

# VILPPULAN KESKUSTA-ALUEEN KULTTUURIHISTORIALLINEN SELVITYS

3.10.2005  
Anneli Vehkaniemi

TAVOITTEET	2
RAJAUS	3
TAUSTATIETOJA VILPPULASTA	4
HISTORIAA	6
LIIKENTEEN VAIKUTUS KESKUSTAN KEHITTYYMISEEN.	7
KUNNALLINEN MAANKÄYTTÖ JA KAAVOITUS	9
KESKUSTAN ERI KEHITYSVAIHEET	12
Radan länsipuoli. Alueen kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	12
Rautatieaseman ympäristö. Alueen kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	16
Radan Itäpuoli. Aueten kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	22
Keskuskatu. Alueen kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	25
Kunnantalon seutu ja Mäntän tien varsi. Alueen kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	29
Kaarikatu. Alueen kehitys, kulttuurihistorialliset arvot, toimenpide-ehdotukset	32
MERKITTÄVIMMÄT ALUEET JA ARVOTUKSET. Rautatieasema. Kunnantalo ja uusi torialue	35
JOHTOPÄÄTÖKSET	36
LÄHTEET	37

## TAVOITTEET

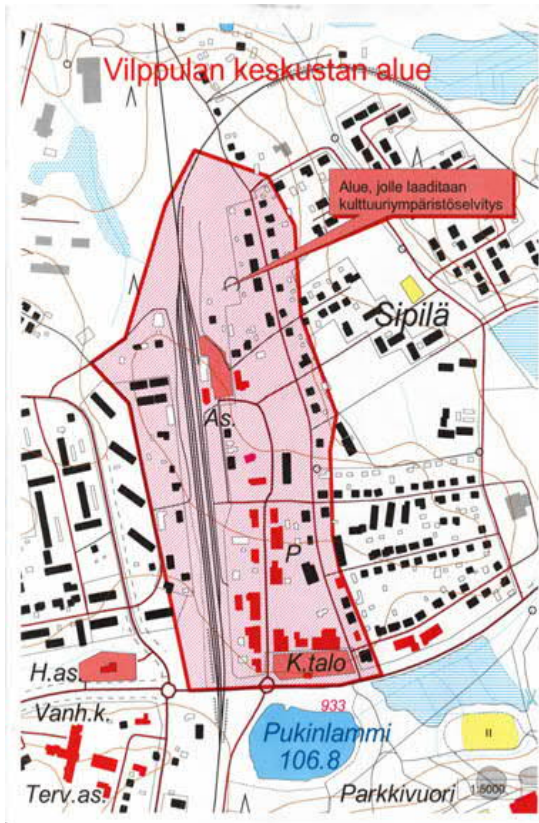
Vilppulan keskusta-alueen kulttuurihistoriallinen selvitys on osa Vilppulan keskusta viihtyisäksi – hanketta. Hanke on rahoitettu osin EU:n Eakr-avustuksella. Selvitystyön tilaajana on Vilppulan kunta. Työtä varten on asetettu ohjausryhmä, johon kuuluvat ylitarkastaja Leena Strandén Pirkanmaan ympäristökeskuksesta, rakennustutkija Hannele Kuitunen Pirkanmaan maakuntamuseosta, kunnanhallituksen edustaja Anne Vuorinen sekä aluearkkitehti Sirkka Sortti ja tekninen johtaja Ari Vahvanen Vilppulan kunnasta.

Ensisijaisesti selvitys on tarkoitettu keskustan kehittämishankkeen taustaselvitykseksi. Samalla se tukee keskustan tulevaa kaavoitusta. Vuonna 2000 voimaan astuneen maankäyttö- ja rakennuslain seurauksena kunnilta edellytetään kulttuurihistoriallisen selvityksen tekoa kaavoitustyönsä pohjaksi. Selvitys on myös suunnattu kuntalaisille. Muuttuneen lainsäädännön myötä kansalaiset voivat yhä enemmän osallistua ja vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Vilppulan kuntalaisien onkin toivottu aktiivisesti osallistuvan tämän selvitystyön kommentointiin ja keskusta-alueensa kehittämisen ideointiin ja omalta osaltaan vaikuttavan kehitystä ohjaavaan kaavoitukseen. Asiaa on tiedotettu lehdistössä. Kuntalaisten kuulemiseksi on järjestetty kunnantalolla yleisötilaisuus ja heillä on ollut mahdollisuus esittää ehdotuksia keskustan parantamiseksi. Yleisellä tasolla selvitys pyrkii lisäämään kotiseututietoisuutta, herättämään kiinnostusta omaa historiaansa kohtaan ja tunnistamaan seudun omia arvoja. Kun tuntee historiaa, ymmärtää paremmin nykyisyyttä ja on helpompi ottaa kantaa tulevaan. Laajemmin selvitys on suunnattu kaikille Vilppulasta kiinnostuneille, nykyisille ja tuleville kuntalaisille, etäpaikkakuntalaisille, opiskelijoille, tutkijoille, matkailijoille. Selvitys toimii osaltaan kunnan esittelymateriaalina.

Tässä selvityksessä on kartoitettu keskusta-alueen kehittymistä ja analysoidaan siihen vaikuttaneita tekijöitä. Selvitys kokoaa yhteen olemassa olevaa aineistoa ja täydentää sitä nykytilanteella. Sitä varten on tutkittu karttoja, kaavoja, kirjallisuutta, valokuvia ja arkistoja. Olemassa olevaa aineistoa on täydennetty arvioinnein paikan päällä, ottamalla valokuvia nykytilanteesta ja tekemällä henkilöhaastatteluja. Myös on hankittu muuta lisäaineistoa. Aluekohtaisten kartoitusten yhteydessä esitetään näitä koskevia toimenpide-ehdotuksia. Lopussa nostetaan esille arvokkaimmat alueet ja luodaan yleiskatsaus tulevaan.

Selvitys koskee sitä aluetta, mikä mielletään sen toiminnalliseksi keskustaksi nykypäivänä. Selvityksen ulkopuolelle jää paljon sellaisia asioita ja alueita, jotka ovat olennainen osa Vilppulan historiaa ja joista Vilppula myös tunnetaan. Näitä ovat muun muassa Vilppulan taistelujen muistomerkkin alue, Vilppulan Puuhiomon ja Vilppulan kosken alue, Kirkon ympäristö ja hautausmaa, jälleenrakennushistoriallinen Asevelikylä, Pukkilan mäki ja se tienoo, mistä kunnan kehitys ja asutus on joskus lähtenyt leviämään, puhumattakaan niistä alueista, joilla on esihistoriallisia viitteitä. Toivotavasti selvitystyötä voitaisiin tulevaisuudessa laajentaa koskemaan myös näitä ja laajempaa aluetta. Tutkittavan alueen rajaaminen yhdelle osa-alueelle ei välttämättä ole helpottanut tutkimusta. Päin vastoin, mitä tarkemmalle alueelle on ollut keskityttävä, sitä tarkempaa työnkin on ollut oltava. Esimerkiksi kotiseutukirjallisuudessa Vilppulan keskustaa käsitellään laajempaan alueena, ja tästä on erikseen pitänyt seuloa, kyselyin, haastatteluin ja muuten tutkimalla, se osuus, mikä mahdollisesti koskee juuri nimenomaista rajattua aluetta. Selvitys onkin työn edetessä muotoutunut pientä ydinaluetta koskevaksi kotiseutuhistorialliseksi tutkimukseksi. Rakennushistoriallista tutkimusta edellyttävä, kohdekohtainen rakennusinventointi tämä ei kuitenkaan ole.

## RAJAUS



**Kuva 1.** Selvitystä koskevan alueen rajaus. Peruskartta vuodelta 2005. Lähde Vilppulan kunta.

Käsiteltävä keskusta-alue rajautuu lännessä rautatien länsipuolella olevaan asuinaluevyöhykkeeseen ja idässä Kaarikadun varren rakentamiseen. Pohjoisessa alue rajautuu rautatieaseman pohjoispuolella olevaan asuinalueeseen ja etelässä kunnantalon edusaukiota eteläpuolelta sivuvaan Mäntäntiehen. Vilppulan keskustan ydinosa on välillä kunnantalo – rautatieasema. Ks. kuva 1.

Vilppulan nykyinen keskusta on verrattain nuori, joten juuri tältä alueelta ei ole ilmennyt olevan paljon vanhoja arkistotietoja, kuten historiallista kartta-aineistoa. Vanhin käsiteltävää aluetta koskeva isojakokartta on vuodelta 1911. Vanhoissa pitäjänkartoissa käsiteltävä alue on peltoa ja metsää.

Rajatulla alueella ei ole esihistoriallisia kohteita. Vilppulassa on tehty vuonna 1999 arkeologinen perusinventointi ja sen mukaan löydöksiä on olemassa keskustan tuntumassa kuten hautausmaan tienoolla, mutta ei tällä rajatulla keskustan alueella. Pirkanmaan seutukaavaliiton julkaisemassa Pirkanmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luettelossa vuodelta 1990 on Vilppulan keskustan tältä osa-alueelta mainittu Vilppulan rautatieasema ja Kuutolan rakennus. Pirkanmaan liiton teettämässä Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotuksessa vuodelta 2005 on Vilppulan rautatieasema merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi, liikennehistoriallisesti merkittäväksi rakennussuojelukohteeksi. Sitä koskee myös yleinen suojelupäätös. Rajatun alueen ulkopuolelle jäävät mm. kulttuuri-, rakennus- tai asutushistoriallisesti arvokkaat Vilppulan kirkko, Ylä-Ajoksen talo, Vilppulan vankila sekä muualta Vilppulasta löytyneet muinaisjäännökset ja muuten arvokkaat maisema-alueet.

Rajattu alue on osa laajempaa keskustana pidettyä aluetta, josta paikkakunnan historiasta kertovassa kirjallisuudessa on käytetty nimitystä Vilppulan Asemanseutu. Vilppulassahan on olemassa myös toinen rautatieasema ja asemanseutu, Kolhossa. Alun perin, 1800-luvun lopussa – 1900-luvun alussa, Vilppulan Asemanseutuna pidettiin Ajoskylän sitä osaa, joka käsitti rautatieasemaa ympäröivän alueen ja radan lävistämät alueet Vilppulankoskelle, satamaan ja Ajostaipaleeseen asti. Tämä asemanseutu taas kuului Vilppulanseutuun, jonka muodostivat Näsijärven Vilpun reitiksi kutsutun vesireitin varrella olevat maa-alueet ja kylät, jotka ulottuivat itäsuunnassa Kuorevedelle asti. Reitin varrella olevat kyläkunnat kuuluivat Vanhan-Ruoveden ja Keuruun suurpitäjiin, joista pääosin Ruoveden puoleiset kylät päättivät itsenäistyä Vilppulan kunnaksi vuonna 1904. Myös Keuruuseen kuulunut Mänttä liittyi Vilppulaan tällöin. Itsenäinen kunta aloitti varsinaisen toimintansa vuonna 1912.

## TAUSTATIETOJA VILPPULASTA

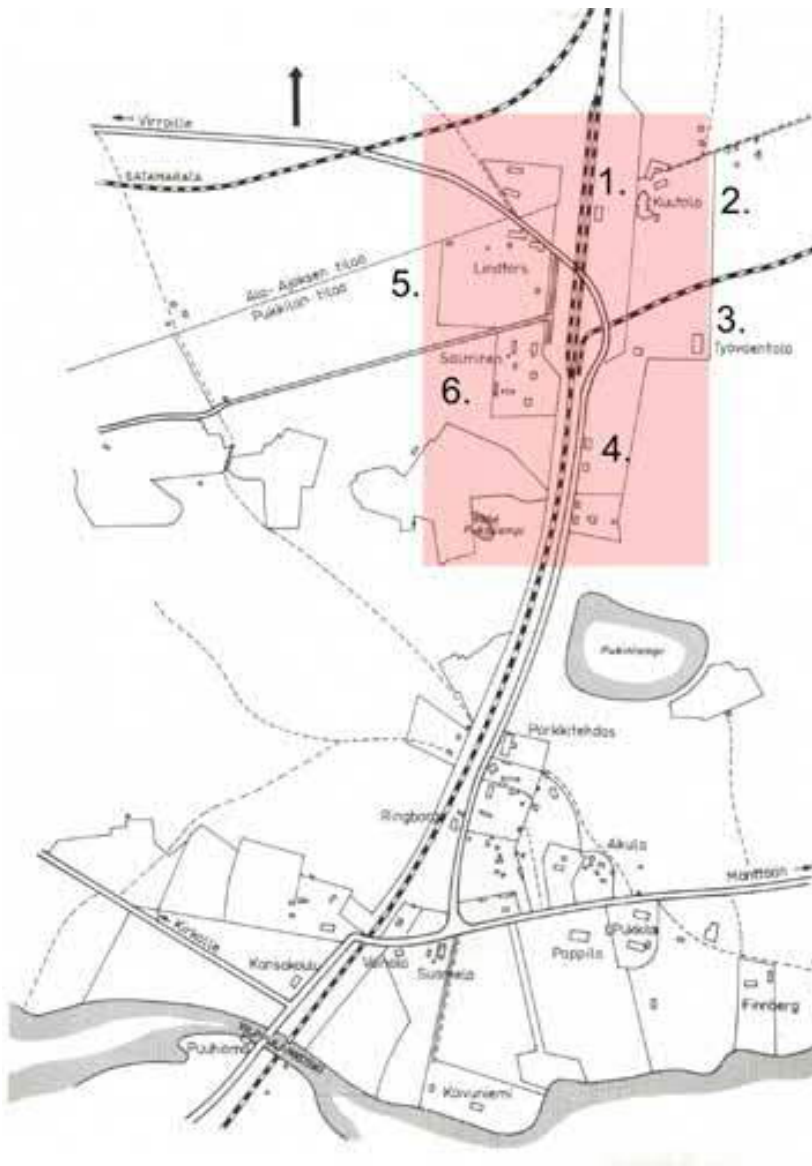
Vilppulan kunta on historiansa aikana kokenut monia alueliitoksia, joiden kautta sen maapinta-ala ja asukasluku ovat kasvaneet ajoittain, mutta se on kokenut myös menetyksiä kuten Mäntän ero. Kun Vilppulan kunta aloitti itsenäisen toimintansa vuonna 1912, olivat sen tulevaisuuden näkymät valoisat. Kunnan kehittämiseksi oli olemassa hyvinkin suurisuuntaisia ja kaupunkimaisia utopioita. Vilppulan ensimmäistä asemakaavaakin kutsuttiin asemanseuduksi ja se kattoi nykyistä keskustaa moninkertaisesti suuremman alueen. Se alue, jolle nykyinen keskusta on kehittynyt, muodosti siitä vain pienen osan. Lupaavalta vaikuttaneen kehityksen keskeytti vuosi 1918 ja välillä hyvinkin utopistiset kehityshaaveet lopetti sodan jälkeen tapahtunut Mäntän ero vuonna 1922. Myöhemmin myös Mäntän tehtaiden saasteongelmat vähensivät Vilppulan seudun vetovoimaa.

Mäntän eron jälkeen Vilppula menetti teollisen selkärankansa ja siitä tuli tavallinen maa- ja metsätalousvaltainen kunta. Vilppulaan kuuluvassa Kolhossa tapahtui 1920- ja 1930-luvuilla hyvää teollista kehitystä, mutta Vilppulan asemanseudulla tapahtunut kehitys oli aika vähäistä ja rakentaminen laantui, kunnes sota-aikana sinne rakennettiin maanpuolustusvoimien sotilasvarikko. Sotien jälkeen seurasi taantumavaihe, kun varikon toiminta lähes loppui ja Vilppulan Puuhiomokin lopetti toimintansa. Rautatie ja -asema loivat kuitenkin edellytykset uusien teollisten työpaikkojen muodostumiselle ja Vilppulan elinkeinorakenne monipuolistui vähitellen. 1940-luvulla sotien jälkeen tapahtunut jälleenrakennuskausi ja siirtoväen asuttaminen toivat paikkakunnalle uusia vaikutteita ja virkistivät paikallista elinkeino- ja kulttuurielämää. Vaikka elinkeinoelämän kannalta 1940-luku merkitsi taantumaa, niin asuinrakentaminen oli vilkasta, sillä aseman kautta tänne tuli ja jäi paljon siirtolaisia ja Vilppulasta käytiin paljon Mäntässä töissä. 1950-luku oli sitten vilkasta kunnallisen kehityksen ja rakentamisen aikaa. Silloin sai nykyinen pääkatu, Keskuskatu, alkurahmonsa ja palvelut keskittyivät tämän varrelle. Uusi elinkeinoelämän taantumavaihe seurasi 1960-luvulla, jolloin Pohjan Kone meni konkurssiin ja teolliset työpaikat olivat lähinnä keskustassa, Keskuskadun varrella, sijainneen Vankan leipomon varassa. 1960-luvun loppu ja 1970-luku olivat taas vilkkaan toiminnan ja kehityksen aikaa. Silloin rakennettiin muun muassa uusi kunnantalo aivan kunnan keskustaan ja sen myötä kunnan hallinnollinen keskus saatiin kunnan ytimeen. Lopulta elinkeinotoimintaa tukeneiden päätöstenkin avulla Vilppula on kehittynyt nykyaikaiseksi, elinkeinoelämältään monipuoliseksi, teollisuusvoittoiseksi ja kulttuurielämältään vireäksi kuntakeskukseksi.

### TAUSTATIETOJA 2000-LUVUN VILPPULASTA

Vilppulasta tuli itsenäinen kunta vuonna 1912. Nykyään, 2000-luvun alussa, siellä on noin 5600 asukasta, mutta kunta on lievän muuttotappion aluetta. Myös väestörakenne on ikääntynyttä, ja väkiluku tulee ennusteiden mukaan vähenemään hiljalleen. Veroprosentti on verrattain korkea. Muuten Vilppula on hyvän ostovoiman omaava, pientalovaltainen maaseutukunta. Elinkeino- rakenteen rungon muodostavat teollisuus (vuonna 2004: 50 %) ja palvelut (39 %) sekä maa- ja metsätalous (8 %). Vilppula on kokenut monia alueliitoksia ja sen maapinta-ala on kasvanut paljonkin. Sitä pidetään myös varsin vesistöisenä ja luonnonkauniina seutuna. Vilppula sijaitsee Pirkanmaan koillisosassa. Sen naapureita ovat Keuruu, Mänttä, Juupajoki, Jämsä, Ruovesi ja Virrat.

## HISTORIAA



Nykyisen keskustan rakennuskantaa vuoden 1911 tienoilla:

1. Rautatieasema
2. Kuutola.
3. Työväentalo. Korvenvalon palstatila.
4. Lehtinen, Touhula. Lohkotu Oksalasta.
5. Lindforsin talo
6. Salmisen talo

Ala-Ajoksen ja Pukkilan tilan maiden raja kulkee asemarakennuksen pohjoisnurkan likeltä. Luoteissuunnasta Virroilta tuleva maantie kulki ensin junaradan yli, sitten Mänttään johtavan kapearaitaisen yli ja jatkui pääradan itäviertä etelään ja kääntyi itää kohti Mänttään tai toiseen suuntaan jälleen radan yli Ruovedelle.

Kuutolan (2) palstatila oli lohkaistu Pukkilan tilasta. Korvenvalon, Lehtisen ja Touhulan palstatilat kuuluivat Pukkilan tilasta lohkaistuun Oksalan palstatilaan (4).

**Kuva 2.** Vilppulan asemanseutu 1900-luvun alussa. Punaisella selvitystä koskeva keskusta-alue. Karttapohjan lähde Mönkkönen I. Tietojen lähde Pirkanmaan-Satakunnan maanmittauslaitoksen arkisto, Tampere.

Syrjäseutuna pidetty, maa- ja metsätalousvaltainen alue oli kokenut mullistuksen 1800-luvulla, kun G. A. Serlachius päätti perustaa puuhiomonsa Mänttään vuonna 1868, heti nälkävuosien jälkeen. Päätös johti hänen ruukilleen elintärkeän rautatien linjaukseen Näsijärven itäpuolta ja sen myötä Vilppulankin teollistumiseen. Rautatien rakentamisen jälkeen 1880-luvun alussa Vilppulan nimeen alettiin yhdistää vireä asemankylä, jonka elinkeinoelämä monipuolistui ja kehittyi nopeasti. Myös Serlachius Oy:n muut investoinnit lähialueilla ja jatkoraideyhteydet ovat muokanneet voimakkaasti Vilppulan luonnetta.

Parempi saavutettavuus lisäsi Vilppulan vetovoimaa. Asemasta tuli merkittävä henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohta. 1800- ja 1900 -vuosisatojen taitteessa junaliikenne ja helpottuneet kulkuyhteydet toivat Vilppulaan tai sen kautta kulkemaan monia matkailijoita, joita houkuttelivat kauniit vesistöiset maisemat ja koskematon luonto. Heidän joukossaan oli monia Suomen kulttuurielämän eturivin vaikuttajia. Paitsi kesänviettäjiä ja muita matkailijoita, radan rakentaminen toi Vilppulaan myös vierasperäistä, pysyvämpää väestöä. Näitä olivat muiden muassa radanrakentajat uusine tapoineen, radan valmistuttua lisääntynyt kauppias- ja virkamieskunta ja varsinkin rautatieläiset.

Serlachius Oy:n ja rautatieliikenteen aiheuttama Vilppulan seudun vakaa kasvu jatkui vuoden 1918 vaikeaan sisäpoliittiseen tilanteeseen asti. Vilppulan rautatieasemasta tuli yksi kansalaissodan keskeisiä hermokeskuksia ja Vilppulasta yksi valtakunnan tärkeimpiä tapahtumapaikkoja. Kansakunnan tietoisuuteen Vilppulan nimi onkin jäänyt paitsi rautatieasemansa, myös vuoden 1918 tapahtumiensa ansiosta.

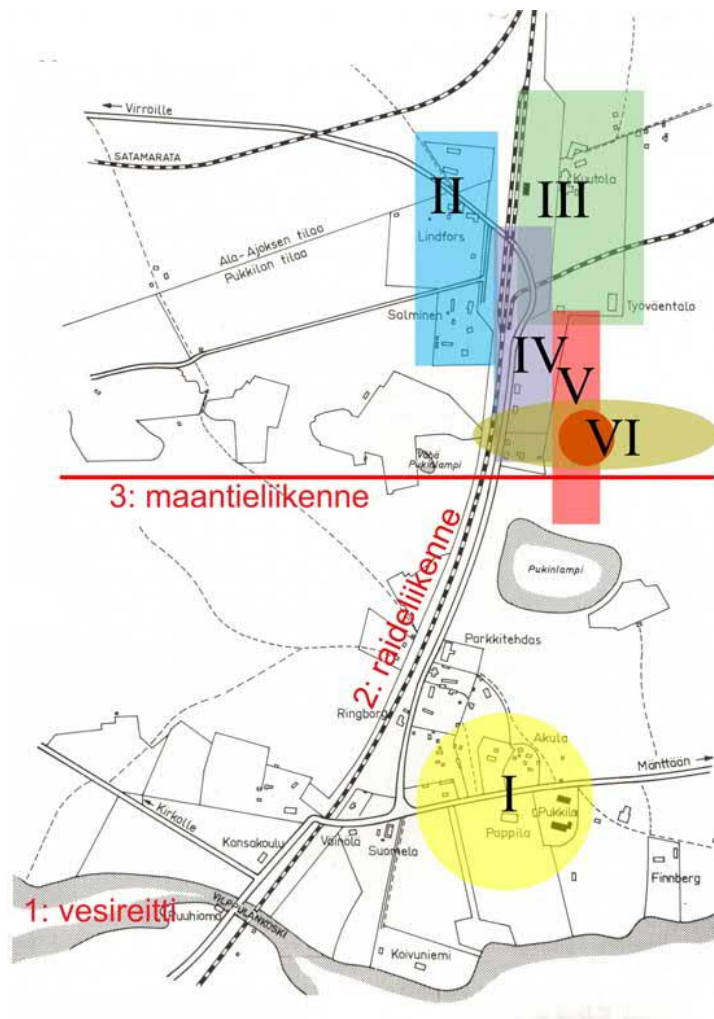
Vilppulaa pidetään murteen kannalta perihämäläisen Ruoveden ja länsisavolaisen Keuruun välisenä siirtymäalueena. Rautatieaseman ympäristössä on kuultu puhuttavan suomen lisäksi ruotsia, joka oli ylimpien virkamiesten kieli, ja venäjää varsinkin 1900-luvun alun sortovuosina ja ensimmäisen maailmansodan aikana, kun Vilppulan Asemanseudulla majoitettiin siltoja suojelevia venäläisiä kasakoita.

Vaikka Vilppula on maaston ominaispiirteiltään hyvinkin kumpuilevaa ja harjuista, sijaitsee nykyinen kunnan keskusta kuitenkin suhteellisen tasaisella maaperällä, paikalla, joka aikoinaan oli metsää ja peltoa ja joka melko asumattomana oli otollinen rautatien linjaukselle. Nykyinen kunnan ydinkeskusta onkin nuorempi kuin monet sen kylänsä.

#### **VILPPULA JA SEN RAUTATIEASEMA MONIEN KULTTUURIHENKILÖIDEN MATKAREITILLÄ**

Vilppulan aseman kautta paikkakunnalle ja lähiseuduille kesänviettoon tulleita monia kuuluisia henkilöitä ovat olleet mm. Järnefeltit, Akseli Gallén-Kallela, Louis Sparre, Jean Sibelius, Juhani Aho, J. H. Erkko ja Eero Erkko. Oskar Merikannon perhe vietti lukuisia kesiä aina säveltäjän kuolemaan asti Vilppulassa, missä suuri osa hänen tuotannostaankin syntyi, ja hänelle on pystytetty oma muistomerkkinsä Vilppulan kunnantalon eteen. Muita kävijöitä olivat Rautavaarat, Pekka Halonen, Hellaakosket, Rudolf Koivu ym. sekä tohtori E. W. Lybeck, jonka parantolassa asiakkaina kävivät monien edellä mainittujen lisäksi ja muiden muassa myös Mathilda Wrede ja F.E. Sillanpää.

## LIIKENTEEN VAIKUTUS KESKUSTAN KEHITTÄMISEEN



**Kuva 3.** Liikenteen vaikutus. Miten pääliikenneväylät ovat muokanneet asutuksen ja toimintojen siirtymistä aikojen kuluessa. Karttapohja 1900-luvun alusta. Lähde: Mönkkönen I.

I. Eräkaudelta 1800-luvulle pääroolissa vesireittien varrella ja levisi rannoilta kohti erämaita. Pukilan talon tienoo oli keskeistä aluetta.

II. 1800-luvun loppupuolella raideliikenteen merkitys korostuu. Asutus ja toiminnot kehittyvät rautatieaseman tienoilla ja painopiste siirtyi pohjoiseen, radan länsipuolelle Virtaintien mutkaan.

III. 1800- ja 1900-lukujen taitteessa rautatieaseman ja asemapihan merkitys vahvistuu, rautatieasemasta tulee henkilö- ja tavaraliikenteen solmukohta ja sen tienoosta sosiaalisen- ja kulttuurielämän keskus. Pääpaino siirtyi radan itäpuolelle.

IV: 1900-luvun alkuvuosikymmenet: radan itävarsi kehittyi. Toiminnot levittäytyivät nauhamaisena rakenteena pohjois-eteläsuunnassa välille rautatieasema – Pukinlampi, radan itäviertä kulkeneen maantien varrelle. Maantie- ja raideliikenne kulkevat rinnakkain ja ovat tasavertaisessa roolissa.

V: 1950-luvulla autoistuminen vähentää raideliikenteen merkitystä. Keskuskatu rakennetaan ja toiminnot kääntyvät sen varrelle. Radan alikulku rakennetaan, liikennejärjestelyt selkiytyvät. Pohjois-etelä-suunta vahvistuu.

VI: 1970-2000-luvuilla maantieliikenne kasvaa. Kunnantalo rakennetaan ja sen seutu tulee keskeisimmäksi, ja tämän ympäriltä toiminnot alkavat levitä Mäntän tien varrelle, länsi-itä-suuntaan.

### Vesiliikenne

Eräkaudelta 1800-luvulle asti vesireitti oli pääkulkuväylä, kunnes liikenne maitse alkoi kehittyä (I). Aluksi asutus kehittyi vesireitin varrella, Vilppun kosken tienoille. Rannoilta asutus levisi kohti sisämaata. Vilppulan keskeisin alue kehittyi pääosin Ajoskylässä sijainneen Pukkilan talon maille, joka oli aikoinaan lohkottu Ajostaipaleen talosta. Vilppulan nimi juontaa siellä vuosina 1580-1605 olleeseen Vilppu Laurinpoikaan. Hänestä sai nimensä Vilppulan talo, ensin Ajostaiwall, joka oli Vilppulan tienoon ensimmäisiä taloja. Keskiajalla täällä oli ollut vain muutamia eräsijoja, kunnes Kustaa Vaasa antoi vuonna 1524 uudisasutuskäskyn. Sijainti vesireittien varrella edesauttoi asutuksen leviämistä ja vakiintumista 1500-luvulta eteenpäin. Alueelle tuli pysyvästi asukkaita Savosta päin, mutta asutushistoriassa on myös satakuntalaisia ja pohjalaisia vaikutteita. Vesireitistö mah-

dollisti muun muassa liikenteen ja orastavan elinkeinotoiminnan kuten myllyjen rakentamisen ja yksityisten sahojen viriämisen. Ratkaiseva merkitys vesireitillä oli, kun G. A. Serlachius löysi tienä tätä kautta seudulle ja päätti perustaa suurempaa teollisuutta Mänttään.

Ensimmäinen maantie Vilppulan kulmakunnalle tuli vasta 1860-luvulla, kun Ruoveden tie rakennettiin valtion hätäaputöinä suurten nälkävuosien jälkeen. Ruoveden tie jatkui Mänttään ja siitä erkani Virtain tie kohti pohjoista. Maantie edesauttoi asutuksen leviämistä verkalleen sisämaahan.

## Rautatieliikenne

Rautatieliikenne oli merkityksellistä 1800-luvun lopulta 1900-luvun puoleen väliin. Seudun kehitys mullistui, kun rautatie ilmestyi alueelle vuonna 1882 ja Vilppula sai oman rautatie-asemansa. Se valmistui vuonna 1883 ja sijoitettiin pohjoisemmaksi, hieman etäämmälle vesistöä, Ala-Ajoksen ja Pukkilan tilan maiden rajalle. Taajama alkoi nyt kehittyä asemaa vastapäätä radan varren länsipuolelle, jossa jo oli olemassa muutamia taloja ja joiden kautta maantie kulki. Maantie- ja raideliikenne noudattivat lineaarisesti toistensa suuntia (II). 1800- ja 1900-lukujen taitteessa kehityksen painopiste siirtyi rautatieaseman ympärille, jonka alueella elämä oli vilkasta (III). 1900-luvun alkuvuosikymmeninä painopiste alkoi siirtyä radan varren itäpuolelle, kohti etelää. Rakennusten pääjulkisivut olivat vielä tuolloin radalle päin (IV).

Raideliikenne menetti merkitystään 1900-luvun puoleen väliin mennessä, kun muut kulku- ja kuljetusvälineet syrjäyttivät junan. Tähän asti rautatieasema oli ollut tärkeä liikenteen ja jatkoyhteyksien solmukohta. Muualta ohjattujen linjausten jälkeen rautatieliikenne Vilppulan ohitse hiipui 1900-luvun loppua kohti. VR:n rinnalle tuli TVH:n tieliikenneverkko.

Nykyään rautatieliikenne on enemmän yhdyskuntarakennetta halkova, kuin sitä kokoava ja kehittävä tekijä. Rautatien rakentaminen on vaikuttanut taajamaa paitsi elvyttävästi, niin myös hajauttavasti, sillä ennen kosken tienoilla sijainnut kylämäinen rakentaminen siirtyi rautatien rakentamisen jälkeen enemmän rautatieliikenteen ja – aseman ympärille. Niinpä esimerkiksi kirkko tuntuukin nyt sijaitsevan ydinkeskustasta etäämpänä.

## Maantieliikenne

Autoistuminen ja maantieliikenne alkoi vaikuttaa yhä enemmän 1900-luvun puolesta välistä alkaen. Toiminnot kääntyivät rautatiestä kohti autoliikennettä. Liikenteellinen ja hallinnollinen akseli sijoitui välille rautatieasema – Pukkila. Keskuskadun pääosa rakennettiin 1950-luvun alussa. Liikennejärjestelyt rationalisoituivat muutenkin 1950-luvulla, kun rakennettiin radan alikulkuyhteys ja tehtiin uusia tielinjauksia myös radan länsipuolella (V).

Hallinnollinen keskus saatiin ydinkeskustaan, kun uusi kunnantalo valmistui vuonna 1968 Keskuskadun ja Mäntän tien kulmille. 1970-luvulla toimintojen painopiste siirtyi tälle tienoolle. Aiemmin kunnan toimipisteet olivat olleet hajasijoitettuna ja eri paikoissa, pääasiallisesti Pukkilan alueella. Radan alikulun myötä Mäntän tien rooli voimistui ja toiminnot alkoivat levitä poikittaisesti kunnantalon ja Kaarikadun välille. Nykyään kunnan julkisivu on asettunut enimmäkseen tälle välille (VI).



## KUNNALLINEN MAANKÄYTTÖ JA KAAVOITUS

Taajaman kehitykseen olivat 1860-luvun lopulta alkaen vaikuttaneet paljolti G.A. Serlachiuksen liiketoimintojen edellyttämät liikenteelliset tarpeet ja näiden myötä muut ilmiöt. Itsenäisen kunnalliselämän saatua alkunsa 1900-luvun puolella, kehitykseen alkoivat vaikuttaa yhä enemmän yhteinen päätöksenteko ja yhteisön edut kokonaisuutena, asutuksen laajeneminen ja muun elinkeinonkehityksen kehittyminen.

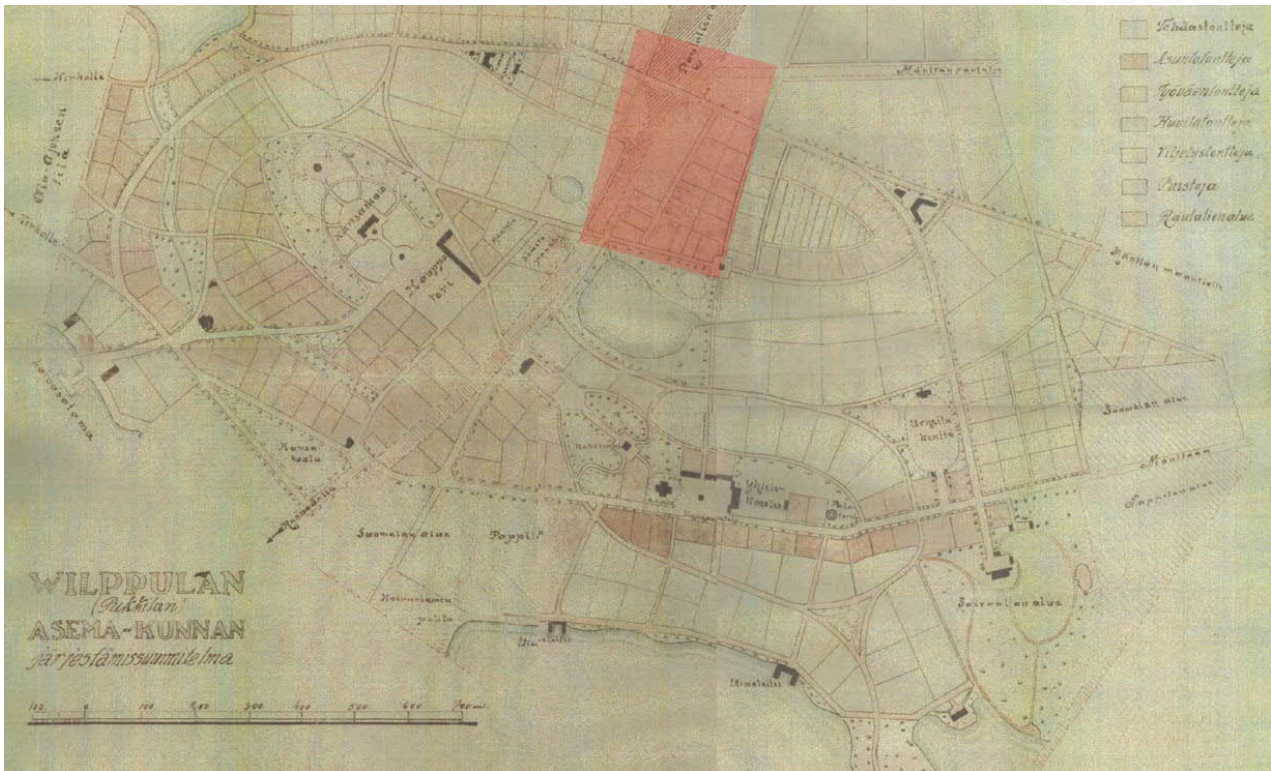
Itsenäisen kunnan ensimmäiset kaavoitusyritykset olivat kovin epärealistisia. Haaveiltiinpa Vilppulasta muodostuvan jopa hyvin kaupunkimainen taajama. Kovin ylimittakaavainen Wilppulan asemakunnan järjestämissuunnitelma vuodelta 1925 jäi kuitenkin kurioositeetiksi. 1920- ja 1930-luvut olivat enemmän taantumisen aikaa, kun Vilppulan oli tultava toimeen ilman Mänttää eikä edellytyksiä laajamittakaavaiseen asutukseen enää tämän jälkeen ollut. Suurimittakaavaisiin kaavoitushaaveisiin oli vaikuttanut ensimmäisen maailmansodan jälkeinen vilkas elämä paikkakunnalla ja se, että kaikille ei tahtonut löytyä sopivia asuntoja. Asemanseutua koski ankara vuokra-asuntopula. Niitä kaipasivat väliaikainen vierastyövoima, kuten rautatieläiset ja sotien aikana muonitusjoukot. Kaikkein suurin pula oli rautatieaseman myötä paikkakunnalle tulleen ylemmän virkamiesportaalan tarpeeksi tasokkaista vuokra-asunnoista, sillä enimmäkseen oli tarjolla vain ahtaita alivuokralaisasuntoja. Ensimmäisen maailmansodan aikainen ankara asuntopula toistui 1940-luvulla. Myöhemmin on kunnan toimesta kiinnitetty aktiivisesti huomiota asuntoasioihin, kaavoitettu asumiseen tarkoitettuja tontteja ja rakennettu vuokra-asuntoja sisältäviä rivi- ja kerrostaloja.

Vilppulan kunnan ensimmäinen varsinainen rakennuskaava vahvistettiin vuonna 1945 ja se loi puitteet sodanjälkeiselle rakennustoiminnalle. Sotien jälkeen asemansseudulla kehitys oli ollut taantuvaa. Elvyttämiseksi kunta harjoitti rakentajaystävällistä, edullista tonttipolitiikkaa, joka edisti Mäntässä työssä käyntiä. Tonttien järjestämisen tarpeeseen vaikutti myös siirtolaisten asuttaminen. Tämä olikin niitä harvoja aikoja, jolloin Vilppula on ollut selkeästi muuttovoittoinen kunta. Asemansseudusta kehittyi asutustaajama. Vuonna 1945 vahvistettu rakennussuunnitelma tuki tätä kehitystä. Taitaa olla melko harvinaista, että sen kokoiselle taajamalle jo tuolloin vahvistettiin virallinen rakennuskaava. Tätä helpotti se asia, että kunta omisti suuren osan kaavaa koskevasta keskeisestä maa-alueesta – kunnan oli onnistunut heti itsenäistymisensä alkuvuosina hankkia omistukseensa Pukkilan tilan ne maa-alueet, joille kunnan keskusta sitten kehittyi. Ennen kuin Pukkilan tilan maat, joita oli kaiken kaikkiaan 279 ha, olivat siirtyneet kunnan omistukseen vuonna 1916, oli siitä erotettu muutamia keskeisiä tontteja, joista suurin oli Oksala, (4,3 ha). Sen alueelle rakennettiin muun muassa työväentalo, apteekki, säästöpankki ja suojeluskuntatalo, joka sijaitsi lännempänä toisella puolen rataa. Vuoden 1945 rakennuskaavassa saivat myös kadut nimensä, eikä niitä ole paljon myöhemminkään paljon muutettu. Tämä kaava on muodostanut rungon, jota on noudatettu, vaikka kortteleiden sisältöä on paljon muutettu lähinnä rakennusoikeutta lisäämällä. Nykyinenkin kaava perustuu paljolti vuonna 1945 vahvistettuun, asemansseudua koskevaan rakennuskaavaan, jota on eri vuosikymmeninä tarkennettu. Kaava-alue on myös paljon laajentunut.

Maalaiskuntien kiinnostus elinkeinopolitiikkaan ja teollistamiseen lisääntyi huomattavasti 1950-luvun lopulta alkaen. Myös Vilppulaan perustettiin teollistamis- ja suunnittelulautakunta. Tampereen seutusuunnittelulaitoksella teetätettiin kuntasuunnitelma vuosina 1959-1960. Siinä painotettiin tieverkon kehittämistä sekä elinkeinopolitiikkaa ja teollistamista. Kunnan asuntorakentamispolitiikka aktivoitui 1960-luvulla vastaamaan muun muassa vuokra-asuntopulaan. Kehitys oli tuolloin muutoin taantuvaa, kunnes 1970-luvulla, kunnanjohtajan aktiivisuuden ansiosta, teollisuuden kiinnostus Vilppulaan kasvoi. Tätä edesauttoi Kehitysaluelainsäädännön laatiminen vuonna 1969, jonka piiriin Vilppulakin otettiin mukaan, osana seutukuntaa Mänttä-Vilppula–Kuorevesi. Kehitysalueeksi pääsy oli erittäin merkittävää koko seudun ja erityisesti Vilppulan kehitykselle.

1970-luvulla.

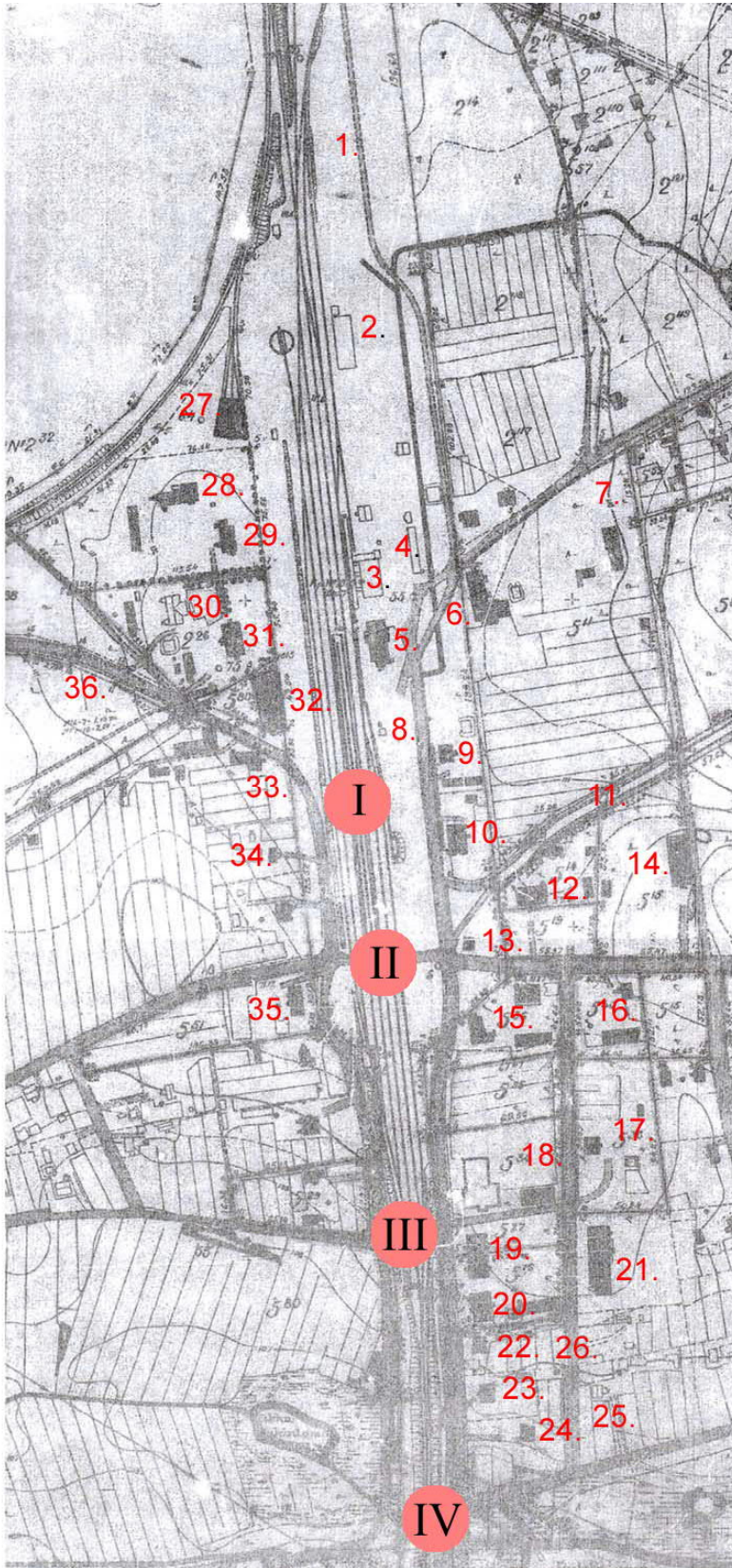
Kaavassa Vilppulan asemanseutu muutettiin Vilppulan keskustan rakennuskaavaksi 1970-luvun lopun tienoilla, tosin kaavoituksessa puhutaan edelleen keskustan kohdallakin Vilppulan kunnan Ajostaipaleen kylästä ja asemanseudusta. <sup>1</sup>



**Kuva 4.** Kunnan kehittämiseksi on ollut olemassa hyvinkin suurisuuntaisia ja kaupunkimaisia utopioita. Karttakuva mahtipontisesta 'Vilppulan asema-kunnan järjestämissuunnitelma' on vuodelta 1925. Kuva siitä on olemassa Vilppulan kunnan teknisen toimiston seinällä. Kartan päälle on merkitty punaisella nykyisen ydinkeskustan paikka. Vertaa seuraavan sivun karttaan merkittyyn, tälle kohtaa suunnilleen toteutuneeseen ja olemassa olleeseen rakennuskantaan vuodelta 1937, joka koski huomattavasti pienempää, suunnilleen yllä olevan punaisen kohdan aluetta.

<sup>1</sup>Kaavaan tehtiin muutamia keskustan kortteleita koskevia muutoksia vuonna 1957. Vuonna 1967 tehtiin muutoksia niihin kortteleihin, jotka sijoituivat Keskuskadun pohjoisosan molemmin puolin rautatieasemalle asti Keskuskadun ja radan väliin. Vuoden 1982 asemakaavassa Keskuskadun ja radan välisen pitkän korttelin rakennusala laajennettiin, rakentaminen ohjattiin selkeämmin Keskuskadun varrelle ja rakennusoikeutta lisättiin huomattavasti (aiempi tehokkuusluku oli 0,40 ja uusi 0,60). Kerrosluku pysyi yksi-kaksikerroksisena. Kunnantalon kortteli merkittiin hallinto- ja viristorakennusten kortteliksi. Seuraavana vuonna samaa kortteliä koskevaa kaavaa on vahvistettiin uudelleen. Vuonna 1985 vahvistettu asemakaavanmuutos koski Mäntäntien ympäristöä. Tien pohjoispuolella olevaa pysäköintialuetta laajennettiin Kaarikadulle asti. Vuonna 1986 rakennuskaavaan muutoksessa näkyy lähellä rautatieasemaa olevan korttelin radan vartinen alue varatun teollisuustonteille. Seuraava kaavamuuotos on vuodelta 1995 ja se koskee etupäässä Keskuskatua ja sen ja Kaarikadun välisiä kortteleita, jotka on merkitty enimmäkseen kaksi-kolmikerroksisten asuin- ja liikerakennusten korttelialueiksi. Vankankatu on suunniteltu tällöin. Myöhemminkin kaavaa on hieman muutettu, viimeksi parhaillaan vuonna 2005 koskien uutta torialuetta.

**Kuva 5:** Kartta Vilppulan aseman lähiympäristölle laadittavan rakennussuunnitelman alueesta Vilppulan kunnassa, Hämeen läänissä. Rajankäytikartta vv.1937-1938. Kartan lähde Maanmittauslaitoksen arkisto, Tampere.



**Kuva 5:** Kartta Vilppulan aseman lähiympäristölle laadittavan rakennussuunnitelman alueesta Vilppulan kunnassa, Hämeen läänissä. Rajankäyntikartta vv.1937-1938. Kartan lähde Maanmittauslaitoksen arkisto, Tampere.

#### Radan itäpuoli

1. Vanha pikkujunarata, joka johti G.A. Serlachiuksen Oy:n rikkivarastolle
2. G.A. Serlachiuksen varasto
3. Makasiini
4. Pitkä varasto, päässä huussit
5. Rautatieasema
6. Kuutola, koillispuolella Kuutolan tie
7. Rautatieläisten asuntoja, Männistö
8. Kioskit. Isompi siirrettiin makasiinin kulmalle, mutta on nyt purettu.
9. Kuusikkotalo (Ratavartijan talo)
10. Posti
11. Kapearaiteinen Mänttään, Paanapolku. Rata purettiin 1930-luvulla
12. Apteekki. Apteekkarin Lewisonin talo.
13. Kapearaiteisen asema
14. Työväentalo. Purettu.
15. Pohjois-Häme
16. Säästöpankin tontin rakennuksia
17. A.W. Lehtisen talo, jossa oli vuokralla Vilppulan Sähkö. Talo on edelleen olemassa ja sen jatkona on Vilppulan Pukimo.
18. Varastoja
19. Ravintola, nykyään Isabella. Toisessa päässä oli kirjakauppa
20. Vankan kauppa
21. Vankan leipomo ja keskusvarasto
22. Kangasniemen talo.
23. Puhelinkeskus
24. Tuomisen talo. Sittemmin Auto-Vuori (vanha rakennus tämän sisällä).
25. Suutari Haapasen mökki.
26. Tuleva Keskuskatu

#### Radan länsipuoli

27. Veturitali
28. Valtion virkailijoiden asuintalo
29. Asemapäällikön asuintalo. Purettu.
30. Lindforsin kauppa.
31. Lindforsin omistama asuintalo
32. 'Jämsäläinen'. Jämsänkosken tehtaiden paperivarasto. Sittemmin Vankan varasto.
33. Salmisen talo. Sotien jälkeen toimi mm. Valkaman kauppa, Keinosen arkkuliike ja valokuvausliike Ajax.
34. Osuuspankki aloitti toimintansa tässä.
35. Järvisen talo, Matkustajakoti. Pohjoispuolella oli Vesan valokuvaamo ja lounaispuolella Niemenmaan talo.
36. Virtain tie.

#### Muuttuneet radan ylityspaikat

- I) 1800-1900-lukujen taitteessa Virtain tie risti radan kanssa lähellä asemaa (ks. kuva 3 sivulla 6)
- II) 1930-luku, Pohjois-Hämeen tasoistust. Todettiin vaaralliseksi ja siirrettiin etelämmäksi, mutta sama tilanne
- III) Vankan (Männyn) tasoistusts.
- IV) Nykyisen alikulun paikka, rak. v. 1954.

Lähde: Tauno Ritaranta, haastattelu 10.3.2005. ja Esa Ranta, kesällä 2005.

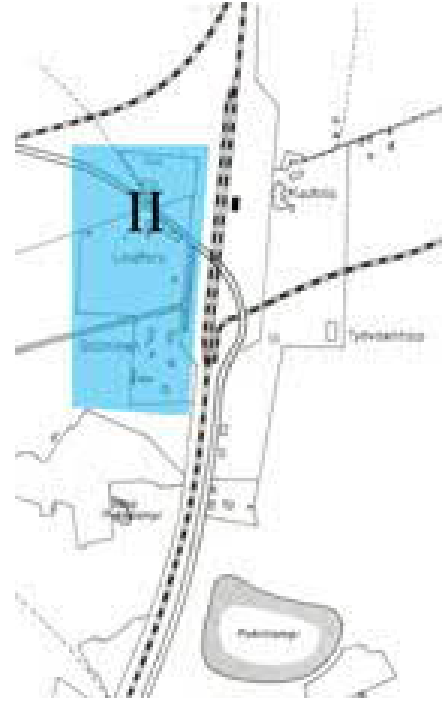
## KESKUSTAN ERI KEHITYSVAIHEET

### Radan länsipuoli

#### Alueen kehitys

Taajaman kehityksen painopiste siirtyi radan länsipuolelle 1800-luvun loppupuolella, kun Vaasan rata valmistui vuonna 1882 ja vihittiin käyttöön vuonna 1883. Rautatieaseman valmistumisen jälkeen vuonna 1883 yhdyskuntarakenteen painopiste siirtyi vesistön luota rautatieasemaa vastapäätä radan länsipuolelle. Siellä oli 1800- ja 1900-lukujen taitteessa olemassa Lindforsin kauppa ja Salmisen talo.

Rakentaminen vilkastui rautatieaseman ja rautatieläisten ilmestymisen myötä. Radan länsipuolelle rakennettiin valtion virkailijoille talo, asemapäällikön talo, lisää kauppoja kuten Valkaman kauppa, matkustajakoti ym. Myös veturitalli sijaitsi radan länsipuolella, missä se on edelleen, kuin myös Jämsänkosken tehtaiden varasto, jonne tavarat tuotiin ensin kymmeniä kilometrejä hevosilla välivarastoon ja edelleen junaan lastattaviksi. Osuuskassakin aloitti ensin toimintansa radan länsipuolella, mikä ilmensi hieman epäselvää tilannetta siitä, kumpi puoli rataa oli tärkeämpi. Välillä postikin käväisi länsipuolella.



**Kuva 6:** 1800-luvun lopulla taajaman kehitys painottui rautatieasemaa vastapäätä radan länsipuolelle.

Virtailta tullessa Lindforsin kaupan tienoo oli ensimmäinen pysähdyspiste ja ostosten tekopaikka. Radan vartta myötäilevä reitti oli hyvin puistokujamainen ja idyllinen. Ympäristö säilyi varsin viehättävänä pitkään, kunnes tiejärjestelyt muuttuivat ja uudet rivi- ja kerrostalot työnsivät vanhan rakennuskannan tieltään 1900-luvun lopulla.



**Kuva 7:** 1980-luvun lopun rivitaloja. Syksy 2004. (Kuvan 10 kohde 1).



**Kuva 8.** Vankan varasto. (Kuvan 10 kohde 2).

**Kuva 9:** Ilmavalokuva lännestä vuodelta 1935. Etuoikealla talorykelmän keskellä on Lindforsin kauppa ja sen ulkovarastoja. Alaviistoon vasemmalla alinna on valtion virkailijoiden asuintalo. Näiden välissä näkyy koivukuja, jota pitkin kuljettiin kauppaan ja jatkettiin eteen päin. Rautatieaseman yläpuolella metsän reunassa näkyy Työväentalo. Ylikulku kulkee Pohjois-Hämeen kohdalla, josta se sitten siirrettiin kauempana radan varrella näkyvän Vankan risteykseksi. Maantieliikenne noudattaa radanvartta sen molemmin puolin. Kuvälähde Veljekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuvakokoelma.

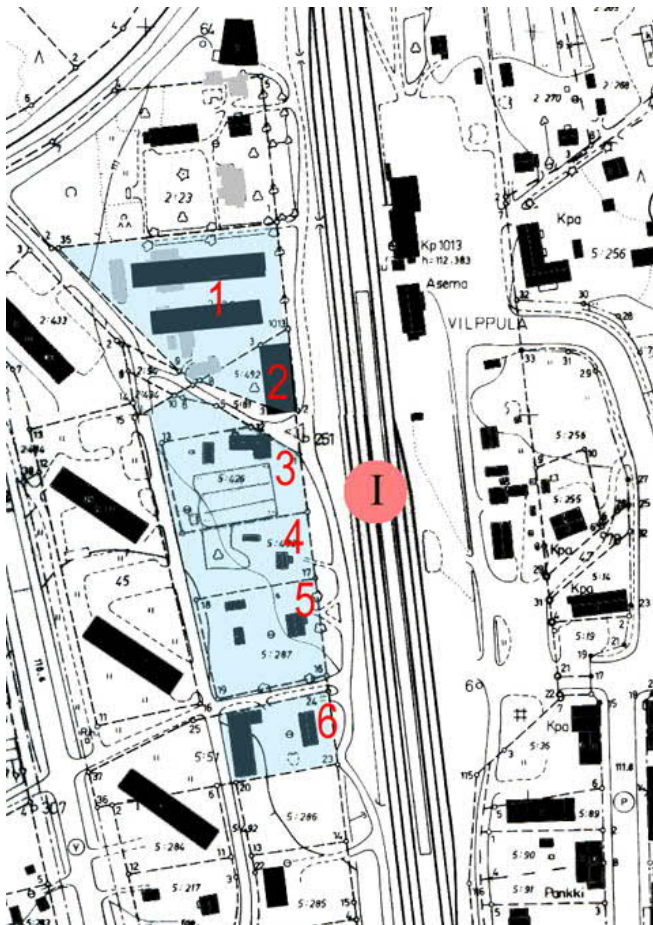


**Kuva 9:** Ilmavalokuva lännestä vuodelta 1935. Etuoikealla talorykelmän keskellä on Lindforsin kauppa ja sen ulkovarastoja. Alaviistoon vasemmalla alinna on valtion virkailijoiden asuintalo. Näiden välissä näkyy koivukuja, jota pitkin kuljettiin kauppaan ja jatkettiin eteen päin. Rautatieaseman yläpuolella metsän reunassa näkyy Työväentalo. Ylikulku kulkee Pohjois-Hämeen kohdalla, josta se sitten siirrettiin kauempana radan varrella näkyvän Vankan risteykseksi. Maantieliikenne noudattaa radanvartta sen molemmin puolin. Kuvälähde Veljekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuvakokoelma.

Radan varrella kulkeva reitti on 2000-luvun alussa vielä olemassa, mutta entinen maantie ei enää johda mihinkään, kun radan ylitys on poistettu ja sitä korvaava alikulkutunneli rakennettiin 1950-luvun alussa. Pohjoisessa radanvarsimaantie päättyy ajokieltoon, sillä veturitallin alue on yksityisomistuksessa. Länsipuolella sijainnut Pikku Pukinlampi kuivatettiin alikulkutunnelia rakennettaessa ja sen paikalla on nyt puistoalue. Vanhan Virtain tien paikalla kulkee polku Käyräkadulta radan varrelle. Vanhoja puutaloja on säilynyt radan varrella, samoin suuri makasiini (Vankan varasto), mutta entinen puukylämäinen rakenne on hajonnut. Lindforsin alueen vanhoja puutaloja on purettu ja niiden tilalle on rakennettu uusia rivitaloja 1980-luvun lopulla. Käyräkadun toiselle puolelle on rakennettu 1970-luvulla elementtirakenteisia kerrostaloja, jotka ovat kunnan vuokra-asuntoja. Näiden piha-alueet ovat huolimattomassa kunnossa. Kerrostalojen, rivitalojen ja vanhan puutalomaisen rakennuskannan mittakaava, materiaalit, ryhmittely ja tyyli ovat ristiriidassa keskenään. Radan varrella sijaitseviin säilyneisiin omakotitaloihin ajetaan yhä edelleen entisen maantien kautta. Tämän varrella on vanhaa taajamarakennetta näkyvissä ja sieltä löytyy vielä idyllisiä ja hienosti hoidettuja, viehättäviä alueita.



## Kulttuurihistorialliset arvot



Kuva 10.

1. Lindforsin kaupan aluetta. Itse kauppa ja Lindforsin omistama asuintalo on purettu. Kuvassa on merkitty harmaalla puretut rakennukset. Pitkät rakennusmassat ovat niiden tilalle 1980-luvun lopulla rakennettuja rivitaloja.
2. Vankan varasto, ennen 'Jämsäläinen'.
3. Salmisen talo, jossa sotien jälkeen ovat toimineet mm. Valkaman kauppa, Keinosen arkku-liike ja valokuvausliike Ajax.
4. Talo, jossa Osuuspankki aloitti toimintansa.
5. Vesan Valokuvaamo on ollut tässä.
6. Järvisen talo. Sen lounaispuolella ollutta Niemmenmaan taloa ei enää ole.

Alue on entisten Lindforsin ja Salmisen talojen maata. Tonttien raja koillisessa ja idässä on suunnilleen sama, mikä se oli 1800-luvulla. Vanha maantie sivusi rautatietä. Radan varren asuintaloihin mennään edelleen tätä kautta. Punainen ympyrä on arviolta ensimmäisen radan ja maanteliikenteen risteysalueen kohdalla.

Alue on muusta taajamasta erillään ja luonteeltaan puolijulkista tai yksityistä tilaa. Periaatteessa sen läpi pääsee ajamaan, mutta sinne ei tule mentyä ilman erityistä asiaa.

Radan länsipuolen arvo on sen miljöössä kokonaisuutena. Siellä on havaittavissa paljon tietyn ajan vilppulalaista rakennuskantaa, jolla on paikallishistoriallista arvoa (kuvan kohteet 2-6). Lisäksi Vankan varastoon liittyy aatehistoriallisia ulottuvuuksia.



Kuva 11. Entinen Salmisen talo, kuvan 7 kohde 3. Kesällä 2005.



Kuva 12. Kuvan 7 kohde 4. Talo, jossa Osuuspankki on aloittanut toimintansa.



Kuva 13. Kuvan 7 kohde 5. Sijainnut Vesan Valokuvaamo. Kuisti ei ole alkuperäinen.





**Kuva 14.** Läntisen radan varren säilynyttä idylliä. Järvisen talo syksyllä 2004.



**Kuva 14.** Läntisen radan varren säilynyttä idylliä. Järvisen talo syksyllä 2004.

### **Toimenpide-ehdotukset**

- Entisen maantien kohdalla kulkeva polku pidetään kunnossa.
- Radan varsi siistitään. Istutuksilla, reunakivillä ja pintamateriaalien valinnalla voidaan saada aikaan huolitellumpaa ilmettä. Pajukot vesakoidaan kaikkialla.
- Aukkaita kannustetaan pitämään ympäristönsä kunnossa. Heille annetaan ohjeita säilyttävästä peruskorjauksesta ja jaetaan tietoa tähän liittyvistä tukitoimenpiteistä.
- Käyräkatu muutetaan viihtyisämmäksi ympäristöä hoitamalla, kohentamalla, maisemoimalla jäte-astioita ym. ja sopivasti istutuksia lisäämällä kuin myös hoitamattomia pensaita poistamalla. Kaavaan merkitään kadun varrelle istutuskaistale, pensas- tai puurivi molemmin puolin.
- Pienimittakaavaisella täydennysrakentamisella kuten auto- ja roskakatoskilat, varastoilal ym. saataisiin eri mittakaavaisia rakennusmassoja sopeutettua toisiinsa paremmin.
- Tienimistöä muutetaan enemmän historiaviitteiseksi: Lindströmin polku, Salmisen raitti tms.



**Kuva 15.** Käyräkatua syksyllä 2004. Kunnan rakennuttamia vuokrataloja.

## Rautatieasema ja sen ympäristö

### Alueen kehitys

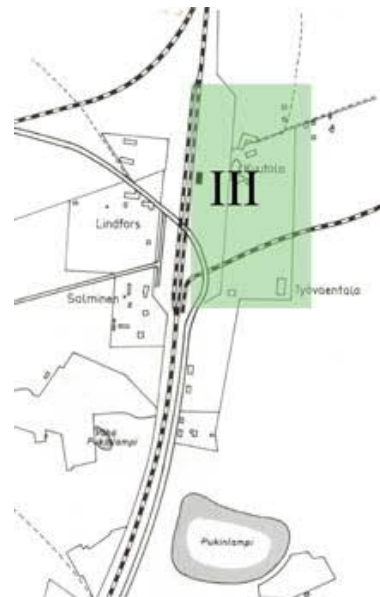
Raideliikenteen vaikutuksesta toimintojen painopiste siirtyi lännestä itään yhä enemmän rautatieaseman ympärille 1800- ja 1900-lukujen taitteessa (III). Rautatieaseman tienoosta tuli tärkeä liikenteen, kulttuuri- ja seuralämän, kaupan ja monien muiden toimintojen kuten tiedonkulun, majoituksen ja muonituksen keskus. Henkilöliikenteen ohella tavaraliikenne oli tärkeää. Lastaus, purku ja tavaraliikenne lisääntyivät, kun vuonna 1897 rakennettiin kapearaiteinen raideyhteys Vilppulasta Mänttään.

Posti ja ensimmäinen pankki sijaitsivat aluksi asema-  
Rautatieasema ja sen ympäristö

### Alueen kehitys

Raideliikenteen vaikutuksesta toimintojen painopiste siirtyi lännestä itään yhä enemmän rautatieaseman ympärille 1800- ja 1900-lukujen taitteessa (III). Rautatieaseman tienoosta tuli tärkeä liikenteen, kulttuuri- ja seuralämän, kaupan ja monien muiden toimintojen kuten tiedonkulun, majoituksen ja muonituksen keskus. Henkilöliikenteen ohella tavaraliikenne oli tärkeää. Lastaus, purku ja tavaraliikenne lisääntyivät, kun vuonna 1897 rakennettiin kapearaiteinen raideyhteys Vilppulasta Mänttään.

Posti ja ensimmäinen pankki sijaitsivat aluksi asemarakennuksessa. Vuonna 1883 perustettu Filppulan Postitoimisto mullisti tiedonkulun alueella. Asemapihalla sijaitsi Serlachius Oy:n suuri makasiini. Rautatieasemarakennuksen ja siihen liittyvien vahti-, varasto- ja muiden ulkorakennusten ohella asemapihalla oli olemassa Kuutola, joka ensin tunnettiin Soilusen sekatarvakauppana. Kapinavuonna Kuutolassa toimi muonituspiste.



**Kuva 16.** 1800- ja 1900 lukujen taitteessa taajaman kehitys siirtyi rautatieaseman ympärille radan itäpuolelle.



**Kuva 17.** Vilppulan rautatieasema 1880-luvulla.  
Lähde Rautatiemuseon arkisto.



**Kuva 18.** Pässä numero 5 miehistöineen. Kapearaiteinen Vilppulasta Mänttään rakennettiin vuonna 1897.  
Kuvälähde Vilppula-seuran arkisto.

Rautatieaseman alue kehittyi nopeasti 1910-1920-luvuilla. Asemasta tuli sosiaalisen elämän keskus. Postille pankkeineen rakennettiin oma talo vuonna 1910 asemarakennuksen lähelle radan itävarrelle, missä se sijaitsi aina vuoteen 1978. Työväentalo Korvenvalo rakennettiin aseman tienoalle vuonna 1912. Myös kapearaiteisella oli oma asemarakennuksensa. Talvella 1914 Serlachius Oy jatkoi aseman itäpuolitse kiskotusta pohjoisen suuntaan valimon alueelle, missä sijaitsi yhtiön rikkivara, ja rakensi asemalle kesän kuluessa entistä suuremmat makasiinirakennukset.

**Kuva 19.** Vilppulan postitoimisto, 1910-luku. Maantie kulki radan viertä. Lähde Vilppula-seuran arkisto.



**Kuva 19.** Vilppulan postitoimisto, 1910-luku. Maantie kulki radan viertä. Lähde Vilppula-seuran arkisto.



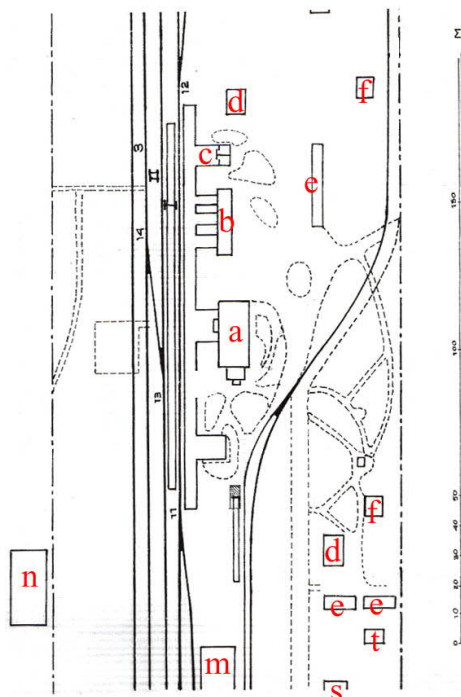
**Kuva 20.** Apteekki sijaitsi kapearaiteisen varrella. Lähde Vilppula-seuran arkisto.



**Kuva 21.** Rautatiekirjakaupan kioski. Viereen tuli toinenkin, mutta molemmat on purettu. Lähde Vilppula-Seuran arkisto.

Rautatieaseman ympäristön sekavalta vaikuttaneet liikennejärjestelyt kehittyivät 1930-luvulla. Mäntän normaaliraiteinen rata valmistui 1930-luvun vaihteessa. Se linjattiin erkaantumaan pääradasta rautatieasemaa pohjoisempaa. Vanha kapearaiteinen poistettiin. Sen pohjaa alettiin kutsua Paana-poluksi, joka edelleenkin on kevyenliikenteen reittinä näkyvissä.

Rautatieliikenteen merkitys väheni, kuin yksityisautoilu yleistyi sotien jälkeen. Matkustajaliikenne junalla väheni autojen ja maantieliikenteen yleistyessä. Tavaraliikenne kulki silti edelleen raiteilla. Lopullisesti asema alkoi hiljetä uusien muualta kulkevien ratojen linjausratkaisujen jälkeen 1970-luvun alussa, jolloin Oriveden-Seinäjoen (Haapamäen) rata menetti merkitystään.



**Kuva 22.** G.A. Serlachius Oy:n laatima asemapihan suunnitelma vuodelta 1919.

- a. rautatieasema
- b. tavaravarasto
- c. lastaus
- d. vahtitupa
- e. ulkovarastoja
- f. kellari
- (g. pesutupa)
- (l. kaivo)
- m. Mäntän tehtaiden varasto
- n. Jämsänkosken tehtaiden varasto
- s. postikonttori
- t. ulkovarasto

Suunnitelma on laadittu enemmän tavara- kuin henkilöliikenteen ehdoilla. Tehtaan rikkivarastolle kulkeva raide on linjattu kulkemaan asemapihan halki. Henkilö- ja tavaraliikenne risteävät toistensa kanssa.

Kartan lähde G. A. Serlachius museon arkisto.

Nykyään, 2000-luvun alussa, Vilppulassa pysähtyy muutama henkilöjuna päivittäin. Radalla seisoo tavaravaunuja ja asemapihalla on peltisiä lastauskontteja. Nämä ja muut väliaikaisluonteiset rakennelmat muuttuvat helposti pysyvämpiluonteisiksi ilmiöiksi. Ratapiha on avara ja sen jotkin reuna-alueet ovat epämääräisiä ja vesakoituneita. Itse rautatieasemarakennus ja sen välitön puistoalue ovat hyvässä kunnossa ja säilyneet verrattain hyvin alkuperäisessä asussaan. Muutakin vanhaa rakennuskantaa on jonkin verran säilynyt. Aseman lähistön entinen vahtitupa on asuinkäytössä ja se on ilmeisesti Thomén arkkitehtiveljesten suunnittelema. Myös kulttuurihistoriallisesti arvokas Kuutola on edelleen olemassa ja siellä toimii Kotiteollisuuden neuvonta-asema (Vilppulan Käsi-työkeskus). Kuutolan alkuperäiset osat on rakennettu 1890-luvulla ja sen laajennuksen on suunnitellut arkkitehti Wivi Lönn 1900-luvun alussa. Asemapihan koillispuolella on vanhoja rautatieläisten asuintaloja ja 1940-1950-luvuilla rakennettuja puurakenteisia omakotitaloja. Aseman tienoon vilkkaan henkisen tradition merkkejä ei enää ole. Aseman ympäristössä sijainnut työväentalo, Korvenvalo, purettiin 1990-luvun alussa.



**Kuva 23.** Aseman pihapiiriä syksyllä 2004. Aseman tienoo on hiljainen eikä se enää ole elämän ja liikenteen keskipiste.

Radan toisella puolella sijaitseva veturitalli ja siihen liittyvät asunnot ovat osa rautatieliikenteen historiaa. Veturitalli on yksityiskäytössä ja sinne on ajokielto. Sen piha-alue näyttää romuvarastolta. Länsipuolella on säilynyt viehättävää vanhaa rakennuskantaa ja muistoja ennen vilkkaista kulkureiteistä. Yhteys radan varsien molemmin puolin on katkennut.



**Kuva 24.** Veturitalli on päässyt huonoon kuntoon. Kuvattu syksyllä 2005. (Kuvan 27 kohde 5).

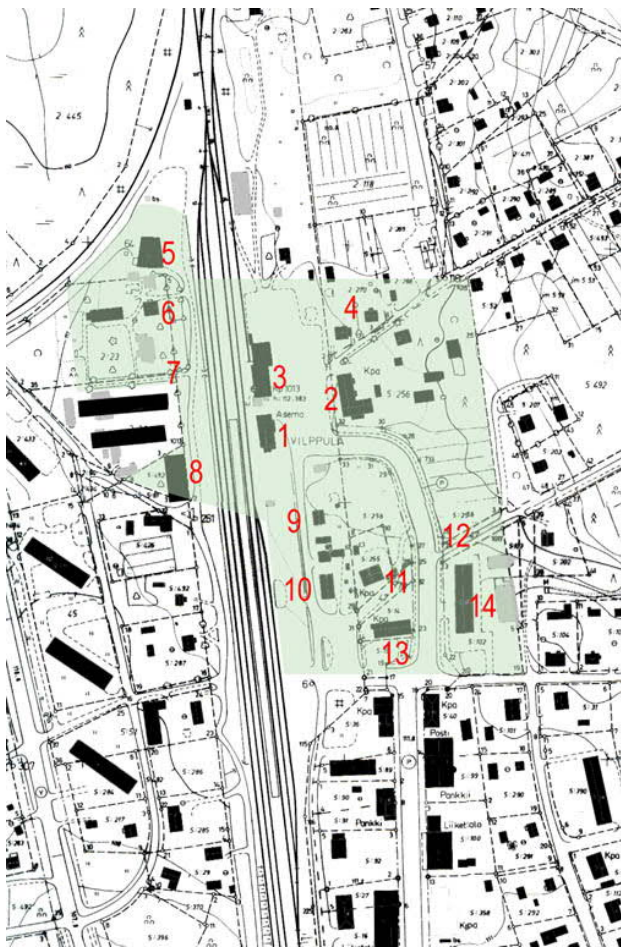


**Kuva 25.** Entistä valtion virkailijoiden asuntokantaa (6). Syksy 2005.



**Kuva 26.** Koivukuja (7), jota pitkin mentiin Lindforsin kauppaan ja kylille.

## Kulttuurihistorialliset arvot



Kuva 27.

- 1 Rautatieasema. Valtakunnallisesti arvokas suojelukohde.
2. Kuutola. Kulttuurihistoriallista ja paikallishistoriallista arvoa omaava kohde.
3. Varasto. Sen päähän siirretty kioski on purettu.
4. Rautatieläisten asuintaloja, sotien jälkeisiä puolitoistakerroksisia puutaloja
5. Veturitalli
6. Valtion virkailijoiden asuinrakennuksia. Asemapäällikön asuintalo ym. purettu harmaalla.
7. Vanha puukuja, jota pitkin aikoinaan tultiin asioimaan Lindforsin kauppaan ja jatkettiin asemalle ja kylälle. ( Purettu Lindforsin kauppa, asuintalo ja asemapäällikön asuintalo ym. ovat kartassa harmaalla, tilalla pitkät rivitalomassat 1980-luvun lopulta).
8. Vankan varastomakasiini, entinen 'Jämpsäläinen', joka oli Jämsänkosken tehtaiden varasto.
9. Ratavartijan talo.
10. Postina toiminut talo.
11. Talikan uusi kauppa. Nykyään Vapaakirkko.
12. Paanapolku, entisen kapearaiteisen pohja, nykyinen kevyen liikenteen väylä.
13. Talikan kaupan rakennus, matkustajakoti.
14. Työväentalon tontti. Harmaalla on merkitty purettu työväentalo. Pitkä massa on työväentalon tontille 1970-luvun alussa rakennettu punatiilinen kerrostalo, As. Oy Ritvalanhovi.

Rautatieaseman ja sen alueen suhde muuhun taajamakuvaan on yksinäinen. Asema ei enää ole sosiaalisen elämän keskus. Seuraelämään, kulttuuriin ja urheiluun liittyneet toiminnot ovat siirtyneet muualle.

Rautatieasema (kuvan 27 kohde 1) ja sen välitön puistoalue on valtakunnallisesti arvokas, rakennustaiteellisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja sisältävä suojelukohde. Asemapihan toisella laidalla sijaitseva Kuutolan rakennus (2) omaa sekä kulttuurihistoriallisia, rakennustaiteellisia että paikallishistoriallisia arvoja kuin myös arkkitehtonisia arvoja. Länsipuolella veturitalli (5) ja entiset rautatievirkailijoiden asuintalot (6) ovat osa VR:n historiaa ja muistuttavat rautatieliikenteen merkityksestä paikkakunnalla. Niillä on kulttuurihistoriallista, paikallishistoriallista ja raideliikenteen historiaan liittyvää arvoa.. Radan itävarren osittain säilynyt vanha rakennuskanta (9, 10) muistuttaa alueen vilkkaasta toiminnasta 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Niillä on kulttuurihistoriallista ja paikallishistoriallista arvoa. Ratavartijan talolla on lisäksi rakennushistoriallista arvoa. Pikkupaanan pohja (12) muistuttaa kapearaiteisesta ja sillä on liikennehistoriallista arvoa ja nykyään kevyen liikenteen väylänä virkistysarvoa. Purettu työväentalo (14) edustaa kadonneita arvoja. Sillä olisi ollut työväenliikkeen historiaan liittyvää aatehistoriallista ja kulttuurihistoriallista sekä paikallishistoriallista arvoa.



**Kuva 28.** Rautatieasema kesällä 2005. Kuvan 15 kohde 1.



**Kuva 28.** Rautatieasema kesällä 2005. Kuvan 15 kohde 1.

Vilppulan asemarakennus (15) rakennettiin vuosina 1881-1883. Suunnittelijana pidetään Knut Nylanderia. Rakennus on säilynyt ulkoasultaan lähes entisenlaisena. Muutamia peilejä on poistettu ja ovia uusittu. Asemarakennuksen ovi- ja ikkunatyöt urakoi puuseppä Aatu Ahonen. Asemarakennuksen puupintojen käsittely oli verrattain yksinkertaista. Vuoraustapa, pilasterien käyttö ja peilikoristeet viittaavat uusrenessanssityyliin. Asemaa laajennettiin vuonna 1903 Bruno Granholmin laatimien piirustusten perusteella. Myöhemmin rakennettiin kivinen, kiskoilla varustettu laiturit. Nykyään tavaravaunut erottanut välilaituri on poistettu ja ratanäkymä on ankeampi. VR:n hoitamat rautatieasema ja sen puisto ovat hyvässä kunnossa. Asemarakennus on suojeltu, kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde.



**Kuva 29.**

Kuutola (2), entinen Soilusten kaupparakennus, rakennettiin aiemman tulipalossa tuhoutuneen sekatarvakaupan tilalle. Kuutolan alkusoluna oli pieni kauppapuoti, joka oli rakennettu 1890-luvun lopulla. Vuosina 1902 ja 1903 rakennusta kunnostettiin ja laajennettiin tuntuvasti arkkitehti Wivi Lönnin piirustusten mukaan, ja sen tiloihin muutti Erika Mattilan perustama ja vuoteen 1924 asti johtama Käsityö-, kasvitarha- ja kotiitalkouskoulu. Kuutolaan perustettiin vuonna 1973 Vilppulan kotiteollisuuden neuvonta-asema. Rakennuksen omistaa nykyään Vilppulan kunta ja siihen on 2000-luvulla kohdistunut jopa purkupaineita. Ikkunat ovat alun perin olleet kuusiruutuiset. Kuutola on kulttuurihistoriallisesti arvokas kohde. Kuvallähde Vilppula-Seuran arkisto.



**Kuva 30.**

Työväentalo Korvenvalo (14) valmistui vuonna 1912. Talo on Semmi Rajakankaan suunnittelema. Alkuperäinen osa oli enemmän kansallisromanttistyylinen ja hirsipintainen. Taloa on laajennettu vuonna 1935, jolloin se muuttui pelkistetyimmäksi ja rakennettiin klassistispylväinen avokuisti. 1950-luvulla kuitin sirot kaitteet muuttuivat yksinkertaisemmiksi- ja sivuseinän sisäänkäynti poistettiin. Vuonna 1951 sinne perustettiin elokuvateatteri Kaleva, joka toimi vuosiin 1965-66 asti. Korvenvalo huutokaupattiin Vilppulan kunnan toimesta syyskuussa 1997 ja on purettu. Kuvallähde Vilppula-Seuran arkisto, kuva 1940-1950 -lukujen tienoilta.



**Kuva 31.** Kuutola syksyllä 2004.



**Kuva 32.** Rautatieasemalle vievä hiekkatie. Kauim-pana näkyy ratavartijan talo (kuvan 28 kohde 9). Etualalla postin talo (10).



**Kuva 33.** Ratavartijantalo (kKohde 9).

### Toimenpide-ehdotukset

- Asemapihan reuna-alueet huolitellaan, hiekan ja nurmen rajakohta pidetään kunnossa, risukot vesakoidaan. Asemapiha salaojitetaan kunnolla.
- Radanvarsien siisteyteen kiinnitetään huomiota sen molemmin puolin, kasvillisuutta raivataan ja täydennysistutetaan sopivasti
- Radanvarsitie pidetään kunnossa, siitä voisi muodostaa pihakatutyypin puistomaisen kujan. Istutuksilla, reunakivillä ja pintamateriaalien valinnalla saadaan aikaan huolitellumpaa ilmettä.
- Kaavoituksessa tarkistetaan, etteivät entisen postin ja ratavartijan talojen tontin ja korttelit ole merkitty teollisuuskäyttöön kuten ne on aiemmin merkitty. Harkitaan näiden suojelemista, tätä varten ehdotetaan ne tarkemmin inventoitaviksi.
- Kuutolan rakennus ehdotetaan suojeltavan kaavassa.
- Radanvarren pajukot ja risukot on vesakoitava kunnan toimesta säännöllisesti
- Veturitallin aluetta kannustetaan kohennettavan. Tutkitaan veturitallin muita käyttömahdollisuuksia.
- Länsipuolen vanha puukuja pidetään kunnossa.
- Itäpuolella Paanapolku pidetään kunnossa. Sen valistukseen kiinnitetään huomiota.
- Aukkaita kannustetaan pitämään ympäristönsä kunnossa ja heille annetaan ohjeita säilyttävästä peruskorjauksesta ja tietoa siitä, mistä tähän voi saada tukea.
- Vanhaa rakennuskantaa ei saisi enempää purkaa.



**Kuva 34.** Tämä koju on hävinnyt kesällä 2005.



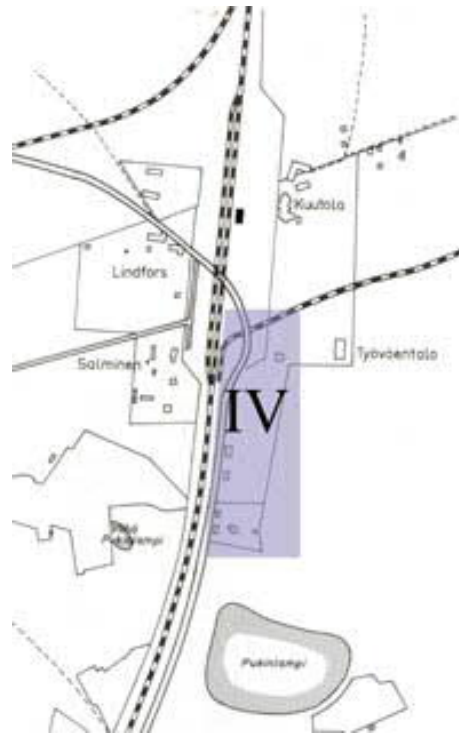
**Kuva 35.** Paanapolku. Syksyllä 2005.

## Radan itäpuoli

### Alueen kehitys

Radan varren itäpuoli alkoi painottua vuosisadan alusta alkaen aina 1930-luvulle. Toiminnot levisivät rautatieasemalta kohti etelää radan itäviertä liki kulkevan maantien varrelle. Varsinkin liikerakentaminen oli voimakasta. Pankkeja tuli lisää, samoin kauppoja ja muuta toimintaa kuten majatalo. Pankeista Säästöpankki ja KOP saivat omat liikerakennuksensa.

Liikenteen ja tiedonkulun ansiosta uudet aatteet olivat levinneet seudulle nopeasti. Vilppulaanikin perustettiin ensimmäinen Osuuskauppa heti vuonna 1906. Se aloitti toimintansa radan varrella hieman etelämpänä Touhulan tontilla. Kun liike jakautui kahteen osaan, niin Vilppulaan muodostuivat Osuusliike Vankka (E-liike) ja Kauppakunta Pohjois-Häme (S-ryhmä). Vilppulan Osuusliike muutettiin Osuusliike Vankaksi ja päämyymälän yhteyteen muodostettiin einemyymälä. Pohjois-Hämeelle rakennettiin oma liiketalonsa 1930-luvun alussa. Näiden lisäksi jotkin yksityiskauppiat rakennuttivat omat talonsa. Liikkeiden pääjulkisivut oli suunnattu radan itäviertä kulkevalle maanteille päin. Liikerakentaminen keskittyi radan varteen ja asuinrakentaminen sitä seuraavalle vyöhykkeelle hieman kauemmas radasta.



**Kuva 36.** Vuosisadan alun jälkeen ja varsinkin 1920-1930-luvuilla kehitys siirtyi radan itävartta alemmas.



**Kuva 37.** Radan itävartta syksyllä 2004. Entinen maantien pohja on hahmotettavissa, mutta liikkuminen on siirtynyt muualle. Radan itävarsi on takapihaa. Entinen julkinen tila on muuttunut puolijulkiseksi.



**Kuva 38.** Ravintola Isabella, entinen Vankka. Rakennus on hyvässä kunnossa. Radan itäpuolella on maanpintaa on nostettu alkuperäisestä. Rakennusten kivijalat eivät ole enää näkyvissä ja ja sisäänkäyntien porrastanteet ovat hävinneet.



**Kuva 41.** Vilppulan Osuuskaupan vuonna 1916 rakennetun uuden päämyymälän mainittiin olevan Suomen kaunein osuusliikerakennus. Osuusliike tuli Vilppulaan aikoinaan ensimmäisten joukossa maassamme, vuonna 1906. Vähän myöhemmin se jakautui kahdeksi eri haaraksi (Kauppakunta Pohjois-Häme ja Osuusliike Vankka), joista on merkkejä jäljellä edelleen. Kuvälähde Vilppula-Seuran arkisto.



**Kuva 42.** Vankan rakennettiin vuonna 1928 oma uusi liikerakennuksensa. Sen pohjoispäässä toimi ruokala ja kahvilarakennus. Toisessa päässä toimi kirjakauppa, yläkerrassa oli henkilökunnan asuntoja. Alakerrassa toimii edelleen ravintola, Isabella, entinen Vilpun Krouvi. Oikealla Osuusliike Vankan päämyymälä. Kuvälähde Vilppula-Seuran arkisto.



**Kuva 39.** Pohjois-Hämeen vanhinta seutua. Kuvälähde Vilppula-Seuran arkisto.

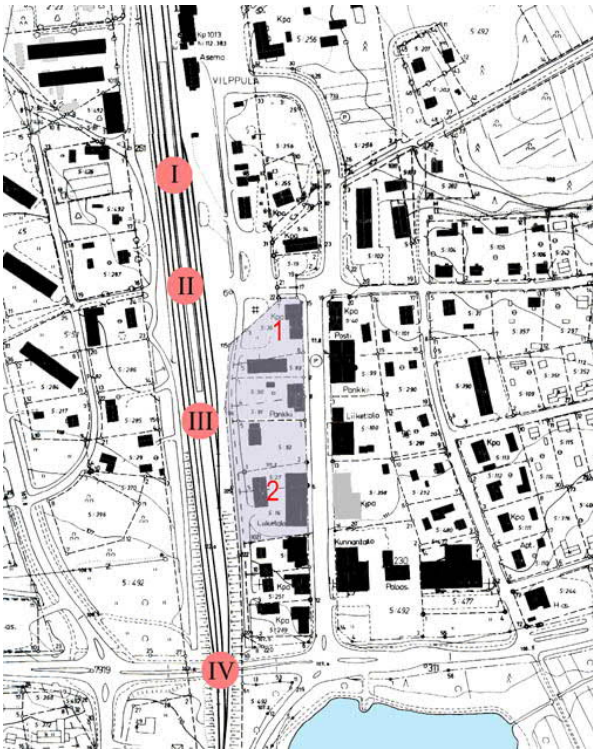


**Kuva 40.** Pohjois-Hämeen uudet tilat vuoden 1932 tienoilla. Kuvälähde Vilppula-Seuran arkisto.



**Kuva 43.** Talikan ensimmäinen kauppa vasemmalla. Siitä oikealle vuonna 1928 rakennettu Vankan liikeraennus ja sen jälkeen Vankan päämyymälä. Päämaantie kulki radan viertä. Vilppulan Osuusliike muutettiin Osuusliike Vankaksi vuonna 1930. Kuvassa näkyy vanha, radan viertä kulkeva maantie. Julkisivut suuntautuvat näitä kohti. Kuvassa näkyvät myös radanvalvontalaitteiden sähköpylväät. Kuvälähde Vilppula-Seuran arkisto.

## Kulttuurihistorialliset arvot



**Kuva 44.**

1. Pohjois-Häme ja sen varastoja..
2. Osuusliike Vankan myymälä (nykyinen Ravintola Isabella). Keskuskadun varrella E-liikkeen seuraava myymälä ( E-Mänty, Centrum), nykyinen Valintatalo.

Muuttuneet radan ylityspaikat:

- I Rautatieaseman kohta, 1800-l. lopulla
- II Pohjois-Hämeen tasoristeys, 1900-l. alussa
- III Vankan tasoristeyskohta, n. 1930-l-1950-l.
- IV Alikulkutunneli, joka rakennettiin v.1954.

Sekä Pohjois-Hämeen (1) että Osuusliike Vankan (2) alueet ovat osa Osuustoimintaliikkeen historiaa ja ne sisältävät huomattavia kulttuuri-, liike- ja aatehistoriallisia arvoja. Ne ovat myös merkittävä osa paikallishistoriaa. Aikoinaan Osuuskunta-aatteen arkkitehtuuri oli varsin merkittävää, uudistusmielistä ja funkisvaikutteisena nykyään melko harvinaista.

## Toimenpide-ehdotukset

- Maanpinta palautetaan alkuperäiselle tasolle. Rakennusten sokkelit otetaan esiin.
- Radan varren maantie siistitään ja muutetaan viihtyisäksi kevyen liikenteen väyläksi. Viihtyisyyttä lisätään istutuksin, esim. puu- tai pensasrivistöin.
- Ympäristön viihtyisyyttä parannetaan. Hiekkakentät maisemoidaan kasvillisuudella.
- Risukot vesakoidaan.
- Entisen Pohjois-Hämeen tasoristeyskohta muutetaan huolitelluksi aukioksi, pelikentäksi, viheralueeksi tai puistoksi.
- Sekä Pohjois-Hämeen että Osuusliike Vankan rakennuskanta ovat osa Osuustoimintaliikkeen historiaa. Niiden alueet ehdotetaan inventoitavan ja tutkittavan perusteellisemmin. Ne ovat osa suurempaan yleismaailmallista aatehistoriallista kokonaisuutta.

## Keskuskatu

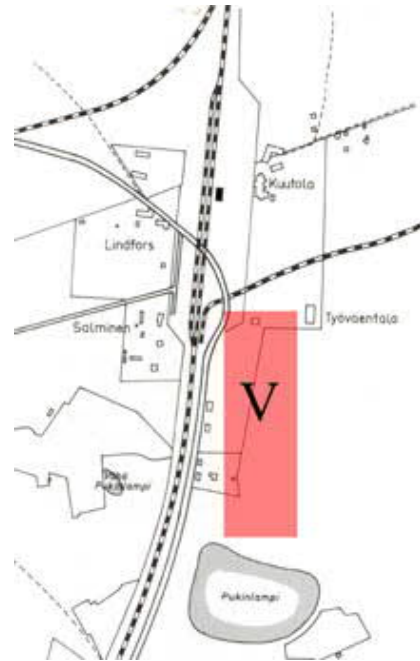
### **Alueen kehitys**

Rakennustoiminta oli vilkasta 1950-luvulla. Kunnallista kehitystä leimasi hallinnollinen yhtenäistyminen. Keskuskatu rakennettiin 1950-luvun alussa. Liikerakentaminen kääntyi nyt Keskuskadun varrelle. Pankit rakennuttivat sille uudet liikerakennuksensa (Vilppulan – myöh. Mäntän – seudun Osuuskassa 1951, Säästöpankki 1953 ja KOP 1956). Kaupunkunta Pohjois-Hämettä laajennettiin 1958, Eelis Talikan liiketalo rakennettiin 1958 ja Vilppulan Sähkö Oy:n toimitalo valmistui 1962. Vuonna 1958 rakennettiin Osuusliike Vankalle uusi tavaratalo vanhan Touhulan tilalle. Vankka liitettiin myöhemmin mänttäläiseen Osuusliike Mäntyyn ja myymälän nimeksi tuli Centrum. Sen tiloissa sijaitsee nykyinen Valintatalo. Kiinteistö Oy Kauppakeskus rakennettiin 1976 ja Säästöpankin uusi toimitalo 1978. Keskuskadun oikealla puolen sijaitsee funkistyylinen Vankan leipomorakennus, joka purettiin vuonna 1992. Osuusliikkeiden ohessa toimineiden pienten sekatavarakauppojen ja joidenkin erikoisliikkeiden määrä kasvoi 1950-luvulla. Vuonna 1961 Keskuskadulle tuli ensimmäinen valintamyymälä, K-Valinta Erkki Järvinen.

## Keskuskatu

### Alueen kehitys

Rakennustoiminta oli vilkasta 1950-luvulla. Kunnallista kehitystä leimasi hallinnollinen yhtenäistyminen. Keskuskatu rakennettiin 1950-luvun alussa. Liikerakentaminen kääntyi nyt Keskuskadun varrelle. Pankit rakennuttivat sille uudet liikerakennuksensa (Vilppulan – myöh. Mäntän – seudun Osuuskassa 1951, Säästöpankki 1953 ja KOP 1956). Kaupunkunta Pohjois-Hämettä laajennettiin 1958, Eelis Talikan liiketalo rakennettiin 1958 ja Vilppulan Sähkö Oy:n toimitalo valmistui 1962. Vuonna 1958 rakennettiin Osuusliike Vankalle uusi tavaratalo vanhan Touhulan tilalle. Vankka liitettiin myöhemmin mänttäläiseen Osuusliike Mänttyyn ja myymälän nimeksi tuli Centrum. Sen tiloissa sijaitsee nykyinen Valintatalo. Kiinteistö Oy Kauppakeskus rakennettiin 1976 ja Säästöpankin uusi toimitalo 1978. Keskuskadun oikealla puolen sijaitsi funkistyylinen Vankan leipomorakennus, joka purettiin vuonna 1992. Osuusliikkeiden ohessa toimineiden pienten sekatarakauppojen ja joidenkin erikoisliikkeiden määrä kasvoi 1950-luvulla. Vuonna 1961 Keskuskadulle tuli ensimmäinen valintamyymälä, K-Valinta Erkki Järvinen.



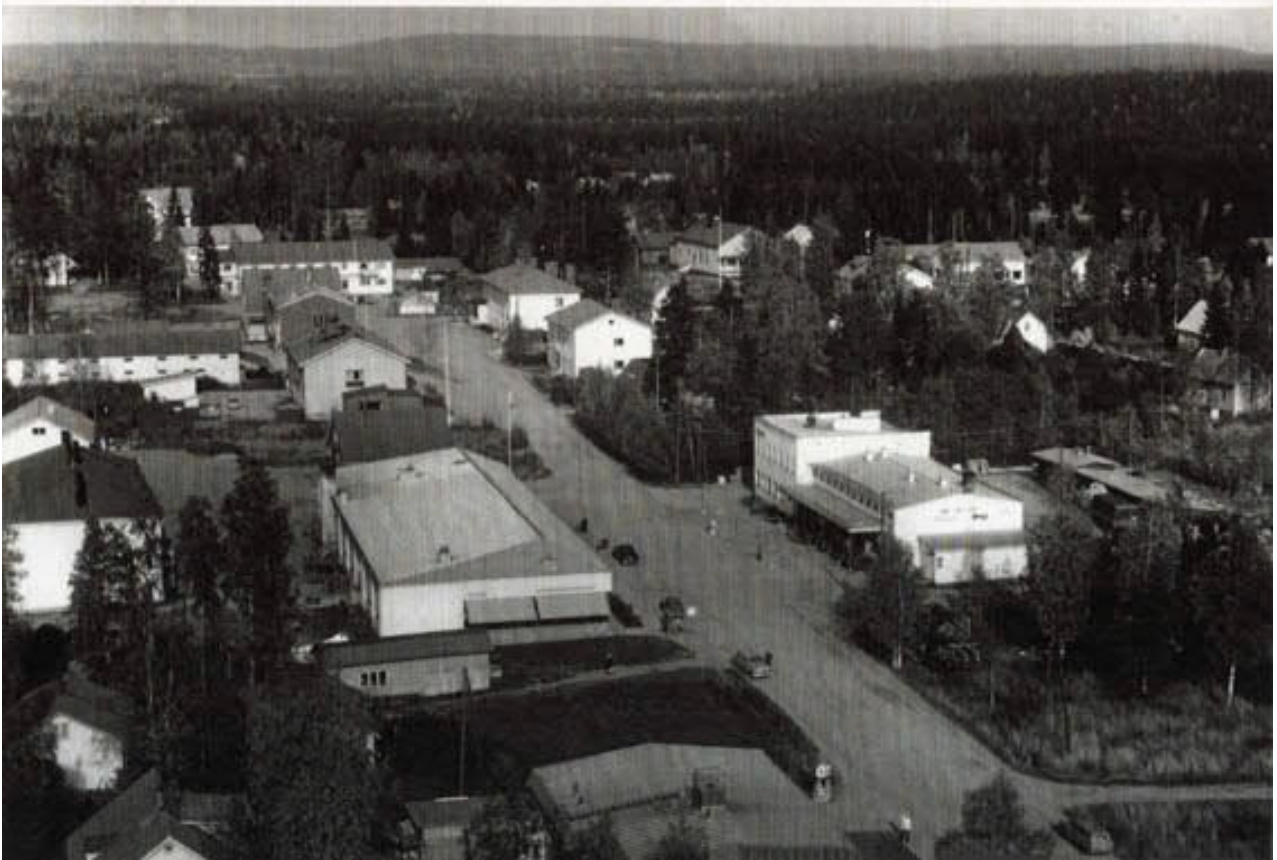
**Kuva 45.** 1950-luvulla alkoi keskittyminen tällöin rakennetun Keskuskadun varrelle

**Kuvat 46.** Keskuskatua syksyllä 2004. Vasemmalla entinen Pohjois-Häme.



Keskuskadun pohjoisosan rakennuskanta edustaa vielä säilynyttä 1950-luvun kaksikerroksista, julkisivuiltaan rapattua, paikalla rakennettua liikerakentamista. Katutila on tällä osin suhteellisen tiivis. Kauttaaltaan Keskuskadulla ajotie on ollut kapeampi ja katutila paljon vehreämpi kuin nykyään.

**Kuva 47.** Ilmavalokuva Keskuskadulta noin 1950-luvulta. Itäpuolella Keskuskatua Osuusliike Vankan leipomo ja keskusvarasto, rakennettu v. 1936. Suunnittelija vilppulalainen rakennusmestari Aarno Ahonen. Harvinainen funkisrakennus purettiin v. 1992. Lähde Veljekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuva-arkisto.



**Kuva 47.** Ilmavalokuva Keskuskadulta noin 1950-luvulta. Itäpuolella Keskuskatua Osuusliike Vankan leipomo ja keskusvarasto, rakennettu v. 1936. Suunnittelija vilppulalainen rakennusmestari Aarno Ahonen. Harvinainen funkisrakennus purettiin v. 1992. Lähde Veljekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuva-arkisto.



**Kuva 48.** Osuusliike Vankan uusi tavaratalo jouluna vuonna 1958. Keskuskadulle avautuivat suuret, valaistut näyteikkunat. Lähde Vilppula-Seuran arkisto.



**Kuva 49.** Sisäkuva Vankan tavaratalosta. Ylälehteri on nykyään erotettu korkeasta pääaulasta väliseinällä. Valaisimet ja muu detaljointi on muutettu. Lähde: Vilppula-Seuran arkisto.

Keskuskatua on levennetty THV:n toimesta 1970-luvulla ja tiivis ja melko vehreä katutila hävitettiin. Suurin osa nurmi- ja istutusalueista asfaltoitiin ja muutettiin pysäköintialueiksi. Myöskään liiketilojen entisestä loistosta ei enää ole paljoa jäljellä. Centrumin paikalla on nykyään Valintatalo,



jonka näyteikkunat on laitettu umpeen. Ennen avara ja E-liikkeen funkisglamouria huokuva avara atriumtyyppinen sisätila on muutettu ja lehterimäinen toinen kerros on suljettu muusta liiketilasta erilliseksi tilaksi.

## Kulttuurihistorialliset arvot



Kuva 50.

Sekä Pohjois-Hämeen että Osuusliike Vankan alueet sisältävät jo aiemmin mainittuja huomattavia kulttuuri-, liike- ja aatehistoriallisia arvoja. Ne ovat myös merkittävä osa paikallishistoriaa. Keskuskadun pohjoisosan liikerakennuksilla (5, 6, 8, osin 9 ja 10) on rakennusaikaansa liittyvää rakennushistoriallista arvoa. Purettu, tyyliltään funktionalismista vaikutteita saanut Vankan leipomo (11) edustaa kadonneita arkkitehtonisia arvoja. Se oli arvokas aikansa modernistisia pyrkimyksiä ilmentävä esimerkki.

1. Auto-Vuori (entinen)
2. Liiketalo: R-Kioski
3. Liiketalo
4. Valintatalo
5. KOP:n talo.
6. Entinen Pohjois-Häme.
7. Lewisonin talo, matkustajakoti
8. Säästöpankin tontti
9. Liiketalo. Kirjasto.
10. Pukimo. Sen pohjoispäässä on 1950-luvun alkuperäinen rakennus
11. Uusi torialue. Harmaalla purettu Vankan leipomo ja varasto
12. Kunnantalo
13. Oskar merikannon muistomerkki ja puisto
14. Liikenneympyrä



Kuva 51. Osuusliike Vankan leipomo ja keskusvarasto, rakennettu v. 1936, jonka suunnitteli vilppulalainen rakennusmestari Aarno Ahonen (kohde 11). Harvinainen funktiorakennus purettiin v. 1992. Kuvalähde Vilppula-Seuran arkisto.



Kuva 52. Näkymä Pukimon kulmalta kunnantalolle päin syksyllä 2004. Tulevan torin aluetta.

## Toimenpide-ehdotukset

- Keskusta viihtyisäksi -projektin puitteissa mietitään mm. Keskuskadun muuttamista viihtyisämmäksi. Tieliikennelaitoksen rooli maanomistajana huomioitava. Pinnoitteisiin, istutuksiin, valaistisiin ja kadun kalusteisiin kiinnitetään huomiota tai ne esitetään vaihdettaviksi esteettisesti korkealuokkaisimmiksi. Keskuskadulla on näyttävä jouluvalaistus jo olemassa.
- Keskuskadun yleisilme muutetaan istutuksin, kalustein, pintakäsittelyin, valaistuksella ym. viihtyisämmäksi
- Keskuskadun liikennejärjestelyjä harkitaan mietittävän uudelleen. Kävelyliikenteen parantamiseen kiinnitetään huomiota.
- Torin ympärillä olevia liikkeitä aktivoidaan kiinnittämään huomiota torille suuntautuviin julkisivuihinsa ja niiden vetovoimaisuuteen



**Kuva 53.** Valintatalon kulmaa Keskuskadulla. Entistä Vankan seutua. Taustalla näkyy Vankan entinen liikerakennus, nykyinen ravintola Isabella.



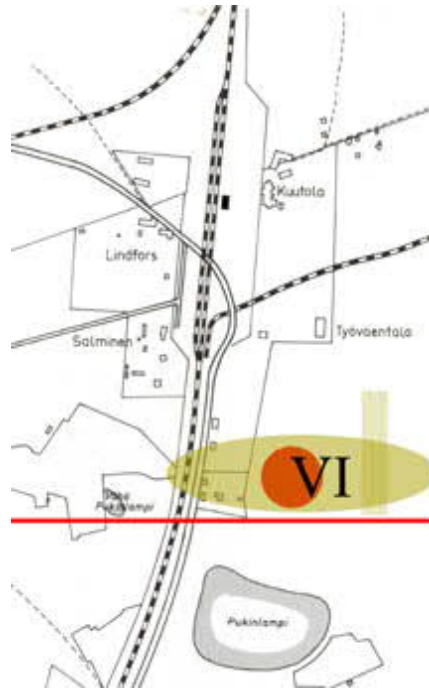
**Kuva 54.** Keskuskatua syksyllä 2004. Keskuskadun ajolinjaa on levennetty 1970-luvulla. Viherkaistaleet ovat poistuneet. Kadun sivuilla on rakentumattomia kohtia, kuten entisen Pohjois-Hämeen tasoristeyksen kenttä ja ravintolarakennus Isabellan piha-alue. Kadun oikealla puolen on Vankan leipomon purkamisen jäljiltä tyhjä hiekkakenttä, jonka ilme paranee, kun sen paikalle tullaan rakentamaan tori. Pohjois-eteläsuuntaisena Keskuskatu on ilmastollisesti suotuisaan suuntaan. Visuaalisena päätepisteenä toimii poikittainen pitkä rakennus sen päässä. Keskuskadun pohjoispään yleisilmettä leimaavat 1950-luvun liikerakennukset ja katutila on suhteellisen tiivis. Tilahierarkia hämärtyy etelämpänä, missä rakennusmassat madaltuvat ja leventyvät. Kunnantalon taakse tuleva uusi torialue istutuksineen tuo Keskuskadulle näyttävyyttä ja viihtyisyyttä. Tori paikkaa puretun Vankan leipomon tontin rakentamatonta tyhjiötä katutilassa ja korostaa Keskuskadun hierarkiaa pääkatuna.

## Kunnantalon seutu ja Mäntän tien varsi

### Alueen kehitys

Painopiste siirtyi Keskuskadun eteläpään 1970-luvulta alussa, sen jälkeen kun kunnantalo rakennettiin vuonna 1968 ja saatiin Vilppulan hallinnollinen keskus aiemmalta Pukkilan tienoolta lähemmäs keskustaa. Kunnan virastot pääsivät muuttamaan yhteisiin tiloihin ydinkeskustaan ja samalla sinne saatiin näyttely- ja muita kulttuuri-tiloja. Kunnantalon paikalla oli ennen suutari Haapasen mökki ja lähistöllä Kansanhuolto. Keskuskatua oli jatkettu vuonna 1966 rautatieasemalle asti ja se valmistui suunnilleen nykytilaansa vuonna 1973. Maanomistusoloista johtuen siihen jouduttiin tekemään mutka. Tärkeimmät myymälät ja pankit keskittyivät 'Lewisonin mutkan' ja kunnantalon väliselle osuudelle. Osuuspankin uudet toimitilat rakennettiin vuonna 1976, Kiinteistö Oy Kauppakeskus vuonna 1976 (Vilppulan Pukimo) ja Säästöpankin uusi toimitalo vuonna 1978. Vilppulan Säästöpankki muutti uusiin toimitiloihin entisen toimitalon viereen Apteekkinimiselle tontille vuonna 1978. SYP:in konttori avattiin vuonna 1984.

2000-luvulle tultaessa toiminnot ovat siirtyneet yhä enemmän kunnantalon ympärille sekä kunnantalon ja Kaarikadun väliin Kunnantalon ympäristöä on kohennettu, tienristeyksen liikennejärjestelyjä rationalisoitu, paikoitustiloja on lisätty. Vuonna 2002 kunnan julkinen fasadi sai lisää arvokkuutta, kun kunnantalon edusaukiota kohennettiin ja siellä paljastettiin Oskar Merikannon muistomerkki. Kunnantalon ja Oskar Merikannon muistomerkkin puistoalue ovat huoliteltuja ja hyvin hoidettuja. Myös viereiset pysäköintialueet ovat hyvin istutuksin maisemoituja ja niiden yleisvaikutelma on varsin vehreä.



**Kuva 55.** 1970-luvulta eteenpäin kehitys on keskittynyt kunnantalon tienoille, Mäntän tien varteen ja Kaarikadun eteläpään.

**Kuva 56.** Vilppulan vuonna 1968 rakennettu kunnantalo, suunnitellut arkkitehti Kosti Kuronen. Tyyliltään se edustaa aikansa rationalistista betoniarkkitehtuuria. Etualalla Pukinlampi. Valokuva Soini Sauro / Vilppula seura. Kuva Kaarina Pollarin toimittamasta Vilppulan kirjasta.

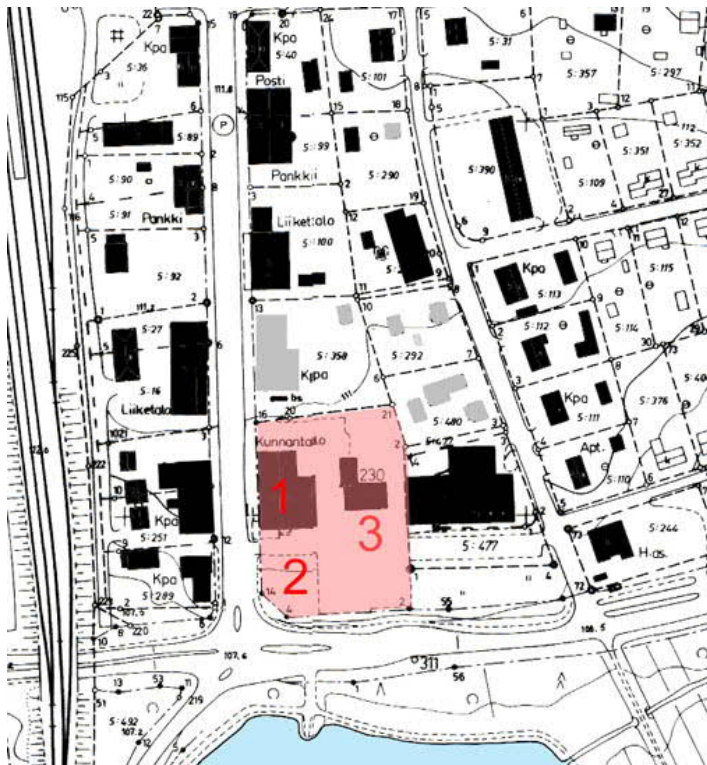
Kunnantalo onnistuu olemaan julkiselle rakennukselle sopivan arvokas ja pienieleisen monumentaalinen, mutta silti mittakaavaltaan inhimillinen. Se sopii pienehkön silti modernin maaseutukunnan julkisivuksi hyvin. Näkyvällä paikalla oleva kunnantalo vaikuttaa positiivisesti kunnan julkiseen imagoon.



**Kuva 57:** Ilmavalokuva vuodelta 1972. Keskellä etualalla kunnantalo ja sen oikealla puolella paloasema, nykyinen nuorisotalo. Keskuskadun länsipuoli: Etualalla Auto-Vuori ja Järvisen kauppa ennen. Sen pohjoispuolella Vankan aluetta. Centrum (ent. Vanka, Mänty), nykyään Valintatalo. Siitä vasempaan Ravintola Isabella ja pienempi rakennus on Talikan ensimmäinen kauppa. Pohjois-Hämeen varastoja. Keskuskadun varrella KOP (nyk. Nordea) ja kulmassa Pohjois-Hämeen vanha talo (nyt sijaitsee mm. Löytökulma). Pitkä poikittainen rakennus on apteekkari Lewisonin rakennuttama talo, jonka takaa kapearaiteinen aikoinaan kulki jossa mm. matkustajakoti,. Takana Eelis Talikan rakennuttama talo, nyk. Vapaa kirkko. Seuraava pu-nakattoinen on Kuutola. Kaarikadun varrella (kuvassa oikealla oleva kapeampi katu) on vielä näkyvissä Työväentalo, sen viereen on tullut kerrostalo Ritvalanhovi. Keskuskadun oikealla puolella, kunnantalon ta-kana, näkyy Vankan leipomo ja varistorakennus, jotka purettiin 1990-luvun alussa. Takana Pukimo ja 1950-luvun liikerakennuksia kuten Säästöpankin talo. Entinen Pohjois-Hämeen tasoristeyskohta erottuu rakentumattomana vyöhykkeenä. Kaarikadun varrelle on tullut liike- ja asuinrakentamista. Näkyvissä ra-kennemuutos on vanhasta puukylämäisestä rakentamisesta uudempiin kerrostaloihin ja näiden välinen mit-takaavan ja materiaalien muutos. Kuvan alareunassa näkyvää tynnyrisaunakioskia ei enää ole. Kevyen liikenteen yhteys Pukinlammelle on vaikeutunut, kun risteykseen on tullut liikenneympyrä. Kuvälähde Vel-jekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuvakokoelma.

Keskuskadun liikennejärjestelyjä on muutettu niin, että Mäntän tien liittymään on tehty liikenne-  
ympyrä 1900- ja 2000-lukujen taitteessa. Tämä lisäsi autoliikenteen joustavuutta, mutta hankaloitti  
kevyen liikenteen kulkua ja pääsyä Pukinlammen rantaan. Pukinlammen virkistysarvo on nyt hyö-  
dyntämättä. Pukinlammen ruoppaaminen jäi aikoinaan kesken. Rannassa ollut tynnyrikioskia ei  
enää ole. Mäntän tien varrelle on muuttanut Järvisen kauppa, nykyinen K-Market Järvisen lii-  
kerakennus.

## Kulttuurihistorialliset arvot



Kuva 58.

1. Kunnantalo
2. Oskar merikannon muistomerkki ja puisto
3. Nuorisotalo, entinen paloasema



**Kuva 59.** Vilppulan kunnantalon edessä sijaitseva Oskar Merikannon muistomerkki paljastettiin vuonna 2002. Samalla kunnantalo sai eteensä arvoisensa viheraukion.

Kunnantallolla ja sen edessä olevalla Oskar Merikannon muistomerkkin viheraukiolla muistomerkkeineen on paikallishistoriallista, hallinnollista, rakennustaiteellista ja kulttuurihistoriallista arvoa.

## Toimenpide-ehdotukset

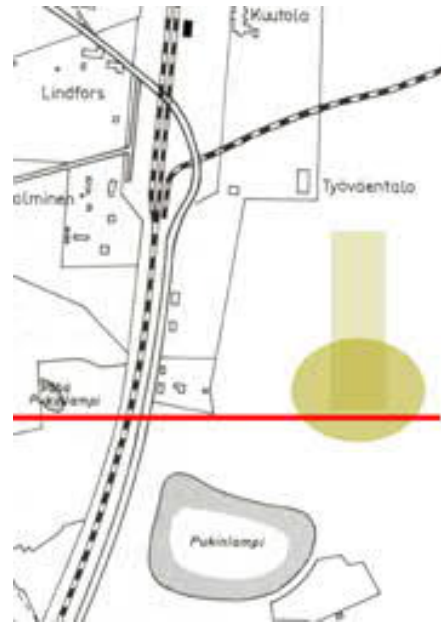
- Kunnantalon ympäristö pidetään edelleen hyvässä kunnossa
- Kiinnitetään huomiota myös lähialueiden viihtyisyyteen, erityisesti Pukinlammen ympäristöön.
- Yhteyttä Pukinlammen rantaan parannetaan. Lampea kiertävää kevyen liikenteen reittiä jatketaan koko lammen ympäri. Vesakot raivataan ja avataan näkymiä kunnantalolle päin.
- Pukinlammen ruoppaaminen viedään loppuun varsinkin sen kesken jääneellä kaakkoisosalla.
- Entisen tynnyrikioskin paikalle lammen rantaan rakennetaan näköalapaikka, viihtyisiä istuskelumahdollisuus.

## Kaarikatu

### Alueen kehitys

1970-luvulta eteenpäin, 1980-luvulla ja edelleen 2000-luvulla uusi rakentaminen ja kehityspaineet ovat koskeneet yhä enemmän Kaarikatua. Sen varrella sijainneista alkuperäistä rakennuskantaa edustaneista omakotitaloista viimeinen on purettu keuhällä 2005. Vanha yksikerroksinen omakotitalorakentamisen on saanut väistyä useampikerroksisen uuden rakentamisen alta pois ja liikerakentamista sekä palveluja on ilmestymässä yhä enemmän tämän entisen asuinkadun varrelle.

Kaarikadun katutila on melko hajanainen ja siellä on sekalista rakennuskantaa.



Kuva 60.

Rakennusmassojen ryhmittely ja sijoittuminen kadun varrelle tuntuu sattumanvaraiselta. Esimerkiksi kadun itäpuolella on nelikerroksisia asuinkerrostaloja, joiden pihat suuntautuvat kadulle, mikä vuoksi tilahierarkia julkisen ja yksityisen välillä on epäselvä vaikka sinänsä piha on alueen parhaimmalla kunnossa. Kaarikadun länsipuolelle ollaan kaavailemassa nelikerroksista uudisrakentamista kunnan toimesta sekä rakentamassa Vankan katua. Etelässä Kaarikatu päättyy Mäntätiehen, jonka kulmauksessa sijaitsee Esson huoltamorakennus uusine kattorakennelmineen.

Kaarikadulla on mielenkiintoisella tavalla näkyvissä kaikki Vilppulan taajamarakenteen kehitykseen vaikuttaneet aikakaudet, kuten sotien jälkeinen vilkas siirtolaisten asuttaminen (puiset omakotitalot, kohde 3), 1950-luvun jälleen vilkas asuntorakentaminen (uutena rakennustyyppinä paikalla rakennetut kivirakenteiset, rapatut kerrostalot, kuvan kohteet 7 ja 8) ja sitä seuraava vilkas rakennuskausi 1970-luvulla (punatiilinen, elementtirakenteinen rakentaminen, liikerakentaminen, 10, ja kerrostalot, 4) kuin myös 2000-luvun rakentamisen ilmentymiä (Esso, 9).



Kuva 61. Kaarikadun alkupäätä Mäntän tien kohdalla, keuhällä 2005.



**Kuva 63:** Kaarikadun pohjoisosaa syksyllä 2004. Risuaitaa ja viistoon vastapäätä hoitamatonta kuusiaitaa keskellä Vilppulan keskustaajamaa. Vasemmalla kohde 1 ja oikealla kohde 2.



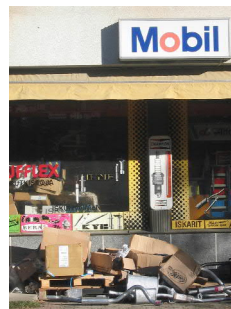
**Kuva 64.** Kerrostalorakentamista Kaarikadulla, kohde 4. Syksy 2004.



**Kuva 65.** Näkymiä Kaarikadulta syksyllä 2004. Talo on purettu syksyllä 2005. Kohde 3.



**Kuva 66.** Kohde 5.



**Kuva 67.** Kohdetta 5. Tulevan Vankan kadun päätenäkymä



**Kuva 68.** Kohde 6. Vilppulan ensimmäisenä pidetty kerrostalo.



**Kuva 69.** Kohde 7.



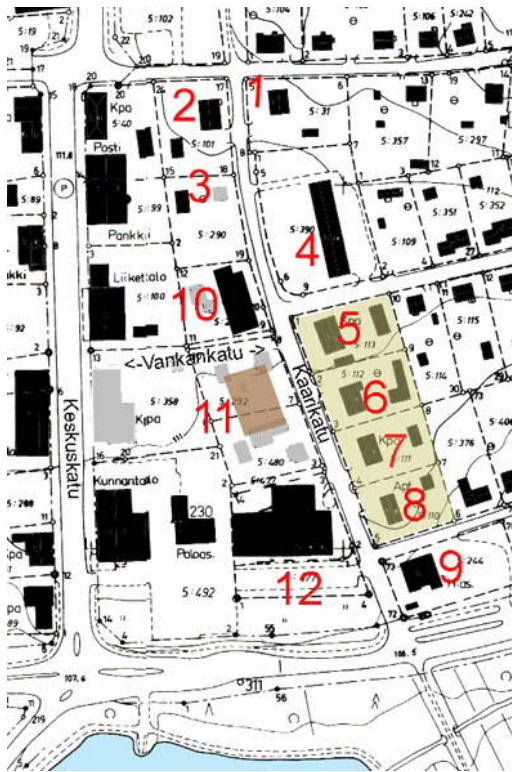
**Kuva 70.** Kohde 8.



**Kuva 71.** Esso kesällä 2005. Kohde 9.



## Kulttuurihistorialliset arvot



Kuva 62.

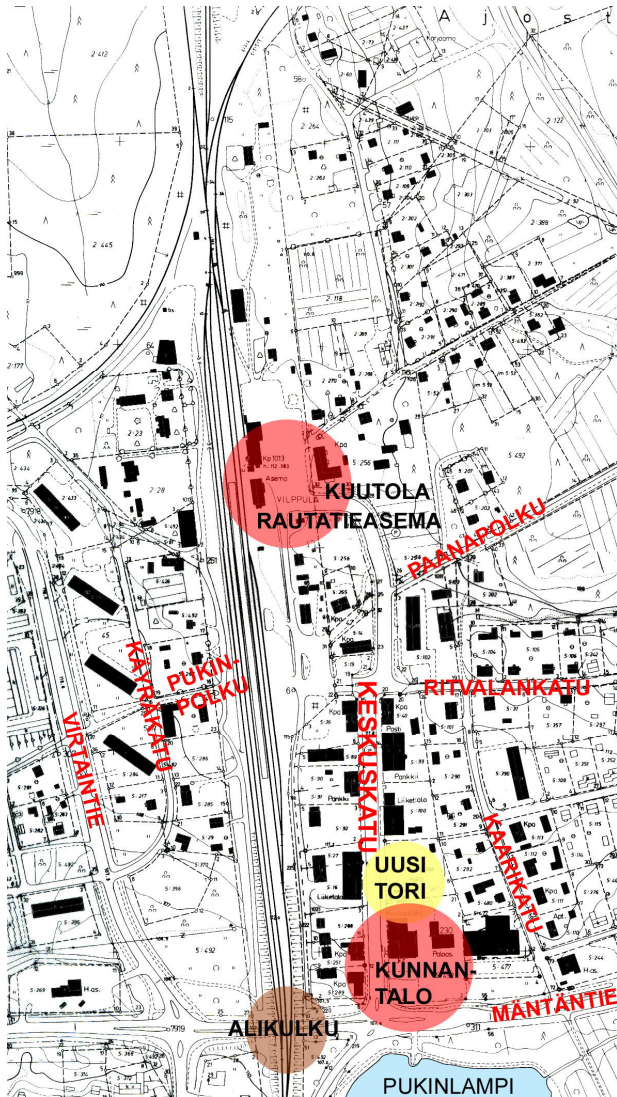
1. 1940-50-luvun 2-kerroksista, puista liikerakentamista. Katua lähellä.
2. 1940-50-luvun 2-kerroksista, puista liikerakentamista. Irtti katutilasta.
3. Vanhaa puurakenteista rakennuskantaa edustanut omakotitalo, joka on purettu syksyllä 2005.
4. As. Oy Vilpunchovi, rakennettu 1970-luvun alussa. Kaukana katutilasta. Nelikerroksinen, punatiilinen asuin-kerrostalo..
5. Vilppulan Sähkö Oy:n toimitalo? Edustaa 1960-luvun alun elementtirakentamista.
6. Vilppulan ensimmäinen kerrostalo, vuonna 1946 rakennettu kaksikerroksinen, puurakenteinen talo.
7. 1940-50-luvun 2-kerroksista, paikalla rakennettua, rapattua liike- ja asuinrakentamista.
8. Apteekin talo ( On sama kuin v. 1948 rakennettu terveystalo ?). Jatkaa 1940-50-luvun 2-kerroksista, paikalla rakennettua, rapattua liike- ja asuinrakentamista.
9. Esso. Uudistettuna edustaa 2000-luvun alun huoltamorakentamista.
10. Säästöpankin rakennuttama As. Oy Ukko-Päivölä? valmistunut v. 1983. Punatiilistä kerrostalorakentamista, useampikerroksinen.
11. 2005-2006 kaavailtua uudisrakentamista, 4-kerroksinen kerrostalohanke. Harmaalla tontilta purettuja varasto- ym. rakennuksia.
12. K-Market Järvisen uusi liikekiinteistö, 1970-luku.

Kaarikadulla sijaitsee talo, jota pidetään Vilppulan ensimmäisenä kerrostalona (6). Koko tämä kadun varren rakennusryhmä on kokonaisuutena mielenkiintoinen eri rakennustapojen esimerkkinä Näillä kokonaisuutena on paikallishistoriallista, ja rakennushistoriallista arvoa (5, 6, 7, 8).

## Toimenpide-ehdotukset

- Kaarikadun varrella olevia liikkeitä ja myös yksityisiä kiinteistönomistajia aktivoidaan kiinnittämään huomiota pihojensa järjestykseen ja viihtyisyyteen
- Kaavoituksessa esitetään mietittäväksi, mikä on yksityisen, puolijulkisen ja julkisen tilan suhde ja mittakaava, kuinka korkeita rakennuksia kaarikadulle aiotaan rakentaa, mikä materiaali ja miten ne sijoittuvat katutilaan nähden.
- Istutuksilla, reunakivillä ja pintamateriaalien valinnalla voidaan saada aikaan huolitellumpaa ilmettä.
- Kaavamerkinnoilla annetaan ohjeita aitojen rakentamisesta, istutusvyöhykkeistä, yhteneväisemmistä materiaaleista ja muista kadun siisteyteen ja yleisilmeeseen vaikuttavista tekijöistä
- Kuvassa väritetty kortteli (kohteet 5-8) esitetään tarkemmin inventoitaviksi ja toivotaan niiden säilyvän esimerkkinä aikakausiensa rakentamisesta. Tämä kortteli on alueen yhtenäsimpiä ja sen suhde katutilaan on onnistunut.

## ARVOKKAIMMAT ALUEET ARVOKKAIMMAT ALUEET



### 1. Rautatieaseman seutu

- asemarakennus on sinänsä arvokas, suojeltu kohde, myös ja asemapihalla oleva Kuutolan rakennus omaa kulttuurihistoriallisia arvoja.

### 2. Kunnantalo ja sen ympäristö

- kunnantalo on dominantti nykyisessä taajamarakenteessa. Sen arkkitehtuuri ja mittakaava luovat mielikuvan modernista maalaiskunnasta. Kunnantalon asemaa korostaa sen eteen pystytetty Oskar Merikannon muistomerkki aukioineen.

- kunnantalon seutu tulee entisestään kehittymään uuden torin myötä. Samalla Keskuskadun eteläosa saa lisää arvokkuutta, kokoa toimintoja ja torille tulevien kadunvarsi-istutusten myötä pääkatu muuttuu tältä osin jonkin verran viihtyisämmäksi.

**Kuva 72.** Kartta on nykyisenkin kaavan pohjakartta vuodelta 1980. Lähde: Vilppulan kunta.

## Rautatieaseman alue

Keskusta-alueen pääakselin muodostavat pohjoispäässä rautatieasema ja etelässä kunnantalo. Rautatieasemarakennus ja sen piha-alue on valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö ja kohde. Asemarakennuksen pihan reunamilla on säilynyt fragmentteja vanhasta rakennuskannasta kuten vahtitupa, kioski, varastoja ja radan toisen puolen rakennuksia. Piha-alueen toisella laidalla sijaitsee kulttuurihistoriallisesti arvokas Kuutola.

## Kunnantalo ja uusi torialue

Kunnantalon sijainti on hyvä keskustarakenteen kulminaatiopisteessä. Tuleva tori tulee sille paikalle, joka jäi tyhjäksi, kun Vankan leipomo purettiin 1990-luvun alussa. Vankan leipomo ja sitä vastapäisellä tontilla radan varressa sijainnut Vankan myymälä omaavat syvempiä aatehistoriallisia merkityksiä ollen osa Osuusliikkeen historiaa. Vankan liikekorttelissa toimii edelleen kauppa, Valintatalo (entinen Centrum, E-liike Mänty). Tori tulee kohentamaan ja elävöittämään katutilaa.

## JOHTOPÄÄTÖKSET

Vilppulan keskustarakenteella on selkeä runko, joka on kestänyt monenlaisen kehityksen. Vilppulan keskusta-alueella ei niinkään enää ole merkittäviä asuin- tai liikerakentamispaineita, enemmän uudisrakentaminen tulee painottumaan erityyppisiin palvelu- ja monimuotoratkaisuihin ja julkisten tilojen, aukoiden ja katujen kohentamiseen. Tarkasteltavan keskusta-alueen kohdalla uudisrakentaminen on siirtymässä Keskuskadulta sivummalle. Vallitsevana trendinä on paikoin ollut enemmän purkaminen kuin rakentaminen. Kaavoituksessa on ajankohtaista miettiä, kuinka paljon vielä vanhaa rakennuskantaa halutaan säilyttää kuin myös se, miten harvoja uudisrakennushankkeita sijoitetaan, kuinka korkuisina ja miten ne sijoitetaan taajamarakenteeseen. Uudisrakentamisen yhteensovittaminen vanhan rakennuskannan kanssa on haasteellista. Miettiä voisi, kuinka paljon pääkadun rooli kestää uudisrakentamisen siirtymisen siitä seuraaville vyöhykkeille ja entistä korkeampana.

Tämä selvitys ja Vilppulan keskusta viihtyisäksi -projekti toivottavasti johtaa jatkossa konkreettisiin toimiin keskusta-alueen viihtyisyyden parantamiseksi. Eniten kaippaa kohennusta Keskuskadun ilme. Sen varrelle tuleva uusi torialue parantaa tilannetta ja toivottavasti siitä istuksineen tulee uusi viherkeidas muuten ankeaksi muuttuneen Keskuskadun varrelle, joka ennen oli intiimi ja vehreä. Mielellään koko kadun voisi palauttaa siihen tilaan, jollainen se oli ennen kuin silloinen TVH lensi sitä 1970-luvulla.

Vilppulan kulttuurielämä on vireätä ja korkeatasoista. Kulttuurielämän ponnistukset näkyvät joskus myös rakennetussa ympäristössä, kuten Oskar Merikannon muistomerkkihankkeen toteutumisena sekä sitä ympäröivän viheraukion rakentamisena vuonna 2003. Tällaiset ponnistukset olisivat tervetulleita jatkossakin.

Vilppulassa kehitys on paljolti seurannut eri liikennemuotojen kehittymistä. Olisiko veneiden, hevosten, junien ja autojen jälkeen jalankulkijoiden ja muun kevyen liikenteen aika? Uusien katujen rakentamisen ohella pitäisi miettiä myös kevyen liikenteen verkoston kehittämistä ja viihtyisien ulko-oleskelutilojen järjestämistä edelleen.



**Kuva 73.** Näkymä Pukinlammelta kunnantalolle päin kesällä 2005.

## LÄHTEET

### Kirjalliset lähteet:

- Adel, Vadim: Vilppula, arkeologinen perusinventointi 1999. Tampereen museot, maakunnallinen yksikkö.
- Jokipii, Mauno – Nissilä, Viljo – Orkamo, Ilma: Vanhan Ruoveden historia I, liiteosa I.
- Koukkula, Tuomo: Vanhan Ruoveden historia II. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala 1967.
- Mökkönen, Mauri: Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1866-1918. Gummerus Oy Kirjapaino, Jyväskylä 1988.
- Mönkkönen, Mauri: Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1918-1980. Gummerus Oy Kirjapaino, Jyväskylä 1988
- Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotus, maakuntaselostus. Pirkanmaan liitto, Tampere 2005.
- Pirkanmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet. Tampereen seutukaavaliitto, Tampere 1990
- Pollari, Kaarina: Vilppulan kirja. M-Print Oy, Mänttä 1996.
- Ranta, Esa: Vilppulaa kehittämässä. Vilppula-seuran julkaisu, M-Print oy, Mänttä 2003.
- Sinisalo, Hannu, toim: Perinnealbumi Pirkanmaa 2. Perinnetieto OY / Graafiset Palvelut SSKOY, Kuopio 1986.
- Tulonen, Annu – Lusa, Leena – Palokoski, Marita: Pirkanmaan alueellinen kulttuuriympäristö-ohjelma. Alueelliset ympäristöjulkaisut 275, Pirkanmaan ympäristökeskus, Tampere 2002
- Vilppulan Joulu 2000 -lehti. Vilppula-Seura ry ja Lions Club.
- Vilppulan Joulu 1997 -lehti. Vilppula-Seura ry ja Lions Club.

### Valokuvat, piirustukset, kartta-aineisto:

- G. A. Serlachius Oy:n arkisto, Mänttä.
- Hämeenlinnan maakunta-arkisto, Hämeenlinna
- Pirkanmaan-Satakunnan maanmittauslaitoksen arkisto, Tampere.
- Rautatiemuseo, Hyvinkää.
- Veljekset Karhumäki Oy:n ilmavalokuvakokoelma, Halli.
- Vilppula-Seuran arkisto, Vilppula.
- Vilppulan kunta
- Värikuvat nykytilanteesta: Vehkaniemi, Anneli vv. 2004-2005.

### Suulliset lähteet:

- Ritaranta, Tauno. Haastattelu, Vilppula 10.3.2005.
- Pollari, Kaarina. Haastattelu, Vilppula 10.3.2005.
- Esa Ranta. Haastattelu ja muistiinpanonsa kesällä 2005, Vilppula.

### Muut lähteet:

- Kaarina Pollarin leikekokoelma.
  - Vilppula-Seuran arkistomateriaali.