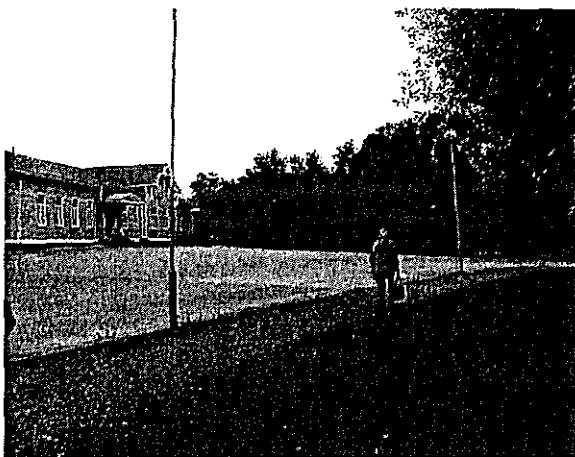




IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

Ohjeita rautatieaseman alueen rakennusten korjaukseen ja hoitoon, alueen uudisrakentamiseen sekä ympäristön rakentamiseen ja hoitoon

Liittyy rautatieaseman alueen asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen



Arkkitehtitoimisto Helena Naukkarinen

Rautatieaseman alueen rakentamisohje
Sivu 1

AK 306

IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

SISÄLLYSLUETTELO:

JOHDANTO	3
1. RAKENNUKSIA KOSKEVAT OHJEET	5
1.1. Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet	5
1.1.1. Yleistä	5
1.1.2. Kaavamääräykset	5
1.1.3. Yleisiä ohjeita	7
1.1.4. Julkisivut	11
1.1.5. Sisäänkäynnit	13
1.1.6. Ikkunat	14
1.1.7. Katot	15
1.1.8. Sisätilat	16
1.2. Uudisrakentamista koskevat ohjeet	17
1.2.1. Yleistä	17
1.2.2. Lattian korkeusasema	17
1.2.3. Rakennuksen runko	18
1.2.4. Julkisivut	18
1.2.5. Kattomuoto ja -kaltevuus	18
1.2.6. Materiaalit ja värit	18
2. YMPÄRISTÖÄ KOSKEVAT OHJEET	19
2.1. Yleistä	19
2.2. Kaavamääräykset	19
2.3. Yleisiä ohjeita	19
2.4. Maaston muotoilu	20
2.5. Kunnallistekniikka	21
2.5.1. Jakokaappien sijoitus	21
2.5.2. Pintavesien ohjaus	21
2.6. Kulutuspinnat	21
2.7. Puiston ja pihojen varustukset	22
2.7.1. Jätehuolto	22
2.7.2. Valaistus	22
2.7.3. Pihojen kalusteet	22
2.7.4. Postilaatikot	22
2.7.5. Aidat	23
2.8. Kasvillisuuden hoito ja uudet istutukset	23
Liitteet:	24



JOHDANTO

Rakentamisohje sisältää ohjeita rautatieaseman alueen rakennusten korjaukseen ja hoitoon, alueen uudisrakentamiseen sekä ympäristön rakentamiseen ja hoitoon.

Rakentamisohjeen tarkoituksena on täydentää asemakaavaa ja sen määräyksiä sekä ohjata, neuvoa ja kiinnittää huomiota sellaisiin rakentamistavan kohtiin, joita ei ole tarkoituksenmukaista sisällyttää asemakaavamääräyksiin, mutta joilla on suuri merkitys vanhan rakennuskannan ja ympäristön hienovaraisen puistomaiseman suojelussa ja säilyttämisessä.

Rakentamisohje on jäsennetty vanhoja rakennuksia koskeviin ohjeisiin, uudisrakentamista koskeviin ohjeisiin ja ympäristöä koskeviin ohjeisiin. Rakentamisohje sisältää **sitovia määräyksiä, jotka on merkitty lihavoidulla tekstityyllä**. Nämä määräykset on merkitty myös kaavan yleismääräyksiin.

Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet koskevat sr-6 ja sr-7 –merkinnöillä kaavassa merkittyjä rakennuksia. Myös kortteleiden 78 ja 81 olemassa olevien rakennusten korjaus- ja muutostöissä suositellaan noudatettavaksi tässä annettuja ohjeita.

Uudisrakentamista koskevat ohjeet koskevat kortteleiden 58, 79, 80 ja 81 päärakennuksia, autotalli-, autokatos- ja varastorakennuksia.

Ympäristöä koskevat ohjeet koskevat koko kaava-aluetta lukuunottamatta kortteleita 50, 51, 55 ja korttelin 58 eteläosaa (YL). Lisäksi annetaan ympäristöön liittyvää tietoa, ohjeita ja suosituksia.

Tämän Rakentamisohjeen lähteenä on käytetty Museoviraston julkaisemia Vanhojen rakennusten korjauskortistoa ja Rautatiealueiden korjausohjeita. Suosittelemme kortistojen hankkimista.

Museoviraston julkaiseman Vanhojen rakennusten korjauskortiston osat:

- 1 Yleiskortti
- 2 Lämmöneristyksen parantaminen
- 3 Ulkolaudoituksen korjaus
- 4 Huopakaton korjaus



- 5 Peltikaton korjaus
- 6 Tiilikaton korjaus
- 7 Peltikaton maalaus
- 8 Ikkunoiden korjaus
- 9 Ovien korjaus
- 10 Kuistin korjaus
- 11 Kosteiden tilojen rakentaminen
- 12 Keittomaali
- 13 Öljymaali
- 14 Tulisijat
- 15 Puukaupunkien pihat ja aidat
- 16 Hirsitalon rungon korjaus
- 17 Hirsirakennusten siirto
- 18 Pinkopahvi
- 19 Pärekatto

Museoviraston julkaiseman Rautatierakennusten korjausohjeiden osat:

- 1 Puurakennukset
- 2 Asemarakennus
- 3 Asemapäällikön talo
- 4 Kaksoisvahtitupa
- 5 Yksinkertainen vahtitupa
- 6 Väritysohjeet

Kortistojen hinta on 240 mk/Vanhojen rakennusten korjauskortisto ja 150 mk/Rautatiealueiden korjausohjeet (hinnat tarkistettu 1.1.2001). Kortistoja voi ostaa myös yksittäin (hinta 16-35 mk/kpl).

Kortistoja voi tiedustella esim. Museovirastosta osoitteella: Museovirasto, Julkaisutilaukset, PL 913, 00101 Helsinki, puhelimella 09-40501/ Julkaisujen myynti tai sähköpostitse osoitteesta kirjatilaus@nba.fi. Museovirastosta julkaisuja voi tilata postiennakolla, jolloin hintoihin lisätään pakkaus- ja toimituskulut.

Julkaisuja myydään myös mm. Rakennustieto-kirjakaupoissa ja internetissä osoitteessa: <http://granum.uta.fi/granum/>.

Tämän rakentamisohjeen on konsulttina laatinut Arkkitehtitoimisto Helena Naukkarinen /arkkitehti SAFA Helena Naukkarinen. Ohjeen valvonnasta ovat vastanneet kaavoitusarkkitehti Helena Björk, suunnittelupäällikkö Helena Valta ja kaupunginpuutarhuri Markku Niiranen lisälmen kaupungin teknisestä keskukselta.

Tampereella, 21.5.2001

Helena Naukkarinen
arkkitehti SAFA
Arkkitehtitoimisto
Helena Naukkarinen



1. RAKENNUKSIA KOSKEVAT OHJEET

1.1. Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet

1.1.1. Yleistä

Nämä ohjeet koskevat sr-6- ja sr-7-merkinnöillä kaavassa merkittyjä rakennuksia. Myös kortteleiden 58 (YL/A/s-2 ja A/s-2) ja 81 (YL/A) olemassa olevien rakennusten korjaus- ja muutostöissä suositellaan noudatettavaksi näitä ohjeita.

Korjaajan vastuu

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen säilyttäminen ja korjaaminen on luottamustehtävä. Tämän päivän korjaaja liittää uuden lenkin pitkään ketjuun, joka täydentyy edelleen tulevaisuudessa. Hänen työnsä on kestettävä jälkipolvien arvostelu. Rakennuksen ikää ja sen aikaisempien rakentajien työtä kunnioittava korjaus, omien tavoitteiden sopeuttaminen kokonaisuuteen, sekä varojen ja vaivannäön uhraaminen historiallisen rakennuksen hyväksi on kulttuurityötä.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

1.1.2. Kaavamääräykset

Asemakaava sisältää useita suojeltavia rakennuksia ja alueita, joilla ympäristö säilytetään.

Kaavassa olevat suojelumääräykset ovat seuraavat :

sr-6

Suojeltava rakennus.

Rakennus kuuluu Rautatieasema-alueiden suojelusopimukseen. Rautatieliikenteen historian ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävät korjaus- ja muutostyöt on suunniteltava ja toteutettava siten, että rakennuksen ulkoasun rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvallinen arvo säilyy. Rakennusta ja sen pihapiiriä tulee käyttää siten, että niiden historiallinen arvo säilyy. Rakennuslupaa vaativissa toimenpiteissä on kuultava Museovirastoa.

Tarkempia rakentamisohjeita uudisrakentamista, korjausrakentamista ja ympäristöä varten annetaan asemakaavaan liittyvissä rakentamisohjeissa.

sr-6-merkinnällä on kaavassa merkitty yhteensä 15 rakennusta tai rakennelmaa. Näistä yksi on julkinen



rakennus, viisi asuinrakennusta, seitsemän talousrakennuksia tai kellareita ja kaksi muita rakennelmia. sr-6-merkinnällä on kaavassa merkitty seuraavat rakennukset: asemarakennus, pommisuoja, huvimaja, rakennusmestarin talo + talousrakennus, asemapäällikön talo + talousrakennus ja kellari, asuinrakennus asemapuistossa + talousrakennus ja kellari, Malminkadun kaksikerroksiset asuinrakennukset sekä talousrakennukset asemapuistossa raitin varrella (2 kpl).

sr-7

Suojeltava rakennus.

Rautatieliikenteen historian ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävät korjaus- ja muutostyöt on suunniteltava ja toteutettava siten, että rakennuksen ulkoasun rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvallinen arvo säilyy.

Tarkempia rakentamisohjeita uudisrakentamista, korjausrakentamista ja ympäristöä varten annetaan asemakaavaan liittyvissä rakentamisohjeissa.

sr-7-merkinnällä on kaavassa merkitty yhteensä 2 rakennusta, tavaraterminaali ja tätä vastapäätä oleva yksikerroksinen puinen asuinrakennus, jossa toimii nykyisin Päiväkeskus Pysäkki.

/s-1 (A/s-1, korttelit 77 ja 79; LHA/s-1, kortteli 78; V/s-1, Asemapuisto, Matkustajapuistikko ja Rautatieläispuisto)

Alue, jolla ympäristö säilytetään.

Alueella sijaitsevat rakennukset, rakennelmat ja istutettu puisto ovat osa merkittävää ympäristökokonaisuutta. Aluetta on hoidettava siten, että sen historiallinen arvo säilyy. Alue kuuluu Rautatieasema-alueiden suojelusopimukseen. Alueella tehtävissä rakennuslupaa vaativissa toimenpiteissä on kuultava Museovirastoa.

Alueen korjausrakentamista, uudisrakentamista ja ympäristöä varten on annettu määräyksiä kaavan yleismääräyksissä. Tarkempia rakentamisohjeita ympäristöä varten annetaan asemakaavaan liittyvissä Rautatieaseman alueen rakentamisohjeissa.



Alue, jolla ympäristö säilytetään.

Alueella sijaitseva istutettu puisto on osa merkittävää ympäristökokonaisuutta. Aluetta on hoidettava siten, että sen historiallinen arvo säilyy. Alue kuuluu Rautatieasema-alueiden suojelusopimukseen. Alueella tehtävissä rakennuslupaa vaativissa toimenpiteissä on kuultava Museovirastoa.

Alueen uudisrakentamista ja ympäristöä varten on annettu määräyksiä kaavan yleismääräyksissä. Tarkempia rakentamisohjeita ympäristöä varten annetaan asemakaavaan liittyvissä Rautatieaseman alueen rakentamisohjeissa.

Kaupunkikuvallisesti tärkeä alue, sk

Kaavaan on merkitty katkoviivalla 2m kaupunkikuvallisesti tärkeän alueen ulkopuolelle viiva. Alueella tarkoitetaan Rautatieasema-alueiden suojelusopimusaluetta. YM 9.12.1998, päätös 2/562/96.

Alueella sijaitsevat asuinrakennukset, talousrakennukset, rakennelmat ja istutettu puisto muodostavat rautatieliikenteen historian kannalta merkittävän ympäristökokonaisuuden. Alueella tehtävissä rakennuslupaa vaativissa toimenpiteissä on kuultava Museovirastoa.

Alueen korjausrakentamista, uudisrakentamista ja ympäristöä varten on annettu määräyksiä kaavan yleismääräyksissä. Tarkempia rakentamisohjeita ympäristöä varten annetaan asemakaavaan liittyvissä Rautatieaseman alueen rakentamisohjeissa.

1.1.3. Yleisiä ohjeita

Rautatierakennukset, niin tärkeimmät asemarakennukset kuin vaatimattomimmatkin talousrakennukset, tehtiin yleensä puusta. Rautatierakennukset tunnetaan hyvästä suunnittelustaan, korkealuokkaisista rakennusaineistaan ja hyvästä käsityötaidostaan.

Useimmat rautatierakennukset, kylmiä rakennuksia lukuunottamatta, on tehty hirrestä. Hirsirakenne on joustava: se toimii samalla sekä runkona että eristeenä, rakenne mukautuu maan pinnan liikkeisiin ja rakennukseen tehtävät muutostyöt ovat suhteellisen helppoja

Hirsirungossa esiintyvät vauriot voivat johtua perustusten epätasaisesta painumisesta. Lahovaurion syynä taas on hirsirakenteeseen päässyt kosteus, mikä voi johtua maakosteudesta, sadevedestä tai putkivuodosta. Joskus syynä ovat virheelliset korjaukset rakennuksessa tai rakennuksen ulkopuolella. Rautatierakennukset ovat alun perin olleet hyvin rakennettuja ja niissä olevat vauriot ovat yleensä myöhempien muutosten synnyttämiä.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Jatkuva kunnossapito

Rakennus on tarkastettava ja huollettava säännöllisesti. Jatkuva kunnossapito on tärkeä osa vanhan rakennuksen hoitoa, kaikki rakennuksen osat eivät ole yhtä pitkäikäisiä. Ajoissa tehdyt korjaukset ja pikku paikkaukset tulevat halvemmaksi kuin huonoon kuntoon päässeeseen talon laaja peruskorjaus, ne pidentävät sen ikää ja säilyttävät sen alkuperäiset rakenteet. Huoltovapaita rakennusmateriaaleja ei käytännössä ole. Alkavat vauriot kannattaa kirjata ylös ja siten varautua riittävän ajoissa tulevien korjausten tekemiseen.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

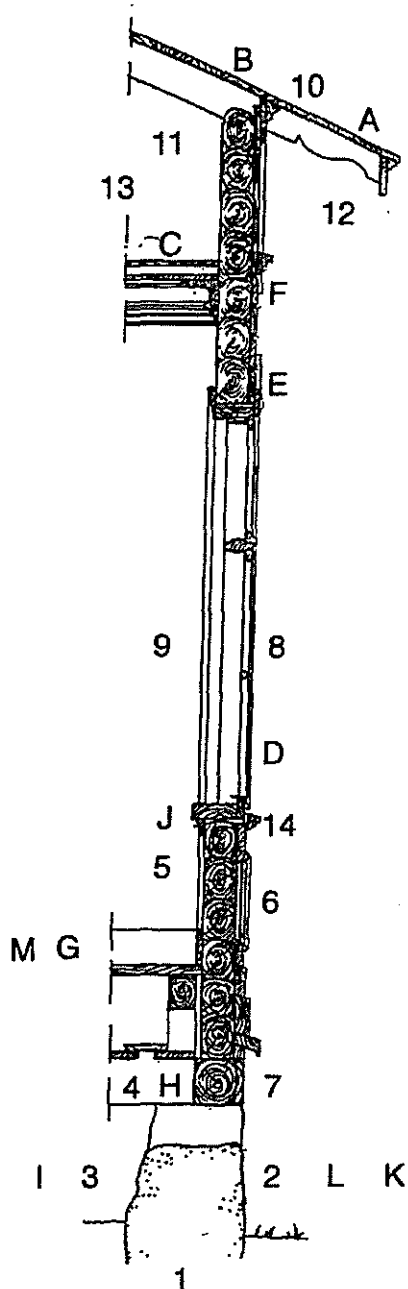
Kuntoarvio

Korjauksen on aina perustuttava kuntoarvioon. Seuraamalla vaurion etenemistä voidaan päätellä, onko kyseessä jatkuva ja paheneva ongelma vai onko vaurio vanha ja harmiton. Mitä paremmin rakennuksen tuntee, sitä luotettavammin pystyy kuntoarvion tekemään.

Kuntoarviossa kirjataan rakennuksen vauriot. Vaurion lisäksi on tärkeitä selvittää myös sen aiheuttaja. Ellei syytä poisteta, vaurio uusiutuu korjauksen jälkeen. Esimerkiksi julkisivun korjaus on turhaa, ellei vuotavia vesikouruja kunnosteta.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti





Hirsirakennuksen seinäleikkaus.

Rautatierakennusten tyypillisiä piirteitä:

1. Vankat perustukset
2. Korkea kivijalka
3. Tuulettuva alapohja
4. Alapohjan kantava rakenne näkyvissä
5. Hirsirakenne
6. Runko suojattu ulkovuorauksella, maalaus öljy- tai keittomaalilla
7. Veden ohjaaminen pois rakennuksen seinistä, kunnolliset peite- ja vuorilaudat ja sokkelilistat
8. Korkeat ikkunat, pinta ulkoseinän tasossa
9. Korkeat huonetilat
10. Jyrkkä kattokaltevuus
11. Tuulettuva yläpohja
12. Pitkät räystäät
13. Korkea ullakko
14. Rikkaat koristeaiheet

Tyypillisiä ongelmapaikkoja:

- A. Vesikatto, aluslaudoituksen kunto, savupiipun juuri, lävistyksiset, puuttuvat sadevesijärjestelmät.
- B. Ulkoseinän ja kattovasojen liitokset.
- C. Kostuneet yläpohjan täytteet. Ullakon tuuletuksen varmistaminen.
- D. Katosten ja kuistin liittyminen rakennukseen.
- E. Ikkunoiden vesipellit.
- F. Listoituksen puuttuminen tai niiden väärä asennus.
- G. Vuotavat tai hikoilevat vesiputket.
- H. Alimman hirren vesihylly, runkorakenteen ja sokkelin liitos.
- I. Huonosti tuulettuva alapohja, orgaaninen jäte maapohjassa.
- J. Tiiviit tapettikerrokset (lämmöneristystä lisättäessä höyrönsulku väärässä paikassa).
- K. Pintavesien valuminen rakennuksen alle.
- L. Salaojituksen puuttuminen.
- M. Jälkeenpäin rakennetut pesutilat, virheelliset rakenteet, vesieristysten puuttuminen.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Hellävarainen korjaus

Vanha talo on usein vino ja kulunut. Tämä on osa sen luonnetta ja persoonallisuutta. Vanhan rakennuksen ei tarvitse näyttää uudelta.

Aikojen kuluessa on rakennuksia yleensä muuteltu ja niihin on tehty lisäyksiä ja laajennuksia. Kaikki nämä yhdessä muodostavat olemassa olevan rakennuksen ja sen historian. Aikaisempien muutosten poistaminen eli rakennuksen palauttaminen vanhempaan asuun ei yleensä ole suotavaa.

Purkaminen ja uusiminen on vasta viimeinen vaihtoehto, kun korjaus ei enää ole mahdollista. Jos jokin arvokas vanha rakennusosa, kuten ulko-ovi tai ikkuna, on vaurioitunut korjauskelvottomaksi, on se hyvä tallettaa ullakolla tai varastoon seuraavien asukkaiden tutkittavaksi. He ehkä haluavat alkuperäisen kaltaisen uuden osan. Siksi poistettava arvokas rakennusosa valokuvataan tai siitä tehdään mittapiirustus. Tilalle tehdään yksityiskohtaisen tarkka kopio tai se korvataan rakennukseen muutoin sopivalla uudella rakennusosalla.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

Sama materiaali, sama työtapa

Korjauskelvottomaksi vaurioitunut rakennusosa on järkevä uusida samaa materiaalia ja työtapaa käyttäen. Vanhoihin ja hyväksi koettuihin materiaaleihin ja työtapoihin voidaan luottaa, uutuuksista on vain vähän kokemuksia, nekin lyhytaikaisia.

Perinteiset materiaalit vanhenevat ja patinoituvat kauniisti. Tämä luonnollinen vanheneminen kuuluu oleellisesti historialliseen rakennukseen. Kun korjattaessa käytetään perinteisiä materiaaleja, ne vanhenevat ja patinoituvat aikanaan niille ominaiseen tapaan. Keinotekoinen patinointi on tarpeetonta.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

Korjauksen korjattavuus

Korjaus on aina tehtävä siten, että se on jälkeensä sekä poistettavissa että korjattavissa ilman, että alkuperäiselle rakenteelle aiheutuu vaurioita.

Nyt tehtävä korjaus ei ole viimeinen rakennukseen kohdistuva toimenpide. Historia jatkuu, ja vaikka korjaukset onnistuisivatkin, tulee aika, jolloin samoja rakennusosia joudutaan kunnostamaan. Siksi tämän hetken toimenpiteitä suunniteltaessa on tulevat korjaukset otettava huomioon.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

Katso myös Museoviraston julkaisemat:

Vanhojen rakennusten korjauskortti 1: Yleiskortti

Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

Rautatierakennusten korjausohjeet 2: Asemarakennus

Rautatierakennusten korjausohjeet 3: Asemapäällikön talo



1.1.4. Julkisivut

Olemassa olevat puiset julkisivuverhoukset, niihin liittyvät listoitukset ja vuorilaudat sekä kivijalat ja sokkelit korjataan ja tarvittaessa uusitaan vanhan mallin mukaan.

Julkisivujen väritsohjeet ovat *liitteessä 1*.

Rautatierakennusten ulkovuoraukset

Rautatierakennukset on vuorattu useimmiten kolmen-neljän vuoden kuluttua rakennuksen valmistumisesta. Laudoitus kiinnitettiin suoraan hirsiseinään, väliin laitettiin vuorauspaperi. Laudoituksen tyyppi ja malli vaihtelivat huomattavasti kulloisenkin tyyliuunnan sekä rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan. Asemarakennuksissa on rikkaammat koristeaiheet ja monimuotoisempi ulkolaudoitus kuin yksinkertaisessa ulkorakennuksessa.

Ulkovuoraukseen pätee sama kuin ikkunoihin: vauriot rakennuksen eri osissa ovat erilaisia ja korjaukset on suunniteltava sen mukaisesti. Pahoinkin vaurioituneesta julkisivusta voidaan yleensä osa laudoituksesta käyttää uudelleen muiden julkisivujen paikkauksiin.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen ulkovuoria korjattaessa on tavoitteena olemassa olevan ulkolaudoituksen ja listojen säilyttäminen mahdollisimman vähin muutoksin.

Ulkovuodista uusitaan vain vaurioituneet kohdat. Koko vuorausta ei tule uusita silloin, kun vasta eteläsivu tai vuorauksen alaosa on korjauksen tarpeessa. Korjaamalla paikaten saadaan aikaan onnistunein lopputulos: materiaaleiltaan aito ja historiaansa monipuolisesti valottava rakennus.

Vanhaa julkisivua korjattaessa on paikkaukseen käytettävien lautojen ja listojen sekä kooltaan, pinnaltaan että profiililtaan oltava tarkasti entisen kaltaisia. Korjauksessa säilytetään vuorilaudoituksen paneelityyppi profiloineja myöten. Ikkunalistat, rintapaneelit, jalkapaneelit ja koristeleikkaukset jäsentävät ja elävöittävät julkisivua. Ulkovuorausta ei kuitenkaan ole syytä tehdä hienommaksi kuin mitä se on ollut.

Puutavaran laatuun, vuosirenkaiden tiheyteen ja mäntylaudassa erityisesti sydänpuun määrään kannattaa nykyisinkin kiinnittää huomiota valittaessa korjauksessa tai uusimisessa käytettävää lautatavaraa. Paineekyllästettyä puuta ei käytetä rakennusten ulkovuoraukseen. Kosteudelle alttiissa kohdissa kuten vesilistoina on suositeltavaa käyttää männyn sydänpuuta.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti
Museoviraston korjauskortisto KK3 Ulkolaudoituksen korjaus
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Perustukset

Vaurion seuraaminen, sen syyn poistaminen ja torjuminen sekä varautuminen korjausten korjaamiseen on erityisen tärkeää perustuksia kunnostettaessa.



Jos kivijalka on sortunut, pystytetään se uudelleen entiseen asuunsa.

Talon alustatilan tuuleuksesta on huolehdittava. Huoltoon kuuluvat sellaiset säännölliset toimenpiteet kuten alapohjan tuuletusluukkujen sulkeminen myöhään syksyllä ja avaaminen aikaisin keväällä. Jos tuuletus on riittämätön, voi kosteus aiheuttaa sieni-, laho ja hyönteisvaurioita ja lopulta tuhota koko alapohjan.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti

Ulkomaalaus

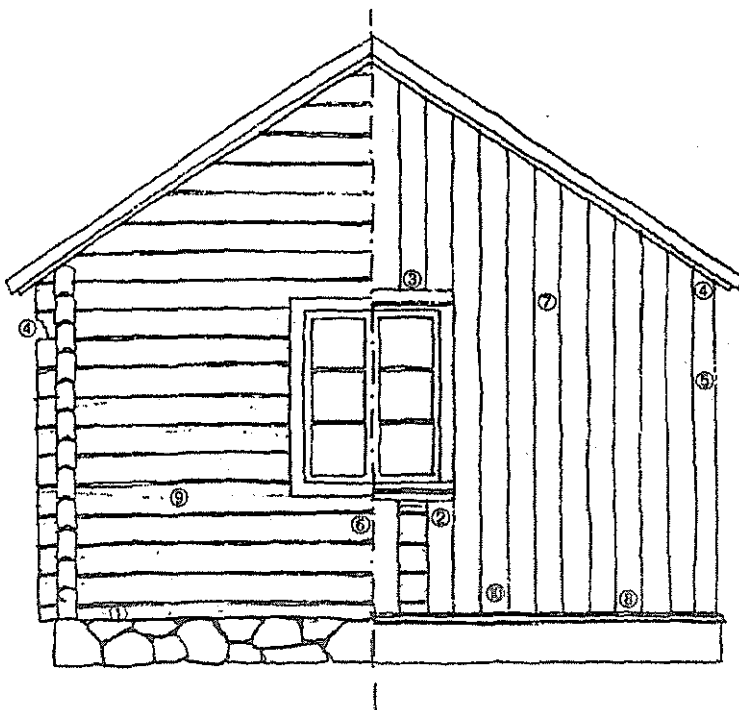
Julkisivut ovat olleet alun perin maalattuja joko keittomaalilla tai perinteisellä öljymaalilla. myöhempiä maalauksia on tehty hyvinkin erilaisilla maalityypeillä, mikä on korjauksessa huomioitava.

Rautateiden rakentamisen periaate – tehdä kestäviä, toimintaa palvelevia tiloja – ulottui maalauskäsittelyn valintaan asti. Rakennukset, joissa oli höylätty laudoitus, maalattiin öljymaalilla. Karkeammat puupinnat käsiteltiin keittomaalilla. Keittomaalilla maalatuissa rakennuksissa ikkunat, ovet ja muut höylätyt yksityiskohdat suojattiin öljymaalilla.

Ulkomaalaus on kuluva kerros, jonka uusiminen tulee eteen tietyin väliajoin.

Uusimisessa käytetään perinteisiä maaliaineita ja maalaustapoja – perinteisten materiaalien vanheneminen tunnetaan. Väärin valittu, tiivis nykyaikainen maali voi aiheuttaa vaurioita maalausalustalle. Lisäksi tällaisen maalin poistaminen ennen uusintamaalausta on suuritöistä ja se saattaa rikkoa puualustaa. Hiekkapuhallus ei sovellu puupintojen maalinpoistoon.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset



Seinän vauriokohtia:

1. Maakosteuden aiheuttama lahovaurio.
2. Ikkunan alapuolinen lahovaurio.
3. Ikkunan päällä oleva ulkoneva vesilista on alttiina vaurioille.
4. Vuotava räystä.
5. Sadevesikourujen puuttuessa lyhyt räystä syöttää veden seinille ja nurkkiin.
6. Hyönteisvaurio.
7. Sisäpuolinen kosteus aiheuttaa maalin irtaamista ja lahoa.
8. Vesilaudassa kiinni olevien lautojen päät kuivuvat hitaasti ja lahoavat ja halkeilevat.
9. Erityisesti rakennuksen eteläseinustalla voimakkaat lämmönvaihtelut rikkovat hirren pinnan säliöille.
10. Lumi sekä roiskevesi ovat vaurioittaneet maalipinnan.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK3 Ulkolaudoituksen korjaus



Katso myös Museoviraston julkaisemat:

Vanhojen rakennusten korjauskortti 1: Yleiskortti

Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Ulkolaudoituksen korjaus

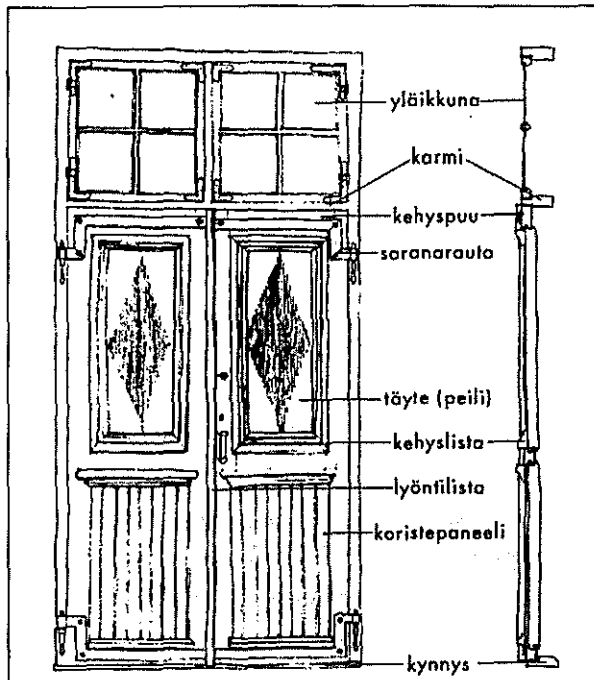
Vanhojen rakennusten korjauskortti 13: Öljymaali

Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

Rautatierakennusten korjausohjeet 6: Väritysohjeet

1.1.5. Sisäänkäynnit

Vanhat sisäänkäyntikatokset, kuistit sekä niihin liittyvät portaat, tasot ja ulko-ovet korjataan. Korjauskelvottomat osat voidaan uusia alkuperäisen mallin mukaan.



Oven nimistöä.

Ovet kuvastavat rautatierakennuksen tyylikautta, luonnetta ja hierarkiaa. Asuin- ja asemarakennuksissa käytettiin kehysovia tai niiden välimuotoja, ulkorakennuksissa lautovia. Ovia täydensivät tyylinmukaiset karmilistat.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuksen ovia korjattaessa on tavoitteena kaikkien tyyliin sopivien ovien ja listojen säilyttäminen. Ovea korjattaessa tai uusittaessa sen tyyliä ei tule tarpeettomasti muuttaa.

Erityisen alttiita kulumiselle ovat olleet ulko-ovet. Tiheäsyisestä ja kuivasta puutavarasta valmistetut ja peittomaalatut ovet kestävät kulutusta ja roiskevettä muita paremmin. Sovitus-, heloituskorjaus- ja maalaustyöt ovat yleisiä ovien huolto- ja korjaustapoja.

Ulko-oven kunnolle oleellista on myös sitä suojaavan kuistin tai katoksen sekä syöksytörvien kunnosta huolehtiminen.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK9 Ovien korjaus
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Katso myös Museoviraston julkaisemat:

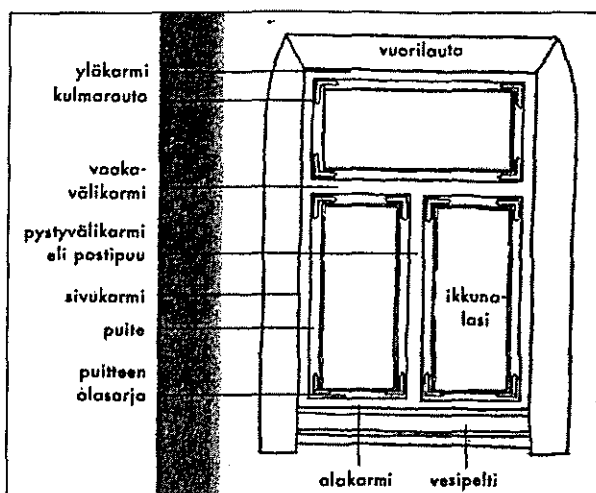
Vanhojen rakennusten korjauskortti 9: Ovien korjaus

Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Kuistin korjaus

Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

1.1.6. Ikkunat

Ikkunat korjataan vanhan mallin ja ikkunan ruutujaon mukaan.



Ikkunan nimityksiä.

Ikkunat ovat tärkeä julkisivun osa ja niissä näkyy hyvin rakentamisen tyylivaihtelut. Ikkunat ovat arvokas rakennusosa myös korkealuokkaisen ja valikoidun puuaineksensa, puhalletun lasinsa ja käsityönsä vuoksi. Ikkunoiden kokonaisilme on hyvin herkkäpiirteinen, pienetkin muutokset profiloinnissa tai puutavaran laadussa vaikuttavat julkisivun kokonaisilmeeseen.

Ikkunat ja ovet vaurioituvat ennen kaikkea sään kuluttamina. Laholle alttiita kohtia ovat puitteet, karmien alaosat ja sivujen alaosat, erityisesti eteläseinustalla. Ikkunoiden korjaus on tehtävä yksilöllisesti, sillä vauriot ovat ilmansuunnista riippuen erilaiset. Paikallisen vaurion vuoksi ei ikkunaa kannata uusida. Esimerkiksi jos alapuitteen tippanokka on laho, uusitaan vain tippanokka. Useimmat vauriot ovat vältettävissä tarkistamalla säännöllisesti kittausten ja maalipinnan kunta, heloitusten sekä vesipellitusten puutteet.

Ikkunoiden tarkistuslista:

- Karmit:** Onko lahoa (yleensä alakappaleessa sekä sen liitoksissa ?)
- Puitteet:** Onko lahoa ? Ovatko liitokset kiinteät ? Avautuuko helposti vai onko sovitin tiukka ?
- Helat:** Kulmaraudat, onko ruostetta, puuttuuko ruuveja ? Ikkunansulkijat, toimivatko moitteettomasti ?
- Kittaus:** Onko ehjä ? Heliseekö ruutu ?
- Maalaus:** Onko maalipinta kunnossa ulko- ja sisäpuolella ?
- Tiivisteet:** Ovatko hyvät ja joustavat ? Tarvitaanko lisää ?
- Tilkerako:** Onko rako vedoton ? (Vetoisuus on helpointa todeta tuulisella säällä esimerkiksi kynttilän tai tupakan savulla.)

Tavallisesti ikkunat uusitaan vedoten joko lämmön säästämiseen tai vanhan ikkunan puutteisiin. Ikkunoiden uusiminen on kuitenkin kallista ja aiheuttaa puuttumista ympäröiviin rakenteisiin. Kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennusta korjattaessa on vanhat ikkunat säilytettävä kunnostettuina ja tarpeen mukaan tiivistettyinä. Energiasäästön nimissä ei ikkunoita kannata vaihtaa.

Ikkunoiden korjaamisen mahdollisia työtehtäviä ovat: karmien ja puitteiden kunnostus, helojen kunnostus, uudelleenlasitus ja kittaus, maalaus sekä lämmöneristämisen parantaminen tiivistämällä.

Ikkunoiden tiiveyden kannalta mahdollisia vuotokohtia on neljä: karmin ja seinärakenteen välinen tilkerako, puitteen ja karmin välinen rako, lasin ja puitteen välinen rako sekä ikkunan puuosien liitokset. Vanhat ikkunat saadaan riittävän tiiviiksi, kun valitaan puitteen tiiviste huolella ja kiinnitetään se oikein. Ennen ikkunat tiivistettiin talveksi tilkitsemällä puitteiden raot ja peittämällä ne liimapaperilla. Näin ikkunasta saatiin täysin tiivis. Tämä tapa on suositeltava edelleenkin.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti
Museoviraston korjauskortisto KK8 Ikkunoiden korjaus
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset



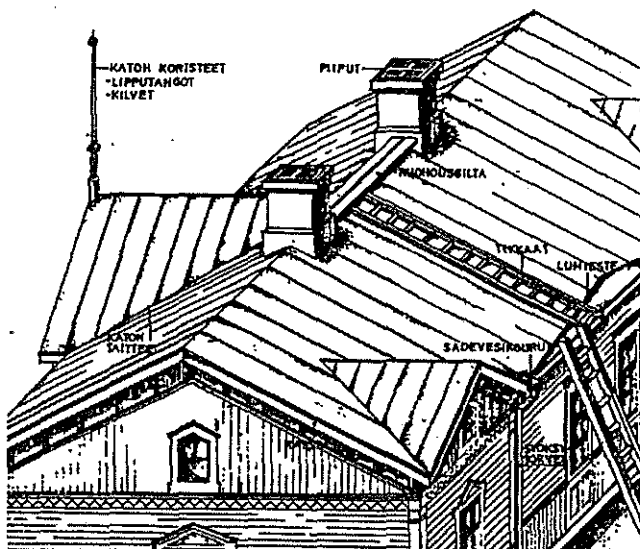
Katso myös Museoviraston julkaisema:

Vanhon rakennuksen korjauskortti 3: Ikkunoiden korjaus

Rautatierakennuksen korjausohjeet 1: Puurakennukset

1.1.7. Katot

Peltikatteet korjataan ja tarvittaessa uusitaan pystysaumatusta sileästä pellistä. Räystäät ja räystäsrakenteet korjataan. Korjauskelvottomat osat voidaan uusita alkuperäisen mallin mukaan. Katemateriaalina ei saa käyttää muovipinnoitettua peltiä.



Vesikaton tärkeät osat.

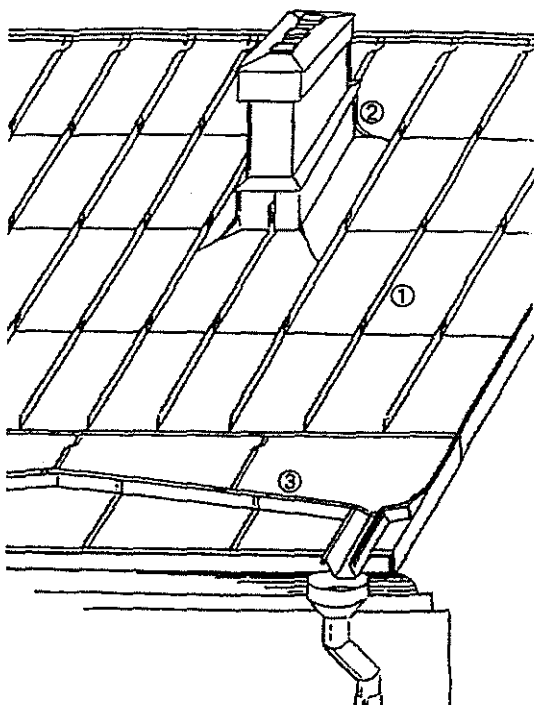
Vesikate on säälle alttein ja joskus nopeimmin kuluva osa rakennuksessa. Katteen ikää voidaan jatkaa oikealla huollolla, mutta joskus se on kuitenkin uusittava. Yleensä vesikate uusitaan entistä mallina käyttäen. Työssä kiinnitetään huomiota materiaalin perinteiseen käsittelyyn ja rakenteen yksityiskohtiin.

Muovipinnoitetun pellin käyttö ei sovi kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin muovipinnoitteen ilmeettömyyden, pellin profiiliin ja kuvioinnin vuoksi. Sileää peltiä uusittaessa ei pellissä saa olla pientäkään profilointia. Sopiva peltityyppi on kuumasinkitty sileä pelti.

Vesikattoon kuuluvat rakenteet, piiput, jalkarännit, räystäskourut ja syöksytorvet sekä tikkaat olisi säilytettävä vanhan mallisina nykyiset rakentamismääräykset kuitenkin huomioon ottaen. Rautatierakennuksissa tyypilliset kattokoristeet, konsolit, kilvet, lipputangot, räystäskukat ja -listat sekä kattoikkunat ja -komerot palautetaan entiselleen mahdollisuuksien mukaan.

Katteen maalaukseen on suositeltavaa käyttää grafiittimaalia, joka on perinteinen öljypohjainen maali. Muoveja sisältäviä maaleja ei peltikaton maalauksessa pidä käyttää. Maalikerrosten tehtävänä on toimia peltiä suojaavana kulutuskerroksena, jonka rikkoutuminen on korjattava mahdollisimman pian. Nykyisillä peltikaton materiaalivehkuuksilla voidaan katon taloudelliseksi käyttöäksi olettaa vähintään puoli vuosisataa, jos maalaus pidetään





kunnossa.

Peltikattojen suurin vaurioittaja on korroosio eli raudan ruostuminen. Korroosio saa usein alkunsa suojauksen mekaanisista vaurioista. Jatkuva huolto on paras tapa ehkäistä korroosiota. Huoltoon kuuluvat sellaiset välttämättömät, säännölliset toimenpiteet kuten lehtien lakaiseminen katolta ja vesikouruista, sadevesijärjestelmien kunnosta huolehtiminen ja vesipellitysten kunnossapito sekä huoltomaalaukset.

Peltikaton vaurioille alttiita osia ja niissä erityisesti huolehdittavia asioita (kuva vasemmalla):

1. Pystysaumojen tiiveys ja puhtaus
2. Piipun pellityksien tiiveys ja ruostesuojaus
3. Jalkarännien tiiveys ja puhtaus. Lumi, jää, lehdet ja muut irtorokat sekä niiden poistamien voivat vaurioittaa jalkaränniä.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti
 Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Peltikaton korjaus
 Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Peltikaton maalaus
 Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Katso myös Museoviraston julkaisemat:

Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Peltikaton korjaus

Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Peltikaton maalaus

Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

1.1.8. Sisätilat

Kiinteä sisustus

Kiinteä sisustus, samoin kuin ikkunat, ovet ja huonekalut tehtiin puusta tyyppipiirustusten mukaan paikallisissa tai rautateiden omissa puusepänverstaissa. Sisustuksessa pyrittiin paitsi yksinkertaisuuteen, myös edullisuuteen ja helppohoitaisuuteen. Rakennuksen luokka, käyttötarkoitus ja tietenkin muoti antoivat oman lisänsä sisustuksen yksityiskohtiin.

Asuinrakennuksissa ja –huoneissa seinät oli päällystetty pinkopahvilla, lattiat olivat lautta ja katot maalattuja sileitä tai helmiponttikattoja. Ovet olivat peili- tai lautakehysovia.

Sisustuksen värit on vaihdellut kulloisenkin rakennustyylin mukaisesti. Jos vanhoja maalauskoristeluja, koristeraitoja, kehysornamenteja, maalattuja panelointeja tms. on jäljellä, ne tulisi säilyttää. Vanhoista maali- tai tapettikerroksista tulisi jättää ainakin mallit uuden pintakäsittelyn alle.

Rautatierakennuksissa on alun perin ja useimmiten vielä nykyäänkin uunilämmitys. Huoneissa oli muuratut rappauspinta- tai peltikuoriset pystyuunit ja useissa huoneissa myös kaakeliuunit. Uuneja kannattaa, tulevaisuutta silmälläpitäen, säilyttää kalusteena siinäkin tapauksessa, että niitä ei kunnosteta ensimmäisessä korjauksessa. Ainakin yksi käyttökelpoinen uuni huoneistoa kohti luo viihtyisyyttä ja kodikkuutta.

Vanhan rakennuksen ikkuna-, ovi-, jalka- ja kattolistat ovat usein erilaisia. Tämä erillaisuus on tärkeää eikä listoja pidä yhdenmukaistaa, vaan säilyttää ne kertomassa aikaisemmista muutoksista.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK1 Yleiskortti
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

Katso myös Museoviraston julkaisemat:
Vanhojen rakennusten korjauskortti 18: Pinkopahvi
Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

1.2. Uudisrakentamista koskevat ohjeet

1.2.1. Yleistä

Uudisrakentamista koskevat ohjeet koskevat kortteleiden 58, 79, 80 ja 81 päärakennuksia, autotalli-, autokatos- ja varastorakennuksia.

Rakennusalat ja –oikeudet, kerrosluku sekä rakennusten harjan suunta on määriteltävä asemakaavassa.

1.2.2. Lattian korkeusasema

Lattian korkeusaseman tulee olla noin 40-60 cm pihatason yläpuolella. Ohje ei koske ulkorakennuksia.



1.2.3. Rakennuksen runko

Rakennuksen runkosyvyys saa olla enintään 12 m. Rakennuksen runko on suorakaide, jota on jäsennettävä kuistein, erkkerein tai sisäänkäyntikatoksin siten, ettei pitkiä yhtämittaisia julkisivunosia synny.

1.2.4. Julkisivut

Rakennuksissa on oltava 40-60 cm korkea sokkeliosa.

Julkisivumateriaali on puuta.

Räystäitä ei saa koteloida.

Ikkunoiden karmien ja puitteiden tulee olla peittomaalattuja.

1.2.5. Kattomuoto ja -kaltevuus

Kattomuodon on oltava harjakatto tai aumakatto.

Kattokaltevuus on oltava 29°.

Harjan suunnat on esitetty kaavassa kaavamerkinnoin.

1.2.6. Materiaalit ja värit

Julkisivumateriaali on peittomaalattua puuta.

Kattomateriaalina on saumattu sileä pelti. Rakennuksissa autojen säilytystä varten ja talousrakennuksissa voidaan käyttää myös kolmiorimahuopakatetta.

Maalaus- ja väriysohjeet ovat *liitteessä 2*.



2. YMPÄRISTÖÄ KOSKEVAT OHJEET

2.1. Yleistä

Nämä ohjeet koskevat koko kaava-aluetta lukuunottamatta kortteileita 50, 51, 55 ja korttelin 58 eteläosaa (YL).

lisalmen rautatieaseman alueen ympäristölle on tyypillistä:

- Avoimet näkymät, myös asuinpihoihin.
- Vanha puusto, lehmuskujat, pensasaidat.
- Katujen ja tiestön pintamateriaalina nupukivi ja sora.

Jotta nämä tyypilliset, yhdessä rakennusten kanssa alueen "hengen" luovat piirteet säilyisivät, on erityisesti kiinnitettävä huomiota seuraavaan:

- Alueella on vältettävä voimakasta maaston muotoilua.
- Kunnallistekniikka alueella on toteutettava mahdollisimman hienovaraisesti, olemassa olevaan ympäristöön sopeutuen.
- Katujen ja tiestön pintamateriaaleissa olisi mahdollisuuksien mukaan käytettävä luonnonkiveä ja soraa.
- Puistojen ja pihojen varustukset on valittava ympäristöön ja rakennuksiin soveltuviksi.
- Puistojen ja pihojen kasvillisuuden valintaan ja hoitoon on kiinnitettävä erityistä huomiota.

2.2. Kaavamääräykset

Asemakaava sisältää kortteli-, rautatie ja puistoalueita, joilla ympäristö säilytetään. Kaavassa nämä alueet on merkitty merkinnällä /s ja merkintä on selitetty kaavan määräysosassa aluekohtaisesti.

2.3. Yleisiä ohjeita

Asemaympäristö

Asema-alueeseen kuuluu tyypillisesti raiteiston muodostama ratapiha sekä noin 50-100 metriä leveä vyöhyke radan molemmin puolin.

Rakennuksia ympäröi perinteisesti vapaamuotoinen maisemapuisto. Rautatiepuistot olivat ensimmäisiä julkisia puistoja maassamme. Ne olivat paitsi matkustajien myös paikkakuntalaisten vilkkaassa käytössä, ja niiden kautta ovat lukuisat kasvilajit levinneet myös muualle.



Puistot rakennettiin jo muun asema-alueen rakentamisen yhteydessä. Ne olivat vapaamuotoisia englantilaistyyppisiä puistoja, joille luonteenomaista olivat siistit hiekkakäytävät, puukujanteet, runsaat havupuuistutukset, syreenimajat sekä yksittäiset muotoon leikatut puut. Perennapenkit kuuluivat oleellisina rautatiepuistoihin.

Yleisimpiä rautatiepuistoissa käytettyjä kasveja:

- havukasvit: sembramänty, siperianpihta, siperianlehtikuusi, kuusi
- lehtipuut: rauduskoivu, puistolehmus, oma lehmuskanta
- koristepensaat: syreenit, aitaorapihlaja, isotuomipihlaja, terttuselja, koiranheisi, siperianhernepensas
- perennat, kesäkukat ja kukkauurnat

Asemaympäristöistä huolehdittiin yhtä hyvin kuin itse rakennuksista. Asemapuistojen viihtyisyys on perustunut paitsi tyylliseen yhtenäisyyteen, omaan kasvivalikoimaan ja VR:n puisto-osaston olemassaoloon myös asukkaiden viitseliäisyyteen ja huolenpitoon ympäristöstään. Virkamieskunnan hierarkia näkyi ympäristön hoidossakin, vielä muutamia vuosikymmeniä sitten asemapäällikölle istutettiin kukkaistutukset ennen kuin muualle asema-alueelle. Asemapäälliköiden pihoihin kuuluivat hyötypuutarhan lisäksi runsaat pensas- ja kukkaistutukset. Lisäksi puutarhoihin kuuluivat ulkorakennukset, joskus kaivohuoneet ja huvimajat. Kivettyjä polkuja kulki asema- ja asuinrakennusten välillä.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset
Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 3 Asemapäällikön talo

Pihajäsentely on useimmiten syntynyt luonnostaan. Kulkuväylät ovat muotoutuneet niille luontevimpiin paikkoihin. Nurmikko on kulkuväylien kohdalta kulunut hiekkapintaiseksi. Vahvistukseksi on pihaan voitu tuoda hiekkaa tai soraa. Kiveystä on pihalla käytetty vähän. Julkisivujen reunustaan on voitu rakentaa vesikourut mukulakivestä tai katukivestä. Erityisen kulutukselle alttiita paikkoja, esim. vaunuvajan edustaa, on voitu vahvistaa mukulakivillä tai suurilla vapaasti ryhmitellyillä luonnonkivilaatoilla.

Suoraviivaisia rajauksia ja uusia materiaaleja kuten asfalttia, kivituhkaa, keinoitekoisia kiveyksiä tai sepeliä tulisi käyttää harkiten, jottei järkytettäisi vanhan pihan luontevuutta ja tunnetta.

Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK15 Puukaupunkien pihat ja aidat

2.4. Maaston muotoilu

Alueella tulee pyrkiä mahdollisimman vähäisiin maaperän kaivu- ja täyttötöihin. Maarakennustöiden yhteydessä säilytettävä kasvillisuus on suojattava huolellisesti aidoilla tai muilla suojarakenteilla. Kaivutöissä on varottava vahingoittamasta suurten puiden laajalle ulottuvaa juuristoa. Juuristojen lähellä maata ei saa kaivaa koneellisesti vaan käsin lapiolla. Kaivutöissä mahdollisesti repeytyneet juurien haavapinnat on siistittävä sahaamalla.



Puiden latvustojen alapuolella ei saa ajaa raskailla ajoneuvoilla eikä juuristoalueita saa käyttää varastointialueina.

2.5. Kunnallistekniikka

Osa suunnittelualueesta kuuluu yhdyskuntateknisen huollon piiriin ja osalla aluetta yhdyskuntatekniikka on puutteellista tai se puuttuu kokonaan. Kunnallistekniikka voidaan järjestää kaavoituksen mukaisesti täydennysrakennettaville alueille jatkamalla ja laajentamalla jo olemassa olevaa keskusta-alueen kunnallistekniikan verkostoa aseman alueelle.

Johtolinjat tulee sijoittaa katualueille ja pihoilla ja puistoissa jalankulkuteiden alle, jottei säilytettävä kasvillisuus vaurioidu. Uusia puita ja pensaita ei saa istuttaa johtokanavien päälle tai lähelle niitä.

2.5.1. Jakokaappien sijoitus

Jakokaappeja ei saa sijoittaa avoimiin katu- ja pihatiloihin, vaan ne sijoitetaan ensisijaisesti rakennuksiin ja pensasaitojen viereen.

2.5.2. Pintavesien ohjaus

Vanhojen, olemassa olevien rakennusten alueella ja osassa puistoalueita on olemassa sadevesiviemärinti. Katolta tulevien sadevesien ohjauksesta on huolehdittava siten, että sadevedet valuvat maassa rakennuksesta pois päin eivätkä vahingoita rakennuksen perustuksia ja julkisivulaudoitusta. Räystäiden ja syöksytorvien kunnosta on huolehdittava ja syöksytorvien alapäähän voidaan asentaa vedenohjaimet. Suositeltavia ovat luonnonkivestä tehdyt kourut. Kesäaikana katolta tulevat sadevedet on perinteisesti otettu talteen kasteluvedeksi, mikä on edelleenkin toivottavaa.

2.6. Kulutuspinnot

Puistoalueilla jalankululle ja polkupyöräilylle varatuilla kaduilla ja alueilla on pintamateriaalina käytettävä soraa.



Savonkatu välillä Malminkatu - Asema-aukio sekä Asema-aukio lähiympäristöineen on päällystettävä luonnonkivellä. Toivottavaa on, että myös henkilöliikenteen laiturialue asemarakennuksen lähiympäristössä muutettaisiin luonnonkivipinnoitteisiksi. Betonikivien käyttö alueella on kielletty.

Asfaltin käyttö pintamateriaalina on sallittu ainoastaan Malminkadulla, Kirkkopuistonkadulla ja Päiviönkadulla sekä korttelin 82 alueella ja Asemakadulla korttelin 82 edustalla.

2.7. Puiston ja pihojen varustukset

2.7.1. Jätehuolto

Roskalaatikat sijoitetaan pihaan mahdollisimman huomaamattomasti, mielellään ulkorakennuksen suojaan.

2.7.2. Valaistus

Pihoille sopivat parhaiten yksinkertaiset, ensisijaisesti asuinrakennusten ja talousrakennusten seiniin sisäänkäyntien luokse sijoitetut valaisimet, joissa valon väri muistuttaa hehkulampun valoa. Kylmäsävyiset lamput eivät sovi tunnelmaan. Sopivia valaisinmalleja on esitetty liitteessä 3.

2.7.3. Pihojen kalusteet

Alueelle sopivat parhaiten peittomaalatut puu- tai metallirakenteiset pöytä- ja penkkiryhmät sekä puutarhakeinut.

2.7.4. Postilaatikat

Postilaatikoiksi sopivat parhaiten puusta tai pellistä valmistetut, seinään kiinnitettävät mallit. Räikeän värisiä postilaatikoita tulee välttää.



2.7.5. Aidat

Kiinteiden aitojen rakentaminen on kielletty kortteleissa 58, 77, 79 ja 81 sekä korttelin 80 etelä- ja itäreunalla. Kortteliin 58 päiväkodin leikkipihan rajaamiseksi voidaan rakentaa puurakenteisia aitoja. Aitamallin soveltuvuus ympäristöön on selvitettävä. Alueelle soveltuvia puisia aitamalleja on esitetty liitteessä 4. Kaavassa on määrätty kaavamääräyksen ne paikat, joissa on joko säilytettävä tai istutettava pensasaita. Suositeltavia kasvilajeja leikattaviin pensasaitoihin ovat orapihlaja ja siperianhernepensas. Pensasaidat tulee leikata siten, että aseman alueella tyypilliset näkymät myös asuinpihoihin säilyvät. Pensasaitojen maksimikorkeus on noin 130 cm. Kortteleiden sisäosia ei saa sulkea aidoilla.

2.8. Kasvillisuuden hoito ja uudet istutukset

Puistojen vanhat puut tarjoavat pesimämahdollisuuden alueelle tyypillisille linnuille. Linnuston säilyminen alueella edellyttää, että alueella säilytetään vanhoja kolopesintään soveltuvia puita.

Vanhat puut ja pensaats sekä puistoalueilla että pihossa vaativat jatkuvaa hoitoa. Tärkeimpiä hoitotoimenpiteitä ovat lehtipuiden ja pensaiden leikkaus. Puiden tiheät latvukset harvennetaan siten, että oksat leikataan poikki läheltä runkoa (tappia ei saa jäädä, oksakaulus sitä vastoin on jätettävä). Harventamista tulee lahovian riskin vuoksi välttää koivuissa. Jos koivu ei ole ympäristölleen vaarallinen, tulee se mahdollisuuksien mukaan jättää harventamatta/kaatamatta, koska vanha lahoava puu voi toimia esim. pikkutikan pesimäpuuna.

Pensaats kunnostetaan nuorentamalla, leikkaamalla ja poistamalla emärungosta työntyneet juurivesat.

Rehevöitynyttäkin puutarhaa kannattaa lähteä kunnostamaan sen ominaisuuksia hyödyntäen ja perinteisiä lajeja mahdollisuuksien mukaan säilyttäen ja lisäten. Vanhojen pihojen nurmimatto on useimmiten niitetty viikatteella muutaman kerran kesässä. Luonnonmukaisesta

nurmesta ei pidä yrittääkään kehittää täydellistä, sileää nurmimattoa.

Istutettaessa uusia kasveja suositellaan käytettäväksi rautatiealueille tyypillisiä kasvilajeja ja istutuksissa tulisi käyttää kestäviä kotoperäisiä taimikantoja.

Liitteet:

1. Maalaus- ja väritysohjeet, vanhat rakennukset
2. Maalaus- ja väritysohjeet, uudisrakentaminen
3. Esimerkkejä alueelle sopivista ulkovalaisinmalleista
4. Esimerkkejä alueelle soveltuvista puisista aitamalleista

IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

Liite 1: Maalaus- ja väriysohjeet, vanhat rakennukset

1. Yleistä

Nämä ohjeet koskevat sr-6- ja sr-7-merkinnöillä kaavassa merkittyjä puujulkisivuisia rakennuksia. Myös kortteleiden 58 (YL/A/s-2 ja A/s-2) ja 81 (YL/A) olemassa olevien rakennusten korjaus- ja muutostöissä suositellaan noudatettavaksi näitä ohjeita. **Väriysohjeet on hyväksyttävä lisälmen rakennusvalvonnassa.**

Nämä ohjeet perustuvat Museoviraston julkaisuun Rautatierakennusten korjausohjeet 6; Väriysohjeet. Julkaisussa on värikuvia, joista selviävät yksityiskohtaiset väriysohjeet ja värimallit. Tässä ohjeessa annetut värinumerot ovat Tikkurilan Monicolor Nova – värijärjestelmän numeroita. Tarkemmat värimallit saa maalikaupoista tai Tikkurilalta.

Varsinaisia maalausohjeita löytyy Museoviraston korjauskorteista mm. Yleiskortti (KK 1), Keittomaali (KK 12), Öljymaali (KK 13), Ulkolaudoituksen korjaus (KK 3), ikkunoiden korjaus (KK 8), Ovien korjaus (KK 9), Peltikaton korjaus (KK5) ja Peltikaton maalaus (KK 7).

Rautatierakennusten väriykselle ominaiset piirteet ovat syntyneet eri aikakausien muoti-ilmiöiden ja teknisten mahdollisuuksien mukaisesti. Rakennusten julkisivujen värit perustui 1860-luvulta 1950-luvulle saakka pääosin seuraaviin maaväreihin: keltamullat, vihertävät ja ruskehtavat maavärit, punamulta. Nämä maavärit tunnetaan myös terroina ja umbrina, joiden kuumennetut tai poltetut versiot ovat sävyiltään edellisiä ruskeampia tai punaisempia.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väriysohjeet



2. Maalilaadut

Alueen rakennukset tulee maalata maaleilla, joiden käyttäytymisestä on useiden vuosikymmenen kokemus. Sopivia maaleja ovat perinteiset öljymaalit tai keittomaalit. **Alkydiöljymaalia, lateksimaaleja ja muita muoviaineita sisältäviä maaleja tai maaleja, joiden käyttäytymisestä ei ole pitkäaikaista kokemusta, ei saa käyttää julkisivujen eikä peltikattojen maalaukseen.**

Mikäli rakennus on vuorattu höylätyllä laudalla (asuinrakennukset), maalina tulee käyttää pellavaöljymaalia. Pellavaöljymaalin ainesosiin kannattaa maalattaessa kiinnittää huomiota. Muoviaineita sisältävät maalit kestävät kyllä hyvin säättä, mutta ovat liian kovia. Kova maalikerros repeilee vanhetessaan levyinä pois ja on myös vaikea uusia. Tiiviin maalipinnan taakse voi myös kertyä kosteutta, joka valuu maalipintaa pitkin ja voi kastella alla olevan laudoituksen.

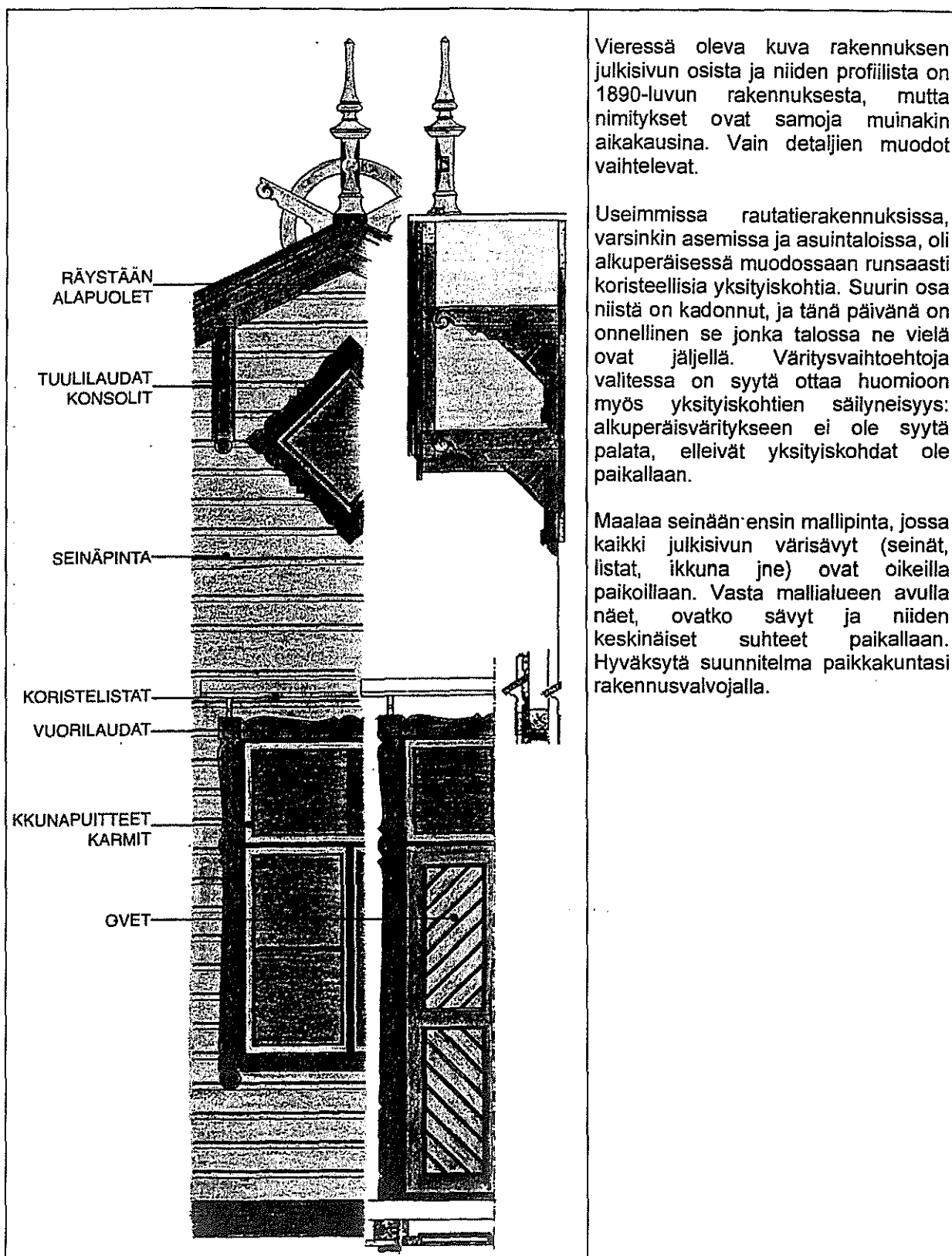
Mikäli rakennus on vuorattu karkealla laudalla (talousrakennukset), tulee käyttää keittomaalia. Keittomaalin voi helposti valmistaa itse, jolloin voi olla varma maalin sisältämisestä ainesosista. Valmista maalia voidaan säilyttää 1-2 viikkoa. Kaupan valmiit "keittomaalit" sisältävät sen sijaan ainesosia, jotka takaavat, että maali säilyy vuosia, eikä nämä maalit vastaa siten perinteistä keittomaalia.

Kaikki ikkunoiden karmit ja puitteet sekä julkisivujen vuorilaudat ja koristelistat maalataan pellavaöljymaalilla.

Peltikatot on maalattava pellavaöljystä valmistetulla grafiittimaalilla tai muulla pellavaöljyä sisältävällä maalilla. Myös peltikattojen maalauksessa tulisi välttää muoviaineita sisältäviä maaleja.

Uudelleenmaalauksessa on tärkeää selvittää sen maaliaineen tyyppi, jonka päälle uusintamaalaus tehdään. Tarvittaessa alla oleva maali poistetaan. **Muoviaineita sisältävät maalit on poistettava ennen uusintamaalausta öljymaalilla.** Maalinpoistossa ei saa käyttää hiekkapuhallusta. Perinteisiä maaleja ja niiden valmistusaineita sekä maalaustarvikkeita myy esim. Uulatuote Oy.





Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väritysohjeet



3. Väritysohjeet vuosina 1890-1900 rakennettuihin asuinrakennuksiin

Nämä väritysohjeet koskevat rakennusmestarin taloa (kortteli 77, eteläisin rakennus, rak. 1901), asemapäällikön taloa (kortteli 77, keskimmäinen rakennus, rak. 1901) ja asemarakennusta (rak. 1900-02). Tätä ohjetta voidaan käyttää myös korttelin 81 pohjoisempaan olevaan vuonna 1901 rakennettuun asuinrakennukseen.

Vuosisadan vaihteessa uudeksi valtatyyliseksi nousi kotimaisista puurakentamisen lähtökohdista syntynyt jugend. Rakennusten väritys oli alkuvuosina voimakkaampaa, mutta pelkistyi vähitellen ja muuttui vaaleammaksi. Tämän ajan arkkitehtuurissa korostavat osat saattoivat olla vaaleampia tai tummempia kuin seinäpinta – suunnittelijasta ja kohteesta riippuen.

Aikaisempien kattomateriaalien rinnalle tuli galvanoitu pelti. Sinkitty pelti maalattiin öljymaalilla mustaksi, tumman harmaaksi, tumman punaiseksi tai kauden loppupuolella vihreäksi.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väritysohjeet

	<u>Vaihto- ehto 1</u>	<u>Vaihto- ehto 2</u>	<u>Vaihto- ehto 3</u>	<u>Vaihto- ehto 4</u>
<u>Seinäpinnat</u>	J068	N085	N112	J117
<u>Vuorilaudat, koristelivat</u> (sävy sävyyn seinäväriä voimakkaampia värejä tai sopivia eri maavärien rinnastuksia samalla periaatteella)	N068	H112	N114	M124
<u>Ikkunapuitteet, karmit</u>	F068	N106	L118	J155
<u>Ovet</u>	L106	N114	L118	K154
<u>Tuulilaudat, konsolit</u>	Seurasivat koristelitojen väritystä	Seurasivat koristelitojen väritystä	Seurasivat koristelitojen väritystä	Seurasivat koristelitojen väritystä
<u>Räystään alapuolet</u>	Yleensä seinäsävy	Yleensä seinäsävy	Yleensä seinäsävy	Yleensä seinäsävy
<u>Korosteväri</u> (koristeuurrokset ja viisteet)			M128	Y164
<u>Katto</u>	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen



4. Väritysohjeet vuosina 1920-1930 rakennettuihin asuinrakennuksiin

Nämä väritysohjeet koskevat korttelin 77 pohjoisimpana olevaa asuinrakennusta (rak. 1931) ja korttelin 79 kaksikerroksisia asuinkasarmeja (rak. 1926). Tätä ohjetta voidaan käyttää myös korttelin 78 olemassa oleviin rakennuksiin.

Rakennukset ovat ulkoiselta ilmeeltään suoraviivaisempia aiempiin vuosikymmeniin verrattuna. Usein julkisivuihin voimakkaimmin vaikuttaa aukotuksen sijoittelu ja saumarimallinen pystyvuoraus, joka vyöhykkeittäin vaihtelee vaakalaudoituksen kanssa pysty- ja vaakapanelointina. Molemmat piirteet poikkeavat edellisen kauden rakennuksista.

1920-lukua lähestyttäessä arkkitehtuuri käyttää klassistisia vaikutteita julkisivujen jäsentelyssä ja vähäisissä koristeaiheissa. Aiemmalle vaalealle kaudelle syntyi vastavaikutus: rakennuksissa käytettiin jälleen voimakkaampia värejä. Keltamullan keltaiset ja punamullan punaiset julkisivut ilmestyivät ratamaisemaan. Myös ruskeat ja muutkin murrettu maavärisävyt ovat mahdollisia.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väritysohjeet

	Vaihtoehto 1	Vaihtoehto 2	Vaihtoehto 3	Vaihtoehto 4
<u>Seinäpinnat</u>	N083	K107	L120	J160
<u>Vuorilaudat, koristelilat</u>	F068	F107	F155	F160
<u>Ikkunapuitteet, karmit</u>	G068	N068	S112	G200
<u>Ovet</u>	Y054	N068	F155	F160
<u>Tuulilaudat, konsolit</u>	Seurasivat listaväritystä	Seurasivat listaväritystä	Seurasivat listaväritystä	Seurasivat listaväritystä
<u>Räystään alapuolet</u>	Vaaleat	Vaaleat	Vaaleat	Vaaleat
<u>Korosteväri</u>	Vaihtelee, usein taustapintaa vaaleampi	Vaihtelee, usein taustapintaa vaaleampi	Vaihtelee, usein taustapintaa vaaleampi	Vaihtelee, usein taustapintaa vaaleampi
<u>Katto</u>	Musta, grafiitin harmaa, ruskea tai tumman punainen	Musta, grafiitin harmaa, ruskea tai tumman punainen	Musta, grafiitin harmaa, ruskea tai tumman punainen	Musta, grafiitin harmaa, ruskea tai tumman punainen



5. Väritysohjeet ulkorakennuksiin

Nämä väritysohjeet koskevat korttelin 77 talousrakennuksia sekä Asemapuistossa korttelin 77 pohjoispuolella olevaa talousrakennusta.

Eri työntekijäryhmillä oli rautateillä ammatillisen ja sosiaalisen hierarkian mukaan erityyppiset asuintalot. Kaikilla oli kuitenkin omat talousrakennuksensa tai osuus sellaisiin: navetta, aitta, puuliiteri, kellari ja käymälä. Sauna ja siihen liitetty leivin- ja pesutupa oli yleensä koko asema-alueen yhteinen.

Muutokset ulkorakennusten maalaamisessa olivat vähäisempiä ja hitaampia kuin muissa rakennuksissa. Sahalaudalla vuoratut rakennukset maalattiin pitkään punaisella tai keltaisella keittomaalilla. Öljymaalia käytettiin vain höylälaudalla vuoratuissa ulkorakennuksissa.

Punamullalla maalatuissa rakennuksissa, joissa on nurkkavuorilaudat ja ikkunoita ympäröivät listoitukset, käytettiin ulkoasun viimeistelyyn hieman taitettua valkoista sivelyä tai keltamultaa. Ovet maalattiin tai tervattiin useimmiten mustiksi, tumman harmaiksi, okran keltaisiksi tai ruskeaa umbraa käyttäen.

Keltamultaa käytettiin myös ulkorakennusten julkisivuissa yhdistettynä valkoisiin tai ruskeanpunaisiin vuorilautoihin. Ovet käsiteltiin seinäpintaa tummemmiksi, tavallisesti punaruskeiksi tai tummanharmaiksi.

Vuosina 1890-1910 yksinkertaiset ulkorakennukset maalattiin puna- tai keltamultamaalilla ja uudet ulkorakennukset saatettiin maalata myös vaaleammilla sävyillä tai kokonaan harmaan sävyillä. Vuosina 1910-1930 käytettiin edelleen keittomaaleja ja julkisivujen värijäsentely voitiin jättää pois ja maalata ulkorakennukset kokonaan yksivärisiksi.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väritysohjeet

	Vaihto- ehto 1	Vaihto- ehto 2	Vaihto- ehto 3	Vaihto- ehto 4
Seinäpinnat	M083	N083	L122	M124
Vuorilaudat, koristelistat	F157	F160	G163	F200
Ikkunapuitteet, karmit	Y030	H068	S116	H157
Ovet	Y035	X096	K116	M160
Tuulilaudat, konsolit	Kuten vuorilaudat ja koristelistat	Kuten vuorilaudat ja koristelistat	Kuten vuorilaudat ja koristelistat	Kuten vuorilaudat ja koristelistat
Räystään alapuolet	Joko lista- tai seinäväri	Joko lista- tai seinäväri	Joko lista- tai seinäväri	Joko lista- tai seinäväri
Katto	Huopakate	Huopakate	Huopakate	Huopakate



IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

Liite 2: Maalaus- ja väriohjeet, uudisrakentaminen

1. Yleistä

Nämä ohjeet koskevat uudisrakentamista kortteleissa 58, 80 ja 81. Julkisivujen väriyssuunnitelma on hyväksytty lisälmen rakennusvalvonnassa.

Nämä ohjeet perustuvat alueen rakennusten ulkonäön sopeuttamiseen aseman alueen vanhaan rakennuskantaan ja ympäristöön. Ohjeissa halutaan kiinnittää huomiota myös kestävien, perinteisten, puujulkisivuihin soveltuvien maali-tyyppien valintaan.

Periaate väriyksessä on, että julkisivuissa käytetään vaaleita värisävyjä ja tehosteväriä ikkunankarmeissa, puitteissa, julkisivun räystääs-, vuori- ja peitelistoissa valkoista.

Ohjeita ja ideoita julkisivujen väriykseseen voi soveltaa rautatierakennusten perinteisestä väriyksestä 1890-1930-luvuilla.

Rautatierakennusten väriykselle ominaiset piirteet ovat syntyneet eri aikakausien muoti-ilmiöiden ja teknisten mahdollisuuksien mukaisesti. Rakennusten julkisivujen väriys perustui 1860-luvulta 1950-luvulle saakka pääosin seuraaviin maaväreihin: keltamullat, vihertävät ja ruskehtavat maavärit, punamulta. Nämä maavärit tunnetaan myös terroina ja umbriina, joiden kuumennetut tai poltetut versiot ovat sävyiltään edellisiä ruskeampia tai punaisempia.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väriohjeet



2. Maalilaadut

Alueen rakennukset tulee maalata joko öljymaalilla tai keittomaalilla. **Alkydiöljymaalialia, lateksimaaleja ja muita muoviaineita sisältäviä maaleja tai maaleja, joiden käyttäytymisestä ei ole pitkäaikaista kokemusta, ei saa käyttää julkisivujen eikä peltikattojen maalaukseen.**

Mikäli rakennus on vuorattu höylätyllä laudalla (asuinrakennukset), maalina tulee käyttää öljymaalialia. Suositeltavin vaihtoehto on perinteinen pellavaöljymaali. Pellavaöljymaalin ainesosiin kannattaa maalattaessa kiinnittää huomiota. Muoviaineita sisältävät maalit kestävät kyllä hyvin säätä, mutta ovat liian kovia. Kova maalikerros repeilee vanhetessaan levyinä pois ja on myös vaikea uusia. Tiiviin maalipinnan taakse voi myös kertyä kosteutta, joka valuu maalipintaa pitkin ja voi kastella alla olevan laudoituksen.

Mikäli rakennus on vuorattu karkealla laudalla (talousrakennukset), tulee käyttää keittomaalia. Keittomaalin voi helposti valmistaa itse, jolloin voi olla varma maalin sisältämisestä ainesosista. Valmista maalia voidaan säilyttää 1-2 viikkoa. Kaupan valmiit "keittomaalit" sisältävät sen sijaan ainesosia, jotka takaavat, että maali säilyy vuosia, eikä nämä maalit vastaa siten perinteistä keittomaalia.

Kaikki ikkunoiden karmit ja puitteet sekä julkisivujen vuorilaudat ja koristelistat maalataan valkoisella öljymaalilla.

Peltikatot suositellaan maalattaviksi pellavaöljystä valmistetulla grafiittimaalilla tai muulla pellavaöljyä sisältävällä maalilla. Myös peltikattojen maalauksessa tulisi välttää muoviaineita sisältäviä maaleja.

Perinteisiä maaleja ja niiden valmistusaineita sekä maalaus-
tarvikkeita myy esim. Uulatuote Oy.



3. Väritysohjeet uudisrakennuksiin

Asuinrakennukset, öljymaali:

<u>Seinäpinnat, öljymaali</u>	Vaaleat värisävyt, maavärit Keltainen, terra, sininen tai vihreä esim. Uulatuote Oy:n värikartasta no: 202D, 202E, 404E, 501D, 630B, 630C, 630D, 840C, 840D
<u>Vuorilaudat, koristelistat</u> <u>Ikkunapuitteet, karmit</u>	Maalarinvalkoinen
<u>Ovet</u>	Sävy sävyyn julkisivun värin kanssa
<u>Räystään alapuolet</u>	Seinäsävy
<u>Katto (peltikate)</u>	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen
<u>Sokkeli</u>	Harmaa

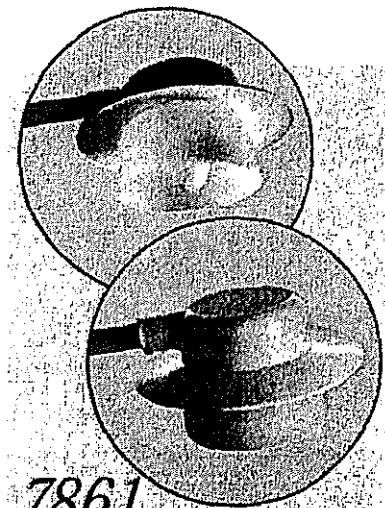
Talousrakennukset ja rakennukset autojen säilytystä varten, keittomaali:

<u>Seinäpinnat, keittomaali</u>	Kelta- tai punamultamaali
<u>Vuorilaudat, koristelistat</u> <u>Ikkunapuitteet, karmit</u>	Maalarinvalkoinen
<u>Ovet</u>	Sävy sävyyn julkisivun värin kanssa tai tumma harmaa tai tumma ruskea
<u>Räystään alapuolet</u>	Seinäsävy
<u>Katto (peltikate tai huopakate)</u>	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen
<u>Sokkeli</u>	Harmaa

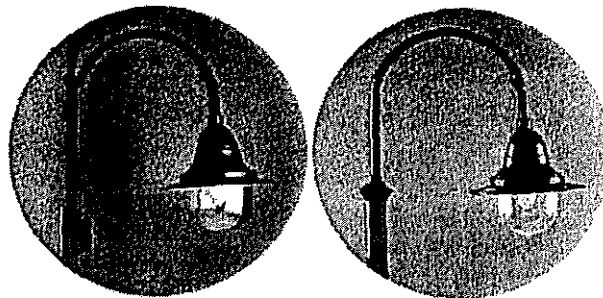


IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

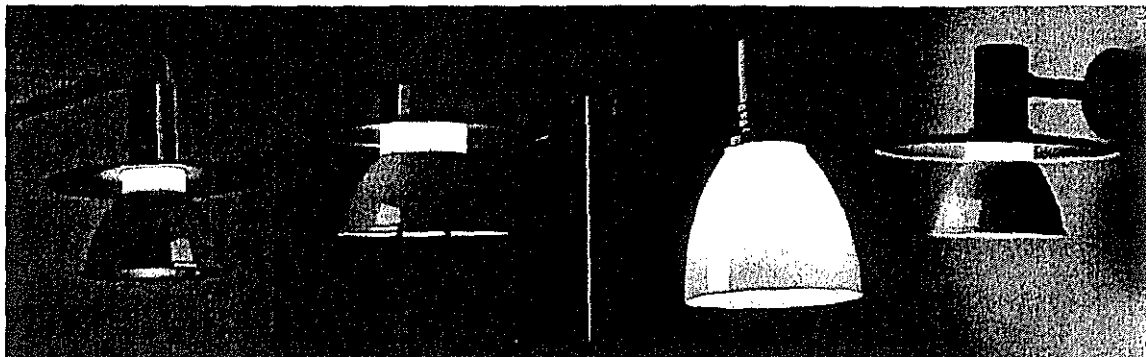
Liite 3: Esimerkkejä alueelle sopivista valaisintyypeistä



7861
Valmistaja: Elektroskandia

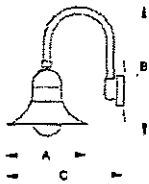


Valmistaja: Elektroskandia



Valmistaja: Ateljé Lyktan AB





Wall luminaires

for incandescent lamps A 60 - E 27

for fluorescent lamps TC-T

for discharge lamps HME

Protection class IP 44

Die cast aluminium, aluminium and

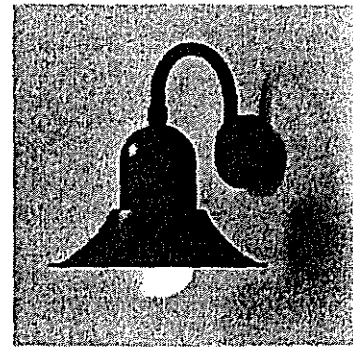
stainless steel - Three-ply opal glass

Colour: graphite - article number

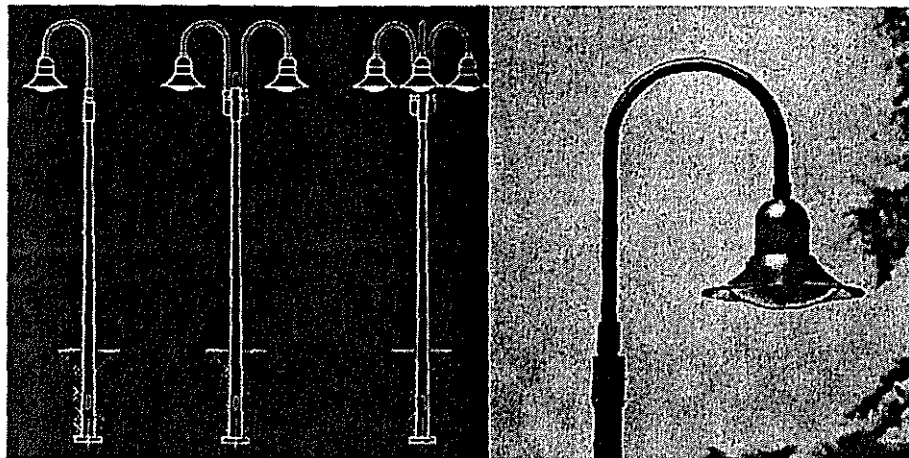
white - article number + W

For corners: 6491 + corner block 409

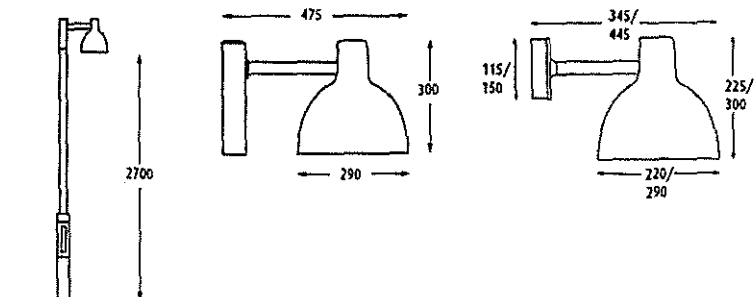
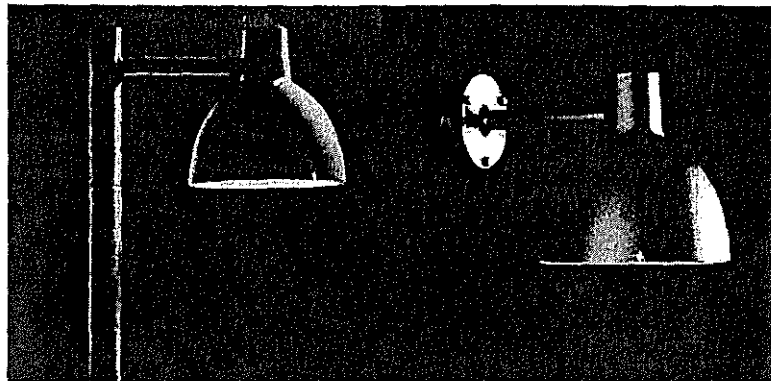
6494 + corner block 413



			A	B	C
6491	1 A 60	60 W	320	370	345
6492	1 TC-T	18 W	320	370	345
6494	1 HME	50 - 80 W	500	700	700



Valmistaja: BEGA



Valmistaja Louis Poulsen Oy

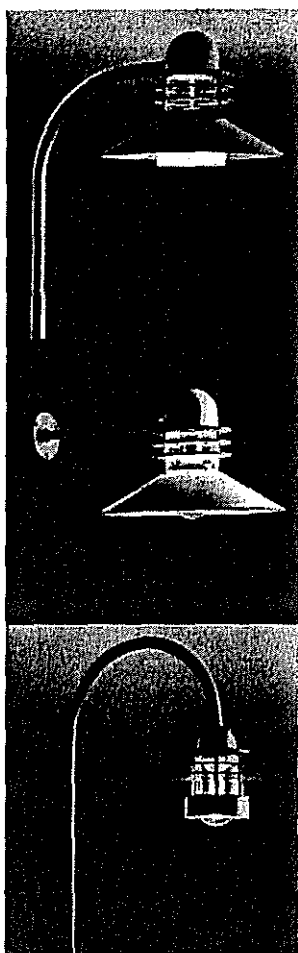


Arkkitehtitoimisto Helena Naukkarinen

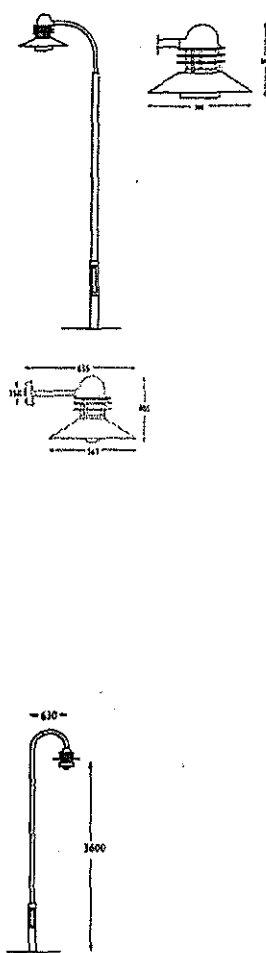
Rautatieaseman alueen rakentamissuunnitelma

Sopivia valaisintyyppejä

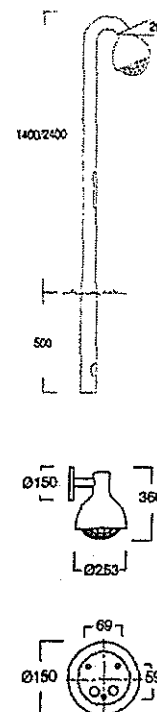
Sivu 2



Valmistaja: Louis Poulsen Oy



Valmistaja: Fagerhult Oy



IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISOHJE

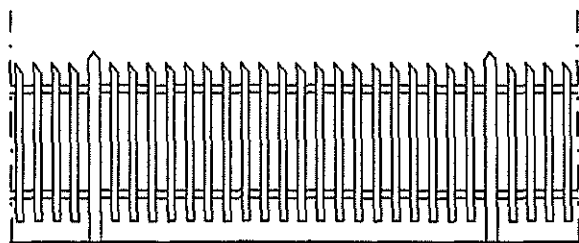
Liite 4: Alueelle soveltuvia puisia aitamalleja

Alueelle soveltuvat parhaiten puurakenteiset pysäysäleaidat. Säleaita toimii kulkuesteenä ja rajaa pihaa mutta säilyttää näkymät korttelialueiden sisällä avoimina. Sopiva aidan korkeus on noin 100-120 cm.

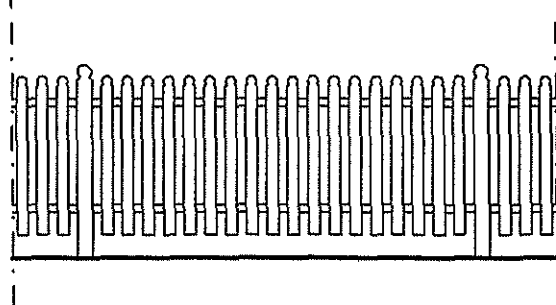
Huolitellun ilmeen yksinkertaiselle aitamallille antavat yläpäästään viistotut säleet. Myös yksinkertaisia koristeellisia muotoiluja lähtökohtanaan olemassa olevien rakennusten julkisivukoristeiden muotokieli voidaan säleiden yläpäihin tehdä lehtisahalla.

Painekyllästetty puu on alueelle vieras materiaali, jonka käyttämistä tulisi välttää. Puutavaran tulisi olla sileäsahattua, mitallistettua puutavaraa.

Aidan tolpat ja säleet tulee kauttaaltaan peittomaalata öljypohjaisella maalilla. Väryksessä on huomioita erityisesti sävyn sopiminen yhteen rakennusten väryksen kanssa.



Kuva 1. Yksinkertainen säleaita, jonka säleiden yläpäävät ovat viistetyt. Aidan korkeus on 120 cm, tolpat ovat kooltaan 73x73 mm ja säleet 47x23 mm.



Kuva 2. Säleaita, jonka säleiden yläpäiden muotokielen lähtökohtana on rautatierakennuksissa tyypillisesti käytetty koristeaihe. Aidan korkeus on 120 cm, tolpat ovat kooltaan 100x100 mm ja säleet 72x23 mm.