

4.4 Yhteysverkot ja energiahuolto

4.4.1 Liikennejärjestelmä

TIELIIKENNE

==== MOOTTORI- TAI MOOTTORILIIKENNETIE

— VALTATIE / KANTATIE

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä edistämään kevyen liikenteen väylien toteuttamista erityisesti taajamien, kyläkeskusten ja koulujen läheisyydessä.

— SEUTUTIE TAI PÄÄKATU

— ERITASOLIITTYMÄ

Merkinnällä osoitetaan valta- ja kantateiden keskinäiset eritasoliittymät.

— NYKYINEN TIE

— UUSI TIE

— MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA TIE

Merkinnällä osoitetaan huomattavaa tien parantamista, joka on verrattavissa tien uus- tai laajennusinvestointeihin.

— OHJEELLINEN / VAIHTOEHTOINEN TIELINJAUS

Merkintää koskee maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

← - - - → TIELIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Merkinnällä osoitetaan uusia tieyhteyksiä, joiden sijainnin tai toteuttamistavan määrittely edellyttää lisäselvityksiä.

Suunnittelumääräykset:

Hailuodon ja mantereen välistä liikenneyhteyttä tulee parantaa luomalla edellytyksiä olemassa olevan lauttayhteyden kehittämiseksi sekä selvittämällä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa kiinteän tieyhteyden toteuttamismahdollisuudet.

Valtatien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa Iin taajaman kohdalla tulee olla ensisijaisena tavoitteena valtatie säilyttäminen nykyisellä paikalla. Mahdollisen uuden tien paikka voidaan ratkaista yleiskaavoituksen kautta taajaman itäpuolelta.

Oijärvi–Ranua-tien yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huolehtia siitä, että ei vaaranneta Litokairan Natura-alueen luonnonarvoja.



RAJANYLITYSPAIKKA

Merkinnällä osoitetaan Oulu–Kuusamo–Louhi–Arkan gel-käyttämiskäytävään liittyvä kansainvälinen rajanylityspaikka.

Tieyhteyksien aluevarausten pääperiaatteena maakuntakaavassa on, että kehitetään tiestöä nykyisellä paikallaan. Näin voidaan edistää resurssien tehokasta käyttöä kestäväällä tavalla. Varsinaisia aluevarauksia uusia tieyhteyksiä varten ei kaavassa ole osoitettu. Tien parantamiseen osittain uuteen paikkaan on varauduttu seuraavissa kohteissa:

- vt 20 Oulu–Kiiminki
- vt 4 Haaransilta–Haurukylä
- vt 8 Raahe–Pattijoki
- kt 58 Reisjärvi–Kinnula
- vt 22 Muhoksen taajama
- mt 815 Oulunsalon taajama.

Tieliikenteen yhteystarve -merkinnällä osoitetaan kohteita, joissa tien sijainnin tai toteuttamistarpeen suhteen on vielä lisäselvitysten tarvetta. Näitä kohteita ovat vt 4 Iin taajaman kohdalla, Hailuodon liikenneyhteys, Oijärvi–Ranua-tie, Tupos–Oulun lentoasema -tie, Kouva–Posio-tie ja Utajärvi–Pudasjärvi-tie. Näistä kolmessa viimeisessä on kysymys olemassa olevan alemman tieyhteyden oikomisesta ja tason nostamisesta. Iin kohdalla maakuntakaava lähtee siitä, että tie tulisi pyrkiä pitämään nykyisellä paikalla. Jos kuitenkin tämä osoittautuu vaikeaksi, voidaan ohitustien paikka ratkaista yleiskaavan kautta taajaman itäpuolelta. Hailuodon kohdalla maakuntakaava pitää sekä lauttayhteyden perustuvaa että kiinteää tieyhteyttä mahdollisena. Iin ja Hailuodon kohteista on laadittu perusteelliset vaihtoehtoverailut ja vaikutustarkastelut. Oijärvi–Ranua-tieyhteydestä on laadittu tarveselvitys. Tien jatko on osoitettu vahvistetussa Rovaniemen seudun maakuntakaavassa. Mahdollisen tieyhteyden suunnittelu edellyttää perusteellisia ympäristövaikutusselvityksiä Litokairan Natura-alueen vuoksi. Muista em. yhteystarvekohteista ei ole olemassa tarkempia selvityksiä. Kaavamerkinät niiden osalta ovat yhteystarpeen selvittämistä osoittavia.

Kaavaa valmisteltaessa on ollut esillä myös muita uusien tieyhteyksien tarpeita, joita on esitetty kaavaluonnoksesta saadussa palautteessa. Tällaisia ovat mm. Liminganlahden ylittävä tie ja Rantsila–Utajärvi-tie. Maakuntakaavaan ei em. teitä ole sisällytetty. Liminganlahden ylittävä tie on selvästi ristiriidassa Natura-alueen kanssa ja Rantsila–Utajärvi-tielle ei tieviranomaisen ole nähnyt riittävästi perusteita eikä sen ympäristövaikutuksia ole myöskään tutkittu riittävästi.

Eritasoliittymät kaavassa osoitetaan vain pääteiden eli valta- ja kantateiden keskinäisiin liittymiin. Muut eritasoliittymätarpeet on katsottu sellaisiksi, että ne soveltuvat paremmin selvittettäväksi yleiskaavatasoisessa suunnittelussa.

Suurin muutos seutukaavaan nähden on taajamien ohitusteistä luopuminen. Vain Oulunsalon taajaman kohdalla on ohitustievaraus ja Muhoksen taajaman kohdalla ohjeellinen/vaihtoehtoinen ohitustievaraus. Lisäksi edellä mainittu tieliikenteen yhteystarve -merkintä mahdollistaa ohitustien toissijaisena ratkaisuna Iissä. Seutukaavan ohitus- tai sisään-tulotievarauksista on luovuttu Kuusamossa, Pudasjärvellä, Utajärvellä, Rantsilassa, Pulkkilassa, Piippolassa, Pyhännällä, Kärsämäellä, Raahessa,

Merijärvellä, Pyhäjoella, Oulaisissa, Haapavedellä, Ylivieskassa, Haapajärvellä ja Sievissä. Perusteena on ollut sekä ympäristöllisesti kestävämpään ratkaisuun pyrkiminen että taajamien yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tukeminen. Lisäksi on otettu huomioon aiempaa voimakkaammin liikennetaloudelliset perusteet ja hankkeiden toteuttamismahdollisuudet. Lähes kaikista edellä mainituista kohteista on laadittu yleissuunnitelmat tai tarveselvitykset, joihin maakuntakaavan ratkaisut perustuvat.

Merkittävä muutos seutukaavaan nähden on luopuminen tavoitteesta kehittää valtatieä 4 moottoritietasoisena koko välillä Oulu–Kemi. Moottoritie loppuisi maakuntakaavan mukaan Iin eteläpuolelle. Iin kohdan yhteystarve mahdollistaa kuitenkin yleiskaavan kautta moottoritien jatkamisen taajaman pohjoispuolelle. Ii–Kemi-välillä kaava lähtee siitä, että moottoritien sijasta tulee tutkia uusia teknisiä tieratkaisuja nykyiseen linjaukseen tukeutuen.

Kaavassa osoitetaan omalla merkinnällä merkittävästi parannettavat tieosuudet. Ne ovat kohteita, joissa tulee varautua tien uus- tai laajennusinvestointeihin verrattavissa olevaan huomattavaan tien tason parantamiseen. Tällä tarkoitetaan mm. tien leventämistä, ohituskaisajärjestelyjä, huomattavia liittymäjärjestelyjä tai geometrian merkittävää parantamista. Kaavassa esitetyt kohteet eivät kata kaikkia teitä, joilla on huomattavaakin parantamistarvetta. Ne on katsottu kuuluvan normaalin parantamisen piiriin. Tällaisia kohteita ovat mm. Vihanti–Pyhäjoki, Siikajoki–Raahe ja Kalajoki–Oulainen. Kokonaan uudet tieosuudet osoitetaan omalla merkinnällä (punainen väri). Aiemmin mainittujen lisäksi tällainen on Oulussa Oulujoen ylittävä uusi silta Poikkimaantien jatkeella.

Tieluokituksessa on pyritty mahdollisimman pitkälle noudattamaan tiehallinnon käyttämää tieluokitusta. Joitakin muutoksia siihen maakuntakaava kuitenkin osoittaa johtuen lähinnä kaavan tavoitteellisuudesta ja suunnittelun pitkistä aikajänneistä. Kuusamoon on esitetty kaksi uutta kantatietä. Salla–Kuusamo-tie perustuu yhtenäiseen tavoitteeseen Itä-Lapin maakuntakaavaehdotuksen kanssa. Taustalla on tavoite kehittää ylimaakunnallista Koillis-Suomen aluekeskusta, mitä Kuusamon ja Sallan yhdistävä kantatie edistää. Kuusamo–Kortesalmi-rajanylitystien nostaminen kantatieksi perustuu tavoitteeseen Kuusamon kansainvälisestä rajanylityspaikasta, mihin edellytykset ovat hyvät. Ylivieska–Pulkki/4-tien tarkempi linjaus tulee selvittää tien yleissuunnittelulla tarveselvityksessä aiemmin esillä olleiden vaihtoehtojen pohjalta. Maakuntakaava ei ota näihin kantaa.

Mt 8540 Yli-Ii–Kipinä esitetään seututienä. Se on nopein yhteys naapurikuntien keskusten välillä ja lisäksi sen varressa on uusi valtakunnallisesti merkittävä Kierikin muinaismuisto/matkailukohde. Koillistietä eli vt 27 Ylivieska–vt 4 Leskelä–mt 800 Piippola–Kestilä–vt 20 Taivalkoski tulee kehittää yhtenäisenä seututienä. Tavoitteena on Raahe–Pulkki–Iisalmen muuttaminen valtatieksi. Kaavamerkinnot eivät tee eroa valta- ja kantateiden välillä. Kansainvälisinä teinä tulisi nykyisten TEN-teiden, vt 4, vt 5 ja vt 22 lisäksi kehittää valtatieä 8 ja valtatieä 20, jotka ovat sisällyneet myös tiehallinnon pääteiden runkoverkkosuunnitelmiin ja laadittavana olevaan valtakunnallisesti merkittävien teiden joukkoon. Em. valtakunnallisesti merkittävistä teistä ollaan erottamassa oma erillinen ylempi luokka. Koska prosessi on vielä kesken maakuntakaavan laatimisen loppuvaiheessa, ei siihen kaavassa oteta kantaa. Pohjois-Pohjanmaalta on näihin esitetty valtatieä 4. Kansainvälisiä teitä ei kaavakartassa esitetä omalla merkinnällä.

Maakuntakaavassa ei ole aluevarausten muodossa käsitelty alemman tieverkon kysymyksiä. Yleisten teiden yhdystieverkon, metsäautoteiden ja muiden yksityisteiden, kehittäminen on perusedellytys maaseudun elinkeinotoiminnan sekä pysyvän ja loma-asumisen kehittämiselle. Alemmalla tiestöllä on siten huomattava merkitys maakunnan tasapainoisen aluerakenteen säilyttämiselle. Sitä kautta niillä on maakunnallinen merkitys, mutta yksittäisinä teinä ei niitä ole perusteltua käsitellä maakuntakaavassa.

Maakuntakaavassa on kevyen liikenteen kehittämistä koskevia merkintöjä seuraavasti:

- valta/kantateihin liittyvä kaavamääräys, jolla pyritään edistämään erillisen kevyen liikenteen väylän toteuttamista taajamien, kylien ja koulujen kohdilla
- viheryhteystarve-merkintään liittyen ajatus yhtenäisten pyöräily-ym. kevyen liikenteen reittien kehittämisestä lähinnä merenrannikon suuntaisesti ja jokivarsien suuntaisesti
- kulttuurihistoriallisesti tai maisemallisesti arvokkaaseen tiehen tai reittiin liittyvä kaavamääräys, jolla pyritään edistämään teiden virkistyskäyttöä erityisesti pyöräilyyn.

Kuusamon rajanylityspaikka osoitetaan kehitettäväksi kansainvälisenä jatkuvasti auki pidettävänä rajanylityspaikkana. Se on oleellinen osa Oulu–Kuusamo–Louhi–Arkangel-kehittämisyöhykettä sekä ns. Valkeatie-reittiä, joka ulottuu Oulusta Koillismaan kautta Vienanmerelle.



RAUTATIELIIKENNE

NOPEAN JUNALIIKENTEN RATA

Merkinnällä osoitetaan nopean junaliikenteen rataosa Etelä-Suomesta Ouluun.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava nopean junaliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen, mm. tasoristeysten poistamiseen.

PÄÄRATA JA LIIKENNEPAIKKA

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava tasoristeysten poistamiseen.

MATKAKESKUS

YHDYSRATA / SIVURATA

RAUTATIELIIKENTEN YHTEYSTARVE

Nykyinen rautatieverkko tulee säilyttää liikennöitävässä kunnossa. Tämä merkitsee, että myös vähäliikenteisten Kontiomäki–Taivalkoski- ja Haapajärvi–Äänekoski-ratojen kunto tulee turvata. Niillä on tärkeä merkitys luonnonvarojen kuljetuksissa ja alueiden kehittämisessä. Uutena rautatieyhteytenä on maakuntakaavassa esitetty yhteystarvemerkinällä jo seutukaavassakin varattu Ylivieska–Rahjan satamarata. Kaavan lähtökohdiana on, että ympärivuoden aukioleviin satamiin on rautatieyhteys.

Maakuntakaavassa varaudutaan nopean junaliikenteen (n. 200 km/h) kehittämiseen etelästä Ouluun saakka. Tätä koskevalla merkinnällä ja kaavamääräyksellä kiinnitetään huomiota turvallisuusnäkökohtiin, mm. tasoylikäytävien poistamisen välttämättömyyteen. Tavoitteena on, että nopea juna liikennöisi Ouluun vuoteen 2010 mennessä. Perämerenkaari-projektissa on asetettu tavoitteeksi sekä henkilö- että tavarankuljetusten nopeuttaminen Suomen ja Ruotsin välillä. Tämä tulee ajankohitaiseksi, kun Pohjois-Ruotsin uudet ratakankkeet saadaan toteutettua. Kaavassa tätä tarkoitusta palvelee tasoylikäytävien poisto.

Maakuntakaavassa on lähdetty siitä, että jokaisessa kunnassa, jossa on rautatie, säilyy liikennepaikka. Oulussa on varauduttava normaalia liikennepaikkaa monipuolisempaan matkakeskukseen. Kaupunkiseudun raideliikenteen kehittämiseen Oulun seudulla ei maakuntakaavassa oteta kantaa, mutta sitä ei myöskään suljeta pois. Oulun seudun liikenne 2020 -selvityksen mukaan raideliikenteellä ei nähdä olevan roolia ennen vuotta 2020. Yksityiskohtaisissa kaavoissa on kuitenkin otettu huomioon toisen raiteen toteuttamismahdollisuus pääratikäytävään Oulun seudulla. Maakuntakaavan joukkoliikenteen kehittämiskäytävä sisältää ajatuksen yhdyskuntarakenteen kehittämisestä joukkoliikennettä suosivaan suuntaan, jolloin pidemmällä aikavälillä saattaisi syntyä edellytyksiä myös raideliikenteen kehittämiselle. Seinäjoki–Oulu-päärataa koskevat nopean junaliikenteen mahdollistavat suunnitelmat eivät sisällä kaksoisraidetta Pohjois-Pohjanmaan alueella. Pitimmällä tähtäimellä siihen on kuitenkin syytä varautua.

LENTOLIIKENNE

LL

LENTOLIIKENTEN ALUE

Merkinnällä osoitetaan valtakunnallista merkitystä omaavat lentoasemat.

Suunnittelumääräykset:

Oulun lentoaseman keskeisten ydintoimintojen kehittämismahdollisuuksille tulee varata yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa riittävät aluevaraukset. Kiitotien jatkamiseen pääkiitotien luoteispäähän sekä matkustaja- ja rahtitermiinaaleille tulee varata riittävästi tilaa.

Kuusamon ja Ylivieskan lentoasemien ympäristön yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulee ottaa huomioon lentomelun vaikutukset.



LENTOPAIKKA

Suunnittelumääräykset:

Pudasjärven lentopaikan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon valtakunnallisen harrastuslentoilun ja tilauslentoliikenteen tarpeet.

Kalajoen, Raahe–Pattijoen ja Pyhäjärven lentopaikkojen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon ylimatekunnallisen harrastuslentoilun tarpeet.

Lentokentän ympäristön yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulee ottaa huomioon lentomelun vaikutukset.



MELUALUE

Merkinnällä osoitetaan Oulun lentoaseman 55 dBA:n lentomelualue.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa tulee ottaa huomioon ympäristönsuojelulain nojalla annetut melutason ohjeet. Alueelle ei tule osoittaa uutta melun haitoille herkkää toimintaa.

Yleisiä suunnittelumääräyksiä:

Lentoesteiden korkeusrajoitukset tulee ottaa huomioon lentoasemien ja lentopaikkojen ympäristöjen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Oulun lentoasema on maan toiseksi vilkkain. Sen kehittämisedellytysten turvaaminen on erittäin tärkeää koko maakunnan kannalta. Kenttä tulisi saada mm. TEN-luokituksessa toiseen luokkaan, ns. yhteyslentoasemaksi. Maakuntakaava mahdollistaa pääkiitotien jatkamisen luoteeseen. Kentän yhteyteen on kohdamerkinällä osoitettu logistiikka-alue, jonka tarkoituksena on luoda edellytyksiä Oulun lentoaseman kehittämiseksi pohjoisen rahtilentoaliikenteen keskuksiksi. Varsinainen rahtinkäsittely tapahtuu pääosin lentoliikenteen alueella, mutta siihen liittyy kiinteästi lentologistiikan tuki- ja yritystoiminta-alue liikennealueen ulkopuolella. Kiinteä osa Oulun lentoaseman kehittämistä on alueelle johtavan tien

kehittäminen korkealuokkaisena. Kaavassa on varauduttu uuteen tieyhteyteen taajaman eteläpuolelta.

Lentoaseman lentomelualue on käsitelty luvussa 4.2.3.

Maakunnan muut kaksi liikennealuemerkinnällä (LL) osoitettua lentoasemaa ovat Kuusamo ja Ylivieska. Kuusamon lentoasemaa tulee kehittää myös suorat kansainväliset lentoreitit mahdollistavana kenttänä. Ylivieskassa ei ole viime vuosina ollut säännöllistä reittilentotoimintaa. Kentän kehittämisessä on kuitenkin syytä varautua tähän mm. maakunnan eteläosan aluekeskusaseman vuoksi.

Muina lentopaikkoina osoitetaan kohdemerkinnällä Pudasjärven, Raahen–Pattijoen, Kalajoen ja Pyhäjärven lentopaikat. Nämä on tarkoitettu maakunnallista tai valtakunnallista harrastusilmailua tai muuta valtakunnallisesti tärkeää lentotoimintaa varten. Pudasjärven kentän osalta on tavoitteena valtakunnallisen harrastusilmailukeskuksen aikaansaaminen ja tilauslentotoiminta. Kaikissa em. kohteissa tulee varautua kentän laajentumismahdollisuuksiin. Oulun seudun harrastusilmailua varten varataan kaavassa uusi alue Ylikiiingin Kokkokankaalle seudullisen moottoriurheilunomitoimikeskuksen yhteyteen. Se korvaa Oulun nykyisen Ahmosuon kentän. Monitoimikeskuksen merkintä selostetaan kohdassa 4.3.3.

Lentoturvallisuutta saattaa vaarantaa myös lintuja houkutteleva toiminta lähellä lentokenttiä. Maakuntakaavassa ei ole tällaisia uusia varauksia.

VESILIIKENNE

LS

SATAMA-ALUE

Suunnittelumääräys:

Sataman keskeisten ydintoimintojen kehittämismahdollisuuksille tulee varata yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa riittävät aluevaraukset.



VENESATAMA



LAIVAVÄYLÄ



OHJEELLINEN LAIVAVÄYLÄ



VENEVÄYLÄ

Oulun ja Raahen satamat luokitellaan TEN-satamiksi. Näiden lisäksi maakuntakaavassa on satama-aluemerkinnällä (LS) osoitettu Kalajoen Rahjan satama. Se on myös pääsääntöisesti ympärivuoden aukipidettävä satama, jolla on edellytykset nousta TEN-satamaksi. Rahjan sataman osalta tavoitteena tulee olea myös sen saaminen viralliseksi talvisatamaksi. Satamien tuloväylien syventämistarvetta on niin Oulussa kuin Raahessakin. Uutena laivaväylänä on osoitettu Hailuodon pohjoispuolella oikaisu Kemin väylälle. Kalajoki–Raahen uusi laivaväylä on osoitettu ohjeellisella laivaväylämerkinnällä Merenkulkulaitoksen esittämän suunnitelman mukaiselle paikalle. Satamien aluemerkinnät mahdollistavat suunnitteilla olevat laajennushankkeet. Perämeren satamien liikennemäärien odotetaan kasvavan mm. Luoteis-Venäjän liikenneyhteyksien kehittymisen seurauksena.

Venesataman kohdemerkinnällä osoitetaan maakunnallista tai seudullista merkitystä omaavat satamat. Ne perustuvat laadittuihin selvityksiin sekä kuntien ehdotuksiin. Oulunsalon Riuttu, Pyhäjoen Tervo, Siikajoen Tauvo, Iin Rantakestilä ja Kuivaniemen Kaakkurinniemi on kaavassa nostettu luokituksestaan aiempia selvityksiä ylemmälle tasolle. Seutukavaan nähden on venesatamia vähennetty kaavan yleispiirteisyyden vuoksi. Veneväylästä tulisi kehittää erityisesti koko rannikon suuntaista väylää, joka jatkuu sekä Keski-Pohjanmaan että Lapin suuntiin.

Pyhäjärvellä, Kuusamossa ja Oulujoella olevia virallisia veneväyliä ei ole osoitettu kaavassa erikseen, koska ne sisältyvät alueiden muihin merkintöihin.

LOGISTIikka



LOGISTIikka-ALUE

Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti merkittävät tavaraliikenteen terminaali-alueet

Suunnittelumääräykset:

Oulun Oritkarin satama-alueen välittömään läheisyyteen on varattava riittävä alue kansainvälistä yhdistettyjen kuljetusten terminaali-alueita varten siihen liittyvine raiteisto- ja laiturialueineen sekä sujuva pääsy yleiseltä tie- ja rataverkolta.

Oulun lentoaseman välittömään läheisyyteen on varattava riittävä alue lentoliikenteen tavarankäsittelyä ja siihen liittyvää yritystoimintaa varten. Alue tulee sijoittaa siten, että varsinainen rahdin käsittely tapahtuu pääosin lentoliikenteen alueella. Logistiikkaan liittyviä yritys- ja tukitoimintoja varten on varattava riittävästi aluetta välittömästi liikennealueen ulkopuolelta. Logistiikka-alueelle tulee turvata sujuva pääsy yleiseltä tielä verkolta siten, että matkustajien ja rahdin liikennevirrat voidaan erottaa toisistaan.

Raahen ja Kalajoen satama-alueisiin liittyen on varattava riittävä alue meriliikenteen tavarankäsittelyä ja yritystoimintaa varten ja sujuva pääsy alueelle yleiseltä tie- ja rataverkolta.

Tehokkaan ja joustavan logistiikan merkitys on Pohjois-Pohjanmaan maakunnan kehittämisessä huomattava pitkien etäisyyksien tasaajana. Kaavassa on osoitettu erilliset logistiikka-alueet kohdemerkinnällä Oulun Oritkarin sataman läheisyyteen, Oulun lentoaseman lähialueelle ja Raahen ja Kalajoen satama-alueille. Oulun uusi yhdistettyjen kuljetusten terminaali avataan vuonna 2004. Oulun lentoaseman logistiikka-alue sijoittuu luontevasti lentoliikenteen alueelle. Sitä tukeville toiminnoille on tärkeää varata riittävät aluevaraukset välittömästi rahtialueiden viereen. Siksi on tärkeää, että alue suunnitellaan yhteistyössä yksityiskohtaisen kaavoituksen ja kentän ylläpitäjän kanssa. Oulua on EU:n TEN-verkko-suunnitelmassa suunniteltu ns. multimodaaliterminaaliksi pohjoisimpina Euroopassa. Yhdistettyjen kuljetusten terminaali on keskeinen osa Oulun asemaa logistisena solmupisteinä koko Pohjois-Suomessa ja laajemminkin alueella. Logistiikka-alueita kehitettäessä on tärkeää, että varataan riittävät alueet ja sujuva pääsy päätte- ja rataverkolta.

JOUKKOLIIKENNE

◀-----▶ JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan Oulun seudun joukkoliikenteen korkean palvelutason pääreitit. Osa reiteistä sisältyy Oulun seudun laatukäytävään ja osa voi kulkea moottoriväylää pitkin.

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda yhdyskuntarakenteelliset edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Joukkoliikenteen kehittämiseen on parhaat edellytykset Oulun seudulla, jossa voidaan tavoitella päivittäisten työmatkojen ja asiointimatkojen suorittamista linja-autolla. Muualla maakunnassa on kyse peruspalvelutasoisen linja-autoreitistön turvaamisesta. Maakuntakaavassa on varattu kehittämisperiaatemerkinällä joukkoliikenteen kehittämiskäytävä Oulusta Oulunsaloon, Kempeleeseen, Kiiminkiin, Haukiputaalle, Iihin, Muhokselle, Liminkaan ja Tyrnävälle. Tavoitteena on 10–15 minuutin vuoroväli arkipäivisin. Joukkoliikenteen kehittämiskäytävä sisältyy osana myös Oulun seudun laatukäytävään. Kaavamerkintään sisältyy myös ajatus, että osa ruuhka-aikojen reiteistä voidaan ajaa valtatie 4 kautta nopeina kuntien välisinä yhteyksinä. Maakuntakaavamääräyksen mukaan yhdyskuntarakenteen suunnittelulla tulee luoda edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseen. Tällä tavoin pitemmällä aikavälillä voi syntyä edellytyksiä myös raideliikenteen kehittämiseksi paikallisliikenteen osana.

Jokaisessa kunnassa tulisi olla joukkoliikenneterminaali. Oulussa se on korkealuokkainen matkakeskus, muualla yleensä linja-auto/rautatieasema tai informaatiopiste. Maakuntakaavassa esitetään joukkoliikenteen terminaalivarauksina vain rautateiden liikennepaikat ja Oulun matkakeskus.

Kaavan perusteena olevat selvitykset:

- Pohjois-Pohjanmaan liitto ym., A 25/2000. Oulu 2000. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikennestrategia.
- Oulun tiepiiri, Oulun kaupunki, Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oulun lääninhallitus, raportti-luonnos Oulu, 2002. Oulun seudun liikenne 2020.
- Oulun tiepiirin teiden hankekohtaiset tarveselvitykset ja yleissuunnitelmat.
- Valtakunnalliset liikennemuotokohtaiset toimintalinjauksia koskevat selvitykset.
- Pudasjärven kunta 1999. Pudasjärven lentopaikan kehittäminen, Pudasjärven kunta.
- Bothnian Arc, Oulu 2000 ja 2001. Perämerenkaaren liikennejärjestelmä, nykytilaraportti ja suunnitelmaraportti.
- Merenkululaitos 2001. Raahe-Oulu-Kemi laivaväylä
- Oulun lääninhallitus ym. Oulu 2001. YVA-selvitys Oulun seudun joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto, B 18/2000 Oulu 2000. Pohjois-Pohjanmaan logistiikan teemaohjelman esiselvitys.
- Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki 2000. Oulun seudun yhdistettyjen kuljetusten terminaali
- Pohjois-Pohjanmaan liitto, Oulu 1995. Pohjois-Pohjanmaan merialueen veneilyn kehittämissuunnitelma.
- Bothnian Arc, 2000. Veneily- ja rannikkomatkailu Perämerenkaarella.
- Oulun kaupunki ym., Oulu 2001. Oulun seudun logistiikkaohjelma.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Oulun tiepiiri Oulu 2001. Pohjanmaan rantatie Pohjois-Pohjanmaalla.
- Tielaitos Oulun tiepiiri 1993. Hailuodon liikenneyhteyksien kehittämisen tarveselvitys.
- Tielaitos Oulun tiepiiri 1995. Vt 4 välillä Haurukylä–Kempele ja valtatie 8 välillä Lapinkangas–Haaransilta, Vt 4 Yleissuunnitelman täydentäminen välillä Haurukylä–Kempele, Ympäristövaikutusten arviointiselvitys.
- Tielaitos Oulun tiepiiri 1995. Valtatie 4 välillä Räänänperä–Pohjois-Ii. Ympäristövaikutusten arviointiselostus Ii, Haukipudas.
- Tiehallinto Oulun tiepiiri ym. 2001. Uuden lentoasemantien pääsuuntaselvitys ja siihen liittyvät ympäristöselvitykset.
- Ilmailulaitos, Vantaa, 2000. Oulun lentoaseman meluselvitys.



4.4.2 Energiahuolto

—⊙— PÄÄSÄHKÖJOHTO 400 kV ja 220 kV

—⊙— PÄÄSÄHKÖJOHTO 110 kV

· · ⊙ · · OHJEELLINEN PÄÄSÄHKÖJOHTO 400 kV

· · · ⊙ · · · OHJEELLINEN PÄÄSÄHKÖJOHTO 110 kV

← · ⊙ · → PÄÄSÄHKÖJOHDON YHTEYSTARVE

Periaatteena on täydentää olemassa olevaa maakunnallista 110 kV:n sähköverkostoa niin, että sähköhuollon varmuus kasvaa. Uudet 110 kV:n sähkölinjat on merkitty ohjeellisina maakuntakaavaan. Samoin on osoitettu ohjeellisena 110 kV:n linja niihin yhdeksään kuntaan, joista linja puuttuu. Tämän lisäksi on valtakunnallisia tarpeita lisätä 400 kV:n pääsähköjohtoja. Maakuntakaavassa osoitetaan ohjeellisena 400 kV:n linja Muhos-Lapin läänin raja. Tästä hankkeesta on tehty erillinen ympäristövaikutusten arviointi. Sen ja saatujen lausuntojen perusteella on maakuntakaavaan valittu ns. C-vaihtoehto, jonka haitat ympäristöön ja asutukselle on katsottu pienimmiksi. Reisjärvi–Haapavesi–Muhos-välillä on tällä hetkellä 220 kV:n linja, joka pitkällä aikavälillä muutetaan 400 kV:n voimajohdoksi ja väli merkitään kaavaan 400 kV:n yhteystarpeena. Kokkola–Kalajoki–Ruukki–Muhos-välillä on tällä hetkellä 110 kV:n ja lisäksi Ruukkiin asti myös 220 kV:n sähkölinja. Pitkällä aikavälillä 220 kV:n linja korvataan 400 kV:n linjalla, joka osoitetaan kaavassa pääsähköjohtojen yhteystarpeena. Rinnakkaisia pääsähkölinjoja ei ole merkitty erikseen, vaan ne sisältyvät samaan merkintään. Oulun seudulle suunniteltuja uusia 110 kV:n johtolinjoja ei ole osoitettu maakuntakaavassa. Nämä linjat on tarkoituksenmukaista osoittaa yleiskaavojen yhteydessä. Sosiaali- ja terveysministeriön asetus ionisoimattoman säteilyn väestölle aiheuttaman altistumisen rajoittamisesta tuli voimaan 1.5.2002. Tämä on otettava huomioon voimajohtojen sijoittelussa. On myös selvítettävä voimajohtojen ympäristövaikutukset ympäristönsuojelulain mukaisesti.

Seutukaavaan verrattuna on maakuntakaavassa osoitettu uusina pääsähköjohtoina edellä mainittujen 400 kV:n johtojen lisäksi 110 kV:n sähköjohto Hailuotoon sekä 110 kV:n pääsähköjohtojen yhteystarve välille Haapavesi–Nivala ja Haapaveden turvevoimalalta yhteys Haapaveden pohjoispuolelle 110 kV:n voimajohtoon.

Uudet energialähteet

Vesivoiman ja turpeen lisäksi on maakunnassa mittavasti tuulivoimareserviä, energiapuuta, peltoenergiaa, maalämpöä ja poltettavaa jätettä. Erityisesti turpeen, energiapuun ja peltoenergian yhteiskäyttö maakunnan suurvoimaloissa lisää suuremmissa mittakaavassa energiapuun ja peltoenergian käyttöä energian tuotannossa. Tuulivoiman ja maalämmön lisääntymistä tukee merkittävä vesivoimatuotanto, jota käytetään mm. säätöenergiana. Oulun seudulla poltettavaa jätettä on runsaasti. Nykyisissä voimaloissa ei jätettä voida polttaa, joten alueelle tarvitaan jätteenpolttolaitos. Jo nykyisin hyödynnetään kaatopaikkakaasut Oulussa ja polton myötä energiantuotanto jätteillä on huomattava lisä alueen energiahuollossa.

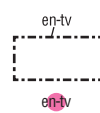
Maakaasulle osoitettiin seutukaavassa linjauksella Kostamuksesta Kainuun kautta Pohjois-Pohjanmaalle ja Lappiin. Tilanne on sen jälkeen muuttunut eikä tällä hetkellä ole suunnitelmia maakaasuputken rakentamiseksi Pohjois-Pohjanmaan kautta. Maakaasujohtovaroja ei maakuntakaavassa esitetä. Mikäli maakaasuasiassa tulee myöhemmin valtakunnallisia ratkaisuja, jotka koskevat Pohjois-Pohjanmaata, ratkaistaan ne silloisen tarpeen edellyttämällä tavalla.

ENERGIAHUOLLON ALUE



Merkinnällä osoitetaan maakunnan energiahuollon kannalta tärkeät voimat ja suurmuuntamoiden alueet.

Merkinnällä on osoitettu Oulun Energian Toppilan voimalaitokset, Fortum Oyj:n Haapaveden turvevoimala, Pikkaralan (Oulu) ja Pyhänselän (Muhos) suurmuuntamoiden alueet sekä yli 10 MW vesivoimalaitokset Oulu- ja Lijossa. Maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi on olemassa olevan voimajohtoverkoston pienemmät muuntamot esitetty kaavaselostuksen kuvassa (sivu 33).



TUULIVOIMALOIDEN ALUE

Merkinnällä osoitetaan maa- ja vesialueita, jotka soveltuvat useiden tuulivoimaloiden muodostamien ryhmien keskitettyyn rakentamiseen..

Suunnittelumääräykset:

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon rakentamisen vaikutukset maisemaan, asutukseen, loma-asutukseen, linnustoon ja vedenalaiseen luontoon sekä pyrittävä lieventämään haitallisia vaikutuksia.

Tuulivoimat tulee sijoittaa ryhmiin geometrialtaan selkeään muotoon ja niin lähelle toisiaan kuin se energiantuotannon taloudellisuus huomioon ottaen on mahdollista.

Maakuntakaavassa on osoitettu osa-aluemerkinnällä merialueelta kuusi laajaa tuulivoima-alueita ja rannikolta kohdemerkinnällä neljä suppeampaa tuulivoima-alueita. Kaavassa käsitellään vain ns. tuulivoimapuistot (vähintään 10 MW). Yksittäisiä tuulivoimaloita ei käsitellä. Alueet perustuvat ympäristöministeriön johdolla laadittuun kartoitukseen. Kartoituksessa ovat olleet mukana Lapin, Pohjois-Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan liittojen rannikko- ja merialueet. Pohjois-Pohjanmaan merialueelta kartoitetuille alueille voidaan rakentaa yhteensä noin 3000-4000 MW tuulivoimatehoa ja rannikolta kartoitetuille alueille yhteensä yli 100 MW tuulivoimatehoa. Merialueille rakentaminen edellyttää huomattavaa valtion tukea. Em. selvityksen yhteydessä on arvioitu, että rakentaminen merialueelle suuressa mittakaavassa ei edellytä tehoysikköä kohti suurempaa tukea kuin yksittäisten tuulivoimaloiden rakentaminen. Vuotuista valtion tukea tulisi kuitenkin nostaa moninkertaisesti. Merituulivoima-alueiden toteuttaminen tapahtuu joka tapauksessa vasta pitkällä aikavälillä. Sen vuoksi tarvitaan aluevarauksia pienemmille tuulivoima-alueille rannikolla.

Tuulivoimakartoituksessa mukana olleet Kotakari-Kraaselin alue Oulun ja Haukiputaan edustalla, Rahjan satama-alue Kalajoella, Varessäikkä Siikajoella sekä Laitakarin nokka Iissä soveltuvat laaditun selvityksen mukaan huonosti tuulivoimala-alueiksi, joten niitä ei ole otettu kaavaan. Kotakari-Kraaselin alue, joka olisi sijainniltaan edullinen, soveltuu laadi-

tun selvityksen perusteella huonosti tuulivoimatuotantoon lähinnä Pohjois-Pohjanmaalla poikkeukselliseen saaristomaisemaan sekä linnustoon kohdistuvien vaikutusten vuoksi.

TURVETUOTANTO

Yleisiä suunnittelumääräyksiä:

Turvetuotantoon tulee ottaa ensisijaisesti entisiin tuotantoalueisiin liittyviä soita, ojittettuja soita tai sellaisia ojittamattomia soita, joiden luonnon- tai kulttuuriarvot eivät ole seudullisesti merkittäviä. Tuotantoa tulee harjoittaa niin, että sen valuma-aluekohtainen vesistön kuormitus vähenee valtakunnallisen vesiensuojelun tavoiteohjelman mukaisesti. Turvetuotannon lopettamisen jälkihoidon ympäristövaikutukset tulee käsitellä valvonta- ja lupaviranomaisten kanssa ennen tuotannon päättymistä.

Suopohjien jälkikäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueelliset maankäyttötarpeet.

Turvetuotannon ohjaamiseksi maakuntakaavassa on annettu yleisiä suunnittelumääräyksiä. Niissä on ilmaistu valtakunnallista alueidenkäytön tavoitetta täsmentäen, miten ympäristöarvoja tulee priorisoida soita tuotantoon valittaessa.

Pohjana turvesoiden tarkastelulle maakuntakaavaa laadittaessa pidettiin turvetuottajien hallinnassa olevia tuotantoon varattuja soita ja tutkittuja Geologian tutkimuskeskuksen tuotantokelpoisiksi luokittelemia soita. Tuotannon laajuudesta tehty vaihtoehtotarkastelu on esitetty luvussa 3.3 ja vertailu luvussa 6.

Vaihtoehtotarkastelujen perusteella päädyttiin kaavaehdotuksessa siihen, että kaavan turvetuotannon mitoituksessa käytetään nykyisen suurista tuotantotasoa kaikilla valuma-alueilla ja uusien energiatuotantoon

tarvittavien soiden tarve vuoteen 2030 mennessä arvioitiin tältä pohjalta. Tarvittavan suon määräksi saatiin 31 000 ha.

Seutukaavassa 1990 turvetuotantovarouksia oli 57000 ha. Tuotannossa oli vuonna 2000 noin 18000 ha. Turvetuotannossa olevat suot näkyvät maakuntakaavassa pohjakarttamerkintänä. Niiden sijoittuminen valuma-alueittain on esitetty kuvassa sivulla 86.

Turvetuotannon ja muun maankäytön ristiriitoja sovitetiin yhteen monivaiheisella prosessilla. Jo kaavaluonnoksessa turvetuotantoa pyrittiin keskittämään laajoihin, ympäristöarvoiltaan vähemmän merkittäviin kokonaisuuksiin. Kaavaehdotusvaiheessa turvetuotannon luonnon monimuotoisuuteen liittyviä näkökohtia selvitettiin lisää, ja kaikista varattaviksi harkituista soista tehtiin ojituksen nykytilanteen arvio. Soista, joilla oli samanaikaisesti suuri tuotannollinen ja luonnonsuojelluksen merkitys, neuvoteltiin useassa vaiheessa Pohjois-Pohjanmaan liiton, ympäristöhallinnon, turvetuottajien ja Metsähallituksen kesken. Intressitahot hyväksyivät kaavaehdotuksen ratkaisun, jossa huomattavaa osaa luonnoksen varauksista tarkistettiin uhanalaisen eliölajiston takia, kolme turvetuottajien hallinnassa ollutta suota osoitettiin luonnonsuojelualueeksi ja kolme suota osoitettiin monimuotoisuusarvojen huomioon ottamiseen velvoittavalla lisämerkinnällä; vastaavasti edellisistä aiheutunutta tuotantoalan supistumista kompensoitiin uusilla tuotantoalueilla.

Ympäristöministeriö vahvisti maakuntakaavan turvetuotantoalueiden varaukset kolmea aluetta lukuun ottamatta. Korkein hallinto-oikeus katsoi kuitenkin, että turvetuotantoalueiden varaukset eivät perustuneet riittäviin luontoarvoihin koskeviin selvityksiin ja kumosi kaavan hyväksymis- ja vahvistamispäätökset tältä osin. KHO:n päätöksessä todettiin kuitenkin, että varausten perusteena olleelle laajuusvaihtoehdolle, jonka mukaan tuotanto säilyy nykytasolla vuoteen 2030, ei ollut lain kannalta estettä. Lopullisessa maakuntakaavassa ei ole esitetty turvetuotantoalueita, vaan turvesoiden käyttöä ohjataan yleisillä suunnittelumääräyksillä ja tuotantosoiden jälkikäytön kehittämiseen soveltuvien alueiden merkinnällä.

tjk

TURVETUOTANTOSOIDEN JÄLKIKÄYTÖN KEHITTÄMISEEN SOVELTUVA ALUE

Merkinnällä osoitetaan turvetuotannon loppuunsaattamisen ja suopohjien jälkikäytön kannalta merkittäviä aluekokonaisuuksia.

Suunnittelumääräys:

Alueen jäljellä olevat turvetuotantovarat tulee pyrkiä hyödyntämään jälkikäytön kannalta tarkoituksenmukaisena kokonaisuutena. Jälkikäyttöä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon aluekokonaisuuden tarjoamat mahdollisuudet.

Pohjois-Pohjanmaan turvetuotanto on pitkälti keskittynyt tietyille alueille. Näissä keskittymissä on osaksi vanhoja tuotantosoiita, joiden tuotantokäyttö on päättymässä. Tämä merkitsee laajahkoa maankäytöllistä muutosta. Alueidenkäytöllisesti on perusteltua, että ennen yksittäisten soiden tuotannon päättymistä tarkastellaan tuotantosuoskeskittymän tarjoamat mahdollisuudet jälkikäytölle; keskittymän puitteissa on mahdollista saavuttaa suurtuotannon tai integroidun käytön etuja puhtaasti



TURVETUOTANTO MAAKUNTAKAAVASSA



- Tuotannossa oleva turvesuo
- Turvetuotantosoiden jälkikäytön kehittämiseen soveltuva alue
- Turvesoiden käyttöä koskeva yleinen suunnittelumääräys

suokohtaisesti etenevään jälkikäyttöön nähden. Samalla on myös syytä harkita kokonaisvaltaisesti tuotannon loppulaajuutta. Suokohtaisesta teknistaloudellisesta tuotantolaaajuudesta saattaa olla perusteltua poiketa; maakunnallisena yleisperiaatteena voidaan pitää nykyisten keskittymien varantojen laajaa hyödyntämistä siihen nähden että avataan uusia tuotantosoitoja.

Kuivaniemen itäosa on ollut pitkään maakunnan tärkeä turvetuotantotalue. Sinne on osoitettu kaksi jälkikäytön kehittämisen aluetta. Maakunnan eteläosan Piipsannevan keskittymään ei tällaista aluetta ole tarpeen osoittaa, koska keskittymä on tiivis ja alueen hallinnan sekä lupamenettelyn suhteen selkeä kokonaisuus.

Merkintä ei rajaa jälkikäyttömuotoja, mutta tällä hetkellä lupaavalt näyttää suopohjien käyttäminen bioenergian tuotantoon. Käyttömuoto on perusteltu mm. hiilitaseen, energiaomavaraisuuden ja paikallisten työllisyysvaikutusten kannalta. Muita mahdollisuuksia ovat maa- ja metsätalous, luonnon monimuotoisuusarvot ja porotalouden rehun tuotanto. Merkintä puoltaa alueen turvevarojen loppuun käyttöä; merkintää koskee myös turvetuotannon yleismääräys, joka priorisoi ensimmäiseksi nykyisiin tuotantoalueisiin liittyvät suot.

Jälkikäytön kehittämistarkastelut sisältävät maankäytöllistä ja elinkeinollista suunnittelua ja niihin liittyy maanomistuskysymyksiä sekä vesien-suojellisia valvonta- ja lupanäkökohtia. Siten ne edellyttävät useiden tahojen osallistumista. Esimerkiksi ao. kunta voi toimia koordinoijana.

Kaavan perusteena olevat selvitykset:

- Fingrid Oyj (v. 2001), muut 400 kV:n uudet linjausesitykset on saatu Fingrid Oyj:ltä. Ympäristövaikutusten arviointiselostus 400 kV:n johtohankkeesta välillä Pyhänselkä (Muhos)-Tornion seutu (Ruotsi).
- Pohjois-Pohjanmaan liitto, B:20, Oulu 1999. Turpeen raaka-ainekäyttö/Yhteenveto.
- Pohjois-Pohjanmaan liitto Oulu 2003. Turvevarojen energiakäyttö v. 2000-2030.

4.5 Maakuntakaavan toteutus

4.5.1 Toteuttamisvastuu

Maakuntakaavan luonteesta johtuen kaavan aluevarausten tai kehittämisperiaatteiden toteutus tapahtuu pääsääntöisesti yksityiskohtaiseman kaavoituksen ja suunnittelun kautta. Lopullinen toteutusvastuu määräytyy myös siinä yhteydessä. Valtakunnalliset aluetarpeet toteutuvat yleensä valtion viranomaisten toimesta erityislakien mukaisesti. Maakuntakaavan toinen päätoteuttaja on kunta. Kuntakaavoituksen ja kuntien yhteisten hankkeiden, kuten vesi- ja viemäriverkot, jätehuolto jne. yhteydessä määritellään toteutusvastuut. Valtakunnalliset ja alueelliset pääsähkolinjat toteutetaan ao. sähköverkkoyhtiöiden toimesta.

4.5.2 Rakentamisrajoitus

Virkistys- ja suojelualueiksi sekä liikennettä ja teknistä huoltoa varten maakuntakaavassa osoitettuja alueita koskee maankäyttö- ja rakennuslain 33 § mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus. Rajoitus ei koske virkistys- ja matkai-

lukohteen kohdemerkintää, kehittämisperiaatemerkinettä eikä alueiden erityisominaisuuksia kuvaavia merkintöitä.

MRL 33 §:n mukaan ”maakuntakaavan virkistys- ja suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus.” Se on ehdollinen siten, että jos rakennuslupaa ei myönnetä, toteutusvastuussa olevan tulee lunastaa alue tai suorittaa korvaus. Ellei näin tapahdu, lupa on myönnettävä.

Maakuntakaavan merkinnät, joihin liittyy tämä ehdollinen rakentamisrajoitus, ovat:

- virkistysalue (V); rakentamisrajoitus ei kuitenkaan koske virkistys- ja matkailukohdemerkintää, koska kohteen tarkkaa sijaintia ei ole voitu aina määritellä ja joissakin tapauksissa merkintä koskee useaa lähekkäin sijaitsevaa kohdetta;
- luonnonsuojelualue (SL ja vastaava kohdemerkintä);
- liikennealueet: moottoritie, valtatie/kantatie, seututie, ohjeellinen/vaihtoehtoinen tielinjaus, päärata ja liikennepaikka, nopean junaliikenteen rata, matkakeskus, yhdysrata/sivurata, satama-alue (LS), lentoasema (LL), lentopaikka, logistiikka-alue (lo), moottoriurheilukeskus (em);
- teknisen huollon alueet: jätteenkäsittelyalue (ej), energiahuollon alue (en), tuulivoimaloiden alue (en-tv), jätevedenpuhdistamo (et-j), pääsähköjohto ja ohjeellinen pääsähköjohto.

Koska kehittämisperiaatemerkinnet ja alueiden erityisominaisuuksia osoittavat merkinnät eivät ole aluevarauksia eikä maakuntakaavamääräyksellä ole laajennettu rakentamisrajoitusta, rajoitus ei koske näitä merkintöitä (esim. matkailun ja virkistykseen kehittämisen kohdealue, luonnon monikäyttöalue, viheryhteystarve, liikenteen yhteystarve, kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue).

Maakuntakaavalla ei ole suoria maanomistajia koskevia oikeusvaikutuksia lukuun ottamatta edellä mainittua ehdollista rakentamisrajoitusta, joka koskee vain virkistys- ja suojelualueita sekä liikenteen ja teknisen huollon verkostoja. Muilta osin, esimerkiksi metsätalouden tai maatalouden harjoittamisen osalta maakuntakaavan vaikutukset tulevat välillisesti tarkempien kaavojen, muiden suunnitelmien tai viranomaisten päätösten kautta. Näitä säätelee erityislainsäädäntö.

4.5.3 Maakuntakaavan suhde erityislakeihin

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja päätettäessä muun lainsäädännön nojalla ympäristön käytön järjestämisestä siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa ja erityislajeissa säädetään. Tässä suhteessa keskeisimpiä lakeja ovat ympäristönsuojelulaki, luonnonsuojelulaki, tielaki, vesilaki, metsälaki, maa-ainelaki ja jätelaki. Se, missä määrin maakuntakaava on otettava huomioon erityislainsäädännön mukaisessa päätöksenteossa, riippuu ko. lainsäädännön harkintavallan suuruudesta. Mitä suuremman harkintavallan erityislaki antaa, sitä enemmän maakuntakaava on otettava huomioon. Harkintavalta voi monissa tapauksissa olla kuitenkin hyvin pieni.