IISALMEN RAUTATIEASEMAN ALUEEN RAKENTAMISTAPAOHJE

Pohjoinen puistoratti, Asema-aukio ja Rautatieläispuisto

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

1.9.2026

IISALMI

SISÄLLYS

1 JOHDANTO 4
2 RAKENNUKSIA KOSKEVAT OHJEET 6
2.1 Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet 6
2.1.1 Yleistä 6
2.1.2 Kaavamääräykset 6
2.1.3 Yleisiä ohjeita 7
2.1.4 Julkisivut 11
2.1.5 Sisäänkäynnit 14
2.1.6 Ikkunat 15
2.1.7 Katot 16
2.1.8 Sisätilat 17
2.2 Uudisrakentamista koskevat ohjeet 18
2.2.1 Yleistä 18
2.2.2 Rakennuksen runko 18
2.2.3 Julkisivut 18
2.2.4 Kattomuoto ja –kaltevuus 19
2.2.5 Materiaalit ja värit 19
3 YMPÄRISTÖÄ KOSKEVAT OHJEET 19
3.1 Yleistä 19
3.2 Kaavamääräykset 20
3.3 Yleisiä ohjeita 20
3.4 Maaston muotoilu 21
3.5 Kunnallistekniikka 21
3.5.1 Jakokaappien sijoitus 21
3.5.2 Pintavesien ohjaus 21
3.6 Kulutuspinnat 22
3.7 Puiston ja pihojen varustukset 22
3.7.1 Jätehuolto 22

3.7.2 Valaistus 22
3.7.3 Pihojen kalusteet 22
3.7.4 Postilaatikot 22
3.7.5 Aidat 22
3.8 Kasvillisuuden hoito ja uudet istutukset 22

Liitteet:

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

1 JOHDANTO

Rakentamistapaohje sisältää ohjeita rautatieaseman alueen rakennusten korjaukseen ja hoitoon, alueen uudisrakentamiseen sekä ympäristön rakentamiseen ja hoitoon. **Rakentamistapa ohje on laadittu alun perin koskemaan asemakaavaa AK 306, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 3.6.2002. Tämä rakentamistapaohje on päivitetty koskemaan asemakaavamuutosta AK 389.**

Rakentamistapaohjeen 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.

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

Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet koskevat sr-2 –merkinnällä kaavassa merkittyä rakennusta. Korttelin 81 olemassa olevien rakennusten korjaus- ja muutostöissä suositellaan noudatettavaksi tässä annettuja ohjeita.

Uudisrakentamista koskevat ohjeet koskevat korttelin 81 pää- ja talousrakennuksia.

Ympäristöä koskevat ohjeet koskevat koko kaava-aluetta. 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

Museoviraston korjauskortisto opastaa korjaamaan ja kunnostamaan vanhaa rakennusta oikein ja taloudellisesti sen arvoja kunnioittaen. Kortiston ohjeet ovat suosituksia. Kukin yksittäistapaus on ratkaistava erikseen.

Korjaustaito.fi-sivustolle koottu tietoa säilyttävästä korjausrakentamisesta, ohjeet suojellun rakennuksen korjaushankkeesta, esimerkkejä onnistuneista korjaushankkeista sekä alan sanastoa. Myös tuttujen Museoviraston korjauskorttien uusi koti on Korjaustaito.fi-sivustolla.

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 Iisalmen kaupungin teknisestä keskuksesta.

Tampereella, 21.5.2001

Helena Naukkarinen, arkkitehti SAFA
Arkkitehtitoimisto Helena Naukkarinen

Päivitetty Iisalmessa, 1.9.2026
Asemakaava-arkkitehti Nanna Karsikas

2 RAKENNUKSIA KOSKEVAT OHJEET

2.1 Vanhoja rakennuksia koskevat ohjeet

2.1.1 Yleistä

Nämä ohjeet koskevat sr-2-merkinnällä kaavassa merkittyä rakennusta. Myös korttelin 81 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)

2.1.2 Kaavamääräykset

Asemakaava sisältää suojeltavan rakennuksen ja alueita, joilla ympäristö säilytetään.

Kaavassa olevat suojelumääräykset ovat seuraavat:

sr-2 Suojeltava rakennus.

Suojeltava rakennus. Maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostoimenpiteistä tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

/s-1 Säilytettävä alueen osa. (Asema-aukio, Rautatieläispuisto)

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 museoviranomaista.

Alueen korjausrakentamista, uudisrakentamista ja ympäristöä varten on annettu määräyksiä kaavan yleismääräyksissä.

Tarkempia rakentamisohjeita ympäristöä varten annetaan tässä rakentamistapaohjeessa.

sk Kaupunkikuvallisesti tärkeä alue tai alueen osa.

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

Alueen korjausrakentamista, uudisrakentamista ja ympäristöä varten on annettu määräyksiä kaavan yleismääräyksissä. Tarkempia rakentamisohjeita ympäristöä varten annetaan tässä rakentamistapaohjeessa.

2.1.3 Yleisiä ohjeita

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

Useimmat rautatierakennukset, kylmiä rakennuksia lukuun ottamatta, 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

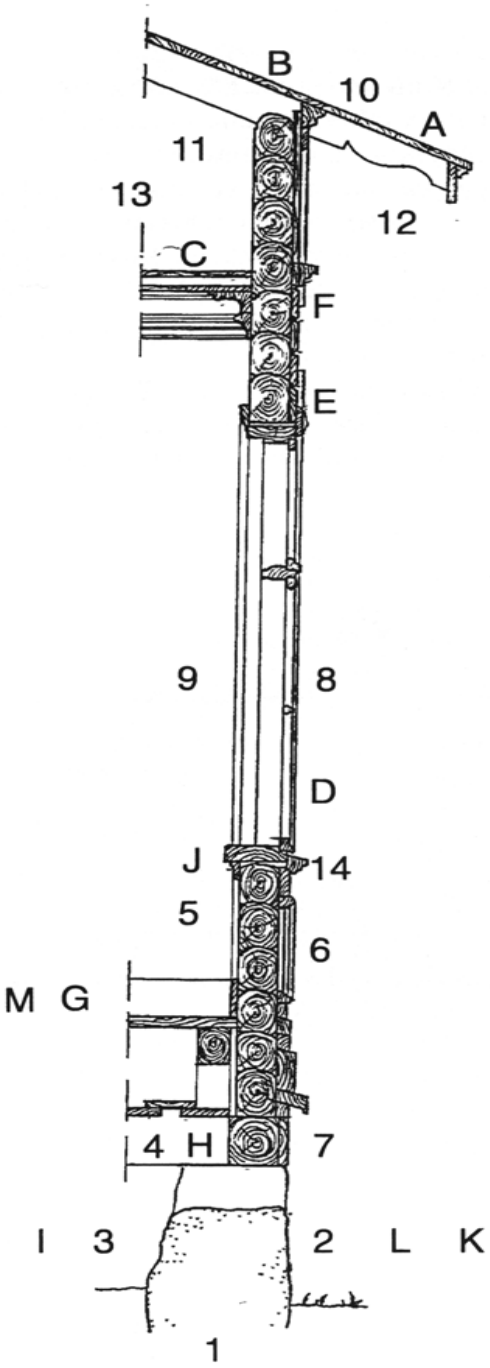
Rakennus on tarkastettava ja huollettava säännöllisesti. Jatkuva kunnossapito on tärkeä osa vanhan rakennuksen hoitoa, kaikki rakennuksen osat eivät ole yhtä pitkäikäisiä. Ajoissa tehdyt korjaukset ja pikku paikkaukset tulevat halvemmaksi kuin huonoon kuntoon päässeen talon laaja peruskorjaus, ne pidentävät 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.

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 tärkeätä 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.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 1 Puurakennukset

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, lävistykset, 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 höyrynsulku väärässä paikassa).

K Pintavesien valuminen rakennuksen alle.

L Salaojituksen puuttuminen.

M Jälkeenpäin rakennetut pesutilat, virheelliset rakenteet, vesieristyksen puuttuminen.

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.

Sama materiaali, sama työtapa

Korjauskelvottomaksi vaurioitunut rakennusosa on järkevä uusia samaa materiaalia ja työtapaa käyttäen. Vanhoihin ja hyviksi 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.

Korjauksen korjattavuus

Korjaus on aina tehtävä siten, että se on jälkeenpäin 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

2.1.4 Julkisivut

Olemassa olevat puiset julkisivuverhoukset, niihin liittyvät listoitukset ja vuorilaudat sekä kivijalat ja sokkelit tulee korjata ja tarvittaessa uusia vanhan mallin mukaan.

Julkisivujen väritysohjeet ovat rakentamistapaohjeen 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 tyylisuunnan 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.

Ulkovuorista uusitaan vain vaurioituneet kohdat. Koko vuorausta ei tule uusia 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 profilointeja 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. Painekyllästettyä 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 tuuletuksesta 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

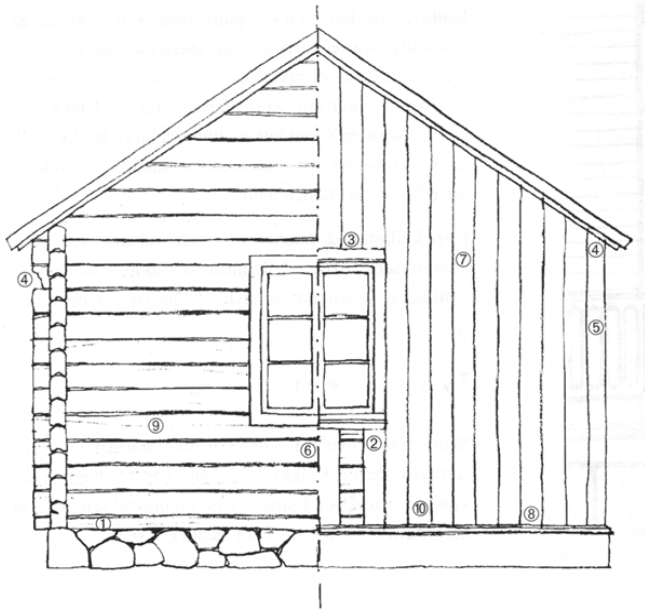
Julkisivut ovat olleet alun perin maalattuja joko keittomaalilla tai perinteisellä öljymaalilla. Myöhempiä maalauksia on tehty hyvinkin erilaisilla maalityypeillä, mikä on korjauksessa huomioitava.

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



Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK3
Ulkolaudoituksen korjaus

Seinän vauriokohtia:

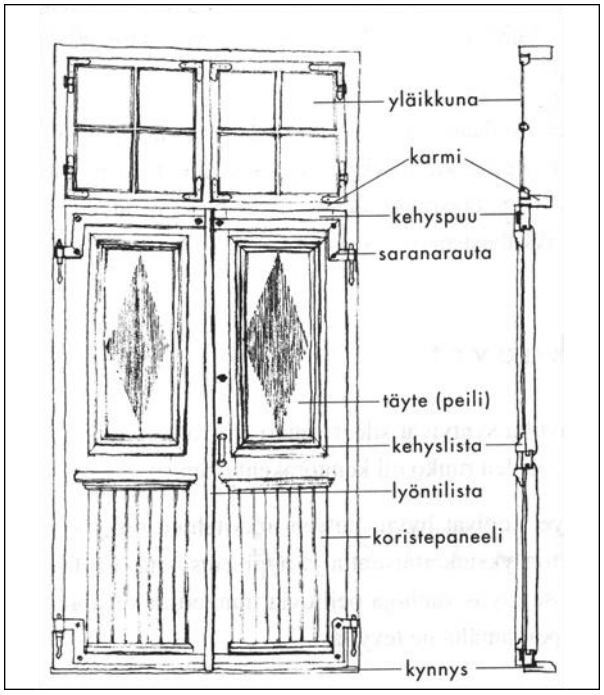
1 Maakosteuden aiheuttama lahovaurio.
2 Ikkunan alapuolinen lahovaurio.
3 Ikkunan päällä oleva ulkoneva vesilista on alttiina vaurioille.
4 Vuotava räystäs.
5 Sadevesikourujen puuttuessa lyhyt räystäs syöttää veden seinille ja nurkkiin.
6 Hyönteisvaurio.
7 Sisäpuolinen kosteus aiheuttaa maalin irtoamista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

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

2.1.5 Sisäänkäynnit

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



Oven nimistöä.

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

Ovet kuvastavat rautatierakennuksen tyylikautta, luonnetta ja hierarkiaa. Asuin- ja asemarakennuksissa käytettiin kehysovia tai niiden välimuotoja, ulkorakennuksissa lautaovia. 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

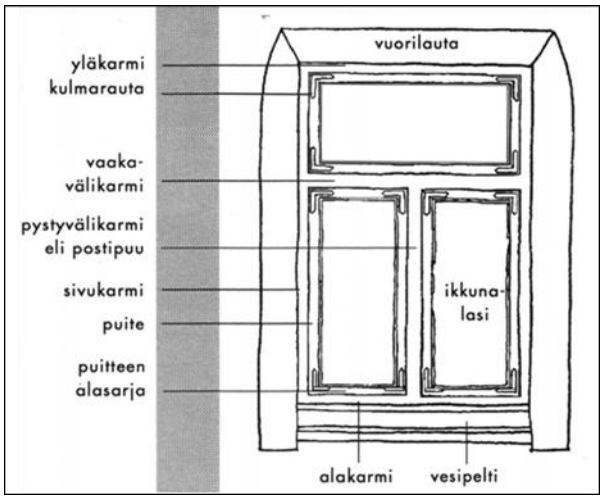
Ulko-oven kunnolle oleellista on myös sitä suojaavan kuistin tai katoksen sekä syöksytorvien kunnosta huolehtiminen

Katso myös Museoviraston julkaisemat:

Vanhojen rakennusten korjauskortti 9: Ovien korjaus
Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Kuistin korjaus
Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

2.1.6 Ikkunat

Ikkunat tulee korjata vanhan mallin ja ikkunan ruutujaon mukaan.



Ikkunan nimistöä.

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 uusia. Esimerkiksi jos alapuitteen tippanokka on laho, uusitaan vain tippanokka. Useimmat vauriot ovat vältettävissä tarkistamalla säännöllisesti kittausten ja maalipinnan kunta, heloitusten sekä vesipellitysten puutteet.

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.

Ikkunoiden tarkistuslista:

Karmit: Onko lahoa (yleensä alakappaleessa sekä sen liitoksissa?

Puitteet: Onko lahoa? Ovatko liitokset kiinteät? Avautuuko helposti vai onko sovitus 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?

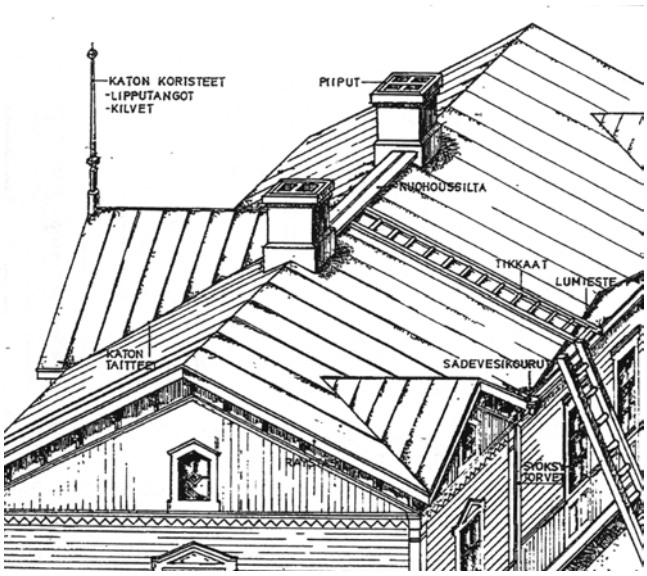
Tilkerako: Onko rako vedoton? (Vetoisuus on helpointa todeta tuulisella säällä esimerkiksi kynttilän tai tupakan savulla.)

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

Katso myös Museoviraston julkaisemat:
Vanhojen rakennusten korjauskortti 3: Ikkunoiden korjaus
Rautatierakennusten korjausohjeet 1: Puurakennukset

2.1.7 Katot

Peltikatteet tulee korjata ja tarvittaessa uusia pystysaumatusta sileästä pellistä. Kattomateriaalina ei saa käyttää muovipinnoitettua peltiä. Huopakatteet tulee korjata ja tarvittaessa uusia. Räystäät ja räystäsrakenteet tulee korjata. Korjauskelvottomat osat tulee uusia alkuperäisen mallin mukaan.



Kuva 1 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.

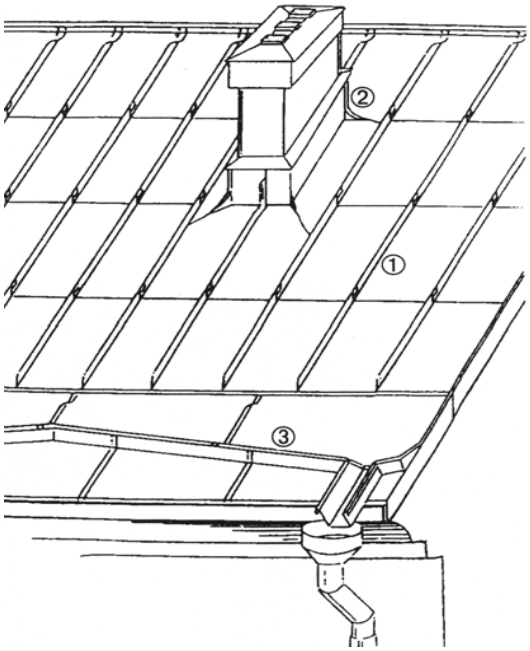
Muovipinnoitetun pellin käyttö ei sovi kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin kohteisiin muovipinnoitteen ilmeettömyyden, pellin profiilin ja kuvioinnin vuoksi. Sileää peltiä uusittaessa ei pellissä saa olla pientäkään profilointia. Sopiva peltityyppi on kuumasinkitty sileä pelti.

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 materiaalivahvuuksilla voidaan katon taloudelliseksi käyttöiäksi 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 Jalkaränniен tiiveys ja puhtaus. Lumi, jää, lehdet ja muut irtoroskat 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

2.1.8 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 helppohoitoisuuteen. Rakennuksen luokka, käyttötarkoitus ja tietenkin muoti antoivat oman lisänsä sisustuksen yksityiskohtiin.

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

Sisustuksen väritys on vaihdellut kulloisenkin rakennustyylin mukaisesti. Jos vanhoja maalauskoristeluja, koristeraitoja, kehysornamentteja, 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 rappauspintaiset tai peltikuoriset pystyuunit ja useissa huoneissa myös kaakeliuunit. Uuneja kannattaa, tulevaisuutta silmällä pitäen, 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 erilaisuus on tärkeätä 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

2.2 Uudisrakentamista koskevat ohjeet

2.2.1 Yleistä

Uudisrakentamista koskevat ohjeet koskevat korttelin 81 päärakennusta sekä autonsäilytys- ja talousrakennuksia.

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

2.2.2 Rakennuksen runko

Rakennuksen runkosyvyys saa olla enintään 10 m. Rakennuksen runkoa on jäsenneltävä kuistein, erkkerein tai sisäänkäyntikatoksin siten, ettei pitkiä yhtämittaisia julkisivunosia synny.

2.2.3 Julkisivut

Rakennuksissa tulee olla 40–60 cm korkea sokkeliosa. Julkisivumateriaali tulee olla peittomaalattua puuta.

Räystäitä ei saa koteloida.

Ikkunoiden karmien ja puitteiden tulee olla peittomaalattuja.

2.2.4 Kattomuoto ja –kaltevuus

Kattomuodon on oltava harjakatto tai aumakatto. Päärakennuksen kattokaltevuus tulee olla 29º.

2.2.5 Materiaalit ja värit

Julkisivumateriaali tulee olla peittomaalattua puuta.

Kattomateriaalina tulee käyttää saumattua sileää peltiä. Autonsäilytys- ja talousrakennuksissa voi käyttää myös kolmiorimahuopakatetta.

Maalaus- ja väritysohjeet ovat rakentamistapaohjeen liitteessä 2.

3 YMPÄRISTÖÄ KOSKEVAT OHJEET

3.1 Yleistä

Nämä ohjeet koskevat koko kaava-aluetta.

Iisalmen 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 tulee pitäytyä olevissa maanpinnan koroissa.**
- 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.

3.2 Kaavamääräykset

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

3.3 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 tyylilliseen 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.

Pihajäsentely on useimmiten syntynyt luonnostaan. Kulkuväylät ovat muotoutuneet niille luontevimpiin paikkoihin. Nurmikko on kulkuväylienkohdalta kulunut hiekkapintaiseksi. Vahvistukseksi on pihaan voitu tuoda hiekkaa tai soraa. Kiveystä on pihoilla 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, keinotekoisia kiveyksiä tai sepeliä tulisi käyttää harkiten, jottei järkytettäisi vanhan pihan luontevuutta ja tunnelmaa.
Lähde: Museoviraston korjauskortisto KK15 Puukaupunkien pihat ja aidat

3.4 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.

3.5 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.

3.5.1 Jakokaappien sijoitus

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

3.5.2 Pintavesien ohjaus

Vanhojen, olemassa olevien rakennusten alueella ja osassa puistoalueita on olemassa sadevesiviemäröinti. Katolta tulevien sadevesien ohjauksesta on huolehdittava siten, että sadevedet valuvat maassa rakennuksesta poispäin 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.

3.6 Kulutuspinnat

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

Asema-aukion s-1-merkityn alueen kivetys on säilytettävä, eikä sitä saa vaihtaa ilman museoviranomaisen lupaa. Betonikivien käyttö alueella on kielletty.

3.7 Puiston ja pihojen varustukset

3.7.1 Jätehuolto

Roskalaatikot sijoitetaan pihaan mahdollisimman huomaamattomasti, mielellään ulkorakennuksen suojaan.

3.7.2 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 rakentamistapaohjeen liitteessä 3.

3.7.3 Pihojen kalusteet

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

3.7.4 Postilaatikot

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

3.7.5 Aidat

Tonttien aitaaminen on kielletty. Kortteleiden sisäosia ei saa sulkea aidoilla.

3.8 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 pensaat sekä puistoalueilla että pihoissa 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.

Pensaat 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.

Alueelta kaadettavat puut on korvattava uusilla istutuksilla. Uudet puut on sijoitettava kaupunkikuvallisesti ja kasvupaikkaolosuhteiltaan soveltuvaan paikkaan siten, että alueen viherympäristön jatkuvuus ja kokonaisilme säilyvät.

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

LIITE 1

1 MAALAUS- JA VÄRITYSOHJEET, VANHAT RAKENNUKSET

1.1 Yleistä

Nämä määräykset koskevat korttelin 81 pohjoisempana olevaa, vuonna 1901 rakennettua asuinrakennusta (kaavassa sr2-merkinnällä). Myös korttelin 81 olemassa olevien rakennusten korjaus- ja muutostöissä suositellaan noudatettavaksi näitä ohjeita.

Nämä ohjeet perustuvat Museoviraston julkaisuun Rautatierakennusten korjausohjeet 6; Väritysohjeet. Julkaisussa on värikuvia, joista selviävät yksityiskohtaiset väritysohjeet ja värimallit. Tässä ohjeessa annetut värinumerot ovat Tikkurilan Monicolor Nova– värijärjestelmän numeroita, joista löytyy vastaavuudet Tikkurila Symphony-värijärjestelmästä. 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 värityksellе ominaiset piirteet ovat syntyneet eri aikakausien muoti-ilmiöiden ja teknisten mahdollisuuksien mukaisesti. Rakennusten julkisivujen väritys 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 Väritysohjeet

2 MAALILAADUT

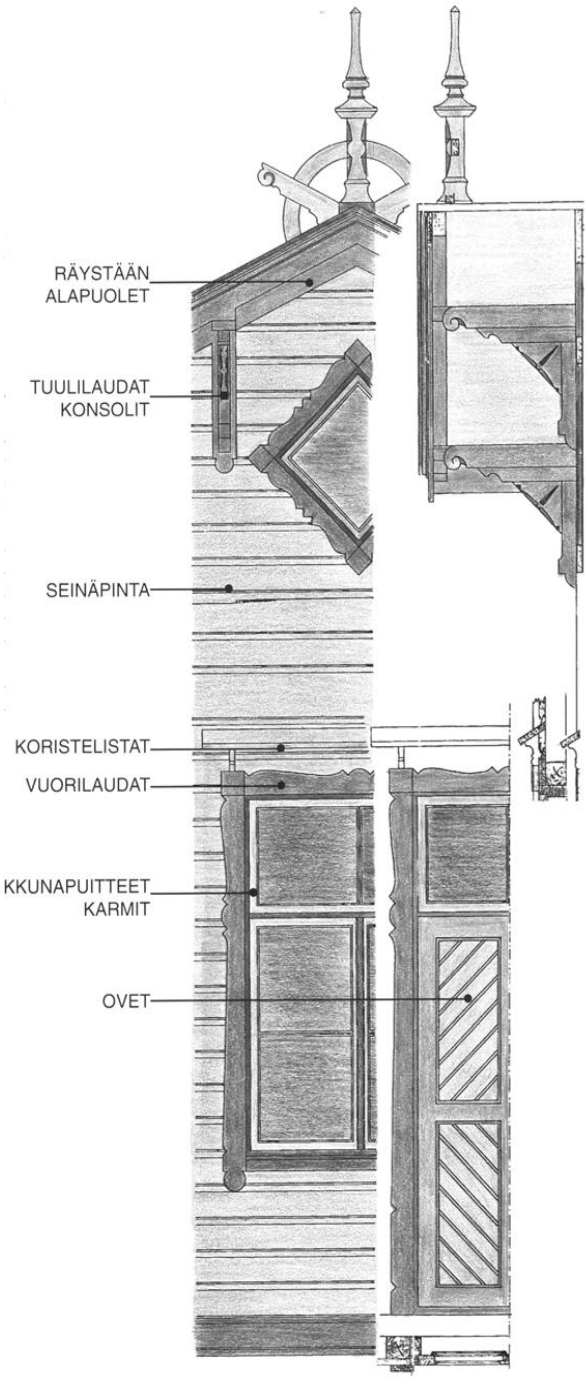
Alueen rakennukset tulee maalata maaleilla, joiden käyttäytymisestä on useiden vuosikymmeninen kokemus. Sopivia maaleja ovat perinteiset öljymaalit tai keittomaalit. **Alkydiöljymaalia, lateksimaaleja ja muita muoviaineita sisältäviä maaleja tai maaleja, joiden käyttäytymisestä ei ole pitkäaikaista kokemusta, 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 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.

Kaikki ikkunoiden karmit ja puitteet sekä julkisivujen vuorilaudat ja koristelistat tulee maalata 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. UULA COLOR Oy.



Vieressä oleva kuva rakennuksen julkisivun osista ja niiden profiilista on 1890-luvun rakennuksesta, mutta nimitykset ovat samoja muinakin aikakausina. Vain detaljien muodot vaihtelevat.

Useimmissa rautatierakennuksissa, varsinkin asemissa ja asuintaloissa, oli alkuperäisessä muodossaan runsaasti koristeellisia yksityiskohtia. Suurin osa niistä on kadonnut, ja tänä päivänä on onnellinen se, jonka talossa ne vielä ovat jäljellä. Väritysvaihtoehtoja valitessa on syytä ottaa huomioon myös yksityiskohtien säilyneisyys: alkuperäisväritykseen ei ole syytä palata, elleivät yksityiskohdat ole paikallaan.

Maalaa seinään ensin mallipinta, jossa kaikki julkisivun värisävyt (seinät, listat, ikkuna jne.) ovat oikeilla paikoillaan. Vasta mallialueen avulla näet, ovatko sävyt ja niiden keskinäiset suhteet paikallaan. Hyväksytä suunnitelma paikkakuntasi rakennusvalvojalla.

Lähde: Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 6 Väritysohjeet

3 VÄRITYSOHJE VUONNA 1901 RAKENNETTUUN ASUINRAKENNUKSEEN

Nämä väritysohjeet koskevat korttelin 81 pohjoisempana olevaa, vuonna 1901 rakennettua asuinrakennusta.

Värityssuunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontaviranomaisella.

Vuosisadan vaihteessa uudeksi valtatyyliksi 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

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

LIITE 2

1 MAALAUS- JA VÄRITYSOHJEET, UUDISRAKENTAMINEN

1.1 Yleistä

Nämä ohjeet koskevat uudisrakentamista korttelissa 81. **Uudisrakennusten on noudatettava aseman seudun kulttuurihistorialliseen ympäristöön soveltuvia julkisivumateriaaleja ja väritystä.**

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

Periaate värityksessä on, että julkisivuissa käytetään vaaleita värisävyjä ja tehosteväriä ikkunankarmeissa, puitteissa, julkisivun räystäs-, vuori- ja peitelistoissa valkoista. Ohjeita ja ideoita julkisivujen väritykseen voi soveltaa rautatierakennusten perinteisestä värityksestä 1890–1930-luvuilla.

Rautatierakennusten väritykselle ominaiset piirteet ovat syntyneet eri aikakausien muoti-ilmiöiden ja teknisten mahdollisuuksien mukaisesti. Rakennusten julkisivujen väritys 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 Väritysohjeet

2 MAALILAADUT

Alueen rakennukset tulee maalata joko öljymaalilla tai keittomaalilla. 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 öljymaalia. 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 sisältä-mistä 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 maalaustarvikkeita myy esim. UULA COLOR Oy.

3 VÄRITYSOHJEET UUDISRAKENNUKSIIN

Asuinrakennukset, öljymaali:

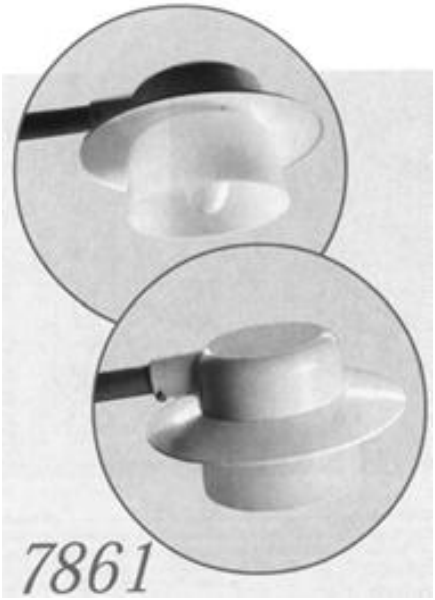
Maalattava pinta	**Maalin väri**
Seinäpinnat, öljymaali	Vaaleat värisävyt, maavärit Keltainen, terra, sininen tai vihreä esim. Uulatuote Oy:n värikartasta no: 202D, 202E, 404E, 501D, 630B, 630C, 630D, 840C, 840D
Vuorilaudat, koristelistat, Ikkunapuitteet, karmit	Maalarinvalkoinen
Ovet	Sävy sävyyn julkisivun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

Talousrakennukset ja rakennukset autojen säilytystä varten, keittomaali:

Maalattava pinta	**Maalin väri**
Seinäpinnat, keittomaali	Kelta- tai punamultamaali
Vuorilaudat, koristelistat, Ikkunapuitteet, karmit	Maalarinvalkoinen
Ovet	Sävy sävyyn julkisivun värin kanssa tai tumma harmaa tai tumma ruskea
Räystään alapuolet	Seinäsävy
Katto (peltikate tai huopakate)	Musta, tumman harmaa tai tumman punainen
Sokkeli	Harmaa

LIITE 3

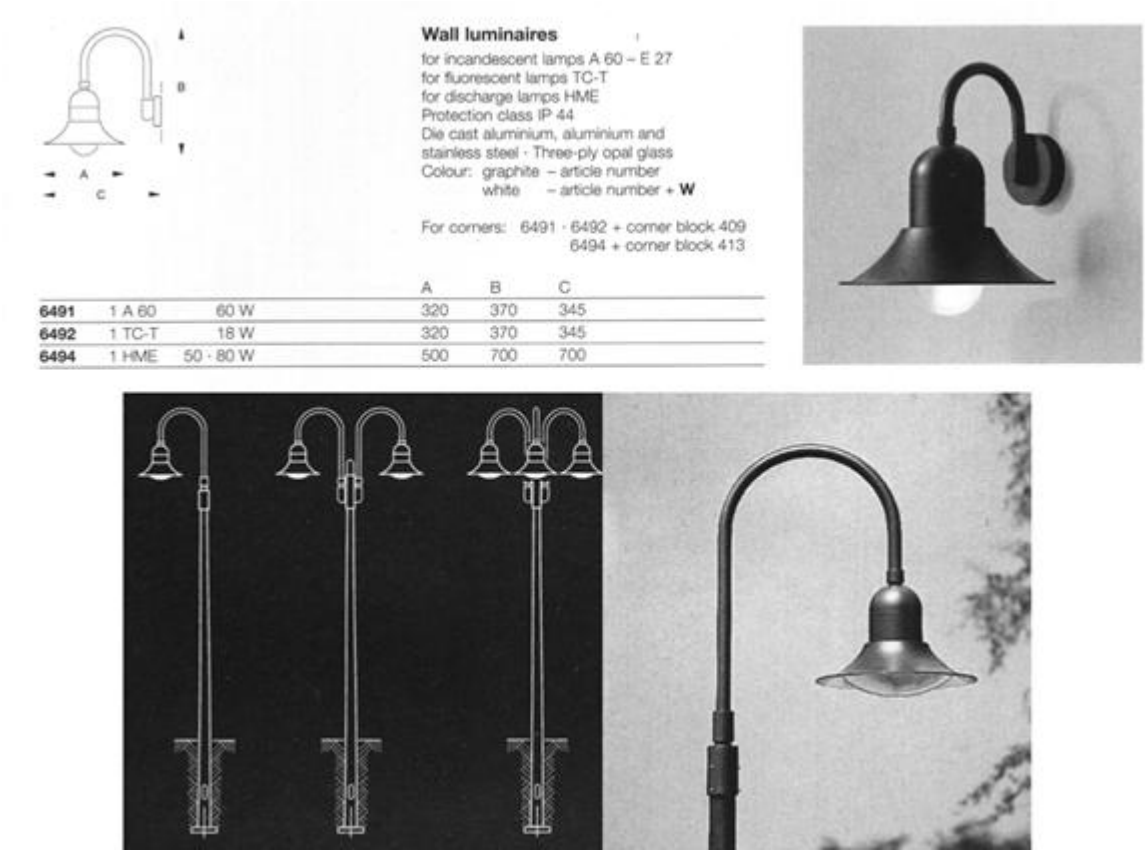
ESIMERKKEJÄ ALUEELLE SOPIVISTA VALAISINTYYPEISTÄ



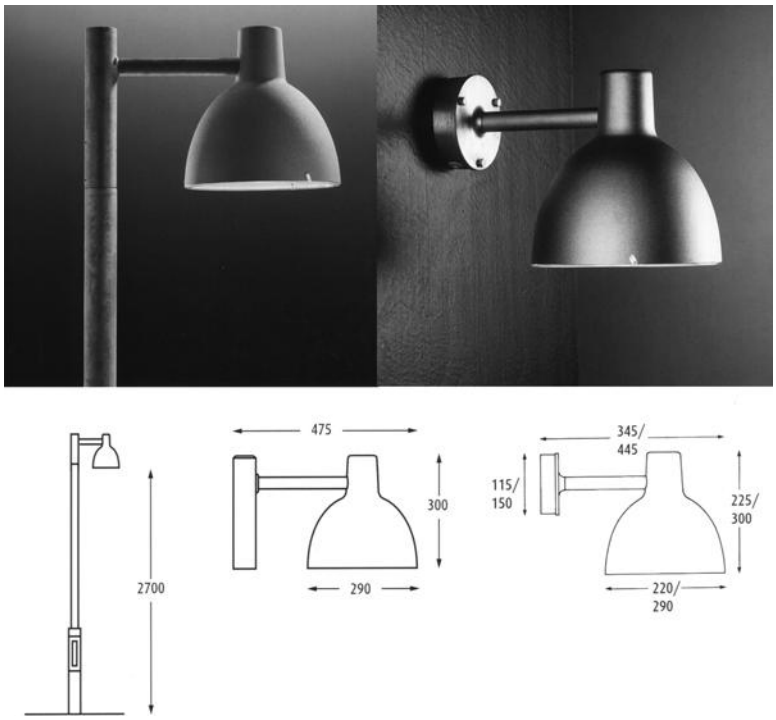
Kuva 2 Valmistaja: Elektroskandia.

Kuva 3 Valmistaja: Elektroskandia.

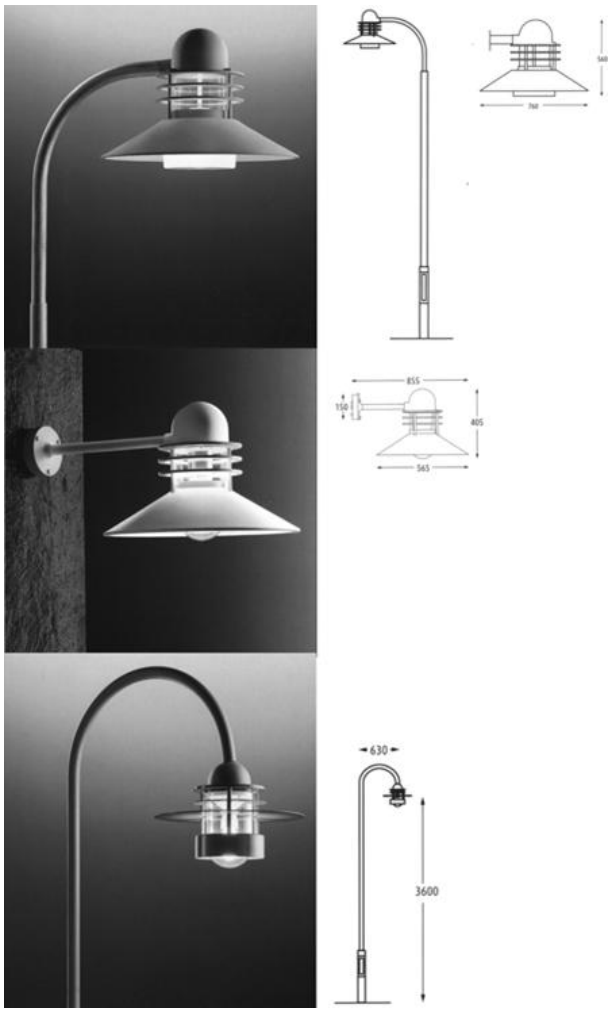
Kuva 4 Valmistaja: Ateljé Lyktan AB.



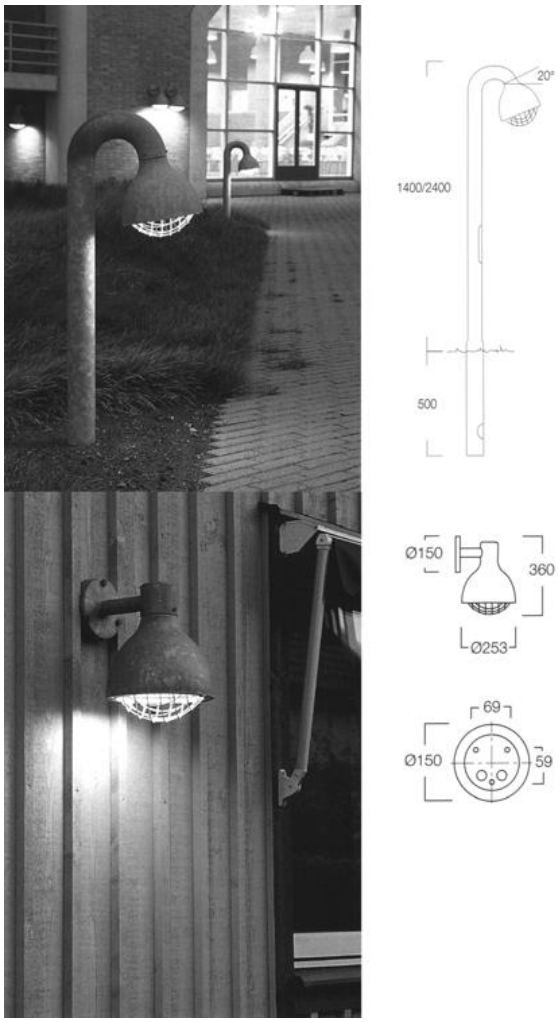
Kuva 5 Valmistaja: BEGA.



Kuva 6 Valmistaja Louis Poulsen Oy.



Kuva 7 Valmistaja Louis Poulsen Oy.



Kuva 8 Valmistaja: Fagerhult Oy.

Kaikkia esimerkkien mukaisia valaisinmalleja ei ole enää saatavilla, mutta ne toimivat hyvinä visuaalisina malleina alueelle soveltuvista valaisimista. Valaisimien tulee olla muotoilultaan klassisia ja arvokkaita. Nykyaikaiset yksinkertaiset geometriset tai neliskanttiset valaisimet eivät sovi arvokkaaseen ympäristöön. Mallia ei myöskään tule ottaa muun Euroopan vanhoista koristeellisista valaisimista. Mansikkaniemelle kulttuurihistorialliseen ympäristöön valittiin vuonna 2026 seuraava valaisin kaarevalla rungolla:

Kuva 8 ALP534. Valmistaja: WE-EF Oy.