

Käynti Vantaan KEIMOLAN MOOTTORISTADIONILLA 29.11.2006

Läsnä:

Timo Kantonen, Museovirasto

Mikko Mälkki, Vantaan kaupunginmuseo

Laura Tuominen, Museovirasto

Vantaan kaupunginmuseon rakennustutkija, arkkitehti Mikko Mälkki oli pyytänyt Museovirastolta näkemystä Keimolan moottoristadionin alueella jäljellä olevista rakenteista ja niiden tulevaisuudesta. Keimolan alueen asemakaavoitus on alkamassa.

Inventointi- ja suunnittelutilanne

Vantaan kaupunginmuseon 2002 valmistuneessa Vantaan modernin rakennuskulttuurin inventoinnissa Keimola on luokiteltu (arkkitehtonisten, ympäristö- ja historiallisten arvojen osalta) ylimpään eli A1-luokkaan. Teekkarien Autopalvelu on julkaissut Keimolasta pienimuotoisen historiateoksen (Heikki Siltala – Martti Alkio - Jari Debner, 1999). Rakennushistoriallista selvitystä kohteesta ei ole tehty.

Museovirasto on Marja-Vantaata koskevassa lausunnossaan 2002 todennut, että moottoriradan liikenne- ja urheiluhistoriallinen arvo on viime vuosien aikana korostunut ja että mahdollisuudet säilyttää vähintäänkin osia radasta ja siihen liittyvistä muista rakenteista osana uutta taajamarakentamista tulee yleiskaavatyön yhteydessä perusteellisesti selvittää.

Alueen suunnittelun lähtökohtana ovat kesällä 2006 vahvistetussa yleiskaavassa annetut merkinnät A1 (tehokas asuntoalue) sekä PY (julkisten palvelujen ja hallinnon alue). Siihen vaikuttavat myös viereiseen moottoritiehen liittyvät liikennesuunnitelmat (Läntinen rinnakkaistie ja Marja-Radan varaus). Asemakaavoitus alkaa vuoden 2007 alussa ja tavoitteena on, että Keimolanmäki - Käinbybacken -niminen asemakaava on kaupunginvaltuuston hyväksyttävänä 2008.

Museoviranomaisten kannalta olennaista on Keimolan moottoristadionin merkitys autoistumisen kulttuuri-ilmiönä ja asema Suomen autourheilun historiassa.

Taustaa

Keimola oli Suomen ensimmäinen kansainvälisten mittojen mukainen moottoriurheilukeskus. Kilpa-ajojen järjestäminen Eläintarhan radalla oli osoittautunut liian vaaralliseksi ja uusi paikka löytyi Helsingin maalaiskunnan puolelta. Stadionin muodon luonnostelivat ilmakuvan päälle hankkeen puuhamiehinä toimineet kilpa-autoilijat Curt Lincoln ja Fred Geitel. Tarkemmasta suunnittelusta vastasivat arkkitehdit Dag Englund ja Risto Skogström. Työmaa käynnistyi syyskuussa 1965. Hankkeen yhteistyökumppaneita olivat Yleisradio ja Neste Oy sekä alkuvaiheen sponsorina Sanoma Oy. Stadion vihittiin käyttöön kesäkuussa 1966. Pituudeltaan 3300 metrin mittaisella radalla ajettiin mm. Formula 3 ja Formula V -kilpailuja sekä Keimolanajo ja Juhannusajo -nimisiä kisoja. Wihuri-Yhtymä osti stadionin toimintoiheen jo 1968. Alueella järjestettiin myös koulutusta ja konsertteja. Vapaaehtoistyöhön perustuneet järjestelyt, odotuksia pienemmät yleisömäärät, meluhaitat, energiakriisi ja tupakkamainonnan kieltäminen johtivat kilpailutoiminnan lopettamiseen 1978. Sanoma Oy osti stadionin maa-alueineen 1980-luvun alussa.

Säilyttämistavoitteet

Kokonaisuutena moottoristadion on säilynyt paremmin kuin inventointitiedot antavat ymmärtää; rata-alue muodostaa yhä ymmärrettävän kokonaisuuden. Alueelle on kertynyt kasvillisuutta ja uusia toimintoja, jotka eivät kuitenkaan ole hävittäneet urheilukeskuksen kiinteitä rakenteita.

Pääkilparata

Kansainvälisille areenoille tunnusomainen radan muoto on Keimolassa edelleen jäljellä, sisä- ja reuna-alueiden metsittymisestä huolimatta. Jäljellä oleva rakenne vastaa moottoristadionin alkuperäistä kokonaissuunnitelmaa. Asfalttipinnan jyrsiminen ja aitaaminen on estänyt radan luvattoman käytön, tuhoamatta kuitenkaan tiepohjaa ja linjauksia. Varikkoalue on säilynyt avoimena kenttänä. Stadionin pääsuora ja varikkosuora sijaitsevat alueella, jonne Uudenmaan tiepiirin suunnitelman mukaan (Hämeenlinnanväylä välillä Kehä III-Luhtaanmäki - yleissuunnitelma) molemmat suorat ovat muuttumassa liikennealueiksi. Radan vakiosäteiset kurvit tunnettiin nimellä Eteläkaarre, Varikkokaarre ja Saunalenkki. Nopeita ja loivia curveja kutsuttiin piirtäjänsä mukaan ”Curren curveiksi”. Radan betonisista suojareunuksista on säilynyt vain katkelmia. Huoltotieverkosto ja sisääntulo ovat maastossa jäljellä.

Valvontatorni

Keimolan pääsuoran varrella sijaitsevassa valvontatornissa ajoja seurasivat aikanaan sekä toimitsijat että VIP-vieraat. Vantaan moderni rakennuskulttuuri –inventoinnissa tornia on pidetty stadionin ensisijaisena suojelukohteena. Tornin betonirakenteet ovat jäljellä ja kohtuullisin toimenpitein kunnostettavissa. Turvatangot ja kaiderakenteet on ylintä lukuun ottamatta poistettu, samoin lasitus. Tornin sisäänkäynti on hiljattain suljettu. Tasanteille johtava portaikko ei vastaa nykyisiä normeja, mutta rakenteen uudiskäyttö näkötorlina on mahdollisesti ratkaistavissa kevyellä ulkopuolisella porrarakenteella. Keimolan valvontatornin maamerkkiluonnetta tulee vaalia säilyttämällä näkymät keskeisille ratalinjoille.

Kameratorni

Keimolan metallirakenteinen kameratorni on säilynyt paikallaan (vastapäätä BP/Shell-katsomoa). Viestinten, kuten Yleisradion ja Sanoma Oy:n kiinnostuksella oli keskeinen rooli moottoristadionhankkeessa. Tornin säilyttämismahdollisuudet ja siihen liittyvät turvallisuusnäkökohdat tulee aluetta asemakaavoitettaessa selvittää.

Entiset kahvio- ja huoltorakennukset

Pikkukeimolan ja mikroautoradan välisellä alueella sijaitsevat yhä Keimolan matalat, lautarakenteiset ja loivalla harjakatolla varustetut kahvio- ja huoltorakennukset. Rakennusten tekniset säilymisedellytykset ovat ilmeisesti huonot, mutta paikka soveltuisi hyvin vastaaville, puisto- tai virkistysaluetta palveleville rakennuksille, mikäli sellaiset ovat toiminnallisesti perusteltuja.

Mikroautorata

Mikroautoradan fyysistä säilyneisyyttä oli vaikea arvioida kokonaisuutena, se vaikutti osin varastoalueeksi laajennetulta. Radan puurakenteinen katsomo on maatonut paikoilleen. 1970-luvun

alussa rakennettu mikroautorata on kuitenkin merkittävä suomalaisen autourheilun kilpailujen ja juniorityönkin näyttämönä. Tästä näkökulmasta sen säilyminen osana virkistysaluetta olisi erittäin suotavaa.

Polkuautorata Pikkukeimola

Pikkukeimolan polkuautorata noudatti pääpiirteissään pääradan hahmoa. Radan pinnoite on edelleen nähtävissä. Kaivonrenkaista rakennettu Pikkukeimolan torni on mahdollista kunnostaa, ja sen lahonneet puuosat rakentaa mallin mukaan uudelleen. Kunnostettuna (leikkipaikan tai puiston osana) polkuautorata voisi toimia päärata-alueen historiaopasteena.

Yhteenveto

Museovirasto on määritellyt säilyttämisen päälinjan yleiskaavaa koskevassa lausunnossaan.

Maastokäynnin perusteella tavoitteita voidaan tarkentaa seuraavasti:

Radan kokonaisuuden tulisi säilyä siten, että se on muodostaa ymmärrettävän kokonaisuuden. Paras ratkaisu olisi kaikkien rataosien säilyminen konkreettisina katualueina tai viitteellisemmin avoimina kaupunkitiloina tai –näkyminä. Ratkaisuun sisältyisi myös se, että kaikista edellä mainituista rataosuuksista säilyisi osia linjaukseltaan ja leveydeltään alkuperäisenä

Tavoitteet edellyttävät sen selvittämistä, mahdollistaako radan kokonaishahmon vaaliminen myös asuinalueen luontevan kaavallisen ratkaisun; moottoristadionin perushahmon ja olennaisten rakenteiden säilyttäminen ei estäne tehokkuudeltaan sopivien asuinkerrostalojen kaavoittamista radan reunoille ja sisäosiin.

Helsingissä 2.1.2007

Timo Kantonen

Laura Tuominen

Tiedoksi: Vantaan kaupunginmuseo