
JALANKULKU- JA PYÖRÄLIIKENTEN VIITOITUS VANTAALLA



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, 02.02.2012

Ilari Heiska



Riihimäki
Liikennealan koulutusohjelma

Tekijä	Ilari Heiska	Vuosi 2012
Työn nimi	Jalankulku- ja pyöräliikenteen viitoitus Vantaalla	

TIIVISTELMÄ

Työn tavoite oli uudistaa Vantaan kaupungin jalankulku- ja pyöräliikenteen opastusperiaatteet tarkastelemalla nykyisin voimassaolevaa ohjeistusta. Lisäksi tavoitteena oli kehittää uusia ideoita viitoitustiedon tuottamiseksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden saataville. Työn toimeksiantajana toimi Vantaan kaupunki. Työn laatimisen tuloksena jalankulku- ja pyöräliikenteen edellytysten toivottiin paranevan nykyisestä tasosta.

Liikennevirasto ja sitä edeltäneet viranomaiset ovat laatineet jalankulku- ja pyöräliikenteen viitoitukseen ja opastukseen liittyvää ohjeistusta. Myös Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) ja joillakin kunnilla on omia viitoitusohjeita. Näitä on tehty myös monille erityiskohteille ja -reiteille. Työssä tehtiin kirjallisuusselvitys nykyisistä ohjeista, laadittiin niistä tiivistelmä ja lisäksi selvitettiin, mitä tulevissa ohjeissa opastukseen liittyen mahdollisesti muuttuu. Liityntäpysäköinti ja siihen liittyvä opastuksen kehittäminen päätettiin käsitellä omana kokonaisuutenaan. Työssä laadittiin sekä yleiset viitoitusperiaatteet että selostukset liityntäpysäköinnin ja muiden erityiskohteiden tai -reittien erityispiirteistä.

Työssä perehdyttiin sähköisten palvelujen rooliin opastuksessa ja suunniteltiin uusia tapoja saada tietoa olemassa olevasta opastuksesta nykyistä paremmin jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Työn tuloksena syntyi ideoita siitä, miten viitoituksesta saataisiin uutta sisältöä HSL:n Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas ja Fillaristit.fi -palveluihin. Liityntäpysäköinnin osalta ideointiin internet-sivustoille sopivaa palvelua.

Jalankulku- ja pyöräliikenteen viitoituksen ohjeet uudistetaan lähiaikoina. Tässä työssä laadittuja ohjeita tulee tarpeen mukaan päivittää. Viitoituksen suunnitteluun on varattava jatkossa resursseja ja sähköisten palvelujen kehittämistyötä tulisi edelleen jatkaa.

Avainsanat Liikenne, jalankulku, pyöräily, opasteet

Sivut 30 s. + liitteet 1 s.



Riihimäki
Degree Programme in Traffic Management

Author	Ilari Heiska	Year 2012
Subject of Bachelor's thesis	Signposting for pedestrian and bicycle traffic in the city of Vantaa	

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to renew pedestrian and bicycle traffic signposting instructions for the city of Vantaa. This was achieved by studying currently valid instructions. The other purpose was to develop new ideas for how to make information about signposting available to pedestrians and cyclists. This thesis was commissioned by the city of Vantaa, to improve the conditions of pedestrian and bicycle traffic.

The principles of pedestrian and bicycle traffic signposting has been written by the Finnish Transport Agency and its predecessors. Helsinki Region Transport and some cities have also written their own instructions. Plenty of instructions also exist for some special routes and areas. Literary research was used in this thesis to make a compilation of principles and instructions and also to find out what instructions are going to be changing in the near future. Signposting in park and ride -areas were addressed along with signposting of common and special routes and areas.

Part of this thesis was to research and develop new ways to improve the signposting System as there is lack of information about signposts currently in use. In the thesis, a few ways were developed to improve this situation by making information about signposting and park and ride -areas available online.

Some of the instructions and principles about signposting of pedestrian and bicycle traffic are due to change in the near future. The instructions presented in this thesis should therefore be updated if necessary. Planning of signposting needs resources in the future and the development of online information should be continued.

Keywords Traffic, pedestrian traffic, cycling, signposts

Pages 30 p. + appendices 1 p.





SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	VIITOITUKSEN TILANNETARKASTELUA.....	2
2.1	Viitoituksen tilanne ja siihen vaikuttavat asiat Vantaalla.....	2
2.2	Viitoitusta koskevat strategialinjaukset pääkaupunkiseudulla.....	3
2.3	Suunnittelun ja käyttäjien välinen vuorovaikutus.....	4
3	VIITOITUSPERIAATTEET.....	5
3.1	Tavoitteet viitoitusta suunniteltaessa.....	5
3.2	Yleiset viitoitusperiaatteet.....	5
3.3	Viitoituksessa käytettävät opasteet.....	8
3.4	Viitoituksen ja muun opastuksen yhteydestä.....	9
3.5	Pyörämatkailureitit.....	10
3.5.1	Valtakunnallisten pyörämatkailureittien viitoittaminen.....	10
3.5.2	Pyöräillen Suomessa -matkailureitit.....	11
3.5.3	Matkailureittien viitoituksen tilanne Vantaalla.....	11
3.6	Muita erityisreittejä.....	12
3.6.1	EuroVelo-reitit.....	12
3.6.2	Reitti 2000	13
3.6.3	Ulkoilureittien ja maastopyöräilypolkujen viitoittaminen.....	14
3.6.4	Pyöräilyn pääväylien viitoitus.....	14
3.6.5	Marja-Vantaan erityisohjeistus.....	15
4	LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN VIITOITUS.....	16
4.1	Liityntäpysäköintipaikoista yleisesti.....	16
4.1.1	Liityntäpysäköintipaikoille opastamisen periaatteet.....	17
4.1.2	Opastusperiaatteet liityntäpysäköintipaikoilla.....	18
4.1.3	Opastus erityistilanteissa.....	19
5	OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN.....	20
5.1	Lisäsisältö Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaaseen.....	20
5.1.1	Reittioppaan yleiskuvaus.....	20
5.1.2	Reittioppaan kehitysajatuksia.....	21
5.1.3	Lisäsisällön vienti Reittioppaaseen.....	22
5.2	Fillaristit-palvelun hyödyntäminen.....	24
5.3	Liityntäpysäköintiopastuksen tarjoaminen pyöräilijöille.....	25
6	YHTEENVETO.....	26
7	LÄHTEET.....	28



1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön keskeinen tavoite on parantaa jalankulku- ja pyöräliikenteen edellytyksiä Vantaalla. Suomessa kyseisten liikennemuotojen osuutta kulkutapajakaumasta on tarkoitus suurentaa: esimerkiksi Liikenne- ja viitepalveluministeriö on linjannut useita suunnitelmia, joiden tarkoitus on edesauttaa pyöräilyn suosiota. Myös Vantaan kaupunki keskittää resursseja pyöräilyn parannuksiin: kesäkuussa 2011 hyväksyttiin uusi pyöräilyn suunnitteluohje kaupungin liikennesuunnittelun tueksi – viitoitusta ei kuitenkaan tässä ohjeessa juuri käsitelty.

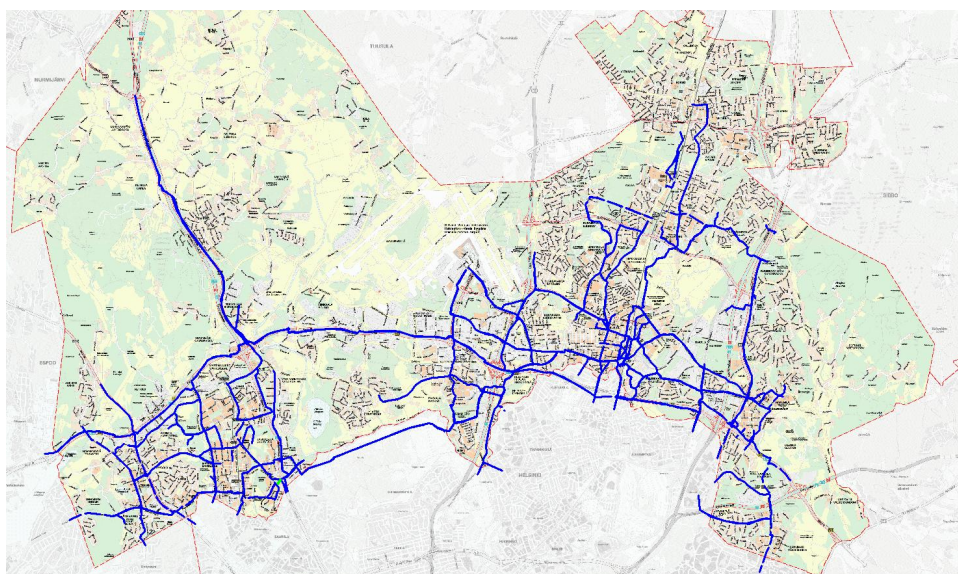
Vantaan kaupungin liikennesuunnittelussa laadittiin vuonna 1985 jalankulku- ja pyöräliikenteen viitoituksen yleissuunnitelma. Tämän opinnäytetyön tavoitteena on uudistaa kyseisen suunnitelman ohjeistusta viitoitusperiaatteiden osalta. Työssä kootaan jalankulun ja pyöräilyn viitoitukseen uusi ohjeistus Vantaan kaupungin liikennesuunnitteluyksikön käyttöön. Työssä tarkastellaan myös viitoituksen nykyistä tilannetta ja seudullisia tavoitteita. Voimassaolevan viitoitusohjeistuksen lisäksi selvitetään tulevaa ohjeistusta ja siitä seuraavia muutoksia. Selvitystyö tehdään kirjallisuusselvityksin ja haastatteluin. Lisäksi pohditaan uusia keinoja parantaa opastusinformaation saatavuutta.

2 VIITOITUKSEN TILANNETARKASTELUA

Vantaa kaupungin tavoite on lisätä pyöräilyä ja kävelyä. Sama tavoite on myös muilla pääkaupunkiseudun eri toimijoilla sekä valtiolla. Lähes kaikissa strategioissa ja ohjelmissa mainitaan, että laadukkaasti toteutettu viitoitus tukee tähän tavoitteeseen pääsyä. Aluksi selvitettiin viitoituksen tilannetta ja sen erilaisia linjauksia.

2.1 Viitoituksen tilanne ja siihen vaikuttavat asiat Vantaalla

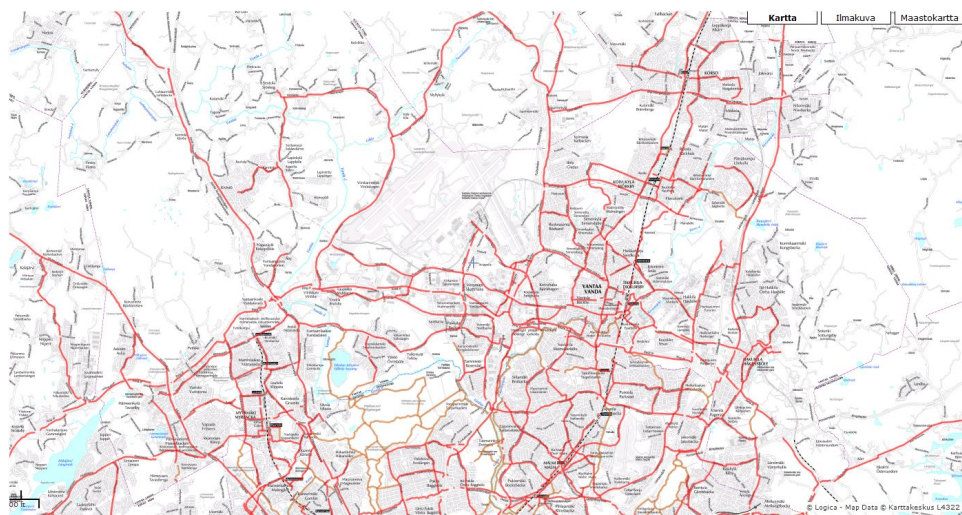
Jalankulun ja polkupyöräilyn viitoitus on Vantaalla jäänyt osittain puutteelliseksi. Vuonna 1985 valmistui Vantaan kevyen liikenteen viitoituksen yleissuunnitelma 1989 -raportti. Tuossa raportissa esitettyjen viitoitusreittien hyöty on nykyään monin paikoin melko vähäinen, sillä Vantaalle on rakennettu paljon uusia asuinalueita, ja jalankulku- sekä pyöräilyreitit on linjattu osin uudelleen. Raporttia päivitettiin sähköiseen muotoon vuonna 2002, mutta vain viittojen sijainnin ja viitoitettujen reittien osalta. Vuoden 1985 raportti on siten edelleen uusin kaupungin oma viitoitusperiaatteista tehty kirjallinen ohjeistus.



Kuva 1. Vantaan kaupungin viitoitetut jalankulku- ja pyöräilyreitit

Tämänhetkiset viitoitetut reitit on esitetty kuvassa 1. Niitä on ylläpidetty MapInfo-ohjelmalla. Viitoituksen osittaisen puutteellisuuden huomaa esimerkiksi verrattaessa viitoitettujen reittien karttaa pyöräilyn pääreitteihin, jotka on esitetty kuvassa 2. Maastossa oleva tilanne on myös esimerkiksi ilkeväntien takia erilainen kuin suunnitelmissa: viittoja puuttuu ja niitä on käännetty väärään suuntaan. Jalankulku- ja pyöräliikenteen viitoituksesta tulisi laatia uusi yleissuunnitelma. (Pasanen 2011.) Samalla kannattaisi selvittää viittojen tämänhetkinen kunto maastossa.

Uuden yleissuunnitelman laatiminen kannattaa ajoittaa siten, että Liikenneviraston päivitystyö Kevyen liikenteen suunnittelu -ohjeen osalta ehtii valmistua, sillä sen myötä voi tulla merkittäviä muutoksia viitoitukseen. Ohjeen on arvioitu valmistuvan vuoden 2013 alkupuolella. Taulukossa 1 on esitetty ohjeeseen liittyviä viitoituksen päivityshedotuksia.



Kuva 2. Ulkoilukartan mukainen pääreitiverkosto Vantaalla (Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas n.d.)

Taulukko 1. Suunnitteluohjeistukseen tulevat päivitykset (Lehtomaa & Vesanen 2011)

Nykyisen ohjeen kappale	Päivityshedotus	Lähdemateriaalia
9. Liikenteen ohjaus	<ul style="list-style-type: none">Jalankulun ja pyöräilyn ohjausta koskevat ohjeet sisällytetään suunnitteluohjeeseen.Väylän hierarkiaa ja väylän tunnistettavuutta tuodaan esille myös viitoituksen keinoin.Käsitellään Euroveloreittien viitoitus.	<ul style="list-style-type: none">Liikennemerkkien käyttö kaduilla (päivitys 2011)Liikenneviraston tiemerkin-täohje (valmistumassa 2011/2012)Pyöräretkeilyreitit, Eurovelo10 (alkaa 2012)Nopeusrajoitukset 2009

2.2 Viitoitusta koskevat strategialinjaukset pääkaupunkiseudulla

YTV:n vuonna 2000 julkaisemassa Pyöräliikenteen strategiassa määritettiin viitoitukselle muutama tärkeä kehityskohde: seutuverkon viitoitus oli tarkoitus täydentää, sen kunnossapitoa parantaa ja lisäksi tulisi laatia opastustauluja koskeva suunnitelma, joka toteutettaisiin kahdessa vaiheessa. Näiden strategialinjausten toteutumista arvioitiin vuonna 2006 Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelmassa. Tuolloin todettiin opastuksen osalta, että seutuverkon viitoitustyö oli kesken ja opastustauluja koskeva suunnitelma oli jäänyt kokonaan laatimatta (Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma 2006, 17).

Uusimmassa strategian linjauksessa, vuonna 2011 julkaistussa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011:sta, määritetään seuraavia opastuksen tavoitteita: seuturaitiston tulee tarjota hyvin opastetut pyöräilyn runkoyhteydet, asuinalueilta linjattavat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet paikalliskeskuksiin tulee linjata nopeinta, sujuvinta ja turvallisinta reittiä pitkin, tiiviisti rakennetuilla alueilla pyöräliikenteelle tulee toteuttaa omat, jalankulusta eroavat liikennejärjestelyt.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhtenä kehittämissuunnitelma on muodostaa seudullisesti yhtenäinen, hallinnollisista rajoista riippumaton korkean kunnossapitoluokan jalankulku- ja pyöräilyverkko (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 63). Kyseisessä suunnitelmassa mainitaan, että pyöräilystä laaditaan koko Helsingin seudulle tavoiteverkko-suunnitelma. Tämän työn yhteydessä priorisoidaan tärkeimmät parantamiskohteet seudun päivävyöhykkeillä. Suosituille työmatkareiteille muodostetaan pyöräilyn laatuvaikuttavia, joiden kunnossapidon tulee olla luotettavaa ja korkeatasoista. Lähiympäristössä taas edellytyksiä parannetaan korjaamalla paikallisverkon jalankulku- ja pyöräilyreittien puutteita ja kehittämällä liityntäyhteyksiä sekä -pysäköintiä joukkoliikenteen saavutettavuuden parantamiseksi. (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 55–56).

Pyöräily- ja kävelyopastusjärjestelmän seudullisena kehittämistavoitteena on, että pääpyöräilyreitin epäjatkuvuuskohdissa pyöräilijä voi luottaa pysyvänsä reitillä. Varsinainen opastusjärjestelmä sisältää maastossa olevien opasteiden lisäksi käyttäjille tarjottavat sähköiset informaatiopalvelut. (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 66).

Sähköisten palvelujen – internet- ja mobiilipalveluiden – parannushankkeessa on tarkoitus tunnistaa keskeiset pitkän matkan pyöräilyreitit HSL-alueella sekä suunnitella ja toteuttaa niille korkealaatuinen viitoitus ja muu opastus. Hanke liittyy myös pääpyöräilyreittien epäjatkuvuuskohdientä infran täydentämiseen. Maastoon on tarkoitus toteuttaa hyvin erottuva viitoitus ja opastustaulut, ja niiden lisäksi toteutetaan myös sähköisiä opastuspalveluja. Esimerkiksi Reittioppaaseen lisätään kunnossapitoluokittainen hakutoiminto. (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 116–117.)

2.3 Suunnittelun ja käyttäjien välinen vuorovaikutus

YTV:n julkaisussa Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategia-suunnitelma (2006, 37) mainitaan, että asiakaspalautteen kerääminen ja vuoropuhelu eri toimijoiden kesken on tärkeää. Suunnittelijoiden, kaavoittajien, viranomaisten ja väylien käyttäjien välillä tulisi käydä jatkuvaa vuoropuhelua kun suunnitellaan jalankulku- ja pyöräliikenteen ratkaisuja.

Jalankulku- ja pyöräliikenteen opastamisessa suunnittelijoiden ja reittien varsinaisten käyttäjien välistä vuorovaikutusta voitaisiin lisätä. Aktiivisten käyttäjien havaintojen perusteella voitaisiin kaatuneista, väärään suuntaan osoittavista tai kadonneista viitoista saada tieto kunnossapitäjille. Jotta tämä toimisi hyvin, tulee kevyen liikenteen viittojen sijaintipaikat saattaa käyttäjien tietoon. Yhtenä vaihtoehtona tähän olisi Helsingin seudun liikenteen tarjoaman Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaan lisäpalvelut. Siinä on lisäosana Fillaristit-palvelu, joka löytyy myös omalta internet-sivultaan. Kehitysideoista, ongelmallisista tai vaarallisista paikoista sekä talvikunnossapidon puutteista voi raportoida palvelussa. Liitteessä 1 on HSL:n Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaan palautelomake, jolla voi raportoida myös viitoituksen puutteista. Reittiopasta ja Fillaristit-palvelua kuvataan tarkemmin luvussa 5.

3 VIITOITUSPERIAATTEET

Työssä tarkasteltiin jalankulun ja pyöräilyn viitoituksen periaatteita. Aluksi selvitettiin yleisten periaatteiden lähteet ja kerättiin tietoa Vantaan alueella olevista poikkeuksellista opastusta vaativista reiteistä, kohteista ja niiden ohjeista. Näitä osittain kaupungin ulkopuolisten tahojen määrittämiä reittejä ja ohjeistuksia on valtakunnallisille pyörämatkailureiteille, Reitti 2000:lle ja mahdollisesti tuleville EuroVelo-reiteille sekä pyöräilyn laatuikäyväille. Selvitystyön tuloksena referoidut ohjeet esitetään seuraavaksi.

3.1 Tavoitteet viitoitusta suunniteltaessa

Viitoituksen suunnittelussa tavoitteena on havaittavuus ja ymmärrettävyys, jatkuvuus aloituskohdasta perille, yhdenmukainen toteutus eri alueilla, ohjaus edullisimmalle reitille ja liikenneturvallisuus, joissakin tapauksissa myös markkinointi (Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma 2010, 36). Esimerkiksi hyvin toteutetulla liityntäpysäköinnin opastuksella voidaan markkinoida joukkoliikennettä ja liityntäpysäköintiä (Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma 2009, 109). Näihin tavoitteisiin pyritään määrittelemällä viitoituksen periaatteet yleisesti sekä tarkentamalla niitä erityisreittien ja -kohteiden ohjeistuksella.

3.2 Yleiset viitoitusperiaatteet

Viitoituksen yleisiin periaatteisiin ja käytäntöihin on saatavilla ohjeita useista eri lähteistä. Viitoituksen periaatteita on esitetty laajimmin Tiehallinnon Kevyen liikenteen suunnittelu -teoksen liikenteen ohjausta käsittelevissä osioissa. Teos päivitetään vuoden 2012 aikana Liikenneviraston johdolla, ja sen valmistuttua tulee tarkastaa tässä työssä esitetyt periaatteet ja muut asiat sekä muuttaa niitä tarpeen mukaan.

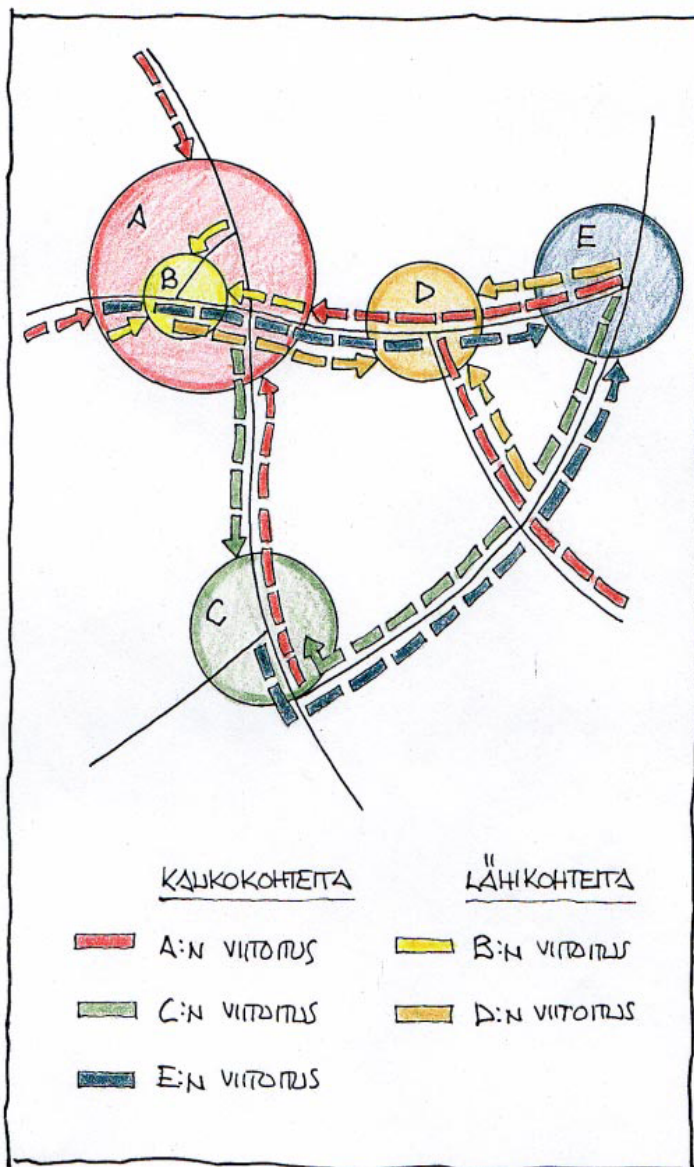
Viitoituksen tarkoituksena on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden opastaminen kohteeseen sopivaa reittiä pitkin (Liikenteen ohjaus 1996, 3B-1).

Jalankulun ja pyöräilyn viitoitusta tukee autoliikenteen viitoitus. Jos autoliikenteen viittojen sijainti ja kohteet palvelevat hyvin jalankulkua ja pyöräliikennettä, ei näiden erillistä viitoitusta välttämättä tarvita. Tällainen tilanne voi olla esimerkiksi haja-asutusalueella, jossa jalankulkijat ja pyöräilijät kulkevat ajoradan reunaan tai sen välittömässä läheisyydessä. Kun jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden oma viitoitus on aloitettu, tulee se toteuttaa katkeamattomana alkupisteestä viitoituksen päätepisteeseen asti. Opasteet asetetaan kuitenkin vain tarpeellisiin paikkoihin – sellaisiin, joissa reitin valinta oikeaan suuntaan ei ole selvä. (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117-118.)

Jalankulun ja pyöräilyn opastamiseen sisältyy viitoitus, muut reittiopasteet ja kartat (Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma 2006, 38). Ensisijaisesti jalankulun ja pyöräilyn viitoitus toteutetaan jalkakäytäviä ja pyöräteitä pitkin. Lyhyillä osuuksilla voidaan hyväksyä viitoitus tarkoitukseen sopivaa katua pitkin, mikäli viitoituksen jatkuvuus tai reitin mielekkyys tätä vaativat. (Jyväskylän seudun kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma 2004, 7.)

Viitoitus suunnitellaan seuraavasti jaotellun verkkohierarkian perusteella: pääverkko, alueverkko ja lähiverkko. Pääverkon viitoitus on viitoituksen runko, ja pääverkko opastetaan aina, samoin kuin siitä muodostettu seutuverkko. Alueverkolta opastetaan pääverkkoa tukevia osia tarpeen mukaan, lähiverkolla yleensä vain erilliskohteita. (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117.)

Viitoituskohteet jaetaan kolmeen kategoriaan: kauko-, lähi- ja erilliskohteisiin (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117). Nämä ovat joko piste-mäisiä tai alueellisia kohteita, joita määritettäessä ovat pääperusteena olleet kaupunginosien rajat – kuitenkin rakennetun maankäytön reunaan seuraten. Suuremmille alueille voidaan määritellä keskeisin alue, jonne viitoitus suunnataan ja jonka rajalle etäisyys mitataan. (Vantaan kevyen liikenteen viitoituksen yleissuunnitelma 1989 1985, 2.) Viitoituksen periaatteita on selvennetty kuvassa 3.



Kuva 3. Viitoituksen periaatteet (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998)

Kaukokohteita käytetään pitkillä reiteillä. Niiden avulla kulkija ohjataan kohteeseen ja samalla annetaan käsitys reitin yleisestä suunnasta. Pääsääntöisesti kaukokohteet ovat yleisesti tunnettuja paikkoja, kuten Helsingin keskusta, suuralueiden keskukset ja naapurikunnat. Kaukokohteen rinnalla on yleensä viitoitettu myös lähikohteita tai -kohteita. (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117.)

Lähikohteet ovat reitin varrella olevia kaukokohteen osa-alueita, pienempiä välitaajamia, työpaikka-, asunto- ja teollisuusalueita, kaupunginosia tai muita rajallisia osa-alueita (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 118).

Erilliskohteita ovat rautatieasemat, sairaalat, monitoimitalot, oppilaitokset, nähtävyydet sekä muun muassa urheilukeskukset ja virkistysalueet. Erilliskohteina voidaan käyttää myös sellaisten vesistöjen ja liikenneväylien nimiä, joiden varrella on kevyen liikenteen raitti (Vantaan kevyen liikenteen viitoituksen yleissuunnitelma 1989 1985, 2).

Pääulkoilureitistön opastus toteutetaan omana kokonaisuutenaan ruskeapohjaisilla viitoilla ja se liitetään muuhun opastukseen (Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma 2006, 38).

Vantaalla viitoitus toteutetaan kummallakin kotimaisella kielellä kunnan kaksikielisyydestä johtuen. Jalankulun ja pyöräilyn opasteista kevyen liikenteen viitoja ja määräysmerkkejä ei käytetä sellaisilla reiteillä, joita ei talvikunnossapidetä (Liikennemerkkien käyttö kadulla 2006, 43).

3.3 Viitoituksessa käytettävät opasteet

Viitoituksessa käytetään pääosin liikennemerkkiä numero 645 ”kevyen liikenteen viitta”, jolla osoitetaan viitoitetun reitin suunta, kohde ja etäisyys kyseiseen kohteeseen. Kuvasta 4 selviää viitan sekä muiden opasteiden ulkoasu ja taulukossa 2 on määritetty viittaan yleensä merkittävien etäisyyksien tarkkuus.



Kuva 4. Viitoituksessa käytettävät opasteet (Jyväskylän seudun kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma 2004)

Taulukko 2. Kevyen liikenteen viitan etäisyyden merkitsemisperiaatteet (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998)

ETÄISYYS	KOHDE	MERKITSEMISTAPA
≤ 3 km	PISTEMÄINEN	0,1 km:n tarkkuus (esim. 2,1; 3,0)
> 3 km	PISTEMÄINEN	0,5 km:n tarkkuus (esim. 3,5; 4)
≤ 2 km	ALUEKOHDE	0,5 km:n tarkkuus tai, jos kohteella on selkeä keskipiste voidaan käyttää 0,1 km:n tarkkuutta
> 2 km	ALUEKOHDE	0,5 km:n tarkkuus (esim. 3; 3,5)
≥ 15 km		1 km:n tarkkuus (esim. 16; 21)

3.4 Viitoituksen ja muun opastuksen yhteydestä

Viitoitus yhdessä asianmukaisten karttojen kanssa opastaa jalankulkijan ja pyöräilijän kohteeseensa (Liikenteen ohjaus 1996, 3B-1). Kohteella on aina osoite ja viitoituksen tuleekin tukea kartoissa näkyviä kohteita ja toisinpäin. Esimerkiksi viittoihin valitun nimistön tulee mahdollisimman paljon mukailla pyöräily-, opas- ja osoitekarttojen nimistöä. (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117.)

Pyöräilijöille ja kävelijöille on saatavilla useita karttoja. Näistä Vantaalla tärkeimpänä voi pitää pääkaupunkiseudun ulkoilukarttaa, joka on painettu viimeksi vuonna 2008. Seuraava painettu versio on tarkoitus julkaista vuonna 2012. Uusimmasta painoksesta tehdään neljä eri versiota, joissa esitetyjen seudullisten pyöräreittien lisäksi kääntöpuolella on esitetty seudulliset ulkoilureitit tai tarkemmalla mittakaavalla yksittäisen kaupungin pyöräilyreitit. Ulkoilukarttaa on saatavana internetistä, ja sitä ylläpidetään jatkuvasti (Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma 2006, 17). Viimeisin internet-versio on 2011beta.

Laaja valikoima ilmaisia karttoja löytyy erilaisista internet-palveluista. Reitin suunnittelu ilmaiseksi on mahdollista esimerkiksi erilaisilla Open-CycleMap-projektin tietoja hyödyntävillä internet-sovelluksilla tai HSL:n Kävelyn ja pyöräilyn Reittioppaan avulla. Reittiopasta ja joitakin muita palveluita voi käyttää matkapuhelimella; reitin voi myös ladata navigaattoriin, mikä auttaa oikealla reitillä pysymistä (FAQ – Usein kysytyjä kysymyksiä n.d.). Maastoon toteutettavan kiinteän opastuksen tarve saattaa tulevaisuudessa vähentyä mikäli navigointia tukevat laitteet ja niiden käyttö yleistyvät huomattavasti.

Yksi tulevaisuudessa pyöräilijöille mahdollisesti tarjottava palvelu on liityntäpysäköinnin reittiopas. Sen tavoite on antaa ajantasaista tietoa vapaisista polkupyörien liityntäpysäköintipaikoista ja samalla joukkoliikenteen jatkoyhteyksistä. (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011, 114.)

3.5 Pyörämatkailureitit

Kunnat vastaavat pyörämatkailureittien opastuksesta kaduilla ja ulkoilu-teillä. Mikäli reittiosuus on sijoitettu kunnan alueella olevalle yksityistielle, tulee opastuksen toteuttamiseksi pyytää tarvittavat luvat. (Voltti & Seila 2004, 15.)

3.5.1 Valtakunnallisten pyörämatkailureittien viitoittaminen

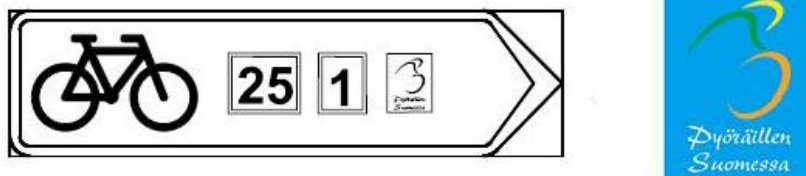
Pyörämatkailureitin viitoitukseen on olemassa omat, ruskean väriset merkinsä. Ne ovat olleet vakiokokoisia liikennemerkkejä pienempiä, sillä pyöräilijä ehtii riittävän hiljaisen nopeuden johdosta havaita pienemmätkin merkit. Ne voidaan sijoittaa muita liikennemerkkejä sisältäviin pylväisiin tietyin edellytyksin ilman, että ne häiritsevät varsinaisten liikennemerkkien sanomaa. (Voltti & Seila 2004, 25.)

Ulkoilureittiviitoja käytetään ensisijaisesti liikennealueiden ulkopuolella. Niitä on joissain tapauksissa käytetty myös liikennealueella, missä reittiopastus normaalisti koostuu kilpi-, pelti- ja erilaisista tarramerkeistä. Hyviä sijoituspaikkoja merkeille ovat liikennemerkkipylväät, valaisin-, liikennevalo- ja kadunnimitolpat sekä erityisesti pyöräliikenteen viitoja sisältävät tolpat. (Voltti & Seila 2004, 29-30.)

Tarkemmat sijoitusperiaatteet ja merkkien kuvaukset löytyvät Tiehallinnon vuonna 2004 julkaisemasta Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen -ohjeesta. Reittien opastustapa on mahdollisesti uudistumassa, sillä opastusperiaatteita aiotaan lähiaikoina kehittää. Tulevaisuudessa nykyiset 72 valtakunnallista reittiä on tarkoitus luokitella valtakunnallisiin ja maakunnallisiin reitteihin. Jälkimmäisten kiinteä opastus saattaa jäädä kokonaan pois, jolloin opastus perustuisi mobiiliteknologiaan. Valtakunnalliseksi jäävien arviolta 15 reitin opastuksen toteutustapa on tarkoitus päättää tänä vuonna ja toteuttaa pilottikohde.

3.5.2 Pyöräillen Suomessa -matkailureitit

Pyörämatkailureitistön korkeinta luokkaa ovat edustaneet Pyöräillen Suomessa -reitit. Ne suunniteltiin eräänlaiseksi pääreitistöksi, jonka palvelutaso ja laatu on normaalia korkeampi. Valtakunnallisten reittien uudistuessa Pyöräillen Suomessa -reittien merkitys vähenee. Ne on opastettu valtakunnallisen pyörämatkailureitistön yhteydessä omalla tunnuksellaan. (Voltti & Seila 2004, 14.) Tämä tunnus ja ulkoilureittiviitta valtakunnallisella pyörämatkailureitillä on esitetty kuvassa 5. Tässä viitan taustaväri on valkoinen, vaikka sen pitäisi olla ruskea.



Kuva 5. Ulkoilureittiviitta ja Pyöräillen Suomessa -reititunnus (Voltti & Seila 2004)

Vantaan läpi kulkee kaksi Pyöräillen Suomessa -reittiä, Keski-Suomen reitti ja Via Finlandia. Vantaan alueella nämä kaksi on linjattu samaa Helsingin pitäjä-Heureka-Kerava-reittiä kuin valtakunnallinen pyörämatkailureitti 4. (Polkupyöräwiki 2009.)

3.5.3 Matkailureittien viitoituksen tilanne Vantaalla

Vantaan läpi kulkee neljä valtakunnallista pyörämatkailureittiä, numerot 3, 4, 6 ja 50. Ne on merkitty maastossa omilla ruskeapohjaisilla opasteillaan. Vantaan alueen osalta tehtiin vuonna 2008 liikennesuunnittelun sisäinen raportti, jossa selvittiin näiden opasteiden tilannetta maastossa. Raportin laati Anna Nervola, joka havaitsi, että reitit on merkitty pääosin kattavasti maastoon. Verrattaessa vuoden 2008 ulkoilukarttaa vuoden 2011 versioon voidaan todeta, etteivät valtakunnallisten pyörämatkailureittien linjaukset ole tänä aikana muuttuneet Vantaan alueella. Tästä syystä johtuvaa merkittävää opastuksen täydennystarvetta ei ole; tosin vuoden 2012 aikana toteutetaan yksi reittimuutos Korsossa reitillä 4.

Suurimmaksi osaksi tarroilla toteutetun merkitsemisen ongelmana huomattiin kuitenkin, että moni merkeistä oli kovin haalistunut. Osasta ei pystynyt erottamaan, mihin suuntaan niillä opastettiin. Vuoden 2008 raportissa suositeltiin huonokuntoisten merkkien vaihtamista kokonaan uusiin. Lisäksi reittien opastuksen täydentämiseksi esitettiin muutamien kymmenien merkkien lisäämistä maastoon. (Nervola 2008, 1.)

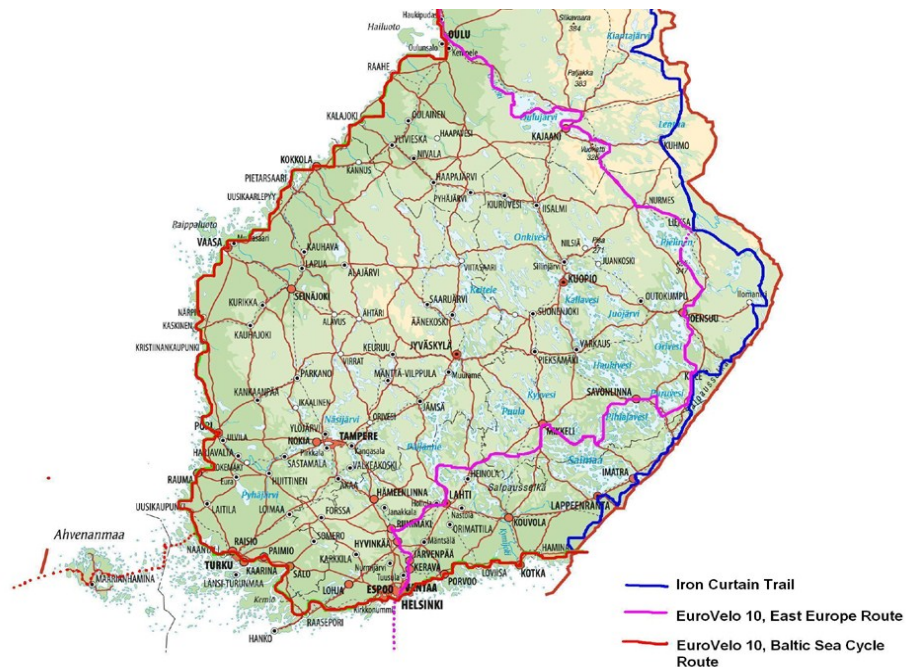
Viitoituksen kunto tulisi jatkossa tarkistaa tietyin väliajoin, sillä merkit kestävät riittävän hyväkuntoisina vain 5–10 vuotta – olosuhteista riippuen. Liimattujen putkitarramerkkien kestoaika on puolet lyhyempi, eli noin 3–5 vuotta. (Voltti & Seila 2004, 24.)

3.6 Muita erityisreittejä

Viitoituksessa tulee ottaa huomioon tiettyjen reittien erityispiirteet ja vaatimukset. Tällaisia ovat esimerkiksi pääkaupunkiseudulle suunnitella olevat pyöräilyn laatukäytävät, joiden opastamiseen saatetaan laadittavana olevan konsulttityön seurauksena suositella poikkeavia periaatteita tai opasteita. Alueellisiakin poikkeamia on, kuten Marja-Vantaa, jonne on laadittu viitoituksen ulkoasuun vaikuttava design-ohje.

3.6.1 EuroVelo-reitit

EuroVelo on Euroopan pyöräilyjärjestö ECF:n projekti, johon kuuluvat reitit ovat Euroopan laajuisia, suosittuja pyörämatkailureittejä. Järjestön tavoite on luoda erittäin korkeatasoisia pyöräilyreittejä, joissa sovellettaisiin eri maissa yhteisiä standardeja. EuroVelo-reitti numero 11 on nimeltään East Europe Route. Alustavan linjauksensa mukaan sen reitti olisi Vantaan kaupungin alueella sama kuin valtakunnallisella pyöräilymatkailureitillä numero 4. Kuvassa 6 näkyy Suomessa kulkevien EuroVelo-reittien alustavat linjaukset, jotka ovat muuttumassa, tosin eivät Vantaan alueella. (Pyöräilykuntien verkosto 2008; ECF 2011.)



Kuva 6. EuroVelo-reittien alustavaa linjausta (Pyöräilykuntien verkosto 2008)

Reittien kehitystyö on parhaillaan käynnissä, eikä niitä ole Suomessa vielä erikseen merkitty maastoon omilla kylteilläään. Tulevaisuudessa viitoitus todennäköisesti toteutetaan, mikä vaikuttaa opasteisiin ja mahdollisesti myös viitoitusperiaatteisiin näillä reiteillä. Kuvassa 7 on esimerkit viitoituksen toteutustavasta Unkarissa sekä ECF:n suunnittelemasta lisäpaneelistä reitin viittoihin. Liikennevirastosta saadun tiedon mukaan parhaillaan pohditaan EuroVelo-reittien merkintätapaa Suomessa, ja joitakin merkkejä saatetaan asentaa jo ensi vuonna. Suomessa ei kuitenkaan ole vielä omaa kansallista EuroVelo-koordinointikeskusta. (Pyöräilykuntien verkosto 2008; ECF 2011.)



Kuva 7. Opaste Unkarissa ja ECF:n lisäpaneeli (David Piper 2008; ECF 2010)

3.6.2 Reitti 2000

Reitti 2000 on ulkoilureitti, joka sijaitsee Vantaan lisäksi Helsingin, Espoon ja Vihdin alueella. Reitin voi kulkea pyörällä, mutta se on suunniteltu etenkin patikointia varten, sillä maasto on reitillä paikoin vaikeakulkuinen. Reitti 2000 on merkitty lähes koko matkalta sinivalkoisilla puihin kiinnitetyillä nauhoilla ja lisäksi monissa risteyksissä on Reitti 2000 -viittoja. (Helsingin kaupungin liikuntavirasto 2010.) Kuvassa 8 on esimerkki siitä, miten Reitti 2000 on merkitty maastoon.



Kuva 8. Esimerkki Reitti 2000:n merkintätavasta (Google Maps 2011)

3.6.3 Ulkoilureittien ja maastopyöräilypolkujen viitoittaminen

Ulkoilureittien opastus suunnitellaan jalankulun ja pyöräilyn viitoituksen yhteydessä omana kokonaisuutenaan, parhaiten ulkoiluun sopivaa reittiä pitkin. Ulkoilureittien viitoitus tulee mieluiten sijoittaa eri reiteille kuin muu jalankulun ja pyöräilyn viitoitus, mikäli tämä on mahdollista ja tarkoituksenmukaista. (Kevyen liikenteen suunnittelu 1998, 117.)

Liikkuvan Arjen Design -projektissa on kehitetty uusia maastopyöräilypolkujen opasteita (Hokkanen, Kiias & Laisi 2011, 6). Projektissa suunnitellut opasteet sekä ehdotukset yleiseltä alueelta maastopyöräilypoluille opastamisesta löytyvät projektin internet-sivuilta.

3.6.4 Pyöräilyn pääväylien viitoitus

HSL:n johdolla on käynnistynyt Helsingin seudun pääpyörätieverkon ja laatukäytävien määrittely -työ, jossa määritellään pääverkolle ja laatukäytävälle kriteerit ja laaditaan toteuttamissuunnitelma. Opastamisperiaatteet ja opasteiden ulkoasu esimerkiksi määritettävien laatukäytävien osalta saattaa muuttua nykyisestä. Työn arvioitu valmistumisaika on kesällä 2012.

Nykyisin Vantaalla – monen muun kaupungin tapaan – on käytetty pääreiteillä samanlaisia jalankulku- ja pyöräliikenteen opasteita kuin muillakin reiteillä. Sen sijaan esimerkiksi Jyväskylän seudulla on runkoreittien vii-

toituksessa toteutettu kokeilu, josta on esimerkki kuvassa 9. Kokeilussa käytettävät opasteet poikkeavat ohjeen mukaisista merkeistä. Kokeilu havaittiin hyväksi ja sitä laajennettiin useammalle Jyväskylän seudun reitille.



Kuva 9. Jyväskylän seudun kokeilumerkit (Jyväskylän seudun kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma 2004)

3.6.5 Marja-Vantaan erityisohjeistus

Marja-Vantaan viitoitusta suunniteltaessa on otettava huomioon 22.11.2011 Vantaan Kuntatekniikan ja joukkoliikenneasioiden jaoston hyväksymä Marja-Vantaan design-ohje. Siinä on esitetty Marja-Vantaan keskustan pyöräily- ja jalankulkuympäristöjen opasteiden tyyli ja väri, päämiitoitus, kirjasintyyppi sekä opasteen tekstien ja kartan asettelu.

Ohjeessa määritettyjä opastauluja ja -viittoja on ajateltu käytettävän pyöräily- ja jalankulkuympäristöissä. Viittoja käytetään opastamaan puistoihin sekä lähialueen palveluihin, ja lisäksi laaditaan erillinen opastussuunnitelma, jonka mukaisesti sijoitetaan opastaulut. Design-ohjeen mukaisesti opaspyloneita käytetään pääaukioilla lähialueopasteina ja puistojen informaatio-opasteina. (Marja-Vantaa Design Manual 2011, 36.) Kuvassa 10 on esitetty ohjeen mukainen viitan ulkoasu ja mitoitus. Esitettyjen opasteiden ulkoasu poikkeaa selvästi liikenneministeriön hyväksymistä opasteista. Tämä tulee ottaa huomioon ennen päätöstä opasteiden käyttämisestä liikennealueella, varsinkin mikäli niillä suunniteltaisiin korvattavan muuta opastusta.



Kuva 10. Marja-Vantaan opasteviitat (Marja-Vantaa Design Manual 2011)

4 LIITYNTÄPYSÄKÖINNIN VIITOITUS

Liityntäpysäköinti ja sen opastuksen suunnittelu on selkeä kokonaisuus, johon on saatavilla oma ohjeistus. Vuonna 2010 HSL:n laatimassa Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje -julkaisussa on määritelty liityntäpysäköinnin suunnittelua koskevat ohjeet. Seuraavaksi esitetään tästä ohjeesta kootut jalankulku- ja pyöräliikenteen opastamisen periaatteet.

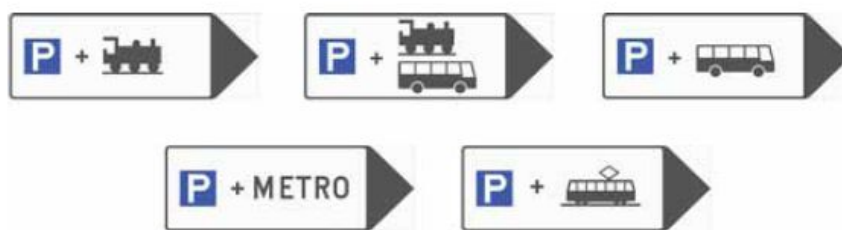
4.1 Liityntäpysäköintipaikoista yleisesti

Liityntäpysäköintialueella tarkoitetaan autojen, polkupyörien ja muiden ajoneuvojen pysäköintialuetta terminaalin, aseman, linja-autopysäkin tai vastaavan läheisyydessä, kun ajoneuvon käyttäjä jatkaa matkaansa joukko-liikennevälineellä. Pysäköinti muussa tarkoituksessa on liityntäpysäköinti-liikennemerkillä numero 520 osoitetulla paikoilla kielletty. (Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä 2003, 2G-5.)

Pääkaupunkiseudulla on nykyisin tilat noin 8000 polkupyörälle eri liityntäpysäköintipaikoilla, ja HSL:n suunnitelmissa on, että vuoteen 2020 mennessä tehdään yhtä paljon uusia paikkoja polkupyörille. Samalla rakennetaan entistä parempia katoksia ja parannetaan lukitusmahdollisuuksia. (Matkustajan opas pyöräilijälle n.d.) Vantaalle näitä uusia pyöräpysäköintipaikkoja on tulossa esimerkiksi Kehäradan asemien yhteyteen.

4.1.1 Liityntäpysäköintipaikoille opastamisen periaatteet

Pyöräilijöiden päätulosuunnilta pitää järjestää viitoitus liityntäpysäköintialueelle (Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma 2009, 109). Viitoituksen tarkoituksena on opastaa pyöräilijät väyläverkolta halutulle liityntäpysäköintialueelle. Joskus on tarpeen myös opastaa jalankulkijat liityntäpysäköintialueelta joukkoliikennevälineeseen ja toisinpäin. Viitoituksen laajuutta pohdittaessa tulee ottaa huomioon liityntäpysäköintialueen merkitys sekä sen palvelu- ja varustetaso. Liityntäpysäköintialueelle opastamisessa käytetään liikennemerkkiä numero 650 kuvassa 11 esitetyin variaatioin. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 51.)



Kuva 11. Erilaisia liityntäpysäköintiviitoitusta (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010)

Liikennemerkillä numero 520 osoitetaan liityntäpysäköintipaikka. Merkki koostuu P-tunnuksesta sekä yhdestä tai useammasta joukkoliikennevälineen tunnuksista. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 51.)

Liikennemerkillä numero 520 merkittyihin liityntäpysäköintipaikkoihin viitoitetaan liityntäpysäköintiviitoilla, joissa esitetään pysäköintipaikan tunnus ja joukkoliikennevälineen tunnus. Tunnuksena voidaan käyttää junan, linja-auton ja raitiovaunun tai muun vastaavan symbolia. Metron liityntäpysäköinnissä käytetään tekstiä METRO. Mikäli liityntäpysäköintialueelta voidaan käyttää useampaa kuin yhtä joukkoliikennevälinettä, voidaan näistä kahden merkittävimmän liikennemuodon tunnuksia esittää samassa viitassa allekkain. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 51.)

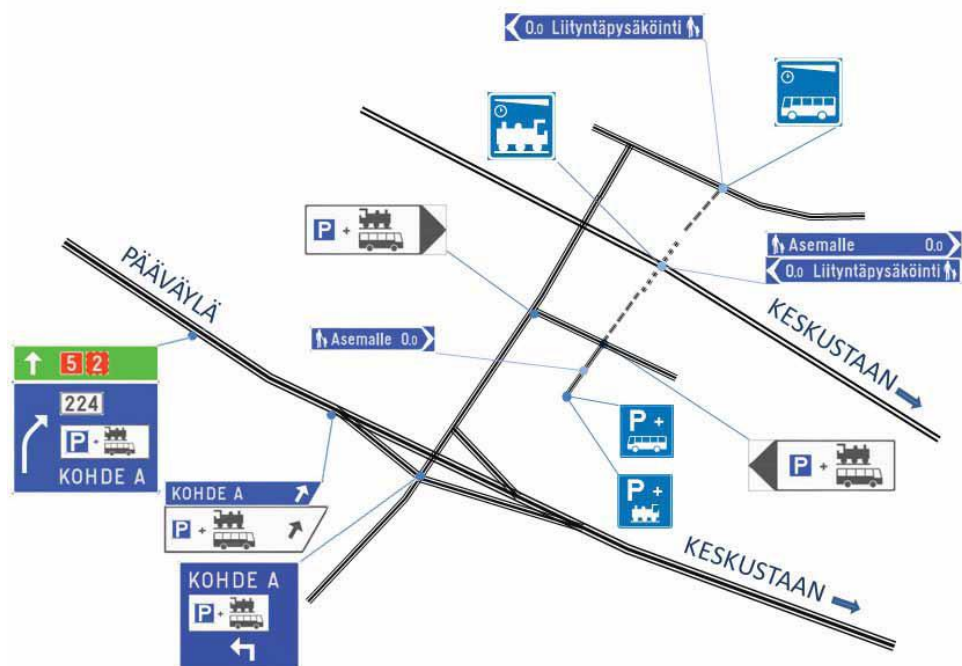
Liityntäpysäköintialueelle ohjaavaa viittaa käytetään siinä kohdassa, josta kyseiselle alueelle mentäessä tehdään ensimmäinen valinta. Viitoitusta jatketaan tästä pisteestä katkeamattomana perille saakka. Myös muuttuvien opastusmerkkien käyttö on mahdollista. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 53.)

4.1.2 Opastuseriaatteet liityntäpysäköintipaikoilla

Jalankulku- ja pyöräliikenne viitoitetaan terminaalin tai pysäkin ja liityntäpysäköintialueen välillä yleensä suorinta ja ennen kaikkea turvallisinta kevyen liikenteen väylää pitkin. Mikäli tällaista yhteyttä ei ole tai se on huomattavasti pidempi kuin seuraavaksi lyhyin vaihtoehto, viitoitetaan aseman ja liityntäpysäköintialueen välinen yhteys jalankulkijoille lyhintä riittävän turvallista reittiä pitkin. Viitoitus polkupyöräilijöille järjestetään tällöin tarvittaessa erikseen. Mikäli terminaalin yhteydessä on useampia erillisiä liityntäpysäköintialueita, tulisi niiden välisen jalankulku- ja pyöräliikenteen opastamiseksi olla erillinen opaskartta terminaali- tai pysäkki-alueella. Opaskarttaan merkitään liityntäpysäköintiin johtavat viitoitetut reitit. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 57.)

Asema- tai pysäkki-alueilla tulee opastus toteuttaa pääsääntöisesti eri joukkoliikennevälineisiin ja palveluihin sekä liityntä- tai tavalliseen pysäköintiin. Opastus jatkuu laituri-alueelta mahdollisten yhdyskäytävien kautta aina opastettavalle alueelle asti. Sen toteutuksessa käytetään kunkin liikennemuodon omaa ohjeistusta ja sitä vastaavia tunnuksia. Pysäkit tulee nimetä tai numeroida, aikataulu- ja reittiopasteet sijoittaa hieman katsekorkeuden alapuolelle, ja matkustajainformaatiota on oltava sekä suomeksi että ruotsiksi. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 57.)

Kaukana terminaalista ja pysäkki-alueesta sijaitsevan liityntäpysäköintialueen viitoituksessa tulee eri alueet liittää toisiinsa jalankulun viitoituksen avulla. Näin menetellään myös, jos liityntäpysäköinnistä joukkoliikennevälineeseen johtava reitti on epäselvä esimerkiksi näköesteiden vuoksi. Kuvassa 12 on esimerkki opastuksen toteutuksesta liityntäpysäköintialueelle ja sen sisällä; tosin kuvasta poiketen etäisyyttä kohteeseen ei koskaan merkitä nollaksi. Laajoilla alueilla ja pysäköintilaitoksissa opastuksen jatkuvuuteen tulee kiinnittää erityinen huomio. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje, 58.)



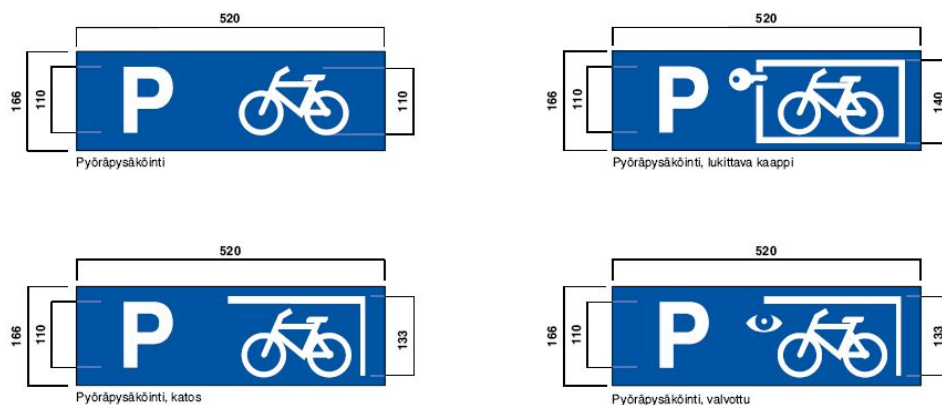
Kuva 12. Viitoitus liityntäpysäköintiin jalankulku- ja pyöräliikenteelle (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010)

4.1.3 Opastus erityistilanteissa

Opastuksen yhteydessä esitetään lisäkilvillä liityntäpysäköintialueen mak-sullisuus. Viitoituksessa tulee ottaa huomioon myös alueella oleva kamera-valvonta, ja valvonnasta on ilmoitettava liikennemerkillä viimeistään alueelle saavuttaessa. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 56.)

Matkakeskuksien tai isoimpien rautatieasemien yhteydessä olevan liityntä-pysäköintialueen opastus tulee toteuttaa myös rakennuksen sisällä ja ali-kulikutunneleissa. Opastus tehdään tavallisesti sisältä valaistujen suunta-opasteiden avulla. Näissä kohteet esitetään normaalisti piktogrammein, ja liityntäpysäköintiin voidaan opastaa käyttäen samoja tunnuksia kuin ku-vassa 11 ilman suuntakolmiota. (Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje 2010, 58.)

Vuonna 2001 kehitettiin matkakeskuksia koskevat pyöräpysäköintiopas-teet liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Opasteet on esitetty kuvassa 13. Niitä ei kuitenkaan ole otettu laajemmalti käyttöön, eikä niillä ole vielä varsinaista virallista statusta. (Vesänen 2008, 31.)



Kuva 13. Matkakeskusten pyöräpysäköintiopasteet (Vesanen 2008)

5 OPASTUKSEN KEHITTÄMINEN

Opastusinformaation kehittämismahdollisuuksien pohdinta tuli opinnäytetyön osaksi palaverien yhteydessä. Mietittiin, olisiko mahdollista saattaa jollain sopivalla tavalla lisää informaatiota opastuksesta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tietoon.

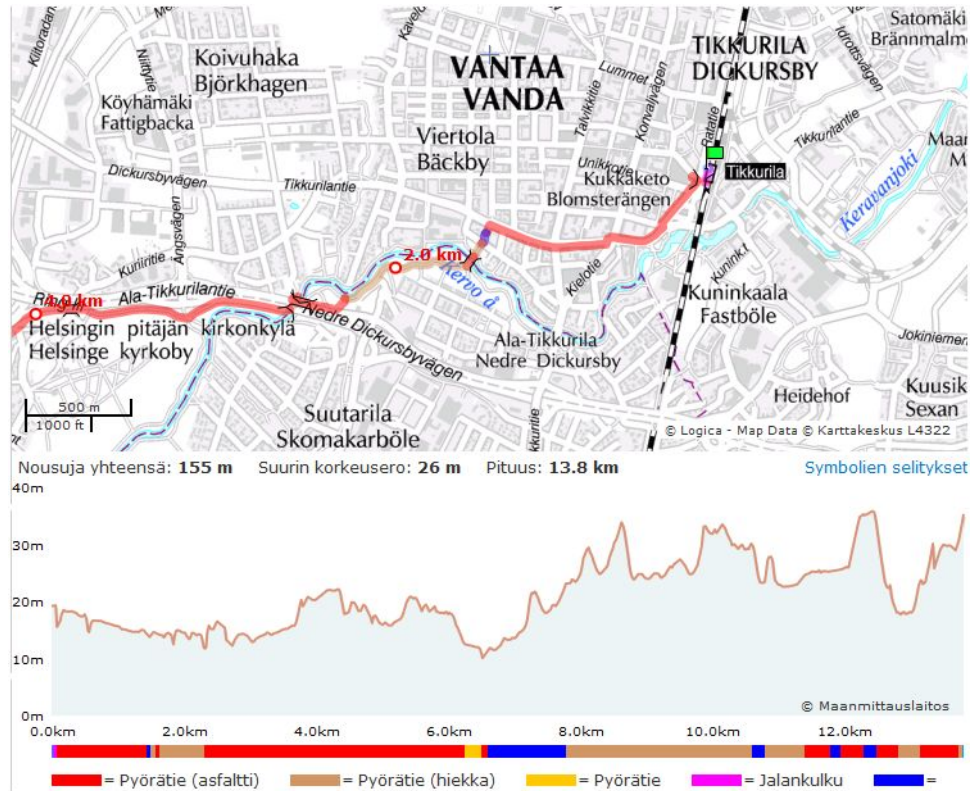
5.1 Lisäsisältö Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaaseen

Viitotettujen reittien ja viittojen sijaintiaineistojen julkaisemisesta ajateltiin olevan hyötyä kävelijöille ja pyöräilijöille. Sopivaksi esityspaikaksi aineistoille määrityksi Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas. Idean kehittelyn lisäksi tarvittiin yhteydenpitoa Reittioppaan kehittäjiin ja paikkatietoaineiston muokkaamista ja muuntamista Reittioppaaseen sopivaan muotoon.

5.1.1 Reittioppaan yleiskuvaus

Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas on HSL:n ja Logica Oy:n kehittämä internet-palvelu, jossa käyttäjä voi etsiä valintansa mukaan joko pyörä- tai kävelyreittejä. Reitti lasketaan suosien oletuksena pyöräilijälle tai jalankulkijalle tarkoitettuja väyliä, joista painotetaan hyväksi todettuja pääreittejä. Painotukseksi on valittavissa myös eri päällystetyypit eli sora- tai asfaltti-päällysteisten osuuksien suosiminen tai suurin reitti ilman painotuksia. (Reittioppaan käyttöohje n.d.)

Reittihaku antaa tulokseksi reitin pituuden ja valitun nopeuden mukaisen reitin keston. Reitti näytetään kartalla, kuten myös korkeuserot ja päällysteen tyyppi. Kuvassa 14 on esimerkki Reittioppaan tuottamasta tiedosta.


















Kuva 14. Ote Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaan perusnäkymästä (Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas n.d.)

5.1.2 Reittioppaan kehitysajatuksia

Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaasta puuttuu tieto maastossa olevasta viitoituksesta. Reittioppaassa on mainittu kaupunginosat, joiden läpi haettu reitti vie, mikä auttaa suunnistamisessa jonkin verran. Katu- tai käänös-kohtaista ajo-ohjetta ei kuitenkaan ole. YTV:n Kevyen liikenteen Reittioppaan arvioinnissa (2008, 46) esille tuli muutamia ongelmia maastossa suunnistamiseen ja opasteisiin liittyen. Reittioppaaseen toivottiin lisäominaisuudeksi mahdollisuutta saada lueteltuina reitin kadunnimet tai muuten tarkemmat ajo-ohjeet. Täydessä laajuudessa ei tällaista lisäominaisuutta kuitenkaan pystytä toteuttamaan niin kauan kuin jalankulku- ja pyöräliikenteen väylillä ei ole nimiä.

Suunnistamista haetulla reitillä olisi aiheellista helpottaa. Nykyisen kaupunginosalistauksen lisäksi voisi mahdollisuuksien mukaan tuoda viitoituksen mukaisen sanallisen reittikuvauksen, kuten on tehty esimerkiksi Englannissa Cyclestreets-reittioppaassa, kuva 15. Reitin seuraaminen helpottuisi, jos karttakuvan lisäksi olisi saatavilla tarkempi reittikuvaus käänös kerrallaan.

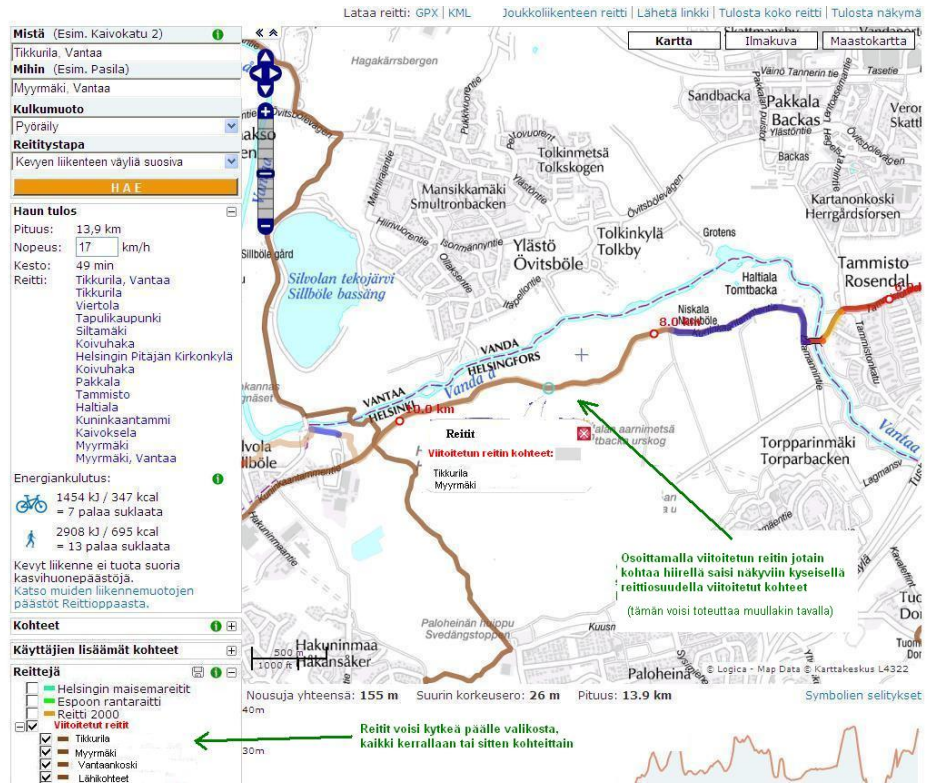
14:32	1.7		Sharp left	South Carriage Drive	 Unclassified road	
16:28	1.8		Bear right	Short un-named link	 Cycle path	
20:26	2.4		Turn right	The Broadwalk	 Cycle path	
20:46	2.5		Bear left	Link with The Broadwalk	 Cycle path	
21:06	2.6		Turn right	Link joining North Carriage Drive, Bayswater Road, A402, Stanhope Place, LCN 0:5 	 Cycle path	
						
						

Kuva 15. Cyclestreets-palvelun opastustietoa (Cyclestreets 2011)

5.1.3 Lisäsisällön vienti Reittioppaaseen

Opinnäytetyön yhteydessä tuli idea tarjota Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaaseen uutta sisältöä: käyttäjille annettaisiin mahdollisuus saada näkyviin Vantaan kaupungin viitoitetut jalankulku- ja pyöräliikenteen reitit. Tällöin käyttäjä voisi suunnitella reittinsä seuraamaan maastossa näkyviä viittoja.

Viitoitetut reitit on tuotettu paikkatieto-ohjelma MapInfolla luotuna viiva-aineistona. Se sisältää jokaisen reitin kohdalla viitoituksen aloituspisteen ja viitoituskohteen nimen. Esimerkki viitoitettujen reittien mahdollisesta esitystavasta Reittioppaassa on esitetty kuvassa 16.

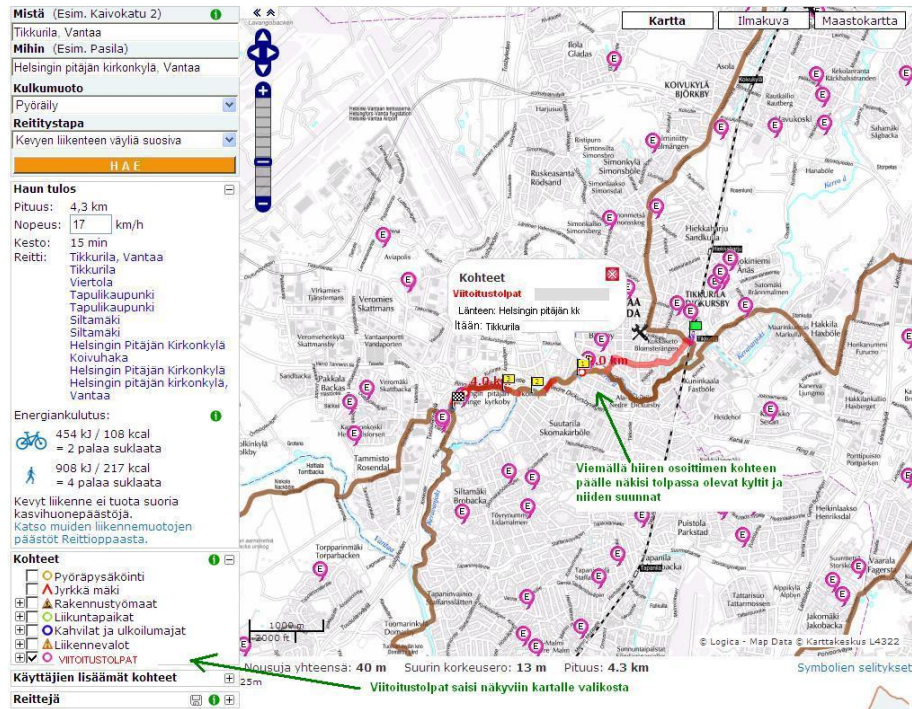


Kuva 16. Viitoitettujen reittien esittämisehdotus Reittioppaaseen

Aineistojen koordinaatiston oli Vantaan kaupungin oma Vantaa 5 -koordinaatisto. Reittioppaaseen viennin mahdollistamiseksi aineisto muunnettiin KKKJ2-YTV-koordinaatistoon ja käännettiin MapInfon omasta tiedostomuodosta yleisempään ESRI Shape -muotoon.

Ajatuksena oli tuoda käyttäjien saataville tieto myös viittojen sijaintipaikoista, joista on MapInfolla luotu pistemäinen paikkatietoaineisto. Aineistossa on sijainnin lisäksi tieto viitan sisällöstä eli kohteesta ja etäisyydestä, samoin kuin ilmansuunnista, joihin viitat osoittavat.

Edellä mainittujen aineistojen saattamisesta pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden tietoon on lisäksi se hyöty, että siten edesautetaan viitoituspuutetiedon saamista kunnossapitäjän tietoon. Kun jalankulkijat ja pyöräilijät saavat tietoonsa, mitä viittoja maastossa pitäisi olla, voivat he helpommin raportoida ilkeivallan tai muun synnyn takia kaatuneista, kadonneista tai väärään suuntaan käänneystistä viitoista. Samalla edistetäisiin asiakaspalautteen keräämistä ja vuorovaikutuksen lisäämistä käyttäjien kanssa, kuten Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelmassa (2006, 37) esitettiin. Kuvassa 17 on esitetty Reittioppaaseen ajateltu lisäsisältö viittojen sijaintikohtien osalta.

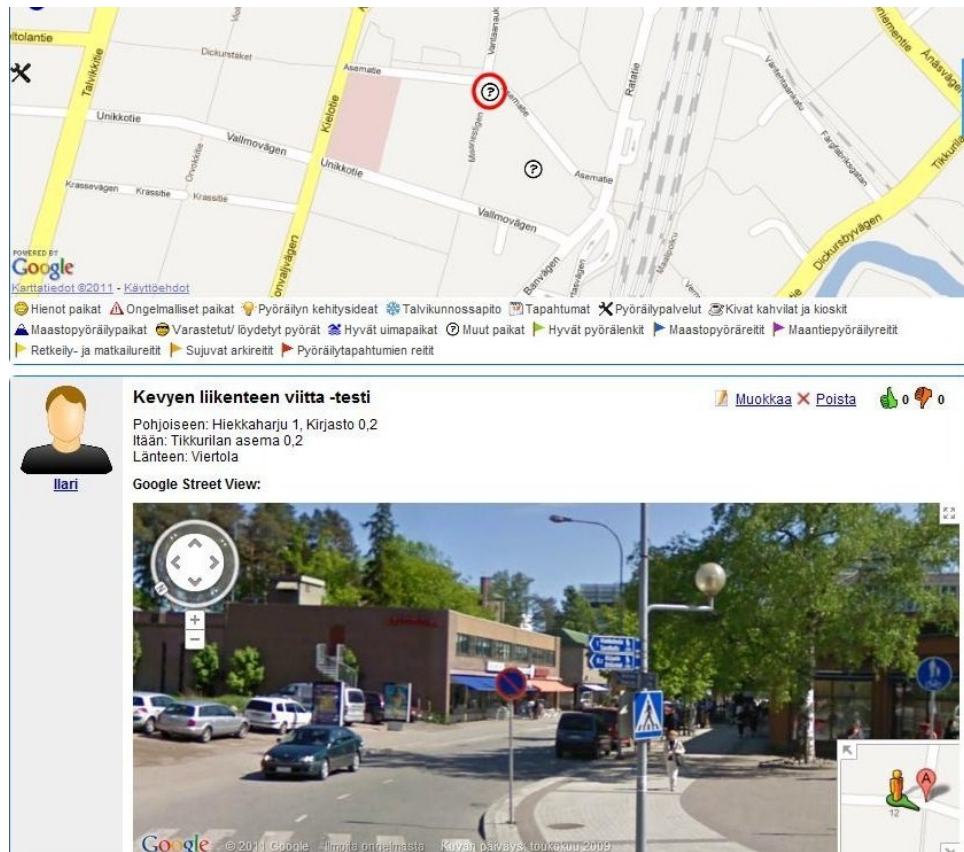


Kuva 17. Viittojen sijainnin esittämisperiaate Reittioppaassa

5.2 Fillaristit-palvelun hyödyntäminen

Fillaristit-palvelu liittyy kevyen liikenteen reittiopas -palveluihin, joita on monissa kaupungeissa. Fillaristit-palvelun tarkoituksena on käyttäjien tuottaman sisällön lisääminen kyseisiin reittioppaisiin. Lisätyt karttamerkinnät haetaan palvelun rajapinnan kautta näkymään reittioppaissa. Palvelu pyritään tulevaisuudessa kytkemään kaupunkien palautejärjestelmiin, jolloin käyttäjien tekemät parannusehdotukset ja kunnossapitopuute-ilmoitukset tulisivat suoraan kunnossapitäjän tietoon.

Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaan sisältö on HSL:n päätävävallan alainen. Mikäli viittojen sijaintipaikka-aineistoa ei jostain syystä haluta lisätä suoraan Reittioppaaseen, on yhtenä vaihtoehtona Fillaristit-palvelu. Sinne lisätyt kohdeaineiston saa helposti näkyviin reittioppaaseen. Kuvassa 18 on esimerkki Fillaristit-palvelun toiminnasta.



Kuva 18. Kohdetietojen lisääminen Fillaristit.fi-palveluun

Suurin hyöty viittojen sijainnin sisältävän aineiston lisäämisestä saadaan viitoitusreitti-aineiston lisänä, mutta ainakaan toistaiseksi Fillaristit-palveluun lisätyt reitit eivät näy Pyöräilyn ja jalankulun Reittioppaan käyttäjille. Mikäli viitoitusreittejä ei tulevaisuudessa lisätä Reittioppaaseen, tulee pelkän viitta-aineiston lisäämistä harkita erikseen.

5.3 Liityntäpysäköintiopastuksen tarjoaminen pyöräilijöille

Liityntäpysäköinnistä ja sitä koskevasta pyöräily- ja jalankulkuyhteyksistä tiedottaminen sisältyy olennaisesti hyvään liityntäpysäköintialueen palveluun (Vesanen 2008, 31). Uudenmaan liiton julkaisussa Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma (2009, 108) todettiin, että liityntäpysäköintialueiden tulee näkyä reittioppaissa, ja lisäksi käyttäjälle tulee tarjota mahdollisuus tarkastella kyseisiä alueita ja kulkuyhteyksiä niille. On myös todettu, että uusien liityntäpysäköintikohdeiden toteuttamisesta kannattaa tiedottaa jo suunnitteluvaiheesta alkaen, sillä siten pyöräpysäköintipaikkojen käyttöönottoa voidaan selvästi nopeuttaa (Vesanen 2008, 35).

Vantaan alueella sijaitsevista lähijuna-asemien liityntäpysäköintialueista on HSL:n internet-sivuilla opaskartat. Kuvassa 19 näkyvän mallin mukaisesti opaskarttoihin on merkitty autoliikenteen ajo-yhteydet, autopaikkojen sijainti ja niiden määrä.



Kuva 19. Esimerkki liityntäpysäköinnin opaskartasta (Matkustajan opas liityntäpysäköinti n.d.)

Samankaltaiset opaskartat olisi tarpeen tarjota myös pyörä- ja jalankulku-liikenteen käyttäjille Vantaan kaupungin tai esimerkiksi HSL:n internet-sivuilla. Opaskarttaan voitaisiin edellä esitetyn kuvan 19 tietojen lisäksi merkitä myös jalankulku- ja pyöräliikenteen kulkuyhteyksiä koskeva viitoitus.

6 YHTEENVETO

Jalankulku- ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeistus uudistuu lähiaikana todennäköisesti useamman eri projektin ansiosta. Lopullista tietoa siitä, miten opastusperiaatteet ja viitoitus esimerkiksi merkkien osalta tulevat muuttumaan, ei ollut vielä saatavilla, sillä kyseiset projektit ovat vielä alkuvaiheessa. Tässä opinnäytetyössä esitetyt, nykyisin voimassa olevia ohjeita tulee siten muuttaa tulevaisuudessa siltä osin kuin ne uudistuvat.

Kirjallisuuslähteissä on todettu, että liityntäpysäköinnin opastuksessa on suuria puutteita. Tilanteen parantamiseksi tässä työssä päätettiin käsitellä liityntäpysäköinnin opastus kokonaan omana kokonaisuutenaan. Samalla pohdittiin, minkälaista lisätietoa liityntäpysäköintiä käyttäville jalankulkijoille ja pyöräilijöille voitaisiin antaa.

Tulevaisuudessa Vantaalle laadittavaan jalankulun ja pyöräilyn viitoituksen yleissuunnitelmaan suositellaan selkeämpää viitoitettujen reittien luokittelua. Lisäohjeistusta tähän on tulossa HSL:n tilaaman pyöräilyn pääreittien ja laatukäytävien määrittely -työn valmistuttua. Pääreiteille olisi hyvä suunnitella ja toteuttaa nykyistä korkealaatuisempi opastus – esimerkiksi Jyväskylän pyöräilyn runkoreittien tapaan.

Toivottavasti tulevissa ohjeistuksissa tehdään mahdolliseksi jalankulku- ja pyöräliikenteen nykyistä selkeämpi erottelu myös opasteiden osalta. Tämä tukisi Vantaan pyöräilyn suunnitteluohjeessa mainittuja periaatteita.

Viitoitettujen reittien ylläpitoon tulee varata resursseja, varsinkin uusien asuin- ja työpaikka-alueiden rakentamisen vuoksi. Reittien päivittämisen Reittioppaaseen, kuten myös kyseisen oppaan kehittämistyön toivotaan jatkuvan.

7 LÄHTEET

CycleStreets. 2011. Viitattu 14.12.2011. <http://london.cyclestreets.net/>

David Piper. 2008. Viitattu 29.11.2011.
<http://www.tra-velo-gue.co.uk/trip20.htm>

ECF. 2010. Signing of EuroVelo cycle routes. Viitattu 28.11.2011.
http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo_Signing1.pdf

ECF. 2011. What is EuroVelo? Viitattu 8.12.2011.
<http://www.eurovelo.org/home/what-is-eurovelo/>

FAQ – Usein kysytyjä kysymyksiä n.d. HSL. Viitattu 15.12.2011.
<http://pk.hsl.fi/fi/faq/>

Google Maps. 2011. Viitattu 14.12.2011. <http://maps.google.fi/>

Helsingin kaupungin liikuntavirasto. 2010. Reitti 2000. Viitattu 3.1.2012.
<http://www.hel.fi/hki/liv/fi/Ulkoilu/Reitti+2000>

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2011. 2011. HSL. Helsinki: Edita Prima Oy.

Hokkanen, N., Kiias, S. & Laisi H. 2011. Maastopyöräilypolut. Viitattu 28.12.2011.
<http://wiki.metropolia.fi/download/attachments/29213022/Maastopyorapolut.pdf?version=1&modificationDate=1318576691000>

Jyväskylän seudun kevyen liikenteen viitoitussuunnitelma. 2004. Jyväskylän kaupunki, Jyväskylän maalaiskunta, Muuramen kunta & Tiehallinnon Keski-Suomen Tiepiiri. Jyväskylä.

Kevyen liikenteen Reittioppaan arviointi. 2008. YTV. Helsinki: Valopaino Oy.

Kevyen liikenteen suunnittelu. 1998. Tielaitos. Helsinki: Edita Oy.

Lehtomaa, J. & Vesänen, L. 2011. Kevyen liikenteen suunnitteluohjeen päivitys- ja tietotarpeet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä xx/2011. Helsinki: Liikennevirasto

Liikennemerkkien käyttö kadulla. 2006. Suomen Kuntaliitto. 1. painos. Helsinki.

Liikenteen ohjaus. Viitoitus. 1996. Tielaitos. Helsinki: Painotalo Repe Oy.

Liityntäpysäköinnin suunnitteluohje . 2010. HSL. Helsinki: Edita Prima Oy.

Liityntäpysäköinti-informaation kehittämisen periaatesuunnitelma. 2010. HSL. Helsinki: Edita Prima Oy.

Marja-Vantaa Design Manual. 2011. Vantaan kaupunki & WSP Oy. Viitattu 21.12.2011.

[http://192.49.193.12/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=0&docid=34363835393a31&dalid=11.11.2011 15:55:50&extension=pdf](http://192.49.193.12/ktwebbin/ktproxy2.dll?doctype=0&docid=34363835393a31&dalid=11.11.2011%2015:55:50&extension=pdf)

Matkustajan opas liityntäpysäköinti. n.d. HSL. Viitattu 4.1.2012.
<http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/liityntapysakointi/Sivut/tikkurila.aspx>

Matkustajan opas pyöräilijälle. n.d. HSL. Viitattu 3.1.2012.
<http://www.hsl.fi/FI/matkustajanopas/Sivut/pyorailijalle.aspx>

Nervola, A. 2008. Valtakunnalliset pyörämatkailureitit Vantaalla. Vantaan liikennesuunnittelun sisäinen raportti.

Pasanen, T. 2011. Pyöräilyn suunnitteluohje. Vantaa: Vantaan kaupungin Kuntatekniikan keskus

Polkupyöräwiki. 2009. Viitattu 20.12.2011
http://www.polkupyoraily.net/wiki/Via_Finlandia

Pyöräilykuntien verkosto. 2008. Viitattu 12.11.2011.
<http://www.pyoraillensuomessa.fi/index.php?p=sis&pid=37&l=fi>

Pyöräilyn ja kävelyn Reittiopas n.d. HSL. Viitattu 3.1.2012.
<http://pk.hsl.fi/>

Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma. 2006. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki.

Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämissuunnitelma. 2009. Uudenmaan liiton julkaisu C65 - 2009. Uudenmaan liitto. Helsinki: Kyriiri Oy.

Reittioppaan käyttöohje n.d. HSL. Viitattu 29.11.2011
<http://pk.hsl.fi/fi/instructions/>

Vantaan kevyen liikenteen viitoituksen yleissuunnitelma 1989. 1985. Vantaan kaupungin Rakennusviraston raportti. Vantaa.

Vesanen, L. 2008. HTUV-yhteistyöalueen liityntäpyöräilyn kehittäminen ja toteuttaminen. Tiehallinnon selvityksiä 28/2008. Viitattu 16.12.2011.
http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/3201107-v-htuv_liityntapyoraily.pdf

Voltti, V. & Seila, M. 2004. Valtakunnallisten pyörämatkailureittien merkitseminen. Tiehallinnon ohje. Helsinki: Edita Prima Oy.

Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä. 2003. Tiehallinto. Helsinki: Oy Edita Ab.

REITTIOPPAAN PALAUTELOMAKE



Pyöräily ja kävely

På svenska In English По-русски Palautte Ohjeet FAQ

HSL » Reittiopas » Omat lähdöt » Aikataulut » Linjaopas » Pyöräily ja kävely

Tulosta näkymä

Palautetta Pyöräilyn ja kävelyn Reittioppaasta

Voit antaa palautetta Reittioppaan toiminnasta, kaikki palaute auttaa palvelun kehittämässä. Luethan ohjeet ja vastauksia kysymyksiin ennen palautteen antamista.

- Palautte koskee:**
- Reittioppaan käyttöä:**
- Yleisesti palvelun käyttöä
 - Reittiehdotusta (merkitse kartalle)
 - Väyliä ja niiden kunnossapitoa (merkitse kartalle):
 - Puhtaanaapitoa ja talvikunnossapitoa
 - Päällystevaurioita tai reunakivisiä
 - Valaistusta
 - Viitoitusta ja liikennemerkkejä
- Palautte:**

Sähköpostiosoitteesi:

Valitettavasti emme pysty vastaamaan palautteenantajille henkilökohtaisesti, mutta antamalla sähköpostiosoitteesi mahdollistat palautteeseesi liittyvät yhteydenotot. Sähköpostiosoitteita ei käytetä muihin tarkoituksiin.

Lähetä

