

MÄNTSÄLÄ

Linja-autoaseman ja liikekeskustan kulttuuriympäristöselvitys



RAPORTTI 28.4.2010

FM Teija Ahola
Selvitystyö Ahola
Mikkeli

Tilaaaja: Mäntsälän kunta

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	3
1.1	KOHDEALUEEN SIJAINTI	3
1.2	AIKAISEMMAT SELVITYKSET	4
1.3	KAAVAT JA SUOJELUTILANNE	5
2	AINEISTOT JA MENETELMÄT	7
3	KESKUSTAN HISTORIA	8
3.1	KYLÄ, KIRKKO JA KARTANO	8
3.2	TIEYHTEYDET	10
3.3	ELINKEINOELÄMÄ	10
3.4	LINJA-AUTOASEMAN RAKENNUSHISTORIA	12
3.5	TAAJAMAKUVA ENNEN VUOTTA 1950	16
4	KESKUSTAN NYKYTILA	20
4.1	MAISEMARAKENNE JA KESKUSTAN NÄKYMÄLINJAT	20
4.2	RAKENTAMISEN MITTAKAAVA JA RAKENNUSTYYPIT	26
4.3	TAAJAMAKUVA 2000-LUVULLA	33
5	ARVIOINTI JA SUOSITUKSET	44
5.1	TAAJAMAKUVA	44
5.2	RAKENNUSKANTA	47
5.3	LINJA-AUTOASEMAN ARVOT RAKENNUKSENA	52
5.4	YHTEENVETO SELVITYSALUEEN KULTTUURIYMPÄRISTÖN PIIRTEISTÄ	53
6	LÄHTEET	54



Keskusta n. 1968. Ilmakuva/ Postikortti.

Kansikuvat: Ylinnä linja-autoasema, keskellä meijeri ja alinna elokuvateatteri.

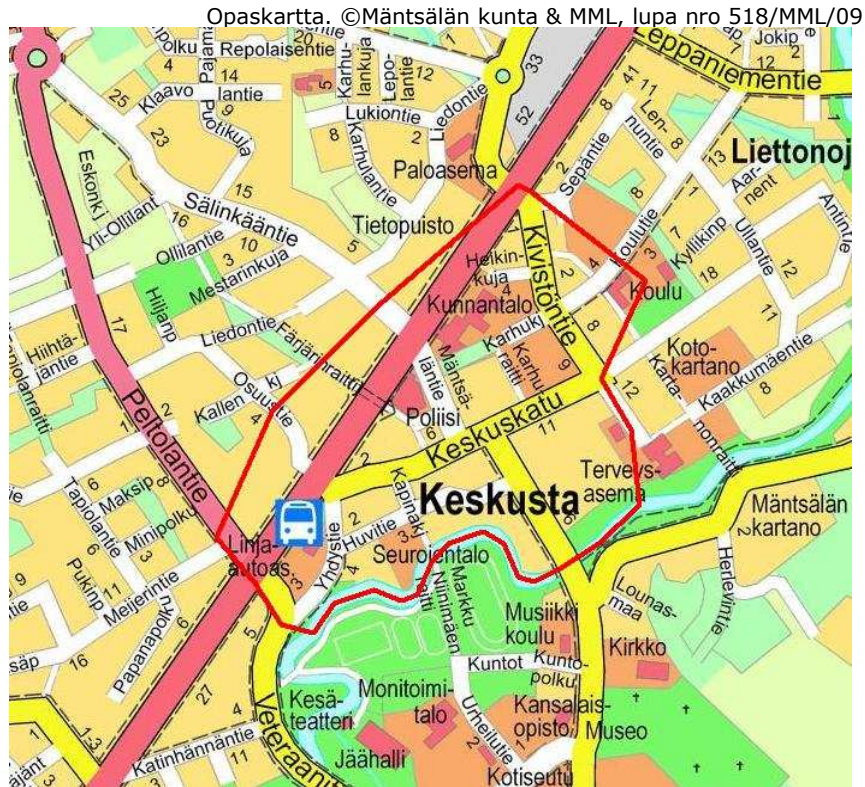
1 Johdanto

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54 §:ssä esitetään asemakaavan sisältövaatimukset, jotka mm. edellyttävät, että rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. MRL 9 § säätelee vaikutusten selvittämistä. Sen mukaan kaikilla kaavatasoilla: *”Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.”*

Tämä työ on selvitys Mäntsälän linja-autoasema-alueen sekä liikekeskustan rakennetusta ympäristöstä vireillä olevien asemakaavamutosten sekä ydinkeskustan kehittämisen tausta-aineistoksi. Yksi suunnitteilla oleva kaavahanke koskee linja-autoaseman korttelia sekä kortteleita 304, 319 ja 322 sekä niihin liittyviä puisto-, liikenne- ja tiealueita. Tämän vuoksi linja-autoasemasta on myös rakennuskohtaisia tietoja. Kyseessä ei kuitenkaan ole asemarakennuksen rakennushistoriaselvitys vaan rakennuksesta olemassa olevien inventointitietojen päivitys ja täydentäminen. Selvityksen laati FM Teija Ahola Selvitystyö Aholasta.

1.1 Kohdealueen sijainti

Selvityksen kohdealueena on Mäntsälän ydinkeskusta. Selvitysalue on rajattu punaisella alla olevaan karttaan. Edelleen toiminnassa oleva linja-autoasema paikallistuu aseman karttasymbolilla. Linja-autoasema on korttelissa 306.



1.2 Aikaisemmat selvitykset

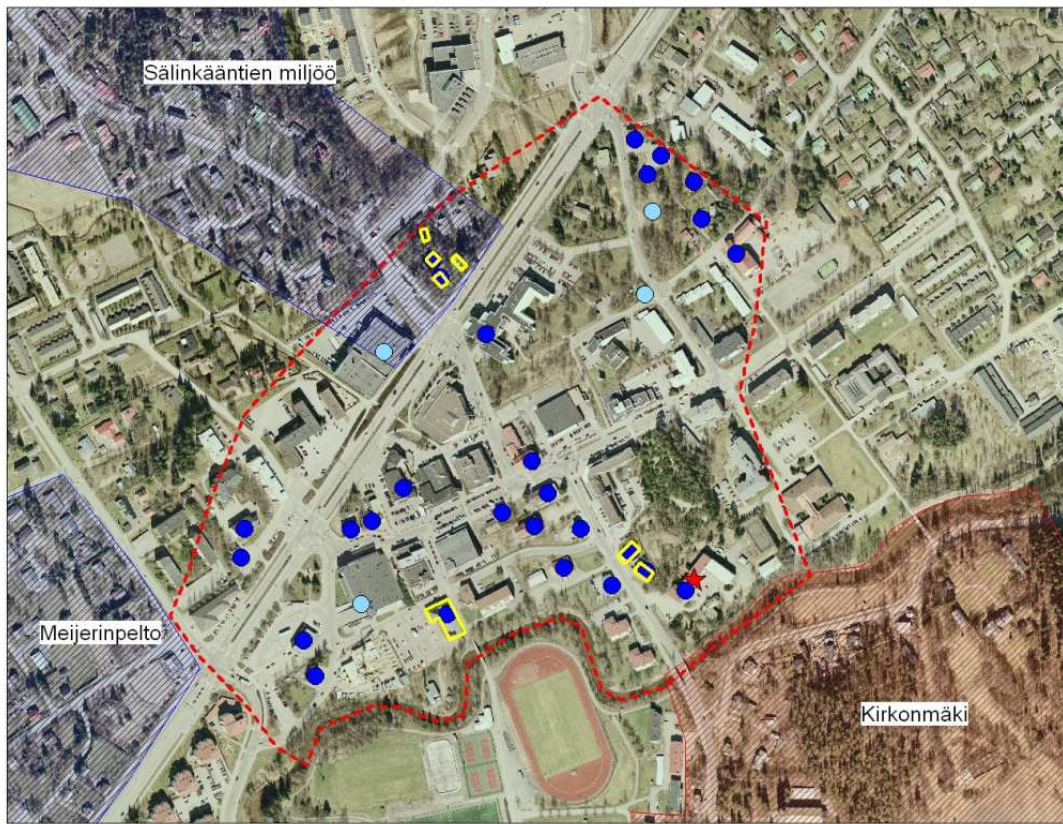
Kirkonkylän rakennuskulttuurin ja kulttuurimaisemien inventointi valmistui vuonna 2002. Inventoinnin teetti Mäntsälän kunta kirkonkylän osayleiskaavan lähtöaineistoksi. Inventointi tehtiin yhteistyössä Päijät-Hämeen maakuntamuseon kanssa. Inventoijana oli Anneli Björkqvist.

Inventointikohteet luokiteltiin kolmiportaisesti:








A erityisen merkittävät ja hyvin säilyneet kohteet, joilla on suuri paikallinen arvo ja intensiteetti.

B merkittävät kohteet, jotka ovat edustavia ja kohtalaisen hyvin säilyneitä, intensiteettiä omaavia.

C maisemallista tai historiallista arvoa omaavat kohteet, joissa on tehty runsaasti muutoksia tai ne omaavat arvoa lähinnä osana arvokkaampaa kokonaisuutta.



Ilmakuva /Mäntsälän kunta

	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu ympäristö RKY		Rakennushistoriaselvitys
	Rakennusinventointi 2002, aluekohde		Suojelukohde lainvoimaisessa asemakaavassa
	Rakennusinventointi 2002, rakennuskohde		Selvitysalueen raja
	Rakennusinventointi 2002 (rakennus purettu)		

Tämän työn selvitysalueella on kaikkiaan 31 kohdetta. Lisäksi aluerajauksen sisäpuolelle jää pieni osa Sälinkäntien miljö – nimistä aluekohdetta, joka oli luokiteltu B-luokkaan (merkittävä aluekokonaisuus). Yhdestä inventoidusta kohteesta eli Apposen kenkätehtaasta valmistui 2007 rakennushistoriaselvitys asemakaavamuutoksen lähtöaineistoksi. Selvityksen laati konsultti FM Teija Ahola.

Uudenmaan liitto teetti maakuntakaavatyön yhteydessä selvityksen maakunnallisesti arvokkaista kulttuuriympäristöistä ja maisema-alueista sekä hyvistä ja yhtenäisistä peltoalueista. Raporttia ei ole vielä julkaistu.¹

Selvitysalueelta ei ole kohteita Museoviraston laatimissa valtakunnallisissa kulttuuriympäristöinventoinneissa eikä rakennusperinnön teemainventoinneissa (teollisuus-rakennukset, kirkot). Lähin valtakunnallinen aluekohde on joen eteläpuolella sijaitseva *Mäntsälän kirkonmäki*, kirkonkylän historiaa monipuolisesti edustava kokonaisuus, johon kuuluvat kirkko hautausmaineen, lainamakasiinit, entinen pitäjätupa ja kunnantalo, entinen vanha toriaukio sekä Mäntsälänjoen varrella sijaitseva Mäntsälän kartano².

1.3 Kaavat ja suojelutilanne

Seutu- ja maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä 8.11.2006. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi 15.8.2007 kaikki maakuntakaavan vahvistamisesta tehdyt valitukset.

Selvitysalue on maakuntakaavassa määritelty keskustatoimintojen alueeksi. Maakuntakaavan liitekartalle on merkitty kaksi rakennussuojelualuetta. Molemmat ovat Mäntsälänjoen eteläpuolella: Kirkon miljö (505.1) ja Mäntsälän kartano (505.2).³ Kaikki kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot on lueteltu maakuntakaavaselostuksen liiteosassa. Kaavakartalle merkittiin vain valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristö- ja maisemakokonaisuudet, tiet ja kohteet.

Yleiskaavat

Keskustassa on voimassa oikeusvaikutteinen Kirkonkylän osayleiskaava 2020, jonka Mäntsälän kunnanvaltuusto hyväksyi 14.6.2004. Selvitysalue on osayleiskaavassa osoitettu keskustatoiminnoille (C), alueen koillisreunalla Kirkonkylän koulu on julkisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PY) ja Kartanonraitti Kivistöntien päässä pientalovaltaista asuinalue (AP). Linja-autoasema on merkitty nykyiselle paikalle.

Kaavassa ei ole rakennuskohtaisia suojelumerkintöjä. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti sekä paikallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt on merkitty sk-merkinnöillä taajamakuvallisesti arvokkaiksi aluekokonaisuusiksi, joissa rakennuskannan suojelukysymykset ratkaistaan asemakaavassa.

Selvitysalueen etelä- ja itäosa, linja-autoasemalta jokivartta kenkätehtaalle ja Isonmäen kautta Keskuskadulle, muodostaa paikallisesti merkittävän taajamakuvallisesti arvokkaan aluekokonaisuuden. Selvitysalueen pohjoisreunalla, Lahdentiehen päättyvän Sälinkääntien alkupää on osa luoteeseen jatkuvaa paikallisesti merkittävää aluekokonaisuutta. Molempia sk-3 alueita koskee kaavamääräys:

"Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä huomiota alueen taajamakuvallisten arvojen ja vanhan rakennuskannan säilymiseen. Alueen rakennuskannan suojelukysymykset ratkaistaan asemakaavassa. Aluetta koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto."

¹ Marjo Saukkonen WSP Finland Oy

² Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009

³ Maakuntakaavan liitekartta 25: Uudenmaan liiton inventoinnin mukaiset kulttuuriympäristöt, tilanne 10.8.2004

Asemakaavat

Mäntsälän kirkonseudun ensimmäinen rakennuskaava on vahvistettu lääninhallituksessa (lh) 27.12.1962. Suunnittelijana oli insinööri Mauri Kettunen Helsingin maanmittauspiiristä. Lahdentien pohjoispuolella Peltolantien ja Sälinkääntien välillä liiketilojen sekä asuinkerrostalojen rakentamista vauhditettiin 1973 voimaan astuneella asemakaavamuutoksella.

Suurimmalla osalla selvitysalueella on voimassa Arkkitehtitoimisto Olli Heinisen laatima asemakaavan muutos lh 6.10.1989. Muutoksella keskustan asemakaava saatiin ajan tasalle. Keskustan painopiste pysyi Keskuskadulla, mutta luonnollisena keskustatoimintojen kasvusuuntana pidettiin Lahdentien vartta sekä Keskuskadun muutamia vuosia aikaisemmin valmistunutta jatketta. Tavoitteena oli ohjata liike-, asunto- ja palvelurakentaminen monipuoliseksi kokonaisuudeksi, jotta vältyttäisiin liian yksipuoliselta taajamarakenteelta. Rakennustapaa ohjattiin pientaloista pienimittakaavaiseen (esim. kolmikerroksinen pienkerrostalo) asuin- ja liikerakentamiseen. Taajamalle leimaa-antavien mäkien lakialueet jätettiin rakentamattomiksi puisto- ja virkistysalueiksi, samoin joen ranta-alueet. Huvitielle osoitettiin jatke Vanhalle Porvoontielle. Korttelissa 304 kaava ohjasi avokorttelin suuntaan ja hyvän katutilan muodostukseen myös Huvitien puolelle.

Asemakaavan muutoksella kv 17.4.2000 on Kivistönkadun kortteli 220 muutettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi AK, kortteli 219 asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi AL-1 ja Kartanoraitin itäpuoli rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi AR-1.

Paloasemanpellon asemakaavan muutoksella kv 12.12.2005 lisättiin keskusta-asumista mahdollistamalla asuinkerrostalojen ja asuinpienitalojen rakentaminen Sälinkääntien ja Lahdentien välisellä alueella, mm. kortteleissa 128 ja 120.

Asemakaavan muutoksella kv 26.3.2007 korttelissa 319 muutettiin liike-, toimisto- ja asuntorakentamiselle varattu korttelialue AL sekä viereinen yleinen pysäköintialue LP asuinkerrostalojen (kerrosluku IV $\frac{3}{4}$) korttelialueeksi AK, johon osoitetaan merkittävää lisärakentamista. Kaavamuutos ulotettiin koskemaan myös seurojentalon korttelia 305, ja seurojentalo osoitettiin suojelumerkinnällä ja vieressä sijaitseva pysäköintialue torialueena, jossa on pysäköinti sallittua toriajan ulkopuolella. Korttelissa 322 joen varteen sijoittuvan lämpökeskuksen alue 322 varattiin puistoksi.

Asemakaavan muutoksella, lainvoima 5.9.2008, kortteli 301, Lahdentien ja Keskuskadun kulmauksessa, muutettiin asuin- ja liikerakennusten korttelialueeksi AL-3, johon osoitetulla merkittävällä lisärakentamisella on huomattava vaikutus keskustakuvaan. Kaavan mahdollistama kahteen korkeaan pistetaloon perustuva massoittelu poikkeaa katulinjaan sidotusta matalammasta rakennustavasta. Tontin sijainti tulee nostamaan muuta rakentamista korkeammat ja avointen liikennealueiden rajamaat tornitalot ydinkeskustan eteläisen porttikohdan uusiksi maamerkeiksi.

Kenkätehtaan alueen asemakaavamuutoksella kv 1.12.2008 alueelle osoitettiin uusia asuinrakennusten korttelialueita A-3, joihin voidaan rakentaa kytkettyjä pientaloja, rivitaloja ja pienkerrostaloja. Säästökulma ja Rajalan kiinteistö osoitettiin asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi AL. Säilynyt osa Isonmäen rinteellä kulkeneesta Kakarakujasta on kaavassa merkitty kevyenliikenteen väyläksi, jolla on tontille ajo sallittu. Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut kunnanvaltuuston päätöksen korttelin 227 eli kenkätehtaan tontin osalta.

Seuraavat rakennukset on suojeltu MRL:n nojalla asemakaavalla (kartta s. 4):

Päivärinteen asuintalo
ja piharakennus

12.12.2005

sr-1

Rinteen asuintalo ja piharakennus	12.12.2005	sr-1
Pirtti	26.3.2007	sr-1
Rajalan tiilitalo	1.12.2008	sr-1
Rajalan kaupparakennus	1.12.2008	sr-2

Keskustan ideasuunnitelmat

Keskustan kehittämisen pohjaksi Mäntsälän Ympäristöpalvelut teetti ensimmäisen ideasuunnitelman vuonna 2001. Siihen sisältyi myös kaupallisten palveluiden tarveselvitys sekä jatkotyönä keskustan alueen kortteleita koskeva korttelisuunnitelma. Ideasuunnitelman päivitystyö valmistui vuonna 2005 (kv 10.10.2005). Se sisältää ohjeita keskustan kortteleiden käyttötarkoituksen muutoksista, rakennusten sijoituksista, kerrosluvuista ja julkisivujen olennaisista periaatteista. Kunnanvaltuuston hyväksymään ideasuunnitelman päivitykseen tehtiin muutos, jonka mukaan kerrosluku voi olla 4-6 ottaen huomioon olemassa olevan rakennuskannan.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Selvitysalueelta ei ole alueita/rakennuksia mukana uudessa Museoviraston laatimassa RKY luettelossa, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.

2 Aineistot ja menetelmät

Selvitystyö muodostuu raportista, valokuvista ja karttakuvaliitteistä. Tekstiedosto sekä digitaaliset valokuvat (n. 230 kpl) ja paikkatiedot toimitettiin tilaajalle CD:lla.

Raportin ensimmäisessä luvussa on perustiedot alueen sijainnista, kaavatilanteesta sekä alueen rakennuskantaa ja taajamakuva koskevista aikaisemmista selvityksistä.

Toisessa luvussa esitellään työmenetelmät ja selvitystyön aikana syntyvät aineistot.

Kolmannessa luvussa käydään lyhyesti läpi kirkonkylän historia asutuksen, hallinnon, elinkeinojen ja liikenteen osalta. Työlle asetettujen tavoitteiden mukaisesti selvitettiin muita tarkemmin linja-autoasema-alueen rakennusvaiheet. Taustatiedot alueen kehityksestä ja rakennusvaiheista ovat olennaisia keskustan luonteen ja erityispiirteiden tunnistamiseksi sekä arvioinnin tietopohjaksi. Lähteinä käytettiin kirjallisuutta sekä Kansallisarkistossa ja Mäntsälän kunnan arkistossa säilytettäviä vanhoja karttoja ja valokuvia. Vanhojen valokuvien avulla voitiin luonnehtia myös keskustan taajamatiiloja ennen vuotta 1950.

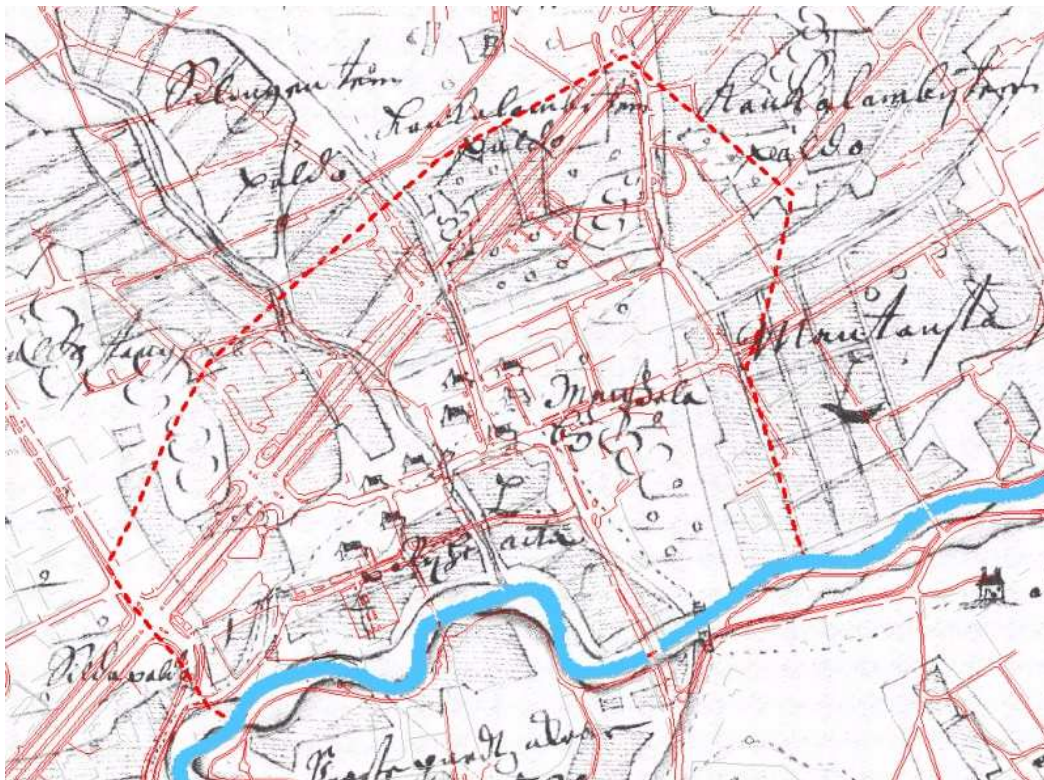
Neljännessä luvussa kuvataan selvitysalueen nykytilaa, arvioitavina asioina maisemarakenne ja näkymät, rakentamisen keskinäinen mittakaava (alueen rakeisuus) ja rakennuskannan ikä sekä taajamakuva. Nykytilannekuvaus pohjaa maastossa tehtyihin havaintoihin, rakennus- ja huoneistorekisterin tietoihin ja aikaisempiin inventointitietoihin. Keskustan rakennuksia, näkymiä ja viheralueita dokumentoitiin valokuvaamalla helmikuussa 2010.

Edellisissä luvuissa esitettyjen tietojen ja luonnehdintojen pohjalta määriteltiin selvitysalueen ympäristöllisesti, historiallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokkaat tunnuspiirteet sekä esitettiin toimenpidesuosituksia niiden huomioonottamiseksi. Lukuun liittyvät kartat ovat raportin liitteenä.

3 Keskustan historia

3.1 Kylä, kirkko ja kartano

Selvitysalueena oleva liikekeskusta on rakentunut keskiaikaisen asutuskeskittymän paikalle. Mäntsälän kylän rajankäynneistä on asiakirjatietoa 1400-luvulta. Vuonna 1543 laaditun maakirjan mukaan kylä oli kymmenellä tilallaan nykyisen Mäntsälän seudun suurimpia kyliä, tilaluku kasvoi vielä tästä, mutta osa taloista tuli liitetyksi kartanoon. Maakirjaan merkittiin 1600-luvulla seuraavat kantatilat: Jaakkola no 1, Klaavola no 2, Peltola no 3, Maisala no 4, Junttila no 5, Heikkilä no 6, Ollila no 7, Kittilä no 8, Mattila no 9, Jurvala no 10 ja Mäntsälän kartano eli Karlsberg no 11.⁴ Talonpoikaistiloista Klaavola, Peltola, Maisala, Ollila ja Jurvala olivat edelleen 1700-luvun lopulla sukuoikeustiloina.⁵ Osatiloja muodostettiin kantatiloja halkomalla.



Kuvassa näkyy nykyinen tie- ja katuverkko punaiseksi väritettynä 1600-luvun lopun kyläkartan päällä. Silloiset talot on merkitty rakennuksella ja tiet katkoviivoin, pellot on viivoitettu harmaiksi. Kartano on kartan oikeassa reunassa. Siniseksi maalattua joesta näkee karttojen keskinäisen vääristymän, joka vaikuttaa reuna-alueilla asemoinnin tarkkuuteen. Selvitysalue on rajattu punaisella katkoviivalla. /Mäntsälän kylän kartta vuodelta 1695. Laatinut maanmittari Samuel Brotherus.

1600-luvun lopulla taloista muodostui tiivis asutusryhmä pohjoisesta Mäntsälänjokeen laskevan valtaojan ns. Färjärinojan⁶ molemmin puolin, yleisten teiden risteykseen, kartanon Kyläalusten pellon pohjoispuolelle. Talonpoikaistalojen peltomaita oli hajallaan kylän ympärillä.⁷

Kylän väljeneminen alkoi vuonna 1784 aloitetun isojakotoimituksen myötä. Tuolloin jo muutama talo muutti pois ryhmäkylästä. Muuttoa edisti 1874 päätynyt uusjako, ja lopulta 1900-luvun alkupuolen jälkeen väestörakenteen muutos ja kaupan keskittyminen hävitti maatalot keskustasta. Vielä 1960-luvulla otetussa

⁴ Mäntsälän historia I, 140

⁵ Mäntsälän historia I, 423

⁶ Värjärin verstaas sijaitsi vielä 1900-luvun alkupuolella nykyisen Keskuskadun ja Färjärinojan risteyksessä, ojan länsipuolella ja tien pohjoispuolella.

⁷ kylän kartta 1695 S. Brotherus

viistokuvassa näkyy muutamia vanhoja maatalousrakennusten rajaamia pihoja, mm. Ollila Helsingintien ja Hämeenlinnantien risteyksessä sekä Ali-Peltonen Hämeenlinnan tiellä. Jaakkolankin pihapiirin hahmottaa Färjärinojan länsipuolelta, vaikka päärakennus oli jo pitkään toiminut liikerakennuksena. Mäkialueilla kuten Karhulanmäellä maatalousrakennuksia ja vanhaa pienasutusta on jäljellä hieman enemmän, mutta muut kuvassa kylän pääteitä rajaavat puutalot edustavat kaupan rakentamista. Kyläalusten peltoa on enää pieni pala Kirkkosillan luona, kenkätehdasta vastapäätä.



Viistokuva n. 1965 /Postikortti

Joen eteläpuolelle, korkealle hiekkamoreenimäelle, rakennettiin ensimmäinen kirkko vuoden 1585 paikkeilla. Pappilalle järjestettiin aluksi pieni maa-alue kirkon viereltä, lisämaata tuli myöhemmin isossajaossa. Kirkonmäelle rakennettiin nykyinen tiilikirkko vuosina 1862-75. Hautausmaata on laajennettu 1900-luvulla kolmeen otteeseen, viimeksi 1970-luvulla. Lainajyvästön makasiinit rakennettiin yksitellen 1800-luvulla hautausmaan aidan viereen. Ensimmäinen pitäjätupa nousi kirkonmäelle 1854, kunnantalo 1935 ja kansakoulutalo, ns. Ehnroosin koulu, 1870.

Kirkollisen ja maallisen vallan rakennusten lisäksi kirkonmäellä oli kylän vanha markkinapaikka. Maakaupan vapautumisen jälkeen markkinat menettivät merkitystään, mutta 1900-luvun alussa anottiin jälleen luvat toripäiviä varten; nykyään torimyyntiä on keskustassa. Viime sotien jälkeen kirkonmäki kehittyi yhteisöllisen toiminnan alueeksi, missä kirkon ja vanhojen seurakunnallisten rakennusten lisäksi on kouluja, kirjasto, kansalaisopisto ja kotiseutumuseo sekä liikuntarakennuksia. Kunnanvirasto muutti lopullisesti kirkonmäeltä liikekeskustaan, Lahdentien varteen, vuonna 1992.

Ruotsin kuninkaan antaman läänityksen myötä kylään perustettiin säterikartano vuonna 1652. Se käsitti ensin neljä, hieman myöhemmin viisi kylän kantatiloista.⁸ Mäntsälänjokeen rajautuvista sarkapelloista kartanonherra neuvotteli kylän talonpoikien kanssa sopimuksen, jonka myötä kartanon sarat muodostivat erillisen yhtenäisen peltoalueen.⁹ Kartanosta tuli säteriratsutila 1696, perinnöksioston toteutti kartanon haltija Carl Johan Möller 1758.¹⁰ Vuonna 1809 kartanon alaisuudessa oli neljä lampuotitaloa, kolme uudistaloa ja 30 torppaa.¹¹

Kartano talouspihoineen ja puutarhoineen muodosti rakennetun kokonaisuuden kirkonmäen viereen. Päärakennuksen vieressä oli ruudutettu puutarha ja puistoa.

⁸ kylän kartta 1695 S. Brotherus

⁹ Mäntsälän historia I, 252

¹⁰ Mäntsälän historia I, 424

¹¹ Mäntsälän historia II, 464

Kartanon sivurakennusten rajaama eduspiha avautui joelle päin. Silta ja peltotie, nykyinen Kartanonraitti, liittyivät sommitelmaan muodostaen suoran näkymälinjan kartanosta viljelyksille.¹² Jokirannassa kartanolla oli paja, mylly, pumppuhuone ja saunat sekä uimahuone.

Vajaa sata vuotta sitten torpparilain nojalla Mäntsälän kartanon maista erotettiin 70 tilaa.¹³ Sittenkin kartanon maaomaisuus pieneni perinnönjaoissa ja viime sotien jälkeisessä asutustoiminnassa. Kartanon vanha tilakeskus on edelleen yksityisomistuksessa. Viimeisen puolen vuosisadan aikana taajaman asuinalueet ovat laajentuneen Kartanolle johtavan tien varteen sekä edemmäksi kartanon koillispuolelle. Kartanon ympärillä on säilynyt rakentamatonta aluetta ja itse talouskeskuksessa on säilynyt historiallisia rakennuksia ja puistoa, mutta jokirannan puolelta maisemat kartanolle ovat kasvaneet lähes umpeen. Vanha näkymälinja pohjoiseen on säilynyt Kartanonraittia myöden.

3.2 Tieyhteydet

Mäntsälän kirkonkylän tieolot perustuvat vuosisatoja käytössä olleeseen tieverkkoon. Jokirannasta Isonmäen sivuitse kulki jo keskiajalla maantie "Mertie" Porvoosta sisämaahan. Porvoo oli vuosisatojen ajan tärkeä kauppapaikka mäntsäläläisille. Kirkonkylältä tie siis jatkui pohjoiseen yhtyen Hollolassa Yliseen Viipurintiehen, joka myös vei kauppapaikalle, 1670-luvulla alkaneille Hollolan Lahden kylän vapaamarkkinoille. Helsingintie, josta oli tullut virallinen maantie 1680 jälkeen, kohtasi Porvoontien Isonmäen juurella, jossa tiestä erkani Sälinkään kylälle ja edelleen Hausjärven kautta Hämeenlinnaan vievä tie; tämä tie näkyy 1700-luvun lopun Kuninkaankartassa (1776-1805).

Kahden rannikolta sisämaahan johtaneen pääväylän risteys pysyi aina 1950-luvun alkupuolelle saakka kyläasukuksen keskellä. Uusi pikatie¹⁴ (nelostie, Lahdentie, seututie 140) siirsi Helsingistä Lahteen kulkevan liikenteen raittia reunustavien talojen pohjoispuolelle, ja hieman myöhemmin, 1971, myös Porvoontien uusi tielinjaus (kantatie 55) valmistui keskustan ulkopuolelle.

Liikenteen polttopiste pysyi pitkään kirkonkylässä, ja vasta uuden ohitustien (vt 4) valmistuminen 1981 reilun kilometrin päähän alensi merkittävästi kylätaajaman liikennemääriä. Vuonna 1997 alkoi ohitustien muuttaminen moottoritieksi (E 75). Tiehallinnon liikennemääräkartan (2006) mukaan Lahdentiellä ajoneuvoliikenne on 4137 ajon/vrk. Tästä poikkeaa tieosuus Sälinkääntien risteyksestä Porvoontielle, missä ajoneuvoliikennettä on kaksinkertainen määrä.

Selvitysalueella vanhoja pääteitä on aikojen kuluessa enemmänkin parannettu kuin oleellisesti muutettu, mutta muutama kyläkuvaan vaikuttanut tieuudistus on kuitenkin tehty. Näistä pienempi oli Porvoontien oikaisu ja uuden Kirkkosillan rakentaminen 1933. Silta on nykyään kävelysiltana (uudet kaiteet), ja autoliikenteen käytössä oleva silta on vuodelta 1969. Toinen merkittävämpi muutos tehtiin Isonmäen luoteispuolella 1970-80-lukujen taitteessa: vanhan mäki-asutuksen kautta kulkenut Lahdentien linjaus hävitettiin ja Keskuskadulle eli vanhalle Helsingintielle tehtiin uusi suora Kivistöntiehen liittyvä jatke.

3.3 Elinkeinoelämä

Vanha talonpoikaistalojen asuttama kyläkeskus joen pohjoispuolella laajeni ja täydentyi ensin maatyöläisten ja käsityöläisten rakennustoiminnan myötä,

¹² Tie ja silta on merkitty vuoden 1784 karttaan. Mäntsälän historia II, 462.

¹³ Mäntsälän historia III, 216

¹⁴ Tien rakentaminen alkoi 1950, päällystystyöt 1955-1958.

myöhemmin 1800-luvulla, maakaupan vapauduttua, pääraitin ilmettä muuttivat kauppapuodit. Kirkonkylän elinkeinorakenne nojasi kuitenkin vielä koko 1900-luvun alkupuolen maatalouteen. Keskustassa oli vanhoja maataloja ja ympärillä laajat viljelysmaat. Muutos vauhdittui viime sotien jälkeen, kun kunta koki voimakkaan kasvuvaiheen. Maatalouden rinnalle tuli vahvana teollisuus ja palveluala. Muutos alkoi näkyä liike-elämän keskittymisenä Helsingintien varteen; vanha kyläraitti muuttui liikealueeksi ja kyläkeskustaa ympäröivät pellot asuinalueiksi, ensin maanhankintalain nojalla (Meijeripelto) sitten kunnan aktiivisen tonttipolitiikan ja kaavoituksen vaikutuksesta (Liettonoja, Kartanonpelto). Rakentaminen oli voimakasta etenkin 1960- ja 70-luvuilla.

Kauppapuotien perustaminen maaseudulle sallittiin vuonna 1859 annetussa asetuksessa. Muutaman vuoden kuluttua kirkonkylässä oli jo kolme maakauppaa, ja vuosisadan lopulla kylään perustettiin myös erikoiskauppoja, kirjakauppa, kello- ja kultasepäneliike ja leipomo ensimmäisten joukossa.¹⁵ Apteekki avattiin 1888. Pitäjän postiolot kohentuivat 1865, kun kirkonkylälle avattiin Itä-Uudenmaan maaseudun ensimmäinen postitoimipaikka.¹⁶ Postitoimistolla ei ollut omaa rakennusta. Se toimi entisen Jaakkolan tilan päärakennuksessa 1900-luvun alussa, sitten Kivistöntiellä, mistä se 1983 muutti uuteen liikekiinteistöön Keskuskadulle.

Kirkonkylällä harjoitettiin viimeistään 1820-luvulta lähtien nahanjalostusta, myöhemmin saman vuosisadan jälkipuoliskolla nahkurinliikkeitä oli pari kolme samaan aikaan.¹⁷ Kirkkosillan vieressä, Wendelinin nahkurinverstaan paikalla, toimi 1932 perustettu Apposen Kenkätehdas OY lähdes 60 vuoden ajan, viimeksi OK-Kenkä Oy-nimisenä. Tehtaalla oli työväenasunnoiksi ostettuja kiinteistöjä, mutta ei sen merkittävämpää asuntorakennustoimintaa. Aivan tehdasta vastapäätä löytyy kuitenkin tehtailija Yrjö Apposen jo vuonna 1935 rakennuttama kaksikerroksinen asuinliikerakennus, nk. Sereniuksen talo.

Osuustoiminta¹⁸ käynnistyi hitaasti, mutta vauhtiin päästiin, kun Suomeen saatiin vuonna 1901 osuustoimintalaki. Kirkonkylän osuusmeijeri otettiin käyttöön 1907¹⁹, Mäntsälän osuuskauppa 1919 ja osuuskassa 1925. Vuonna 1969 meijerin tiloihin muutti teollisuusompelimo. SOK:laisen Mäntsälän Osuuskaupan myymälä avattiin Kuuselta ostetussa liiketalossa Porvoontiellä. Vuotta aikaisemmin kylälle oli tullut järvenpääläinen Osuuskauppa Perhelä, joka toimi OTK:na kauppana. Mäntsälän Osuuskaupan nimi muuttui Osuusliike Väinöläksi, vuonna 1984 se sulautettiin Helsingin Osuuskauppaan. Väinölä rakensi keskustan ensimmäisen tavaratalon Suomen tontille Porvoontien päähän. Liike avattiin 1966. Laajennettu rakennus on ollut muutamia vuosia tyhjillään. Osuuskassan toimitalo valmistui 1931 Karhulanmäen rinteeseen entisen Seppälän torpan paikalle. Seuraava pankkitalo valmistui 1966 Ollilan talon paikalle kadunkulmaan (Pankinkulma); rakennus on uudistettu ja laajennettu 1991.

Kirkonkylän ensimmäisenä rahalaitoksena oli aloittanut säästöpankki, jonka 1872 avattu konttori oli toinen itäisen Uudenmaan säästöpankeista.²⁰ Uusi toimitalo valmistui Suomen talon paikalle 1954, ja nykyinen Säästökulma vuonna 1986 tien toiselle puolelle, missä nykyään toimii Nordea-pankki. Kansallis-Osake-Pankin konttori avattiin 1921 vanhassa Mäntsälän Ravinto Oy:n puutalossa Hämeenlinnaan erkanevan tien päässä. Sen viereen, kulmatontille, valmistui uusi toimitalo 1950-luvulla. Pohjoismaiden Yhdyspankin sivukonttori perustettiin 1958. Pankin rakennuttaman liiketalon paikalle valmistui S-market 2006.

¹⁵ Mäntsälän historia II, 249-255

¹⁶ Mäntsälän historia II, 272-281

¹⁷ Mäntsälän historia II s. 238-241

¹⁸ Mäntsälän historia III s. 342-346, 349-354

¹⁹ Mäntsälän historia II, 169

²⁰ Mäntsälän historia II, 263

Viisikymmentäluku toi mukanaan uusia yrityksiä sekä rakennustyypppejä, mm. vuonna 1954 Helsingintien varteen valmistui uudisrakennus, jossa oli myymälä- ja asuntotilojen lisäksi elokuvateatteri Bio Rai.

Hyvä liikenteellinen sijainti oli tarjonnut jo varhain mahdollisuuksia liikennöintiyrityksille. Mäntsälässä linja-autoliikenne käynnistyi ensimmäinen kerran vuonna 1912, kun paikalliset yrittäjät liikennöivät kirkonkylältä Järvenpään asemalle; linjaliikennekokeilu kuuluu maamme varhaisimpiin.²¹ Seuraavalla vuosikymmenellä liikennöintiyrityksiä oli jo useampia. Vuonna 1924 perustetusta J. K. Rajalan ja Väinö Levelän yrityksestä kehittyi jo ennen sotia paikkakunnan suurin liikennöitsijä. Vuonna 1941 yritys rekisteröitiin nimellä Linjaliike Rajala Oy. Rajalan autotallit ovat säilyneet jokirannassa Huvitiellä Kehys- ja Lasiliike Seppäsen toimitilana. Niiden lähellä, Keskuskadun eteläpuolella on pystyssä toisenkin liikennöitsijän, Emil Tuomisen, autotallirakennus.

Muutamaa rakennusta lukuun ottamatta kaikki vanhat liiketiloina toimineet puutalot on purettu uusien liiketalojen tieltä. Ainoastaan Kenkätehtaan vanha puupuoli, Rajalan myymälärakennus sekä Solängin liiketalo, jossa on toiminut Laurikkalan leipomo ja Lukiinin ruokakauppa, ovat säilyneet 1900-luvun alkupuolelta.

3.4 Linja-autoaseman rakennushistoria

Suomen linja-autoasemat eivät rautatieasemien tavoin ole olleet rakennustyypeiltään ja ympäristönhoidoltaan toistensa kaltaisia, koska rakentaminen ei ole perustunut keskusjohtoiseen tyyppisuunnitteluun eivätkä autoliikenteen toiminnalliset vaatimukset ole edellyttäneet raideliikenteen tapaista laajaa rakennustoimintaa ja aluerakennetta. Tosin tiettyjä yhtäläisyyksiä asemilta on ollut löydettävissä:

- asemarakennus, samankaltainen tilaohjelma, myöhemmin sotien jälkeen myös ulkoisia tunnusmerkkejä, kuten kellotorni
- laiturialue tieliittymiseen
- vieressä sijaitseva huoltoasema ja jossakin määrin pienet viheralueet

Linja-autoliikenteen hyvä organisointi edellytti vakinaista reittiä, pysäkkejä ja odotussuojia. Nykyisen mallin mukaisia linja-autoasemia alettiin rakentaa suurimpiin kaupunkeihin 1930-luvun alkuvuosina. Ensimmäiset Matkahuollon²² asemat oli sijoitettu usein huoltoasemien yhteyteen, joku toimi myös kaupan tai kahvilan yhteydessä. Linja-autoasemien rakennuttajina olivat kunnat ja liikkeenharjoittajat, ensimmäinen osakeyhtiömuotoinen linja-autoasema rakennettiin 1955 Poriin.²³ Maaseudulla linja-autoja odoteltiin pitkään pysäkkien lähellä sijaitsevilla kaupoilla. Mäntsälässä Matkahuolto (rahti/kahvila) toimi Osuusliike Väinölän ja Talouskaupan tiloissa sekä vuodesta 1935 liikennöijä Väinö Raitasen toimipaikassa, entisessä Svenssonin kaupparakennuksessa.²⁴

Mäntsälän nykyisen linja-autoaseman rakentamisen aikoihin moottoriajoneuvokanta ja liikenne kasvoivat voimakkaasti ja vuonna 1965 kirkonkylän ohi kulki vuorokaudessa n. 5000 ajoneuvoa. Mäntsälän linja-autoasema oli tuolloin vilkkain maan maaseutupitäjien asemista; siellä pysähtyi n. 300 linja-autoa vuorokaudessa.²⁵

²¹ Mäntsälän historia II, 287; Viitaniemi, 9

²² Matkahuolto oli erityisesti linja-autoasematoiminnan hoitamista varten 1933 perustettu yhtiö, jonka toiminta-ajatuksen kehittäjinä olivat Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ja Nobel-Standard. RPM 58

²³ RPP 2006, 136

²⁴ Mäntsälän historia III, 367

²⁵ Mäntsälän historia III, 362; Pysähtyvien vuorojen määrä on supistunut alle puoleen edellisestä.

Aseman rakentamista varten perustettiin Mäntsälän linja-asema Oy. Perustajina olivat Sotainvalidien Veljesliitto Mäntsälän osasto r.y, Sotainvalidien Veljesliiton Hyvinkään osasto r.y. ja Sotainvalidien Veljesliitto Uudenmaan piiri r.y. Mäntsälän linja-autoasemalle sopiva tontti löytyi Helsingintien varrelta, meijerin edustalta. Viisikulman (Rno 1:44) tontti vuokrattiin 35 vuodeksi Mäntsälän osuuskassalta.²⁶ Rakennuspaikan pinta-ala oli 9082 m². Myöhemmin tontti siirtyi Mäntsälän kunnan omistukseen, joka vuokrasi sen Oy Matkahuolto Ab:lle. Jo ennen aseman rakentamista oli meijeriä ympäröivä peltomaisema muuttunut, kun aukealle oli asutustoiminnan myötä syntynyt väljää omakotiasutusta.

Aseman suunnittelu aloitettiin jo vuonna 1960, jolloin arkkitehti Tauno Niemiojalta valmistui asemarakennuksen sekä osuuskassan rakentamista varten tontin asemapiirros.²⁷ Niemiojan suunnitelmassa tontille oli piirretty vinkkelinmuotoinen liikenne- ja liikerakennus, jonka kaksikerroksinen osa oli osuuskassan toimitiloina ja yksikerroksiset osat linja-autoasemaa ja muita myymälöitä varten – Niemiojan ehdotus oli moderni ja edusti tyyppiratkaisuksi kehittyvää asematyyppiä, mutta jostain syystä sitä ei toteutettu.

Lopulliset piirustukset laati lohjalainen Rakennustoimisto V.O.Koskinen (sign. Koskinen). Rakennuslupa hyväksyttiin 1961, ja rakennustyöt aloitettiin samana vuonna. Valmiin kaksikerroksisen asemarakennuksen pohjapinta-ala oli 312 m², kerrosala 624 m². Asemarakennukseen tuli yksi 23 m² asuinhuoneisto.²⁸



Asemarakennus sini-harmaassa asussaan. Laiturit ovat samoilla paikoilla kuin nykyään. Linja-autoaseman puistikko on nurmella ja yhden istutetun kuusen somistama; puistikoksi alue kaavoitettiin vasta 1989.

*Viistokuva n. 1965 /
Postikortti*

Mäntsälän asema-rakennuksen kokonaishahmo ja arkkitehtoniset ratkaisut olivat yksilölliset ja erottivat sen ajan liike- ja asuinrakennuksista. Rakennukseen ei kuitenkaan tehty linja-autoasemillekin tunnusomaiseksi tullutta kellotornia eikä myöskään myymälätiloja, jotka vakiintuivat myöhemmissä asemissa. Sisätiloissa toteutettiin asemille tyyppillistä tilaohjelmaa, jotka sisälsivät ajanmukaiset kuljettajien oleskelu-, lepo- ja peseytymistilat.

Valmiissa asemarakennuksessa oli hyvin loiva ja lappeiltaan pitkä harjakatto (n. 1:7). Rakennuksen pääsisäänkäynnit olivat leveissä päädyissä. Asemarakennuksen pohja oli suorakaiteen muotoinen, koillissivulla oli runkoa kapeampi ulonne. Sisäänkäyntikatokset sekä parvekkeet, joita oli laiturien puoleisella sivulla ja asuinhuoneiston kohdalla, työntyivät ulos runko-osasta. Julkisivuissa sommittelu oli horisontaalista. Vaihtelua toi sisätilojen käyttötarkoituksen mukaan vaihtuvakokoinen ikkuna-aukotus (lopputulos poikkesi hieman alkuperäisistä piirustuksista); alakerrassa odotussaliin ja ravintoloihin tuli valoa vastakkaisilla seinillä olleista laajapintaisista ikkunaryhmistä. Laituripuolen katoksen päällä luki suurin valokirjaimin LINJA-AUTOASEMA.

²⁶ RL 126/72: Tontin vuokrasopimus

²⁷ RL 54/61

²⁸ RL 54/61



Linja-autoasema 1960-luvulla. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma



Värikuvat asemasta otettu helmikuussa 2010. Alla oikealla odotustila.



Mäntsälän asemarakennuksen ensimmäisessä kerroksessa sijaitseviin odotus- ja ravintolasaleihin, keittiöön ja rahtipuolelle oli omat sisäänkäynnit, joiden hierarkia osoitettiin erilaisilla katoksilla. Lisäksi oli taksimiesten taukotila ja varasto, joihin oli

kulku vain omasta ulko-ovesta. Pienestä makeiskioskista avautui myyntiluukku myös sadekaton puolelle. Keittiöstä oli portaikko osittain sisustettuihin kellaritiloihin. Ravintolatilaa oli myös toisessa kerroksessa, jonne vievä portaikko oli ravintolasalin kulmauksessa. Toisessa kerroksessa tilat ryhmittäytyivät keskikäytävän molemmille puolille. Eteläpäädyssä oli kuljettajien lepo huone ja pesutilat sekä 2 huoneen asuinhuoneisto. Muut huonetilat oli varattu konttoritiloiksi, yksi huone kabinetiksi.

Rakennuksen kantavissa pystyrakenteissa (pilarit, päätyseinät) käytettiin betonia ja tiiltä, välipohjat tehtiin teräsbetonista, kattorakenteet olivat puiset. Vesikate tehtiin pellistä. Julkisivuissa käytettiin verhouslevyjä, ehkä myös rappausta, sekä puuverhousta ravintolan ikkunoiden ja yläkerran parvekkeen alaosassa sekä pohjoispäädyn yksikerroksisessa osassa. Rakennus oli sinisävyinen.

Rakennuksen koillissivulla sijaitsevaa taksimiesten taukotilaa on laajennettu 6 m² suuruisella lautaseinäisellä lisätilalla, johon tuli WC:t. Muutostyön suunnitteli Paavo Järvelä vuonna 1969.²⁹

Vuonna 1977 rakennusta peruskorjattiin sisä- ja ulkopuolelta; kioskitilat laajenivat. Laajat muutostyöt suunnitteli arkkitehti Jorma Virkki Ky Helsingistä.³⁰ Lisäosan kerrosala oli 663 m² ja se syntyi kellarikerrokseen rakennetuista naisten ja miesten erillisistä sosiaali- ja pesutiloista sekä varastotiloista. Ensimmäisessä kerroksessa taksimiehet muuttivat talon toiseen pätyyn, rahti ja tavaratoimisto entisiin odotussalin tiloihin. Vanhoja väliseiniä purettiin ja uusia rakennettiin. Merkittävin tilallinen muutos oli näkymien heikentyminen ravintolasalista laitureille. Toisessa kerroksessa olleet vanhat lepotilat, pieni asuinhuoneisto ja yläravintola sisutettiin toimistotiloiksi, ravintola jaettiin kevyin väliseinien pienempiin huonetiloihin. Koillispätyyn sisustettiin uusi 2 h ja keittiön asuinhuoneisto (58 m²). Yläkertaan tuli myös teknisiä tiloja.

Rakennuksen ulkoseinälle rakennettiin uusi aikaisempaa pidempi teräsrakenteinen sadekatos, jossa vahvat tukirakenteet ja korkea paneloitu pystyräystä.

Entiset levypinnoitteet poistettiin ja julkisivut slammattiin yhtenäisiksi. Alkuperäisestä siniharmaasta väriskaalasta luovuttiin ja talo sai uuden ilmeen Holvikalkkimaaleilla:

- okra: seinät
- ruskea: ikkunat/ovet/katos
- keltainen: katospilarit

Sisätiloissa tehdyissä maalauksissa käytettiin värejä: punainen-keltainen-okra-ruskea-valkoinen.

Ikkuna-aukotukseen tuli muutoksia, kun laituripihan puoleiselle seinälle avattiin lehtikioskin ja grillin myyntiluukut, ja kaakkoispuolella laajennettiin uuteen ravintolatilaan avautuvia ikkunoita. Muutamia ikkunoita myös muurattiin umpeen molemmissa kerroksissa.

Aseman rakennusaikainen taajamakuva on muuttunut. Lännessä pientalot ovat korvautuneet kerrostaloilla ja taajaman suunnalle S-market sekä pistetalot ovat lähelle nousutta merkittävästi asemaa suurempaa rakennusmassaa. Liikenneympäristössä tapahtui muutoksia 1990-luvun lopulla, jolloin Lahdentieltä avattiin uusi leveä liittymä vanhalle Helsingintielle. Tieltä purettiin huoltamo³¹ ja pari pientaloa.

²⁹ RL 126/72

³⁰ RL 47/77

³¹ Linja-autoaseman läheisyyteen tarvittiin huoltoasema, ja Esson huoltamo valmistuikin ilmeisesti melko pian aseman viereen.

Asema-alue on asfaltoitu. Hammastetut lähtölaiturit ovat edelleen Lahdentien puolella rakennusta. Taksiautot ovat rakennuksen eteläpuolella. Rahtiaseman sisäänkäynti on siirtynyt rakennuksen eteläpäädyistä itäisivulle. Aseman uuden pyöräkatoksen suunnitteli mäntsäläläinen arkkitehti Mikko Aho.

Asema-alueen pohjoiskulmassa on pieni puistikko, joka oli aina 1980-luvun alkupuolella saakka kolmiomainen nurmikenttä, johon oli istutettu yksi kuusi. Vuonna 1985 Mäntsälän täyttäessä 400 vuotta pystytettiin paikalle professori Heikki Varjan suunnittelema "Rakentajien ja raivaajien muistomerkki". Teos muodostuu pronssireliefistä, joka kiertää punaista graniittipylvästä. Muistomerkin pystyttämisen yhteydessä kulmaus sai lisäistutuksia. Samoihin aikoihin istutettiin Lahdentien varteen Terijoensalavia. Vehreyttä aseman ympäristöön tuo myös samaan kortteliin sijoittuvan asuinliiketalon vanha pihapuusto. Rakennus on tunnistettavasti jälleenrakennuskauden kaksikerroksista, harjakattoista rakennustyyppiä, jossa asunnot ovat yläkerroksessa ja alakerroksen liiketilat on varustettu isoilla näyteikkunoilla.

3.5 Taajamakuva ennen vuotta 1950

Vuoden 1947 ilmapuotavaan on merkitty nimeltä paikat, joiden taajamakuva luonnehditaan jäljempänä.



Kylän keskustassa maisemat olivat hyvin avoimet, mm. Karhulanmäki oli lähes puuton.

Mäntsälän kylä oli neljän tien risteuksessa. Sitä ympäröi kumpuileva viljelymaisema. Kylän tonttimaiden muodostusta oli ohjannut tiestö ja vesiolot, joki ja Färjärinoja. Kylän kohdalla voimakkaasti mutkitteleva joki erotti talonpoikaisasutuksen kirkosta ja kartanokeskuksesta. Sillat olivat Porvoontien kohdalla sekä kartanon edustalla. Jokirannat olivat lähes puuttomat, vehreyttä löytyi vain jokeen laskevan Färjärinojan varrelta.

Suojeluskuntatalon rakentaminen Kartanon Kyläalusten pellolle muutti jokirannan maisemaa 1920-luvulla. Tiet talolle rakennettiin asuntotonttien sivuitse. Seuraavan vuosikymmenen aikana peltoja otettiin tonttimaaksi Färjärinojan ja Porvoontien väliltä. Rakennuttajat olivat paikallisia yrittäjiä (mm. kenkätehtailija Apponen, liikennöitsijä Rajala).



Viistokuva 1930-luvun loppupuolelta. Suojeluskuntatalo on raitin ja joen välissä. Porvoontien varteen on tullut uusia taloja ja tonttien rajoille puuistutuksia. Apteekin edessä on koivurivi. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma, Osmo Viljasen ja Mäntsälän museon kokoelmat

Kirkonkylän keskusta sijaitsi pohjoisen ja idän tuulilta suojaavan kaakon-lounaan suuntaisen katkonaisen harjuselänteen kainalossa. Joen suuntainen raitti Färjärinojan molemmiin puolin oli pitkien tiensuuntaisten puurakennusten reunustama. Raitin länsiosassa, ennen meijerille kääntyvää tietä, savimaasta kohosi loiva kumpare; Helsingintie kääntyi lounaaseen ja raitti päättyi. Viimeiset talot oli rakennettu 1900-luvun alussa, ja niihin liittyi suuri puutarhatontti. Kumpareella oli vastakkain pari kaupparakennusta, joista toisen ympärille oli linja-autoasematoiminnan myötä muodostunut avara kenttämainen piha.



Kylän keskusraitti eli nykyinen Keskuskatu oli pitkään sorapintainen kylätie. Rakennukset olivat paikoin aivan tiessä kiinni, mutta 1900-luvun alkupuolelta lähtien rakennusten ja tien väliin jätettiin pieni, pensasaidan somistama eduspiha. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma

Vanhoilla, toisiinsa rajautuvilla tonteilla asuinrakennukset muodostivat muurimaista julkisivua, pihoilla oli runsaasti maatalous- ja piharakennuksia. Uusimmissa 1900-luvun alkupuolen asuintaloissa sekä kaupparakennuksissa pääjulkisivu oli tielle päin.



Kuvassa on viljelysten ympäröimää kylää Helsingintien eli nykyisen Keskuskadun ympärillä 1920-luvun tietämillä. Etualalla on Mäntsälän Ravinto Oy:n kauppa, johon muutti Kansallis-Osake-Pankki, ja sitä vastapäätä Ollila ja Suomisen navetta. Raitin mutkassa Juseliuksen talon takaa näkyy osuuskauppa Perhelä ja myöhemmin linja-autoasemana toiminut Svenssonin vaalea puutalo. Taustalla näkyy osuusmeijerin suuri kivirakennus, joka oli maamerkinä Helsingin suunnalta saapuville. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma, O. Kilpeläisen valokuvat.

Keskeisten kantateiden risteys, jota selvityksessä kutsun tienristiksi, oli Isonmäen juurella, etelästä kirkonmäeltä tulevan Porvoontien päätteellä. Keskustan kookkaimmat puutalot sijaitsivat risteuksen ympärillä, mm. apteekki, osuusliike Väinölä, Lindströmin kahvila ja leipomo sekä Suomisen päärakennus (myöh. Väinölään baarina ja kahvilana). Talot olivat tiessä kiinni. Tienristin keskellä oli pieni kumpu ja tienviitta. Risteuksen lounaiskulmalla oli peltoa. Apteekin edustalla Porvoontietä reunusti koivurivi.



Tienristin Isonmäen puoleisella sivulla oli Ol. Väinölään kookas kauppatalo, joka 1930-luvulla otetussa kuvassa on vielä yksikerroksinen. Oikeanpuoleisessa kuvassa näkyvä apteekki on Porvoontien varressa, Väinölään liikkeen naapurissa. Taustalla näkyy kirkonmäki. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma

Isonmäen alarinteillä, Karhulanmäellä ja vanhan Lahdentien ympärillä asutus oli koko 1900-luvun alun vapaamuotoisesti maastoa myötäilevää. Karhulanmäen kautta kulki Lahdentie, joka kokosi asutusta, mutta rinteillä oli myös kinttupolkuja ja kujia. Isonmäen hiekkavarastoja oli hyödynnetty voimakkaasti 1800-luvun lopulta lähtien. Mäkialueiden asukkaina oli ollut mäkitupalaisia ja torppareita. Rakennuskanta oli kansanomaista ja pienimittakaavaista.



Kapea kujanne, nk. Makkarakuja, oli yhdystienä Lahdentien ja Hämeenlinnantien välissä. Kuja sijaitsi kahden eri maakirjatalon rajalla, nykyisen tyhjillään olevan S-marketin pohjoisreunalla. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma



Karhulanmäen mäkiasutusta kuvattuna Isoltamäeltä Hämeenlinnantien eli nykyisen Sälinkääntien suuntaan vuonna 1925. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma

4 Keskustan nykytila

Seuraavaksi on tarkempaan tarkasteluun nostettu maisemarakenteen perusosista maaperä ja näkymät sekä rakennetusta ympäristöstä alueen rakeisuus, rakennustyypit ja rakennusten ikä.

Näkymä syntyy avoimen näkymälinjan myötä. Näkymät ovat laadultaan erilaisia. Yleistä merkittävyyttä on näkymillä, joita esimerkiksi on eri aikoina paljon kuvattu ja niistä on tullut kaikkien tuntemia ns. postikorttinäkymiä tai näkymillä, jotka jäävät vilkkaille liikenneväylille sisääntulo- tai tienvarsinäkymiksi. Kaikki näkymät eivät aina ole miellyttäviä. Näkymien laatua voidaan arvioida suhteessa näkymän merkitykseen. Mitä näkymä kertoo ympäristöstään? Mikä näkymässä on oleellista? Mitkä tekijät tulisi erottua yli muiden? Näitä tekijöitä ovat mm. merkittävät rakennukset, maastonkohdat, vesistöt ja istutukset.

4.1 Maisemarakenne ja keskustan näkymälinjat

Kirkonkylän maisemakuvan perustana ovat savimaat, moreenikumpareiden ja kalliomäkien mosaiikki sekä luode-kaakko suuntainen katkonainen harjumuodostuma. Kylän keskusta sijaitsee Mäntsälänjoen hedelmällisessä ja laakeassa jokilaaksossa, sen ja harjajaksoon kuuluvan kahden harjanteen, kirkonmäen ja Isonmäen, solmukohdassa, jota leikkaa myös ikivanha maantie.

Seuraavalla sivulla esitettyyn ilmakehuun on piirretty savikkomaiden keskelle jäävät karkeammat maalajit ja kuvattu alueen liikenneväylien vaiheet.

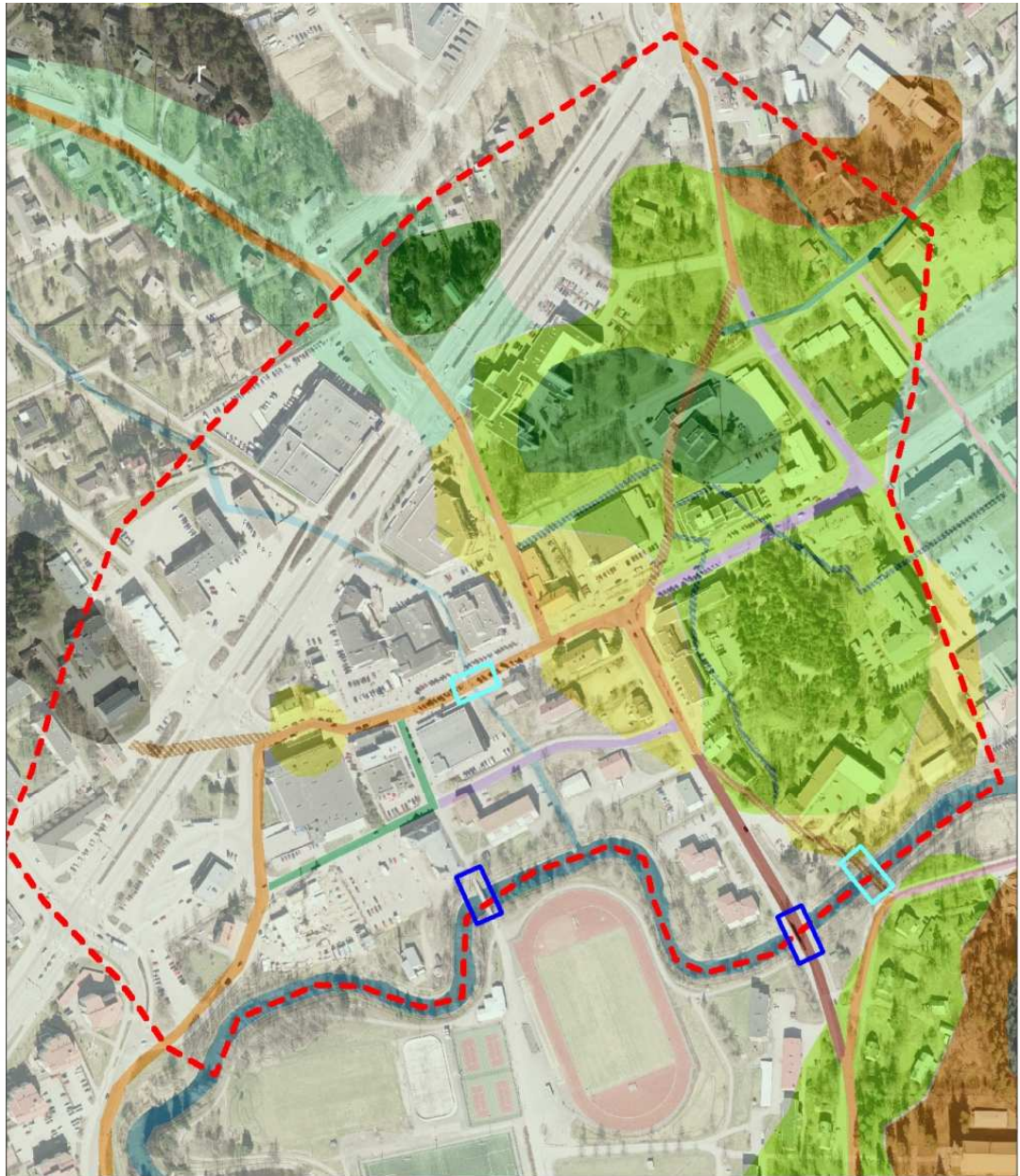


Kirkonkylä kuvattuna 1800-1900-lukujen taitteessa Hämeenlinnan tieltä Krakaun mäen suunnalta (Niinivirran mäeltä). Vasemmalla Karhulanmäki ja oikealla Helsingintien taloja. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma, Juho Nurmisen postikortti

Viime vuosisadan alkupuolella saapuminen kyläkeskustaan oli siirtymistä avoimesta tilasta suljettuun, rakennusten rajaamaan tilaan. Kylää saattoi tarkastella ulkopäin ja erityisen kauniisti on maisemakuvan perusrakenne näkynyt ns. Krakaun mäeltä eli Hämeenlinnan suunnasta saavuttaessa. Näkymälinja on sittemmin sulkeutunut.

Nykyään kylän keskusta on kokonaan rakennetun ympäristön sisällä. Pääsisääntuloväylänä toimiva Lahdentie kulkee taajaman läpi suoraviivaisesti. Tievarsinäkymästä nousee esille kunnantalo, etenkin Lahden suunnalta

edustusrakennusta lähestytään vihreää akselia myöden; tietä reunustavat istutetut puurivit ja pientalotonttien vanha puusto.



Pohjakartta ©Mäntsälän kunta

Vesiuomat	Maaperä	1800-luvun tielinjauksia
joki	kallio	kartanolle johtavat tiet
oja (Färjärinoja)	moreeni	maantiet
nykyinen silta	sora	hävinneet maantiet
hävinnyt silta	hiekka	
	karkeahieta	1900-luvun tielinjauksia
	hienohieta	kylätiet
	savi (kaikki värittämättä jääneet alueet)	maantiet
		hävinneet kylätiet / kinttopolut
		uusimmat kadut

Piirroksel: Selvitystyö Ahola 2010

Maa- ja kallioperä muodostavat alueen topografian. Keskusta-alueella maiseman korkokuva ilmenee maaperää esittelevältä kartalta. Karkeajakoinen maaperä muodostaa mäkisyyttä savimaiden keskelle; mitä karkeampi maalaji sitä suuremmat ovat korkeuserot.

Mäntsälänjoen mutkainen uoma on aikaisemmin ollut kylämaisemaa karakterisoiva vesielementti, mutta silloinkaan kylä ei avautunut joelle päin vaan talot tukeutuivat maanteihin. Nyt rakentaminen on sulkenut rantapellot, ja joesta on rantapuuston myötä tullut vihreä seinämä, jonka havaitsee keskustasta päin lähinnä Vanhalta Porvoontieltä, Huvitieltä ja vanhalta Helsingintieltä (nyk. Yhdystie-Veteraanitie). Seurojentalon ja Yhdystien välille jokirantaan on äskettäin valmistunut kävelytie, mutta muutoin pohjoisrantaa ei ole hyödynnetty virkistys- tai puistoalueena.

Keskustan (selvitysalueella) maastonkohdista merkittävin on ollut Isomäki, joka oli aikaisemmin myös suosittu näköala- ja retkipaikkana. Isonmäen mäntypuuvaltainen laki nousee rakennusten yläpuolelle ja sen vihreä kumpumainen profiili on tyypillistä alueen maisemakuvulle. Voimaperäisen hiekanoton vuoksi mäen länsirinne oli taajaman suuntaan aukeava maisemarikko lähes sadan vuoden ajan. Nykyään rinteessä on taimikkoa. Viimeisin mäen luonnollista muotoa muuttanut isompi toimenpide oli 1970-80-lukujen vaihteessa tapahtunut Keskuskadun jatkon rakentaminen mäen pohjoispuolitse Kivistöntielle. Tuolloin leikattu rinne päättyi aivan uuden katuosan reunaan.



Isoltamäeltä avautuva jokimaisema vuonna 1922. / Mäntsälän kunnan kuvakokoelma, Mäntsälän kartanon valokuvia

Toinen selvitysalueella sijaitseva mäki on Karhulanmäki, jonka puistomainen luonne perustuu istutuksiin ja ehkä osittain vanhoihin pihapuihin. Muut keskustan maisemakuvaan vaikuttavat mäet ovat joen eteläpuolella kohoava kirkonmäki sekä lähteissä Krakaun mäeksi kutsuttu selänne Sälinkääntien varressa. Kirkonmäen metsäiset rinteet rajaavat maisematilaa etelässä. Krakaun mäen maisemallinen merkitys on heikentynyt sitä ympäröineen avoimen maiseman sulkeuduttua rakentamisen ja kasvillisuuden myötä.

Kirkonkylän keskeinen historiallinen maamerkki on kirkko korkeine torneineen. Kirkkoa on valokuvattu etenkin Isoltamäeltä, mutta myös päärailtilta sekä lännestä vanhan Helsingintien suunnalta. Kirkonmäen metsä on kasvanut korkeaksi viimeisen sadan vuoden aikana. Puiden yläpuolelle kohoavan kirkontornin havaitsee kuitenkin

useammasta paikkaa mm. Lahdentieltä ja Keskuskadulta sekä Karhulanmäeltä kunnantalon takaa. Yksi näkymä avautuu Keskuskadulta, *Färjärinojan*³² vanhalta siltapaikalta, missä näkymää rikastuttaa vanhan rakennuskannan polveileva kattomaisema. Näkymälinjassa on keskustassa säilyneitä 1930- ja 50-luvun rakennuksia. Sälinkään suunnalta saavuttaessa vastaan tulevat molemmat taajaman tärkeistä maamerkeistä, ensin kunnantalo sitten kohta kirkontorni.

Kirkonkylästä otetuissa kuvissa erottuvat hyvin meijeri ja seurojentalo, molemmat olivat 1900-luvun alkupuolella yksittäisiä, viljelysten ympäröimiä ja muuta rakentamista kookkaampia rakennuksia. Meijeri (kuva s. 18) on pitänyt taajamakuvalliset arvonsa ja on tiilipiippuineen ydinkeskustan eteläisen liittymän jyrkellä tunnusrakennus. Seurojentalon (kuva s. 17) kohdalla alava jokirantasijainti sekä lähikorttelien rakentuminen on vähentänyt talon aikaisempaa maisemallista vaikuttavuutta.



Pappilan entisillä pelloilla on urheilukenttä, jonka yli on säilynyt näkymä jokirannasta kirkolle. Kuvassa vasemmalla on joen ylittävä kävelysilta.

Taajaman sisällä pitkiä näkymälinjoja on muuttanut jokirannan peltojen ottaminen rakennusmaaksi sekä puuston lisääntyminen jokirannassa ja kirkonmäellä. Keskuskadulla näkymiä rajaavat myös leveät ja syvät rakennusmassat. Vanhoissa valokuvissa paljon kuvattu kirkonmäen joenpuoleisen rinteiden puutaloasutus näkyy nykyään vain Vanhalta Porvoontieltä. Samoin moniin kuviin ikuistettu näkymä kirkonmäeltä kylälle jää tänä päivänä rinteeseen rakennettujen kerrostalojen ja puuston taakse. Miellyttävän tasapainoisia lyhyitä näkymiä avautuu kuitenkin edelleen molemmin puolin Kirkkosiltaa.

Kylän raitinäkymiä on ikuistettu etenkin Porvoontien ja Helsingintien risteyksessä, jossa olikin raitin komeimmat kauppatalot ja apteekki, jotka jäivät eri suunnilta avautuvien tienäkymien päätepisteiksi. Porvoontien päätepisteenä on nyt marketti, ja Keskuskadun näkymiin on vaikuttanut Lahdentien linjauksen suoristaminen, jolloin suoralla tiellä ei enää ole päätepistettä.

³² Vaikka Färjärinojaa enää tuskin havaitsee, on se vaikuttanut rakentamiseen ja entinen uoma löytyy rakennetun ympäristön keskeltä notkelmana, aikulkusiltana nelostien alla, kevyenliikenteen väylänä ja rakentamattomana joutomaana.



Kuvapari tiennäkymien muuttumisesta Keskuskadulla:

Yllä kuva vanhan linja-autoaseman nurkalta Porvoontien risteykseen. Päätepisteenä näkyy harjakattoinen liikerakennus. /Mäntsälän kunnan kuva-kokoelma

Alla on näkymä Rai-torilta samaan suuntaan. Keskuskatu jatkuu suorana ohi vanhan tienristin. Päivölän liiketalon pääty näkyy molemmissa kuvissa, oikeassa reunassa.





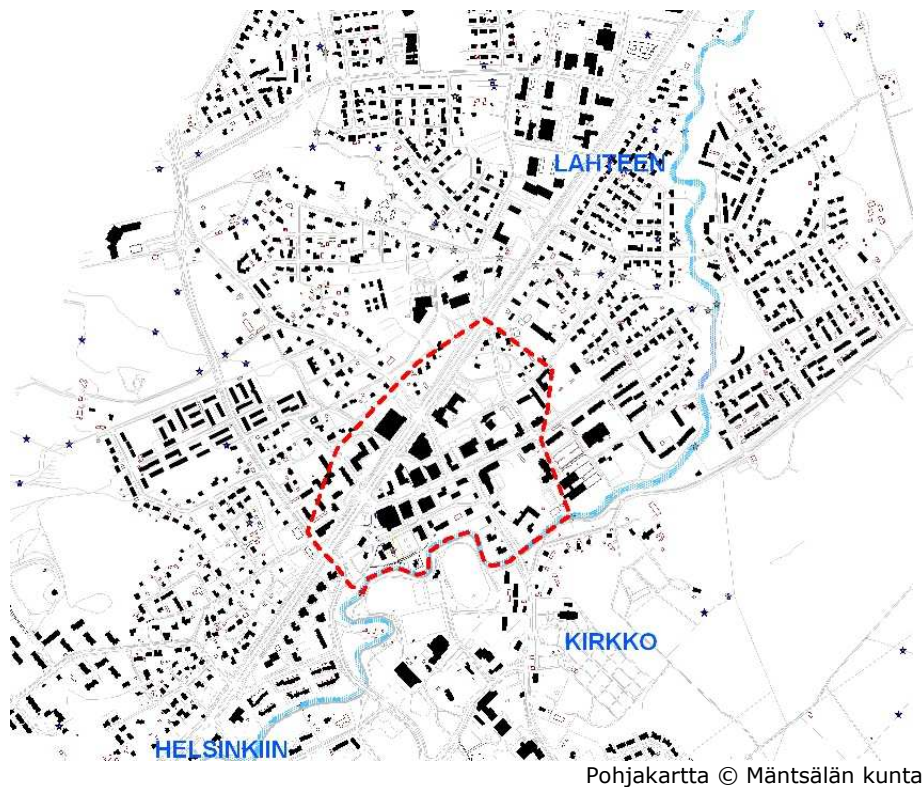
Kuvassa Mäntsälän kylää kuvattuna kirkontornista 1920-luvun puolivälissä. Oikeassa laidassa näkyy vanha Porvoontie ja Isonmäen rinnettä. Edustalla kiemurtelee Mäntsälänjoki. Keskellä olevat talot ryhmittyvät Helsingintien eli nykyisen Keskuskadun ympärille. Färjäreinoja laskee kylän poikki ja yhtyy Mäntsälänjokeen yksinäisen rakennuksen kohdalla. Taustalla Sälinkääntie ja ns. Krakaun mäki. / Mäntsälän kunnan kuva-kokoelma, O. Kilpeläisen valokuvat.

Alla on sama näkymä kuvattuna kirkontornista maaliskuussa 2010. Puurakennukset ovat hävinneet, pellot rakennettu ja tietä suoristettu, mutta keskustarakenne nojaa edelleen vanhoihin pääteihin.



4.2 Rakentamisen mittakaava ja rakennustyypit

Alla olevasta karttakuvasta nähdään miten selvitysalue eli ydinkeskusta rajautuu suhteessa ympäristöönsä. Taajaman halki kulkee polveileva suurimittakaavaisen rakentamisen alue, johon sisältyy myös ydinkeskustan liikealue. Melko saumattomasti keskustasta eri suuntiin laajeneva taajama jäsenyytään kaavoitettuihin pientalo- ja rivitaloalueisiin, joista vanhimmilla, vapaamuotoisemmin rakentuneilla on kosketuspintaa liikekeskustan kanssa Vanha Porvoontie-Sälinkäntie akselilla. Keskusta rajautuu etelässä jokeen, jonka takana urheilukenttä muodostaa välialueen liikekeskustan sekä kirkonmäen julkisten palvelujen välille.



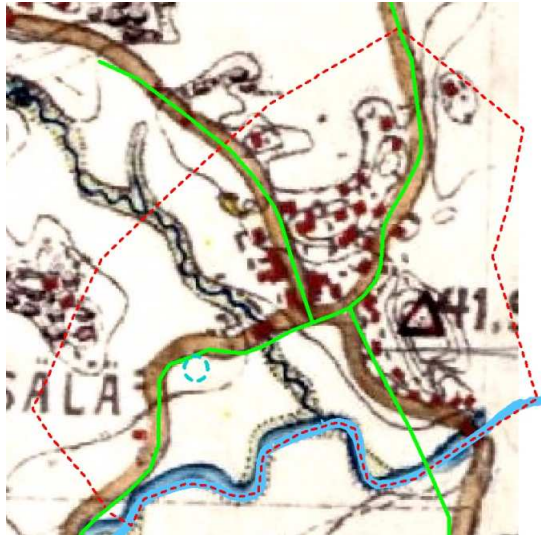
Pohjakartta © Mäntsälän kunta

Seuraavissa selvitysalueelta tehdyissä karttakuvissa hahmottuu hyvin rakentamisen mittakaavassa puolen vuosisadan aikana tapahtuneet muutokset. Kuviin on piirretty myös päätiet ja turkoosilla linja-autoasema.

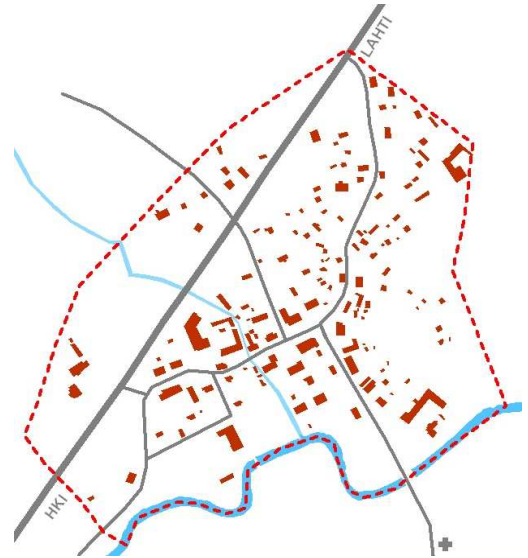
Lähtöaineistona on ollut vuoden 1962 pohjakartta (mittaus 1959) ja eri vuosikymmeninä otetut ilmakuvat. Vuoden 2009 tilanne on uusimmasta pohjakartasta.

Ensimmäisessä kuvassa on pohjana senaatin kartta (1873). Värien osalta modifioidusta kartasta asuinpaikat erottuvat punaisina neliöinä, tien päällä olevat ovat siltoja. Kartalle on merkitty vihreällä pääteiden linjaukset 1930-luvun loppupuolelta.

Mäntsälä 2010: Linja-autoaseman ja liikekeskustan kulttuuriympäristöselvitys
Selvitystyö Ahola



1873



1959



1970



1981



2009



2009: Punakeltaoranssit 1900-1939
Vihreät 1940-59
Turkoosit-lilat 1960-79
Harmaat-mustat 1980-2009

Senaatinkarttaan perustuvasta kuvasta nähdään, että kylän taloja on 1870-luvulle tultaessa siirtynyt kyläkeskustan ulkopuolelle (kartta saattaa olla hieman epätarkka, koska Färjärinojan länsipuolelle ei ole merkitty taloja, mutta ainakin 1890-luvun valokuvissa raitti ulottuu alueelle).

1950-luvun lopun tilannetta kuvaavassa kartassa rakennusten mittakaava paljastaa hyvin kylän keskusta-alueen, vaikkakaan pääraitille valmistuneiden pankkien toimitalot eivät vielä merkittävästi poikenneet vanhojen puurakennusten koosta ja massoittelusta. Kylästä on jo hävinnyt maatalousrakennusten rajaamia pihapiirejä, mutta mäki-alueilta löytyy runsaasti pienimittakaavaista asutusta. Reuna-alueilla on muutamia kooltaan ja pohjamuodoltaan talonpoikaisesta rakentamisesta poikkeavia rakennuksia. Osuusmeijerin kivirakennus sijaitsee kylän länsireunalla, mäen- ja kumpareella, jossa oli asutusta jo 1800-luvulla. Jokirannasta löytyy vinkkelin muotoinen puu-, sementtitiili- ja pilarakenteinen kenkätehdas. Keskelle kylää on noussut kirkonkylämiljöössä uutukainen rakennustyyppi eli elokuvateatteri. Kivikoulu rajaa keskustaa koillisessa.

Vuoteen 1970 mennessä rakentamisen mittakaava oli alkanut muuttua: ensimmäinen laatikkomainen marketti on tullut tienristille ja pitkänomaiset rakennukset (kerros- ja rivitalot) jokirantaan ja koulun vierelle. Karhulanmäen asutuksen sisällä on rakennushallituksen laatimien piirustusten mukaan rakennettu Tele-talo, nykyinen Työasema- ja työterveysasema. Linja-autoasema on valmistunut nelostien ja vanhan Helsingintien väliin.

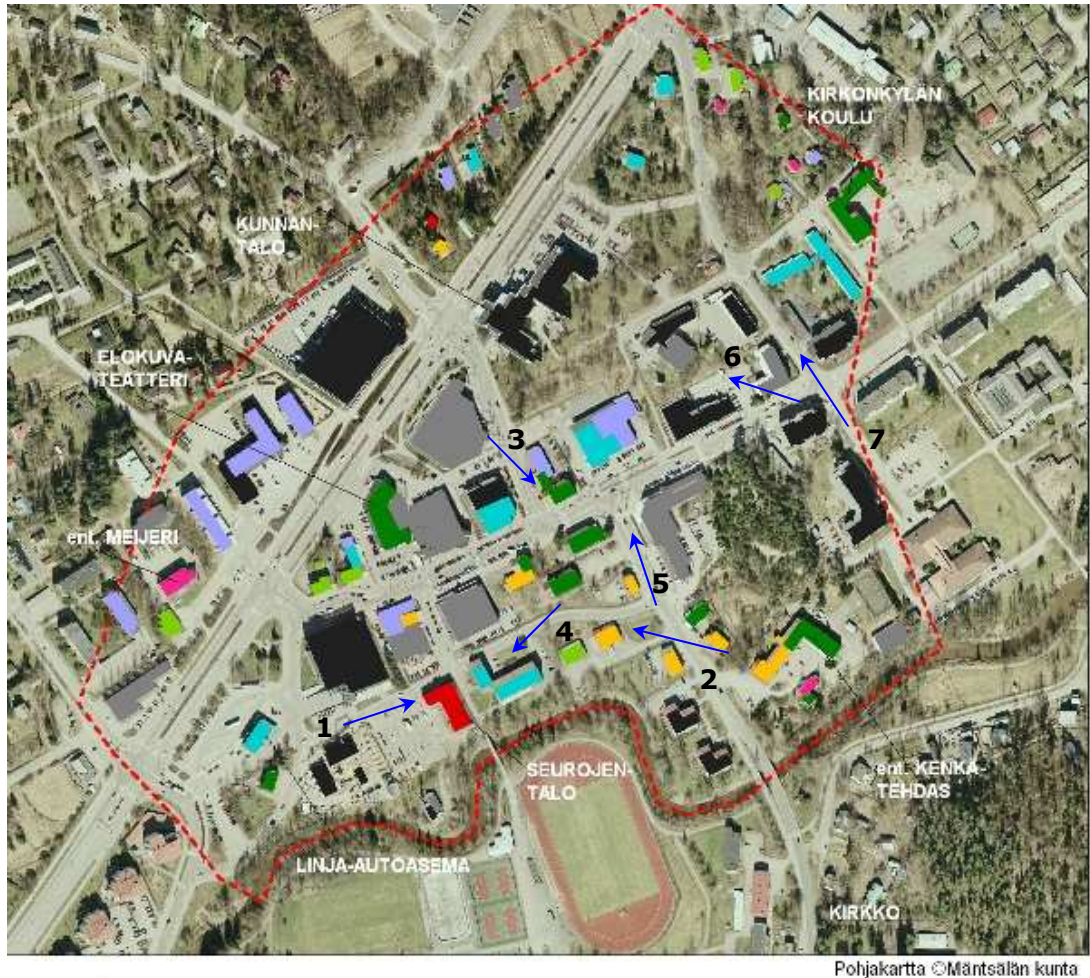
Rakennusmassat suurenvat edelleen 1980-luvulta lähtien ja valtasivat tilaa pääraitilla. Viimeisten kahden vuosikymmenen aikana hävisi Karhulanmäen ja Isonmäen pienimittakaavainen mäki-asutus; keskustan reunoilla on edelleen yksittäisiä pientaloja, jotka liittyvät tavallisesti selvitysalueen ulkopuolelle jatkuvaa asuinalueeseen. Keskustaan rakennettiin asuinkerrostaloja. Monimuotoisen pohjakaavan omaava kunnantalo nousi 1990-luvulla Lahdentien varteen. Vanhusten palvelutalo valmistui vuosituhaten vaihteessa Isonmäen itäpuolelle julkisten palvelujen alueen viereen.

Rakennusten ikä

Selvitysalueen rakennuskanta on iältään nuorta, lähes 2/3 osa asuin-, liike- ja tuotantorakennuksista on rakennettu vuoden 1960 jälkeen.³³

Rakennusrekisterin ja inventointitietojen mukaan alueella on kuusi ennen vuotta 1930 valmistunutta rakennusta (tai osa rakennuksesta). Näitä ovat seurojentalo (1926, kuvassa 1) ja meijeri (1907) sekä asuintalot Kuusivaara Koulutiellä, Hurmelan pieni asuintalo Kivistöntiellä, Einola kenkätehtaan pihassa ja Rinne Sälinkääntien alkupäässä. Rajalan tiilitalon vieressä pääty tielle päin sijaitsevan liikerakennuksen hirsirunko lienee myös vähintään 1900-luvun alusta, mutta rakennus on myöhemmin peruskorjattu muuttavalla tavalla. Näiden lisäksi on muutamia iäkkäitä piharakennuksia.

³³ Rakennus- ja huoneistorekisterin rakennusvalmistumistiedot



1990-2009	1980-1989	1970-1979	1960-1969	1950-1959	1940-1949
1930-1939	1920-1929	<1919	Lähteet: RHR; Rakennusluvat, Ilmavalokuvat, inventoinnit		

Ilmakuvaan merkityt siniset numeroidut nuolet osoittavat lukuun liittyvien valokuvien kuvaussuunnat.

Keskuskadun ja joen välillä on säilynyt pieni ryhmä 1930-luvun rakennuksia, kuten Linjaliike Rajala Oy:n linja-autotalli (1935, kuvassa 2) ja asuintalo (1932, kuvassa 2), Solängin asuinliiketalo (1937), nyk. Mäntsälä-lehden toimitalo eli Sereniuksen funkistalo (1935, kuvassa 2) ja Kenkätehtaan puurakennus (1932-1935) sekä sen jatkeena olevan sementtitiilirunkoinen osa tehtaasta (1939, laajennukset 1950-luvulla). Samalta vuosikymmeneltä on myös Päivölän kiinteistöön kuuluva puinen tallirakennus (1932) Keskuskadun eteläpuolella. Samanlaista klassistisvaikutteista puu- ja tiilirakentamista on edellisten lähellä, kirkonmäen asuntotonteilla (1927-1935) ja vanhassa kunnantalossa (tiili 1935).

Kuva 1



Kuva 2



Kuva 3



Viime sotien jälkeen tapahtuneesta nousukaudesta ja siihen liittyvästä liike-elämän rakentamisesta on jäljellä pieniä rakennusryhmiä. Keskuskadulla ja Kivistöntien risteyksessä Säästöpankki (kuvassa 3), KOP (kuvassa 3) ja Päivölä sekä sisäpihalla oleva entinen leipomo, Osmola, ovat 1950-luvun rakennuksia. Keskuskadun länsipäässä on kaksi puurunkoista asuinliiketaloa 1940-luvun lopulta.

Kuva 4



Linja-autoasema on 1960-luvun alun rakennus. Samalla vuosikymmenellä nousi muitakin uusia rakennustyyppisiä kyläkeskustaan. Suojeluskuntatalon viereen pellolle rakennettiin ensimmäiset asunto-osakekerrostalot. Nämä As.Oy Mäntsälänkulman (kuvassa 4) kaksi kerrostaloa ovat ajalleen tyypillisiä nauhafasadilamelleja. Kirkonkylän koulun viereen pellolle valmistui vuonna 1961

huoneistoittain porrastettu rivitalo opettaja-asuntolaksi ja kirjastoksi, hieman myöhemmin vinkkeliin toinen rivitalo. Keskuskadulla alkoi nykypäiviin jatkunut suurimittakaavaisen rakentamisen taajamavaihe, kun Ollilan tilan pihapiiri Färjärinojan varrelta korvautui Osuuspankin laatikkomaisella toimitalolla (uudistettu 1991) ja Vanhan Porvoontien päässä SOK Väinölän marketti korvasi vanhan Suomisen puutalon (kuvassa 5).

Liikerakennusten laajentaminen alkoi 1960-70-luvulla, ja mm. Väinölän marketin sekä Perhelän kaupan pinta-alat lähes kaksinkertaistuivat. Asuinkerrostaloja ja liikerakennuksia tuli meijerin ympäristöön. Terveyskeskus valmistui jokirantaan kartanon pellon reunaan. Uusia kookkaita liikerakennuksia rakennettiin 1980- ja 90-luvuilla. Keskuskadulle pientalojen kortteliin valmistui Mikontorin liiketalo. Ali-Peltosen talo lähti viimeisenä vanhojen kantatilojen päärakennuksista ja sen paikalle nousi nykyinen Euromarketin talo 1989.

Kuva 5



Kuva 6



Keskuskadun ja Kivistöntien kulmalla alkoi voimakas uudisrakentaminen tieuudistusten jälkeen. Tienristiltä purettujen liiketalojen paikalle nousi nykyinen Säästökulman kulmatalo (kuvassa 5) 1980-luvulla. Vanhan Tele-talon (kuvassa 6, taustalla) naapuritonteille parin viime vuosikymmenen aikana rakentuneet talot muodostavat puoliavoimen korttelin. Asuinkerrostalot (kuvassa 7) ovat kerrosta korkeampia kuin aikaisemmat kerrostalot. Uusimmat marketit ovat 2000-luvulta: Kalaasi Lahdentien varressa ja S-market linja-autoaseman lähellä Keskuskadun päässä.

Kuva 7



4.3 Taajamakuva 2000-luvulla

Mäntsälän taajama on kokonaisuutena melko yhtenäinen. Vanha keskusta ja sen ulkopuolelle muodostuneet asumisen, kaupan ja pienteollisuuden alueet ovat kiinteästi yhteydessä toisiinsa. Ydinkeskustan alkuperäinen hahmo, joka perustui kirkonmäkeen, joen suuntaiseen tienvarsikylään sekä pääteihin on edelleen olemassa.

Lahdentie ja Sälinkääntie

Lahdentie eli seututie 140 on jäänyt keskelle taajamaa. Sen tieväyläluokitus ei enää edellyttäisi nykyisenkaltaista nelikaistaista tiealuetta. Liikennealue sekä siihen liittyvät palvelu- ja liikerakennukset muodostavat väljää ja suurimittakaavaista ympäristöä alueelle, joka maakuntakaavassa on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi.



Linja-autoasema ja meijeri Lahdentien ja Keskuskadun risteyksessä. Meijerirakennus nousee vahvasti esille tiemaisemasta, avaten pääjulkisivun Keskuskadun suuntaan. Maantien toisella puolen oleva linja-autoasema jää hieman etäämmäksi tiestä, mutta erottuu muusta ympäristöstä yksilöllisellä arkkitehtuurillaan.

Juuri Lahdentien valmistuminen 1950-luvun alussa vaikutti siihen, että uusi linja-autoasema sijoitettiin nykyiselle paikalle, mahdollisimman sujuvan yhteyden päähän merkittävästä läpikulkuliikenteestä. Aikaisempi linja-autoasema oli vuodesta 1935 toiminut kylän läpi kulkeneen vanhan Helsingintien, nykyisen Keskuskadun varressa, ja sitä ennen Porvoontien risteyksessä. Uusi asema sijoittui siis paikkaan, johon vanha kyläraitti päättyi ja muuttui maatalousmaiseman luonnehtimaksi maantiesatutukseksi – taajama on sittemmin laajentunut, mutta asema on edelleen ydinkeskustan alkamisen tunnus.

Liikenneväylille muodostettavien porttikohtien tarkoituksena on kiinnittää kulkijan huomio muuttuvaan liikenneympäristöön ja taajamatilaan. Lahdentiellä on kaksi porttimaista kohtaa. Molemmat ovat risteyskohtia, joista pääsee kääntymään ydinkeskustaan. Eteläinen porttikohta on meijerin ja linja-autoaseman välillä. Hieman ympäristöään korkeammalla sijaitseva meijerirakennus on yksi kirkonkylän pitkäaikaisimmista maisemarakennuksista. Risteysalueeseen liittyy myös pieni muistomerkin käsittävä puistikko. Lahden suunnalta saavuttaessa porttikohtamainen risteysalue on paloaseman luona, jossa Lahdentien nykyinen ja vanha linjaus risteävät. Edellisten väliin jäävä vanhan Hämeenlinnan tien risteys on enemmänkin jo taajaman sisäinen solmukohta, osa liikealuetta.



Rakennettu reuna Lahdentien ja Keskuskadun välissä. Etualalla on entinen elokuvateatteri, ja taka-alalla kunnantalo.

Porttikohtien välissä tieympäristö on monimuotoinen. Tietä reunustavat rakennukset poikkeavat toisistaan, niiden mittakaava, rakennustapa, korkeus, etäisyys tiestä ja julkisivut ovat vaihtelevia. Yllättäen tasavertaisin suhde tiehen on sen kanssa melko samassa korossa olevalla vanhalla elokuvateatterilla, jonka pääty ja pitkä sivu avautuvat tielle ja meijerille päin. Kunnantalon ja teatterin väliin jää isoja laatikkomaisia rakennusmassoja, jotka kuitenkin porrastetuin kattoratkaisuin ja julkisivujen puolesta muodostavat muurimaista julkisivua, joka rajaa hyvin leveää liikennealuetta.

Lahdentieltä erkanevalla Sälinkääntiellä tien linjaus on säilynyt kohtuullisen sopusoinnussa tienvarren omakotiasutuksen kanssa. Lahdentien puoleisessa päässä omakotiasutuksen reuna on siirtynyt etäämmäksi K-supermarket Kalaasin rakentamisen jälkeen.

Vireillä olevia kaavamuutoksia:

K-supermarketin korttelissa vireillä oleva asemakaavamuutos mahdollistaisi rakennusoikeuden lisäämistä 4000 k-m², samalla korttelin pinta-ala kasvaa 1,58 ha (nyk. 0,98 ha). Kaavaselostuksessa todetaan, että hanke muuttaa merkittävästi Sälinkääntien ja Liedontien rajaaman alueen kaupunkikuvallista luonnetta. Kaavamuutoksen seurauksena neljä 1950- ja 80-luvuilla rakennettua omakotitaloa puretaan vo. kaavan mukaiselta AP-alueelta ja muutetaan marketin piha-alueeksi.

Meijerin asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä.³⁴ Rakennuksen ja tien väliin on suunniteltu tornitalo, samoin entisen kaupan ja sikalan paikalle. Autokatokset on sijoitettu kaavaehdotuksessa suojelurakennukseksi merkityn rakennuksen eteen. Suunnitelman mukaisessa rakentamisessa asutuskäyttöön osoitetun meijerin taajamakuullinen asema heikkenee ja rakennukselle käy samoin kuin muille taajaman vanhoille arvokohteille – muutokset lähiympäristössä eivät jätä tilaa rakennuksen arkkitehtuurille ja tekevät suojelumääräyksistä huolimatta rakennuksen tulevaisuuden epävarmaksi rajaamalla vanhan rakennuksen tiukasti yhteen, ehkä suojelun onnistumisen kannalta epävarmaan käyttöön.

Kivistöntie ja koulun ympäristö



Vanha kartanon peltotie, Kartanonraitti, on säilynyt kevyenliikenteen käytössä ja yhdistää kirkonkylän koulun ja kartanon päärakennuksen, jälkimmäisen näkyvyyttä parantaisi puuston harventaminen.

Autoliikenne kunnantalolle on ohjattu kulkemaan Kivistöntieltä. Pientalotonttien puusto ja kunnantalon rajautuvan Karhulanmäen puoliavoin, puistomainen rinne

³⁴ Meijerin korttelin 100 asemakaavan muutos. Kaavaselostus

muodostavat vihreätä ympäristöä ja rajaavat Kivistöntien katutilaa ennen kerrostalokortteleita.

Kirkonkylän koulu ja sen rinnalla kaksi opettajien asuinnoiksi rakennettua rivitaloa muodostavat tasapainoisen ja hyvin rakennusaikaansa edustavan rakennusryhmän 1950- ja 60-luvuilta. Rakennukset ja Mäntsälän kartanon päärakennus ovat kartanon vanhan peltotien muodostaman näkymäakselin vastakkaisissa päissä. Koulun taajamakuullinen asema Keskuskadun suuntaan on heikentynyt lähelle rakennetun kerrostalon myötä.



Puurakennuksia Kartanonraitin loppupäässä Kivistöntien varressa.

Keskuskatu, Mäntsäläntie ja Färjärinraitti

Keskuskatu on katutilaltaan monimuotoinen, mutta paikoin epämääräinen ja epäyhtenäinen. Katutilaan on vaikuttanut kadun suoristuminen, kadun päättävien rakennusten puuttuminen ja yksitoinen rakennustyyli. Katutila on rakennuksiltaan avoin; rakennusten ikkunat ja sisäänkäynnit avautuvat kadulle. Muurimaisuuttakin syntyy 1980- ja 90-luvuilla täydellisesti uudistetuista liike- ja toimistotaloista ja niiden katujulkisivuissa olevista syvennyksistä ja tukipilareista. Nykyiset tilavat jalkakäytävät, vaihteleva ja monimuotoinen katulinja, puuistutukset ja kadulle avautuvat rakennukset mahdollistavat toiminnallisen ja kävelykatumaisen keskustan kehittämisen. Keskuskadusta tehtiin hidasliikenteinen 2000-luvun alun perusparannuksessa.

Kadunvarren korttelit ovat avoimia, monet käsittävät vain yhden rakennuksen. Rakennukset sijoittuvat toisistaan erilleen, jolloin niiden väliin jää joko katuja tai kujia. Rakennettu ympäristö on nuorta, vanhimmat rakennukset ovat 1940- ja 50-luvun liiketaloja. Rakentaminen on ollut matalaa, korkeintaan 2-3 kerroksista, mutta uusimmat kerrostalot on tehty vähintään kerrosta korkeampina. Massoittelu, kattomuodot ja julkisivumateriaalit vaihtelevat.

Vanhoista 1900-luvun keskivaiheen ilmakuista voi päätellä, että keskustan keskipiste on ollut Porvoontien ja Helsingintien risteyksessä. Keskuskadun viimeaikaisten muutosten myötä keskipisteeksi näyttäisi tulleen elokuvateatterin edusta, myynti- ja pysäköintipaikoiksi varattu torimainen ala nk. Rai-tori. Aukion historia juontaa sen kohdalla aina 1960-luvun alkuun sijainneeseen linja-autoasemaan. Ajoväylät kiersivät asemana (kuin myös elokuvateatterina) toiminutta puurakennusta "Mutteria", jonka sijainti poikkesi tienvarren rakennuslinjasta. Aukion

säilymistä vahvasti Bio Rain rakentaminen 1954, sillä sen edustalle jätettiin pysäköintialue, joka merkittiin myös taajaman ensimmäiseen asemakaavaan. Entinen elokuvateatteri on edelleen aukion taajamakuvan kannalta keskeisin rakennus, jonka edustalta avautuu pitkä näkymä jyrkäkösti Kapinakujan rinnettä alas etelään seurojentalolle sekä kävelysillalle.

Mäntsäläntien ja Keskuskadun risteysalueen kaksi entistä pankkitaloa muodostavat tyyllisesti yhtenäisen ja hyvin katutilaa rajaavan rakennusparin. Pankkirakennusten vieressä sijaitseva pienempi harjakattoinen kivitalo, Päivölä, täydentää vanhaa liikenteellistä solmukohtaa ja nousee vahvasti esille kadun sisäisissä näkymissä. Talot liittyvät laajempaan taustalla näkyvään harjakattoisten talojen taajamakohtaan. Mäntsäläntien pohjoissivun ilme pankkitalon jälkeen on kunnantalon ja vehreän rinteiden luonnehtima.

Keskuskadun länsipäässä viimeaikaiset muutokset - SYPin purkaminen ja S-marketin rakentaminen - sekä leveä Lahdenväylä ahdistavat Keskuskadun kaksi 1940-luvun asuinliiketaloa yksinäiseksi saarekkeeksi.



Yksi keskustan kujista on entisen Färjärinojan paikalla. Mustavalkokuvassa Färjärinoja tulvii n. 1920-luvulla. Oikeanpuoleinen kuva on suurin piirtein samasta kohdasta, mutta nykyään oja laskee maan alla putkessa ja notkelmaa hyödynnetään Färjärinraittina, jota ei 1989 asemakaavamuutoksen mukaisesti ole rakennettu joelle asti.



Erityyppisistäkin, mutta julkisivuiltaan ja massoitteiltaan tasapainoisista, rakennuksista syntyy rauhallista katutilaa. Kuvassa vasemmalta oikealle: Osuuspankki 1990-luvun asussa, Säästölä, Kiinteistö Oy Kukkasmäki ja Päivölä.



Matalat ja julkisivuiltaan vaatimattomat rakennukset kuin myös materiaalien runsauden vuoksi levottomat rakennukset hämärtävät katutilan ja tuovat ympäristöön sekavuutta. Kuvassa huomio kiinnittyy ensimmäiseen selkeään kokonaishahmoon eli Kukkakauppa Niittykukan taloon. Isonmäen lakipuusto näkyy taustalla maiseman yläreunana. Perhelän (mm. Expert) kiinteistössä vanhin osa on 1930-luvulta, sen alkuperäinen funkistyyli on jäänyt muutosten alle.



Keskuskadulla rakennustyyliä luovat voimakkaita kontrasteja, mutta Mikontorin (Viertola) yksiviivaisen liiketalon nurkalta aukeaa polveileva ja melko yhtenäinen kattonäkymä kirkonmäen suuntaan.



Näkymä linja-autoasemalta Keskuskadulle päin. S-market rajaa voimakkaasti taajamatilaa. Puistikon takana näkyy 1940-luvun liikekato.

Suunnitelmassa olevia kaavahankkeita:

Linja-autoasema-alueen kehittämiseen liittyen on suunniteltu kaavahanketta korttelissa 304. Kaavamuutoksella mahdollistettaisiin kahden kuusikerroksisen asuinkerrostalon, katutason liiketilojen sekä toimintojen vaatiman kaksitasoisen pysäköintilaitoksen rakentaminen kortteliin.³⁵

Vanhan S-marketin korttelin asemakaavan muutos. Alueelle on kaavailtu asuntorakentamista sekä kivijalkaliiketilaa.

Huvitie ja Kapinakuja

Huvitien lounaispää ja Kapinakuja ovat syntyneet kulkuväyliksi jokirantaan 1920-luvulla rakennetulle suojeluskuntatalolle, nykyiselle seurojentalolle. Ne on merkitty kaduiksi vuoden 1962 asemakaavaan. Huvitien jatke Vanhalle Porvoontielle valmistui 2000-luvulla.

Seurojentalo on kookas hirsirunkoinen rakennus, joka on pieniä muutoksia lukuun ottamatta säilynyt hyvin rakennusaikaisessa asussaan. Talon vieressä on laaja pysäköintialue, joka on osoitettu asemakaavassa myös torialueeksi. Talon vierestä kulkee kuja joen ylittävälle kävelysillalle. Jokirantaan on rakennettu kävelytie (toteuttaa 1989 asemakaavamuutosta). Talon eteläpuolelle jäävässä joenmutkassa on lämpökeskus, jonka tontti on voimassaolevan asemakaavan mukaan mahdollista liittää joenvarsipuistoon lämpökeskuksen toiminnan päätyttyä. Joen eteläpuolella on urheilukenttä, jäähalli ja monitoimitalo.

Huvitiellä katutila vaikuttaa suunnittelemattomalta. Tilanne johtuu siitä, että tie muuna kuin seurojentalolle kiertävänä lenkinä on kohtuullisen uusi ratkaisu. Jatke Vanhalle Porvoontielle rakennettiin entisten piha-alueiden läpi ja lisäksi nykyaikaisella kadunrakennusperiaatteella, jolloin kadun leveys ja korko eivät ole tasapainossa maaston eivätkä olemassa olevan vanhan rakennuskannan kanssa. Tiellä on kuitenkin maisemalliset päätteensä, lounaassa linja-autoasema ja koillisessa Solängin kiinteistön puurakennus 1930-luvulta.

³⁵ Linja-autoaseman ja Amizzan korttelin asemakaavan muutos osallistumis- ja arviointisuunnitelma 18.3.2009.

Seurojentalon kohdalla katutila on epäviihtyisä, koska arvorakennuksen edessä puutalot puutarhatontteineen ovat korvautuneet isoilla laatikkomaisilla liiketaloilla, joiden toissijaiset sivut työntyvät seurojentalon lähelle. Rakennustehokkuus ei ole merkinnyt tonttien jakamista ja kaupunkimaisesti tiiviiden korttelien rakentamista ympäröivien katujen suuntaan, vaan vain suuria rakennusmassoja.



Näkymä Huvitieltä Vanhalle Porvoontielle. Näkymän päätteessä Solängin puurunkoinen asuinliiketalo. Taustalla Säästökulma ja Isomäki.



Kuva on otettu Keskuskadulta kenkätehtaalle päin, väliin jää Huvitie. Edustalla on Färjärinojan notkelma. Rakennukset lueteltuna vasemmalta oikealle: entinen Tuomiston linjan autotalli, entinen Ol. Väinölän leipomo, Rajalan myymälä, asuinrakennus ja tallit. Taustalla kirkonmäki.



Seurojentalo sijaitsee yksitoikkoisessa katutilassa. Tien päätteenä oleva linja-autoasema jää tällä kohdin tietä vielä puuston taakse.



Kapinakuja seurojentalolta (kävelysillan suunnalta) elokuvateatterille. Arvorakennusten välinen kuja on ilmeeltään epäyhtenäinen ja karu.

Vireillä olevia kaavamuutoksia:

Tiimin korttelissa 302 vireillä olevalla asemakaavamuutoksella mahdollistettaisiin kortteliin asuin- ja liikerakentamista nykyistä suuremmalla rakennustehokkuudella. Ympäristölautakunta on hyväksynyt 7.2.2008 asemakaavaehdotuksen.

Linja-autoasema-alueen kehittämiseen liittyen on suunniteltu kaavahanketta korttelissa 304. Kaavamuutoksella mahdollistettaisiin kahden kuusikerroksisen asuinkerrostalon, katutason liiketilöiden sekä toimintojen vaatiman kaksitasoisen pysäköintilaitoksen rakentaminen kortteliin.

Vanha Porvoontie

Käännyttäessä Keskuskadulta Vanhalle Porvoontielle huomio kiinnittyy taustalla kohoavaan kirkonmäkeen ja liikealuetta väljempään "kirkonkylämäiseen" tieympäristöön, joka rajautuu koillisessa tien suuntaiseen Isomäkeen. Alueen pienipiirteisyys perustuu 1930-luvulla rakennettuihin rakennuksiin. Ne täydentävät kirkonmäen rinteiden vanhaa rakennettua ympäristöä.

Isonmäen ja kirkonmäen akselilla Vanha Porvoontie risteää joen kanssa. Siltapaikka sijaitsee voimakkaiden maisemaelementtien leikkauskohdassa. Se on keskustaa jakavan joen ylityspaikkana myös yksi taajaman sisäisistä solmukohtista.

Tie on linjattu aikoinaan Isonmäen loivaan alarinteeseen ja pellon puoleiset talot rakennettu rinneratkaisuihin. Rakennusten asema ei ole kuitenkaan merkittävästi heikentynyt tien perusparannuksissa, leveyden ja koron muutoksissa.

Vanhat rakennukset rajaavat tietilaa, uudet rakennukset ovat etäämpänä. Mäenrinteiden ja jokirannan sekä vanhojen piha-alueiden vihreys ryhdistää rakentamisen väljyydestä johtuvaa tilallista hahmottomuutta. Apposen puutalon edustalla oleva piha muodostaa pienen aukiomaisen tilan, josta avautuu hyvin näkymät joelle ja luoteeseen 1930-luvun rakennusryhmään.

Tiehen rajautuva rakennuskanta on mittakaavaltaan samankaltaista lukuun ottamatta Säästökulmaa ja Kirkkosillan kupeessa olevaa kahta asuinkeuhkaloa (toteuttavat 1989 asemakaavamuutosta). Tehdasrakennus on jokirantaa rajaava suuri rakennusmassa. Klassistiset yksityiskohdat yhdistävät vanhoja rakennuksia, poikkeuksen tekee kuutiomainen funkistalo.

Keskustan suunnalla tienäkymän päätteenä on uudempaa rakennuskantaa. Tie päättyy Karhulanmäkeen ja sen takaa (talvella) hahmottuvaan kunnantaloon, mutta osittain myös mäen edessä olevaan matalaan, tällä hetkellä käyttämättömään S-markettiin.



Kirkko on hienosti pitkän näkymän maisemapisteenä lähdetäessä liikekeskustasta Vanhaa Porvoontietä pitkin etelään. Tiealue on leventynyt tienparannustöissä.



Molemmin puolin siltaa on jäljellä 1900-luvun alun rakennuksia uudemman kerrostalorakentamisen rinnalla. Rajalan tiilitalo näkyy sillan takana ja oikealle jää Apposen kenkätehtaan puosa.



Edelleen Vanhan Porvoontien vaikuttavimpia rakennuksia on nk. Sereniuksen funkistalo avaran tilan keskellä. Kuva on otettu Apposen pihalta. Taustalla on Osmola, pankkitalo ja Soläng. Sereniuksen ja Solängin väliin tehty Huvitie estää Vanhalle Porvoontielle luontevan tiensuuntaisen täydennysrakentamisen.

Suunnitelmissa olevia kaavahankkeita:

Tiimarin korttelissa 302, Keskuskadun ja Vanhan Porvoontien kulmauksessa, vireillä olevalla asemakaavamuutoksella mahdollistettaisiin kortteliin asuin- ja liikerakentamista nykyistä suuremmalla rakennustehokkuudella. Ympäristölautakunta on hyväksynyt 7.2.2008 asemakaavaehdotuksen.

Kenkätehtaan korttelin 227 asemakaavamuutos. Helsingin hallinto-oikeus on kumonnut Kenkätehtaan alueen asemakaavamuutoksen (kv. 1.12.2008) korttelin 227 eli kenkätehtaan tontin osalta.

5 Arviointi ja suositukset

5.1 Taajamakuva

Mäntsälän kirkonkylä on toiminnallisesti vireä kunnan kaupallinen keskus, jossa on monipuoliset palvelut. Keskustan ilme ja kirkonkylän perinteisen rakentamistavan mukaan rakentunut identiteetti on kuitenkin voimakkaasti uudistunut 1900-luvun loppupuolella ja 2000-luvulla.

Asumisen ja kaupan alueet ovat laajentuneet vanhan ydinkeskustan ympärillä Lahdentien varteen sekä vanhan ja uuden Porvoontien välille. Päivittäistavaroiden myynti on pysynyt suurimmaksi osaksi ydinkeskustassa, Keskuskadun ja Lahdentien varressa, minne ensimmäinen marketti rakennettiin 1960-luvulla. Erikoistavaran suuryksiköt keskittyvät keskustan eteläpuolelle Porvoo-Hyvinkää tien, vanhan nelostien ja Mäntsälän eteläisen moottoritie liittymän risteysalueen ympärille.



Näkymä meijerin suunnasta Keskuskadulle.

Maankäytönsuunnittelun keskeisenä haasteena on ohjata ja kehittää keskustaa rakennusten, tilojen käytön ja kaupunkitilan osalta monipuolisena ja samalla turvata keskustan elinvoimaisuus ja palvelut.

Suunnittelun pohjaksi annetaan seuraavat toimenpidesuositukset selvitysalueelta rajatuille osa-alueille. Suositukseen liittyy karttaliite nro 1.

Selvitysalueelta oli määritettävissä sekä alueen luonteen ymmärtämisen kannalta että maisemallisina näkymälinjoina tärkeät akselit. Määrittely perustui taajamahistoriaan ja maisemarakenteeseen sekä ympäristön nykytilaan. Keskustan maankäytön suunnittelussa tulee pyrkiä akseleilla sijaitsevien ympäristötekijöiden (rakennukset, viheralueet, tiet, näkymät) vahvistamiseen.

- Kirkonmäki-Vanha-Porvoontie-tienristi-Mäntsäläntie-Sälinkääntie-akseli, koska se on alueen maisemarakenteeseen tukeutuva eli harjuselänteen suuntainen, sisältää alueen vanhimman yleisen tien sekä yhdistää vanhan kylätontin ja kirkon.
- Kirkonmäki-Isomäki-Karhulanmäki-Krakaun mäki – akseli, koska mäkiryhmä on kylärakenteeseen vaikuttanut maisematekijä ja maisemarakennetta korostava viherkäytävä.

- Koulu-kartano -akseli, koska siinä vanhasta kartanon peltotiestä muodostettu kujamainen kevyenliikenteenväylä, Kartanonraitti, on kirkonkylässä harvinaisen pitkä ja kartanoympäristöille tyypillistä aksiaalista vaikuttavuutta säilyttänyt näkymälinja.

Kirkonmäki-Sälinkäantie akselilta on löydettävissä kulttuurihistoriallisesti mielenkiintoinen ja perinteisen kirkonkylän rakeisuuden säilyttänyt taajamakohta, jonka muutoksensietokyky on pieni. Alue toimii puskurialueena keskustan ja arvokkaan kirkonmäen välillä.

- Vanhan Porvoontien ympäristössä on 1900-luvun alkupuolen rakennuskantaa, jotka liittyvät kylällä varhain käynnistyneeseen liikennöintitoimintaan sekä jokirannalla harjoitettuun nahanjalostustoimintaan.
- Jälleenrakennuskauden rakentaminen luonnehtii etenkin Keskuskadun ja Mäntsälän kadun risteystä rakennusajalle tyypillisin kaksikerroksisin asuinliikerakennuksin, joissa on harjakatto ja selkeäpiirteiset julkisivut.

Ilmeeltään yhtenäisiä katujaksoja muodostuu paikoitellen. Rakentamisessa on tärkeää tunnistaa piirteet, jotka ovat yhtenäisyyden kannalta merkittäviä.

- Säästölä, Ristelä ja Päivölä rajaavat hyvin katutilaa Keskuskadun ja Mäntsäläntien risteyksessä ja rikastuttavat perinteikkäillä rakennushahmoilla (kattomuoto, pohjamuoto) parin vuosikymmenen aikana voimakkaasti uudistunutta taajamakuva.
- Keskuskadun ja Mäntsälätien kulmaukseen jäävien korttelien 300-301 kookkaita toimisto- ja liikerakennuksia yhdistää julkisivujen samankaltainen struktuuri sekä muurimaisuus. Katujakso päättyy Rai-torille elokuvateatterin eteen.
- Vanhan Porvoontien varressa 1930-luvun klassistisvaikutteiset rakennukset sekä yksi funkistalo rajaavat kirkonmäen suuntaan avautuvaa katua.
- Huvitien koillispuolella puinen liiketalo on tien maisemapisteenä ja ennen sitä tien ympäristössä on liikennöitsijöiden rakennuttamia 1940-50-luvun autotalleja sekä leipomo, kaikki harjakattoisia ja rinteeseen suuntaisia rakennusmassoja.

Keskustan eri osissa on muutamia yksittäisiä rakennushistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, jotka tekevät taajamankohdista tunnistettavia.

- Kirkko, joka jää selvitysalueen ulkopuolelle, on alueen kiistaton historiallinen maamerkki. Kirkon näkyminen liikuttaessa eri puolilla keskustaa tulee ottaa huomioon rakennushankkeiden yhteydessä sekä jokirannan ja kirkonmäen viheralueiden hoidossa.
- Kunnantalon korkea tornimainen kulma on uusi maamerkki, joka sijaitsee laajenevan liikekeskustan uudessa solmukohtassa.
- Meijeri, joka ympäristön muuttumisesta huolimatta on pitänyt maamerkkimäisen asemansa keskeisten liikenneväylien maisemassa.
- Linja-autoasema on keskustan tunnetuimpia puolijulkisia kohtaamispaikkoja, joka sijaitsee ydinkeskustan läpikulkuväylän porttikohdan reunalla. Asemarakennuksen taajamakuullinen asema liittyy ensisijaisesti vanhaan nelostiehen eli Lahdentiehen ja sen liikennealueeseen, jossa asema on historiallisena merkinä ydinkeskustan alkamisesta - linja-autoasemat sijoitettiin tavallisesti ydinkeskustaan, mutta ennen kaikkea tärkeän sisääntuloväylän varteen. Keskustan sisältäpäin avautuvissa katunäkymissä Mäntsälän linja-autoaseman rooli on vähäisempi, mutta Huvitien pääterakennuksena tämä selkeästi kadunvarren raskaasta rakentamisesta poikkeava harjakattoinen liikennetalo keventää seurojentalon yksinäistä asemaa kerrostalojen ja markettien keskellä. Linja-autoasema toteuttaa kirkonkylän ensimmäistä rakennuskaavaa.

Selvitysalueen poikki kaakon-luoteen suunnassa kulkeva selänne tarjoaa luontevan lähtökohdan puisto- ja viherkanavien ylläpitämiseksi.

- Akselilla sijaitsevat lähimmät luonnontilaiset metsiköt Isomäki ja kirkonmäki sekä Krakaun mäki, joissa luontevana valtapuulajina on mänty.
- Kirkonmäki luo kehukset koko keskustalle, Isonmäen laki on selusta liikealueelle ja tuo maisematilaan miellyttävän rajaavan yläreunan.
- Kunnantalo on sijoitettu edustusrakennukselle sopivasti muusta ympäristöstä erottuvalle maastonkohdalle eli Karhulanmäelle siten, että mäen lakialue ja rinteet ovat jääneet sisääntuloreitin ja ympäröivien katujen suuntaan aukeavaksi viheralueeksi, joka monelta suunnalta tavoitettavana keskuspuistona korostaisi myös kunnanhallinnon tärkeyttä.
- Kartanonraitin pohjoispäässä säilynyt asutus on pienimittakaavaista, mutta rakennuskanta on melko vaatimatonta ja kerroksista. Pienipiirteisyyden ja puistomaisuuden vuoksi se kuitenkin on miellyttävää ja mittakaavallisesti sopivaa kirkonkylän koulun lähiympäristöä.
- Sälinkääntien alkupään pientalotonttien kasvillisuus ja puusto täydentää niitä vastapäätä sijaitsevan kunnantalosien vihreää ympäristöä.
- Jokiranta seurojentalolta länteen on luonteva ranta-alue kehitettäväksi virkistysalueena.
- Jokirantoja tulee paikka paikoin pitää selkeästi nykyistä avarampina, jotta taajaman sisällä sijaitsevasta vesielementistä ei tule muurimaista erottavaa tekijää vaan mielenkiintoinen yhdistävä välitila.

Keskustan läpikulkuväylän porttimaiset kohdat muotoutuvat:

- Lahdentien ja Keskuskadun risteykseen meijerin ja linja-autoaseman välille, missä paikan nykyiset vahvuudet ovat toimivassa asemassa, puistikossa sekä maamerkkimäisessä meijerirakennuksessa.
- Lahdentien ja Kivistöntien risteykseen, missä olisi edellytyksiä kehittää rauhallinen ja vihreä puistomainen "vihreä portti" taajamaan ja kunnantalolle.

Keskustan sisäisinä solmukohtina nousevat esille:

- Kirkkosilta, jossa jokirantojen puistomaisuus sillan molemmin puolin tulisi perustua yksittäispuihin kirkkomäkinäkymien säilyttämiseksi.
- Sälinkääntien, Mäntsäläntien ja Lahdentien risteys, jonka liikennealueomainen luonne on muuttumassa keskustamaiseksi kunnantalosien, palvelujen alueen laajenemisen ja tieväylän liikennemäärien vähenemisen myötä.

Taajamakuvallisesti ongelmallisia kohtia ovat:

- Keskuskadun korttelit 304 ja 320, joissa rakennusten väliin jäävien kujien käyttö ja olemus on epämääräinen.
- Huvitie, missä suojelurakennuksen ja markettien vastakohtaisuus on räikeä.
- Huvitien uusin jatke, jonka varteen syntyi rakennusten purkamisen myötä joutomaata.
- Kortteli 224, missä Karhulanmäen leikattu reuna kohtaa jyrkästi asfaltoidun pysäköintialueen Mäntsäläntielle avautuvassa taajamatilassa.
- Yleisesti nykyinen rakentamisen volyymi. Keskustan rakennetussa ympäristössä voi havaita kaupan muuttumisen yhä keskittyneemmäksi ja tilaa tarvitseväksi toiminnaksi. Asemakaavalla tulisi ohjata tarpeen mukaan hyvinkin yksityiskohtaisesti sekä kaupan laatua että myymälätilojen toteutusta ja niiden sovittamista pikkukaupunkimaiseen taajamaan. Suurten markettien suoraviivaiset massat ja laajat pinnat sekä niiden ympäristöön liittyvät ajorampit ja pysäköintialueet vaikuttavat paljon laajemmalle kuin vain Keskuskadun taajamakuvaan, mikä on näkyvissä mm. arvorakennuksena suojellun seurojentalon ympäristössä: talon editse kulkevan Huvitien pohjoissivu on kaupalliikkeitten laatikkomaista, suoraviivaista seinämää ja selvästi takasivua, josta ei synny elävää ja viihtyisää taajamakuva.



Vasemman puoleisessa kuvassa on epävirallisena läpikulkukujana käytössä oleva liiketalojen välikko korttelissa 304. Oikealla kuva joelta Huvitielle, missä arvorakennuksena suojeltu seurojentalo on massiivisten tasakattoisten ikkunattomien liikerakennusten rivistön vastapainona.

5.2 Rakennuskanta

Mäntsälässä perinteisen kirkonkylän piirteitä on löydettävissä vielä liikekeskustankin alueella Vanhan Porvoontien ympäristössä sekä katkonaisesti Keskuskadulla. Rippeitä perinteisestä pientaloasutuksesta on Kartanonraitilla. Erikoisuutena ovat 1950-luvun elokuvateatteri, kylälle luonteenomaisten liikennöintiyritysten tallirakennukset sekä 1960-luvun alun linja-autoasema.

Selvitysalueelta jo 2002 inventoitujen sekä muutamien tämän selvitystyön yhteydessä esille nostettujen rakennusten kulttuurihistoriallinen ja ympäristöllinen merkittävyys osoitetaan kolmiportaisen luokittelun avulla.

Ks. Liite 2

Luokka 1

Rakennukset ovat säilyneet kulttuurihistoriallisilta ja ympäristöllisiltä arvoiltaan merkittävänä. Niiden osalta suojelu on perusteltua toteuttaa asemakaavalla maankäyttö- ja rakennuslain 57§:n 2 momentin nojalla.

Luokka 2

Rakennuksilla on kulttuurihistoriallisia ja/tai ympäristöllisiä arvoja. Rakennusten suojelu on perusteltua toteuttaa asemakaavalla, mikäli ei ole tarvetta merkittävään keskustarakenteen uudistamiseen. Siinäkin tapauksessa rakennuksen säilyminen tulee pitää yhtenä harkittavana vaihtoehtona ja purkaminen sallia vasta, kun on arvioitu suunniteltujen toimenpiteiden laajemmat kulttuuriympäristölliset vaikutukset.

Luokka 3

Inventointikohteet ovat osana sellaista ympäristöä, jolla on taajamahistoriallisia tai taajamakuvaa monipuolistavia/rikastuttavia piirteitä. Rakennusten merkittävyys on siten sidoksissa aluekokonaisuutta muodostavien kortteleiden tilaan ja kehittämiseen.

Lopuksi on kuvaus vuonna 2002 inventoiduista, mutta luokittelun ulkopuolelle jätetyistä rakennuksista. Ne, kuten muut keskustan rakennukset kuuluvat ryhmään *Luokittelemattomat* eli rakennuksilla ei ole/ ei vielä ole todettavissa sellaisia rakennushistoriallisia, historiallisia taikka ympäristöllisiä arvoja, joiden vaalimista tulisi ohjata oikeusvaikutteisilla kaavamääräyksillä. Näidenkin pääasiassa vuoden 1970 jälkeen rakennettujen rakennusten korjausrakentamisessa tulee ottaa huomioon rakennusaikaiset erityispiirteet.

Vuonna 2002 inventoiduista kohteista neljä on purettu: Päivärinta^B Huvitieltä, Tasala^{B/C} Kivistöntieltä, Kivistön^B asuinliikerakennus Kivistöntieltä ja yksi 1950-luvun omakotitalo Sälinkääntieltä K-marketin tontilta.

*Mikäli rakennus on mukana vuoden 2002 inventoinnissa, on sen perään yläindeksiin merkitty tuolloin tehdyn luokittelun mukainen symboli A, B tai C.
Vuosiluku ilmaisee kohteen päärakennuksen rakennusvuoden.*

Ensimmäisen sarakkeen numero viittaa liitteessä 2 olevaan karttaan.

No	Luokka 1	Vuosiluku	Kuvaus
25	Säästölä ^A (luokitus ei koske vuoden 1971 lisäsiipeä)	1954	liikerakennus, alun perin säästöpankkitalo, huolellisesti detaljoitu ja edelleen rakennusaikaansa edustava rapattu tiilirakennus, katutilaa onnistuneesti rajaava
24	Ristelä (inventointikorttia ei löytynyt, kartalla rakennus merkitty luokkaan B)	1957	liikerakennus, alun perin Kansallis-Osake-Pankki, selkeäpiirteinen ja edelleen rakennusaikaansa edustava, katutilaa onnistuneesti rajaava
15	Päivölä ^B (linja-autotalli 3 lk)	n. 1955	asuinliikerakennus, alun perin Tuomisen Linja Oy:n omistajan, selkeäpiirteinen ja edelleen rakennusaikaansa edustava rapattu tiilirakennus, katutilaa rajaava
14	Suojeluskuntatalo ^A	1926	kunnan omistama seurojentalo, alun perin suojeluskuntatalona, kartanon lahjoittama tontti, suunnitellut arkkitehti Einar Flinckenberg, huolellisesti detaljoitu klassistinen hirsirakennus, ulkoasun yksityiskohdissa tapahtunut pientä köyhtymistä, muuttuneessa ympäristössäkin taajamakuvaan rikastuttava ydinkeskustan tunnusrakennus
4	Meijeri ^A (ja sikala 3 lk)	1907	tyhjillään oleva osuusmeijeri, kaksikerroksisen rakennuksen tiilirunko tehty jo 1800-luvun loppupuolella Kivi-Peltosen tilan päärakennukseksi?, mutta jäi keskeneräiseksi, meijeriksi Osuuskunta Hankkijan asiantuntija-avulla, rapatuissa julkisivuissa klassismille ominaista symmetrisyyttä, eteläisen porttikohdan tunnusrakennus
13	Toivola II ^A	1954	liikerakennus, alun perin myös elokuvateatteri Bio Rai, näyttävä ja yksilöllinen rakennus, teatteritilojen vaikutus rakennuksen

			massoitelussa, rakennus rajaa liikekeskustan aukiota sekä avaa julkisivun myös Lahdentien suuntaan, kävelysillalta avautuvan näkymälinjan pääterakennus
3	Karhulanmäki ^A	1992	kunnantalo, suunnitellut arkkitehti Arto Sipinen, kerrosalaa 6600 m ² , ilmavaa modernismia, eloisa rakennusmassan ja julkisivujen rytmitys, monimuotoisesta kokonaishahmosta nouseva pääjulkisivu osoitettu tornilla, korkea keskusaula, keskustan dominantti Lahdentien varrella
26	Kansakoulu ^B	1951	koulu, jälleenrakennuskauden kolmikerroksinen harjakattoinen rapattu kivikoulu, jossa kokonaisuus massoiteltu kahteen erikorkuiseen osaan, laajennukset sovitettu kokonaisuuteen kohtuullisesti, taajamakohdan tunnusrakennus
27	Kansakoulu II ja Rauhala	1961-63	opettajien asuntolat, yksikerroksisia rivitaloja, harjakatot, julkisivuissa tiiltä ja rappausta, kulmassa korkeampi huoneisto, joka ollut kirjastona, selkeäpiirteinen ja rakennusaikaansa edustava rakennusryhmä, osa koulukorttelin onnistunutta ryhmittelyä, rajaavat Kartanonraitin pitkää näkymälinjaa ja Koulutietä, korttelipiha
2	Päivärinne ^A	1938	asuinrakennus, suunnittelija rkm Väinö Siikonen, rapattu hirsirakennus, rakennusaikaansa edustava, kevyesti klassistinen, vehreä piha rakennuksineen rikastuttaa Lahdentien ympäristöä, liittyy Sälinkäntien pientaloalueeseen
1	Rinne ^A	1920-luku	asuinrakennus, hirsitalo, lautavuoraus vyöhykkeinen, rakennusaikaansa edustava, vehreä pihapiiri, liittyy Sälinkäntien pientaloalueeseen
20	Rajala ^A	1932	asuinrakennus, alun perin Linjaliike Rajala Oy:n omistajaperheen asuntona ja konttorina, suunnitellut rkm Heikki Siikonen, tiilirakennus puhtaaksi muuratuin julkisivuin ja rustikoiduin nurkin, rikastuttaa ympäristöään, rajaa katua keskustan ja kirkonmäen välisellä näkymälinjalla

17	Rajala I ^B (puinen talli 3 lk)	1935	työpaja, alun perin Linjaliike Rajala Oy:n linja-autotalli, tiilirakennus puhtaaksi muuratuin julkisivuin, rakennusaikaisessa asussa, ympäristössä saman mittakaavan rakennuksia, Vanhalta Porvoontieltä avautuvan jokinäkymän reunalla, ympäristöään rikastuttava
22	Sorala ^A	1932-1959	näyttely-, kokoontumis-, urheilu- ja liiketiloja, Apposen Kenkätehdas Oy (1932-70) ja OK-Kenkä Oy (1970-81), rakennustekniikan kehittymistä valottavaa kerroksisuutta julkisivuissa, korttelimainen sisäpiha jokirannassa, puurakennus kirkonmäen rinteeltä avautuvassa näkymässä
19	Äyräs ^A	1935	asuinliikerakennus, rakennuttaja kenkätehtailija Yrjö Apponen, suunnitellut rkm Väinö Siikonen, selkeäpiirteinen ja huolellisesti detaljoitu funkistalo, rajaa hyvin katua keskustan ja kirkonmäen välisellä näkymälinjalla, ympäristöään rikastuttava

No	Luokka 2	Vuosiluku	Kuvaus
21	Rajala ^B	~1900-luvun ap (1960-l)	liikerakennus, alun perin myös asuntotiloja, hirsirunko verhoiltu vuorauslevyin, kerroksisuutta, sijaitsee tontilla pääty tielle päin, ympäristössä saman mittakaavan rakennuksia
18	Soläng ^B	1937	asuinliikerakennus, hirsirunkoinen ja lautavuorattu, jäljellä klassistisia tyylipiirteitä, rajaa katua keskustan ja kirkonmäen välisellä näkymälinjalla, lähellä saman mittakaavan rakennuksia, Huvitien pääterakennus
12	Viisikulma ^{A/B}	1962	linja-autoasema, suunnittelija V.O.Koskinen /muutokset 1977 arkk. Jorma Virkki, 1950-luvulla rakennetun valtakunnallisen kantatieverkon infrastruktuuria, ydinkeskustan porttikohdassa, käyttötarkoitusta vastaavan avoimen tilan reunalla, arkkitehtuuri omintakeinen, nykyinen väritys ja ulkoasu rapattuine julkisivuineen ja pitkin katoksin 1970-luvulta

No	Luokka 3	Vuosiluku	Kuvaus
7	Hurmela ^B	1949	vanhan Lahdentien asuinliikerakennuksia, Juseliuksen huonekaluliike, hyvin tyypillinen ja edelleen rakennusaikaansa edustava rapattu tiilirakennus, esillä liikenneympäristössä
9	Nurmela 2 ^B	1940-luvun lp	vanhan Lahdentien kaupparakennuksia, Juselius, rakennusaikaansa edustava lautarunkoinen myymälä, pihapiirissä
8	Hurmela II ^B	1910-luku	yksittäinen jäännös vanhan Lahdentien tilattomien asutuksesta, vaatimaton lautavuorattu puutalo, runko hirttä, poikki-päädyllä laajennettu yksinäistupa, pihapiirissä
10	Kivistö ^B	1952	kartanon torppa (its. 1920-luvulla), nykyinen asuinrakennus rakennusajalleen tyypillinen puolitoistakerroksinen puutalo, lautarunko, pihapiirissä
11	Kuusivaara ^B	1903, 1920-l	asuinrakennus, kartanon työnjohtajan rakennuttama, laajennettu 1920-luvulla, hirsirunko, kerroksisuutta, pihassa puu-tiilirunkoinen talousrakennus, pihapiirissä
6	Meijeri II ^B	1940-luku	asuinliikerakennus meijeritontilla, vaatimatonta liikerakentamista, lautarunko, muutosten tuomaa kerroksisuutta, rajaa meijerin eduspihaa
16	Osmola ^B	1958	tyhjillään oleva osuusliike Väinölän leipomo-autotalli, alun perin korttelin sisäpihalla, nyt uuden Huvitien varrella avoimessa ympäristössä, rakennusaikaansa edustava rapattu tiilirakennus
23	Einola	1800-luku*	tyhjillään oleva asuinrakennus, mahdollisesti osa rakennuksesta on hirttä ja entistä nahkurin asuintaloa 1800-luvulta, laajennettu joelle päin ja uudistettu voimakkaasti 1950-luvun lopulla, sijaitsee kenkätehtaan sisäpihalla jokirannassa

* Joen suuntainen rakennus näkyy 1890-luvulla ja vuosisadan alussa otetuissa valokuvissa. Vuoden 1873 senaatinkartassa sillan pieleen on merkitty rakennuksia.

Luokittelemattomat v. 2002 inventoidut rakennukset

Lankila ^B	1946	keskusraitin asuinliikerakennuksia, ympärillä rakentamisen mittakaava muuttunut, ulkoasussa muutosten tuomaa kerroksisuutta, yleisilme heikentynyt
Välimaa ^B	1946	keskusraitin asuinliikerakennuksia, ympärillä rakentamisen mittakaava muuttunut, ulkoasussa muutosten tuomaa kerroksisuutta, yleisilme heikentynyt
Katinhätä ^B	1955	vanhan Helsingintien asuinliikerakennuksia, keskusraitin ulkopuolella, linja-autoaseman vieressä, ympärillä rakentamisen mittakaava muuttunut

5.3 Linja-autoaseman arvot rakennuksena

Selvityksen tehtävänä oli tarkastella erityisesti linja-autoaseman ympäristöllisiä arvoja ja asemaa liikekeskustan taajamakuvasa. Seuraavana yhteenveto tarkastelun tuloksista:

Ympäristölliset arvot

- Linja-autoaseman näkyvä sijoittuminen kirkonkylän vanhan ohikulkutien varteen on ollut luonteva ratkaisu risteyspaikkakunnalle ja siten sille omaleimainen
- Asemarakennus on Huvitien päätepiste
- Asemarakennus on vastapari meijerirakennukselle ydinkeskustan porttikohdassa

Historialliset arvot

- Mäntsälän linja-autoasema oli valmistuessaan Suomen vilkkaimpia maaseudun liikennepaikkoja; vanhan nelostien liikennerekennuksena asema on osa 1950-luvulla toteutettua mittavaa kansallista tierakentamista
- Asema on pitkäaikainen puolijulkinen rakennus, matkaajien ja nuorison kohtaamispaikka

Rakennushistorialliset arvot

- Asemarakennus on kokonaishahmonsa puolesta tunnistettavasti oman aikansa käyttöarkkitehtuuria: yksilölliset yhtä käyttötarvetta palvelevat ratkaisut ilmenevät mittasuhteissa, kokonaishahmossa sekä julkisivusommittelussa
- Asema-alueen uusimmat rakenteet kuten pyöräkatos on muotokieleltään kytkeyty osaksi asemarakennuksen arkkitehtuuria

Huomioita nykytilasta:

- Aseman ulkoasu muuttui 1970-luvulla: 1960-luvun materiaalikokeiluja heijastavaa ulkoasua on yksinkertaistettu 1950-luvulle ominaisten yhtenäisten

- rappauspintojen tyyliin; toisaalta uudet katokset saivat alkuperäisiä voimakkaamman konstruktion 1970-luvun henkeen
- o Asemarakennuksessa sisätiloissa, etenkin julkisissa tiloissa, on tehty sekä huonejakoa että tilankäyttöä koskevia muutoksia

5.4 Yhteenveto selvitysalueen kulttuuriympäristöpiirteistä

Alla on kootusti tietoja keskustan historiaan ja maisemaan liittyvien tekijöiden ilmenemisestä tämän päivän ympäristössä.

TEEMA	ARVIOITAVAT TEKIJÄT	MERKIT YMPÄRISTÖSSÄ
maisemarakenne	savi- ja hiesumaat; moreenikumparemaet, vesiuomat	jokilaakso, Isomäki, Krakaun mäki (Kirkkomäki selvitysalueen ulkopuolella) Mäntsälän joki (Färjärinoja putkessa)
liikenne	kantateiden risteyspaikka asemapaiikkakunta	vanha tiestö säilynyt taajamarakenteen selkärangana, toimiva linja-autoasema. liikennöintiyritysten toimintaan liittyviä rakennuksia
hallinto	kirkko, kunta	uusi kunnantalo kirkonkylän koulu (kirkko ja vanhat kunnantuvat selvitysalueen ulkopuolella)
elinkeinot	maatalous	<i>merkit hävinneet ydinkeskustasta: ei enää peltomaata eikä maatalousrakennuksia</i>
	kauppa	tiivis liikekatu; kaupan puurakennusperintöä ei ole säilynyt, kerroksisuus syntyy 1900-luvun jälkipuoliskon rakennuksista
	teollisuus	kenkätehdas; meijeri
asutus	kylä	keskiaikainen kylätontti säilynyt kylän ydinkeskustana (Mäntsälän kartanokeskus joen eteläpuolella, selvitysalueen ulkopuolella)
	suurtilat	<i>merkit hävinneet; mäkien pienimittakaavaista puutaloasutuksesta jäljellä rippeet Kartanonraitilla</i>
	suunnitelmaton asuntorakentaminen: tilattomat	omakotiasutus keskittyy vanhoille pelloille ydinkeskustan ympärille vanhimmat ja uusimmat asuinkerrostalot jokirannassa, muuten kerrostalot keskittyvät pieninä ryhminä liikealueen ulkoreunalle
maanomistus	kantatilat, kartano, seurakunta, kunta,	keskustan aluerakenne: kylätontti (keskusta) – kirkko - kartanokeskus, kartanon peltojen omakotialueet, osittain vanhoilla tilarajoilla kulkevat tiet
yhteisö	asetukset, aatteet, kulttuuri	seurojentalo (ent. suojeluskuntatalo), elokuvateatteri, (työväentalo purettu)

6 Lähteet

Arkistot

Kansallisarkisto

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto.
Senaatin kartasto. Mäntsälä 1873. Lehti XI 31 ja 32. Mittakaava 1:21 000
Pitäjäkartasto. Mäntsälä 1840. Lehti 2044 11. Mittakaava 1:20 000.
Uudistushakemisto. Mäntsälän kunta, Mäntsälän kylä.

Mäntsälän kunnan arkisto

Rakennusluvut
Kaavat
Kotiseutukokoelman valokuvat ja kartat

Kirjallisuus

Kotiseutumme Mäntsälä. Keuruu 2007.

Kuninkaan kartasto Suomesta 1776-1805. SKS.

Lähdön ja saapumisen paikat. Euroopan rakennusperintöpäivä 2006. Suomen Kotiseutuliiton julkaisu A:12.

Mäntsälän kaavoituskatsaus 2009.

Mäntsälän historia. Osat I 1991, II 1993 ja III 1997.

Päijät-Hämeen seurantalot. Lahden museolautakunta. 1985

Rakennettu Uusimaa. Uudenmaan rakennettu kulttuuriympäristö. Luonnos 18.6.2007. Uudenmaan maakuntaliitto.

Rakennus- ja huoneistorekisteri. Mäntsälän kunta. Väestötietojärjestelmä.

Suomen maatilat. Osa I. Uudenmaan lääni. 1937.

Suuri maatilakirja. Osa III. Uusimaan lääni. 1965.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museovirasto. Ympäristöministeriö. 1993.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museovirasto 2009.
http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

Viitaniemi, Matti, 1978. Suomen linja-autoliikenteen historia.

Viitaniemi, Matti, 1993. Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi. Oy Matkahuolto Ab 1933-1993. Matkahuolto, Helsinki.

Haastatellut

Liisa Heino, Mäntsälän kunta
Ulla Karjalainen, Mäntsälän kunta
Kalevi Mäkinen, Matkahuolto Oy

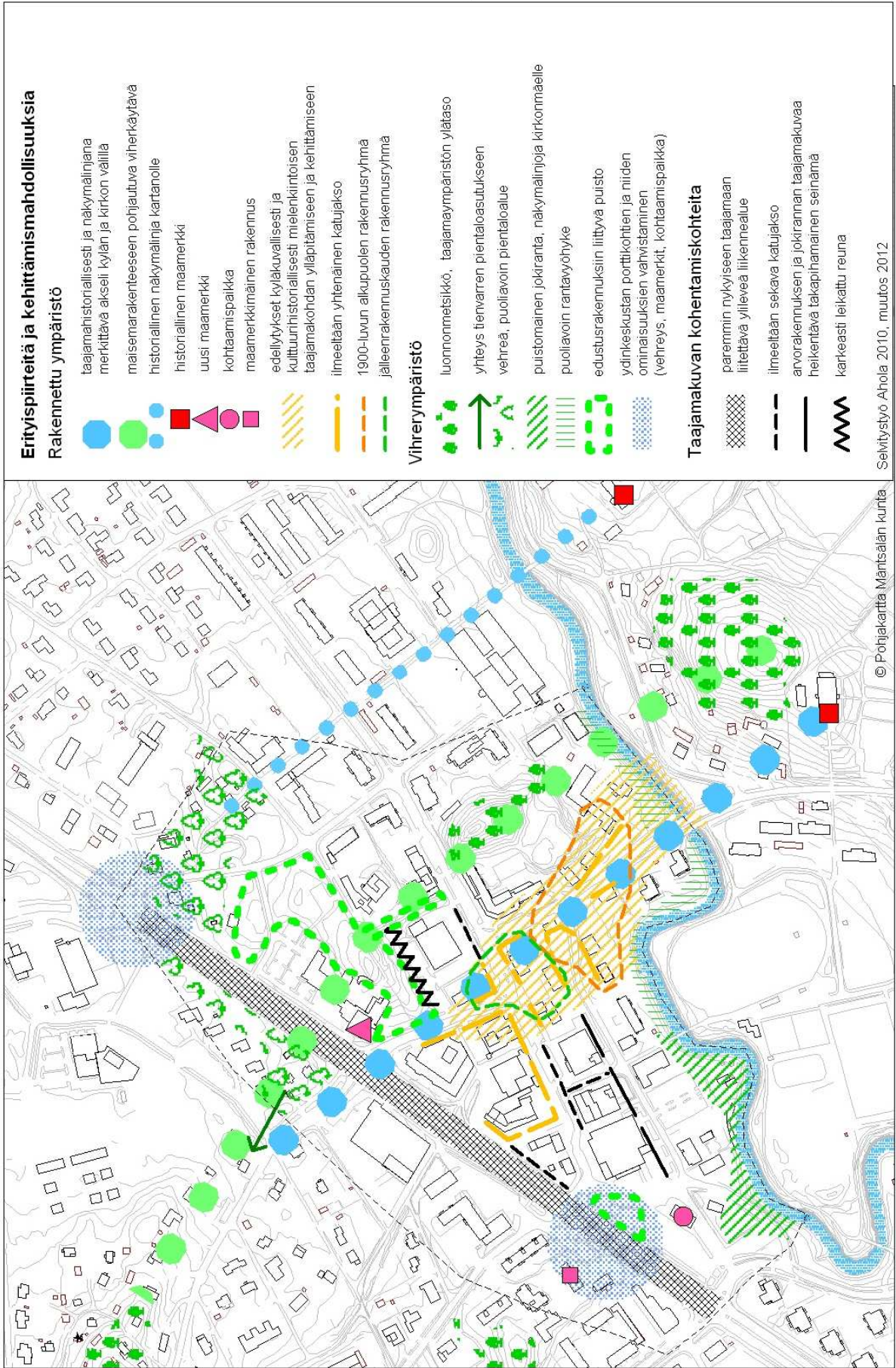
Valokuvat Teija Aholan, jollei toisin mainita.

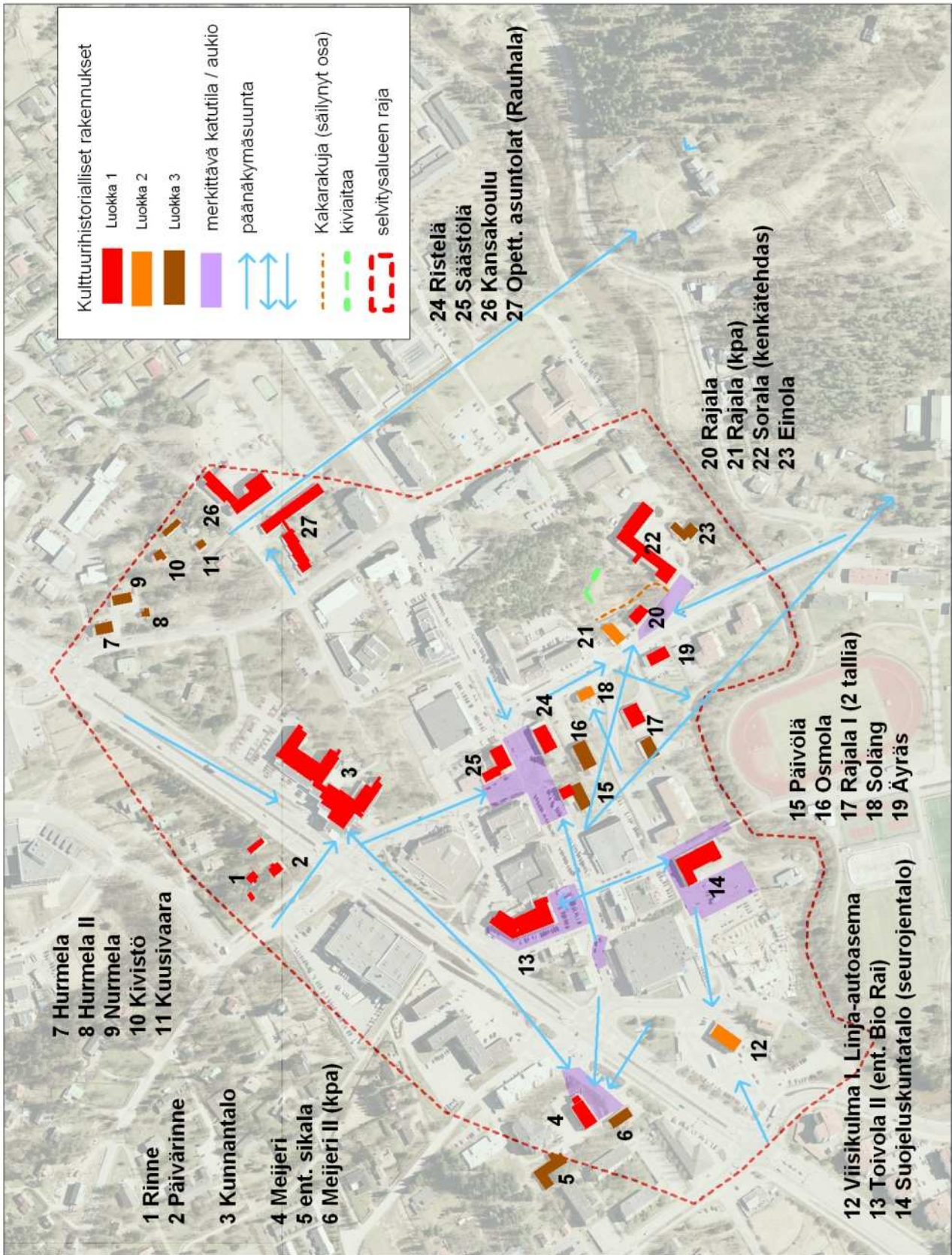
KARTTALIITTEET

- 1: Suositukset: taajamakuva
- 2: Suositukset: rakennukset
- 3: Kaavakarttakuvia



Huvitien näkymä koilliseen. Tien päätteessä Soläng.



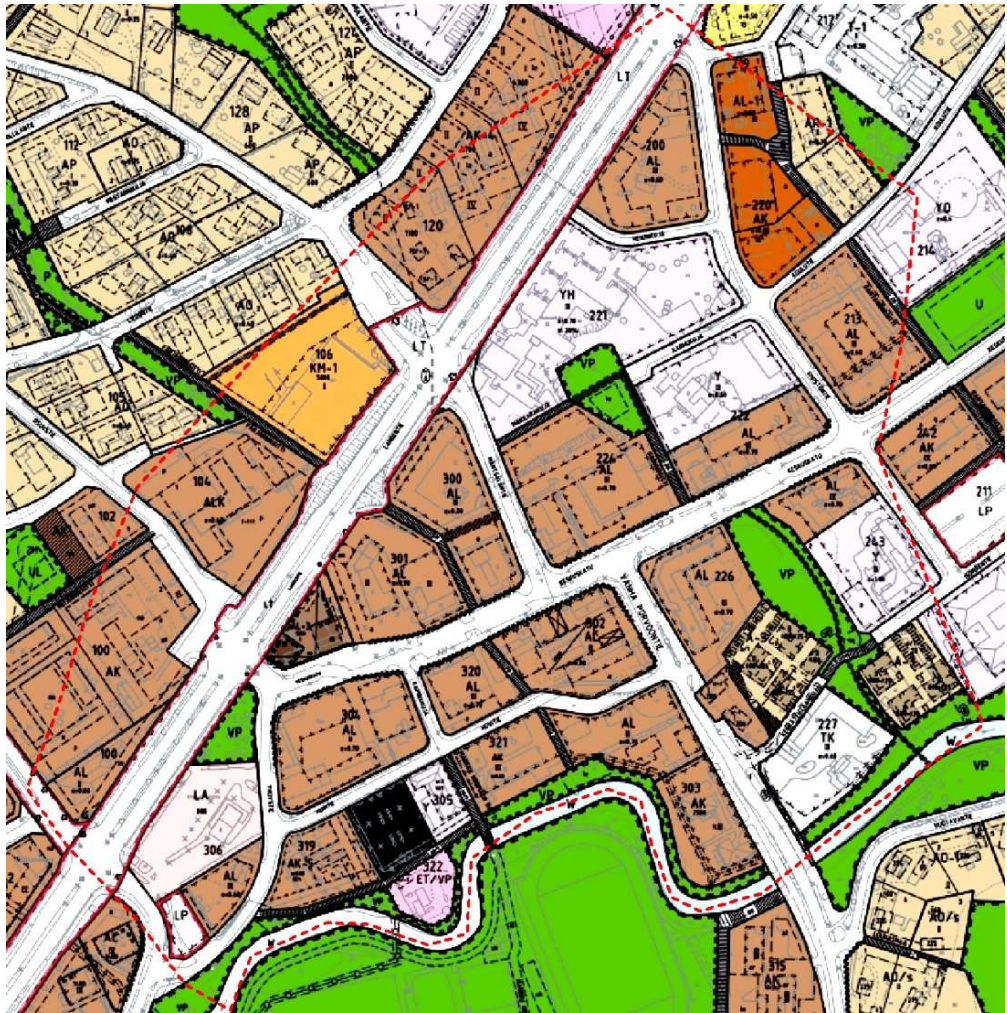




1962



1989



2010



Yleis