

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS

NRO 512000

Backaksen elämyskeskus

MUISTUTUKSET JA VASTINEET

22.3.2022

Asemakaavoitus / MHÄ

Asemakaavaehdotus nro 512000 / Backaksen elämyskeskus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 10.11.-9.12.2021. Tänä aikana jätettiin 11 muistutusta ja yksi myöhästynyt.

Muistuttaja	Muistutus	Tarkistukset
NRO 1, asukas 1, 25.11.2021	<p>Liikenneselvitys ei sisällä vaihtoehtoa ilman ratikkaa.</p> <p>Ylästöntien ruuhkaisuus kasvaa.</p> <p>Ei huomioitu uusien asuntojen pysäköinnin liikennejärjestelyjä.</p> <p>Tapahtumien purkautumisessa ei ole huomioitu kevyen liikenteen aiheuttamia liikennekatkoja.</p> <p>Elämyspuisto pitää siirtää Aviapoliksen aseman lähelle.</p> <p>Backaksessa ei ole tilaa laajeta.</p> <p>Kaavan hyväksyminen tulee sitoa Vantaan Ratikan hyväksymiseen.</p>	-
NRO 2, asukas 2, 30.11.2021	<p>Liikennevaikutuksia ympäröiviin alueisiin pitää tutkia laajasti.</p> <p>Kaavaehdotuksen rajausta on riittämätön eikä ota huomioon liikennejärjestelyitä Ylästöntien itäosassa (kahden kiertoliittymän välillä).</p> <p>Ei ole huomioitu kasvavaa liikennemäärää ja lisäkaistatarvetta.</p> <p>Ei ole huomioitu jalankulun ja kevyenliikenteen sujuvaa ja turvallista reittiä kaavamuutosalueen ja Ylästöntien pohjoispuolen välillä.</p> <p>Asuntorakentaminen ei ole yleiskaavan mukaista.</p> <p>Kaupungin karttapalvelussa kaavamuutosalue ei näy.</p> <p>Ulkoesiintymislava ei näy ohjeellisenä alueena kaavaehdotuksessa.</p> <p>Alueille SR ja P täytyy laittaa desibelirajoitukset estämään mahdolliset meluhaitat.</p>	<p>Lisätään P- ja SR-alueiden määräyksiin: <i>”Ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.</i></p> <p><i>Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille.”</i></p>

<p>NRO 3, asukas 3, 7.12.2021</p>	<p>Liikennejärjestelyt ruuhkautuvat. Edellyttää suuria kevyenliikenteen ja liittymien laajennuksia. Kaavan hyväksyminen tarkoittaa ratikan hyväksymistä. Alueelle ei mahdu suunniteltuja fasiliteetteja, eikä niistä ole alueen asukkaille hyötyä, esim. Aviapolikseen mahtuisi.</p>	<p>-</p>
<p>NRO 4, asukas 4, 6.12.2021</p>	<p>Liikenneselvityksessä ei ole huomioitu tapahtumia, jotka ruuhkauttavat alueen liikenteen. Liikenneselvitys on puutteellinen ja perustuu Vantaan Ratikkaan. Ehdotus pilaa kulttuurisesti ja luontoarvoiltaan tärkeän alueen, kasvattaa liikennemääriä ja alentaa alueen asumisviihtyvyyttä ja liikenneturvallisuutta. Parempi paikka olisi juna-asemalla. Yksittäinen maanomistaja ei voi määrätä kunnan kaavoitusta. Kaavaehdotus ei tue kulttuurisesti arvokkaan alueen säilymistä, vaan tuhoaa sen alueelle sopimattomalla rakentamisella. Kaava poikkeaa ylemmän tason kaavoista. Asukkaiden kuuleminen on jätetty vastausten tasolle tekemättä muutoksia kaavaehdotukseen. Kaavaehdotus heikentää mm. lähiasukkaiden turvallisuuden tunnetta, alueen viihtyisyyttä, liikenteen sujuvuutta, virkistyskäyttöä, luonnonympäristöä... Ehdotus ei tuo asukkaille uusia palveluita. HOK-Elannon tulee pitää kiinteistönsä kunnossa. Pieneliöstöä ei liene kartoitettu. Rakentaminen ja Backaksenojan siirto uhkaavat uhanalaisia eläimiä. Kaikki esitetyt parkkipaikat tulee poistaa ja käyttää olevia asfalttikenttiä ja tulevan kaupan autopaikkoja.</p>	<p>-</p>

	<p>Baana ei sovi Ringhinpuistoon. Baana alkaa ei mistään ja päättyy ei mihinkään.</p> <p>Aidosti julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä suosiva kaupunki ei kaavoita parkkipaikkoja.</p> <p>Kaava tulee hylätä ja tarvittaessa palauttaa paremmin yleiskaavan, maakuntakaavan, luonnon monimuotoisuuden, liikenteen ja historialliset arvot huomioiden uudelleen käsittelyyn.</p> <p>Ilmastonmuutokseen varautuminen ei ole huomioitu kaavaehdotuksessa.</p> <p>Erilaisia digitaalisia vaihtoehtoja kansainvälisen elämyskeskuksen järjestämiseksi ei ole huomioitu.</p> <p>Vaarallisiin tartuntatauteihin ei ole varauduttu ja vierailijoiden ennakkotestaus, koronavilkut yms. seuranta tulee saattaa kaavamääräyksiin.</p> <p>Alueen suojeltujen rakennusten käyttötarkoitusta ja kunnossapitoa ei ole yksilöity.</p> <p>Erilaisten sukupuolten välinen ero tulee huomioida alueen käytön suunnittelussa.</p>	
NRO 5, asukas 5, 8.12.2021	<p>HOK-Elanto on itse päästänyt alueen rakennukset nykyiseen kuntoonsa. Kaupungin ei tule ottaa kantaa, millä rahalla yksityinen maanomistaja rakennuksiaan kunnostaa maanomistajien tasavertaisen kohtelun nimissä.</p> <p>Vantaa on linjannut, että yksityistä maata ei asemakaavoiteta, miksi nyt toimitaan toisin?</p> <p>Onko noin 14 hehtaarin puistoalueen lisääminen perusteltua?</p> <p>Alueen historia perustuu viljelyyn. Asukkaiden mielipiteillä tulisi olla enemmän painoarvoa.</p>	-
NRO 6, asukas 6, 8.12.2021	<p>Uusi liikenneselvitys pitäisi tehdä, jossa mahdollista raitiovaunuverkkoa ei huomioida.</p>	-

<p>NRO 7, asukas 7, 8.12.2021</p>	<p>Vantaan upeaa historia Backaksella ja Ylästöntiellä tulee säilyttää ja muutetaan Backaksen kaavasuunnitelmaa, joka tuhoaa historiallisen miljöön.</p> <p>Pelto on luonnonsuojelualuetta. Kerrostalo blokkaa auringonvalon Ylästöntieltä varsinkin talviaikaan, kun aurinko on matalalla.</p> <p>Asuintalot saisivat olla matalia ja siten, etteivät ne eiväts pilaa maisemaa, esim. tapahtumahalli 2:n kohdalla, jolloin nykyistä parkkipaikkaa voisi hyödyntää asukkaille. Suunnitelmassa on liian paljon parkkialueita.</p> <p>Suunnitelma ei suojele historiallista miljöötä, sillä uudet rakennukset estävät upeiden rakennusten ja miljöön näkymisen tielle.</p> <p>Ensin olisi tehtävä suunnitelma vanhoille rakennuksille ja laskea niistä saatava hyöty vuokraukseen ja muuhun toimintaan, joilla voisi kustantaa kunnostusta.</p> <p>Suunnitelmassa ei ole otettu huomioon meitä asukkaita, jotka emme halua näin suuria halleja naapuriimme.</p> <p>Mahtipontisen suunnitelman sisäpuistot eivät tue Backaksen kartanomiljöötä tai alueen karaktääriä.</p> <p>Olemassa olevan pysäköintialueen 'maisemointia' ei suunnitelmassa näytetä. Miksi sitä ei voi käyttää pysäköintipaikaksi?</p> <p>Esityksen mukaan melun ohje- arvot täyttyvät pihan oleskelu- alueilla, mutta ei asunnoissa.</p> <p>Väitetään, että hanke ei aiheuttaisi enempää ruuhkaa, mutta asukkaat ovat eri mieltä.</p> <p>Asiasta kerrottiin ilmoitettavan lähiseudun isännöitsijöille, jotta he olisivat yhteydessä asukkaisiin.</p> <p>Isännöitsijämme ei ollut kuullutkaan tästä.</p> <p>Asukkaiden vastustamaa ideaa viedään lujaa eteenpäin, jolloin vaihtoehtoja ei ehditä miettiä tarpeeksi.</p>	
--	--	--

	<p>Kuinka voi olla varaa tehdä kallis suunnitelma ja uudisrakennuksia, mutta ei kunnostaa vanhoja rakennuksia ja luoda niille liiketoimintaa?</p> <p>Asukkaiden toiveita ei ole otettu huomioon. Haluamme, että vanhat rakennukset otettaisiin käyttöön niitä kunnioittaen ja säästettäisiin pihapiirin upea luonto.</p> <p>Suunnitelmassa olevaan taidemuseon rakennukseen olisi hienoa saada yritystapahtumia, konsertteja, joulutapahtumia, messuja ym. Vanha rakennus toisi ainutlaatuisen elämyksen tapahtumille. Backakseen ei sovi uudisrakennus tällaisten tapahtumien järjestämiseen.</p> <p>Sikalarakennukseen olisi hienoa saada ravintola- ja kahvilatoimintaa.</p> <p>Muumipuisto voisi olla Aviapoliksessa.</p>	
<p>NRO 8, asukas 8, 9.12.2021</p>	<p>Ehdotuksessa ei ole riittävästi huomioitu vaikutusta Backaksen alueen historiallisen ilmeen säilyttämiseen ja tapahtumakeskuksen vaikutuksia olemassa oleviin lähiasuinalueisiin.</p> <p>Tehdyt arviot tapahtumakeskuksen liikennevaikutuksista sekä tarvittavista pysäköintipaikoista eivät ole riittäviä.</p> <p>Esitettyä kaavamuutosta ei tulisi tällaisenaan hyväksyä. Vaikutukset lähiympäristöön ja kaava-alueeseen tulisi selvittää uudestaan.</p> <p>Ehdotus ei huomioi v. 2012 tärkeinä pidettyjä näkymiä tai kartanoalueen säilyttämistä omana maisemakokonaisuutenaan.</p> <p>Kartanon aluetta tulisi kehittää nykyisiä rakennuksia korjaamalla, ilman näin merkittävää lisärakentamista.</p> <p>Tapatumapuiston ja Vantaan Ratikan päätökset tulisi kytkeä yhteen tai siirtää tapahtuma-</p>	<p>Lisätään P- ja SR-alueiden määräyksiin: <i>”Ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille.”</i></p>

	<p>puisto paikkaan, jossa esitetty julkinen liikenne voi toteutua, esimerkiksi Aviapoliksen juna-aseman lähistölle.</p> <p>Pysäköintipaikkojen tarve tulisi arvioida uudestaan.</p> <p>Liikenneselvitys tulisi tehdä uudestaan siten, ettei Vantaan Ratikkaa huomioida ja että suurin osa elämyspuiston käynneistä painottuu joko viikonloppuihin (lauantai ja sunnuntai) sekä loma-kausiin. Myös elämyspuiston teemapäivien vaikutukset tulisi arvioida paremmin.</p> <p>Ei ole selvitetty tapahtumien melun vaikutusta lähiasuinalueiden asukasviihtyvyyteen.</p>	
NRO 9, asukas 9, 9.12.2021	<p>Ylästöntie ruuhkautuu.</p> <p>Miten turvallinen ja toimiva liikenne taataan alueen asukkaille? Ylästöntielle tulisi tehdä Backakseen kääntyville erilliset kaistat. Tilausajobusseille pitää osoittaa sellainen paikka pysähtyä ja pysäköidä, ettei se haittaa Ylästöntien liikennettä ja aiheuta vaaratilanteita.</p> <p>Asukkaiden ilmainen pysäköinti kirjastokäynneille on taattava, etteivät turistit valtaa näitä pysäköintipaikkoja.</p>	
NRO 10, asukas 10, 9.12.2021	<p>Toivon, että viheralueita ei ylihoi- deta ja että jätetään pusikoita, pensaikkoja ja puuryhmiä pien- eläimille.</p> <p>Tämän kaavan jälkeen ilmeisesti hankitaan lisää tilaa parkkipai- koiksi Ylästöntien puolelta niityltä.</p> <p>Selostuksessa on ristiriita koskien sarvipöllöjä: säilytetäänkö puu- ryhmiä vai yksittäisiä puita? Riittääkö sarvipöllölle yksittäiset puut?</p> <p>Onko tehdyt luontoselvitykset ajantasaisia?</p>	

<p>NRO 11, asukas 11, 9.12.2021</p>	<p>Kaavaehdotus on palautettava valmisteluun Maankäyttö- ja rakennuslain (sekä Vantaan strategisten tavoitteiden vastaisena. Baanan linjaus ei noudata yleiskaavaa.</p> <p>Kaavaehdotus edistää kestävien kulkumuotojen sijaan autoliikennettä.</p> <p>Liikenneselvitys tulisi laatia uudelleen niin, että se kattaa kaikki kulkumuodot.</p> <p>Elämyseskuksen pysäköinnin sijoittamista kartanoalueen ulkopuolelle ei ole selvitetty tarpeeksi. Kaava-aluetta tulisi tarvittaessa laajentaa.</p> <p>Kookkaat uudisrakennukset ovat ristiriidassa valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen kanssa.</p> <p>Asukkaiden huolia lisääntyvästä liikenteestä ei oteta vakavasti. Muutos ja rakentaminen on liian massiivista.</p> <p>Suunnitelma heikentää alueen luontoarvoja, asukkaiden hyvinvointia ja alueen arvoa.</p>	
<p>NRO 12, asukas 12, 12.12.2021 (myöhässä)</p>	<p>Elämyspuisto pitäisi sijoittaa paikkaan, mihin vierailijat pääsisivät helposti tulemaan julkisilla kulkuvälineillä eli Aviapoliksen juna-aseman tuntumaan.</p> <p>Kaava muuttaa alueen nykyisen luonteen urbaaniksi lähiöksi.</p> <p>Vähemmällä rakentamisella alueesta saadaan vantaalaisille paljon viihtyisämpi ja se antaisi myös Vantaasta paljon myönteisemmän kuvan vierailijoille.</p>	

NRO 1**asukas1, 25.11.2021****Muistutus:**

Arvoisa Vantaan Valtuusto sekä Hallitus.

Backaksen Elämyspuistohankkeen asemakaavamuutoksen valmistelussa on esitetty useita ansiokkaita selvityksiä mm. melun ja ympäristön osalta. Liikenneselvitys ei kuitenkaan täytä laadukkaalta selvitykseltä vaadittuja ansioita. Liikenneselvitys jättää useita kysymyksiä avoimeksi.

Liikenneselvitys perustuu vain ja ainoastaan Vantaan Ratikkaan, jonka rakentamispäätös tehdään aikaisintaan 2023 ja aikaisin valmistumisajankohta olisi vuonna 2028. Ensimmäistäkään liikenneselvitystä ilman Vantaan Ratikkaa ei ole esitetty. Jo nykyään Ylästöntie ennen Lentoasemantien liikenneympyrää Ylästöstä tullessa on ruuhka-aikoina pahasti ruuhkautunut. Liikenneselvityksen mukaan Ylästöntien liikenne itään päin mennessä ruuhkautuisi vielä entisestään. Ja tämä ratikan kanssa. Ylästöläiset voivat unohtaa liikenteen idän suuntaan elämyspuiston valmistuttua. Ratikalla, tai ilman. Tämän lisäksi kevyen liikenteen kulku Ylästöntien yli on suunniteltu suojateitä pitkin. Jokainen suojatien ylitys pysäyttää koko Ylästöntien liikenteen luoden vielä enemmän ruuhkia. Suunnittelussa ei myöskään olla otettu huomioon uuden asuntotuotannon asukaspsykologian vaatimia liikennejärjestelyjä. Idän suunnasta tulevien on lähes mahdotonta päästä kotiinsa tapahtuma-aikoihin. Tämän lisäksi liikenneselvityksen tapahtumien purkautumista koskevassa osiossa ei ole otettu huomioon kevyen liikenteen aiheuttamia liikennekatkoja. Todennäköisesti tapahtumien purkautuminen tulee kestämään tunnista kahteen, jolloin tieraivo ja liikenneonnettomuusalttius lisääntyvät huomattavasti.

Ratkaisu puutteellisiin liikennejärjestelyihin on useita. Backaksen alueen liikenneselvitys tulisi tehdä myös ilman Vantaan Ratikan vaikutusta. Samalla tulee pitää mielessä, että vastuullinen ja kestävä kehitys ei voi perustua yksityisautoiluun.

Raitiovaunulla, tai ilman Vantaan tulee varautua varsinkin kevyen liikenteen liikennejärjestelyistä koituviin kuluihin ylikulkusiltojen, ja/tai alikulkutunneleiden myötä.

Liikennejärjestelyjen suunnitelmat ovat puutteelliset, mutta nojaavat silti 100 % Vantaan Ratikkaan. Kaavamuutoksen hyväksyminen tulee sitoa Vantaan Ratikan hyväksymiseen. Valtuutettujen tulee myös ymmärtää, että hyväksymällä Backaksen Elämyspuiston kaavan Vantaan Ratikan hyväksymiselle ei enää ole vaihtoehtoja.

Paras ratkaisu liikennejärjestelyjen sujuvuuden varmistamiseksi on siirtää elämyspuiston suunnitelmat sinne, minne ne alun perinkin kuuluvatkin, eli Aviapoliksen juna-aseman läheisyyteen. Rautateiden kuljetuskapasiteetti on vertaansa vailla varsinkin tarkasteltaessa asiaa kestävä kehityksen, tai vastuullisuuden mittareilla. Elämyspuisto tulee olemaan massiivinen kompleksin, joka toimisi erinomaisena ankkurina aluekehitykselle. Toteutuessaan elämyspuisto luo useita työpaikkoja Vantaalle ja kehittää koko aluetta eteenpäin. Backaksen alueella jatkokehitysmahdollisuuksia ei ole. Uusia hotelleja, huvipuistoja, ravintoloita, tai baareja ei mahdu Backaksen läheisyyteen elämyspuiston jälkeen. Aviapolikseen mahtuisi. Toteutuessaan Vantaan Ratikka pystyisi tuomaan elämyspuiston alueelle lähialueen kävijöitä, mutta elämyspuisto ei olisi riippuvainen Ratikan toteutumisesta.

Kaavamuutoksen hyväksyminen tulee sitoa Vantaan Ratikan hyväksymiseen. Ilman tomivia joukkoliikenneyhteyksiä kaavamuutosta ei tule hyväksyä.

As Oy Vantaan Backaksen lidan, Backaksen Elämyspuiston ”seinänaapurin”, puolesta ... [asukas 1]

Vastine:

Liikenneselvityksen laatijat ovat alansa huippuja Suomessa. Heillä on monen vuosikymmenen kokemus vastaavien selvitysten laadinnasta, minkä lisäksi he ovat olleet laatimassa Vantaalle monia muita - myös ratikkaan liittyviä - liikenneselvityksiä ja liikenteen toimivuustarkasteluja, mikä antaa heille hyvät pohjatiedot alueen ja sen liikenteen kehityksestä ja muista taustatiedoista.

Liikenneselvityksiä on tehty yksi, jossa yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Liikenteellinen vertailu ratikan ja ei-ratikan välillä on tehty jo ratikan aikaisemman suunnittelun (mm. ratikan hankearviointi) yhteydessä. Ratikka- tai bussilinjasto -vaihtoehdon erojen vaikutus tällä etäisyydellä olevaan tämäntyyppisen hankkeen liikenteen toimivuuteen on pieni. Ratkaisevia ovat hankkeen omat tunnusluvut ja ominaisuudet, joiden perusteella liikenneselvitys on tehty. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen. Täten ei voida väittää, että selvitys perustuu yksinomaan ratikan liikennöintiin. Näin vaatimus, että tämä asemakaava ja asemakaavan muutos tulisi sitoa ratikan hyväksymispäätökseen, on perusteeton.

Liikenneselvityksessä elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä. Keskukseen saavutaan myös paljon tilausajobusseilla. Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueelle ovat hyvät. Vantaan baanaverkkokin kytkeytyy alueeseen. Tästä nähdään, että kohde on hyvin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla.

Liikenneselvityksessä todetaan, että Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymässä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liikennevalloissa etelän suunnasta syntyvät jonot ovat lyhytaikaisia. Myös Ylästöntien ja Pakkalan puistotien kiertoliittymän liikenteen välityskyky on hyvä, joten jonotus ei sielläkään muodostu pitkäksi. Kaikkiaan vaihtoehtoisia reittejä eri suuntiin on useita, mikä tulee tasaamaan yksittäisten liittymien kuormitusta.

Liikenneselvityksessä todetaan myös, että tarkastellun alueen länsipuolella ruuhkautumista ei ole, vaikka selvityksessä lasketut automäärät edustavat syntyvän liikenteen yläliikiarvoa, sen lisäksi, että suurin liikennettä tuottava tekijä on Jumbon kauppakeskus. Uuden asuinkorttelin autopaikkamäärä kokonaisuuden kannalta on pieni, 105 paikkaa. Asukkaat voivat halutessaan autoilla kotiinsa myös vaihtoehtoisia reittejä pitkin, esimerkiksi Pakkalan puistotietä pitkin. Asuinkorttelin autoliikenne ei edellytä lisäkaistoja tai muita liikennejärjestelyjä Ylästöntielle. Kiertoliittymä tulee tässä toimimaan erinomaisesti.

Ylästöntielle tullaan tekemään keskisaarekkeellisia suojateitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toki suojatietä ylittävää täytyy väistää ja autokin ehkä pysäyttää, mutta liikenne kaupungissa edellyttää sitä. Pakkalan alue on yhä suurelta osaltaan rakentamatonta, mutta yleiskaavan mukaisesti alue tulee täydentymään ja asukasmäärä ja siten myös liikennemäärä kasvamaan. Kun liikenne perustuu pääasiassa joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn, välttyään monelta liikenneraivokohtaukselta ja ylipäättään liikenteen konfliktitilanteilta.

Jalankulun ja pyöräilyn eritasoratkaisut Ylästöntien yli tai ali ovat tässä kohdin haasteellisia. Jotta ratkaisu olisi esteetön, tulee tien ylle tai alle johtavien ramppien pituudeksi – maaston muodoista riippuen – n. 50 – 70 m, minkä johdosta kiertomatkat muodostuisivat helposti pitkiksi, jolloin osa kulkijoista ylittäisi kadun edelleen tasossa, mikä olisi autoilijoille yllätyksellistä ja jalankulkujoille turvattomampaa.

Tilaisuudesta purkautuva liikenne on liikennemallinnuksessa laskettu 500 autoa tunnissa, mikä on liioitellusti yliarvioitu, sillä elämyspuiston alueelle on varattu vain 350 autopaikkaa. Samalla kaavalla laskettuna elämyskeskuksen automäärä poistuisi 42 minuutissa.

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviapoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja

yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyskeskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoja; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen lähteä kaavoitusmonipolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyskeskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päätenyt Backukseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviapoliksen asemansetu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämyspuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla.

Aviapoliksen aseman seudulle on Aviapoliksen kaavarungossa esitetty paikka ”yleisömagneetille” Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan. Sekin on yksityistä maata, joka toistaiseksi odottaa, että sopiva hanke kiinnostuu paikasta. Aviapoliksen aseman seudulla maankäyttö keskittyy eloisaa, kaupunkimaisen ympäristön luomiseen asuinkorttelein, työpaikoin ja palveluin, puistoja unohtamatta.

Elämyskeskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Asemilta, hotelleista ja kauppakeskuksesta tuleville vierailijoille elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen, mutta se ei ole asemakaavallinen asia eikä siitä voi esimerkiksi antaa asemakaavassa määräystä. Ensi vaiheessa elämyspuistosta on tarkoitus toteuttaa lähinnä Ylästöntietä olevat rakennukset: tapahtumakeskus ja Muumi-sisäpuisto. Myöhemmin toimintaa on tarkoitus laajentaa entisten kasvihuoneitten kulmille toisella sisäpuistolla. Toimijan suunnitelmassa on myös mm. järjestää ympäri vuoden koko perheen ulkoilutapahtumia, jotka tarvitsevat paljon vapaata ulkotilaa, mitä Backaksessa on. Suunnitelmassa on siten jo varauduttu toiminnan laajenemiseen.

Tarkistukset:

-

NRO 2

asukas 2, 30.11.2021

Muistutus:

1. Liikennevaikutukset

Kaavamuutoksen liikennevaikutuksia ympäröiviin alueisiin pitää tutkia laajasti. Ylästöntie on tukossa jo nykyisellä käytöllä. Iltaisin saa jalankulkija odottaa suojatien reunassa loputtoman autoletkan taukoamista. Tämä on tilanne molempien Ylästöntien kiertoliittymien kohdalla sijaitsevilla suojateilla ja lisäksi niiden välillä sijaitsevilla kaksiosaisilla suojateilla.

Kaavaehdotuksen rajausta on riittämätön eikä nykyisellään ota lainkaan huomioon liikennejärjestelyitä po. Ylästöntien itäosassa (kahden kiertoliittymän välillä), koska ko. tieosuus ei kuulu kaavamuutosalueeseen. Mitä kautta vahvasti yksityisautoiluun tukeutuva liikenne saapuu suunniteltuun elämyspuistoon, kun ilmeisesti edellä mainittua tieosuutta ei tulla kaavaehdotuksen rajauksesta ja yleisötilaisuuden annista päätellen saapumistarkoitukseen käyttämään? Mitä liikennejärjestelyitä kaavaehdotus pitää sisällään tai poikii jatkossa?

Pidän kaavamuutosalueen rajausta riittämättömänä, koska siinä ei olla huomioitu esimerkiksi Ylästöntien kasvavaa liikennemäärää, kadun mahdollista lisäkaistatarvetta liikennevirran kasvaessa suunnitellun elämyskeskuksen ja muun suunnittelun johdosta. Täten ei myöskään ole voitu ottaa huomioon yleisen jalankulun ja kevyenliikenteen sujuvaa ja turvallista reittiä kaavamuutosalueen ja pohjoisen alueen välillä (Ylästöntie erottaa nämä alueet toisistaan).

2. Asuntorakentaminen

Voimassa oleva yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta (yleiskaavan oikeusvaikutus). Yleiskaavassa kaavamuutosalueella on merkinnät P ja VL, joista kumpikaan ei tarkoita asumisen uudisrakentamista.

Samassa yhteydessä moitin sitä, että tätä kaavamuutosehdotusta ei näy Vantaan karttapalvelun vireillä olevissa kaavoissa alueena, jolloin sitä voisi tehokkaasti tarkastella osana ympäröiviä suunnitelmia ja suhteessa mm. yleiskaavaan. Onko ollut tarkoitus hankaloittaa tiedon etsimistä kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana?

3. Elämyspuistoon suunniteltu ulkolava

Ulkona sijaitseva esiintymislava ei näy ohjeellisena alueena kaavamuutosehdotuksessa, mutta aihe tuli esiin Vantaan järjestämässä yleisötilaisuudessa. Elämyspuisto (ymmärtääkseni kuitenkin vahvasti sisätiloihin tukeutuvana) ja siihen liittyvä toiminta ei saa aiheuttaa meluhaittaa ympäröivien alueiden asukkaille. Tämän turvaamiseksi korttelialueille SR ja P täytyy laittaa asemakaavaan desibelirajoitukset, jotka tehokkaasti estävät mahdolliset suunnitellut meluhaitat.

Vastine:

1. Liikennevaikutukset

Asemakaavaehdotuksen aluerajausta Ylästöntien osalta ei ole ollut tarpeen ulottaa esitettyä laajempaan, koska Ylästöntiellä on jo asemakaava Backaksen kohdalta itään päin. Tämän asemakaavan ja asemakaavamuutoksen ehdotuksen hyväksymisen jälkeen ainoastaan Krakanojan ja Tolkinkyläntien välinen

osuus Ylästöntiestä on ilman asemakaavaa. Liikenneselvityksessä tarkastelualue on tietenkin asemakaavan aluetta huomattavasti laajempi.

Backaksen elämyskeskuksen oletettu vierailijamäärä, noin 0,5 miljoonaa kävijää, huomioiden sille on osoitettu vain 350 autopaikkaa. Tällöin ei voida väittää, että elämyskeskuksen toiminta perustuisi yksityisautoiluun. Elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä ja tilausbusseilla. Autolla saapuvat vierailijat tulevat todennäköisesti pääasiassa Kehä III:n suunnasta Lentoasemantietä ja Pakkalantietä – Pakkalan puistotietä pitkin.

Ylästöntielle tullaan tekemään keskisaarekkeellisia suojateitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Alueen pyöräliikenteen sisäistä ja jo osin ulkoistakin verkkoa täydennetään ja tilausajobusseille tehdään jättöpaikat. Ylästöntien pohjoispuolelle, Backasta vastapäätä, ryhdytään laatimaan lähivuosina asemakaavamuutosta. Sen yhteydessä voidaan tarvittaessa tarkemmin määrittää tarvittavien jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikkojen sijaintia ja tarkistaa Ylästöntien katualueen leveyttä. Ylästöntien pohjoispuolen aluetta ei otettu mukaan Backaksen asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen, koska molemmat asemakaavatyöt ovat hyvin laajoja kokonaisuuksia ja molempiin liittyy siten paljon erilaisia asioita ja selvitystarpeita. Tosin Ylästöntien pohjoispuolta on Backaksen kaavatyön yhteydessä alustavasti luonnosteltu mm. rakentamisen määrän ja liikennetuotoksen arvioimiseksi. Luonnokset ovat olleet niin alustavia, ettei niitä ole ollut syytä liittää asemakaava-aineistoon.

2. Asuntorakentaminen

Maankäyttö- ja rakentamislaki sanoo yleiskaavasta mm.: ”Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet. / Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. / Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.” Yleiskaava siis ohjaa asemakaavoitusta yleispiirteisesti.

Yleispiirteisyyden rajoissa voidaan todeta, että asuinkortteli tukeutuu Sandbackan asuinalueeseen ja olemassa olevaan katuverkkoon sijoittumalla Ylästöntien varteen, kulttuurimaiseman ja rakennetun ympäristön rajalle. Kaukomaisemassa uudisrakentamisella ja sen lähiympäristön rakentamisella luodaan uusi reuna rakennetulle ympäristölle niin, että se sopeutuu kulttuuriympäristöön. Sopeutuminen toteutetaan perinteisillä rakennusten asemoimisella, rakennusmuodoilla ja -materiaaleilla sekä pihakasvillisuudella. Sijoittamalla rakennukset hieman etäämmälle Ylästöntiestä ja istuttamalla puita tien ja pysäköintialueen väliin korostetaan tien luonnetta paikoin luontoympäristön halki kulkevana Suurena Rantatienä.

Niin asuinrakentaminen kuin palvelurakentaminenkin tukeutuvat myös yleiskaava 2020:n mukaisiin kestäväen kasvun vyöhykkeeseen ja kaupunkikeskustan alueeseen sekä yleiskaava 2007:n mukaiseen keskustatoimintojen alueeseen. Vähänkin lisääntyvä asukasmäärä edistää palvelurakenteen kehittymistä yleiskaavan mukaisella keskustamaisella alueella.

Backaksen asemakaavaehdotuksessa ja asemakaavan muutosehdotuksessa yleiskaavan mukaisesta korttelimaasta (P) osa muuttuu virkistysalueeksi (VL) ja yleiskaavan mukaisesta virkistysalueesta osa muuttuu korttelimaaksi. Lopputuloksena on, että virkistysalueen määrä asemakaavassa on lähes sama kuin yleiskaavassa.

Backaksen asemakaava-alueen rajaus oli huomaamattamme kadonnut karttapalvelun sivulta. Se on jälleen lisätty sinne.

3. Elämyspuistoon suunniteltu ulkolava

Asemakaava ja asemakaavan muutos ei määrää esiintymislavalle sijoituspaikkaa. Mahdollisen esiintymislavan sijoittamisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset.

Desibelirajoitukset laitetaan asemakaavakartalle siinä tapauksessa, että jokin tila on suojattava tilan ulkopuolelta tulevalta melulta, eli koskemaan rakennuksen ulkovaipan (seinät, katto) tai meluesteen (seinämäinen rakenne) äänieristävyyttä. Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten mukaisesti toiminnanharjoittajan on tehtävä erityisen häiritsevää melua tai tärinää aiheuttavasta tilapäisestä toimenpiteestä tai tapahtumasta ympäristönsuojelulain 60 §:n mukainen kirjallinen ilmoitus Vantaan ympäristökeskukselle vähintään 30 päivää ennen toiminnan aloittamista. Tämä koskee mm. ulkoilmakonserttia. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske yksipäiväistä tapahtumaa, joka järjestetään maanantaista lauantaihin klo 7.00–20.00 tai sunnuntaina tai yleisenä juhlapäivänä kello 12.00–20.00.

Ulkokonsertit järjestetään todennäköisimmin sikalan, tapahtumakeskuksen ja vanhan navetan välisellä alueella, jolloin jo ympäröivistä rakennuksista muodostuu hyvää äänisuoja ympäristöön nähden. Sen lisäksi ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille.

Tarkistukset:

Lisätään P- ja SR-alueiden määräyksiin:

”Ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille.”

NRO 3

asukas 3, 7.12.2021

Muistutus:

Vaadin kaava-ehdotuksen hylkäämistä ja suunnitelmien siirtämistä Aviapoliksen alueelle.

Oma suurin huolenaiheeni on liikennejärjestelyjen ruuhkautuminen ilman ratikkaa tai ratikan kanssa. Jo nyt liikenne on tukkoinen sekä Kartanonkosken liikenneympyrässä että ennen sitä Ylästön ja Jumbon suunnista. Asian ratkaisemiseksi vaadittaisiin massiiviset kevyenliikenteen ja liittymien laajennukset. Mikäli kaava hyväksytään tarkoittaa se myös kyttykauppana ratikan hyväksymistä. Toivottavasti tämä on kaupungin päättäjille selvä.

Alueelle ei yksinkertaisesti mahdu suunniteltuja fasiliteetteja, eikä niistä ole alueen asukkaille hyötyä (alueella on jo riittävästi palveluita ja työpaikkoja välittömässä läheisyydessä, myös nuorisolle). Toisin kuin esim. Avispolikseen viihdyke-eläimet (muumit) ja konsertti/tv-studio ym.sopisivat mainiosti, vaikka tulevan Ilmailumuseon läheisyyteen.

Pyydän ystävällisesti siirtämään kaupungin lobbaustoiminnan HOK-Elannosta Finavian ja muiden lentokentän alueen toimijoiden suuntaan.

Yst.

[X. X.]

Backaksen alueen välitön naapuri, asunut alueella vuodesta 2013 lähtien.

[Muistutuksesta on poistettu nimi]

Vastine:

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviapoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyskeskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoja; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen lähteä kaavoitusmonipolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyskeskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päätenyt Backakseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviapoliksen asemanseutu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämyspuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla. Kaupunki ei ole hankkeessa mukana.

Aviapoliksen aseman seudulle on Aviapoliksen kaavarungossa esitetty paikka ”yleisömagneetille” Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan. Sekin on yksityistä maata, joka toistaiseksi odottaa, että sopiva hanke kiinnostuu paikasta. Aviapoliksen aseman seudulla maankäyttö keskittyy eloisaa, kaupunkimaisen ympäristön luomiseen asuinkorttelein, työpaikoin ja palveluin, puistoja unohtamatta.

Elämyskeskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Ensi vaiheessa elämyspuistosta on tarkoitus toteuttaa lähinnä Ylästöntietä olevat rakennukset: tapahtumakeskus ja Muumi-sisäpuisto. Myöhemmin toimintaa on tarkoitus laajentaa entisten

kasvihuoneitten kulmille toisella sisäpuistolla. Toimijan suunnitelmissa on myös mm. järjestää ympäri vuoden koko perheen ulkoilutapahtumia, jotka tarvitsevat paljon vapaata ulkotilaa, mitä Backaksessa on. Suunnitelmassa on siten jo varauduttu toiminnan laajenemiseen, mikä Backaksen alueelle mahtuu hyvin.

Elämyskeskus hyödyttää vantaalaisia mm. siten, että uudet toiminnot tuovat Vantaalle uusia työpaikkoja niin rakentamisen aikana kuin toiminnan aikana mm. pysyvillä ja kausittaisilla työpaikoilla. Toiminnan menestyksekkäisyys tuottaa Vantaalle myös verotuloja.

Liikenneselvityksessä yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen. Täten väite, että Backaksen elämyskeskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos olisi kytköksissä ratikkaa koskeviin päätöksiin, on perusteeton.

Liikenneselvityksessä elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä. Keskukseen saavutaan myös paljon tilausajobusseilla. Asemilta, hotelleista ja kauppakeskuksesta tuleville vierailijoille elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen, mutta se ei ole asemakaavallinen asia eikä siitä voi esimerkiksi antaa asemakaavassa määräystä. Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueelle ovat hyvät. Vantaan baanaverkkokin kytkeytyy alueeseen. Tästä nähdään, että kohde on hyvin saavutettavissa kestäväillä kulkumuodoilla, jotka rasittavat katuverkkoa vähemmän kuin yksityisautoilu.

Liikenneselvityksessä todetaan, että Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymässä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liikennevalloissa etelän suunnasta syntyvät jonot ovat lyhytaikaisia. Lisäksi todetaan, että myös Ylästöntien ja Pakkalan puistotien kiertoliittymän liikenteen välityskyky on hyvä. Liikenneselvityksessä todetaan myös, että tarkastellun alueen länsipuolella ruuhkautumista ei ole, vaikka selvityksessä lasketut automäärät edustavat syntyvän liikenteen ylälikiarvoa, sen lisäksi, että suurin liikennettä tuottava tekijä on Jumbon kauppakeskus.

Ylästöntielle tullaan tekemään keskisaarekkeellisia suojateitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Alueen pyöräliikenteen sisäistä ja jo osin ulkoistakin verkkoa täydennetään. Pakkalan alue on yhä suurelta osaltaan rakentamatonta, mutta yleiskaavan mukaisesti alue tulee täydentymään ja asukasmäärä ja siten myös liikennemäärä kasvamaan. Esteettömät eli riittävän loivat jalankulun ja pyöräilyn eritasoratkaisut Ylästöntien yli tai ali ovat tässä kohdin haasteellisia. Reittien jatkuminen Ylästöntien pohjoispuolelle tutkitaan kyseisen alueen asemakaavatyössä. Jotta ratkaisu olisi esteetön, tulee tien ylle tai alle johtavien ramppien pituudeksi – maaston muodoista riippuen – n. 50 – 70 m, minkä johdosta kiertomatkat muodostuisivat helposti pitkiksi, jolloin osa kulkijoista ylittäisi kadun edelleen tasossa, mikä olisi autoilijoille yllätyksellistä ja jalankulkujoille turvattomampaa.

Tarkistukset:

-

NRO 4**asukas 4, 6.12.2021****Muistutus:**

Vaadin kaava-ehdotuksen hylkäämistä ja tarvittaessa palauttamista uuteen valmisteluun.

Kaavaehdotus ei tue lähialueiden asukkaiden hyvinvointia tai turvallisuutta. Alueelle suuntautuva liikenne kulkee jo ruuhkaisen Jumbon liittymän, Kartanonkosken asuinalueen toisen uloskäynti-liittymän (myös joukkoliikenteen ainoa julkinen väylä), neljän koulun alueelta (Veromies, Veromiehen koulun sivupiste, Pointin kansainvälinen koulu, Kartanonkosken koulu) ja lukuisten päiväkotien läheltä. Alueella järjestettävien tapahtumien jotka ruuhkauttavat alueen liikenteen (autoilu, joukkoliikenne, pysäköinti, jalankulku, pyöräily) ei ole huomioitu liikenne-selvityksissä. Liikenne kohdistuu hyvin pienelle alueella jonka liittymät ovat hyvinkin rajattuja ja suuntautuvat lähinnä pohjoiseen (eli yhteen ilmansuuntaan alueella jossa ei ole liikennevaloja - eikä toivottavasti koskaan tule).

Liikenneselvitys on myös puutteellinen ja perustuu ehkä 2030 rakennettavaan Vantaan Ratikkaan. Vantaan kaupungille on myös tehty valtuustoaloite koko Ratikka-hankkeen hylkäämisestä johon on osallistunut 25 valtuutettua 67:stä valtuutetusta (lähde: Vantaan Sanomat 24.8.2021). Näiltä osin kaavaehdotuksen liikenneselvitys on jo niin puutteellinen että kaava tulee asettaa vähintään uudelleen tarkasteltavaksi, mutta mieluiten hylätä jäljellä esitettävien painavien ja merkityksellisten seikkojen takia.

Hylkäyksen syynä on myös kulttuurisesti ja luontoarvoiltaan merkityksellisen alueen pilaaminen ja liikennemäärien kasvu ja sitä kautta alueen asumisviihtyvyyden ja liikenneturvallisuuden aleneminen. Kaavoittajan tulisikin osoittaa elämyseskuksille ja vastaaville yleiskaavassa paremmin soveltuva jollekin Vantaan lukuisista juna-asemien ympäristöistä. Yksittäisen maanomistajan toiminta ja halu kaavoittaa ei voi määrätä kunnan kaavoitusta - toki ehdotukset ovat hyviä kun mietitään kuinka Vantaata voi kehittää. Suojeltu alue ei voi olla paras paikka elämys-toiminnalle joka pohjautuu turismiin eikä niinkään kuntalaisten elinolojen ja viihtyvyyden parantamiseen.

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen ei tue kulttuurisesti arvokkaan alueen säilymistä vaan tuhoaa sen alueelle sopimattomalla lisärakentamisella. Muumit-puistot tai esiintymislavat eivät tue kulttuurihistoriallisesti merkittävän alueen imagoa. SR-kaava jo sinällään vaatii alueen rakennusten suojelua ja ELY-keskuksen puuttumista Kaavoittajan toimiin. Kaava vaikuttaa lainvastaiselta koska poikkeaa ylemmän tason kaavoista (maakuntakaava ja yleiskaava) sekä asukkaiden kuuleminen on jätetty vastausten tasolle tekemättä järkeviä ja tarpeellisia muutoksia kaavaehdotukseen. Kaavaehdotus heikentää oleellisesti alueen lähiasukkaiden turvallisuuden tunnetta, alueen viihtyisyyttä, liikenteen sujuvuutta, alueen virkistyskäyttöä, luonnonympäristön oloja ym..

Alueen asukkaat ovat osoittaneet voimakasta vastustusta, eikä kaava-ehdotus tuo heille mitään uusia kaivattuja palveluita - päinvastoin meluisaa, saastuttavaa ja ruuhkauttavaa liikennettä (bussit, jalankulku, yksityisautoilu). Palvelut ovat jo nyt Vantaan parhaimmista: lähikauppoja, supermarketteja, ostoskeskuksia, Jumbon kauppakeskus, Flamingon elämyskeskus, Tammiston luonnonsuojelualue, Vantaanjoki, Haltialan tila ja Haltialan aarnialue.

1

Kiinteistön omistajan HOK-Elannon vastuulla on huolehtia kiinteistöjen pitämisestä kunnossa ja jos rahat ei riitä niin aina voi tehdä Elannot (konkurssi). Tilan osti Elannolle aikanaan sotasyllisyydestä vankilaan vuosiksi 1946-1948 tuomittu Väinö Tanner (viittaus Tanneriin HOK-Elannon mainosmateriaalissa) ja ehdotankin osuus-liikkeelle että voisi olla aika antaa historian olla ja lahjoittaa tai myydä (esim. eurolla) kiinteistö sen arvot paremmin tunnistavalle taholle. Pitkäaikaisena Elannon ja sittemmin osuusliike HOK-

Elannon asiakasomistajana en ymmärrä halua pilata kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue turismilla ja sinne kuulumattomalla toiminnalla.

Alueella olevaa pieneliöstöä ei liene kartoitettu ja kaava-ehdotus puuttuu eliölajien luontaiseen asujaimistoon, Backaksenojaan - jonka siirtoa on ehdotettu. Alueen lisärakentaminen asettaa uhanalaisen pieneliöstön tai eläimien (nilviäiset, perhoset, liito-oravat, jyrsijät, linnut ym.) elinolosuhteet uhatuiksi. Kaikki kaavaehdotuksessa esitetty parkkipaikat tulee poistaa luonnoksesta ja alueen kehitys sitoa jo olemassa oleviin viihtyisiin asfaltti-kenttiin alueen etelä-reunalla ja alueelle tulevan päivittäistavarakaupan tontille tuleviin autopaikkojen varaan. Alueella jo muutenkin lukuisia parkkialueita jotka istuvat alueen historiaan ja ilmeeseen oikein hyvin.

Alueelle kaava-luonnoksessa esitetty asuinrakennuskanta ei myöskään sovi alueella vaan tulisi suosia maalaismaisemaa - joita ei ole koskaan liikaa. Vastustan siis asuinrakennusten sijoittelua niiden kulttuurimaisemaa pilaavan ja liikennettä haittaavan ylimääräisen liikennetarpeen takia - myös pieneliöstö alueella tulee kartoittaa. Niille voi osoittaa paikan olemassa olevan asfalttikentän etelälaidalta jossa aiemmin sijaisi nyt jo purettu lämpövoimala kauniine tiilisine savupiippuineen.

Polkupyörille tarkoitettu Baana-väylähanke on sijoitettu täysin sopimattomasti Ringhinpuistoon joka on erityisesti koiranulkoiluttajien suosiossa. Korona-aika on lisännyt koirien määrää ja ne tuovat ihmisille iloa. Nyt koiranulkoiluttajat ja Kartanon maisemasta nauttivat ulkoilijat asetetaan vaaraan "vauhdikkaiden" (viittaus kaavaluonnoksen lähdemateriaaliin) pyöräilijöiden sekaan. Baana alkaa ei mistään ja päättyy ei mihinkään, ja se tulee uudelleen linjata järkevämmiin Backaksen kartanonmäen länsipuolelta. Sinne voi rakentaa polkupyöräilijöille vauhti-kaistan jolloin turistit voivat ihastella vauhdikasta ja innovatiivista menoa (etenkin jos pyöräilijät ajavat +25km/h sähköpyörillä). Aidosti julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä suosiva Kaupunki ei kaavoita parkkipaikkoja (kuten esim. Kivistön alueella on menestyksekkäästi tehty)

Kaava tulee edellä mainituista asioista johtuen hylätä ja tarvittaessa palauttaa paremmin yleiskaavan, maakuntakaavan, luonnon monimuotoisuuden, liikenteen ja historialliset arvot huomioivan kaavaehdotuksen ollessa kyseessä uudelleen käsittelyyn. Ilmastonmuutokseen varautuminen ja huomiointi esim. kansainvälisen lentoliikenteen toivottavana vähentymisenä (hiilidioksidipäästöt) ei ole huomioitu kaavaehdotuksessa. Myöskään erilaisia digitaalisia vaihtoehtoja kansainvälisen elämyskeskuksen järjestämiseen sen sijaan, että suunnitellaan kaikenlaisen liikenteen avulla paikalla tulemiseen pohjautuvaa liikenteenlamauttajaa ja ympäristömelun lisääjää, ei ole huomioitu. Korona-virukseen ja muihin vaaralliseen tartuntatauteihin ei myöskään ole varauduttu suunnitelmassa ja eri puolilta maailmaa alueelle ja erityisesti sisä-puistoon ohjattavien henkilöiden ennakkotestaus, rekisteröinti, korona-vilkut yms. seuranta tulee saattaa kaavamääräyksissä ajan tasalle.

2

Alueella jo olevien, SR kaavalla suojeltujen, rakennusten käyttötarkoitusta ja kunnossapitoa ei ole yksilöity vaan esitetty että niille ehkä keksitään jotain käyttöä. Historiallisesti merkittävän alueen hyödyntäminen ei voi pohjata uudisrakentamiseen vaan jo olemassa olevan rakennuskannan järkevään käyttöön mikä on kulttuuriarvojen ja ekologisuuden kannalta paras ja ainoa vaihtoehto. Ei ole tarpeen jättää vanhoja rakennuksia kulliseksi vaan luoda niihin aitoa toimintaa.

Erialaisten sukupuolten välinen ero tulee myös huomioida alueen käytön suunnittelussa ja muumit eivät edusta tasapuolista sukupuolten välistä jakoa pohjautuen Muumi-Mamma, Muummi-Pappa, Niisku-Neiti sukupuolittuneisiin termeihin ja 40-luvun perherakenteen manifestaatioon. Muumimaailma edustaakin tässä suhteessa vanhakantaisia patriarkaalisia valtarakenteita.

Taiteilija Goodmania siteeraten ja vinkiksi tontin omistajalle (HOK-Elanto) ja Kaavoittajalle (Vantaan Kaupunki) tähän oli sopinut parempikin teksti, mutta tällä kertaa näin koska kehitystä pitää olla (historian, tasa-arvoisuuden ja segregaaion vastustamisen nimissä):

Ensin oli pelto, sitten kymmenen taloa, ostoskeskus ja sen keskellä krouvi
 Siellä turvenuijat ja eronneet muijat kaljaansa maistelee
 Siellä istuu tummat, ja kollaat ja summat kolunneet taistelee
 Se on lähiön kulttuurin kehto, se on monen elämän ehto
 Siellä turvenuijat ja eronneet muijat kaljaansa maistelee
 Vilja kasvoi ja lainehti puntarpäät
 Arkkitehditkin viisaat ja älykkäät
 Elementeistä laatikot suuret loi
 Perunamaalta kansaa toi
 Sinne Karjalan poikaa ja Pohjanmaa
 Muutti kirves ja justeerin kontissaan
 Päättyi avio-onni pian oikeuteen
 Jäi krouvi heille kodikseen

Sanat Irwin Goodmanin kappaleesta Ostoskeskus ja Krouvi.
 (Backaksen Krouvi, se uusi Hyvä Ystävä !)

Vastine:

Backaksen elämyskeskuksen asemakaavan ja asemakaavan muutokseen liittyvä liikenneselvitys on tehty, jotta saadaan selville elämyskeskustoiminnan aiheuttama liikennetuotos. Täten väite, jonka mukaan elämyskeskustapahtumien liikennettä ei olisi selvityksessä otettu huomioon, on perusteeton.

Liikenneselvityksessä yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen. Täten väite, että Backaksen elämyskeskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos perustuisi ratikkaan, on perusteeton.

Liikenneselvityksessä elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä. Keskuksen saavutetaan myös paljon tilausajobusseilla. Asemilta, hotelleista ja kauppakeskuksesta tuleville vierailijoille elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen, mutta se ei ole asemakaavallinen asia eikä siitä voi esimerkiksi antaa asemakaavassa määräystä. Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueelle ovat hyvät. Vantaan baanaverkkokin kytkeytyy alueeseen. Tästä nähdään, että kohde on hyvin saavutettavissa kestäväillä kulkumuodoilla, jotka rasittavat katuverkkoa vähemmän kuin yksityisautoilu.

Liikenneselvityksessä todetaan, että Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymässä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liikennevalloissa etelän suunnasta syntyvät jonot ovat lyhytaikaisia. Lisäksi todetaan, että myös Ylästöntien ja Pakkalan puistotien kiertoliittymän liikenteen välityskyky on hyvä. Selvityksessä todetaan myös, että tarkastellun alueen länsipuolella ruuhkautumista ei ole, vaikka selvityksessä lasketut automäärät edustavat syntyvän liikenteen ylälikiarvoa. Lisäksi on muistettava, että suurin liikennettä tuottava tekijä on Jumbon kauppakeskus.

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviapoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyskeskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoa; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen lähteä kaavoitusmonopolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyskeskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päättänyt Backakseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviapoliksen tai muu

asemanseutu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämyspuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla. Kaupunki ei ole hankkeessa mukana.

Elämyseskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Ensi vaiheessa elämyseskusta on tarkoitus toteuttaa lähinnä Ylästöntietä olevat rakennukset: tapahtumakeskus ja Muumi-sisäpuisto. Myöhemmin toimintaa on tarkoitus laajentaa entisten kasvihuoneitten kulmille toisella sisäpuistolla. Toimijan suunnitelmissa on myös mm. järjestää ympäri vuoden koko perheen ulkoilutapahtumia, jotka tarvitsevat paljon vapaata ulkotilaa, mitä Backaksessa on. Suunnitelmassa on siten jo varauduttu toiminnan laajenemiseen, mikä Backaksen alueelle mahtuu hyvin.

Vantaan kaupunki on katsonut, että elämyseskus hyödyttää vantaalaisia mm. siten, että uudet toiminnat tuovat Vantaalle uusia työpaikkoja niin rakentamisen aikana kuin toiminnan aikana mm. pysyvillä ja kausittaisilla työpaikoilla. Toiminnan menestyksekkäys tuottaa Vantaalle myös verotuloja.

Asemakaavamääräyksiin ja -merkinnöihin on varmistettu, että kartanon ainutlaatuinen luonne säilytetään ja otetaan huomioon kaikessa toteutuksessa. Parhaiten alue säilyy, kun vanhat rakennukset otetaan käyttöön ja alueelle sallitaan monipuolista toimintaa.

Pelkästään säilyttämällä vanhat rakennukset ilman, että sallitaan uutta rakentamista, rajataan alueen toimintamahdollisuuksia rajusti, sillä rakennukset ovat pieniä, jolloin niihin sijoittuvan toiminnan tulee olla myös hyvin pienipiirteistä. Pienipiirteisen toiminnan tuotolla harvoin pystytään investoimaan rakennusten edellyttämään korjaamiseen. Kaikkein hankalin tilanne on entisen sikalan kohdalla: kuntoinventoinnissa on ilmennyt, että rakenteet ovat urean kyllästämiä. Sikala tulisi korjata käytännössä lähes rakentamalla se uudelleen puhtain rakentein tai tekemällä ulkokuoren sisään jonkinlainen ”kapseloitu” puhdas tila ja jäykistämällä ulkokuori niin, että se pysyy koossa. Niin kauan kuin sikala on käyttämättömänä, sen säilyttäminen vaikeutuu vuosi vuodelta. Sikala on sentään alueen komeimpia rakennuksia. Alueen säilyttäminen edellyttää uutta rakentamista, jolla osin rahoitetaan korjauskuluja ja siten edistetään alueen historian säilymistä näkyvästi.

Alueen historiallisen luonteen säilyttäminen on varmistettu asemakaavaehdotuksessa. Uudisrakennuksille on annettu hyvin tarkkoja määräyksiä, joilla varmistetaan, että ne sopeutuvat ympäristöönsä. Elämyseskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joissa on ennenkin ollut tai joihin on joskus suunniteltu uudisrakentamista. Asuinkorttelin sijainti tukeutuu Sandbackan alueeseen ja olevaan katuverkkoon. Rakennusten materiaalit ja muodot ovat peräisin alueen vanhasta rakennuskannasta ja uudisrakennukset korkeudet on sovitettu kartanokukkulaan ja alueen vanhaan rakennuskantaan. Asuinkortteli muodostaa perinteisen, rakennuksin ympäröidyn pihan. Kartanon ympärille jätetään avointa maisemaa. Puutarhahistoriaan viitataan pysäköintialueen runsailla puuistutuksilla.

Alueen vanhat rakennukset on suojeltu asemakaavassa nro 511800 (KV 18.5.2020) aluksi ympäristöministeriön, sittemmin ELY-keskuksen kehotuksen mukaisesti. Määräyksissä on mm. tarkasti määritelty, mitä kunkin rakennuksen piirteitä tulee säilyttää tai ennallistaa. Asemakaavassa alueen suojelua on laajennettu koskemaan myös kulttuuriympäristön kannalta merkittäviä yksittäispuita, puurivejä, rakenteita, vanhoja tielinjauksia ja pitkiä näkymiä ja näkemäsuuntia.

Yleiskaava pohjautuu maakuntakaavaan. Maankäyttö- ja rakentamislaki sanoo yleiskaavasta mm.: ”Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet. / Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. / Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.” Yleiskaava siis ohjaa asemakaavoitusta yleispiirteisesti.

Yleispiirteisyyden rajoissa voidaan todeta, että asuinkortteli tukeutuu Sandbackan asuinalueeseen ja olemassa olevaan katuverkkoon sijoittumalla Ylästöntien varteen, kulttuurimaiseman ja rakennetun ympäristön rajalle. Kaukomaisemassa uudisrakentamisella ja sen lähiympäristön rakentamisella luodaan uusi reuna rakennetulle ympäristölle niin, että se sopeutuu kulttuuriympäristöön. Sopeutuminen toteutetaan perinteisillä rakennusten asemoimisella, rakennusmuodoilla ja -materiaaleilla sekä pihakasvillisuudella. Sijoittamalla rakennukset hieman etäämmälle Ylästöntiestä ja istuttamalla puita tien ja pysäköintialueen väliin korostetaan tien luonnetta paikoin luontoympäristön halki kulkevana Suurena Rantatienä.

Niin asuinrakentaminen kuin palvelurakentaminenkin tukeutuvat myös yleiskaava 2020:n mukaisiin kestäväen kasvun vyöhykkeeseen ja kaupunkikeskustan alueeseen sekä yleiskaava 2007:n mukaiseen keskustatoimintojen alueeseen. Vähänkin lisääntyvä asukasmäärä edistää palvelurakenteen kehittymistä yleiskaavan mukaisella keskustamaisella alueella.

Backaksen asemakaavaehdotuksessa ja asemakaavan muutosehdotuksessa yleiskaavan mukaisesta korttelimaasta (P) osa muuttuu virkistysalueeksi (VL) ja yleiskaavan mukaisesta virkistysalueesta osa muuttuu korttelimaaksi. Lopputuloksena on, että virkistysalueen määrä asemakaavassa on lähes sama kuin yleiskaavassa.

Edellä esitetyn perusteella voidaan sanoa, että asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus ovat yleiskaavan mukaisia.

Asemakaavatyön aikana asukkaita on kuultu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti työn alussa osallistumis- ja arviointivaiheessa sekä kaavaehdotusvaiheessa, johon esitetty muistutus ja tämä vastine liittyvät. Lisäksi kaavatyöstä on järjestetty kaksi yleisötilaisuutta, jotka koronatilan vuoksi toteutettiin Teams-tapahtumina. Asukkaiden mielipiteitä on otettu huomioon mm. sallimalla alueelle erilaisia toimintoja, joilla varmistetaan, että vanhoillekin rakennuksille voidaan saada jotain käyttöä, sekä määräämällä kartanopuiston pysymisestä avoimena myös ulkoilijoille, huolehtimalla alueen elämistön hyvinvoinnista jopa asemakaavamääräyksiin, poimimalla uudisrakennusten ulkonäköön liittyviä seikkoja vanhasta rakennuskannasta ja Kartanonkoskelta sekä vähennetty asuinrakentamisen määrää.

1

HOK-Elanto on korjannut alueen rakennuksia useilla miljoonilla euroilla. Kartanon päärakennus on korjattu perusteellisesti ja rakennustyyliin sopimattomat korjaukset ja muutokset on palautettu vastaamaan paremmin rakennuksen alkuperäistä luonnetta.

Alueen eläimistöä on kartoitettu saukko ja linnusto, jonka lisäksi erikseen petolinnut. Lisäksi tiedetään, että taimen nousee Krakanojaan ja että Backaksenoja ei ole taimenelle tärkeä. Vantaanjoen vuollejokisimpukka ei esiinny asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alueella, mutta Krakanojan vedenlaatu vaikuttaa sen elinympäristöön ojansuussa Vantaanjoen alueella. Lepakkoja ei kartoitettu, mutta koska niitä esiintyy usein vanhoissa rakennuksissa, määrätään, että lepakkotilanne selvitetään ennen kuin vanhoissa rakennuksissa tehdään muutostöitä. Kartanokukkulan ympärillä on viljeltyä peltoa, jonka pieneläimistö ei ole merkittävä; eläimet siirtyvät nykyisinkin puimureiden tieltä muualle. Asemakaavaehdotuksessa Krakanojan varsi osoitetaan luonnonsuojelualueeksi ja nykyiset pellot virkistysalueeksi, jonka kasvillisuudesta ja muusta käsittelystä määrätään, että sen on oltava monipuolista ja perinnemaisemaan sopivaa. Sillä varmistetaan myös monipuolisen pieneläimistön asettuminen ja hyvinvointi alueella. Myös asuinkortteli sijoittuu nykyisen pellon alueelle eikä se siten ole uhka eläimistölle. Backaksenojan uudelleen muotoilu mutkikkaaksi ja vedenvirtausta hidastavammaksi ojaan liittyvine hulevesien viivytysrakenteineen mahdollistaa kosteikkoeläinten asettumisen ojan äärelle jopa paremmin kuin nykyinen suora pelto-oja.

Asemakaavassa tulee esittää riittävä määrä pysäköintipaikkoja asemakaavassa osoitettuun toimintaan. Jos pysäköintipaikkoja ei ole tarpeeksi eikä niiden käyttöä pystytä riittävästi rajoittamaan esimerkiksi aikatauluttamalla, on vaarana, että pysäköinti laajenee hallitsemattomasti lähiympäristöön ja vie sieltä esimerkiksi asukkaiden pysäköintipaikkoja. Backaksen elämyskeskuksen asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa on elämyskeskukselle osoitettu n. 350 autopaikkaa, asuinkorttelille n. 105 autopaikkaa, kaupalle n. 63 autopaikkaa sekä kartanoalueelle n. 45 autopaikkaa, minkä oletetaan olevan tarpeeksi. Kauppapuutarhan aikaiset asfalttikentät kartanoalueella eteläpuolelta maisemoidaan. Niitä ei osoiteta pysäköintialueiksi, jotta autoliikenne voidaan rajoittaa mahdollisimman pienelle alueelle mahdollisimman lähelle katuverkkoa liikennevahinkojen välttämiseksi. Vaikka olettaisimme kaikkien vierailijoiden käyttävän julkista liikennettä tai tulevan jalan tai pyörällä, aina on liikuntaesteisiä, joiden on hyvä päästä kohteeseen henkilöautolla ja saada auto pysäköityä mahdollisimman lähelle määränpäättään.

Pyöräilyn baana on linjattu asemakaavan ja asemakaavamuutoksen itälaidalle, jotta ei aiheuteta vaaratilanteita lapsivierailijoiden ja pyöräilijöiden välillä. Baanan luonteeseen kuuluu, että se on sujuva ja kovapäällysteinen, minkä vuoksi voidaan olettaa pyöräilijöiden vauhdinkin olevan tavallista suurempi esteettömillä ja vähäliikennöidyillä osuuksilla. Kaavan alueella niin Ringhinpuistossa kuin Promenadin vierelläkin baana kulkee omalla reitillään tai kaistallaan. Alueen länsilaidalle on osoitettu ulkoilureitti, jota myös pyöräilijät voivat käyttää, mutta reitin rakenteen vuoksi kulkuvauhti on rauhallisempi. Ylästöntiellä baana sijoittuu tien pohjoislaidalle elämyskeskuksen kohdalla ja siirtyy tien etelälaidalle ennen Krakanojan ylitystä. Baana tulee jatkumaan Backaksesta etelään päin, mutta sille ei ole toistaiseksi esitetty omaa kaavamerkintää voimassa olevassa asemakaavassa, koska kyseinen asemakaava on tullut voimaan ennen baanasuunnitelmia. Baanan jatkuminen otetaan huomioon myös laadittaessa asemakaavamuutosta Ylästöntien pohjoispuolelle.

Kaavaehdotuksessa on varauduttu ilmastonmuutoksen ilmiöihin. Kaikissa asemakaavoissa edellytetään mm. vihertehokkuuslaskelmaa ja hulevesien käsittelyä, jotka tulee todentaa rakennusluvan yhteydessä. Hiilineutraaliudesta on laadittu selvitys, jonka pohjalta kaavaehdotukseen on kirjattu määräyksiä. Kansainvälisen lentoliikenteen kehitys ja siihen liittyvät päästövähennykset eivät kuulu asemakaavoituksen piiriin.

Digitaalisten, etäkoettavien elämysten järjestäminen ei kuulu asemakaavoitukseen. Asemakaavalla tehdään mahdolliseksi sellaisten tilojen rakentaminen, joihin kyseinen toiminta voi sijoittua.

Tartuntatauteja ja niihin varautumista koskee oma lainsäädäntönsä, joka on eri kuin rakentamista, kaavoitusta ja maankäyttöä koskeva maakäyttö- ja rakennuslaki.

2

Rakennussuojelun alueen suojeltuihin rakennuksiin voi asemakaavan mukaisesti sijoittua monenlaista toimintaa. Asemakaavassa ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa täsmällisiä käyttötarkoituksia kullekin rakennukselle, jottei siten tarpeettomasti estetä jotain toista, rakennukseen yhtä hyvin soveltuvaa käyttöä. Tavoitteena on alueen pitäminen ns. elävänä, rakennuksiin aidosti sopivan toiminnan löytäminen. Liian tarkka määrittely myös rajoittaisi rakennukseen sijoittumaan kiinnostuvien toimijoiden piiriä, mikä ei ole viime vuosikymmenten aikana kovin suurena näyttäytynyt.

Sallimalla asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa alueelle lukuisia erilaisia käyttötarkoituksia voidaan olettaa ja odottaa, että kaikensukupuolisille ja kaikenikäisille on alueella toiminnallista, viihdykkeellistä ja esteettistä tarjontaa. Satuhahmot eivät kuulu maankäytön piiriin.

Tarkistukset:

-

NRO 5

asukas 5, 8.12.2021

Muistutus:

Backaksen yleisötilaisuuden 17.11. kysymysvastaukset:

”Jotta vanhoja rakennuksia voidaan korjata ja ottaa käyttöön, alueelle tarvitaan uutta rakentamista, jolla maksetaan ympäristön ja rakennusten korjaamista ja ylläpitoa”

Muistutan että kaupungin puolustaessa asuin rakentamista tuollaisella lausunnolla, tulee huomioida että HOKElanto on itse tietoisesti päästänyt alueen rakennukset nykyiseen kuntoonsa.

Vantaan kaupunkina ei tule ottaa kantaa millä rahalla yksityinen maanomistaja rakennuksiaan kunnostaa, tämä ei ole tasavertaista kohtelua maanomistajien kesken. Tasavertaista ei myöskään ole aiottu maankäyttösopimus, Vantaa on selkeästi linjannut että yksityistä maata ei asemakaavoiteta, miksi nyt toimitaan toisin?

Poimintoja kaavan yleisötilaisuudesta:

”HOK-Elannon tavoitteen ”kartanojuuriensa” säilymisestä.”

”näkyvä ylästötieltä peltomaisemaan säilyy”.

Tällaisten lauseiden jälkeen voisi olettaa että alueella säilytettäisiin myös oikeaa maatalouspeltoa.

Asemakaava alueen vieressä sijaitsee jo ringhinpuisto sekä liikuntapuisto joissa on puistoaluetta jo yhteensä lähes 4 hehtaaria ja asemakaavalla aiotaan vielä lisätä alueelle noin 14 hehtaaria puistoaluetta. Onko näin iso puistoalue perusteltua? Alueen historiahan nimenomaan perustuu viljelyyn, ei mihinkään muuhun. On sinisilmäistä kertoa että halutaan vaalia alueen historiaa ja toimia päivänvastaisesti.

Asukkaiden mielipiteillä tulisi olla enemmän painoarvoa. Jää tunne että jos asukkaat vastustavat rakentamista niin saavat vain vastauksen: parkkipaikoille lisätään hedelmäpuita, eikös puu parkkipaikalla olekin ainutlaatuista. Alusta asti on ollut selvää että tämä runnotaan läpi, sanoivat asukkaat mitä hyvänsä

Vastine:

HOK-Elanto on korjannut alueen rakennuksia useilla miljoonilla euroilla. Kartanon päärakennus on korjattu perusteellisesti ja rakennustyyliin sopimattomat korjaukset ja muutokset on palautettu vastaamaan paremmin rakennuksen alkuperäistä luonnetta. Muiden rakennusten osalta korjaaminen on ollut välttämättömien rakenteiden uusimista, millä on estetty rakennuksen tuhoutuminen. On mm. uusittu talousrakennusten kattoja. Rakennusten kunnostaminen sellaiseen kuntoon, että rakennukset voidaan ottaa muuhun kuin varastokäyttöön, vie todella paljon niin taloudellisia kuin muitakin resursseja. Backaksen kartano on myös valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä, joka sijaitsee Vantaan kaupungin alueella. Siten on myös kaupungin asia pitää huolta ympäristön kunnosta.

Vantaan maa- ja asuntopoliittisissa linjauksissa (Kaupunginvaltuusto 18.6.2018) määritellään kohdan 2. Päämäärä alla, että ”Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen”. Samassa yhteydessä todetaan, että ”Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin omistamaa maata ja asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita”. Backaksen elämyskeskus on katsottu tuon ensimmäisen sitaatin alaiseksi ja siten asemakaavoituksessa erittäin tärkeäksi, vaikkei ns. ensisijaiseksi kaavoituskohteeksi.

Backaksen kartano ei ole enää viljelykartano. Alkuperäinen toiminta on muuttunut kaupapuutarhaksi ja sen loputtua kartanoalueen toiminnallinen identiteetti on ollut löytymättä. Kartanon päärakennus on toiminut ravintolana, mutta muille rakennuksille ei ole juurikaan ollut käyttöä. Ilman käyttöä rakennukset rapistuvat. Jäljellä olevia peltoalueita on viljelty vuokratilajelijä. Jotta pellostaa saataisiin riittävä hyöty viljelijän kannalta, tulee viljeltävän alueen olla riittävän laaja. Backaksen peltoala on jokseenkin pieni. Maisemassa säilyy kyllä viljeltyä peltoakin, sillä Krakanojan länsipuolella on viljelytila edelleen. Myös HOK-

Elannon omistamista alueista osa myös jäämässä edelleen pelloksi ja viljelykäyttöön (Krakanojan länsipuoli). Asemakaavallisen ratkaisun yhtenä periaatteena on jättää kartanomäen ympärille avointa tilaa. Koska se on tehokkaaksi peltopinta-alaksi liian pieni, on se osoitettu pääasiassa virkistysalueeksi. Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa määrätään, että lähivirkistysalue tulee toteuttaa mm. niittyinä ja maisemapeltoina. Kaupunkisuunnittelussa ja asemakaavoituksessa täytyy usein sovittaa vanhaa toimintaa ja rakennuskantaa nykytilanteeseen ja nykynormeihin. Sekä vanhan että nykyisen on usein taivuttava toisiaan kohti.

Asemakaavatyön aikana asukkaita on kuultu maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti työn alussa osallistumis- ja arviointivaiheessa sekä kaavaehdotusvaiheessa, johon esitetty muistutus ja tämä vastine liittyvät. Lisäksi kaavatyöstä on järjestetty kaksi yleisötilaisuutta, jotka koronatilanteen vuoksi toteutettiin Teams-tapahtumina. Asukkaiden mielipiteitä on otettu huomioon mm. sallimalla alueelle erilaisia toimintoja, joilla varmistetaan, että vanhoillekin rakennuksille voidaan saada jotain käyttöä, sekä määräämällä kartanopuiston pysymisestä avoimena myös ulkoilijoille, huolehtimalla alueen elämistön hyvinvoinnista jopa asemakaavamääräyksiin, poimimalla uudisrakennusten ulkonäköön liittyviä seikkoja vanhasta rakennuskannasta ja Kartanonkoskelta. On huomattava, että osallistumis- ja arviointivaiheessa saadut mielipiteet olivat toisinaan keskenään ristiriitaisiakin. Myös kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen on muistutuksia otettu huomioon mm. tarkistamalla selostusta ja lisäämällä määräys mahdollisten ulkokonserttien kovaäänisyydestä.

Tarkistukset:

-

NRO 6**asukas 6, 8.12.2021****Muistutus:**

Elämyspuistoprojektin dokumentaatiossa ja yleisötilaisuudessa esitetyt selvitykset liikennemääristä eivät vakuuta minua. Alueen vieressä asuvana uskon että ruuhkat ovat väistämättömiä. Uusi liikenneselvitys pitäisi tehdä, jossa mahdollista raitiovaunuverkkoa ei huomioida.

Vaimoni kysyi arviosta, kuinka läpiajoliikenne Hagelstamintien kautta kasvaa. Tähän emme saaneet vastausta.

Vastine:

Liikenneselvityksen laatijat ovat alansa huippuja Suomessa. Heillä on monen vuosikymmenen kokemus vastaavien selvitysten laadinnasta, minkä lisäksi he ovat olleet laatimassa Vantaalle monia muita - myös ratikkaan liittyviä - liikenneselvityksiä ja liikenteen toimivuustarkasteluja, mikä antaa heille hyvät pohjatiedot alueen ja sen liikenteen kehityksestä ja muista taustatiedoista.

Liikenneselvityksessä yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen.

Hagelstamintie on jo alun perin suunniteltu vain Kartanonkosken asutuksen ja muiden toimintojen tarpeisiin. Siksi läpiajosta on tehty mahdollisimman vähän houkutteleva, kun yhteys sitä kautta on hitaampi, mutkikkaampi ja pidempi kuin Ylästöntietä pitkin. Tämä toimii myös uusien käyttäjien suhteen.

Tarkistukset:

-

NRO 7

asukas 7, 8.12.2021

Muistutus:



Toivon että Vantaan upeaa historia Backaksella ja Ylästöntiellä säilyy ja vaaditaan muutosta Backaksen kaavasuunnitelmaan, joka tuhoaa upean historiallisen miljöön. Upeassa maisemassa on suuri arvo!

Backaksen maisemapellolle kerrostaloja

Backaksen maisemapelto on ehdottomasti Vantaan kauneimpia maisemia ja on pieni palanen yhä säilynyttä Elannon historiaa. Backaksen pelto mukailee keskiaikaista maisemaa historiallisen Kuninkaantien varrella. Muuttaessani Pakkalaan vuonna 2010, ihastuin ensimmäisenä upeaan peltomaisemaan, joka avautuu ikkunoistani. Naapurini kertoi minulle tuolloin, että pelto on luonnonsuojelualue, eikä siihen tulla rakentamaan. Löysin tuolloin netistä tiedon, että maisemapelto mukailee keskiaikaista näkymää historialliselta Kuninkaantieltä ja on suojeltu alue.

Kaunis maisemapelto on todella upea kaikkina vuodenaikoina ja se on täynnä elämää; muuttolintujen, kuten joutsenten kokoontumispaikkana, jänisten, kettujen, kauriiden, siilien ja monien muiden eläinten elinpaikkana. On ollut upeaa katsella ikkunasta, kun traktori kyntää peltoa ja puimuri poimii viljaa. Tämä pelto on elinehto meille asukkaille, ohikulkijoille ja monille eläimille. Se on pieni jäljellä oleva pala Elannon historiaa, joka on osa Backaksen näkyvää miljöötä. Aurinko nousee Backaksen suunnalta ja ottaa vastaan ohikulkijat. Kerrostalo blokkaisi auringonvalon Ylästöntieltä, varsinkin talviaikaan, kun aurinko on matalalla.



Kaavamutoksessa myönnetään, että alue on valtakunnallisesti kulttuuriympäristön- ja maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta. Väitetään että kaavamutoksella suojellaan kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokas Backaksen alue, mutta tämä väite ei käy suunnitelmassa toteen.

Suunnitelmassa esitettiin, että Sandbackasta olisi yhä näkymä peltomaisemaan, vaikka talot rakennettaisiin pellolle. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä talot rakennettaisiin juurikin kauneimpaan peltomaisemaan. Mikäli taloja olisi pakko rakentaa, ne saisi olla matalia ja kohdassa, jossa ne ei pilaa maisemaa. Tämä kohta voisi olla suunnitellun tapahtumahalli 2:n kohdalla, jolloin nykyistä parkkipaikkaa voisi hyödyntää asukkaille. On todella hurjaa, että suunnitelmassa on niin paljon parkkialueita tänne upealle alueelle. Jo nyt suuri alue on pilattu asfaltilla.

[HOK-E:n] mukaan pelto alkaisi risuuntumaan ja kuusiaita olisi ylikasvanut, mutta minä asukkaana näen pellon vuokraajan tekevän työtä maisemapellon ylläpitämiseksi. Kuusiaita on maisemallisesti todella kaunis, kuin metsä pellon laidalla. Kuuset voivat hyvin elää vaikka 400- vuotiaaksi. Vanhat, suuret puut kertovat myös alueen historiasta. Ilmeisesti juurikin näihin kuusiin on sarvipöllökin tehnyt pesän. Pöllön ääntä olen Backakselta kuullutkin. Suunnitelma ei todellakaan näytä suojelevan historiallista kartanomiljöötä, vaan päinvastoin, uudet rakennukset sijoiteltaisiin maisemallisesti estämään upeiden rakennusten näkyvyyttä tielle ja näin ollen estää miljöön näkymisen. Suuria rakennuksia on katsottava kauempaa, jolloin niiden kauneus tulee esiin!

Ulkopaikkakunnalla asuneena näen sen, mitä Vantaalla ikänsä asunut ei välttämättä osaa arvostaa. Luonnonsuojelualueet ja lehtometsät, rauhallinen maalaisydylli loistavilla liikenneyhteyksillä, palveluilla ja kauniilla joenvarsireiteillä yllättivät tehden minuun suuren vaikutuksen. Olen tutustunut myös Vantaan kiehtovaan historiaan, josta en ollut aiemmin kuullutkaan ja josta Vantaa saisi olla vielä ylpeämpi! Meillä ei ole paljoa jäljellä historiallisia alueita, Backas on uniikki ja todellinen helmi!

Backaksen uudistusta koskeva yleisötilaisuus 17.11.2021.

Esitys käytiin nopealla tahdilla läpi ja siinä oli paljon ristiriitoja ja epäkohtia! Hanke vaikuttaa todella mittavalta ja kalliilta, jonka 'tarkoituksena on rahoittaa vanhojen rakennusten kunnostusta'. Mielestäni ensin olisi tehtävä kunnon suunnitelma upeille vanhoille rakennuksille ja laskea niiden käytöllä saatava hyöty vuokraukseen ja muuhun toimintaan, joilla voisi kustantaa kunnostustoimenpiteitä. Näen että vanhojen rakennusten kunnostamisella saataisiin paljon parempi ja kannattavampi lopputulos myös liiketoiminnan kannalta, kuin mittavalla uudisrakentamisella, jolla tuhoetaan kulttuurisia arvoja.

- Vaikutti siltä, että [HOK-E] ei ole ottanut huomioon, että vanhojen rakennusten käytöllä on myös taloudellista potentiaalia. [...] Saa vaikutelman, että kulttuurilla ei olisi taloudellista tuottoa. Näihin rakennuksiin kannattaisi tehdä kunnon suunnitelmat, jotka palvelisivat sekä alueen asukkaita, että myös vierailuvia turisteja. [HOK-E:lla] ei [...] ole vielä ideoita tai suunnitelmaa vanhoihin rakennuksiin, vaikka meiltä asukkailta on tullut paljon hyviä ja arvokkaita ideoita, joilla on myös kaupallista arvoa kulttuuri- ja asumisen lisäarvoista puhumattakaan! Hän mainitsi, että sikalan rakennus on niin huonossa kunnossa, että on epävarmaa, voidaanko sitä edes hyödyntää. Olen käynyt Backaksen puutarhamyymälässä, jolloin rakennukset olivat vielä käytössä.

- Suunnitelmassa ei ole otettu tarpeeksi huomioon meitä alueen asukkaita, jotka emme halua näin suuressa mittakaavassa olevia elämyshalleja naapuriimme. Me halusimme vanhojen rakennusten ottamista käyttöön kahvila- ja ravintolatoimintaan, livemusiikille, galleriaksi sekä paikallisten tuotteiden myymäläksi.

- Vaikka toisin väitetään, suunnitelman mukaan Sandbackalta ei jää näkymää varsinaiseen peltomaisemaan enää, koska juuri pellolle, näkymään on tarkoitus rakentaa kerrostaloja!

- Asuinkortteli saisi tulla mieluummin kohtaan, johon on tarkoitus rakentaa teemasisäpuisto 2. jolloin asukkailla olisi jo valmiiksi parkkipaikat, eikä rakennukset pilaisi arvokasta maisemaa.

- Nykyisessä kaavassa on aivan liian mahtipontinen suunnitelma erilaisia sisäpuistoja, jotka eivät millään tavalla tue Backaksen kartanomiljöötä tai alueen karaktääriä.
- Nykyinen upean maiseman avoimuus pellolle ja vanhoihin rakennuksiin EI tulisi säilymään, koska Ylästöntieltä maiseman peittää kerrostalot, muumirakennus ja tapahtumahalli. Kartanonkoskelta tullessa maiseman peittää Alepa, nyt jo rakennettu päiväkotijoukko ja koulu sekä tapahtumahalli. Avoimuudella tarkoitetaan jostain kohdista hieman näkyviin jääviä kulmia, mutta todellisuudessa ei missään nimessä voi puhua avoimesta näkymästä!
- On jo valmiina laaja pysäköintialue, joka tarkoitus 'maisemoida' (asfaltti), jota ei suunnitelmassa näytetä. Miksi sitä ei voi ottaa käyttöön pysäköintipaikaksi, vaan rakennettaisiin uudet pysäköintipaikat? Kyllä autoilijakin voisi sen verran kävellä. Suunnitelmassa Ylästöntien varrella on nyt pelkkää parkkipaikkaa, joka on järkyttävä jo ajatuksenakin. 'Hedelmätarha' ei auta tilannetta!
- Meluselvityksen mukaan asuntoihin kohdistuu 60dB melutaso, kun Vantaan rakennusjärjestys edellyttää 30 dB:n äänitasoeroa tieliikennemelua vastaan. Esityksen mukaan melun ohjeavot täyttyvät pihan oleskelualueilla, mutta ei asunnoissa. Asukkaana Ylästöntien varrella tiedän, että melu on todella kova varsinkin ruuhka-aikaan!
- Väitetään että liikenteellisesti keskus ja asunnot eivät aiheuttaisi enempää ruuhkaa, mutta asukkaat ovat tästäkin eri mieltä. Me tiedämme, millainen ruuhka täällä on jo nyt ja sitä olisi mieluummin vähennettävä! Esityksessä mainittiin, että liikenne ajoittuisi pääosin lauantaihin, jolloin ei oletettu olevan muuta liikennettä mutta lauantait ovat tällä alueella myös todella ruuhkaisia, kun alueen asukkaat käyvät ostoksilla ja viettävät vapaa-aikaa.
- Asiasta kerrottiin ilmoitettavan lähiseudun isännöitsijöitä, jotta he voisivat olla yhteydessä suunnitelmasta asukkaisiinsa. Minulle ei ole tullut isännöitsijältä mitään infoa, eikä isännöitsijämme [...] ollut kuullutkaan tästä. He vastasivat, että eivät voi ottaa kantaa ja tiedonvälitys on asukkaiden käsissä. [Kyseiset] asunnot ovat maisemapeltoa vastapäätä.

Joulutapahtuma

Kyselin Backaksesta vuonna 2013, voisiko Puimalaa vuokrata talvikäyttöön. Minulla oli jo tuolloin paljon ideoita Backaksen kehittämiseksi, koska asuin Backaksen naapurissa. Valmistuin [...] vuonna 2010, jolloin muutin Sandbackaan ja perustin oman [...]. Suunnittelin tuolloin Joulutapahtumaa, jossa olisi rekiajelua, kuusimyyntiä ym. Sain tuolloin Backakselta vastaukseksi, että tilaa ei vuokrata talvella. Lähetin samankaltaisen viestin myöhemmin [HOK-E:lle], joka sanoi jakavansa viestin myös [X:lle], mutta en saanut häneltä vastausta. Ehdotin että voitaisiin pitää asukkaiden kanssa jopa talkoot Backaksen kehittämiseksi ja tarjouduin talkoo- ja ideointiavuksi. [...] Backaksen Puimalassa on järjestetty pari vuotta Joulutapahtumia, jonne olen osallistunutkin, mutta henkilökunta on jäänyt etäiseksi.

Historiallinen asuinalue

Backaksen alue on todella historiallinen, uniikki ja muutokset olisi tehtävä todella harkiten! Nyt tätä asukkaiden vastustamaa ideaa ollaan viemässä liian lujaa eteenpäin, jolloin vaihtoehtoja ei ehditä miettiä tarpeeksi!

Kuninkaantiellä on kuljettu jo keskiajalla. Silloin kestikievarit tarjosivat levähdyspaikkoja kulkijalle. Backaksen upeista kiviavetoista saisi hienon kestikievarin ruokailulle ja illanviettoon rauhallisen livemusiikin parissa. Tapahtumien melutasossa on otettava huomioon asukkaat pidemmältäkin alueelta, joten suuria konsertteja alueella ei voisi järjestää. Ehkä Krapinpajan kaltaisia tapahtumia voisi järjestää.

Tällä hetkellä Backaksen kartanon ravintola tuntuu hyvin etäiseltä, sillä se on pääasiassa tilauskäytössä. Muuten varmasti tulisi käytyä ravintolassa. Tapahtumat Puimalassa ovat todella kalliita siihen nähden, mitä ohjelmaa heillä on. Olisi mukava käydä Backaksella ilman että tarvitsee ostaa kallista lippua tai suunnitella menoa paljon ennakoon. Kuten Aviapolis asukkaiden ryhmässä keskusteltiin, asukkaat toivovat mukavaa tilaa, jossa voisi viettää aikaa. Lähin tällainen paikka on Wanha Pehtoori Haltialassa, joka onkin todella suosittu. Toinen on Laurentius Pyhän Laurin kirkolla, joka on myös suosittu. Ylästöstä varmasti tulisi asiakkaita viihtymään Backaksella, jos alue olisi mukavan rauhallinen ja viihtyisä.

Lähiympäristöstä pääsee Backakselle helposti bussilla tai pyörällä. Tällöin parkkipaikkaa ei tarvitsisi lisätä, sillä parkkialue Kartanonkosken puolella, Backaksen takana olisi riittävä. Backaksen alue ja Kuninkaantie ovat jo itsessään upeita ja historiallisia nähtävyyksiä. Rakentamalla alueelle lisää, upea ja houkutteleva näkymä tieltä rakennuksiin tuhotaan täysin! Jo nyt aivan rakennuksen viereen ollaan pystyttämässä ALEPA ruokakauppaa, joka peittää upean näkymän lentokenttäväylän varrelta. Tätä näkymää olen aina niin ihailnut bussin ikkunasta ja nyt se tuhotaan lopullisesti. Aviapolis asukkaiden Facebook keskusteluissa kaikki asukkaat ovat olleet ALEPA kauppaa vastaan, sillä meillä on aivan tarpeeksi lähikauppoja alueella.

Jo nyt Ylästöntie on todella ruuhkainen ja meluisa. Jostain syystä kaikki äänet kuuluvat erittäin voimakkaasti, kuten tiellä liikkuvien puhe kuuluu omaan pihaan ja ruuhka-aikana on niin kova melu, että se häiritsee keskustelua pihassa. Naapurin kanssa jutellessa täytyy korottaa ääntä merkittävästi.

Sanottiin että suunnitelmassa Sanbackasta säilytetään peltonäkymä, mutta se tarkoittaa näkymää uusista rakennetuista taloista, joilla blokataan peltonäkymä nykyisistä taloista. Kulttuurihistoriallista maisemapeltoa ei tällöin enää ole Backaksella, joka näkyisi Kuninkaantieltä (nyk. Ylästöntie).

Hiekkatien varrelta, pellon laidalta purettiin viime kesänä omakotitalo maan tasalle. Se taisi olla ensimmäinen askel tälle järjettömälle hankkeelle, jossa ei nähdä alueen todellista potentiaalia, vaan tuhotaan se. Backaksen upeus on näkymä, jonka se tarjoaa jo tieltä Ylästöntieltä- ja Kartanonkoskelta tullessa. Suunnitelmissa nämä kauniit näkymät peitetään uusien rakennusten myötä!

Asukkaiden huomioiminen

Tällä hetkellä Backaksen puisto on suosittu virkistyspaikka alueen asukkaille juurikin sen luonnollisen ympäristön ja kauniiden rakennusten ansiosta. Hiekkatie pellon reunalla on aivan ihastuttava ja vertaansa vailla! Täällä on todella tunne, kuin olisi maalla! Olen nähnyt turistien myös ihailevan peltoa ja ottavan siitä kuvia. Jokaisen alueesta päättävän on ehdottomasti tutustuttava alueeseen erityisen tarkasti myös asukkaiden näkökulmasta. Me asukkaat olemme Backaksen tulevia asiakkaita! Me osallistuisimme mielellään talkoisiin – kyläyhteisöisyyttä, josta olisi etua jokaiselle ja Vantaa näyttäytyisi asukaslähtöisenä kaupunkina. Ymmärrän että Backaksella on tarkoitus tehdä myös bisnestä, jotta voitaisiin suojella vanhoja rakennuksia. Olen jo kauna odottanutkin, että Backaksen upeat rakennukset tulisivat käyttöön.

Mutta kuinka voi olla, että on varaa tehdä kallis suunnitelma ja uudisrakennuksia, mutta ei ole varaa kunnostaa vanhoja rakennuksia ja luoda niille hyvää liiketoimintaa. Jyrki Karjalaisen mukaan heillä ei ole vielä kunnon suunnitelmia tai ideoita vanhoille rakennuksille. Suunnitelmassa edetään mielestäni väärässä järjestyksessä. Kuulemma vasta kun uudet rakennukset tuottavat, olisi mahdollista alkaa kartoittamaan vanhojen rakennuksien potentiaalia!

Eikö myös asukkaat voisi tehdä ehdotuksia ja niiden perusteella äänestäisimme suosikkia, jonka pohjalta tehtäisiin uusi suunnitelma. Tämän hetken suunnitelmassa Muumipuistorakennus on kuin lapsen piirtämä, eikä sovi ollenkaan arvokkaaseen miljööseen!

Minua harmittaa, että asukkaiden ääntä ja toiveita ei ole otettu huomioon. Me asukkaat haluaisimme, että vanhat, upeat rakennukset otettaisiin käyttöön niitä kunnioittaen ja säästettäisiin pihapiiriin upea luonto.

Backas ei kaipaa ulkopuolista, väkisin tehtyä vetonaulaa, vaan jo olemassa olevan upean historian tuomista esille. Meillä Vantaalla voisi olla oma Fiskars, Elannon upea tilapuoti, kulttuuria ja kaupunkilaisten rauhallinen oleskelutila. Alueella ei asu enää niin paljoa lapsiperheitä, vaan aikuisia, joiden lapset ovat jo muuttaneet pois ja alue on silti niin rakas, että täältä ei halua pois muuttaa. Backas olisi ihanteellinen alue aikuisille, mutta toki myös lapsille voisi järjestää tapahtumia ja konsertteja.

Unelmieni Backas, Vantaan historiallinen ylpeys!

- Suunnitelmassa olevan taidemuseon rakennukseen, (ensimmäinen rakennus vasemmalla) olisi hienoa saada tila yritystapahtumille, konserteille, joulutapahtumille, messuille ym. Nimenomaan vanha rakennus toisi ainutlaatuisen elämyksen tapahtumille. Backaksen miljööseen ei mielestäni sovi uudisrakennus tällaisten tapahtumien järjestämiseen. Uudisrakennus lisäksi peittäisi ainutlaatuisen kauniin näkymän historialliselta Kuninkaantieltä, nykyiseltä Ylästöntieltä.

- Sikalarakennukseen olisi hienoa saada avointa ravintola- ja kahvilatoimintaa, samaan tilaan galleria- sekä kotimaisten- ja paikallisten tuotteiden myymälä. Ravintola voisi olla kestkieväri, jossa yhdistyisi perinteet raikkaasti nykypäivän mausteilla. Paikalla voisi olla myös Vantaan ylpeys, Fazerin kahvila ja leipomomyymälä. Karl Fazer toi aikanaan Vantaalle fasaaneita, joita on alueella vieläkin runsaasti. Ravintolassa voisi tarjoilla ruoaksi vaikka fasaania ja historia yhdistyisi samalla paikallisuuteen. Uskon että asiakkaita, niin paikallisia kuin turisteja kiinnostaisi paljon enemmän kiehtova historia ja Fazerin uniikki kahvila sekä ravintola, kuin Muumipuisto. Muumipuisto voisi olla Aviapoliksessa, matkan varrella, jolloin turistit voisivat vieraila vaikka molemmissa.

- Sikalarakennuksen edessä, nurmialueella voisi järjestää tapahtumia ja ravintolakahvilalla voisi olla alueella myös terassi. Nurmialue muotoutuisi erilaisiksi tapahtumiksi kesä- ja talviaikaan. Esimerkiksi joulutori kuusineen ja kesällä juhannustapahtuma kokkoineen. Näkymä Ylästöntielle on mielestäni erityisen arvokas ja tärkeä jo houkuttelevuuden ja elämyksellisyyden kannalta, mutta myös historiallisen arvon kannalta. On tärkeää, että kaikkea ei rakenneta umpeen!

- Puimalassa olisi jatkossakin mukava olla lavatansseja, kesäteatteritoimintaa ja kesätapahtumia. Talvella rekiajelua, joulutori ja kuusimyynä.

- Backaksen peltoja voisi hyödyntää myös viiniviljelyyn. Minulla- ja naapurillani on viiniköynnökset, jotka tuottavat satoa todella hyvin. Olen saanut tehtyä rypäleistä erittäin hyvää viiniä. Olisi upeaa, jos Vantaallakin olisi oma viinitila, kuten muualla Suomessa on esimerkiksi Rönnvikin viinitila, jossa on myös upea ravintola, myymälä ja näyttelytila. <http://ronnvik.com/>

- Backaksella olisi nähtävä ne potentiaalit, jotka tukevat miljöötä, ovat ainutlaatuisia ja jo olemassa olevia!

Mallia muualta

Asuessani [X:ssä], lähellä oli samankaltainen suuri kavinavetta, kuin Backaksessa. Navetassa oli kahvila, galleria, kavinäyttely ja kotimaisten tuotteiden myymälä, jossa soi rauhoittava musiikki. Paikka oli syrjässä, mutta todella suosittu. Siellä kävi bussilasteittain asiakkaita kauempaakin. [...] Tilassa kiehtovaa oli nimenomaan vanhat kiviseinät ja rakennuksen tuoma tunnelma!

Uskon että meiltä Vantaalta löytyisi paljon upeita yrittäjiä tilaan vuokralle! Tilassa voisi olla Kinuskillan tapainen konditoria, jonne voisi milloin vain mennä kahville, lounaalle, brunssille tai lasilliselle. Sieltä saisi tuoreita, paikallisia leivonnaisia myös mukaan vietäväksi. Kinuskillalla on todella suosittu, vaikka onkin pienellä Kellokosken ruukkialueella, jossa ei paljoa muuta nähtävää ole. Vantaalaisista yrityksistä uniikki Fazer kahvila olisi upea! Vantaan Fazer kahvila on niin syrjässä, että en ole itse ainakaan siellä koskaan käynyt, paitsi kerran Jumbossa, mutta kauppakeskuksessa ei ole aitoa tunnelmaa. Voisin kuvitella

lentokentältä bussilla kulkevia turisteja (ei tarvitse edes parkkipaikkaa) käymässä jo pelkän Fazer kahvilan- ja paikallisen historian-, ympäristön- ja tuotteiden vuoksi Backaksella!

Vantaalla ei myöskään ole oikein taidegalleriaa, josta voisi ostaa taidetta. Kahvilan yhteydessä voisi samalla ihaila esimerkiksi paikallista, vaihtuvaa taidetta. Myymälässä voisi olla paikallisia tuotteita ja muita kotimaisia, pienempien brandien tuotteita, joita ei Vantaalta oikein löydy. Lähellä on vain suurien ketjujen outletkauppoja sekä kauppakeskus. Vantaan olisi aika nostaa kulttuuria ja paikallista osaamista vahvemmin esille.

Valmistuin vuonna 2010 [...] ja minulla on oma [...]. Suunnittelen ja valmistan luonnonläheiset tuotteet kotonani [...], Backaksen naapurissa. Voisiko olla lähempänä tuotettua ja uniikimpaa, kuin tämä? En ole löytänyt Vantaalta tuotteilleni sopivaa jälleenmyyjää, mutta Backas olisi sopiva paikka juurikin paikalliselle- ja uniikille muotoilulle.

Ravintola Backas

Backaksen ravintola nostaa esille luontoarvoja, paikallisia raaka-aineita ja lähituotantoa. Olisipa hienoa, jos Backas nostaisi tätä vielä enemmän esille ja hyödyntäisi myös aluetta paikallisessa tuotannossa. Oman tilan hunajaa, hedelmiä ja muita pienelintarvikkeita voisi olla myös myynnissä. Miksi ei voisi Backaksellakin olla oma viinitila?

Backaksen ravintolassa on harvakseltaan järjestetty paikallisten elintarviketuottajien myyjäiset. Lisäksi kananmunan tuottaja käy myymässä Kartanonkosken koulun parkkipaikalla kennoittain tuoreita munia. Tilaukset hoidetaan facebookissa. Olisi upeaa, jos esimerkiksi Backaskella oleva vanha, mansardikattoinen talo kunnostettaisiin paikallisten tuottajien kaupaksi, jossa myös ravintolan herkuja (hunajaa, sinappia, hilloja ym.) olisi tarjolla. Sieltä voisi saada myös tuoretta luomulihaa, riistaa ja sesonkiherkuja. Talo olisi sympaattinen myös vohvelikahvilana, jonka entisöidyssä puutarhassa voisi istuskella ja ihaila peltomaisemaa.



Kauniin asuinympäristömme puolesta,

[Muistutuksesta on poistettu nimet ja muut henkilöihin suoraan viittaavat tiedot]

Vastine:

Backaksen maisemapellolle kerrostaloja

Backaksen elämyskeskuksen asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella pyritään juuri säilyttämään kartanoalueen upeaa historiaa sekä lisäämään siihen uusi kulttuurikerrostuma. Usein ajatellaan, että vain vanha kulttuuri on arvokasta eikä uudet muutokset niinkään, mutta ehkä nykyisin upeina historiakerrostumina pitämämme muutokset ovat aikoinaan herättäneet närkästystä. Jotain sellaista on aikaisemmassakin historiassa tapahtunut, mikä on ollut syynä muutokseen: kyllästyikö kartanonherra pihansa läpi nelistäviin kasakoihin ja siksi linjasi tiensä uudelleen sikalan ja tallin välistä; halusiko toinen seurata muotia ja uusi siksi päärakennuksen ulkomuotoa? Vanhoja karttoja selaamalla voidaan todeta, että kartanoalueella on ollut mm. monia, nyt jo hävinneitä rakennuksia sekä rautatie kartanolta nykyisen lentokentän alueelle. Elämyskeskus on uusi vaihe kartanon elämässä.

Kartanoa ympäröivä pelto ei ole koskaan ollut luonnonsuojelualuetta. Lähin rauhoitettu luonnonsuojelualue on Ylästöntien pohjoispuolella Krakanojan ympärillä. Krakanojan varsi siitä etelään päin on virtavesien arvokasta elinympäristöä ja siitä on tehty luonnonsuojelualuevaraus. Tämän asemakaavan vahvistuttua Krakanojan luonnonsuojelualueen rajat vahvistuvat. Peltoalueet ovat arvokasta peltolinnustoaluetta. Asemakaavalla määrätään, että alue tulee säilyttää pääosin avoimena niittynä tai maisemapeltoina ja toteuttaa monipuolisin, perinnemaisemaan sopivin lajein, jotta alueella edelleen viihtyy monipuolinen linnusto ja tulisi myös monipuolinen hyönteislajisto. Pellolla olevassa puussa – ei kuitenkaan kuusessa - on myös sarvipöllön pesä. Yksittäispuita tulee tämän vuoksi säilyttää eikä puita saa kaataa lintujen pesimäaikaan. Toki peltoalueen ilme tulee jonkin verran muuttumaan, mutta maisematila säilyy edelleen avoimena ja mm. aitaamattomana.

Asuintalot on sijoitettu niin, että niiden sivuitse ja välistä voi edelleen nähdä avoimeen maisemaan niin Ylästöntiellä kulkien kuin Sandbackan asunnoistakin. Lisäksi Krakanojaa seurailee ulkoilureitti, joka on kaikkien käytettävissä, joten avoimesta maisemasta pääsevät nauttimaan kaikki muutkin, kuin lähiasukkaat. Asuinrakennukset ovat riittävän etäällä Ylästöntiestä, jotta niiden varjo ei lankea tielle asti silloin, kun aurinko jo lämmittää. Talviaurinko paistaa niin matalalta, että se luo aina pitkiä varjoja missä tahansa.

Asemakaavamääräyksiin ja -merkinnöihin on varmistettu, että kartanon ainutlaatuinen luonne säilytetään ja otetaan huomioon kaikessa toteutuksessa. Parhaiten alue säilyy, kun vanhat rakennukset otetaan käyttöön ja alueelle sallitaan monipuolista toimintaa. Vanhat, suojeltavat rakennukset on asemakaavakartalla osoitettu sr-merkinnöihin ja niistä on annettu tarkempia suojelumääräyksiä. Puukujanteita tulee säilyttää, samoin kuin tärkeät näkemäkiilat.

Backaksen uudistusta koskeva yleisötilaisuus 17.11.2021.

Backaksen elämyskeskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos on sekä pinta-alaltaan että sisällöltään hyvin laaja asemakaavatyö. Yleisötilaisuudelle oli 17.11.2021 varattu noin kaksi tuntia, mikä oli kieltämättä hyvin lyhyt aika koko kaavamateriaalin esittelemiseen ja siitä keskustelemiseen. Keskustelua ja kysymyksiä kuitenkin nousi kiitettävän paljon.

Pelkästään säilyttämällä vanhat rakennukset ilman, että sallitaan uutta rakentamista, rajataan alueen toimintamahdollisuuksia rajusti, sillä rakennukset ovat pieniä, jolloin niihin sijoittuvan toiminnan tulee olla myös hyvin pienipiirteistä. Pienipiirteisen toiminnan tuotolla harvoin pystytään investoimaan rakennusten edellyttämään korjaamiseen. Kaikkein hankalin tilanne on entisen sikalan kohdalla: kuntoinventoinnissa on ilmennyt, että rakenteet ovat urean kyllästämiä ja haurastuttamia. Sikala tulisi korjata käytännössä lähes rakentamalla se uudelleen puhtain rakentein tai tekemällä ulkokuoren sisään jonkinlainen ”kapseloitu” puhdas tila ja jäykistämällä ulkokuori niin, että se pysyy koossa. Niin kauan kuin sikala on käyttämättömänä, sen säilyttäminen vaikeutuu vuosi vuodelta. Sikala on sentään alueen komeimpia rakennuksia. Se olisi

sijainniltaan upea ravintolaksi, mutta rakenteiden saastuneisuus ja hauraus sekä tilan mataluus toistaiseksi estävät sen. Koko alueen säilyttäminen edellyttää uutta rakentamista, jolla osin rahoitetaan korjauskuluja.

Elämyskeskushankkeella ja asuinkorttelin tuotolla ei pystytä kokonaan kattamaan Backaksen kartanoalueen vanhojen rakennusten korjaamista. Niillä pystytään vain osin auttamaan korjaamisessa. Yleisötilaisuudessa 17.11.2021 kerrottiin, että HOK-Elanto on korjannut Backaksen rakennuksia (mm. päärakennuksen korjaaminen ja kattojen uusimista) jo useilla miljoonilla euroilla. Voidaanko edes kuvitella, kuinka moninkertaisesti jo käytetty rahamäärä vielä tarvitaan, jotta kaikki rakennukset olisivat käyttökelpoisia uuteen toimintaan? On selvää, että vuokratuloilla korjauskuluja ei pystytä kattamaan.

Elämyskeskustoiminta uudisrakennuksineen antaa kartanoalueelle pitkään kaivatun piristyspulssin, joka houkuttaa paikalle myös oheistoimintaa. Vanhoihin rakennuksiin on mahdotonta ryhtyä keksimään toteutuskelpoisia käyttötarkoituksia, jollei käytön toteuttajaa ja tilan käyttökuntoon saattamiseen tarvittavaa rahoitusta tiedetä. Siksi on rakennusten säilymisen kannalta ensiarvoisen tärkeää, että alueesta on kiinnostunut riittävän suuri ns. veturihanke. Ehkä navettaan tai sikalaan syntyykin joskus ”Vantaan Fiskars”, kun ne on ensin kunnostettu, mutta pelkällä pienipiirteisellä toiminnalla niin ei tapahdu. Mutta ideointia tietenkin tarvitaan. Tavoitteena on, että alue on kiinnostava paitsi matkailijoiden myös paikallisten asukkaiden silmissä ja että alueella on monenlaista toimintaa, kuten muistuttajan esittämää kahvila- ja ravintolatoimintaa, livemusiikkia, galleria sekä paikallisten tuotteiden myymälä.

Asukkaiden mielipiteitä on otettu huomioon mm. sallimalla alueelle erilaisia toimintoja, joilla varmistetaan, että vanhoillekin rakennuksille voidaan saada jotain käyttöä, sekä määräämällä kartanopuiston pysymisestä avoimena myös ulkoilijoille, huolehtimalla alueen eläimistön hyvinvoinnista jopa asemakaavamääräyksiin, poimimalla uudisrakennusten ulkonäköön liittyviä seikkoja vanhasta rakennuskannasta ja Kartanonkoskelta sekä vähentämällä asuinrakentamisen määrää. On huomattava, että osallistumis- ja arviointivaiheessa saadut mielipiteet olivat toisinaan keskenään ristiriitaisiakin: mm. osa asukkaista toivotti hankkeen tervetulleeksi, osa ei.

Alueen historiallisen luonteen säilyttäminen on varmistettu asemakaavaehdotuksessa. Uudisrakennuksille on annettu hyvin tarkkoja määräyksiä, joilla varmistetaan, että ne sopeutuvat ympäristöönsä.

Elämyskeskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joissa on ennenkin ollut tai joihin on joskus suunniteltu uudisrakentamista. Asuinkorttelin sijainti tukeutuu Sandbackan alueeseen ja olevaan katuverkkoon. Rakennusten materiaalit ja muodot ovat peräisin alueen vanhasta rakennuskannasta ja uudisrakennukset korkeudet on sovitettu kartanokukkulaan ja alueen vanhaan rakennuskantaan. Asuinkortteli muodostaa perinteisen, rakennuksin ympäröidyn pihan. Kartanon ympärille jätetään avointa maisemaa. Puutarhahistoriaan viitataan pysäköintialueen runsailla puuistutuksilla.

Se, ettei asuinkortteli ole kiinni Ylästöntiessä, vaan pysäköintialueen verran kauempana, johtaa siihen, että asuinkorttelin ohi ja rakennusten välistä näkee hyvin avoimeen maisemaan.

Asuinkorttelia ei ole esitetty kartanokukkulan eteläpuolelle, koska kartanomäen liittyminen maisemaan ja näkymä kohti Haltialan tilaa on kulttuurimaiseman kannalta tärkeää ja osa kartanon historiaa. Kukkulan lounais- ja länsipuolelle on osoitettu kasvipeitteiset ja kumpuilevakattoiset rakennukset, jotka sulautuvat maisemaan. Samaa vaikutelmaa ei asuinrakennuksilla hevin saada.

Nykyistä, pysäköintikäytössä ollutta asfalttikenttää ei ole osoitettu pysäköintialueeksi, koska elämyskeskustoimijalla on aikomuksena ulottaa toimintoja, kuten lasten hiihtokilpailuja tai rekiajeluja, myös virkistysalueelle, jolloin jalankulkuliikenne risteäisi tarpeettomasti pysäköintialueelle suuntautuvan autoliikenteen kanssa. Asfalttikenttä maisemoidaan paremmin kulttuuriympäristöön sopivaksi mm. nurmettamalla ja liittämällä se osittain kasvikattoisen sisäpuiston pihapiiriin, osittain lähivirkistysalueeksi.

Ylästöstä päin tultaessa kartanorakennuksia ei runsaan puuston takia näe nykyisin juuri lainkaan. Juurrutuskelarin pääty ja vellikello ovat ensimmäisiä, jotka tulevat näkyviin Krakanojan ylityksen jälkeen.

Asemakaava ja asemakaavamuutos eivät muuta tätä. Inventoinneissa on sikalan komeat päädyt arvotettu tärkeiksi. Jos sikala saadaan huonosta nykykunnostaan huolimatta säilymään, näkyvät päädyt hyvin Ylästöntielle uudisrakentamisen jälkeenkin. Navetta ja kuivaamo-puimala näkyvät tielle kuten aiemminkin. Navetan pohjoispääty näkyy Ylästöntielle hyvin myös lännestä lähestyttäessä, sillä tapahtumakeskuksen uudisrakennus on asemoitu siten. Tapahtumakeskuksen sijoittelussa on otettu huomioon myös näkemäyhteys Backaksen ja Lustikullan välillä, koska niillä on yhteinen historia. Myös muuntamorakennus näkyy Ylästöntielle hyvin. Mymälärakennus rakentuu voimassa olevan asemakaavan mukaisesti puretun lantalan paikalle, eli sekään ei oleellisesti muuta maisemaa.

Viimeisen reilun 20 vuoden aikana Backaksen kartanoalueen ympäristöön on etsitty monenlaista toimintaa. Suunnitelmia lie ollut jo aiemminkin.

Alueelle on esitetty suurimittakaavaista pääkonttoritoimintaa Ylästöntien varteen, mutta toimistokeskittymänä alueen tunnelma ja ilme kärsisivät eivätkä kerrostalomaiset toimistorakennukset sopisi tähän maisemaan. Samalla ainakin osa alueesta yksityistettäisiin toimistokäyttöön.

Aluetta on esitetty myös golf-käyttöön. Koko peltoalue olisi sen suunnitelman mukaan golf-kenttää, jonne kenelläkään ei ole menemistä ilman oikeanlaista varustusta ja pelioikeutta. Maisema toki säilyisi avoimena, mutta golf-viheriöt ovat melko kaukana kulttuurihistoriallisen maiseman statuksesta. Tämä suunnitelma ei myöskään tukenut vanhojen rakennusten uusiokäyttöä.

On myös esitetty suunnitelmia, joissa lähes koko kartanokukkulaa ympäröivä peltoalue sekä kartanokukkulan ja Ylästöntien välinen alue täytettäisiin rivitaloilla ja muilla pientaloilla sekä muutamalla kerrostalolla. Tällainen suunnitelma muuttaisi kulttuurihistoriallisesti merkittävää maisemaa joka suunnalta, peittäisi näkymät avoimeen maisemaan niin Ylästöntieltä kuin Kartanonkosken asunnoista ja muuttaisi lähes koko alueen yksityiseksi korttelimaaksi. Tosin näin suurimittakaavaisella asuntorakentamisella voitaisiin hyvin osin rahoittaa vanhojen rakennusten kunnostusta.

Backaksen elämyskeskus -asemakaavaehdotuksen taustalla oleva suunnitelma on tähän asti esitetyistä suunnitelmista parhaiten kartanorakennukset ja miljöön huomioon ottava. Elämyskeskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joihin on sata vuotta sitten suunniteltu tai niissä on ollut rakennuksia. Suunnitelma ottaa huomioon näkymät niin kartanonmäeltä maisemaan kuin ympäröiviltä alueita kartanolle. Avoin maisema säilyy kartanon ympärillä. Uusi toiminta on sellaista, että se tukee vanhojen rakennusten säilymistä houkutellessaan niihin uusia toimijoita sen jälkeen, kun ne on kunnostettu. Alue säilyy kokonaisuudessaan lähialueen asukkaiden ulkoilukäytössä kuten se on epävirallisesti ollut tähänkin asti, vaikka alue onkin yksityistä maata. Sen lisäksi ulkoilualueita laajennetaan rakentamalla virkistysalueita toimintoinen (mm. viljelypalstoja, leikkipaikkoja, piknik-paikkoja, lintutorneja) nykyisten peltojen sijaan.

Tämä suunnitelma ottaa huomioon kartanopuiston arvokkaan säilymisen, rakennusten hienovaraisen uusiokäytön, asukkaiden toiveet alueen säilymisestä yleisessä käytössä ja siitä, ettei aluetta rakenneta täyteen, kaupungin tahtotilan virkistysmahdollisuuksien lisääntymisestä ja talouden tasapainottamisesta, valtakunnallisesti merkittävän maiseman säilymisestä ja HOK-Elannon tavoitteen ”kartanojuuriensa” säilymisestä. Samalla pidetään huolta liikenneturvallisuudesta niin kartanoalueen sisällä kuin sen ympärilläkin, kun muun muassa jalankulun ja pyöräilyn reittejä ei ohjata tarpeettomasti risteämään autoliikenteen kanssa.

Vantaan kaupunki on katsonut, että elämyskeskus hyödyttää vantaalaisia mm. siten, että uudet toiminnat tuovat Vantaalle uusia työpaikkoja niin rakentamisen aikana kuin toiminnan aikana mm. pysyvillä ja kausittaisilla työpaikoilla. Toiminnan menestyksekkäys tuottaa Vantaalle myös verotuloja.

Ylästöntietä lähinnä oleviin julkisivuihin kohdistuu enimmillään 61 dB:n keskiäänitaso päivällä. Kaavan yhteydessä teetetyn meluselvityksen mukaan kyseisten julkisivujen ääneneristävyysvaatimus olisi 30 dB. Mutta koska kortteli sijoittuu lentomeluvyöhykkeelle 3 (Lden 50-55 dB), Vantaan rakennusjärjestys edellyttää asuntojen ulkovaipalta (ulkoseinät, katto) 32 dB:n äänitasoeroa tieliikennemelua vastaan. Piha-alue sen sijaan on kokonaisuudessaan alle melun ohjearvojen (< 55 dB).

Liikenneselvityksen laatijat ovat alansa huippuja Suomessa. Heillä on monen vuosikymmenen kokemus vastaavien selvitysten laadinnasta, minkä lisäksi he ovat olleet laatimassa Vantaalle monia muita - myös ratikkaan liittyviä - liikenneselvityksiä ja liikenteen toimivuustarkasteluja, mikä antaa heille hyvät pohjatiedot alueen ja sen liikenteen kehityksestä ja muista taustatiedoista.

Liikenneselvityksiä on tehty yksi, jossa yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen. Liikenneselvityksessä elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä. Keskukseen saavutaan myös paljon tilausajobusseilla. Kävely- ja pyöräily-yhteydet alueelle ovat hyvät. Vantaan baanaverkkokin kytkeytyy alueeseen. Tästä nähdään, että kohde on hyvin saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla.

Liikenneselvityksessä on tutkittu normaalin arkihuipputunnin ja lauantain huipputunnin liikenteen sujuvuus, eli ajankohdat, jolloin liikenteessä todennäköisimmin on eniten liikkuja. Selvityksessä todetaan, että Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymässä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liikennevaloissa etelän suunnasta syntyvät jonot ovat lyhytaikaisia. Myös Ylästöntien ja Pakkalan puistotien kiertoliittymän liikenteen välityskyky on hyvä, joten jonotus ei sielläkään muodostu pitkäksi. Liikenneselvityksessä todetaan myös, että tarkastellun alueen länsipuolella ruuhkautumista ei ole, vaikka selvityksessä lasketut automäärät edustavat syntyvän liikenteen yläliikarvoa, sen lisäksi, että suurin liikennettä tuottava tekijä on Jumbon kauppakeskus. Asuinkorttelin autopaikkamäärä, 105 autoa, on pieni kokonaisuuden kannalta.

Osallistumis- ja arviointivaiheessa asunto- tai kiinteistöosakeyhtiön isännöitsijää pyydetään toimittamaan tieto asemakaavan laatimisesta ja/tai muuttamisesta alueella isännöimänsä yhtiön asukkaille, osakkaille ja kiinteistössä toimiville yrityksille. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaan (MRA 27 §) asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta on lähetettävä kirjallinen ilmoitus sellaiselle asemakaavaoitettavaan alueeseen kuuluvan maan omistajalle ja kunnan tiedossa olevalle maan haltijalle, jonka kotikunta on toisella paikkakunnalla. Koska kiinteistöosakeyhtiönne ei ole kaava-alueen maanomistaja, sille ei myöskään ole lain mukaan tarvinnut ilmoittaa nähtävilläolosta.

[Historiallinen asuinalue]

Asemakaavassa tulee esittää riittävä määrä pysäköintipaikkoja asemakaavassa osoitettuun toimintaan. Jos pysäköintipaikkoja ei ole tarpeeksi eikä niiden käyttöä pystytä riittävästi rajoittamaan esimerkiksi aikatauluttamalla, on vaarana, että pysäköinti laajenee hallitsemattomasti lähiympäristöön ja vie sieltä esimerkiksi asukkaiden pysäköintipaikkoja. Backaksen elämyskeskuksen asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa on elämyskeskukselle osoitettu n. 350 autopaikkaa, asuinkorttelille n. 105 autopaikkaa, kaupalle n. 63 autopaikkaa sekä kartanoalueelle n. 45 autopaikkaa, minkä oletetaan olevan tarpeeksi. Elämyskeskuksen pysäköintipaikat eivät ole asfalttipintaisia.

[Unelmieni Backas, Vantaan historiallinen ylpeys!]

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviapoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyskeskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoa; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen

lähteä kaavoitusmonopolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyskeskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päätenyt Backakseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviapoliksen tai muu asemansetu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämyspuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla. Kaupunki ei ole hankkeessa mukana.

Elämyskeskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Ensi vaiheessa elämyspuistosta on tarkoitus toteuttaa lähinnä Ylästöntietä olevat rakennukset: tapahtumakeskus ja Muumi-sisäpuisto. Myöhemmin toimintaa on tarkoitus laajentaa entisten kasvihuoneitten kulmille toisella sisäpuistolla. Toimijan suunnitelmissa on myös mm. järjestää ympäri vuoden koko perheen ulkoilutapahtumia, jotka tarvitsevat paljon vapaata ulkotilaa, mitä Backaksessa on. Suunnitelmassa on siten jo varauduttu toiminnan laajenemiseen, mikä Backaksen alueelle mahtuu hyvin.

Tarkistukset:

-

NRO 8

asukas 8, 9.12.2021

Muistutus:

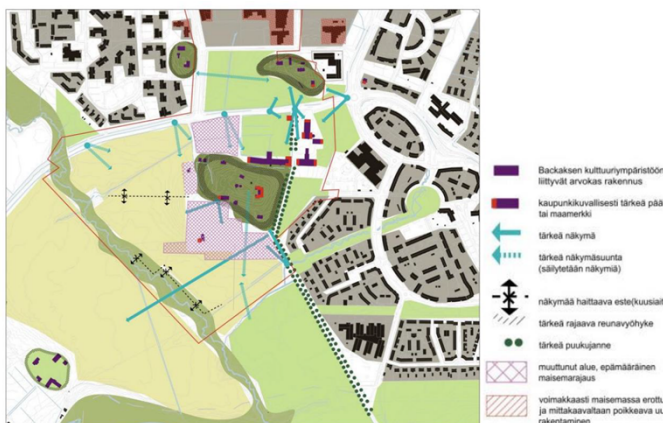
Arvoisa Vantaan Valtuusto sekä Hallitus,

Backaksen elämyspuistohankkeen asemakaavamuutoksen valmistelussa on esitetty useita selvityksiä. Mielestämme kaavamuutosta suunniteltaessa ei ole kuitenkaan huomioitu riittävästi kaavan vaikutusta Backaksen alueen historiallisen ilmeen säilyttämiseen ja tapahtumakeskuksen vaikutuksia olemassa oleviin lähiasuinalueisiin. Lisäksi kaavamuutoksen yhteydessä tehdyt arviot tapahtumakeskuksen liikennevaikutuksista sekä arviot tarvittavista pysäköintipaikoista eivät ole riittäviä ja liikenneselvityksen alkuoletukset ovat mielestämme virheellisiä ja/tai liian optimistisia. Esitettyä kaavamuutosta ei tulisi tällaisenaan hyväksyä ja muutoksen vaikutukset lähiympäristöön ja kaava-alueeseen tulisi selvittää uudestaan.

Backaksen alueen historiallisen ilmeen säilyttäminen

Vuonna 2012 laadittiin Länsi-Pakkalan yleissuunnitelma, jossa oli tavoitteena kartanon ydinalueen säilyttäminen omana maisemakokonaisuutena ja korostettiin tärkeitä "näkömääsektoreita" (https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/150235_kaupsu_511800_selostus_kh23032020_.pdf). Näitä yleissuunnitelmassa mainittuja "näkömääsektoreita" olivat mm. oheisen kuvan mukaiset näkymät Ylästöntieltä kartanon ja sikalan suuntaan. Nyt esitetty kaavamuutos ei huomioi vuonna 2012 tärkeitä pidettyjä näkymiä tai kartanoalueen säilyttämistä omana maisemakokonaisuutenaan. Osa uudisrakennuksista on suunniteltu suoraan "näkömääsektorien" päälle ja viitesuunnitelmassa mainitut rakennukset "Teema sisäpuisto 1" ja "Studio/tapahtumakeskus" peittävät vanhemmassa suunnitelmassa mainitut "näkömääsektorit" Ylästöntieltä sikalan suuntaan lähes kokonaan muuttaen radikaalisti näkymää Ylästöntien suunnasta.

Backaksen kartanon alue on historiallinen kokonaisuus, jonka viehätys perustuu kauniisiin vanhoihin rakennuksiin ja avaraan tilaan niiden ympäristössä. Ehdotettu kaava lisää merkittävästi alueen rakennusten määrää muuttaen alueen luonnetta merkittävästi. Mielestämme kartanon alueen toimintaa tulisi kehittää nykyisiä rakennuksia korjaamalla, ilman näin merkittävää lisärakentamista.



Analyysikartta /Serum Arkkitehdit 2012



157653_210519_Backas_viitesuunnitelma_Avanto.pdf

Liikenneselvitys

Liikenneselvityksen

(https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/157654_Backaksen_liikenneselvitys_raportti_20201116_WSP.pdf) lähtökohtana on käytetty arvioita, jonka mukaan elämyspuistossa kävisi 500 000 vuosittaista kävijää ja puolet kävijöistä saapuisi alueelle julkisilla liikennevälineillä.

Liikenneselvitys perustuu hyvin vahvasti siihen oletukseen, että puolet vuosittaisista vierailijoista käyttäisi julkista liikennettä ja että Vantaan Ratikka olisi käytössä. Vantaan Ratikan rakentamispäätös tehdään kuitenkin aikaisintaan 2023 ja aikaisin valmistumisajankohta olisi vuonna 2028. Mielestämme liikenneselvitys on näin ollen virheellinen, sillä mikäli tapahtumapuiston vierailijoiden käytettävissä ei ole sujuvaa julkista liikennettä – saapuvat he paikalle suurella todennäköisyydellä omilla ajoneuvoilla, jolloin esitetty liikenneselvitys ei toteudu nyt esitetyllä tavalla. Tapahtumapuiston ja Vantaan Ratikan päätökset tulisivat mielestämme kytkeä yhteen tai siirtää tapahtumapuisto sellaiseen paikkaan, jossa tämä nyt esitetty julkinen liikenne voi toteutua, esimerkiksi Aviapoliksen juna-aseman lähistölle.

Liikennemääriä arvioitaessa on myös käytetty oletusta, jonka mukaan elämyskeskuksen käynnit jakautuvat tasaisesti ympäri vuoden kaikille viikonpäiville (liikenneselvitys/ Elämyskeskuksen matkatuotos). Toisaalta kaavamuuotosten sosiaalisia vaikutuksia arvioidaan asemakaavan selostuksen luvussa "Sosiaalinen ympäristö" seuraavasti: **"Kartano- ja virkistysalueet ovat avoimia kaikille. Elämyskeskuksen sisäpuistot palvelevat pääasiassa lapsiperheitä. Sisäpuistotoiminta painottunee loma-aikoihin ja viikonloppuihin."** Nämä kaksi oletusta ovat selvästi ristiriidassa keskenään.

Asemakaavamuutoksesta järjestettiin yleisötilaisuus 2021-11-17. Tilaisuudessa Livson Groupin [...] kertoi, että elämyspuiston kävijämäärä "kohtuukiiireisenä" päivänä saattaa olla noin 5000 kävijää ja enemmänkin mikäli tapahtuma-aukiolla on tapahtuma. Tapahtumapäivinä arvioidut kävijämäärät ovat selvästi suuremmat kuin mitä liikenneselvityksen päivittäisenä kävijämääränä (500 000/365 <1400) on arvioitu ja mielestämme liikenneselvitys pitäisi tehdä myös selvästi suuremmille kävijämäärille.

Elämyskeskuksen autopaikkatarpeen on arvioitu olevan 354 autopaikkaa (https://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/embeds/vantaawwwstructure/159332_kaupsu_512000_selostus_12102021.PDF). Arvio perustuu liikenneselvitykseen ja elämyskeskuksen kävijämäärien tasaiseen jakautumiseen. Kaava-alueen lähellä olevilla asuinalueilla (esim. Kartanonkoski, Sandbacka) on pulaa vieraspaikoista ja epäilemme, että suuret kävijämäärät tulevat lisäämään merkittävästi lähialueiden pysäköintiongelmia. Pysäköintipaikkojen tarve tulisi arvioida uudestaan, sillä oletuksella, että merkittävästi isompi osa kävijöistä tulee alueelle omalla autolla ja vierailut painottuvat viikonloppuihin ja loma-aikoihin. Pysäköintipaikkojen puute houkuttelee elämyskeskuksen asiakkaita etsimään pysäköintipaikkoja lähiasuinalueiden kaduilta tai Kartanonkosken liikuntapuiston yhteydessä

olevalta parkkipaikalta, mikä tulee lisäämään autoliikennettä asuinalueilla ja heikentämään liikenneturvallisuutta erityisesti pienten lasten osalta.

Liikenneselvityksessä on arvioitu vuoden 2030 iltahuipputunnin liikennemäärien vaikutusta ja selvityksessä on todettu, että idän (elämyskeskuksen) suunnasta tuleva liikenne varaa Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymän aiheuttaen pohjoisen ja lännen suunnilta jonoutumista. Liikenneselvityksessä ei kuitenkaan arvioitu sitä, miten kiertoliittymän varaaminen heijastuu esim. Hagelstamintien kautta ajamisena tultaessa Kartanonkoskelle lännen suunnalta (Muuntotien ja Ylästöntien kiertoliittymän kautta).

Edellä mainituista syistä johtuen liikenneselvitys tulisi tehdä uudestaan siten, ettei Vantaan Ratikkaa huomioida ja että suurin osa elämyspuiston käynneistä painottuu joko viikonloppuihin (lauantai ja sunnuntai) sekä lomakausiin. Myös elämyspuiston mahdollisten teemapäivien vaikutukset tulisi arvioida nykyistä paremmin. 4 (5)

Lähiasuinalueiden asuinviihtyvyyden säilyttäminen

Suunnitelmassa ei ole mielestämme riittävästi arvioitu suunnitellun kaava-alueen lähellä asuvien ihmisten asuinviihtyvyyttä. Mikäli kaava-alueella tulee vierailemaan vuosittain 500 000 vierasta, tulee se väistämättä vaikuttamaan ainakin Sandbackaan ja Kartanonkoskeen. Näin suuri vierailijamäärä tulee varmasti lisäämään myös lähialueiden autoliikennettä, vaikeuttamaan vieraspysäköintiä sekä muuttamaan lähialueiden äänimaailmaa.

Suunnitellun "tapahtuma-areenan" paikalla toimii nykyisin tapahtumakeskus Puimala, jossa järjestettävästä toiminnasta aiheutuu jo nykyisin meluhaittaa viikonloppuisin lähitalojen asukkaille. Suunnitelmassa ei arvioitu riittävästi esimerkiksi "tapahtuma-areenan" ja "tapahtuma aukion" ympäristövaikutuksia (meluhaittaa) lähialueiden asukkaiden asuinviihtyvyyteen. Vuonna 2006 julkaistussa tutkimuksessa "Miljöö miellyttää, palveluissa parannettavaa" (<https://docplayer.fi/4939707-Miljoo-miellyttaa-palveluissa-parannettavaa.html>), todetaan mm. seuraavasti: "Yli puolet kyselyyn vastanneista oli muuttanut nykyiseen asuntoonsa muualta Vantaalta. Ulkopaikkakuntalaisista 60 prosenttia oli helsinkiläisiä. Kartanonkoski oli ainoa alue, jonne oli muuttanut enemmän ulkopaikkakuntalaisia kuin vantaalaisia. Asuinalueen valintaan valtaosalla vaikutti asuinalueen **luonnonläheisyys, rauhallisuus, turvallisuus** ja hyvät ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet. Lapsiperheillä asiaan vaikutti luonnollisesti alueen lapsiystävällisyys.

Palveluiden merkitys asuinalueen valintaan jäi vähäisemmäksi. Kartanonkoskella asuinalueen valintaan oli vaikuttanut paljon myös alueen ulkonäkö." Samassa raportissa todettiin myös seuraavasti: "Kyselyyn vastanneet pitivät asuinalueitaan viihtyisinä, rauhallisina ja turvallisina. Kaikki alueet saivat hyviä arvioita visuaalisesta ilmeestään, mutta ylivoimaisesti parhaimmat arviot asukkailtaan sai Kartanonkoski. Palveluihin oltiin tyytyväisimpiä kerrostaloalueilla ja etenkin niiden kerrostaloissa, ja tyytymättömiä Kartanonkoskella ja pientaloalueilla.

Tyytymättömyyttä herätti myös vieraspysäköinti, erityisesti Kartanonkoskella, mutta myös kerrostaloalueiden kerrostaloissa." Raportin valmistumisen jälkeen Kartanonkosken ja lähialueiden palveluita ovat parantaneet mm. kahden lähikaupan (Alepa ja K-kauppa) avaaminen Kartanonkoskella, Flamingon ostoskeskuksen avautuminen sekä lukuisien Tammiston kauppapientien kauppapientien avaaminen. Sen sijaan Sandbackan ja Kartanonkosken vieraspysäköintimahdollisuudet eivät ole juuri parantuneet.

Kartanonkosken asuinalueen rauhallisuus, turvallisuus sekä näkymät Backaksen kartanon suuntaan muuttuvat huonompaan suuntaan suunnitellun teemapuiston myötä. Pelkästään jo lisääntyvä liikenne aiheuttaa rauhallisuuden vähenemistä. Täällä on ollut myös turvallista päästää kohtuullisen pienetkin lapset omalle piha-alueelle ja lähipuistoihin leikkimään – lisääntyvä liikenne ei tätä enää jatkossa mahdollista.

Asuinalueen rauhallisuuteen vaikuttaa myös alueen äänimaailma. Kuten jo aiemmin totesimme, aiheuttavat tapahtumakeskus Puimalassa pidetyt konsertit ja tanssit jo tällä hetkellä meluhaittaa viikonloppuisin Kartanonkoskelle - voimme vain arvailla, miten paljon lisämeteliä tulee teemapuistosta.

Asemakaavamuutoksen yleisötilaisuudessa 2021-11-17 kysyttiin kuinka elämyskeskuksen alueella järjestettävien tapahtumien aiheuttamaa meluhaittaa on tutkittu kaavaa suunniteltaessa. Vantaan kaupungin asemakaava-arkkitehti [...] totesi, että melua tuottavia tapahtumia koskee kaupungin järjestyssääntö ja ettei meluhaittoja ole voitu arvioida etukäteen. 5 (5)

Haluaisimme tietää, kuinka voidaan suunnitella kaavamuutosta liiketoiminnalle, jonka yksi liiketoimintaidea on järjestää tapahtumia, ilman että tapahtumien meluhaittoja arvioidaan kattavasti. Lisäksi kaupungin järjestyssäännöt ovat melko väljät melurajojen ja niitä koskevien kellonaikojen suhteen ja vähäisempikin äänenvoimakkuus voi häiritä lähitalojen asukkaita. Kaavaa suunniteltaessa on kyllä selvitetty liikenteen melun vaikutus alueen toimintoihin, mutta ei lainkaan tapahtumien melun vaikutusta lähiasuinalueiden asukasviihtyvyyteen.

Esitämme siis, että elämyspuistoa koskeva kaavamuutos 512000 palautetaan käsittelyyn, jossa huomioidaan tässä muistutuksessa esitetyt asiat.

[Muistutuksesta on poistettu nimet ja muut henkilöihin suoraan viittaavat tiedot]

Vastine:

Backaksen alueen historiallisen ilmeen säilyttäminen

Vuonna 2012 laaditun Länsi-Pakkalan yleissuunnitelman analyysikartan mukaan kartanomäki erottuu hyvin maisemassa, Ylästöntieltä avautuu useita näkymäsuuntia kartanolle päin ja kartanolta avautuu tärkeitä näkemäsuuntia peltomaisemaan. Kyseiseen yleissuunnitelmaan sisältyy myös suunnitelmaosa, jossa on tutkittu erilaisia kehittämisen vaihtoehtoja. Niissä oli mm. asuinkortteli Ylästöntien varrella kuten tässä asemakaavaehdotuksessa, mutta laajempaan, sisäpuisto 1:n paikalla oli yhtä paljon rakentamista, sikalan pohjoispuolta oli täydennetty uudisrakentamisella ja entisten kasvihuoneiden paikalla oli myös uudisrakentamista. Analysoituja näkymäsuuntia oli silloin työn edetessä arvotettu ja säilytetty tärkeimmät.

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen ehdotuksessa kartanomäki säilyy edelleen nykyisellään. Uudet rakennukset on sijoitettu paikkoihin, joissa on kartanohistorian aikana ollut tai niihin on suunniteltu rakennuksia jo viime vuosituonnilla. Ehdotus säilyttää laajat näkymäkiilat kohti Haltialan ja Petaksen kartanoita ja siten sitoo niiden yhteistä historiaa yhteen. Ylästön suunnasta tullessa juurrutuskellarin pääty ja vellikello näkyvät edelleen ensinäkymänä kartanosta. Itse päärakennus on kartanopuiston puiden kätkemänä niin, ettei se näy juuri muualta kuin etelän suunnasta. Sisäpuisto 1 sijoittuu nykyisin puustoittuneelle alueelle ja puustoa karsimalla tieltä voidaan avata uusia näkymiä mm. kohti pajarakennusta ja Narikkaa (ent. asuinrakennus). Vanhan sikalan pääty näkyy tielle uudisrakennusten välistä. Tallin pääty ja muuntamorakennus eivät myöskään jää tapahtumakeskuksen taakse piiloon, vaan ne näkyvät hyvin Ylästöntien molemmista suunnista. Myös näkymäyhteys Backaksen ja Lustikullan välillä on huomioitu jättämällä sikalalta ja kuivaamo-puimalalta tielle johtavan puukujanteen ympäristö nykyiselleen. Myymälärakennus rakentuu voimassa olevan asemakaavan mukaisesti puretun lantalan paikalle. Kukkulan lounais- ja länsipuolelle on esitetty kasvipintaisten, kumpuilevakattoisten rakennusten rakennusalat, jotta rakennukset sulautuisivat kaukomaisemassa kartanomäkeen. Niidenkin paikalle on yli sata vuotta sitten suunniteltu isoja rakennuksia. Täten voidaan todeta, että kaavaehdotus ottaa huomioon tärkeitä näkymäsuuntia ja kohtelee kartanoympäristöä kokonaisuutena ja suurella pieteetillä.

Pelkästään säilyttämällä vanhat rakennukset ilman, että sallitaan uutta rakentamista, rajataan alueen toimintamahdollisuuksia rajusti, sillä rakennukset ovat pieniä, jolloin niihin sijoittuvan toiminnan tulee olla myös hyvin pienipiirteistä. Pienipiirteisen toiminnan tuotolla harvoin pystytään investoimaan rakennusten edellyttämään korjaamiseen. Kaikkein hankalin tilanne on entisen sikalan kohdalla: kuntoinventoinnissa on ilmennyt, että rakenteet ovat urean kyllästämiä ja haurastuttamia. Sikala tulisi korjata käytännössä lähes rakentamalla se uudelleen puhtain rakentein tai tekemällä ulkokuoren sisään jonkinlainen ”kapseloitu” puhdas tila ja jäykistämällä ulkokuori niin, että se pysyy koossa. Niin kauan kuin sikala on käyttämättömänä eikä sitä korjata uuteen käyttöön, sen säilyttäminen vaikeutuu vuosi vuodelta. Sikala on sentään alueen komeimpia rakennuksia. Se olisi sijainniltaan upea vaikkapa ravintolaksi, mutta rakenteiden saastuneisuus ja hauraus sekä tilan mataluus toistaiseksi estävät sen. Koko alueen säilyttäminen edellyttää uutta rakentamista, jolla osin rahoitetaan korjauskuluja.

Elämyseskushankkeella ja asuinkorttelin tuotolla ei pystytä kokonaan kattamaan Backaksen kartanoalueen vanhojen rakennusten korjaamista. Niillä pystytään vain osin auttamaan korjaamisessa. Yleisötilaisuudessa 17.11.2021 kerrottiin, että HOK-Elanto on korjannut Backaksen rakennuksia (mm. päärakennuksen korjaaminen ja kattojen uusimista) jo useilla miljoonilla euroilla. Voidaanko edes kuvitella, kuinka moninkertaisesti jo käytetty rahamäärä vielä tarvitaan, jotta kaikki rakennukset olisivat käyttökelpoisia uuteen toimintaan? Elämyseskustoiminta uudisrakennuksineen antaa kartanoalueelle pitkään kaivatun piristyspulsin, joka houkuttaa paikalle myös oheistoimintaa. Vanhoihin rakennuksiin on mahdotonta ryhtyä keksimään toteutuskelpoisia käyttötarkoituksia, jollei käytön toteuttajaa ja tilan käyttökuntoon saattamiseen tarvittavaa rahoitusta tiedetä. Siksi on rakennusten säilymisen kannalta ensiarvoisen tärkeää, että alueesta on kiinnostunut riittävän suuri ns. veturihanke. Ehkä navettaan tai sikalaan syntyykin joskus ”Vantaan Fiskars”, kun ne on ensin kunnostettu, mutta pelkällä pienipiirteisellä toiminnalla niin ei tapahdu. Mutta ideointia tietenkin tarvitaan. Tavoitteena on, että alue on kiinnostava paitsi matkailijoiden myös paikallisten asukkaiden silmissä ja että alueella on monenlaista toimintaa, kuten kahvila- ja ravintolatoimintaa, livemusiikkia, galleria sekä paikallisten tuotteiden myymälä.

Liikenneselvitys

Liikenneselvityksessä yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidettaisiin vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen. Täten ei voida väittää, että selvitys perustuu yksinomaan ratikan liikennöintiin. Näin vaatimus, että tämä asemakaava ja asemakaavan muutos tulisi sitoa ratikan hyväksymispäätökseen, on perusteeton.

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviapoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyseskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoa; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen lähteä kaavoitusmonopolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyseskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päättänyt Backakseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviapoliksen tai muu asemanseutu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämysespuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla. Kaupunki ei ole hankkeessa mukana.

Elämyseskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Ensi vaiheessa elämysespuistosta on tarkoitus toteuttaa lähinnä Ylästöntietä olevat rakennukset: tapahtumakeskus ja Muumi-sisäpuisto. Myöhemmin toimintaa on tarkoitus laajentaa entisten kasvihuoneitten kummitoimintatiloilla sisäpuistolla. Toimijan suunnitelmissa on myös mm. järjestää ympäri vuoden koko perheen ulkoilutapahtumia, jotka tarvitsevat paljon vapaata ulkotilaa, mitä Backaksessa on.

Suunnitelmassa on siten jo varauduttu toiminnan laajenemiseen, mikä Backaksen alueelle mahtuu hyvin. Tämän lisäksi sekä maanomistaja että elämyskeskustoimija ovat sitoutuneita kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kartanoympäristön vaalimiseen.

Liikenneselvityksessä sanotaan: ”Ennuste on laadittu vuoden 2030 iltahuipputunnille. Lisäksi on tehty herkkyystarkastelu iltatunnin tapahtumaliikenteelle (festivaalit yms.) sekä lauantain huipputunnille”. Matkatuotoksen jakauma on arvioitu tasaisesti läpi vuoden arkipäiville 60 % ja viikonlopulle 40 % eli esimerkiksi kesäloma- tai hiihtolomakautta ei ole eritelty erikseen. Voidaan olettaa, että esimerkiksi maaliskuussa, jolloin ei ole yleisiä lomapäiviä (jos pääsiäinen ajoittuu huhtikuulle), sisäpuistotoiminta on hiljaisempaa kuin esimerkiksi heinäkuussa, jolloin lähes koko valtakunta lomailee, ja viikonloppuisin – jopa maaliskuussa – voi vierailijoita olla enemmän kuin saman kuun arkipäivinä. Ristiriitaa ei siis ole liikenneselvityksen ja selostusmaininnan välillä.

Liikenneselvitys kuvaa tilaisuudesta purkautuvaa liikennettä näin: ”Liikenneverkon toimivuus on tarkistettu tilanteessa, jossa elämyskeskuksessa oleva iso tilaisuus päättyy. Tässä on oletettu, että tällöin alueelta poistuu katuverkkoon 500 autoa tunnissa. Pohjana on iltaliikenne huipputunnin jälkeen (70 % iltahuipputunnin liikenteestä). Liikenneverkko välittää hyvin tällaisen liikennetilanteen. Liikenteessä syntyy lyhytaikaisia jonoja Ylästöntien ja Lentoasemantien kiertoliittymässä sekä Lentoasemantien ja Tasetien liikennevalloissa etelän suunnasta. Jonoja syntyy myös elämyskeskuksen pysäköintialueelle osallistujien poistuessa paikalta. Ylästöntien ja Pakkalan puistotien kiertoliittymän liikenteen välityskyky on hyvä, joten jonotus ei muodostu pitkäksi.” Tapahtumapäivän tilanne on siis jo tutkittu ja todettu, että liikenneverkko toimii.

Elämyskeskuksen pysäköintipaikkojen tarve on arvioitu noin 350 paikaksi. Elämyspuistovierailijoiden saapumista voidaan porrastaa tiedottamalla asiasta nettisivuilla esimerkiksi lipunoston yhteydessä sekä varaamalla vierailijalle vierailuun esimerkiksi kolme tuntia. Näin kaikki päiväkohtaiset vierailijat eivät ole paikalla samanaikaisesti. Jos alueella sattuu olemaan tapahtuma, joka houkuttaa paikalle samalla kertaa paljon väkeä, voi toimija järjestää lisäpysäköintipaikkoja esimerkiksi Jumbosta tai muualta lähialueelta sekä kuljetuksen kyseisestä paikasta Backakseen. Jumbon ja Flamingon toimijoiden kanssa onkin jo keskusteltu autopaikkojen sijoittamisesta myös Jumbon alueelle. Tällöin ratkaisu voisi toimia niin sanottuna varaventiilinä, mutta ei kaavan mukaisena ratkaisuna. Se tarvitsee bussi-/shuttle-kuljetuksen kohteeseen. Vastaviin kohteisiin verraten on arvioitu, että suuri osa vierailijoista saapuu paikalle turistibusseilla. Myös esimerkiksi lähialueen hotellivieraille voidaan järjestää kuljetus. Voidaan todeta, että pysäköinti voidaan järjestää hallitusti ja naapurialueita rasittamatta.

Liikenneselvityksessä on oletettu, että elämyskeskusvieraat ymmärtävät, ettei Hagelstamistietä ajaminen lyhennä matkaa tai matka-aikaa, joten selvityksessä on otettu huomioon vain kartanonkoskelaisten aiheuttama liikenne.

Lähiasuinalueiden asuinviihtyvyyden säilyttäminen

Asemakaavan ja asemakaavan muutosehdotusta on laadittu myös lähialueen asukkaita muistaen. Asukkaiden viihtyvyyttä lisää mm. virkistysalueiden rakentaminen nykyisen pellon sijaan. Kun alueelle sallitaan erilaisia toimintoja, varmistetaan, että alue voi palvella monenlaisia ihmisiä ja vanhoillekin rakennuksille voidaan saada jotain käyttöä. Asemakaavassa ja asemakaavan muutosehdotuksessa määrätään kartanopuiston pysymisestä avoimena myös ulkoilijoille ja huolehditaan alueen eläimistön hyvinvoinnista. Alueelle rakennetaan uusia ulkoilureittejä monipuolisen liikkumisen takaamiseksi. Myös baana on lähialueen asukkaiden helposti saavutettavissa. Asukkaiden toivomuksesta uudisrakentaminen sopeutetaan vanhaan rakennuskantaan mm. poimimalla uudisrakennusten ulkonäköön liittyviä seikkoja vanhoista rakennuksista ja Kartanonkoskelta. Liikenneturvallisuutta vaalitaan mm. sijoittamalla pysäköintialueet lähelle Ylästöntietä, jottei alueella jalan ja pyörällä liikkuvien – niin

elämyskeskusvieraiden kuin ulkoilijoidenkaan - kulkureitit häiriinny, sekä rakentamalla Ylästöntielle keskisaarekkeellisia ylityspaikkoja.

Vantaan kaupunki on katsonut, että elämyskeskus hyödyttää vantaalaisia mm. siten, että uudet toiminnot tuovat Vantaalle uusia työpaikkoja niin rakentamisen aikana kuin toiminnan aikana mm. pysyvillä ja kausittaisilla työpaikoilla. Toiminnan menestyksekkäys tuottaa Vantaalle myös verotuloja.

Asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus eivät vaikuta Sandbackan ja Kartanonkosken leikkipuistoihin johtaviin kulkureitteihin. Elämyskeskukseen suuntautuva liikenne ohjataan Kehä III:n suunnasta Lentoasemantietä ja Pakkalantietä-Pakkalan puistotietä pitkin. Sandbackassa ei ole läpikulkuliikennettä lainkaan eikä mikään ajoreitti oikaise Kartanonkosken kautta.

Tapahtuma-aukio sijoittuisi sikalan ja tapahtumakeskuksen väliin, jolloin em. rakennukset yhdessä tallirakennuksen ja kuivaamo-puimalan kanssa estävät melun leviämistä. Asemakaava ja asemakaavan muutos ei määrää esiintymislavalle sijoituspaikkaa. Mahdollisen esiintymispaikan sijoittamisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräykset.

Desibelirajoitukset laitetaan asemakaavakartalle siinä tapauksessa, että jokin tila on suojattava tilan ulkopuolelta tulevalta melulta, eli koskemaan rakennuksen ulkovaipan (seinät, katto) tai meluesteen (seinämäinen rakenne) äänieristävyyttä. Vantaan kaupungin ympäristönsuojelumääräysten mukaisesti toiminnanharjoittajan on tehtävä erityisen häiritsevää melua tai tärinää aiheuttavasta tilapäisestä toimenpiteestä tai tapahtumasta ympäristönsuojelulain 60 §:n mukainen kirjallinen ilmoitus Vantaan ympäristökeskukselle vähintään 30 päivää ennen toiminnan aloittamista. Tämä koskee mm. ulkoilmakonserttia missä tahansa Vantaalla. Ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan koske yksipäiväistä tapahtumaa, joka järjestetään maanantaista lauantaihin klo 7.00–20.00 tai sunnuntaina tai yleisenä juhlapäivänä kello 12.00–20.00.

Ulkokonsertit järjestetään todennäköisimmin sikalan, tapahtumakeskuksen ja vanhan navetan välisellä alueella, jolloin jo ympäröivistä rakennuksista muodostuu hyvää äänisuojaa ympäristöön nähden. Sen lisäksi ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi. Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille. Puimalassa ei ole äänieristystä, mikä musiikkitaroituksiin suunnitelluilta uudisrakennuksilta vaaditaan. Kun alueelle saadaan konsertteja varten tehty rakennus (tapahtumakeskus), voidaan Puimalan musiikkitalaisuuksia siirtää sinne. Puimala kuitenkin soveltuu hyvin esimerkiksi kesäisille tansseille.

Muistuttajan mainitseman 2006 julkaistun raportin "Miljö miellyttää, palveluissa parannettavaa" julkaisun jälkeen Kartanonkoskelle on toteutettu vieraspysäköintipaikkoja keskeiselle paikalle, Hagelstamintien varteen asemakaavamuutoksen nro 001951 (kv 25.8.2008) mukaisesti.

Tarkistukset:

Lisätään P- ja SR-alueiden määräyksiin:

"Ulkona mahdollisesti pidettäviä musiikkiesityksiä järjestettäessä tulee etukäteen selvittää melun leviäminen ja tehdä tarvittavat toimenpiteet melusta aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

Ulkokonserttitapahtumat tulee järjestää, toteuttaa ja sijoittaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän meluhaittaa alueen asukkaille, koululle ja päiväkodille."

NRO 9

asukas 9, 9.12.2021

Muistutus:

Millä tavalla tässä suunnitelmassa on huolehdittu siitä, että alueella asuvat ihmiset pystyvät jatkamaan normaalia elämäänsä? Liikkumaan töihin, kouluun, kauppaan, kirjastoon ja harrastuksiin? Suunnitelmissa sanotaan, että elämyskeskuksen synnyttämä liikenne ei aiheuta katuverkon ruuhkautumista, mutta samalla odotetaan 500 000 kävijää vuodessa. Tämä yhtälö on mahdoton. Jo nyt liikenne Ylästöntiellä on todella vilkasta, ja erityisesti ruuhka-aikoina se puuroutuu viimeistään Ylästöntien ja Lentoasemantien liikenneympyrässä. Tähän kun lisätään 500 000 turistia, niin liikennekaaos on aivan varmasti taattu. Tässä asiassa ei voi tuudittautua siihen oletukseen, että kaikki ruuhka johtuu kauppakeskus Jumboon menevästä liikenteestä.

Haluan tietää millä tavalla turvallinen ja toimiva liikenne taataan alueen asukkaille. Ehdotan, että Ylästöntiestä tehdään vähintään Backaksen kohdalla nelikaistainen, niin että Backakseen kääntyvillä on erilliset kaistat, ja liikenne pääsee kulkemaan suoraan kääntyvistä ajoneuvoista huolimatta. Lisäksi linjaautojen tilausajoliikenteelle pitää osoittaa sellainen paikka pysähtyä ja pysäköidä, ettei se haittaa Ylästöntien liikennettä ja aiheuta siinä vaaratilanteita, eli syvennys Ylästöntien varressa ei kuulosta järkevältä ratkaisulta. Lisäksi alueen asukkaiden ilmainen pysäköinti kirjastokäynneille on taattava jollain tavalla, niin etteivät turistit valtaa näitä pysäköintipaikkoja.

Vastine:

Liikenneselvityksen laatijat ovat alansa huippuja Suomessa. Heillä on monen vuosikymmenen kokemus vastaavien selvitysten laadinnasta, minkä lisäksi he ovat olleet laatimassa Vantaalle monia muita - myös ratikkaan liittyviä - liikenneselvityksiä ja liikenteen toimivuustarkasteluja, mikä antaa heille hyvät pohjatiedot alueen ja sen liikenteen kehityksestä ja muista taustatiedoista.

Liikenneselvitys on laadittu siten, että Backaksen elämyskeskuksen kävijämäärät on arvioitu asiantuntija-arvioina useiden kotimaisten referenssikohdeiden pohjalta. Selvityksessä sanotaan lisäksi: ”Ennuste on laadittu vuoden 2030 iltahuipputunnille. Lisäksi on tehty herkkyystarkastelu iltatunnin tapahtumaliikenteelle (festivaalit yms.) sekä lauantaan huipputunnille. Elämyskeskuksen vierailijoista noin 50 % odotetaan vuositasolla olevan kansainvälisiä turisteja, jotka eivät saavu alueelle omalla autolla, vaan julkisilla liikennevälineillä. Näin ollen selvityksessä lasketut automäärät edustavat syntyvän liikenteen yläkiarvoa.” Eli tarkastelu on tehty oletettua suuremmalle vierailijajoukolle.

Elämyskeskuksen aiheuttama liikenteen määrä on kohtuullinen ja liikenne jakautuu normaalioloissa suurelle osalle päivää. Alueelle saavutaan paljon myös tilausajobusseilla, mikä merkittävästi pienentää henkilöautoliikenteen määrää.

Selvityksessä todetaan lopuksi: ”Laadittujen tarkastelujen mukaan elämyskeskuksen synnyttämä liikenne ei aiheuta katuverkon ruuhkautumista tai merkittävästi jonotumista alueen katuverkolla. Ainoat ruuhkautuvat kohdat tarkastellulla alueella ovat Lentoasemantiellä, merkittävien niistä on Väinö Tannerin tien / Tasetien liittymä. Tässä kohdassa kauppakeskus Jumbon liikenne on merkittävä tekijä ruuhkautumiseen.

Elämyskeskus liittyy Ylästöntiehen ja keskuksen lähiympäristön liikenneverkko toimii hyvin niin arjen iltahuipputuntina, lauantaan päivähuipputuntina kuin illalla alueella olleen yleisötilaisuuden päättyessä. Liikenneturvallisuus on tärkeä lähtökohta elämyskeskuksen suunnittelussa. Se on otettu huomioon kaikissa kohdissa, joissa kävely ja pyöräily risteävät henkilöautoliikenteen kanssa. Olennaista on varmistaa, että

autojen nopeudet Ylästöntiellä pysyvät matalina. Tämä edellyttää nopeusrajoitusten lisäksi niiden noudattamisen valvontaa tai rajoituksia tukevia liikennejärjestelyjä.”

Asiantuntijatyönä tehdyn liikenneselvityksen perusteella alueen liikenneverkko toimii eikä Ylästöntielle ole tarvetta rakentaa lisäkaistoja. Jos niille kuitenkin tulevaisuudessa todetaan tarve, tutkitaan liikenteen järjestämisen vaihtoehtoja.

Pysäköintipaikkojen tarve on arvioitu noin 350 paikaksi. Elämyspuistovierailijoiden saapumista voidaan porrastaa tiedottamalla asiasta nettisivuilla esimerkiksi lipunoston yhteydessä sekä varaamalla vierailijalle vierailuun esimerkiksi kolme tuntia. Näin kaikki päiväkohtaiset vierailijat eivät ole paikalla samanaikaisesti. Jos alueella sattuu olemaan tapahtuma, joka houkuttaa paikalle samalla kertaa paljon väkeä, voi toimija järjestää lisäpysäköintipaikkoja esimerkiksi Jumbosta tai muualta lähialueelta sekä kuljetuksen kyseisestä paikasta Backakseen. Jumbon ja Flamingon toimijoiden kanssa onkin jo keskusteltu autopaikkojen sijoittamisesta myös Jumbon alueelle. Tällöin ratkaisu voisi toimia niin sanottuna varaventiilinä, mutta ei kaavan mukaisena ratkaisuna. Se tarvitsee bussi-/shuttle-kuljetuksen kohteeseen. Vastaaviin kohteisiin verraten on arvioitu, että suuri osa vierailijoista saapuu paikalle turistibusseilla. Myös esimerkiksi lähialueen hotellivieraille voidaan järjestää kuljetus. Voidaan todeta, että pysäköinti voidaan järjestää hallitusti ja naapurialueita rasittamatta.

Tilabusssien pysäköintijärjestelyjen jatkosuunnittelussa otetaan huomioon HSL:n joukkoliikenteen toiminta. Järjestelyissä pyritään mahdollisimman selkeään erotteluun.

Tarkistukset:

-

NRO 10

asukas 10, 9.12.2021

Muistutus:

Alueen "kehittämisen" myötä toivon todella, että jäljelle jääviä viheralueita ei ylihoideta, että alueelle (sekä kartanon ympäristöön että tulevaan puistoon) jätetään oikeasti kunnan pusikoita, pensaikkoja ja puuryhmiä pieneläimille, linnuille ym.. Emme tarvitse yhtään enempää monimuotoisesti köyhää nurmikkoa ja yksittäisiä puita tai siistittäviä, talveksi alasleikattavia pensaita siellä täällä. Tämän kaavan hyväksymisen myötä tullaan ilmeisesti hankkimaan lisää tilaa parkkipaikoiksi Ylästöntien puolelta. Eli lisää niittyä asfaltin alle vain?

Tässä kaksi ristiriitaista otetta selostuksestanne 12.10. koskien sarvipöllöjä:

Sivu 53 "Koska alueella on todettu sarvipöllön pesintää, tulee avoimessa maisemassa säilyttää myös puuryhmiä" mutta sitten s. 71: "Maiseman avoimuudella turvataan peltolinnuston viihtyminen ja yksittäispuilla lintujen, mm. sarvipöllön, pesäpuiden säilyminen." Olette siis tunnistanee sarvipöllöjen pesäpuut? Tuletteko säilyttämään puuryhmiä vai yksittäisiä puita? Ja riittääkö sarvipöllölle todella yksittäiset puut lajin viihtymiseen alueella jatkossakin?

Onko luontoselvitykset tehty vanhojen raporttien pohjalta ja koskevat ko. raportit nimenomaan tätä aluetta? Onko alueella tehty mitä luontokartoituksia paikan päällä kaavan suunnittelun yhteydessä ja mihin vuoden aikaan selvitykset on tehty?

Asukkaiden huolia lisääntyvästä liikenteestä ei selvästi oteta vakavasti vaan niihin on suhtauduttu jopa vähättelevästi. Liikenne ei muka lisäännny merkittävästi alueella tämän muutoksen myötä. Toisaalta kaupungin puolella ollaan kyllä huolissaan turistien turvallisuudesta, joiden ei ole hyvä kävellä paikalle kauempaa parkkipaikoilta (kts. yleisötilaisuus). Mutta alueen asukkaiden ja etenkin koululaisten on kuitenkin turvallista liikkua?

Muutos ja rakentaminen kartanon ympärille on aivan liian massiivista. Aluetta olisi pitänyt kehittää tavalla, joka olisi sopinut alueen ympäristöön. Alueen rauhallisuudesta ei ole mitään jäljellä tämän jälkeen. Kuljemme tuolla alueella lähes joka päivä. Suunnitelma heikentää alueen luontoarvoja, asukkaiden hyvinvointia ja alueen arvoa.

Ainoa hyvä puoli tässä kaavassa on Krakanojan luonnonsuojelualueen laajentaminen, mutta senkin olisi voinut tehdä ilman tätä massiivista muutosta.

Vastine:

Krakanojan varsi osoitetaan kaavaehdotuksessa luonnonsuojelualueeksi, millä varmistetaan kalojen ja muiden vesieläinten ja alueen muun, pusikoissa viihtyvän eläinkannan hyvinvointi ja elinolosuhteiden säilyminen. Mitä vähemmän hoidettuja Krakanojan reunavyöhykkeet ovat, sitä paremmin ne turvaavat siellä pesiviä (myös maassa pesiviä) lintuja mm. ulkoilijoilta ja koiranulkoiluttajilta. Lähivirkistysalueelle määrätään mm. että "avoimena säilytettävät alueet tulee pääosin toteuttaa kasvillisuudeltaan luonnonmukaisina niittyinä sekä maisemapeltoina ja muina viljelyalueina. Alueella tulee välttää nurmikoiden perustamista". Tavoitteena on juuri alueen pieneläimistön monipuolisuuden lisääminen mm. pölyttäjähönteisillä sekä perinnemaiseman säilyttäminen kuitenkin niin, että asukkaillakin on pääsy alueen ulkoilureiteille, piknikpaikoille ja eläinten bongailuun.

Asemakaavassa tulee esittää riittävä määrä pysäköintipaikkoja asemakaavassa osoitettuun toimintaan. Jos elämyskeskus toteaa tarvitsevänsä lisää pysäköintitilaa, voi elämyskeskustoimija vuokrata sitä lähialueelta esimerkiksi Jumbosta, joka on jo esittänyt kiinnostuksensa tällaiseen järjestelyyn. Tällöin ratkaisu voisi toimia niin sanottuna varaventiilinä, mutta ei kaavan mukaisena ratkaisuna. Se tarvitsee bussi-/shuttle-kuljetuksen kohteeseen. Vastaaviin kohteisiin verraten on arvioitu, että suuri osa vierailijoista saapuu paikalle turistibusseilla. Myös esimerkiksi lähialueen hotellivieraille voidaan järjestää kuljetus. Vierailijoiden saapumista voidaan myös porrastaa tiedottamalla asiasta nettisivuilla esimerkiksi lipunoston yhteydessä sekä varaamalla vierailijalle vierailuun esimerkiksi kolme tuntia. Näin kaikki päiväkohtaiset vierailijat eivät ole paikalla samanaikaisesti. Voidaan todeta, että pysäköinti voidaan järjestää hallitusti ja naapurialueita rasittamatta.

Ylästöntien pohjoispuolelle, Backasta vastapäätä, ryhdytään seuraavien vuosien aikana laatimaan asemakaavamuutosta. Ylästöntien pohjoispuolen pysäköinti tullaan ratkaisemaan kyseisessä kaavatyössä. Samalla tutkitaan mm. jalankulun ja pyöräilyn reittejä alueen halki ja voidaan tarvittaessa tarkemmin määrittää tarvittavien jalankulun ja pyöräilyn ylityspaikkojen sijaintia ja tarkistaa Ylästöntien katualueen leveyttä.

Kaavatyössä on käytetty sekä aiemmin laadittuja luontoselvityksiä että niitä tätä kaavatyötä varten tarkennettuja tietoja. Selvitykset on laadittu asiantuntijatoimintoina vuosina 2013 – 2020. Luonnonsuojelun alueen rauhoituksen taustalla on vuosina 2010 - 2011 tehty Vantaan virtavesiselvitys 2010 - 2011 (Vantaan Ympäristökeskus, Aki Janatuinen). Asiantuntijat tietävät, mihin aikaan vuodesta selvitys on paras tehdä.

Lintututkija Tapio Solonen (Päiväpetolintujen ja pöllöjen esiintyminen Vantaalla vuosina 2001–2014. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus, julkaisematon, 2015) on tämän kaavatyön yhteydessä tarkentanut inventointiraportissaan olevaa tietoa sarvipöllöstä seuraavasti: ”Tammiston – Backaksen alueella on havaittu sarvipöllöpoikueita useina vuosina. Pesä ei ole yleensä etsitty, mutta ne ovat vanhoissa variksen tai harakan pesissä. Harakanpesiä voi olla niin kookkaissa puissa kuin ojanvarsien pajupensaikoissakin. Variksenpesät ovat tavallisesti korkeammalla varttuneempien puiden latvuksissa. Sarvipöllön pesintä riippuu siten ravintotilanteen lisäksi tällaisten pesäalustojen saatavuudesta. Sarvipöllö siis valitsee varislintujen aikaisemmin valitsemista paikoista, eikä pesäpaikan tarkalla sijainnilla ole suurta merkitystä. Suositullakin pesimäalueella pesäpaikat yleensä vaihtuvat vuosittain.” Solonen on myös kartoittanut sarvipöllön käyttämän pesäpuun.

Lisäksi kaavatyössä mukana olleen ympäristökeskuksen käytössä on ollut Kari Lindblomin vuonna 2021 valmistunut, vielä julkaisemattomaan selvitys: Vantaan linnusto 2010-luvulla – avomaaympäristöjen lajit, sekä merkittävät lintukohteet kosteikoilla, maatalousmailla ja muilla avomaa-alueilla. Hän on osoittanut linnustoltaan arvokkaita avomaa-alueita ja kuvailee myös Krakanojan lähellä olevaa peltoaluetta.

Kun kaava-alueella ja sen läheisyydessä säilyy sekä isoja puita, puuryhmiä että puronvarren pensaikkoo, niin sarvipöllölle, varikselle ja harakalle on alueella riittävästi pesäpuuta. Muutoinkin tämä kaavaehdotus ottaa huomioon monenlaisten eläinten elinotot ja suojaa niitä. Myös monipuolisella kasvillisuuden käytöllä turvataan biodiversiteetin laaja kirjo.

Elämyskeskus on lapsiperhekohte, joten suuri osa paikalle tulevista turisteista on lapsia. Sen takia keskuksen pysäköintialueet on sijoitettu lähelle Ylästöntietä, jottei jalankulkijoiden tarvitse tarpeettomasti ristettyä autoliikenteen kanssa. Tarvittaessa elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen kauempaa elämyskeskuksen käytössä olevilta pysäköintipaikoilta, joiden käytöstä on erikseen sovittu. Elämyskeskustoiminnan voidaan olettaa olevan vilkkaimmillaan silloin, kun koululaiset ovat lomalla. Tällöin eivät myöskään Pakkalan alueen koululaiset kulje kouluhinsa. Lisäksi Ylästöntielle tullaan tekemään keskisaarekkeellisia suojateitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Viimeisen reilun 20 vuoden aikana Backaksen kartanoalueen ympäristöön on etsitty monenlaista toimintaa. Suunnitelmia lie ollut jo aiemminkin.

Alueelle on esitetty suurimittakaavaista pääkonttoritoimintaa Ylästöntien varteen, mutta toimistokeskittymänä alueen tunnelma ja ilme kärsisivät eivätkä korkeat toimistorakennukset sopisi tähän maisemaan. Samalla ainakin osa alueesta yksityistettäisiin toimistokäyttöön.

Aluetta on esitetty myös golf-käyttöön. Koko peltoalue olisi sen suunnitelman mukaan golf-kenttää, jonne kenelläkään ei ole menemistä ilman oikeanlaista varustusta ja pelioikeutta. Maisema toki säilyisi avoimena, mutta golf-viheriöt ovat melko kaukana kulttuurihistoriallisen maiseman statuksesta. Tämä suunnitelma ei myöskään tukenut vanhojen rakennusten uusiokäyttöä.

On myös esitetty suunnitelmia, joissa lähes koko kartanokukkulaa ympäröivä peltoalue sekä kartanokukkulan ja Ylästöntien välinen alue täytettäisiin rivitaloilla ja muilla pientaloilla sekä muutamalla kerrostalolla. Tällainen suunnitelma muuttaisi kulttuurihistoriallisesti merkittävää maisemaa joka suunnalta, peittäisi näkymät avoimeen maisemaan niin Ylästöntieltä kuin Kartanonkosken asunnoista ja muuttaisi lähes koko alueen yksityiseksi korttelimaaksi. Tosin näin suurimittakaavaisella asuntorakentamisella voitaisiin hyvin rahoittaa vanhojen rakennusten kunnostusta.

Backaksen elämyskeskus -asemakaavaehdotuksen taustalla oleva suunnitelma on tähän asti esitetyistä suunnitelmista parhaiten kartanorakennukset ja miljöön huomioon ottava. Elämyskeskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joihin on sata vuotta sitten suunniteltu tai niissä on ollut rakennuksia. Suunnitelma ottaa huomioon näkymät niin kartanonmäeltä maisemaan kuin ympäröiviltä alueita kartanolle. Avoin maisema säilyy kartanon ympärillä. Uusi toiminta on sellaista, että se tukee vanhojen rakennusten säilymistä houkutellessaan niihin uusia toimijoita sen jälkeen, kun ne on kunnostettu. Alue säilyy kokonaisuudessaan lähialueen asukkaiden ulkoilukäytössä kuten se on epävirallisesti ollut tähänkin asti, vaikka alue onkin yksityistä maata. Sen lisäksi ulkoilualueita laajennetaan rakentamalla virkistysalueita toimintoihin (mm. viljelypalstoja, leikkipaikkoja, piknik-paikkoja, lintutorneja) nykyisten peltojen paikalle. Kukkulan etelä- ja länsipuolen kumpuilevasti viherkattoiset rakennukset maastoutuvat kaukomaisemassa hyvin kukkulan rinteeseen. Uudella asuinkorttelilla rahoitetaan vanhojen rakennusten korjaamista ja lähiympäristön rakentamista, mutta ei kateta niitä kokonaan.

Tämä suunnitelma ottaa huomioon kartanoympäristön arvokkaan säilymisen, rakennusten hienovaraisen uusiokäytön, asukkaiden toiveet alueen säilymisestä yleisessä käytössä ja siitä, ettei aluetta rakenneta täyteen, kaupungin tahtotilan virkistysmahdollisuuksien lisääntymisestä ja talouden tasapainottamisesta, valtakunnallisesti merkittävän maiseman säilymisen sekä HOK-Elannon tavoitteen ”kartanojuuriensa” säilymisestä. Samalla pidetään huolta liikenneturvallisuudesta niin kartanoalueen sisällä kuin sen ympärilläkin, kun muun muassa jalankulun ja pyöräilyn reittejä ei ohjata tarpeettomasti risteämään autoliikenteen kanssa.

Tarkistukset:

-

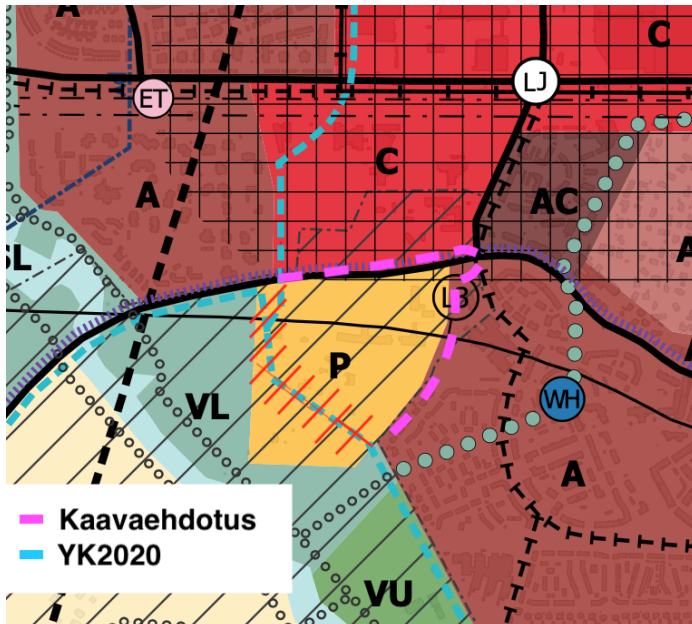
NRO 11

asukas 11, 9.12.2021

Muistutus:

Kaavaehdotus on palautettava valmisteluun Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL, mm. 24 §, 54 §) sekä Vantaan strategisten tavoitteiden vastaisena. Perustelut:

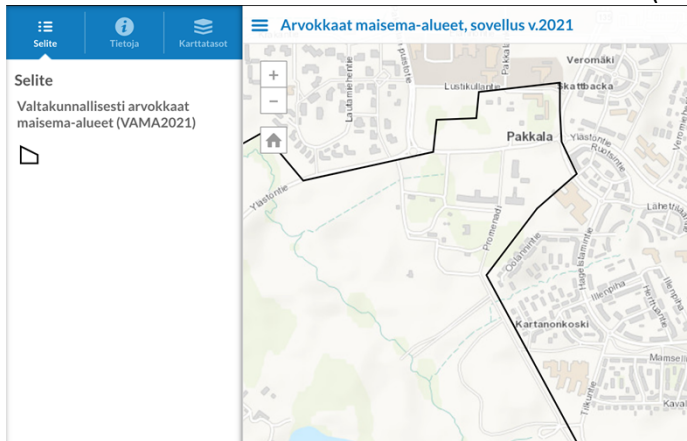
1. Baanan linjaus poikkeaa niin merkittävästi Yleiskaava 2020:ssa esitetystä, ettei esitettyä linjausta voida pitää yleiskaavan ohjeellisen linjauksen mukaisena.
2. Baanan mutkitteleva linjaus ei toteuta yleiskaavan kaavamerkinnän "Pitkämatkaisen pyöräliikenteen nopea runkoyhteys" tarkoitusta. (MRL 54 §)
3. Baanan sijoittamista tammikujanteen keskelle ei ole selvitetty riittävästi. Riittävällä suunnittelulla toteutus olisi mahdollista ilman, että puut kärsivät. Tammikujannetta seuraava linjaus palvelisi baanan tarkoitusta ja olisi yleiskaavan mukainen.



Yleiskaava 2020:n kaavamerkintä, sekä ote oikeusvaikutteisesta yleiskaavakartasta, johon on merkitty pinkillä muistutuksen kohteena olevassa kaavaehdotuksessa esitetty mutkitteleva linjaus. 2/2

4. Kaavaehdotus on Vantaan strategisten tavoitteiden (mm. Hiilineutraali Vantaa 2030) vastainen, sillä se edistää kestävien kulkumuotojen sijaan autoliikennettä.
5. Liikenneselvitys on puutteellisesti laadittu, sillä se tarkastelee vain autoliikennettä. Liikenneselvitys tulisi laatia uudelleen niin, että se kattaa kaikki kulkumuodot (julkisen liikenteen sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen).
6. Elämyskeskuksen autopysäköinnin sijoittamista kartanoalueen ulkopuolelle ei ole selvitetty tarpeeksi. Kaava-aluetta tulisi tarvittaessa laajentaa, jotta autopysäköinti voidaan ratkaista ilman laajojen pysäköintialueiden rakentamista.

7. Kookkaat uudisrakennukset (elämyseskuskeskus rakennukset ja asuinkerrostalot) ovat ristiriidassa Valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen kanssa. (MRL 24 §)



Vastine:

1. Maankäyttö- ja rakentamislaki sanoo yleiskaavasta mm.: ”Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön pääpiirteet. / Yleiskaavan tarkoituksena on kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen. / Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.” Yleiskaava siis ohjaa asemakaavoitusta yleispiirteisesti toimintoja yhteen sovittaen.

Koska elämyseskuskeskus on etenkin lapsiperheiden vierailukohde, katsottiin, että voisi aiheutua vaaratilanteita etenkin lapsivieraille, jos baana kulkisi paikassa, jossa jalankulkureitit risteisivät pyöräliikenteen kanssa juuri pysäköintialueen ja elämyseskuskeskusten välissä. Sen takia baana on linjattu alueen itälaitaan, josta se saadaan juohevasti jatkumaan myös kohti pohjoista, Aviapoliksen asemalle ja lentokentälle asti. Baanan jatkolinjaus ratkaistaan tässä kohtaa tarkemmin tulevissa asemakaavoissa lähivuosina. Etelästä länteen päin suuntautuva pyöräliikenne voi käyttää myös Krakanojaa seuraavaa ulkoilureittiä.

Yleiskaavan yleispiirteisyyden rajoissa voidaan todeta, että esitetty baanan linjaus on yleiskaava 2020:n mukainen.

2. Asemakaavan sisältövaatimusten mukaisesti (MRL § 54) asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus luo edellytykset erityisesti terveelliselle, turvalliselle ja siten myös viihtyisälle elinympäristölle sekä liikenteen järjestämiselle, sillä ehdotus ottaa hyvin huomioon kaikenlaiset liikkujat ja heidän liikenneturvallisuuksensa. MRL sanoo myös, että ”Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää”.

Yleiskaava 2020:n mukaan baanalle on ”jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus ja se tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena”. Kaavaehdotuksessa esitetty linjaus on sellainen. Lisäksi kaavaehdotuksessa esitetään kaksi pyöräilyyn sopivaa reittiä: varsinaisen baanan lisäksi myös lähivirkistysalueella kulkeva, korkeatasoinen ulkoilureitti, jolloin verkostollisesti pyöräilyreitistöstä tulee laadukas. Kaksi reittiä mahdollistaa sujuvan kulun pohjois-etelä-suuntaisesti sekä lännen suuntaan. Alueen on hyvin saavutettavissa pyörällä, vaikka baana ei kuljekaane alueen läpi.

3. Baana ei voi sijoittua jalankulkureitin kanssa Promenadin puukujan väliin mitoituksellisista syistä. Koska puut ovat jo isoja ja kasvattaneet vapaasti juuriaan laajallekin, jouduttaisiin juuria katkomaan rajustikin, jotta laadukkaan baanan edellyttämät rakennekerrokset saataisiin tehtyä. Sen jälkeen puita tuskin olisi. Tämän takia baana on suunniteltu puukujan länsipuolelle Promenadin suoralla osuudella ja sen ylitys on sijoitettu mahdollisimman hyvään paikkaan. Jatkossa Kartanonkosken liikuntapuiston kohdalla joudutaan tekemään muutoksia joidenkin järjestelyjen osalta, mm. siirtämään huoltorakennusta. Täytyy muistaa, että yleiskaavan esitystapa ei suinkaan ole tarkka, vaan yleispiirteinen ja ohjeellinen.
4. Vantaan valtuustokauden 2018 – 2021 strategia (Kv 11.12.2017) painottaa mm. kaupunkirakenteen eheyttämistä ja keskustojen tiivistämistä joukkoliikenteen runkolinjojen varsille, kestävästä kehitystä, ekologisista näkökulmia ja oikeudenmukaisuutta.

Asemakaavaehdotuksessa ja asemakaavan muutosehdotuksessa on määräyksiä myös hiilineutraaliudesta. Ne pohjautuvat asemakaavatyön yhteydessä teetettyyn hiilineutraaliusselvitykseen (A-Insinöörit, 2021), jota kaupungin resurssiviisiasiantuntijat ohjasivat ja jota tekijä on sen jälkeen käyttänyt malliesimerkkinä hiilineutraaliusselvityksen sisällöstä ja vaatimuksista.

Elämyskeskuksen kävijöistä arviolta jopa puolet tulee muulla tavoin kuin henkilöautolla. Arvio perustuu useisiin kotimaisiin referenssikohteisiin sekä toiminnan laatuun, joka kiinnostaa erityisesti ulkomaisia matkailijoita. Elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen lähialueen hotelleilta ja lentoasemalta sekä esimerkiksi Jumbosta. Täten väite autoliikenteeseen perustuvan toiminnan edistämisestä on perusteeton.

Siten asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus on Vantaan strategisten tavoitteiden ja Vantaa hiilineutraali 2030 -raportin mukainen.

5. Liikenneselvitys tarkastelee elämyskeskuksen aiheuttamaa liikennetuotosta ja ympäröivän katuverkon toimivuutta. Selvitys ottaa huomioon joukkoliikenteen ja muut kulkutavat seuraavissa suhteissa: autoilu 65 %, joukkoliikenne 18 % ja muut kulkutavat 17 %. Päähuomio on autoliikenteessä, koska sen vaikutus on suurin.
6. Asemakaavassa tulee esittää riittävä määrä pysäköintipaikkoja asemakaavassa osoitettuun toimintaan. Jos pysäköintiä laajennettaisiin toiselle alueelle, esimerkiksi Ylästöntien pohjoispuolelle, tulisi myös kyseinen alue sisällyttää asemakaavaan ja laatia tai laadittua myös siltä alueelta erilaisia selvityksiä sekä suunnitella sen ja sitä ympäröivän alueen maankäyttö. Kyseisen alueen maanomistajan olisi näin myös haluttava asemakaavan muuttamista mailleen. Kovin harvassa taitavat olla ne, jotka luovuttaisivat maataan jonkun toisen toiminnan pysäköintiä varten. Elämyskeskuksen tapauksessa Jumbo on jo esittänyt halukkuutensa pysäköintitilojensa vuokraamiseen eikä asemakaava estä elämyskeskustoimijaa sopimasta asiasta. Backaksen elämyskeskuksen asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitettujen autopaikkojen oletetaan olevan tarpeeksi.
7. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on kuvattu selostuksen kohdassa 3.2 suunnittelutilanne / 3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset / Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Kaavahanke on näiden tavoitteiden mukainen.

Alueen historiallisen luonteen säilyttäminen on varmistettu asemakaavaehdotuksessa. Uudisrakennuksille on annettu hyvin tarkkoja määräyksiä, joilla varmistetaan, että ne sopeutuvat ympäristöönsä. Elämyskeskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joissa on ennenkin ollut tai joihin on joskus suunniteltu uudisrakentamista, kookastakin. Asuinkorttelin sijainti tukeutuu Sandbackan alueeseen ja olevaan katuverkkoon. Rakennusten materiaalit ja muodot ovat peräisin alueen vanhasta rakennuskannasta ja uudisrakennukset korkeudet on sovitettu kartanokukkulaan ja

alueen vanhaan rakennuskantaan. Asuinkortteli muodostaa perinteisen, rakennuksin ympäröidyn pihan. Kartanon ympärille jätetään avointa maisemaa.

Alueen vanhat rakennukset on suojeltu asemakaavassa nro 511800 (KV 18.5.2020) aluksi ympäristöministeriön, sittemmin ELY-keskuksen kehotuksen mukaisesti. Asemakaavassa alueen suojelua on laajennettu koskemaan myös kulttuuriympäristön kannalta merkittäviä yksittäispuita, puurivejä, rakenteita, vanhoja tielinjauksia ja pitkiä näkymiä ja näkemäsuuntia.

Tarkistukset:

-

NRO 12**asukas 12, 12.12.2021 (myöhässä)****Muistutus:**

Minusta elämyspuisto rakennetaan täysin väärään paikkaan, mihin suurin osa ihmisistä tulisi omalla autolla. Alueella ei tällä hetkellä ole julkisen liikenteen taso sillä tasolla, että voisi olettaa kovinkaan monen tulevan bussilla elämyspuistoon. Tämä käy ilmi jo pelkästään kun katsoo autojonoja Jumboon, jotka tukkivat alueen liikenteen aikoina milloin ihmiset tekevät ostoksia. Samoin lähialueen liikenneympyrät ovat ruuhka-aikoina aivan tukossa, koska autoja on liikaa suhteessa liikenteen kapasiteettiin. Näin massiivinen elämyspuisto tulisi jumittamaan liikennettä entisestään ja loisi alueesta Tammiston kauppakadun tyyppisen liikennesumpun, jota yritän välttää ruuhka-aikoina. Tämän takia elämyspuisto pitäisi sijoittaa paikkaan mihin ihmiset ja ulkomaiset vierailijat pääsisivät helposti tulemaan myös julkisilla kulkuvälineillä eli Aviopoliksen juna-aseman tuntumaan mihin myös liikennejärjestelyt pystytään rakentamaan paljon paremmin.

Toinen asia on, että alueen kulttuurihistoriallinen maisema tulisi täysin peruuttumattomasti muuttumaan ja alueesta tulisi urbaani lähiö. HOK Elanto on esittänyt alueen suunnitelmaksi jatkuvasti ratkaisuita missä alue rakennettaisiin täyteen asuntoja tai siitä tulisi elämyspuiston tyylinen iso huvipuisto. Nämä ratkaisut jättävät käytännössä kartanon ja sen rakennukset täysin muiden rakennusten keskelle, samalla muuttaen alueen nykyisen luonteen urbaaniksi lähiöksi. Uskon, että vähemmän massiivisella rakentamisella alueesta saadaan Vantaalaisille ihmisille paljon viihtyisämpi ja se antaisi samalla myös Vantaasta paljon myöteisemmän kuvan vierailijoilla.

Vastine:

Koska Vantaan kaupungin maanomistus kaupungin alueella on kohtalaisen vähäinen, varsinkin Aviopoliksen suuralueella, on kaupungin asemakaavoitus pääasiassa ns. kumppanuuskaavoitusta, jossa maanomistaja yleensä tekee aloitteen asemakaavan laadinnasta tai muuttamisesta. Elämyskeskuksen tapaiset asemakaavahankkeet edellyttävät toiminnasta kiinnostunutta tahoa; kaupunki ei voi realistisesti ajatellen lähteä kaavoitusmonipolinsa turvin tekemään kaavaa sellaiselle hankkeelle, jolle ei ole tiedossa toteuttajaa. Elämyskeskuksen toimija on selvittänyt toiminnalleen potentiaalisia sijoitusvaihtoehtoja ja päätenyt Backakseen. Vaihtoehtoina on ollut myös ulkomailla sijaitsevia kohteita. Aviopoliksen asemanseutu on todella hyvä toiminnalle, joka houkuttaa asiakasvirtoja, mutta elämyspuistotoimija ei ole siitä kiinnostunut. Kaupunki ei voi pakottaa yksityistä toimijaa toteuttamaan hankettaan paikkaan, jossa tämä ei katso voivansa toimia toimintansa edellyttämällä tavalla.

Aviopoliksen aseman seudulle on Aviopoliksen kaavarungossa esitetty paikka ”yleisömagneetille” Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmaan. Sekin on yksityistä maata, joka toistaiseksi odottaa, että sopiva hanke kiinnostuu paikasta. Aviopoliksen aseman seudulla maankäyttö keskittyy eloisan, kaupunkimaisen ympäristön luomiseen asuinkorttelein, työpaikoin ja palveluin, puistoja unohtamatta.

Elämyskeskuksen toiminnalle Backas on Suomen vaihtoehtoista paras, koska se sijaitsee keskeisesti pääkaupunkiseudulla ja on helposti tavoitettavissa lentoasemalta, juna-asemalta ja mm. seudun hotelleista. Asemilta, hotelleista ja kauppakeskuksesta tuleville vierailijoille elämyskeskustoimija voi järjestää kuljetuksen, mutta se ei ole asemakaavallinen asia eikä siitä voi esimerkiksi antaa asemakaavassa määräystä.

Liikenneselvityksen yhtenä lähtökohtana on ratikan rakentaminen. Jos ratikkaa ei tulisi, hoidetaan vastaava liikenteellinen palvelutaso bussilinjastolla. Ilmastotietoinen, kestävä kaupunkisuunnittelu perustuu mm. hyvin toimivaan joukkoliikenteeseen.

Elämyseskuksen aiheuttama liikenteen määrä on kohtuullinen ja liikenne jakautuu normaalioloissa suurelle osalle päivää. Alueelle saavutaan paljon myös tilausajobusseilla, mikä merkittävästi pienentää henkilöautoliikenteen määrää. Selvityksessä todetaan lopuksi: ”Laadittujen tarkastelujen mukaan elämyseskuksen synnyttämä liikenne ei aiheuta katuverkon ruuhkautumista tai merkittävästi jonotumista alueen katuverkolla. Ainoat ruuhkautuvat kohdat tarkastellulla alueella ovat Lentoasemantiellä, merkittävin niistä on Väinö Tannerin tien / Tasetien liittymä. Tässä kohdassa kauppakeskus Jumbon liikenne on merkittävä tekijä ruuhkautumiseen. Elämyseskuksen lähiympäristön liikenneverkko toimii hyvin niin arjen iltahuipputuntina, lauantain päivahuipputuntina kuin illalla alueella olleen yleisötilaisuuden päättyessä.

Viimeisen reilun 20 vuoden aikana Backaksen kartanoalueen ympäristöön on etsitty monenlaista toimintaa. Suunnitelmia lie ollut jo aiemminkin.

Alueelle on esitetty suurimittakaavaista pääkonttoritoimintaa Ylästöntien varteen, mutta toimistokeskittymänä alueen tunnelma ja ilme kärsisivät eivätkä korkeat toimistorakennukset sopisi tähän maisemaan. Samalla ainakin osa alueesta yksityistettäisiin toimistokäyttöön.

Aluetta on esitetty myös golf-käyttöön. Koko peltoalue olisi sen suunnitelman mukaan golf-kenttää, jonne kenelläkään ei ole menemistä ilman oikeanlaista varustusta ja pelioikeutta. Maisema toki säilyisi avoimena, mutta golf-viheriöt ovat melko kaukana kulttuurihistoriallisen maiseman statuksesta. Tämä suunnitelma ei myöskään tukenut vanhojen rakennusten uusiokäyttöä.

On myös esitetty suunnitelmia, joissa lähes koko kartanokukkulaa ympäröivä peltoalue sekä kartanokukkulan ja Ylästöntien välinen alue täytettäisiin rivitaloilla ja muilla pientaloilla sekä muutamalla kerrostalolla. Tällainen suunnitelma muuttaisi kulttuurihistoriallisesti merkittävää maisemaa joka suunnalta, peittäisi näkymät avoimeen maisemaan niin Ylästöntieltä kuin Kartanonkosken asunnoista ja muuttaisi lähes koko alueen yksityiseksi korttelimaaksi. Tosin näin suurimittakaavaisella asuntorakentamisella voitaisiin hyvin rahoittaa vanhojen rakennusten kunnostusta.

Backaksen elämyseskuksen -asemakaavaehdotuksen taustalla oleva suunnitelma on tähän asti esitetyistä suunnitelmista parhaiten kartanorakennukset ja miljöön huomioon ottava. Elämyseskuksen uudisrakennukset sijoittuvat paikkoihin, joihin on sata vuotta sitten suunniteltu tai niissä on ollut rakennuksia. Suunnitelma ottaa huomioon näkymät niin kartanonmäeltä maisemaan kuin ympäröiviltä alueita kartanolle. Avoin maisema säilyy kartanon ympärillä. Uusi toiminta on sellaista, että se tukee vanhojen rakennusten säilymistä houkutellessaan niihin uusia toimijoita sen jälkeen, kun ne on kunnostettu. Alue säilyy kokonaisuudessaan lähialueen asukkaiden ulkoilukäytössä kuten se on epävirallisesti ollut tähänkin asti, vaikka alue onkin yksityistä maata. Sen lisäksi ulkoilualueita laajennetaan rakentamalla virkistysalueita toimintoinen (mm. viljelypalstoja, leikkipaikkoja, piknik-paikkoja, lintutorneja) nykyisten peltojen paikalle. Kukkulan etelä- ja länsipuolen kumpuilevasti viherkattoiset rakennukset maastoutuvat kaukomaisemassa hyvin kukkulan rinteeseen.

Asuinkortteli tukeutuu Sandbackan asuinalueeseen ja olemassa olevaan katuverkkoon sijoittumalla Ylästöntien eteläpuolelle, kulttuurimaiseman ja rakennetun ympäristön rajalle. Kaukomaisemassa uudisrakentamisella ja sen lähiympäristön rakentamisella luodaan uusi reuna rakennetulle ympäristölle niin, että se sopeutuu kulttuuriympäristöön. Sopeutuminen toteutetaan perinteisillä rakennusten asemoinnilla, rakennusmuodoilla ja -materiaaleilla sekä pihakasvillisuudella.

Tämä suunnitelma ottaa huomioon kartanoympäristön arvokkaan säilymisen, rakennusten hienovaraisen uusiokäytön, asukkaiden toiveet alueen säilymisestä yleisessä käytössä ja siitä, ettei aluetta rakenneta

täyteen, kaupungin tahtotilan virkistysmahdollisuuksien lisääntymisestä ja talouden tasapainottamisesta, valtakunnallisesti merkittävän maiseman säilymisen sekä HOK-Elannon tavoitteen ”kartanojuuriensa” säilymisestä. Samalla pidetään huolta liikenneturvallisuudesta niin kartanoalueen sisällä kuin sen ympärilläkin, kun muun muassa jalankulun ja pyöräilyn reittejä ei ohjata tarpeettomasti risteämään autoliikenteen kanssa.

Tarkistukset:

-