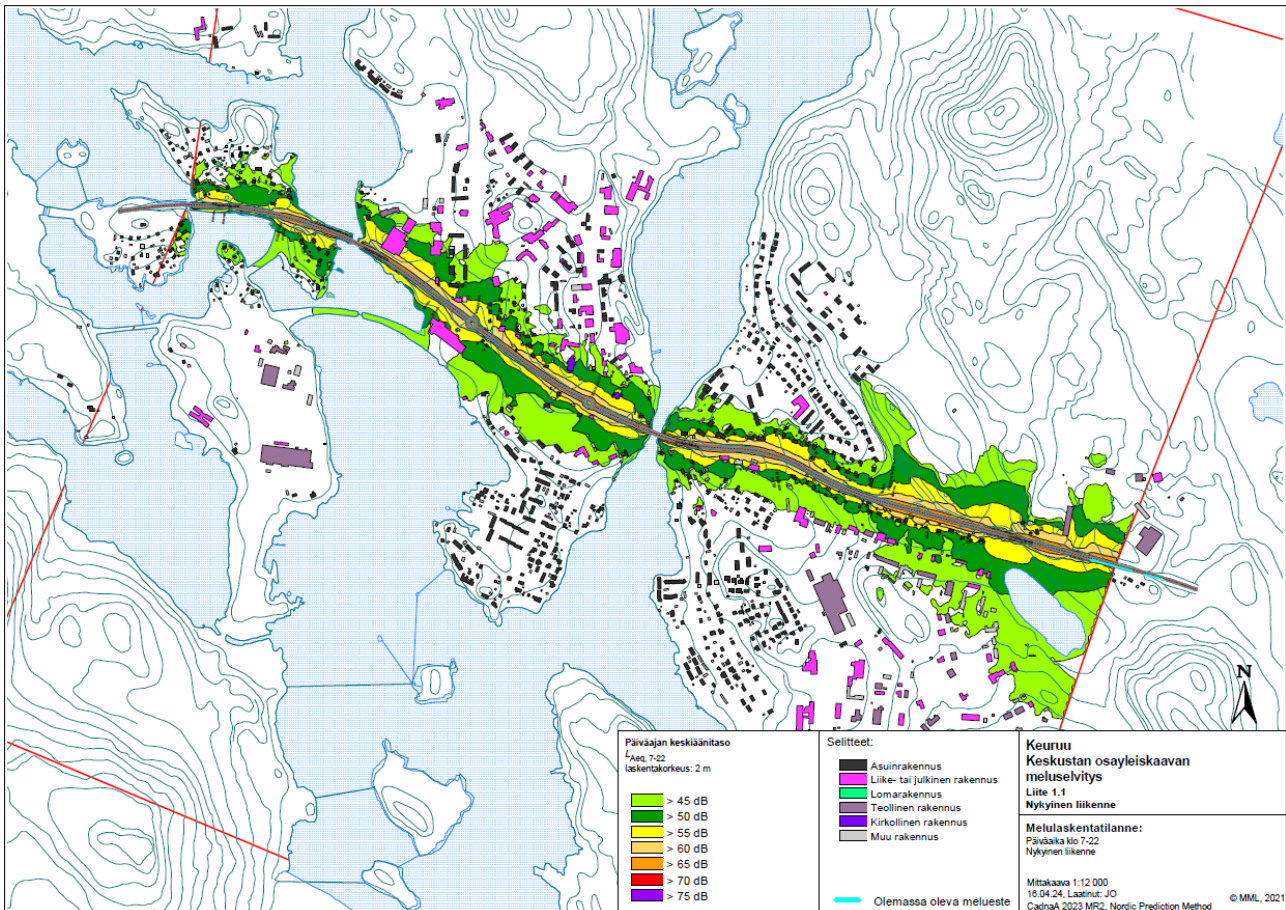
3.9 Ympäristöhäiriöt

3.9.1 Liikennemelu

Keskustan osayleiskaavatyön yhteydessä tehtiin keväällä 2024 erillinen meluselvitys, jossa tutkittiin liikennemelun leviämistä nykytilanteesta ja ennustevuonna 2040 (Sitowise Oy). Melumallina käytettiin Väyläviraston maanteiden EU-meluselvityksen 2022 Keuruun melumallia, johon on päivitetty osayleiskaavan mukaiset liikennemäärät.

Selvitysalueella on sovellettu valtioneuvoston oleskelualueiden melutason ohjearvoista tekemän päätöksen (993/1992) mukaisia arvoja (päivällä 55 dB ja yöllä 50 dB). Liikenteen vuorokausijakauman takia päiväajan ohjearvo on mitoittava (tieliikenteen aiheuttama päiväajan melutaso on yli 5 dB suurempi kuin yöajan melutaso).

Nykyisen liikenteen aiheuttamat päiväajan meluvyöhykkeet on esitetty oheisessa kuvassa. Ohjearvon 55 dB LAeq 7–22 ylittävä alue leviää enimmillään 130 m valtatiekeskeltä mitattuna. Melualueelle sijoittuu olemassa olevia asuinrakennuksia, lähinnä pientaloja, joiden oleskelupihoilla melutaso on yli 55 dB ja yksittäisten rakennusten alueella yli 60 dB. Eniten yli 55 dB:n meluvyöhykkeelle sijoittuvia rakennuksia on Mäntäntien liittymän itäpuolisilla pientaloalueilla.



Kuva 27. Valtatien 23 päiväajan melutasot LAeq 7-22 Keuruun keskustan kohdalla vuonna 2024

Keuruun keskusta-alueen asemakaavoissa meluun liittyviä kaavamerkintöjä on etenkin valtatie 23 varrella. Mäntäntieltä itään sijaitsevilla tien eteläpuolisilla omakotitonteilla on edellytetty melu- ja pölyhaittoja vähentäviä puu- tai pensasistutuksia. Rakennusten tienpuoleisilla seinillä on lisäksi merkintä ulkoseiniltä ja ikkunoilta vaaditusta ääneneristävydestä (melu sisällä enintään 30 dBA). Valtatien pohjoispuolella vastaavat kaavamerkinnät on Mäntäntien ja Lapinsalmen välisillä tiehen rajoittuvilla tonteilla ja yhdellä Mäntäntien itäpuolisella tontilla. Kirkon ja Vaasantien (kt 58) välisellä osuudella liikennealueen rajalla kaavassa on ohjeellinen meluesteen merkintä OK-tonttien kohdalla.

Kantatien 58 pohjoisella osuudella eli Vaasantiellä on ohjeellinen meluesteimerkintä valtatie ja Koulutien välillä ja tontin osan istutusvaatimus sekä rakenteellisen ääneneristävyysvaatimus kahdella tien liikennealueen pohjoispäässä sijaitsevalla omakotitontilla.

Rautatieliikenteen melulta suojautumiseksi asemakaavaan on merkitty rakenteellisen ääneneristysvaatimus muutamalle Lapinsalmen itäpuoliselle tontille ja ohjeellinen melueste Varissaassa sijaitsevan kaukolämpölaitoksen tontin pohjois- ja itäreunoille.

3.9.2 Liikenteen ilmastopäästöt

Osayleiskaavatyön yhteydessä ei ole selvitetty liikenteen aiheuttamia pakokaasu- tai katupölypäästöjä.

3.9.3 Pilaantuneet maat

Osayleiskaava-alueella on eri aikoina sijainnut sellaisia toimintoja, joihin liittyy riski maaperän pilaantumiseen. Riskit ovat painottuneet erityisesti Tervan alueelle, jossa on toiminut aikaisemmin

tervatehdas ja sen yhteydessä muuta teollista toimintaa. Mahdollisuuksia maaperän pilaantumiseen on liittynyt myös jo lakkautetun Keuruun varuskunnan joihinkin toimintoihin ja kaava-alueella sijainneisiin tai edelleen sijaitseviin polttoaineiden jakelupisteisiin sekä autojen huolto- ja korjaustoimintaa harjoittaviin yrityksiin. Pääteiden ja rautatien osalta riskit liittyvät vaarallisten aineiden kuljetusten mahdollisiin onnettomuustilanteisiin.

Tervan alueen maaperään liittyviä tutkimuksia on viimeisen noin 30 vuoden aikana tehty kaikkiaan kahdeksan kappaletta, joista viimeisimmät vuosina 2011 ja 2013 (Ramboll Finland Oy). Erilaisia kunnostustöitä alueella on tehty seitsemän kertaa. Kunnostusten jälkeen alueelle on rakentunut merkittävä seudullinen kaupallinen keskittymä.

Viimeisimmässä tutkimuksessa vuonna 2013 on selvitetty välittömästi kaupallisen keskittymän pohjoispuolella Tervantien varrella sijaitsevien asemakaavan korttelien 56 (AK) ja 59 (AR) tonttien maaperän tilannetta. Tulosten mukaan "voidaan pilaantuneista maista aiheutuneet haitat arvioida vähäisiksi" eikä kohteissa ole alueen nykyisessä käytössä välitöntä kunnostustarvetta. Alueen muuttaminen asemakaavan mukaiseen asuinkäyttöön edellyttää kuitenkin maaperän kunnostamista.

Meijerintien ja Tehtaantien liittymän koillispuolella sijaitsevalla tontilla (kortteli 60) on harjoitettu aiemmin korjaamo- ja peltityötoimintaa. Alueen maaperä on kunnostettu vuonna 2018 ennen sillä nykyisin sijaitsevan päiväkodin rakentamista.

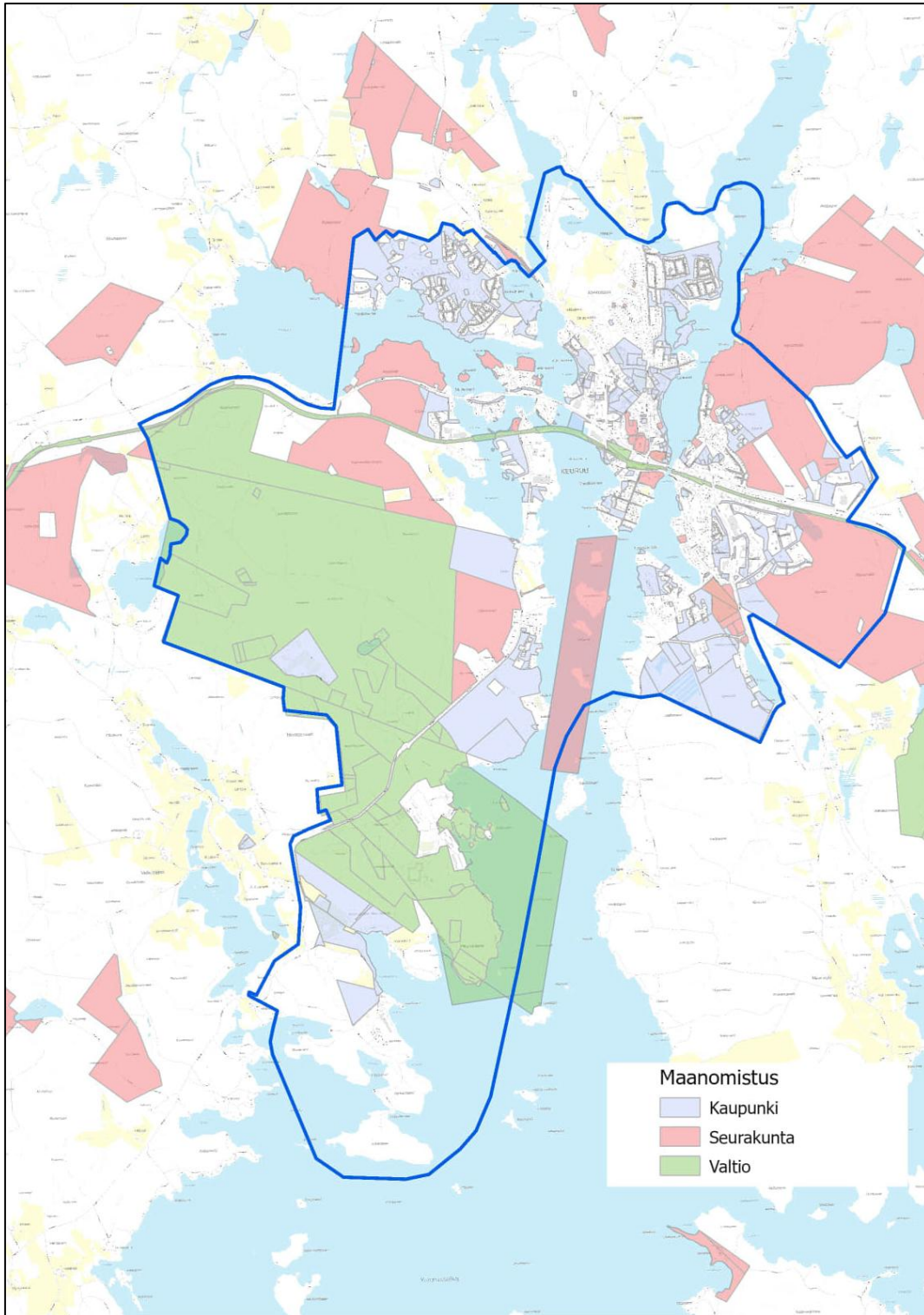
Keuruun entisen varuskunnan suojelukoulutus on tapahtunut Kolhontien (mt 348) ja varuskunnan liittymän pohjoispuolella sijainneella Liekkilän suojelukoulutusradalla, jonka maaperä on kunnostettu vuonna 2014. Samassa yhteydessä on kunnostettu myös läheisyydessä sijaitsevan, mutta hiukan kaava-alueen länsipuolelle jäävän varuskunnan ampumarata-alueen maaperä.

Lapinmäellä Laserkujan varrella on sijainnut puutavaran sahaustoimintaa harjoittanut yritys. Tontin maaperä on kunnostettu vuonna 2019.

Keuruun huoltamo- ja polttoaineenjakeluasemista Tervan alueella toimineen aseman maaperä on jo kunnostettu. Myös Mäntymäentien varrella Ylihossa sijaitsevan tontin, jolla on harjoitettu aiemmin korjaamo- ja huoltamotoimintaa, maaperä on kunnostettu (vuonna 2016). Samuli Rantasen tien varrella sijaitseva Teboil-huoltamo on toimivista asemista riskialttein. Sen tontilla, joka sijaitsee pohjavesialueella, on tehty maaperän kunnostustoimenpiteitä vuonna 2003. Aseman toistaiseksi voimassa olevan ympäristöluvan lupaehtoja on tarkistettu vuonna 2015. Lupapäätöksen perusteluissa todetaan mm. seuraavaa: "Koska pohjaveden pilaumisriskin vuoksi jakeluasematoiminta tulee ensisijaisesti sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle, on perusteltua, että viimeistään rakenteiden teknisen käyttöiän loppuvaiheessa toiminta siirretään pohjavesialueen ulkopuolelle."

3.10 Maanomistus

Kaava-alueen keskeisimmät osat, eli käytännössä Kirkkosaari, ovat pääosin Keuruun kaupungin ja yksityisten omistamia. Valtion maanomistus sijoittuu pääosin suunnittelualueen länsi- ja eteläosaan seurakunnan omistuksen painottuessa alueen itä- ja länsireunoille. Oheinen kartta selventää tilannetta.



Kuva 28. Maanomistus Keuruun keskustan osayleiskaava-alueella

4 SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Osallistuminen ja yhteistyö

4.1.1 Osalliset

Kaavaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (MRL 62§).

Osallisia ovat:

- alueen maanomistajat, asukkaat ja alueella työssä käyvät
- alueen yrittäjät
- paikallisyhdistykset
- Keuruun kaupungin toimielimet ja liikelaitokset
- Keuruun Sähkö Oy ja Keuruun Lämpövoima Oy
- Keski-Suomen ELY-keskus
- Keski-Suomen liitto
- Keski-Suomen museo
- Museovirasto
- Väylävirasto
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

4.1.2 Osallistumisen ja vuorovaikutuksen järjestäminen

Kaupunginhallitus päätti keskustan osayleiskaavan vireilletulosta 14.11.2016 § 246. Vireilletulosta tiedotettiin paikallislehti Suur-Keuruussa sekä kaupungin ilmoitustaululla ja verkkosivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) pidettiin nähtävillä Keuruun kaupungin ilmoitustaululla 9.1.-12.2.2017. Osallisilla oli mahdollisuus antaa OAS:n sisällöstä ja sen riittävyydestä palautetta kunnalle.

Keuruulaisille järjestettiin yleiskaavoitusta tukemaan vuonna 2017 kuntapalvelu- ja asiointikysely ja vuonna 2018 virkistysalue- ja reittikysely. Alustava osayleiskaavaluonnos oli kommentointia varten nähtävillä kaupungin internet-sivuilla 17.12.2018-18.1.2019, jolloin luonnokseen oli mahdollista tutustua myös youtube-videon avulla. Keuruun seurakunta kommentoi alustavaa luonnosta ja halusi, että kaava-alueita supistetaan Tarhian ja Kiviselän ranta-alueelta seurakunnan omistamien maiden osalta. Kaupunginvaltuuston osayleiskaavaseminaareja on pidetty 13.11.2017 ja 11.11.2019, jonka yhteydessä järjestettiin erillinen kysely valtuutetuille. Lisäksi aihetta on käsitelty 12.3.2019 Elinvoimaseminaarissa ja monipaikkaistuminen mahdollisuudet webinaarissa 17.12.2021. Rakennuskulttuuriselvityksestä pidettiin erillinen avoin webinaari 10.11.2022.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin Keski-Suomen Ely-keskuksen johdolla 31.10.2017. Valmisteluvaiheen aikana on Ely-keskuksen kanssa käyty neuvotteluja yleiskaavan liikennekysymyksistä 5.6.2018, 20.12.2019 ja 11.2.2021. Keski-Suomen museon kanssa on neuvoteltu eri yhteyksissä ja museo on tuottanut myös kaavan liitteenä olevan rakennusinventointiraportin.

Keuruun asemanseudun masterplan-hankeessa on käsitelty asemanseudun ja kirkkojen ympäristössä radan ja valtatie etelä- ja pohjoispuolella sijaitsevan valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristökokonaisuuden kehittämistä. Osayleiskaavan kannalta keskeisen hankkeen ohjausryhmässä ovat

kaupungin edustajien ohella olleet mukana Väyläviraston, VR:n, Keski-Suomen Ely-keskuksen ja rahoittajan Keski-Suomen liiton edustajat. Kehittämissuunnitelmaa esiteltiin webinaarissa 16.11.2022.

Keskustan osayleiskaavaluonnos valmistui 12.12.2022 ja oli nähtävillä 10.1.–10.2.2023. Luonnoksesta annettiin kaikkiaan kymmenen lausuntoa ja esitettiin kuusi mielipidettä.

Kaavaluonnoksesta annettujen viranomaislausuntojen pohjalta on pidetty työneuvotteluja Keski-Suomen ELY-keskuksen (2.11.2023 ja 25.4.2024) ja Keski-Suomen museon (25.4.2024) kanssa. Kaupunki on myös neuvotellut metsähallituksen sekä maa- ja metsätalousministeriön kanssa retkeilyalueen perustamisesta Keuruulle useaan otteeseen vuodesta 2022 lähtien ja aloittanut erillisen retkeilyalueselvityksen laatimisen. Lisäksi Keuruun ev.lut. seurakunnan kanssa on pidetty neuvottelu marraskuussa 2024.

4.2 Tavoitteet

4.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Nykyiset valtioneuvoston päättämät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan vuonna 2018 ja ne koskevat viittä kokonaisuutta. Seuraavassa on kunkin kokonaisuuden osalta esitetty ne tavoitepäättöksen kirjaukset, jotka on selvimmin tunnistettu Keuruun keskustan osayleiskaavoitusta koskeviksi:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
 - Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
 - Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
 - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
 - Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Tehokas liikennejärjestelmä
 - Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
 - Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
 - Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
 - Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys, tai riskit hallitaan muulla tavoin.

- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
 - Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
 - Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
 - Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
 - Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto.
 - Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista Keuruun keskustan osayleiskaavan sisältöön suoranaisesti vaikuttaa vain se, että Keuruun vanhan keskustan alue ja Otavan kirjapainokylä on määritelty valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi (rky).

4.2.2 Maakuntakaavan tavoitteet

Maakuntakaavojen yleiskaavoihin kohdistuva ohjausvaikutus tapahtuu maakuntakaavamääräysten kautta, jolloin nämä määräykset muodostavat osan yleiskaavojen tavoitteista. Keuruun keskustan osayleiskaavaa koskevat Keski-Suomen maakuntakaavan määräykset on kirjattu kokonaisuudessaan kaavaselostuksen kohtaan 3.1.2.

Maakuntakaavaan perustuvat merkittävimmät osayleiskaavaa koskevat tavoitteet liittyvät maakunnan itä-länsisuuntaiseen kehittämisakseliin ja suunnittelualueelle sijoittuviin maakunnallisiin vetovoima-alueisiin, joiden lähtökohtana on niin luonnon- kuin rakennetun ympäristön hyvä laatu.

Maakuntakaavan itä-länsisuuntainen kehittämisakseli ohjaa osayleiskaavoitusta osoittamalla tarpeen kytkeä Keuruun taajama voimakkaammin toisaalta maakuntakeskus Jyväskylään ja toisaalta Seinäjoen sekä myös Porin suuntiin. Kehittämisakseli-merkintään sisältyy tavoite Keuruun paremmasta saavutettavuudesta toisaalta itä-länsisuunnan pääväyliä kehittämällä (rautatie, vt 23 ja vt 18/mt 621) ja toisaalta huolehtimalla riittävästä joukkoliikennetarjonnasta. Viimeksi mainittua tavoitetta korostavat maakuntakaavan kirjaukset kehittämisakselin toimimisesta joukkoliikenteen laatuikäytävänä ja joukkoliikenteen liityntäyhteyksien sekä pysäköinnin kehittämistarpeesta.

Yleiskaava-alue kuuluu kokonaisuudessaan maakuntakaavan kulttuuriympäristön vetovoima-alueeseen ja eteläisimmät kaavan osat sisältyvät Keurusselkä-järven ja sen ranta-alueet kattaviin asumisen ja vapaa-ajan asumisen sekä matkailun ja virkistysalueen vetovoima-alueisiin. Vesien hyvään tilaan tähtäävä (biotaloutta koskeva) määräys on niin Keski-Suomen maakunnan kuin Keuruun kaupunginkin strategian mukainen.

Maakuntavaltuuston 8.12.2023 hyväksymässä ja maakuntahallituksen 23.2.2024 voimaan tulleen määräämässä (ei vielä lainvoimaisessa) Keski-Suomen maakuntakaavassa 2040 muutetaan tai täydennetään kaavan kokonaisuutta seudullisesti merkittävän tuulivoiman, liikenteen ja hyvinvoinnin aluerakenteen osalta. Maakunnan luonnon merkitys korostuu hyvinvoinnissa, joka kytkeytyy keskeisesti matkailun ja virkistysalueen rakenteeseen ja reitistöihin. Keski-Suomen matkailuvision (Keski-Suomen matkailustrategia 2021-2025) mukaan maakunta on "esimerkillisen vastuullinen ja kansainvälisesti menestyvä Järvi-Suomen luonto-, elämys- ja kulttuurimatkailualue, joka tunnetaan hyvästä saavutettavuudesta ja aktiivisesta yhteistyöstään". Maakuntakaava 2040 ja sen hyvinvointitavoitteita tukeva matkailustrategia antavat erinomaiset lähtökohdat myös Keuruun vesistöjen ja retkeilyalueiden kestävä matkailun kehittämiselle. Tässä kehittämistyössä keskeisessä asemassa on Keurusselän retkeilyaluehanke, jota on valmisteltu osayleiskaavoituksen kanssa samanaikaisesti.

4.2.3 Keuruun kaupungin tavoitteet

Keuruun keskustan osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (24.10.2016, päivitetty 26.10.2017) kaavan tavoitteet on kirjattu seuraavasti:

Osayleiskaavaan tavoitteena on luoda edellytykset monipuoliselle asumiselle, työnteolle, palveluille, virkistytymiselle ja liikenteelle taajamassa sekä ottaa huomioon infrastruktuurin taloudellisuusnäkökohdat ja kaupungin vetovoimaisuustekijät ja täten mahdollistaa niiden kehittäminen. Osayleiskaavalla osoitetaan alueet rakentamiselle siten, että tärkeät luonnon-, maisema-, kulttuuri- ja virkistysarvot säilyvät. Kaavalla ratkaistaan maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen ja pyritään kehittämään kevyen liikenteen verkostoa.

Keuruun kaupunkistrategiassa 2018–2022 (kaupunginvaltuusto 9.4.2018) asetetun vision mukaan *Keuruu on vuonna 2022 lapsiperheiden paratiisi*, jonka perustan luovat hyvien työmahdollisuuksien ohella turvallinen ympäristö, hyvin saavutettavissa olevat palvelut, luonto ja harrastusmahdollisuudet.

Strategian yleiskaavoitusta ohjaaviksi tavoitekirjauksiksi voidaan lukea myös ainakin *lämpeneviin talviin ja lisääntyviin sateisiin* varautumisen ja *Keuruulle leimansa antavien vesistöjen puhtauden* vaatimukset.

Kaupungin uusimman strategian 2022–2032 (kaupunginvaltuusto 13.6.2022) visiona on *oppiva yrityskaupunki 2032*. Yleispiirteistä strategiaa tullaan tarkentamaan valtuustokausittain laadittavilla toimialakohtaisilla toimenpideohjelmilla, jotka sisältävät päästrategiasta johdetut alatavoitteet ja niiden mittarit.

Uuden kaupunkistrategian kirjauksista yleiskaavoitukseen kohdentuviksi ylätason tavoitteiksi voidaan lukea vaatimukset arjen turvallisuudesta ja ympäristövastuusta, missä kestävän kehityksen merkitys korostuu. Yleiskaavallista merkitystä on myös Jyväskylän työssäkäyntialueeseen sijoittumismaininnalla ja läntisen Keski-Suomen kaupan keskuksiksi asemoitumisella.

4.2.4 Kaavaprosessin aikana tarkentuneet tavoitteet

Rautatie ja valtatie jakavat voimakkaasti Kirkkosaarelle sijoittunutta kaupallista keskustaa. Yleiskaavan yhdeksi tärkeäksi tavoitteeksi on kaavatyön aikana noussut taajamarakenteen tiivistäminen ja keskustarakenteen eheyttäminen.

Keuruun keskustaajaman sijoittuminen maakunnan itä-länsisuuntaiselle kehittämisakselille on luontainen lähtökohta sille, että kaupunki tavoittelee nykyistä parempia valtakunnallisia poikittaisyhteyksiä niin raide- kuin tieliikenteessäkin. Erityistä painoa kaupunki panee Jyväskylän työssäkäyntiyhteyksille, mutta myös läntisen suunnan infran kehittäminen ja riittävät joukkoliikennepalvelut nähdään ympäristön ja aluetalouden kannalta välttämättöminä. Jyväskylän yleiskaava 2050 (luonnos nähtävänä 17.1.-17.2.2025) parantaa osaltaan Keuruun tärkeänä pitämän maakunnallisen lähijunaliikenteen toteutumismahdollisuuksia, sillä kaavaluonnokseen on merkitty lähijunan seisakevaraus Keski-Suomen keskussairaalan kohdalle.

Osayleiskaavatyön aikana on osoittautunut tarpeelliseksi tukea Keuruun liikenteellistä solmupisteasemaa myös pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien, etenkin kantatien 58, kehittämisellä. Koska pääväylät kulkevat taajaman läpi, on erityisesti jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden lisääminen tarpeellinen kaavallinen tavoite.

Matkakeskus ja siihen liittyvät järjestelyt ovat nousseet työn aikana keskeiseksi tavoitekokonaisuudeksi. Toiminnallistaloudellisten hyötyjen ohella eri liikennemuodot yhdistävällä matkakeskuksella on haluttu tavoitella kestävän kehityksen periaatteiden mukaisia ympäristöllisiä hyötyjä. Tarkasteltava alue on osin valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä, mikä on osaperuste sille, että matkakeskusta

ja sen edellyttämiä toimintoja on selvitetty erillisessä masterplan-hankkeessa. Hankkeen loppuvaiheessa on kuitenkin käynyt ilmi, että uuden matkakeskuksen edellyttämää rautatiealikulua ei ole käytännössä mahdollista toteuttaa.

Keuruun joukkoliikenteen liityntäyhteyksien ja pysäköinnin kehittämistavoite on kirjattu maakunnalliseen liityntäpysäköintistrategiaan. Pysäköinnissä on otettava huomioon myös pyöräilyn tarpeet, sillä yleiskaavan taajamarakenne mahdollistaa pyörä-bussi- ja pyörä-juna-matkaketjujen merkittävän lisäämisen, mitä sähköavusteisten polkupyörien jo alkanut yleistymisen osaltaan edesauttaa.

Asukaskyselyn perusteella metsät ovat keuruulaisille tärkeitä virkistymiskohteita, ja kaavaratkaisuilla on tavoitteena virkistyskäytön edelleen lisääminen. Osayleiskaavassa tähän on pyritty virkistys- ja suojelualueiden ketjuttamisella ja kattavalla vapaa-ajan reitistöllä. Erityisenä tavoitteena on lisäksi ollut matkailullisestikin houkuttelevan laajan retkeilyalueen luominen pääosin metsähallituksen maille kaava-alueen lounais- ja länsiosaan. Toteutuessaan retkeilyalue voisi käsittää myös suunnittelualueen ulkopuolisia alueita esim. Keurusselän saaristosta.

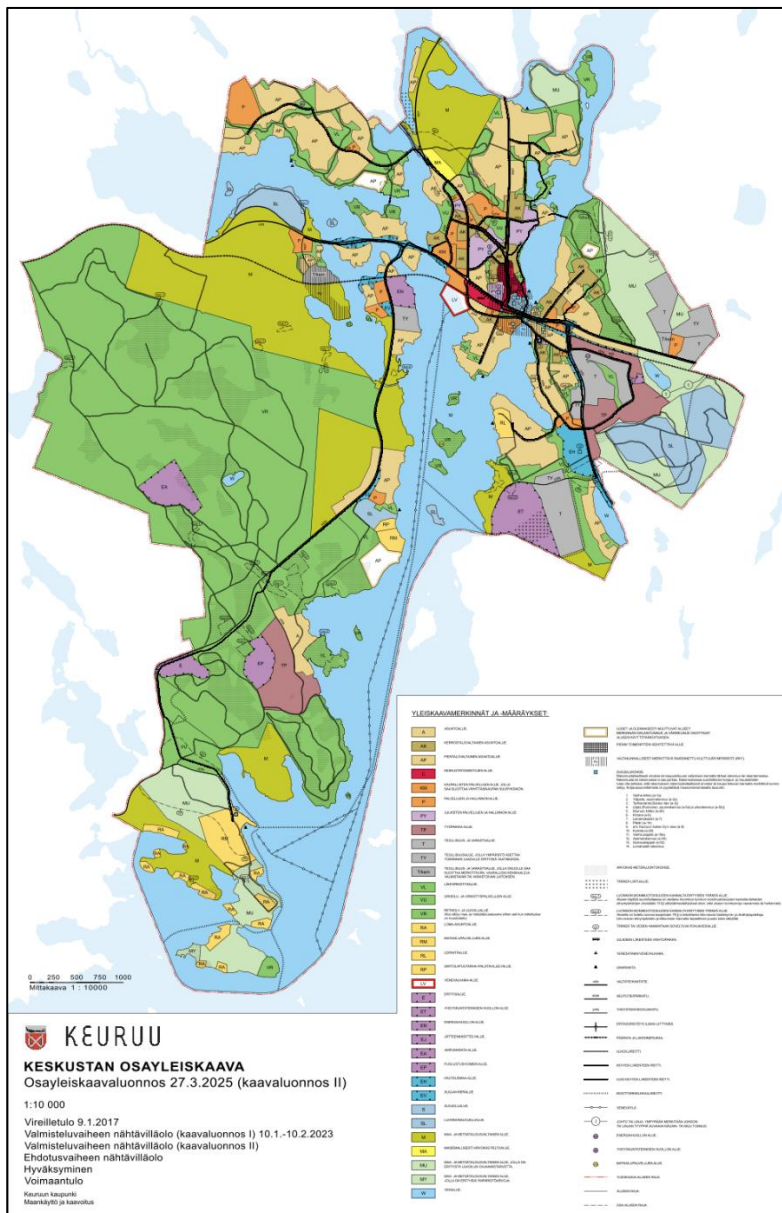
Osayleiskaavalla ei ole tarpeen tavoitella lisää julkisen palvelun alueita. [Myös](#) elinkeinoelämän aluetarpeet ovat suhteellisen vähäiset. Senioriväestön määrän kasvu nostaa tarvetta rakentaa kerrostaloja ydinkeskustaan, mutta yleiskaavalliset tavoitteet asumisessa painottuvat myös uusien omarantaisten pientaloalueiden lisäämiseen.

5 KAAVAN KUVAUS

5.1 Yleistä

Keuruun keskustan osayleiskaavalla luodaan edellytykset keskusta-alueen monipuoliselle asumiselle, työnteolle, palveluille, virkistytymiselle ja liikenteelle taloudellisuusnäkökohdat ja ympäristö- sekä muut vetovoimatekijät huomioon ottaen. Kaavalla sovitetaan yhteen maankäytön ja liikenteen ratkaisut sekä ohjataan yleispiirteisesti alueen tulevaa rakentamista. Keskusta-alueen yksityiskohtaisempi kaavallinen ohjaus tullaan tekemään yleiskaavaa tarkentavilla asemakaavoilla.

Kaavan tavoitevuosi on 2040. Keuruun väkiluvun ennustetaan alenevan tarkastelujaksolla vajaasta 9500 asukkaasta tasolle 7700 asukasta. Myös keskusta-alueen asukasluvun arvioidaan olevan vuonna 2040 hiukan nykyistä (n. 6000 asukasta) alhaisempi, vaikka laskeva väestökehitys koskeekin ensi sijassa kaupungin muita osia. Ennustetusta kehityksestä huolimatta osayleiskaava mahdollistaa kuitenkin myös niin asumiseen, palveluihin kuin työpaikkoihin tarvittavan lisärakentamisen.



Kuva 29. Keskustan osayleiskaavaluonnos 27.3.2025

5.2 Asuminen

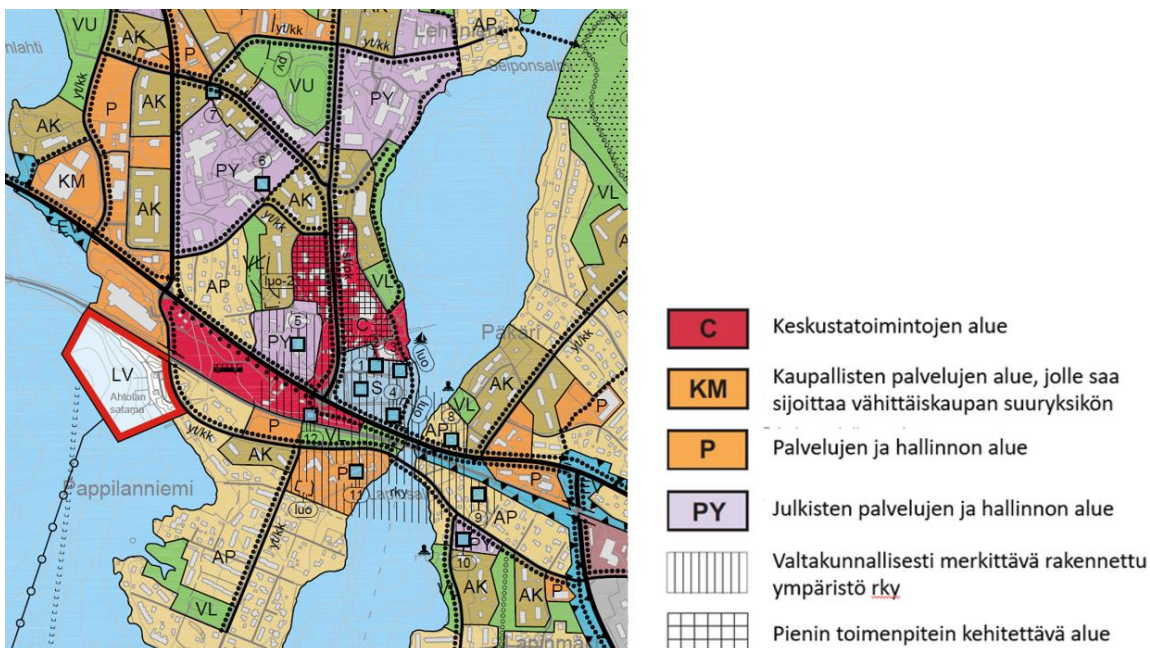
Osayleiskaavan asumiseen liittyvät ratkaisut perustuvat suurimmaksi osaksi nykyisiin asuinalueisiin ja niillä mahdollisesti tapahtuvaan täydennysrakentamiseen. Esimerkiksi kerrostaloalueet AK sijoittuvat jatkossakin keskustan Kirkkosaarelle ja Kivelään. Asemakaavan mukaisen Melonlahden rannan rivitaloalueesta pohjoisin osa on liitetty viereiseen urheilu- ja virkistyspalvelualueeseen (VU) ja eteläosa kerrostalovaltaiseen alueeseen (RK).

Kolhontien varrelle Keurusselän rantavyöhykkeelle on kaavoitettu uudet asuinalueet Haitonsalmen eteläpuolelle Haittoon (AP) ja hotelli Viikinhovin ympäristöön (A) sekä edellisten väliin sijoittuvaan Keurusselänrantaan (AP). Lisäksi Juurikkaniemen entinen sairaala-alue Ketvelniemen keskustan puoleisessa päässä on merkitty kaavassa pientaloalueeksi AP. Pienehkö uusi AP-alue on suunniteltu myös Kivelän asuinalueen koillispuolelle.

5.3 Palvelut ja työpaikat

Palvelu- ja työpaikka-alueiden sijoittuminen on yleiskaavassa pitkälti nykyisen asemakaavan mukainen. Kaavan keskustatoimintojen alueeseen C sisältyy rautatieaseman kiertoliittymän pohjoispuolinen Keuruuntien varren vyöhyke seurakunnan alueita (PY ja S) lukuun ottamatta. Valtatien ja radan välissä C-alue ulottuu länteen Kangasmannilantieen saakka yhdistäen Keuruuntien vanhemman kaupallisen keskustan uudempaan Tervan ympäristön kaupalliseen keskittymään (KM). Kaavamerkinnot C ja KM mahdollistavat vähittäiskaupan suuryksikön toteuttamisen. Keuruuntien varrella sijaitseva C-alueen osa, jota pidetään taajaman ydinkeskustana, on merkitty pienin toimenpitein kehitettäväksi alueeksi. Tällä osoitetaan tarve varmistaa alueella keskustaympäristön hyvä laatu ja houkuttelevuus sekä kaupallinen kilpailukyky.

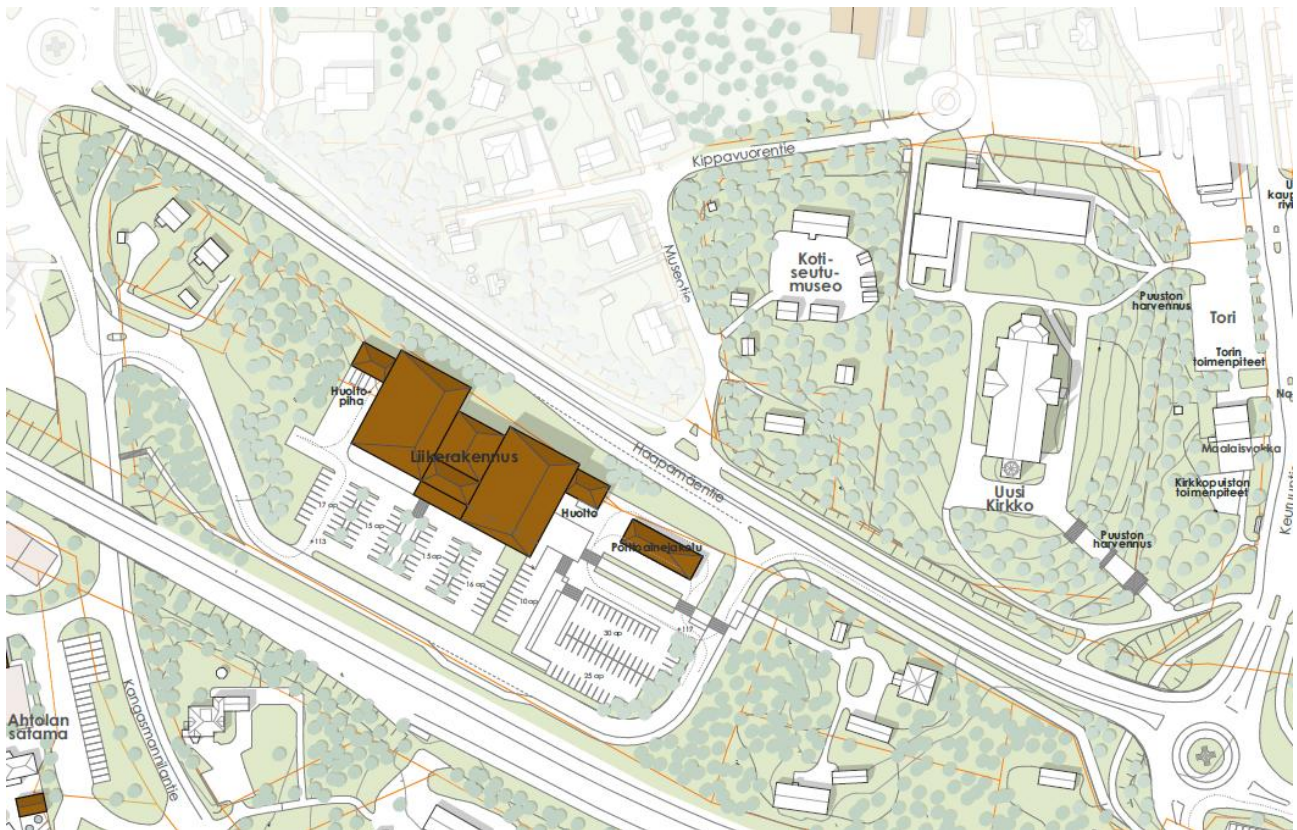
Osayleiskaavan julkisen hallinnon ja palvelujen alueet PY sijoittuvat Kirkkosaarelle kuten nykyisinkin. Myös palvelujen ja hallinnon alueet P noudattavat sijainniltaan likipitään nykytilannetta. Uusia P-merkittyjä alueita kaavassa on aseman läheisyydessä radan eteläpuolella, valtatie ja Kiveläntien liittymän koillispuolella sekä Lapinsalmentien eteläpäässä lähellä Mäntäntien liittymää.



Kuva 30. Osayleiskaavan keskustatoimintojen ja kaupallisten sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueet ydinkeskustassa ja ympäristössä

Yleiskaavoituksen loppuvaiheen aikana laadittiin vanhan Keuruun masterplan-suunnitelma, jossa tutkittiin asemanseudun ja ympäristön kehittämismahdollisuuksia. Keskeisenä lähtökohtana on ollut Keuruun vanhan keskustan kuuluminen valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin. Työssä selvitettiin myös rautatieaseman länsipuoliselle valtatie ja radan väliselle metsäalueelle sijoittuvan uuden matkakakeskuksen toteuttamismahdollisuutta. Matkakakeskusidea typistyi kuitenkin merkittävästi, kun radan alittavaa kevytliikennetunnelia ei nähty taloudellisesti järkeväksi. Masterplan-hankkeessa on lisäksi kaavailtu uusia majoitustiloja alueen eteläosaan vanhan pappilan ja Kamanan yhteyteen sekä pienempiä ”kirkkotupia” vanhan kirkon itäpuolelle. Jatkosuunnittelu vaatisi asemakaavan muutosta kirkkotupien osalta.

Osayleiskaavassa on varauduttu myös uuden lähinnä autoliikennettä palvelevan liikenneaseman toteuttamiseen. Asemalle soveltuvia vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja on varattu esimerkiksi valtatie eteläpuoliselle kiertoliittymien väliselle Mainio-alueelle ja Karjolaan taajaman itäreunalle.



Kuva 31. Alustava luonnos liikekeskuksen sijoittumisesta vt 23:n ja radan välille. Ote luonnoksesta asemanseudun ja ympäristön kehittämiseksi (Sitowise Oy, 2022. Vanhan Keuruun masterplan-hanke)

Keuruun teollisten työpaikkojen keskittymät ovat osayleiskaavassa pääosin nykyistä tilannetta ja asemakaavaa vastaavat. Taajaman länsiosassa näitä ovat valtatiehen 23 tukeutuva Otavan kirjapainokylä (T/kem) ja Varissaari (TY) Kolhontien varrella. Valtatie pohjoispuolinen Karjola (T ja TY), jonka laajentamisen osayleiskaava mahdollistaa, sijoittuu taajaman itäreunalle. Yliahon teollisuus- ja työpaikka-alue (T ja TP) sijaitsee Mäntäntien itäpuolella ja Sysivuoren teollisuusalue (T), jonka laajentamisen yleiskaava sallii, Valkeinen-järven länsipuolella.

Keuruun entinen varuskunta-alue ei ole ollut aiemmin kaavoitettuna. Osa siitä on yleiskaavassa merkitty puolustusvoimien käyttöön (EP), mutta pääosa on varattu työpaikka-alueeksi, jolla myös teollinen toiminta on mahdollista (TP). Alueella on varauduttu lisäksi nykyisen asuinalueen laajentamiseen (A). Varuskunnan ympäristön rannoilta pohjoiseen aina Kiviniemen luonnonsuojelualueelle ulottuvalla laajalla retkeily- ja ulkoilualueella (VR) on huomattavaa matkailullista potentiaalia yhdessä Keurusselän järviolueen kanssa.

Kaavaluonnoksen lähtökohtaisena tavoitteena on, että kaupunki esittää valtiolle ulkoilulain mukaisen retkeilyalueen perustamista valtion maille ja sen laajentamista maanomistajien vapaaehtoisuuteen perustuen laajemmallekin alueelle. Keurusselän retkeilyalueen erityisinä vahvuuksina olisi sen saavutettavuus julkisilla liikennevälineillä (myös junalla) ja alueen sijoittuminen lomittain matkailupalveluiden kanssa.

5.4 Virkistys ja vapaa-aika

Kyselytutkimuksen mukaan keuruulaiset virkistyvät metsässä. Metsien osuutta virkistysalueina on syytä korostaa ketjuttamalla virkistys-/suojelualueita ja reittejä isoimmiksi kokonaisuuksiksi.

Osayleiskaavaratarkaisu painottaa luonnonympäristöjen merkitystä virkistykseen lähteinä ja vapaa-ajan kohteina. Asuinalueiden yhteyteen kaavaan on merkitty lähivirkistysalueita VL, jotka ovat myös kattavan ulkoilureitistön pääasiallisia sijoituspaikkoja. Merkittäviä täydennyksiä vapaa-ajan reitistölle, mutta samalla myös tärkeitä kevyen liikenteen väylästä osia ovat uudet Juurikka- ja Seiponsalmen sillat. Ulkoilureittejä kulkee lähivirkistysalueiden lisäksi kaavan maa- ja metsätalousalueilla, mutta myös Ilovooren ja Kiviniemen luonnonsuojelualueilla (SL). Myös kaavan maa- ja metsätalousvaltaiset alueet (M), joista laajimmat sijoittuvat Kolhontien länsipuolelle, Kivelän alueen itäpuolelle ja Kirkkosaaren luotoisosaan, ovat hyödynnettävissä ulkoiluun ja virkistykseen. Osayleiskaavan urheilu- ja virkistyspalvelualueita VU ovat urheilukenttä ympäristöineen Kirkkosaarella ja Keurusselän liikuntapuisto hotellin ja varuskunta-alueen välissä.

Keurusselän retkeilyalueen toteutuminen tulisi parantamaan myös paikkakuntalaisten virkistykseen ja vapaa-aikaan liittyviä palveluita. Alueen sijoittuminen taajaman välittömään yhteyteen ja mahdollisuus hyödyntää keskusta-alueen ja lähiympäristön jo olemassa olevia reitistöjä ja palveluita lisäävät toisaalta retkeilyalueen houkuttelevuutta ja kysyntää. Keurusselän retkeilyalue on maakuntakaavan Keuruuta koskevan asumisen ja vapaa-ajan asumisen vetovoima-alueen mukainen ja edistää näin tämän maakunnallisen tavoitteen toteutumista.

Suurimman yhtenäisen Peurunniemeltä ja Viikinlahdesta Kolhontien ylitse pohjoisluoteeseen rataa saakka yltävän alueen ohella erillisiä, mutta virkistys- ja ulkoilureittien ja/tai kevytliikenteen väylien yhdistämiä, VR-alueita sijoittuu eri puolille taajamaa. Retkeily- ja ulkoilualueen merkinnän kuvaukseen sisältyy maininta, että aluetta voi käyttää maa- ja metsätalousalueena (M) ennen kuin Keurusselän retkeilyalue on muodostettu.

Vesistöjen merkitystä virkistysympäristöinä varmistavat kaavassa Keurusselän veneväylät ja Ahtolan satama-alue LV, sekä kolme venesatamaa tai -valkamaa ja lukuisat uimarannat. Keurusselälle sijoittuu myös kattavan moottorikelkkareitistön keskeinen satamasta etelään Mäntän suuntaan johtava osa. Kelkkareitit jatkuvat keskustan ulkopuolella pohjoiseen kaavan itäreunassa Roominkorven rautatieylikäytävän kohdalta ja kaavan lounaisosassa entisen varuskunnan kohdalta.

5.5 Luonnon- ja kulttuuriympäristöt

5.5.1 Luonnonympäristö

Osayleiskaavan luontoselvityksessä määritellyt arvokkaat metsäluontokohteet on esitetty kaavakartalla rasterointia käyttäen. Kyseisiä metsäalueita on runsaimmin entisen varuskunnan ja Pöyhölän seudulla, Kiviniemessä, Ilovuoressa ja Kivelässä. Selvityksessä todetut lakisääteisesti suojeltavat liito-oravan elinympäristöt ja metsälain 10 §:n mukaiset kohteet on osoitettu kartalla omilla luo-merkinnöillään. Liito-oravien elinympäristöjen rajauksia on kaava-alueen eri puolilla kaikkiaan runsaat kymmenen kappaletta. Määrältään samaa luokkaa olevat metsälakikohteet sijoittuvat kaikki varuskunnan ja Pöyhölän alueille ja niiden pohjoispuolelle.

Kaava-alueen metsälinnuille tärkeäksi todettujen alueiden sijainti entisen varuskunnan ja Pöyhölän seudulla on likipitään vastaava kuin edellä mainituilla arvokkailla metsäluontokohteilla, eikä niitä ole tämän vuoksi ollut aihetta osoittaa kaavakartalla omilla merkinnöillään.

Keuruselkä on luontoselvityksen mukainen tärkeä lintualue. Järven lintualueita ei ole kuitenkaan Kaivoslahtea lukuun ottamatta osoitettu kaavakartalla, jottei sen luettavuus kärsisi. Jaakonsuon jätevedenpuhdistamon käytöstä poistetut laskeutusaltaat muodostavat vesi- ja rantalinnustolle tärkeän pesintä- ja levähdysalueen. Kaivoslahden ja Jaakonsuon altaiden kaavamerkintänä on tärkeä lintualue.

Osayleiskaavaan sisältyvien luonnonsuojelualueiden Kiviniemi, Kiviniemi II ja Ilovuori-Mäntymäki kaavamerkintä on luonnonsuojelualue (SL). Sama merkintä on myös kapealla suojellulla kaistaleella Ketveleen harjukangasta, jonka kautta kulkee seututietasoinen Ähtärintie (mt 621)

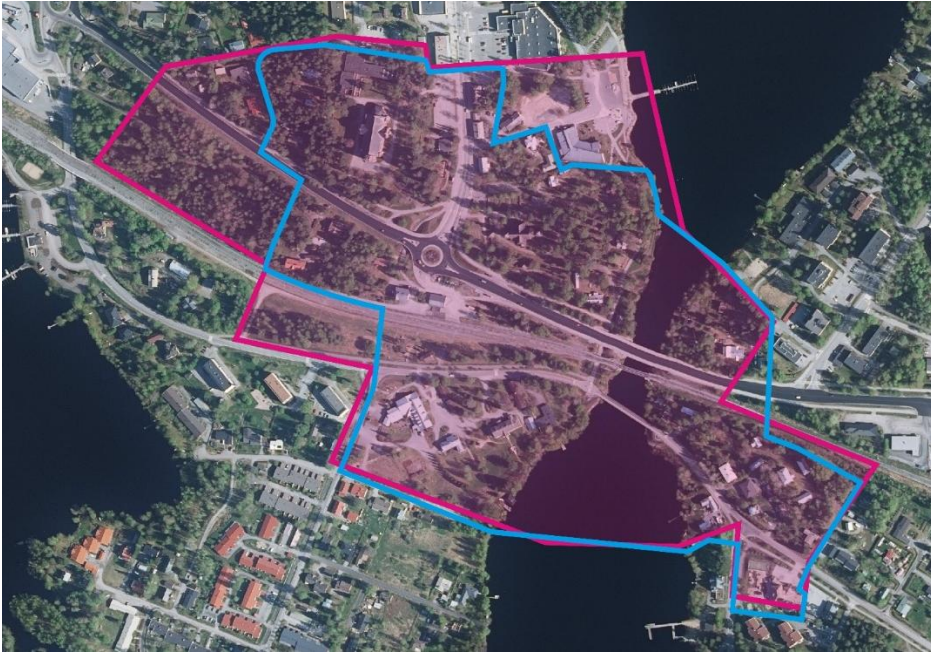
Luontoselvityksessä arvokkaiksi tunnistetut kolme monimuotoista niittyä on osoitettu kaavassa luo-merkinnöin. Niin sanottu Santun niitty ja Punnosen niitty sijaitsevat vanhan kirkon itäpuolella lähellä Tarhian rantaa ja kolmas niitty Kamanan lounais-/eteläpuolella.

5.5.2 Kulttuuriympäristö

Ympäristöministeriön muistion VN/7642/2020-YM-1 mukaan ”Yleis- ja asemakaavoituksessa aluerajauksia on usein tarpeen täsmentää suunnittelutarkkuuden kasvaessa. Oleelliset muutokset tulee perustella ja käsitellä viranomaisneuvottelussa tai olemalla muutoin yhteydessä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen sekä Museovirastoon tai alueelliseen vastuumuseoon.” Osayleiskaavaprosessi siihen sisältyvine neuvotteluineen vastaa em. muistiossa mainittua yhteydenpitotarvetta Keski-Suomen ELY-keskukseen ja Keski-Suomen museoon.

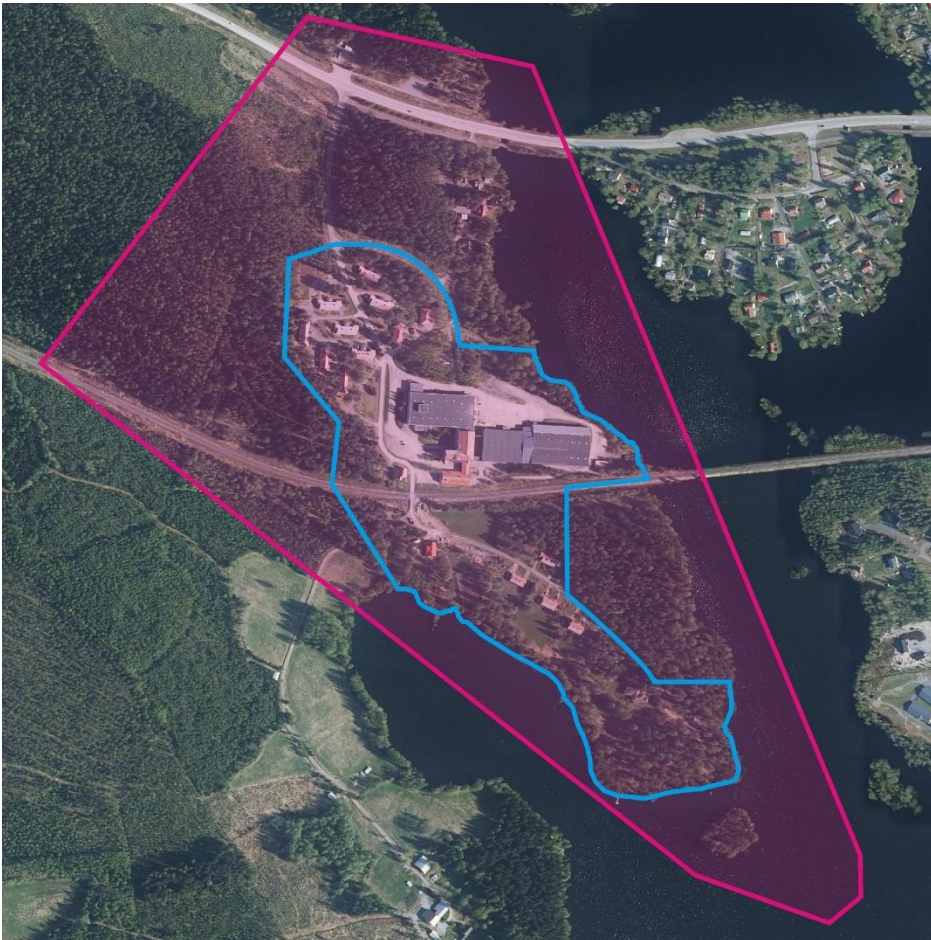
Kaavaluonnosta laadittaessa on arvioitu, että RKY-rajauksia on osayleiskaavan yhteydessä syytä tarkistaa. Tarkistaminen on tarpeen, koska rajaukset on Museoviraston tekemässä inventoinnissa määritelty yleispiirteisesti siten, että RKY-alueissa on mukana myös pitkälti luonnontilaisia tai viljeltyjä rakentamattomia alueita. Keuruun uudet aluerajaukset on tehty siten, että RKY-alueisiin sisällytetään pelkästään varsinaiset rakennetut kulttuuriympäristökokonaisuudet ilman niiden ulkopuolisia rakentamattomia alueita. RKY-alueet on esitetty luonnoksessa rasteroituna ilman tarkkaa viivarajausta.

Vanhan keskustan RKY-alueesta on jätetty pois rautatieaseman itäpuolinen rakentamaton metsäalue ja lounaispuolinen rakentamaton alue. Koska vanhan kirkon koillispuolella sijaitseva Kuvanäyttämö on jo purettu, on RKY-aluetta myös tällä kohtaa supistettu.



Kuva 32. Vanhan Keuruun RKY-alue. Osayleiskaavan rajausta sinisellä.

Myös Museoviraston inventoinnin mukaiseen Otavan kirjapainokylän RKY-alue-rajaukseen on sisällytetty runsaasti maa- ja metsätaloustaloudessa olevia alueita. Osayleiskaavassa uudelleen rajattu Otavan RKY-alue on esitetty vain varsinaista rakennettua ympäristöä koskevana.



Kuva 33. Otavan RKY-alue. Osayleiskaavan rajausta sinisellä.

Maakunnallisesti arvokkaista rakennuksista on kaavakartalla osoitettu vain hotelli Keurusselän vanha lomahotelli ja entinen kunnantoimisto Kuntala (ns. Lapin talo) eli kohteet, joiden suojeleminen on paikalliset resurssit huomioon ottaen mahdollista. Hotellialueen uudempien osien, lämpövoimalan ja päiväkodin alueiden kaavamerkinnot ovat niiden käyttötarkoitusta vastaavat eli matkailupalvelujen alue (RM), energiahuollon alue (EN) sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY). Entiselle varuskunta-alueelle on sijoittunut useita yrityksiä, jotka toiminnallaan vastaavat parhaiten rakennetun ympäristön säilymisestä. Osa kiinteistöistä on kuitenkin vajaakäytössä tai käyttämättömänä. Aiemmin kaavoittamattomasta varuskunta-alueesta osa on varattu puolustusvoimien alueeksi (EP) lopun jakaantuessa työpaikka-alueeksi (TP) ja asuinalueeksi (A).

Juurikkaniemen sairaalan rakennuksille ei ole löydetty soveltuvaa uutta käyttötarkoitusta eikä käyttäjää ja/tai ylläpitäjää. Osayleiskaavassa alue on osoitettu pientalorakentamiseen (AP), mihin se sijaintinsa ja luonteensa puolesta soveltuu hyvin.

Sairaalan omistava Keski-Suomen hyvinvointialue on teettänyt sairaalarakennuksesta asbestikartoituksen ja haitta-ainetutkimuksen sekä rakennusteknisen kuntotutkimuksen, joiden sisältöä on selvitetty tarkemmin selostuksen kohdassa 3.3.2. Arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Selvityksissä rakennuksessa on havaittu sekä asbestia että PAH-yhdisteitä. Kiinteistö on myös vaikeasti uudiskäyttöön muunnettavissa ja siinä on runsaasti kosteusteknisiä puutteita ja laaja-alaisia mikrobivaurioita. Selvitysten laatija WSP Finland Oy toteaa, ettei rakennuksen kunnostaminen uusiokäyttöön ole taloudellisesti järkevää, sillä korjauskustannukset nousisivat hyvin todennäköisesti uudisrakentamista korkeammiksi, ja suosittelee sairaalarakennuksen purkamista.

Rakennuskulttuuriselvityksessä on esitetty yleiskaavaan merkittäväksi yli 60 asemakaavoissa suojeltua kohdetta ja 15 muuta paikallisesti merkittävää kohdetta tai aluetta. Keuruun keskustan osayleiskaava on kuitenkin niin yleispiirteinen, että siinä on päädytty suojelumerkintään vain 14 kohteen osalta ja jätetty muiden kohteiden kaavallinen suojeleminen asemakaavatasolla ratkaistavaksi. Yleiskaavan varovainen suojelumerkintälinjaus perustuu lisäksi rakennusten puuttuviin käyttötarpeisiin ja –mahdollisuuksiin sekä kiinteistönomistajien ja väestöltään supistuvan kaupungin niukkoihin ylläpitoresursseihin. Linjaus on myös Suomen rakennustaiteen museon kannan mukainen, sillä sen julkaisun Rakennusperintö suojelun kohteena (Aura Kivilaakso, 2019) mukaan yleiskaavoituksessa ei tule paneutua kohteiden yksityiskohtaiseen suojelemiseen, vaan päättää niistä tavoitteista, mitä yksityis-kohtaisten kaavojen laatimiselle asetetaan.

5.6 Liikenne

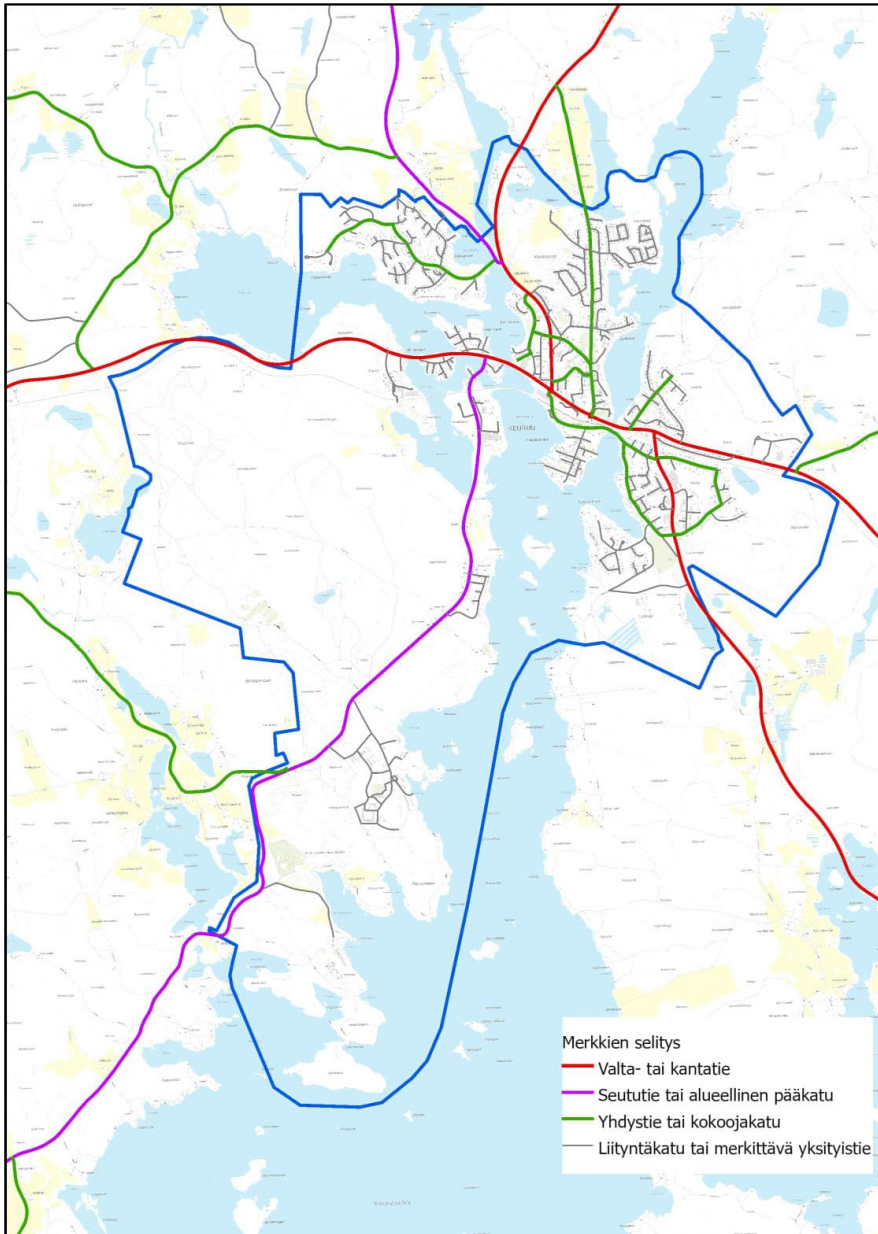
Osayleiskaavan liikenteellisiä ratkaisuja on tarkasteltu tarkemmin kaavan liitteenä olevassa liikenneselvityksessä (Liikennesuunnittelu PK Oy, 2019).

5.6.1 Autoliikenne

Keuruun rakennetun keskustan sijainti eri puolilla taajamaa jakavia pääväyliä aiheuttaa ristiriitoja paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen välille. Tästä huolimatta mm. 1980- ja 1990 –luvuilla esillä olleita ohitustieratkaisuja ei enää ympäristö- ja taloussyistä pidetä mahdollisina. Kun Keuruun keskustan osayleiskaavaan ei sisälly erityisiä aluerakenteellisia muutoksia, ja kun myös kaavan muu sisältö on pitkälti nykytilannetta toteuttava, säilyykin alueen liikenneverkko kaavassa likipitäen nykyisellään. Tie- ja katuverkon toiminnallinen jäsentely on esitetty kuvassa 34.

Kaupungin keskusta-alueen kautta kulkevat ja ydinkeskustaa sivuavat valtatie 23 ja kantatie 58 pysyvät jatkossakin liikenneverkon tärkeimpinä pääväylinä. Toiminnalliselta luokaltaan seuraavan tason väyliä ovat seututiet 348 (Kolhontie) ja 621 (Myllymäentie). Ydinkeskustan kautta kulkeva Keuruuntie on luokiteltavissa alueelliseksi pääkaduksi.

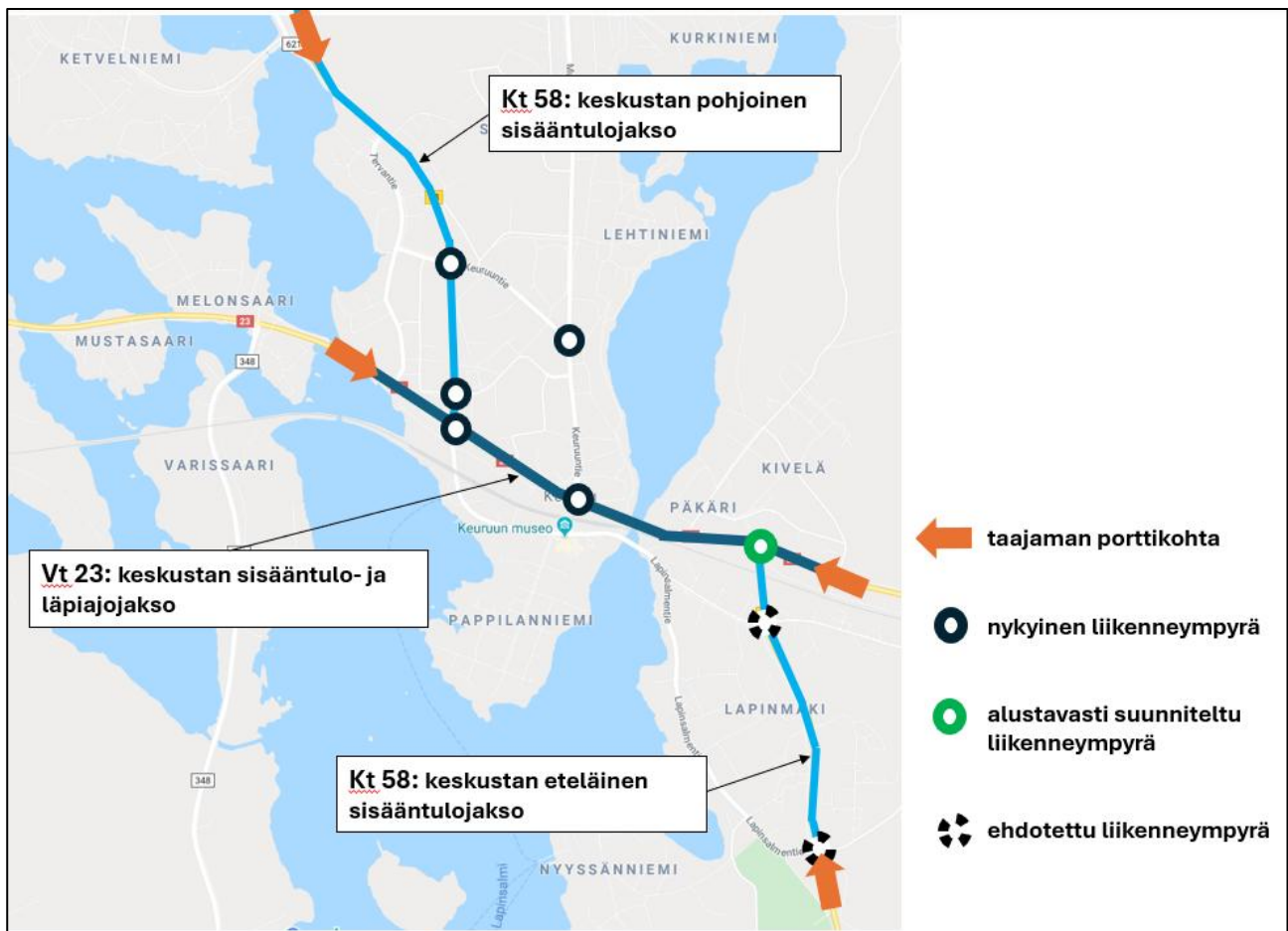
Keskustan Kirkkosaarella sijaitsevia kokoojakatuja ovat Kangasmannilantie, Tervantie, Niilontie, Koulutie, Multiantie, Lapinsalmentie ja Seiponniementie. Ketvelniemessä Runkotie ja Latvatie ovat tyypillisiä asuinalueen kokoojaväyliä. Taajaman itäosassa kokoojaluokkaan kuuluvat kerrostalovaltaisen Kivelän alueen Kiveläntie, Lapinmäen Lapinsalmentie ja Ronkavuorentie sekä Nyyssänniementie. Yliahon teollisuusalueen kadut Mäntymäentie ja Yliahontie ovat samaten kokoojatasoa.



Kuva 34. Tie- ja katuverkon toiminnallinen jäsentely

5.6.1.1 Pääteiden keskeiset liittymät

Valtatien 23 ja kantatien 58 keskeisiä sisääntulo- ja läpiajojaksoja on tarvetta kehittää ilmeeltään selvemmin taajaman ulkopuolisista maaseutumaisista ympäristöistä erottuviksi. Huomion tulee tällöin kohdistua taajaman porttikohtiin, jotta ajonopeudet ja muu liikennekäyttäytyminen ymmärretään muuttaa olosuhteisiin soveltuviksi. Keuruulla jo olevat (ja mahdollisesti toteutettavat uudet) kiertoliittymät toimisivat turvallisen liikenneympäristön luontevana osana. Oheisessa kuvassa on esitetty ehdotus Keuruun keskustan kautta kulkevien pääväylien keskeisiksi liittymiksi. Liikenneympyröiden varaan rakentuva järjestelmä on esitetty jo aiemmin Tervan alueen liikenneselvityksessä (Ramboll Finland Oy, 2012).

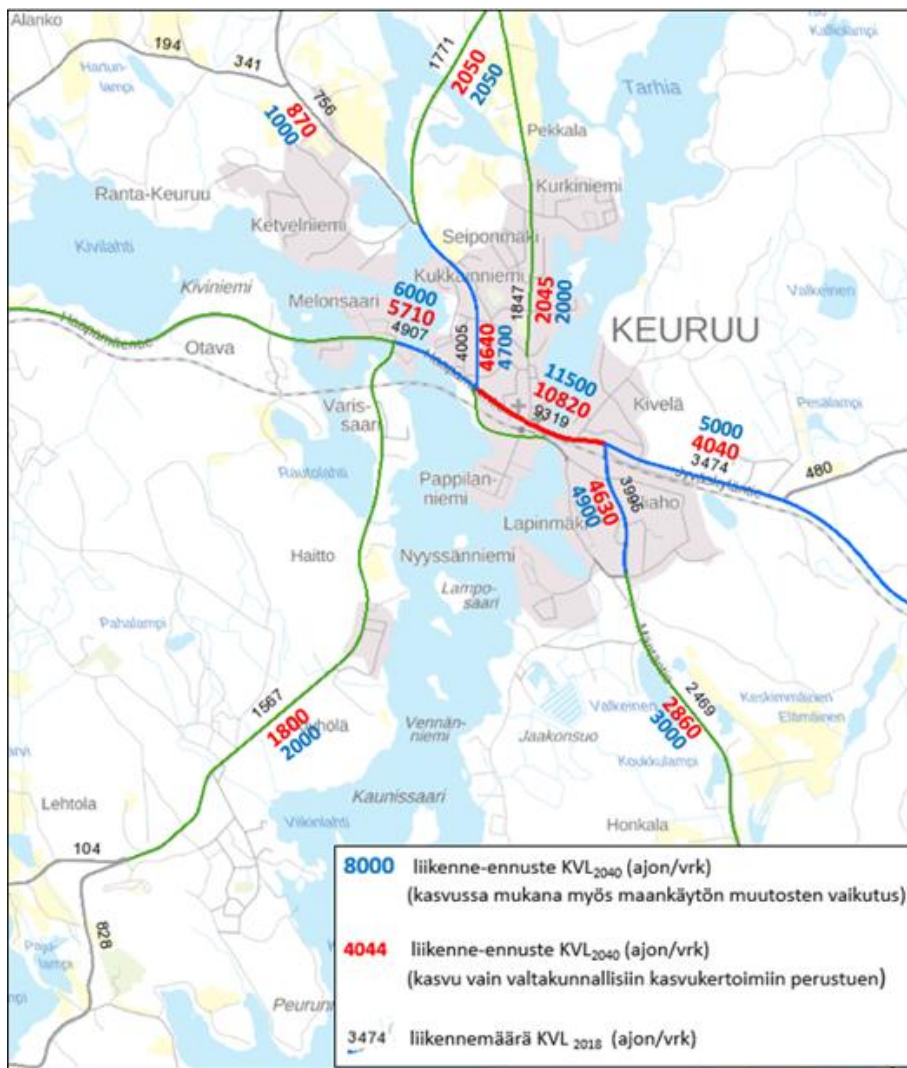


Kuva 35. Taajaman kehitettävät porttikohtat ja keskeiset liittymät

5.6.1.2 Liikenne-ennuste vuodelle 2040

Keskeisimpien väylien liikenne-ennuste on laadittu kasvattamalla ensiksi vuoden 2018 liikennemääriä valtakunnallisilla liikenteen kasvukertoimilla. Keskimääräinen vuorokausiliikenne KVL lisääntyisi tällöin runsaassa 20 vuodessa alueen valta- ja kantatiellä noin 16 %, seututeillä 15 % ja yhdysteillä noin 11 %. Kaavan maankäyttömuutosten vaikutukset matkojen määriin on selvitetty julkaisun *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa* (Suomen ympäristö 27/2008) avulla ja nämä matkatuotosten muutokset on sijoitettu alueen pääliikenneverkolle käyttäen hyväksi syksyn 2019 liittymälaskentatietoja.

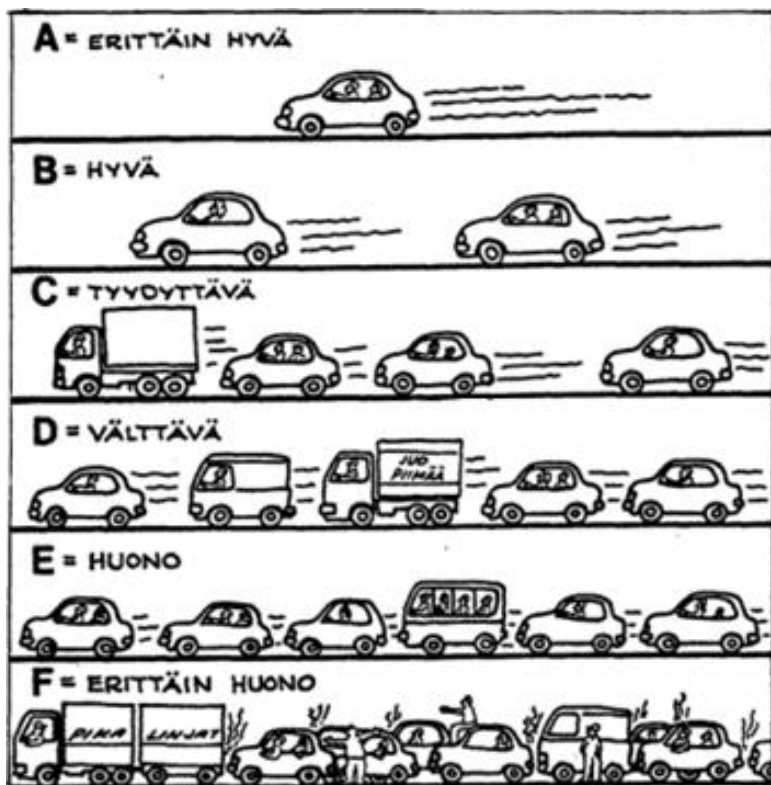
Liikenne-ennuste vuodelle 2040 on saatu yhdistämällä valtakunnallisia kasvukertoimia käyttäen saadut ennustetiedot ja maankäytön muutoksista aiheutuva liikenteen kasvu keskenään. Merkittävimmät maankäytön muutokset painottuvat muutamalle alueelle: Keuruuntien ja Multiantien ympärille rakentuneen nykyisen ydinkeskustan tuottaman liikenteen on arvioitu vähenevän hiukan vuoteen 2040 mennessä väestön ikääntymisen ja kaupallisten toimintojen vähenemisen johdosta. Taajaman itäreunalla sijaitsevan Karjolan alueen maankäytön lisääntymisen ja rautatieaseman länsipuolisen alueen uusien toimintojen on vastaavasti arvioitu kasvattavan taajamaliikennettä. Liikenne-ennuste vuodelle 2040 on esitetty oheisessa kuvassa 36.



Kuva 36. Keuruun keskustan pääväylien liikenne-ennuste vuodelle 2040

5.6.1.3 Liittymien toimivuus v. 2040

Tärkeimpien liittymien perjantai-iltapäivän huipputuntiliikenne (mitoitusliikenne) on määritetty osana liikenne-ennusteprosessia. Liittymien toimivuutta arvioitiin käyttäen julkaisua Tasoliittymät (Tiehallinto TIEH 2100001-01, v. 2001) ja tanskalaista Dankap-ohjelmaa (versio 3.0.1.31). Toimivuutta kuvataan tavallisesti sen kuormitusasteella, joka kertoo kuinka paljon kuormitetuimman tulosuunnan välityskyvystä (kapasiteetista) on käytössä. Liittymä tukkiutuu ainakin ajoittain, kun kuormitusaste on 1,0. Toimivuutta voidaan kuvata myös autoilijan kokemalla viivytyksellä tai syntyvien jonojen pituudella. Yleisesti käytetään myös kuusiportaista palvelutasoluokittelua, missä paras taso on A ja heikoin F (katso oheinen kuva 37).



Kuva 37. Ajoneuvoliikenteen palvelutasoluokat (Tielaitos v. 1991)

Tarkastellut liittymät toimivat vuonna 2040 vielä hyvin tai vähintään tyydyttävästi lukuun ottamatta lähinnä eräitä valtatie 23 liittymiä. Ongelmallisimmaksi muodostuu Mäntäntien (vt 23/kt 58) T-liittymä, joka tukkiutuisi jo tätä aikaisemmin (kuormitusaste olisi 1,16 ja palvelutaso F vuonna 2040). ELY-keskuksen alustavat kiertoliittymäsuunnitelmat ratkaisisivat kuitenkin toteutuessaan toimivuusongelmat.

Kantatien 58 pohjoinen suunta liittyy valtatiehen Rauhalan kiertoliittymässä, jonka kuormitusaste on 0,59, mikäli lähelle radan ja vt:n väliin suunnitellulla liikekeskus Mainiolla on liittymät sekä valtatielle että Kangasmannilantielle. Yhden liittymän vaihtoehdossa (liittymä vain Kangasmannilantielle) kuormitusaste on 0,69 eli edelleen tyydyttävä. Megamarketin liittymä Kangasmannilantielle toimisi vuonna 2040 vielä niukasti tyydyttävästi (käyttöaste 0,70), mikäli liikekeskus Mainiolla on liittymä myös valtatielle 23. Pelkästään Kangasmannilantien liittymää käytettäessä liikekeskuksen liikenne lisäisi Megamarketin liittymän vilkkautta siten, että kuormitusaste olisi 0,90.

Rautatieaseman kiertoliittymän toimivuus on samaa luokkaa kuin Rauhalan, kuormitusaste on 0,73. Kummankaan liittymän kapasiteetti ei vielä ylitä herkkyystarkastelutilanteessa, jossa kaikkia liikennevirtoja on kasvatettu 20 %:lla ennustetuista liikennemääristä.

Tervantien valtatieliittymän vuoden 2040 kuormitusaste on 0,88 ja palvelutaso huono. Ruuhkaisinta tilannetta voisi helpottaa Tervan alueelta poistuvien lisäkaistalla, ellei vaihtoehtoisten poistumisreittien (Tehtaantie ja Niilontie) käyttömahdollisuutta pidetä riittävänä.

Keuruun osayleiskaavaluonnoksen merkittävä maankäytön lisääntyminen toisaalta Karjolan ja toisaalta radan ja valtatie välisellä mahdollisen liikekeskuksen alueella selittävät valtaosan päätieliittymien ennakoituista toimivuusongelmista. Matkoja synnyttävien toimintojen, kuten teollisuuden ja kaupan, kasvu voi kuitenkin jäädä huomattavasti yleiskaavan varauksia pienemmäksi, jolloin liittymienkin liikennemäärät jäävät ennustettua vähäisemmiksi.

Keuruun vanhan keskustan masterplan-hankkeessa on tarkasteltu myös liikekeskus Mainion lähitieverkon liittymien toimivuutta vuoden 2030 tilanteessa. Sitowise Oy:n käyttämän PTV Vissim 21 –mikrosimulointi-

ohjelman tulosten mukaan kaikki liittymät toimisivat tuolloin erittäin hyvin, kun käytettynä kriteerinä on jonoutumisesta aiheutuva keskimääräinen odotusaika liittymässä.

5.6.2 Joukkoliikenne

Masterplan-hankkeessa selvitettiin uuden matkakeskuksen sijoittumista liikekeskus Mainion yhteyteen. Matkakeskuskokonaisuuteen kiinteästi liittyneestä rautatiealikulusta jouduttiin hankkeessa kustannussyistä luopumaan, mistä johtuen kompaktia juna- ja linja-autoliikenteen palvelut yhdistävää keskustakaan ei enää pidetty mahdollisena. Joukkoliikennepalveluiden kehittämistä jatkettiin kuitenkin hankkeen päätyttyä, koska rautatieaseman ahdas ympäristö ja alueen rakennussuojelu eivät mahdollista toimivia linja-autoliikenteen ja liityntäpysäköinnin järjestelyjä. Suunnittelun tarpeeseen vaikutti myös, että aiempi linja-autoasema myytiin yleiskaavoituksen loppuvaiheessa yksityiselle taholle.

Suunnittelun tuloksena päädyttiin hajautettuun ratkaisuun, missä rautatieasema jatkaa nykyisellä paikalla ja uusi linja-autoasema osoitetaan läheiselle Mainio-tontille aiotun liikekeskuksen yhteyteen.

Rautatieasema ja linja-autoasema muodostavat pysäköintialueineen yhdessä toimivan julkisen liikenteen vaihtopaikan, sillä niiden välimatka on vain noin 200 metriä. Ratkaisu on kustannustehokas, koska erillistä uutta asemarakennusta ei tarvita, sillä liikekeskus voi tuottaa linja-automatkustajien palvelut.

Raideliikenteen osalta kustannuksia aiheuttaa vain asemalaiturin jatkaminen vajaat 100 metriä länteen päin.

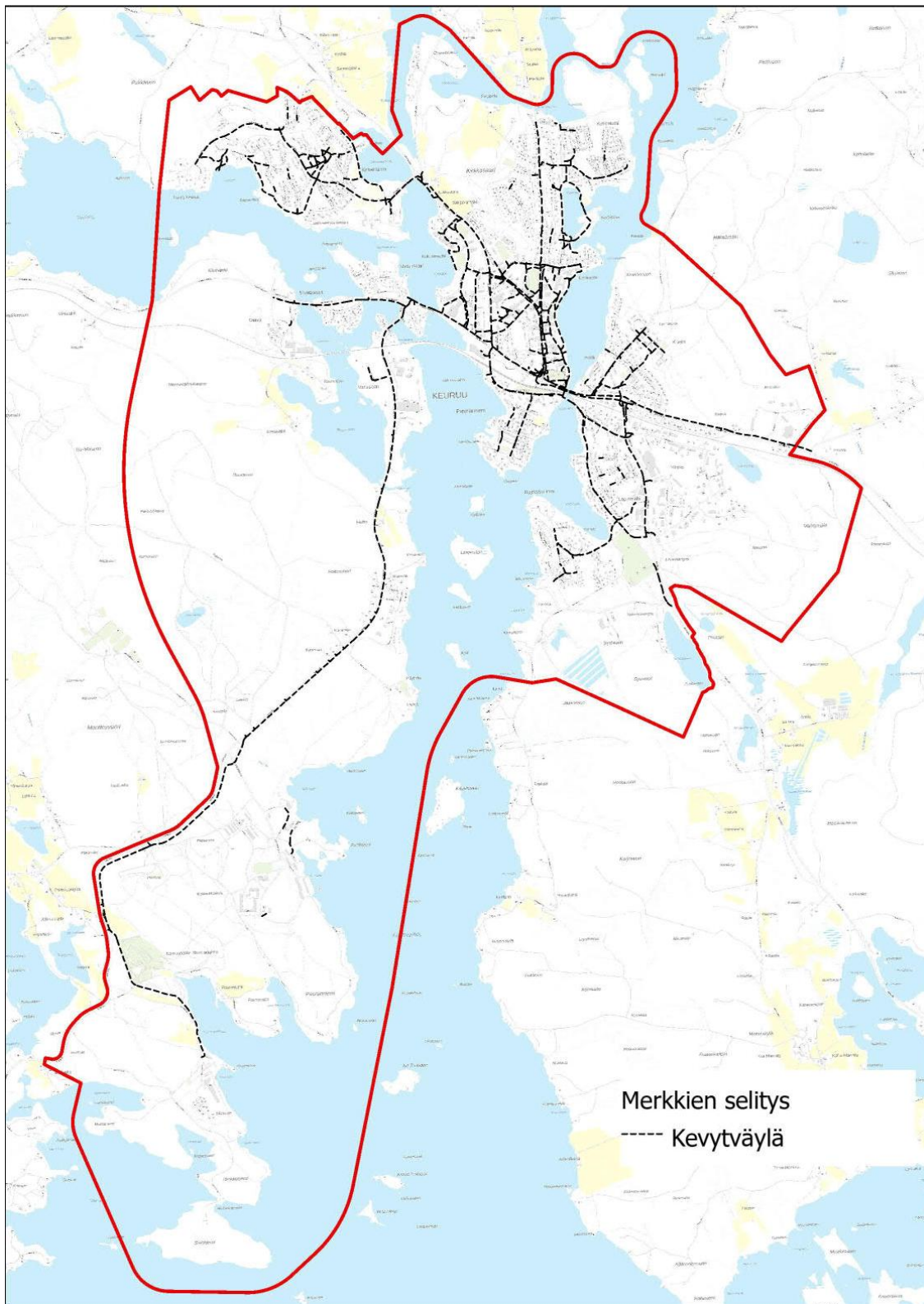
Rautatieasemalla säilyvät nykyiset paikat ja Mainio-alueen uudet pysäköintipaikat tulevat yhdessä täyttämään hyvin Keski-Suomen liityntäpysäköintistrategian mukaiset vaatimukset Keuruulle tarvittavista seudullisesti merkittävistä järjestelyistä. Taajaman muut autojen ja pyörien liityntäpysäköintiin käytetyt alueet sijoittuvat valtatie 23 ja kantatie 58 itäisen liittymän yhteyteen ja ainakin vielä toistaiseksi entisen linja-autoaseman yhteyteen, mutta näitä ei kuitenkaan osoiteta kaavaluonnoksessa.

5.6.3 Jalankulku ja pyöräily

Kaavassa esitetään vain vähän uusia kevyen liikenteen väyliä, sillä jalankulkijoita ja pyöräilijöitä palveleva liikenneverkko on jo vanhastaan kohtuullisen kattava. Koska pääväylät vt 23 ja kt 58 sekä rautatie säilyvät jatkossakin taajamarakenteen läpi kulkevinä, painottuvat ratkaisuisa väylien estevaikutuksen vähentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.

Jalankulun ja pyöräilyn olennaisin yhteyspuute on, että ydinkeskustan ja radan eteläpuolisen alueen välillä ei ole lyhyttä ja turvallista reittiä. Koska linnuntieyhteys on pituudeltaan vain murto-osa nykyisistä Kangasmanlantien ja Lapinsalmen rata-alikulkujen kautta kulkevista reiteistä, olisi kaavasunnittelun aikana esillä olleella uudella radan ylitys- tai alitusratkaisulla kahdenlaisia myönteisiä vaikutuksia. Toisaalta se parantaisi merkittävästi liikenneturvallisuutta ja toisaalta lisäisi jalankulun ja pyöräilyn suosiota. Keuruun Vanhan Keskustan masterplan-hankkeen yhteydessä kävi kuitenkin selville, että Väylävirasto ei pidä nykyaikaisin turvalaitteinkaan varustettua radan tasoylytystä mahdollisena. Kun alikulkuratkaisu on huomattavan kallis ja todettiin lisäksi huonosti vanhan aseman kulttuuriympäristöön soveltuvaksi, jätettiin uusi radan etelä- ja pohjoispuolet yhdistävä kevytliikenneyhteys pois osayleiskaavasta.

Tervan alueen ja Megamarketin välille tarvittaisiin asemakaavan mukainen kevytliikenteen alikulku. Luvattomien tienylitysten estämiseksi vuonna 2024 rakennettu esteita parantaa liikenneturvallisuutta, mutta Rauhalan kiertoliittymän alikulkujen kautta kulkeva kävely- ja pyöräily-yhteys on linnuntie-etäisyyteen nähden huomattavan pitkä. Kivelän alueen ja valtatie eteläpuolisen palvelujen ja hallinnon alueen (mm. nykyisen ABC-liikenneaseman) välille ei korkeusasemista ja tilanahtaudesta johtuen ole voitu osoittaa valtatie alitusta. Merkittävimpinä uutena jalankulku- ja pyöräily-yhteytenä kaavaan sisältyy valtatie, radan ja Kangasmanlantien väliseltä keskustatoimintojen laajentumisalueelta (liikekeskus Mainio) rautatieaseman alikululle (ja edelleen Keuruuntien varren keskusta-alueelle) johtava kevytväylä.



Kuva 38. Jalankulun ja pyöräilyn liikenneverkko

Vesistöt aiheuttavat liikkumiselle esteitä, jotka koskevat voimakkaimmin kävelijöitä ja pyöräilijöitä. Yleiskaavaan sisältyvät uudet kevyen liikenteen sillat Seiponsalmen ja Juurikkasalmen ylitse lyhentäisivät osaa työ-, koulu- ja asiointimatkoista ja täydentäisivät merkittävästi taajaman vapaa-ajan reitistöä.

5.7 Yhdyskuntatekninen huolto

Keuruun vesihuollon toiminta-alueet kattavat osayleiskaava-alueen lähes kokonaisuudessaan, eikä kaavan mahdollistaman uuden maankäytön ottaminen vesihuollon piiriin tuota teknisesti tai taloudellisesti erityisiä ongelmia. Keuruun Energian tuottama kaukolämpö on luonteva ja helposti käyttöön otettava energiamuoto nykyisen taajamarakenteen sisällä tapahtuvassa täydennys- ja uudisrakentamisessa.

Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan Keuruun keskusta-alueella, joka kuuluu geoenergiapotentiaaliltaan luokkaan kiitettävä, tulisi selvittää geoenergian käyttömahdollisuudet suunniteltaessa uusia asuin-, kauppa-, teollisuus- tai työpaikka-alueita. Osayleiskaavan uudet asuinalueet Haitossa, Keurusselänrannassa ja Viikinlahdella ovat helposti Kolhontien varren kaukolämpölinjaan liitettävissä, joten niitä koskevia geoenergiaselvityksiä ei ole tarpeellista tehdä. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa kuitenkin geoenergian lisääntyvän hyödyntämisen Keuruun keskustassa, mutta käyttömahdollisuuksien selvittäminen jää yksityiskohtaisemman kaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä tehtäväksi.

5.8 Maa- ja metsätalous

Osayleiskaavan laajimmat maa- ja metsätalousalueet (M) sijaitsevat Kolhontien läheisyydessä kaava-alueen eteläpäässä ja Rautolahden eteläpuolella sekä länsireunalla. Muita laajoja M-alueita on Kivelän itäpuolella ja Kirkkosaaren luoteispäässä, minne sijoittuu myös kantatiehen 58 rajoittuva maisemallisesti arvokas peltoalue kaavamerkinnältään MA.

5.9 Erityisalueet

Osayleiskaavan erityisalueista keskeisimmät ovat Varissaaren kaukolämpövoimala (EN), Sysivuoren jätevedenpuhdistamo (ET) ja aiemmin mainittu puolustusvoimien alue (EP) Viikinlahdella.

5.10 Ympäristöhäiriöt

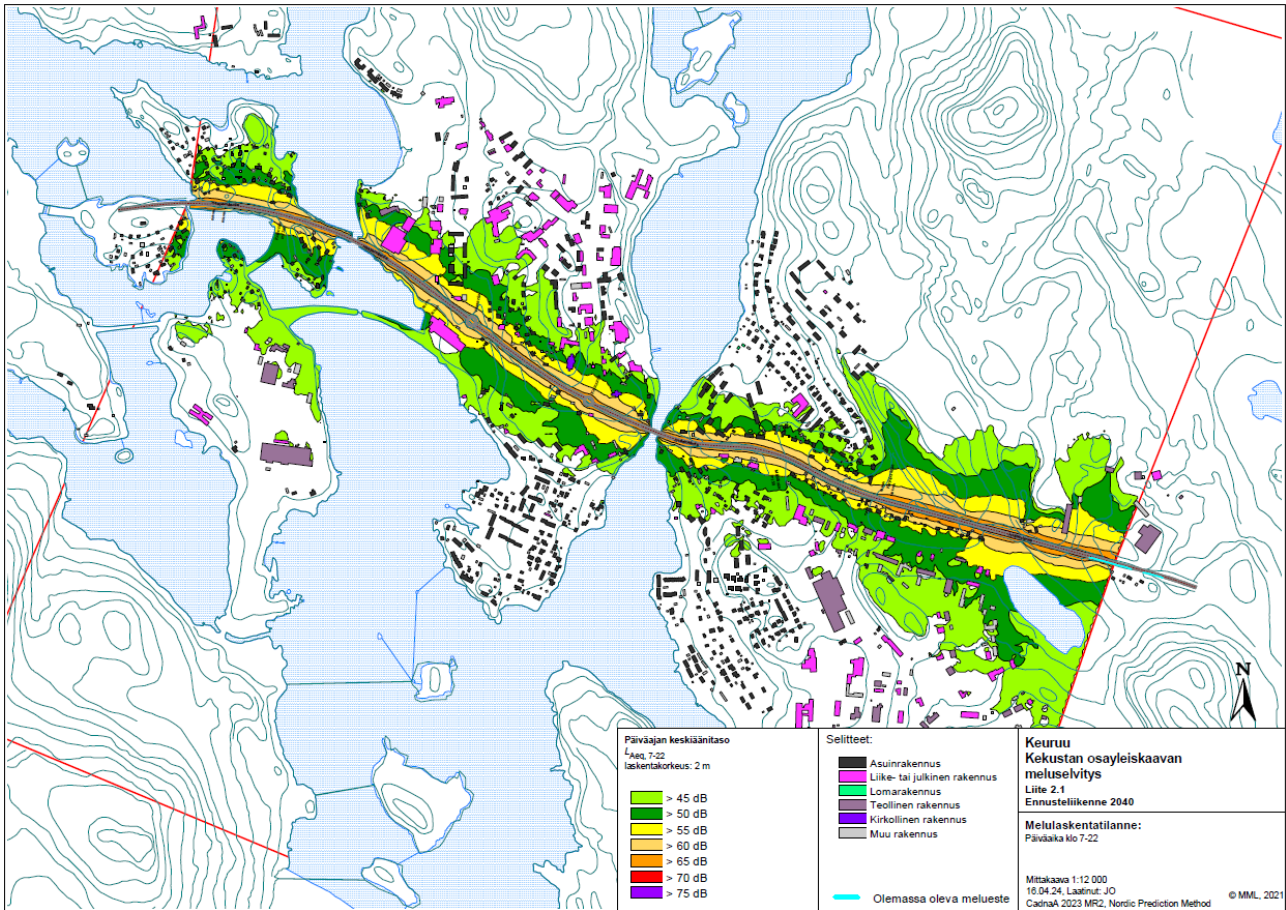
5.10.1 Liikennemelu

Osayleiskaavan meluselvityksessä tutkittiin liikennemelun leviämistä kaavan ohjevuoden 2040 tilanteessa. Melumallina käytettiin *Väyläviraston maanteiden EU-meluselvityksen 2022* Keuruun melumallia, johon on päivitetty osayleiskaavan liikenne-ennusteen mukaiset liikennemäärät.

Selvityksessä sovellettiin valtioneuvoston oleskelualueiden melutason ohjearvoista tekemän päätöksen (993/1992) mukaisia arvoja (päivällä 55 dB ja yöllä 50 dB). Liikenteen vuorokausijakauman takia päiväajan ohjearvo on mitoittava (tieliikenteen aiheuttama päiväajan melutaso on yli 5 dB suurempi kuin yöajan melutaso).

Vuoden 2040 ennusteliikenteen aiheuttamat päiväajan meluvyöhykkeet on esitetty kuvassa 39. Ohjearvon 55 dB LAeq 7–22 ylittävä alue leviää enimmillään 180 m valtatie keskeltä mitattuna. Melualueelle sijoittuu olemassa olevia asuinrakennuksia, lähinnä pientaloja, joiden oleskelupihoilla melutaso on yli 55 dB. Erityisen huono melutilanne (päiväajan melutaso yli 60 dB) on valtatie 23 liikenteen aiheuttaman melun vuoksi Mäntäntiestä itään päin sijaitsevilla pientalovaltaisilla alueilla Ratatiellä, Kytökujalla ja Uskalintiellä.

Osayleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu melulle altteimmille alueille eli pääteiden tai radan läheisyyteen uutta asumista tai muita melusta häiriintyviä toimintoja.



Kuva 39. Valtatien 23 päiväajan melutasot L_{Aeq} 7-22 Keuruun keskustan kohdalla vuonna 2040

5.10.2 Liikenteen ilmastopäästöt

Koska yleiskaavassa osoitettu uusi rakentaminen jää määrältään varsin maltilliseksi ja taajaman liikenneverkkokin säilyy lähes nykyisellään, ei kaavalla ole erityisempää vaikutusta liikenteen ilmasto- tai pienhiukkaspäästöihin. Näistä ei ole tehty osayleiskaavaa varten erityisiä laskelmia.

Suomen energia- ja ilmastostrategiassa sekä ilmastolain mukaisessa keskipitkän aikavälin suunnitelmassa on asetettu 50 prosentin päästövähennystavoite liikenteen päästöille vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. On arvioitavissa, että valtakunnalliset ilmastopolitiikan linjaukset ja toimenpiteet vaikuttavat siten, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt jäävät myös Keuruulla vuonna 2040 liikenteen kasvusta huolimatta nykyistä selvästi alhaisemmiksi.

Päällysteestä irtoava hienoaines ja hiekoitus aiheuttavat pienhiukkaspäästöjä. Yleiskaava mahdollistaa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen suhteellisen osuuden lisääntymisen yksityisautoiluun verrattuna, mikä toteutuessaan vaikuttaa osaltaan niin liikenteen pienhiukkas- kuin ilmastopäästöjäkin vähentävästi.

5.10.3 Pilaantuneet maat

Asemakaavan korttelissa 29 sijaitsevan nykyisen Teboil-huoltoaseman (kaavamerkintä LP) toiminta päättyy ympäristöluvan voimassaoloajan loputtua. Pohjavesialueella sijaitseva tontti on osayleiskaavassa liitetty viereiseen palvelujen ja hallinnon alueeseen (P).

Tervan alueella on aiemmin toiminut tervatehdas ja vuosien 2011 ja 2013 kenttämittauksissa ja/tai laboratoriomäärittelyissä on havaittu liian korkeita öljyhiilivetytypitoisuuksia. Tämän vuoksi on asemakaavan

korttelin 59 rivitaloalueen (AR) pohjoisin osa, jonka tutkimustuloksissa on ollut ohjeavot ylittäviä pitoisuuksia, liitetty yleiskaavassa osaksi viereistä urheilu- ja virkistyspalvelujen aluetta VU .

6 KAAVAN VAIKUTUKSET

6.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen sekä yhdyskuntatalouteen

Yleiskaavaratkaisun lähtökohtana on ollut uusien alueiden kaavoittamisen sijasta olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, mikä on niin ilmastomuutoksen hallinnan kuin yhdyskuntatekniikan rakentamis- ja ylläpitokustannusten kannalta järkevää. Kaava noudattaakin pitkälti taajaman nykyistä vuoden 1991 osayleiskaavaan pohjautuvaa rakennetta. Uusi kaava korvaa vanhan yleiskaavan ja ohjaa oikeusvaikutteisena asemakaavoitusta ja keskustan muuta suunnittelua ja rakentamista aiempaa selkeämmin.

Kaupungin keskustatoimintojen runkona säilyy edelleenkin rautatieasemalta pohjoiseen suuntautuva Keuruuntien osuus. Viime aikoina voimakkaasti kehittynyt Kirkkosaaren länsireunan kaupallinen keskittymä (Terva ympäristöineen) liittyy tähän jatkossa aiempaa tiiviimmin, kun keskustatoiminnot on osayleiskaavassa osoitettu ulottumaan myös näitä yhdistävälle valtatie 23 ja radan väliselle alueelle. Kirkkosaari säilyy edelleenkin julkisten palveluiden ja hallinnon alueiden (PY) sijaintipaikkana. Ydinkeskustan ulkopuolelle sijoittuvat uudet palvelujen ja hallinnon aluevaraukset (P) Kivelään ja Lapinmäen eteläpäähän on sovitettu olemassa olevaan rakenteeseen.

Asumisessa lähtökohtana on ollut nykyisten alueiden täydennys ja korvausrakentaminen. Tehokkaampi kerrostalorakentaminen keskittyy jatkossakin Kirkkosaarelle. Kolhontien varrella Viikinlahdella ja Varissaaren eteläpuolella sijaitsevat täydennysalueet tukeutuvat olemassa olevaan rakennuskantaan. Entisen Juurikkaniemen sairaalan alueelle rakentuvan uuden pientaloalueen sijainti on houkutteleva: etäisyydet palveluihin ovat suhteellisen lyhyet ja järviluonto on lähellä. Myös Pöyhölän eteläpuolinen uusi pientaloalue sijaitsee rantaympäristössä, mikä edellyttää laadukasta suunnittelua. Kaikki uudet alueet ovat helposti liitettävissä nykyiseen yhdyskuntatekniseen verkostoon.

Teollisuuden aluevaraukset ovat suurimmaksi osaksi nykytilannetta vastaavat, mutta mahdollistavat toimialojen kehittämisen edellyttämän uudisrakentamisen. Taajaman itäisten osien merkitys kasvaa Karjolan ja Sysivuoren teollisuusalueiden (T) laajennusten myötä.

Viheralueiden sekä maa- ja metsätalousalueiden kokonaisuudessa suurin muutos nykyiseen on, että kaavaan on muodostettu sen eteläisimmät ja läntiset osat yhdistävä laaja retkeily- ja ulkoilualue VR, joka antaa mahdollisuuksia myös matkailutoimialan kehittämiseen.

Kaava-alueen vesistöjen merkitys yhdyskuntarakenteen muovaajana säilyy ennallaan, mutta Seiponsalmen ja Juurikkasalmen sillat vähentävät niiden aiheuttamia estevaikutuksia. Sillat helpottavat jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä sekä täydentävät huomattavasti vapaa-ajan reitistöjä, vaikka edellyttävätkin investointeja. Vastaavalla tavalla vaikuttavat myös kaavassa esitetyt kevytliikenteen alikulkujärjestelyt.

6.2 Vaikutukset ihmisiin ja elinympäristöön

Keuruun kaupunkistrategian 2018-2022 keskeinen ajatus on paikkakunnan houkuttelevuus lapsiperheiden kannalta. Osayleiskaava vaikuttaa positiivisesti perheiden hyvinvoinnin keskeisiin edellytyksiin antamalla mahdollisuuksia hyvien työmahdollisuuksien luomiseen, turvalliseen ja luonnonläheiseen ympäristöön, hyvin saavutettavissa oleviin palveluihin ja monipuolisiin harrastusmahdollisuuksiin. Osayleiskaavan yhtenä tavoitteena on mahdollistaa ulkoilulain mukaisen valtion retkeilyalueen perustaminen. Kyseinen matkailun kannalta merkittävä alue tulisi parantamaan myös keuruulaisten palveluita, sillä se lisäisi myös heidän virkistys- ja ulkoilumahdollisuuksiaan.

Kaupungin uusimman strategian 2022–2032 kirjauksista yleiskaavallisiksi tavoitteiksi voidaan lukea vaatimukset arjen turvallisuudesta ja ympäristövastuusta, missä kestävä kehityksen merkitys korostuu. Toimintojen sijoittelulla ja liikennetarkoituksilla on kaavassa pyritty vaikuttamaan ympäristön turvallisuuteen. Ympäristöllisesti kestävä on taas ollut tavoiteltu tiiviimpi taajamarakenne ja kevyen sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä huolehtiminen. Strategiassa mainitut tavoitteet Keuruun sijoittumisesta Jyväskylän työssäkäyntialueeseen ja asemoitumisesta läntisen Keski-Suomen kaupan keskukseksi on otettu osayleiskaavassa huomioon: edelliseen on vaikutettu työmatkaliikenteen toimintaedellytysten varmistamisella (mm. kaavasuunnittelun aikainen erillinen Vanhan Keuruun masterplan-hanke) ja jälkimmäiseen uuden liikerakentamisen mahdollistavilla kaavamerkinnöillä.

Kaavan pitkälti toteavasta sisällöstä johtuen uusia rakennettavia alueita tarvitaan vain vähän. Tämän vuoksi vaikutukset luontoon ja luonnonvaroihin eivät nouse merkittäviksi, sillä esimerkiksi suojellut alueet tai uhanalaiset lajit eivät kaavan vuoksi vaarannu. Kaavamerkinnöin on varmistettu, että arvokkaat metsäluontokohteet, lakisääteisesti suojeltavat liito-oravan elinympäristöt ja metsälain 10 §:n mukaiset kohteet tulevat säilymään tulevaisuudessakin. Metsälinnuille tärkeät alueet ovat likipitään samoja kuin edellä mainitut arvokkaat metsäluontokohteet, joten näiden lajien selviäminen ei vaarannu. Vesi- ja rantalintujen pesintä- ja levähdystarpeita varten tehdyt kaavamerkinnät vaikuttavat myönteisesti näiden lintujen elinolosuhteisiin.

Arvokkaiksi tunnistettujen monimuotoisten niittyjen osoittaminen kaavassa lisää mahdollisuuksia Vanhan Keuruun uhanalaisen niittylajiston tilan säilyttämiseen ja/tai parantamiseen.

Vesistöihin kaavan mahdollistama uusi rakentaminen vaikuttaa siten, että hulevesien määrät lisääntyvät jonkun verran. Tähän on mahdollista kuitenkin vaikuttaa yksityiskohtaisemman kaavoituksen ja muun suunnittelun ratkaisuin. Pilaantuneiden maa-ainesten aiheuttamaa riskiä vähentää yleiskaavassa osoitettu Melonlahden rannan asuinalueen (asemakaavassa AR) supistaminen.

6.3 Vaikutukset liikenteeseen

Keuruun keskustan osayleiskaavan rakenne vastaa nykytilannetta ja tämänhetkinen pää- ja kokoojaväylästä säilyy jatkossakin aluerakenteen runkona. Kaavan mahdollistama liikennettä synnyttävä maankäytön kasvu kohdistuu pääosin valtatie nykyisten kiertoliittymien väliselle alueelle valtatie eteläpuolella ja taajaman itäreunalle Karjolaan, mistä johtuen etenkin valtatie 23 liikennemäärät kasvavat. Mikäli suunniteltu maankäyttö toteutuu ja liikenne vilkastuu ennustetusti, tulee Mäntätien (kt 58) liittymässä esiintymään ajoittaista ruuhkautumista, ellei sitä paranneta. Liikenteen kasvu lisää myös jossain määrin liikennemelua.

Kevytliikenneverkostoon on yleiskaavaratkaisussa vain vähäisiä muutoksia. Näistä merkittävien on valtatie 23 varten tarvittava rautatieaseman alikululta uudelle Mainio-nimiselle liikeyksikeskusalueelle johtava jalankulku- ja pyörätie. Tällä ja muilla kaavassa esitetyillä uusilla kevyen liikenteen järjestelyillä on liikenneturvallisuutta parantava vaikutus, mutta ne synnyttävät myös investointi- ja ylläpitokustannuksia. Huomattavia kustannuksia aiheuttavat myös Seiponsalmen ja Juurikkasalmen kevytliikenteen sillat, jotka vaikuttaisivat ulkoilureitistöä merkittävästi täydentävästi sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä lyhentävästi.

Osayleiskaava parantaa juna- ja bussiliikenteen toimintaedellytyksiä. Lähellä toisiaan sijaitsevat nykyinen rautatieasema ja Mainio-liikeyksikeskuksen yhteen kaavaillut linja-auto- sekä liityntäpysäköintijärjestelyt muodostavat yhdessä julkisen liikenteen vaihtopaikan. Kyseessä on eräänlainen hajautettu matkakeskus, joka voidaan toteuttaa ilman erillisten toimitilojen rakentamista. Ratkaisu lisää matkakettujen sujuvuutta ja edistää joukkoliikenteen suosiota.

Keurusselän läntiselle rantavyöhykkeelle sijoittuva uusi asuinrakentaminen on sijainniltaan henkilöauton käyttöä suosivaa, sillä Viikinlahdelta on matkaa keskustaan noin kuusi, Keurusselänrannasta noin viisi ja Haitosta noin kolme kilometriä. Pyöräilyyn matkat ovat vielä sopivat, mutta kävelyyn käytännössä liian pitkät.

Viikinlahteen ja osalle Keurusselänrannan aluetta kunta joutuu järjestämään lapsille koulukuljetuksia, koska matkaa on yli viisi kilometriä.

Moottorikelkkareitin ja Kolhontien risteämiskohdalla on käytettävissä valmis alikulku ja valtatie ylitys kaavan itärajalla Roominkorven rautatietasoylikäytävän kohdalla sekä kantatien ylitys Valkeinen-järven pohjoispäässä ovat järjestettävissä turvallisesti.

6.4 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja rakennettuun ympäristöön

Koska osayleiskaava on luonteeltaan pitkälti nykytilanteen mukainen, jäävät sen vaikutukset niin maisemaan, taajamakuvaan kuin rakennettuun ympäristöönkin suhteellisen pieniksi. Nykytilanteeseen on kuitenkin tulossa joitakin selviä muutoksia niin ydinkeskustassa kuin kaavan reuna-alueillakin.

Keskustatoimintojen alueen ulottaminen valtatie ja radan välin kattavaksi tulee muuttamaan ympäristöä taajamamaisemmaksi. Valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun ympäristön läheisyyden vuoksi sen asemakaavoitukselta ja rakennussuunnittelulta edellytetään korkeaa laatua. Keskeisen Keuruuntien liikerakennuksista moni kaipaa saneerausta, mikäli keskusta halutaan toimintakykyiseksi ja eläväksi. Yleiskaavoituksella ei ole tähän kuitenkaan suoria vaikuttamisen mahdollisuuksia. Kaava lisää etenkin vanhennevalle väestölle tarpeellisten kerrostalojen rakentamismahdollisuuksia ja tämän myötä keskusta-asukkaiden ja -asiakkaiden määrää, mikä parantaa liikeyritysten ja muiden palveluntuottajien toimintaedellytyksiä.

Kaava varmistaa valtakunnallisesti arvokkailla rakennetuilla ympäristöillä (RKY) sijaitsevan suojelua edellyttävän rakennuskannan säilymisen. Maakunnallisesti arvokkaasta rakennuskannasta kaavassa on erikseen ositettu vain kohteet, joiden suojelu on paikalliset resurssit huomioon ottaen mahdollista. Muiden kohteiden kaavallinen suojelu on jätetty asemakaavatasolla ratkaistavaksi.

Keurusselän länsirannan uudet asuinalueet muuttavat maisemaa luonnonmukaisesta rakennetuksi. Muutosvaikutus on suurin järveltä päin katsottaessa. Juurikkaniemen uuden pientaloalueen toteutuminen vaikuttaa rantamaisemaan samalla tavoin. Rappeutumassa olevien sairaalakiinteistöjen korvaaminen uudisrakentamisella vaikuttaa ympäristökuvaan myönteisesti. Heikoin vaihtoehto olisi, jos ilman uutta käyttötarkoitusta jääneiden sairaalarakennusten ja ympäristön annettaisiin vain jatkaa rapistumistaan.

Kaavan liikennetarkoituksista keskusta-alueen ilmeeseen vaikuttavat eniten Seponsalmeen ja Juurikkasalmeen kaavaillut sillat, mutta myös valta- ja kanteiden parantamistoimenpiteet muuttavat osaltaan jossain määrin taajamakuva. Teollisuuden uudet aluevaraukset ovat nykyisten alueiden laajennuksia eikä niillä ole huomattavia maisemallisia vaikutuksia.

6.5 Vaikutukset elinkeinoelämään

Keskustan osayleiskaavan merkittävimmät vaikutukset elinkeinoelämään aiheutuvat keskustatoimintojen vyöhykkeen C ulottamisesta valtatie ja radan väliselle rautatieaseman länsipuoliselle alueelle, millä mahdollistetaan uusi liikerakentaminen nykyiselle hyödyntämättömälle metsäiselle Mainio- tontille. Uudet toiminnot vahvistavat entisestään Keuruun asemaa kaupan seudullisena keskuksena. Liikekeskuksen yhteyteen sijoittuva uusi linja-autoasema sekä liityntäpysäköintijärjestely yhdessä viereisen rautatieaseman kanssa parantavat Keuruun saavutettavuutta, mikä on edellytys paikkakunnan menestyvälle taloudelliselle toiminnalle.

Kaavan lounais- ja länsiosaan sijoittuva laaja retkeily- ja ulkoilualue (VR) antaa mahdollisuuksia matkailuelinkeinon kehittämiseen tukien osaltaan alueen nykyisiä matkailu- ja ravitsemusyrityksiä. Osayleiskaava parantaa osaltaan edellytyksiä ulkoilulain mukaisen valtion retkeilyalueen perustamiselle Keuruulle. Keurusselän retkeilyalue poikkeaisi muista Suomen retkeilyalueista siten, että se sijaitsee kaupungin taajamakeskustan välittömässä läheisyydessä, mikä mahdollistaa varsinaisen retkeilyalueen

ulkopuolella sijaitsevien jo olemassa olevien tai osayleiskaavassa suunniteltujen reitistöjen ja palveluiden hyödyntämisen.

Uusien teollisten työpaikkojen luomiseen on varauduttu Karjolan ja Sysivuoren laajennusten tarjoamalla lisärakentamismahdollisuudella. Luonnollisesti myös kaikella kaavan myötä mahdollistuvalla talonrakennustoiminnalla ja infran sekä yhdyskuntatekniikan rakentamisella on positiivinen vaikutus alan yrityksiin, kauppaan ja työllisyyteen.

7 KAAVAN TOTEUTTAMINEN

Osayleiskaavan toteuttaminen tapahtuu asemakaavamuutoksin ja –laajennuksin.

LIITTEET

- Keskustan osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma 24.10.2016 (pdf) (päivitetty 27.3.2025)
- Vastineet valmisteluvaiheen (luonnos I) lausuntoihin (pdf)
- Vastineet valmisteluvaiheen (luonnos I) mielipiteisiin (pdf)
- N. Äijälä, 2011. Keuruun keskusta. Rakennusinventointiraportti. (pdf)
- H. Kukkamo ja N. Moilanen, 2022. Keuruun keskustan osayleiskaava. Rakennuskulttuuriselvitys. (pdf)
- Sweco Ympäristö Oy, 2017. Keuruun keskustan osayleiskaavan luontoselvitys. (pdf)
- Keski-Suomen maa- ja kotitalousnaiset ja ProAgria Keski-Suomi, 2018. Keuruun keskustan maisemaselvitys. (pdf)
- Liikennesuunnittelu PK Oy, 2019 (muokattu 2022 ja 2023). Keuruun keskustan osayleiskaava. Liikenneselvitys. (pdf)
- Sitowise Oy, 2024. Keuruun keskustan osayleiskaava. Liikennemeluselvitys. (pdf)
- Aallokas Oy, 2024. Keuruun keskustan osayleiskaavan ja Keurusselän retkeilyalueen luontoselvitys (pdf)

LÄHDEAINEISTO

1. Keuruulainen aineisto

- Keuruun kaupunki, 1991. Keuruun keskustan osayleiskaava (oikeusvaikutukseton)
- Keuruun kaupunki, 2018. Keuruun kaupunkistrategia 2018-22
- Keuruun kaupunki, 2017. Kuntapalvelu- ja asiointikysely (pdf)
- Keuruun kaupunki, 2018. Virkistysalue- ja reittikyselyn tulokset (pdf)
- Liikennesuunnittelu PK Oy, 2018. Keuruun keskustan osayleiskaava. Kooste keskeisestä liikenteellisestä lähtömateriaalista, muistio 5.9. 2018 (pdf)
- Keuruun kaupunki, 2019. Keuruun Veden talousveden ja jäteveden toiminta-alueet
- Keuruun Vesi, 2017. Keuruun pohjavesialueiden suojelusuunnitelma
- Timo Aro, 2019. Keuruun elinvoima ja positio alueiden välisessä kilpailussa (pdf)
- Ramboll Finland Oy, 2021. Keuruu. Kaupan tilastot 2021. (pdf)
- Sitowise Oy, 2021-2022. Keuruun Masterplan I – Asemaseudun kehittäminen -hanke
- Sweco Ympäristö Oy, 2017. Keuruun keskustan osayleiskaavan luontoselvitys. (pdf)

2. Valtakunnallinen ja maakunnallinen aineisto

- Valtioneuvosto, 2017. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.
- Museovirasto, 2009. Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.
- Keski-Suomen liitto, 2017. Keski-Suomen maakuntakaava.
- Keski-Suomen liitto, 2023. Keski-Suomen maakuntakaava 2040
- Keski-Suomen liitto, 2020. Keski-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma.
- WayStep Consulting Oy, 2019. Keski-Suomen ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024 (pdf)
- Innolink Research Oy, 2022. Seutukaupunkien vetovoimatutkimus 2022 (pdf)
- Suomen rakennustaiteen museo, 2019. Rakennusperintö suojelun kohteena.
- Ramboll Finland Oy, 2021. Keski-Suomen liitto ja Jyväskylän kaupunki. Keski-Suomen liityntäpysäköintistrategia.