
PIRKANMAAN PALVELUKOHDEOPASTESELVITYS
2013



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenneala

Riihimäki, 6.6.2013

Markus Seppälä



RIIHIMÄKI
Liikennealan koulutusohjelma
Liikennesuunnittelu

Tekijä	Markus Seppälä	Vuosi 2013
Työn nimi	Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013	

TIIVISTELMÄ

Ohje palvelukohteiden viitoituksesta tuli voimaan 28.5.2007. Tuolloin siirtymäajaksi siihen, että uusien säädösten mukaiset palvelukohdeopasteet ovat kattavasti käytössä, laskettiin riittävän kuusi vuotta. Tämä ei kuitenkaan toteutunut, vaan todettiin, että säädösten edellyttämien muutosten toteuttaminen vaatii erityisiä toimenpiteitä. Ennen Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvityksen aloitusta oli havaintoja, että osa yrittäjistä ei ollut edes tietoisia käynnissä olevasta opasteuudistuksesta. Tarkkoja opasteiden määriä maastossa ei myöskään tiedetty, eikä sitä osuutta, joka niistä oli jo uusittu.

Palvelukohdeopasteet ovat luvanvaraisia liikenteenohjauslaitteita. Niiden lupaviranomaisena toimii Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valtakunnallisesti. Säädösten mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi, todettiin, että ainoa luotettava tapa oli suorittaa kattava maastoinventointi Pirkanmaan alueella.

Maastotyö käynnistyi aloitusseminaarilla, joka pidettiin maaliskuun lopussa. Inventoinnit valmistuivat noin kaksi kuukautta tämän jälkeen. Seuraava työvaihe oli kuvien lajittelu omiin ryhmiinsä, joita olivat muun muassa vanhojen säädösten mukaiset opasteet, nykyisten säädösten mukaiset opasteet ja muut otetut kuvat alaryhmineen.

Selvityksen tuloksen perusteella vain 23 % Pirkanmaan palvelukohdeopasteista on nykyisten säädösten mukaisia. Näin ollen opasteista 77 % vaatii vielä uusien lupapäätösten tekemistä ja tarvittaessa myös opastustaulujen uusimista. Kuvia selvityksen yhteydessä otettiin noin 3100 kappaletta. Tulevaisuudessa opasteiden haltijoille saatetaan tieto uudistuksesta ja vaadituista toimenpiteistä.

Avainsanat Pirkanmaa, palvelukohde, palvelukohteiden opastus, opastussuunnitelma, palvelukohdeopaste

Sivut 46 s. + liitteet 8 s.

Riihimäki
Degree Programme in Traffic Management
Traffic planning

Author	Markus Seppälä	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	Pirkanmaa's directional signing of services	

ABSTRACT

The topic of this arose when a manual for directional signing of services was taken into use on May 28th 2007. At that time the transition period for updating the directional signing of services to correlate with the new guidelines and to be implemented fully would take six years. However, this was not accomplished and, instead, it became clear that the changes implemented by the new guidelines would require special measures. Before the clarification of Pirkanmaa's directional signing of services was commenced there were indicators, which showed that all entrepreneurs were not even aware of the new regulations for the directional signing of services. The precise amount of directional signs in the field was not known nor was the amount of those, which were already updated.

Directional signs of services are traffic control devices that require a permit. The nationwide permit authority is Pirkanmaa's Centre for Economic Development, Transport and the Environment. It became clear that to achieve the aim of the new regulations a comprehensive field inventory in the Pirkanmaa region was the only reliable method.

The field work was initiated with an initial seminar. The inventory was completed approximately two months after this. The next stage was the categorization of the photographs into respective groups, such as which directional signs are in accordance to the old or new guidelines, and other taken photographs along with their subgroups.

Based on the results of the clarification, only 23 % of the directional signs of services in the Pirkanmaa region were in correlation with the new guidelines. Respectively 77 % of the directional signs require new permit decisions and the renewal of information boards where needed. Roughly 3100 pictures were taken during the process of the clarification. Information on the new guidelines and associated required actions will be delivered to the owners of the signs in the future.

Keywords Pirkanmaa, service, directional signing of services, guidance plan, directional sign of a service

Pages 46 p. + appendices 8 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	TAUSTAA.....	2
2.1	Yleistietoa Pirkanmaan tiestöstä.....	3
2.2	Palvelukohteiden opastuksen säädösmuutos	5
2.3	Muiden ELY-keskusten toimenpiteitä opasteuudistuksen toteuttamiseksi.....	6
2.3.1	Opastussuunnitelma	7
2.3.2	Opastussuunnitelman laadinta ja toteutus	9
2.4	Pirkanmaan opasteuudistuksen lähtötilanne	10
3	PALVELUKOHTTEIDEN OPASTUS.....	12
3.1	Viitoitusperiaatteet	12
3.2	Väylien vastuualuejako	13
3.3	Palvelukohteiden viitoitus -ohje TIEH 2000021–07.....	14
3.3.1	Opastuspaikkojen opastaminen ja palvelut	17
3.3.2	Tunnuksien käytön periaatteet.....	18
3.3.3	Tunnusten ja opasteiden tieliikenneasetuksen mukainen käyttö	19
3.3.4	Palvelukohteen osoiteviitta ja ennakkomerkki.....	20
3.3.5	Tilapäinen viitoittaminen ja ilmoittelu.....	21
3.4	Tienvarsimainonta.....	22
3.5	Opastamisen hyödyt ja syyt	23
3.6	Lupakäsittely ja käytössä olevat työkalut.....	24
3.6.1	Tieosoitejärjestelmä	25
3.6.2	Lupakäsittelyn vaiheet alueelle, jossa on valmis opastussuunnitelma ..	25
3.6.3	Toiminta ilman opastussuunnitelmaa	26
4	INVENTOINNIT	27
4.1	Suunnittelu.....	27
4.2	Inventointien edellytykset ja aloitus.....	28
4.2.1	Ensimmäisen inventoinnin kokemukset ja tulokset.....	29
4.2.2	Pohjoisen Pirkanmaan inventointi	29
4.2.3	Kantatien 65 inventointi ja pohjoisen alueen täydennys.....	30
4.3	Yhteenvedo ensimmäisten inventointien jälkeen	31
4.3.1	Valkeakosken alueen kartoitus	32
4.3.2	Pirkanmaan lounaisten alueiden inventointi	33
4.3.3	Punkalaitumen ympäristön kartoitus	34
4.4	Nykytilan selvittämisen saattaminen loppuun	35
4.5	Pirkanmaan palvelukohteiden nykytilan selvitys muilla keinoilla	36
4.6	Raportti ja kuvapankki	36
5	PIRKANMAAN PALVELUKOHDEOPASTEIDEN VALLITSEVA TILANNE ..	37
5.1	Palvelukohdeopasteet	37
5.2	Osoiteviitat ja mainokset	38
5.3	Muita maastohavaintoja	38
5.4	Tulokset tilastoina.....	39

6	SAAVUTETUT HYÖDYT	42
6.1	Edut lupakäsittelyssä	42
6.2	Asiakasnäkökulma	43
6.3	Tulosten luotettavuus	43
6.4	Tulevaisuus	44
7	YHTEENVETO JA LOPPUPÄÄTELMÄT	45
	LÄHTEET	46

Liite 1	Inventoinnit
Liite 2	Esimerkit inventointikuvien lajitteluluokituksesta
Liite 3	Esimerkki inventoinnin reittisuunnittelusta
Liite 4	Kehotuskirjeluonnos

1 JOHDANTO

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys valikoitui Pirkanmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen tarjoamista opinnäytetyövaihtoehtoista ajankohtaisuutensa ja hyödyllisyytensä vuoksi. Työn lähtökohdat juontuvat palvelukohteiden viitoitus -ohjeesta, joka on julkaistu 15.2.2007. Julkaisun yhteydessä säädettiin, että maanteillä tuolloin olevat opastustaulut tulee uusida vuoden 2013 loppuun mennessä. Vuoden 2014 alussa, kun määrätty siirtymäaika on päättynyt, tulee kaikkien maanteiden varsilla olevien palvelukohteiden opastustaulujen olla uusien säädösten mukaisia. Mahdolliset maastossa olevat, edellisten säädösten mukaiset opasteet eivät enää tuolloin ole virallisia liikennemerkkejä.

Uusimistyötä on tehty sekä Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksissa että myös kuntatasolla. Myös jotkut yritykset ja virastot ovat osallistuneet työhön. Esimerkkinä voi mainita Metsähallituksen, jonka vastuulla ovat lähes kaikki kansallispuistojen ja monien muiden luontokohteiden opasteet.

Suosituin malli uusimistyön käynnistämiseksi ja vauhdittamiseksi on ollut opastussuunnitelman laatiminen. Suunnitelmassa käydään läpi suunnittelealueella olevat palvelukohteet ja nykyiset maastossa olevat opasteet. Sen jälkeen laaditaan suunnitelma kohteiden opastuksesta tavoitetilassa. Tavoitetilan saavuttamiseksi on käytetty esimerkiksi kunnan organisoimaa keskitettyä opasteiden uusimistyötä.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ei kuitenkaan laadittu tarkkaa suunnitelmaa, ainoastaan pääpiirteinen maakuntatason opastussuunnitelma. Tämän jälkeen sovellettiin niin sanottua kehotuskirje-menetelmää. Aluksi maastossa suoritettiin opasteiden inventointi. Tämän jälkeen pyrittiin selvittämään opasteiden omistajat ja heille lähetettiin kirje, jossa kerrottiin opasteiden myöntämisperusteiden muuttuneen ja kehoitettiin opasteiden haltijoita hakemaan uutta lupaa opastetuille kohteille. Sittemmin ne tahot, jotka eivät reagoineet ensimmäiseen kirjeeseen, käytiin läpi ja heille lähetettiin vielä toinen kehotuskirje. Uudenmaan ELY-keskuksen käyttämä malli todettiin tehokkaaksi, mutta sitä päätettiin kuitenkin kehittää vielä edelleen Pirkanmaalla. Tämän työn valmistumisen jälkeen, ja osittain jo työn aikana, on tarkoitus etsiä parannuksia Uudenmaan ELY-keskuksen malliin ja soveltaa sitä mahdollisuuksien mukaan.

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013 antaa ELY-keskukselle valmiudet puuttua luvattomiin opasteisiin, sekä mahdollisiin luvallisiin opasteisiin tehtyihin muutoksiin ja lisäyksiin. Erityisesti se tarjoaa tiedon opasteista, joita maastossa todellisuudessa on. Selvitys tehtiin inventoimalla Pirkanmaan maanteistä kaikki valta-, kanta- ja seututiet. Yhdystiet päätettiin jättää pääsääntöisesti kartoituksesta pois, sillä niillä olevien opasteiden osuus on ELY-keskuksen asiantuntijoiden arvioiden mukaan alle 5 %. Lisäksi yhdysteillä oleva opastus alkaa usein jo korkealuokkaisemmilta väyliltä, joten osa kohteiden opasteista saadaan mukaan inventointiin ja sitä kautta uusimistyöhön.

2 TAUSTAA

Työssä esiintyy joitakin toistuvia käsitteitä, joista tärkeimpiä avataan seuraavissa kappaleissa.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus eli ELY-keskus on valtion virasto, jossa käsitellään keskuksen nimen mukaisesti kolmen eri vastuualueen asioita. Elinkeinovastuualue hoitaa esimerkiksi yrittäjyyteen, työllisyyteen ja kulttuuriin liittyviä asioita. Liikennepuolen vastuulla on muun muassa maanteiden kunnossapito ja investoinnit, joukkoliikenne ja maanteiden lupa-asiat. Ympäristö-vastuualue vastaa esimerkiksi luonnonvarojen, luonnonsuojelusta, rakentamisen valvonnasta ja jo saastuneiden alueiden puhdistamisesta.

Inventointi tässä työssä palvelukohdeopasteet, osoiteviitat ja tienvarsimainokset inventointiin Pirkanmaan alueella, eli kartoitettiin maastossa olevat opasteet ja mainokset järjestelmällisesti, sekä luotiin luettelo, josta voidaan helposti tarkastaa maastossa olevien opasteiden sijainti, kunto ja luvallisuus.

Palvelukohde on tienkäyttäjille suunnattu palvelu. Niitä on kahta eri tyyppiä, joista ensimmäisessä on tarjolla matkantekoa helpottavia palveluja, esimerkiksi liikenneasemat, levähdysalueet ja hotellit. Toinen palvelukohdetyyppi ovat vapaa-ajan matkailun kohteet, kuten kulttuuri- tai muut nähtävyydet. **Palvelukohdeopaste** on virallinen liikennemerkki, jolla tienkäyttäjää ohjataan perille palvelukohteeseen tai opastuspisteelle tai -toimistoon, jossa palvelukohteista on saatavilla lisää tietoa.

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvityksen yhteydessä inventoitiin maanteiden varsilta myös **tienvarsimainokset** ja **osoiteviitat**. Tienvarsimainos on tienkäyttäjälle suunnattu teksti- tai kuvamuotoinen mainos. Se voi myös olla juliste, esine tai vastaava rakennelma, jolla on tarkoitus herättää tienkäyttäjän huomio. Yleensä se mainostaa jotakin tuotetta, palvelua tai kohdetta. Osoiteviitta on palvelukohdeopasteisiin kuuluva liikennemerkki, jonka numero on 644. Se on mustapohjainen ja teksti on valkoista. Säädösten mukaan tiettyjen edellytysten täytyessä, voidaan käyttää lisäksi osoiteviitan ennakkomerkkiä 644a. Ennakkomerkki on muodoltaan erilainen osoiteviittaaan verrattuna, mutta värit ovat yhtenevät.

Uusi ohjeistus toi käyttöön myös erillisen **palvelukohteen osoiteviitan** (704) ennakkomerkkeineen (704a). Kyseiset opasteet vastaavat osoiteviittaa monilta osin, mutta pohjaväri on ruskea. Palvelukohteen osoiteviittaa tai osoiteviittaa käytetään yleensä vain lähiopastukseen, eli kohteiden etäisyys liittymästä voi olla noin yksi kilometri.

Viitoitusta ohjaavat **lait, säädökset, asetukset ja ohjeet**. Kuten kaikkia liikenteenohjauslaitteita, myös palvelukohdeopasteiden käyttöä ohjataan lailla, säädöksillä ja asetuksilla. Palvelukohteen viitoitusta ohjaa eniten Tiehallinnon (nykyinen Liikennevirasto) julkaisu Palvelukohteen viitoitus TIEH 2000021–07. Kyseisestä julkaisusta kerrotaan tarkemmin kappaleessa 3.3. Palvelukohteen osalta tärkein laki on maantielaki ja sitä tar-

kentävät säädökset. Edellisten jälkeen tulee virkamiesten linjaukset ja har-
kintavalta.

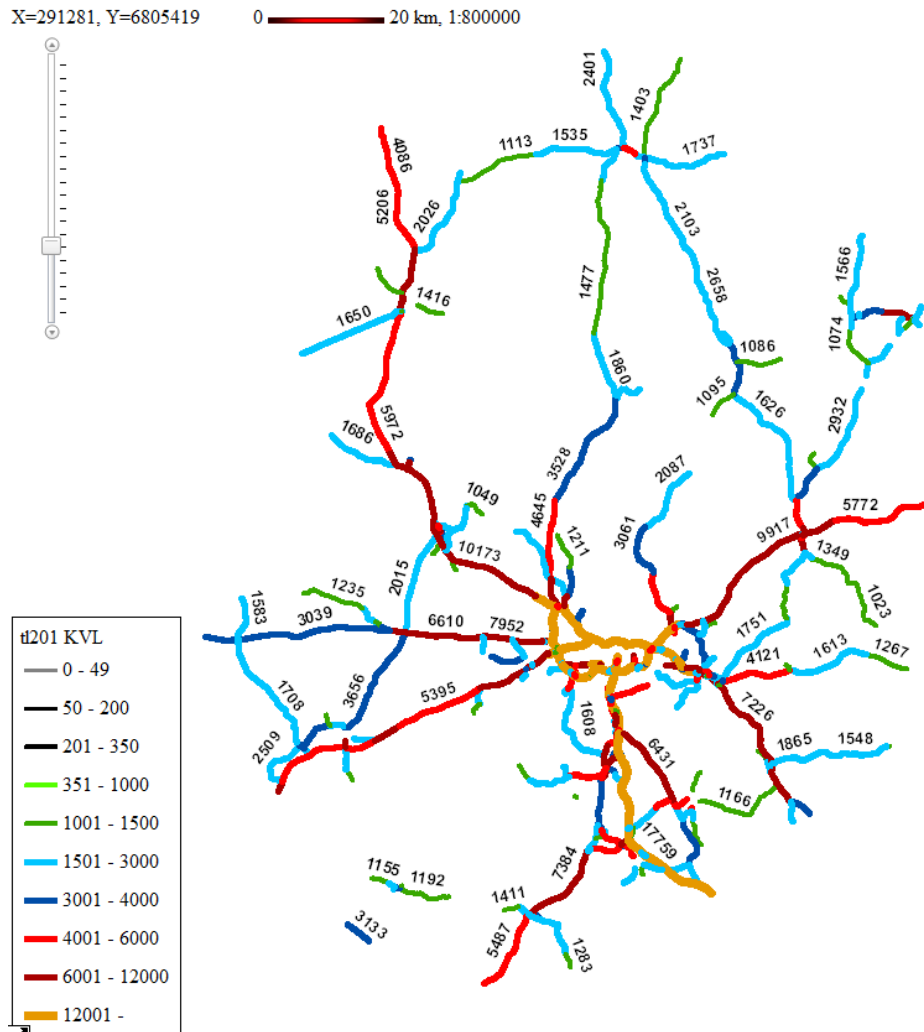
2.1 Yleistietoa Pirkanmaan tiestöstä

Tiepituus Pirkanmaalla on 5011 kilometriä. Maanteitä on Pirkanmaalla yhteensä 438 kappaletta, niistä suurin osa on kuitenkin vähäliikenteisiä yhdysteitä. Kun yhdystiet päätettiin jättää pääosin pois inventoinnista, saatiin kuvattavien teiden (valtatiet, kantatiet, seututiet ja viisi yhdystietä) määräksi 48 eri maantietä. (Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2012.)

Pirkanmaan merkittävin yksittäinen väylä on koko maakunnan läpi kulkeva valtatie 3. Se yhdistää Tampereen ja koko pohjoisen Pirkanmaan Helsingin ja Hämeenlinnan suuntaan ja tarjoaa lisäksi kulkuyhteyden kohti Vaasaa ja valtakunnan pohjoisempia osia. Toinen Pirkanmaan tärkeistä väylistä on valtatie 9. Suomessa ei ole montaa laadukasta lounaasta koilliseen ja päinvastoin kulkevaa väylää, tämä seikka korostaa valtatie yhdeksän merkittävyyttä. Lisäksi kyseisen väylän varrelta löytyy useita kaupunkeja, joita valtatie yhdistää.

Molemmat Pirkanmaan suuret valtatiet, eli maantiet 3 ja 9 kuuluvat myös osana E-tieverkkoon, eli niin sanottuihin Eurooppa-teihin. Kyseiset tiet ovat maiden omia tieverkkoja yhdisteleviä, maarajat ylittäviä, korkeatasoisia pääteitä. E-tieverkoston numerointi on Yhdistyneiden kansakuntien alaisen Euroopan talouskomission (UNECE) alaisuudessa. (Geneven sopimus 1975, 1992). E-tieverkolle on säädetty myös erityisiä määräyksiä palvelukohteiden opastamisesta. Molemmat tiet ovat myös osittain moottoriteitä. Näitä tieosia koskevat erityisen tiukat lupasäädökset, yleensä moottoriteillä ei opasteta kuin tasokkaimmat kohteet.

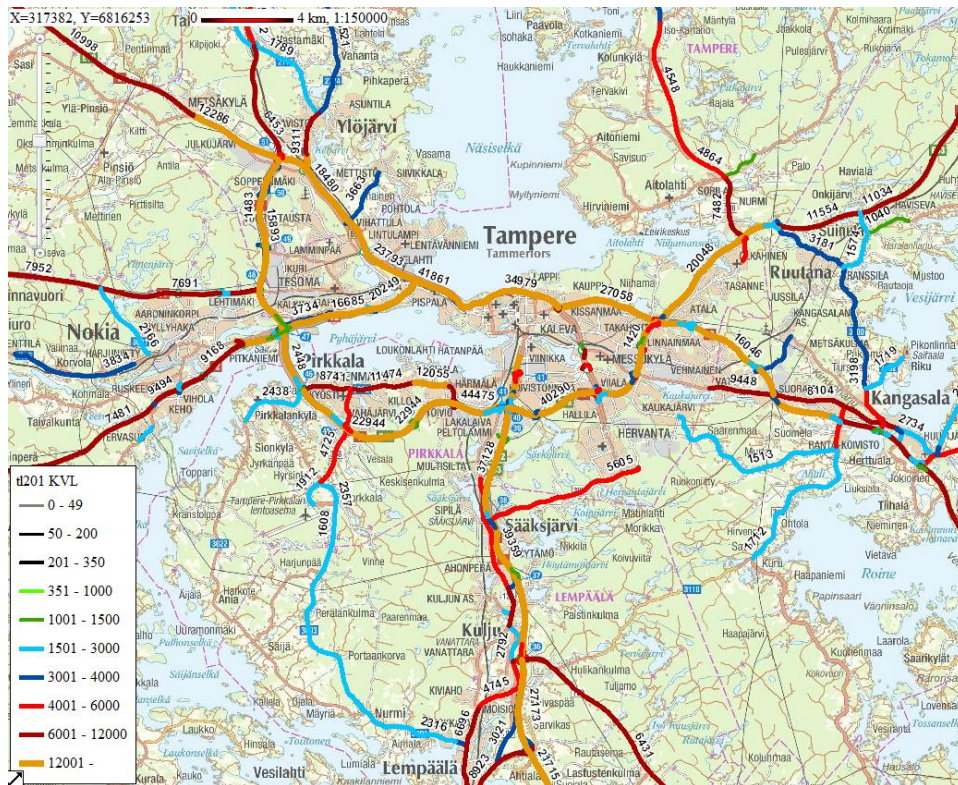
Pirkanmaan tiestöllä suurimmat liikennemäärät kulkevat pääväyliä, eli valtateita 3 ja 9. Yli kymmentuhannen (10 000) ajoneuvon keskivuorokausiliikenne ylittyy Tampereen kaupungin sisääntuloteillä ja valtatiellä 3 Ylöjärven eteläpuolen tieosuuksilla. Kuva 1 havainnollistaa liikennemääriä koko Pirkanmaan alueella. Näkyvissä on liikennemäärät vain maanteiltä, joiden keskivuorokausiliikenne on vähintään 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Rajaus tehtiin, koska myöskään inventoinneissa ei otettu mukaan yhdysteitä, joiden liikennemäärät usein ovat alle rajauksen arvon. Näin kartta vastaa mahdollisimman hyvin aluetta, jossa palvelukohdeopasteeselvitys tehtiin.



Kuva 1. Pirkanmaan liikennemäärät. Kuvasta on suodatettu pois maantiet, joiden KVL on alle 1000. (Liikennevirasto, 2013)

Kuva 2 näyttää tarkennetusti Pirkanmaan liikenteellisesti vilkkaimman alueen eli Tampereen kaupunkiseudun liikennevirtojen jakautumisen. Huomioitavaa on se, että kuvassa ei näy katuverkolla kulkevia liikennemääriä. Pirkanmaan ELY-keskus vastaa vain maanteillä tapahtuvasta viitoituksesta ja opastamisesta ja näin ollen katuverkon liikenteellä ei ole periaatteellista merkitystä Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitykseen. Vastualuejaon mukaan kaupungit ja kunnat vastaavat viitoituksesta ja opastamisesta omilla kaduillaan.

Liikennemäärien kasvaessa, liikenteen seuraaminen vaatii yhä enemmän huomiota kuljettajalta. Näin ollen maanteiden muuta informaatioita on oltava mahdollisimman vähän ja sen tulee olla selkeää ja helposti omaksuttavaa. Palvelukohteiden opastuksen yksi pääsääntö onkin, että taajamissa olevia kohteita ei yleensä opasteta kohdekohtaisilla opasteilla, vaan kohteisiin neuvotaan opastuspisteiden ja -toimistojen, karttojen ja muun matkailuneuvonnan avulla.



Kuva 2. Tampereen kaupunkiseudun maanteiden liikennemäärät on merkitty karttaan sekä värisymbolein, että lukuina. (Liikennevirasto, 2013)

Valtateiden 3 ja 9 merkitys on Pirkanmaalle huomattavan suuri, sillä kyseiset väylät ovat alueen tärkein yhteys Suomen eteläisiin osiin. Näin tärkeillä teillä palvelukohteiden opastuksen on oltava selkeää ja johdonmukaista. Lisäksi opasteiden pitää olla ajan tasalla. Tasavertaisuuden vuoksi on opastettavien kohteiden täytettävä kaikki opastamiseen edellytetyt vaatimukset. Lisäksi luvattomiin opasteisiin ja muuhun mahdolliseen informaatioon on puututtava välittömästi.

2.2 Palvelukohteiden opastuksen säädösmuutos

Ennen vuotta 2007 oli voimassa silloisen Tielaitoksen laatima viitoitusohje TIEL 2133876, 28.2.1997. Uusi ohje tuli voimaan vaiheittain alkuvuonna 2007. Muutos toi mukanaan uusia liikenne-merkkejä, opastustauluja ja viittoja. Esimerkkeinä mainittakoon uudet tunnuksat kuten luontokohde, maailmanperintökohde ja aamiaismajoitus (B&B). Lisäksi käyttöön tulivat ruskeapohjaiset palvelukohdeopasteet. Kuva 3 esittelee uusien säädösten mukaisen opastustaulun. Kyseinen opaste sijaitsee valtatiellä 12, Pälkäneellä.



Kuva 3. Uusien opastussäädösten mukainen palvelukohteen opastustaulu, joka sijaitsee valtatiellä 12.

Säädösmuutoksessa kuultiin useita eri tahoja. Kantaa ottivat muun muassa Autoliitto ry, koko maan lääninhallitukset, Liikenneturva, Rahtarit ry ja Suomen Bensiinikauppiaitten Liitto SBL ry. Lisäksi neuvoteltiin esimerkiksi Museoviraston ja Suomen Leirintäalueyhdistys ry:n kanssa. Useat muut tahot antoivat myös lausuntojaan. (Tiehallinto, 2007.)

2.3 Muiden ELY-keskusten toimenpiteitä opasteuudistuksen toteuttamiseksi

Suomi jakautuu 15 eri ELY-keskuksen alueeksi. Kun opasteuudistus tuli voimaan 2007, ajatuksena oli, että yli viisi vuotta pitkä siirtymäaika riittää uudistamaan suuren osan valtakunnan maanteiden varsilla olevista palvelukohteiden opastustauluista uusien säädösten mukaisiksi. Uudistuminen on kuitenkin vuosien kuluessa todettu arvioitua hitaammaksi ja sitä on näin ollen jouduttu vauhdittamaan erilaisilla keinoilla. Käytössä on ollut niin palkkioita kuin sanktioitakin.

Opastussuunnitelmien laadinta on todettu joillain alueilla tehokkaaksi keinoksi uudistaa suunnitelma-alueen opastusta ja luoda palvelukohteiden opastuksen tavoitetila. Suunnitelmat ovat toteutuneet parhaiten, kun jokin taho (esimerkiksi paikallinen ELY-keskus tai kunta) on lähtenyt toteuttamaan suunnitelmaa järjestelmällisesti, ja näin on onnistuttu toteuttamaan kokonaisvaltainen uudistus. Opastussuunnitelmista ja niiden laadinnasta kerrotaan lisää luvuissa 2.3.1 ja 2.3.2. Osassa ELY-keskuksista on päädytty vaihtamaan keskuksien omia opasteita, kuten vanhentuneita

”OPASTUS INFORMATION” -tauluja uusiin opastuspiste 711 tunnuksin varustettuihin opastustauluihin. Työtä on tehty siis esimerkkinä toimien.

Uudenmaan ELY-keskus inventoi kaikki alueen palvelukohdeopasteet. Inventoinnin jälkeen opasteiden omistajille lähetettiin kirjeet, joissa kerrottiin opastusuudistuksesta, päättymässä olevasta siirtymäajasta ja kehoitettiin hakemaan uutta opastuslupaa. Kirjeessä oli liitteenä aina myös kuvat kohteilla havaituista opasteista ja hakemuslomake luvan hakemiseksi. Hakemusten saapumista Pirkanmaan ELY-keskuksen lupapalveluihin seurattiin, ja niille, jotka eivät reagoineet kehotuskirjeeseen, lähetettiin sittemmin toinen kirje.

Uusimistyötä vauhditettiin vielä vuoden 2013 alkupuolella. Pirkanmaan ELY-keskus keräsi tuolloin tiedot kaikista uudistuksen jälkeen laadituista lupapäätöksistä ja toimitti ne paikallisille ELY-keskuksille muistuttamaan siirtymäajan loppumisesta, sekä helpottamaan mahdollisia toimenpiteitä.

2.3.1 Opastussuunnitelma

Opastussuunnitelmalla tarkoitetaan tietylle alueelle laadittua selvitystä, jossa on kartoitettu alueen kaikki opastuskelpoiset kohteet ja laadittu niille opastuksen tavoitetila.

Opastussuunnitelman laatiminen on tarpeellista seuraavista syistä:

- alueella tapahtunut runsaasti kehitystä
- maankäytön muutokset
- yritystoiminnan lisääntyminen tai laajentuminen
- opastuksen saattaminen nykysäädösten mukaisiksi
- Pirkanmaan ELY-keskuksen lupakäsittely helpottuu
- alueen opasteiden luvattomuus tai huonokuntoisuus
- seudulla esiintyy luvatonta tienvarsimainontaa.

Kuva 4 ja Kuva 5 osoittavat kaksi syytä opastussuunnitelman laatimiseksi: alueen opasteet ovat vanhentuvia ja alueella esiintyy luvatonta mainontaa.



Kuva 4. Vanhentuva opaste



Kuva 5. Luvatonta mainontaa

Opastussuunnitelman tavoitteet:

- suunnitelma-alueen opastamisen selkeyttäminen
- opasteiden luotettavuuden parantaminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen
- yrittäjien tasapuolinen kohtelu
- opastuspaikkojen ja -toimistojen toiminnan kehittämisen ja keskittäminen
- alueen opasteiden saattaminen nykytilaa vastaavaksi.

Opastussuunnitelmassa laaditaan raportti, jossa kerrotaan alueen palvelutarjonnasta, opasteiden nykytilasta ja muista maanteiden varsilla olevista huomioitavista seikoista. Lisäksi yleensä tuotetaan suunnitelmakarttoja, joista käy ilmi alueen palvelukohteille ehdotetut opasteet tunnuksineen ja opastusnäyttöineen. Kuva 6 havainnollistaa opastussuunnitelmaa. Siinä on esitetty osa palvelukohdeopastussuunnitelmassa laaditusta kartasta.



Kuva 6. Ote Joensuun seudun ja Keski-Karjalan palvelukohteiden opastussuunnitelmasta (Ramboll Finland Oy, 2011)

2.3.2 Opastussuunnitelman laadinta ja toteutus

Palvelukohteiden opastussuunnitelmia laaditaan kolmeportaisella tarkkuudella (Kuva 7). Vuoteen 2013 mennessä on laadittu eritasoisia palvelukohteiden opastussuunnitelmia seuraavasti: maakunnallisia 10 kappaletta, seudullisia 28 kappaletta ja alueellisia eli paikallisia suunnitelmia 15 kappaletta. Lisäksi muutama suunnitelma oli Pirkanmaan palvelukohdeopastus selvitystä laadittaessa tekeillä. Osaa suunnitelmista myös päivitetään jatkuvasti, kun opastuskelpoisissa kohteissa tapahtuu muutoksia.

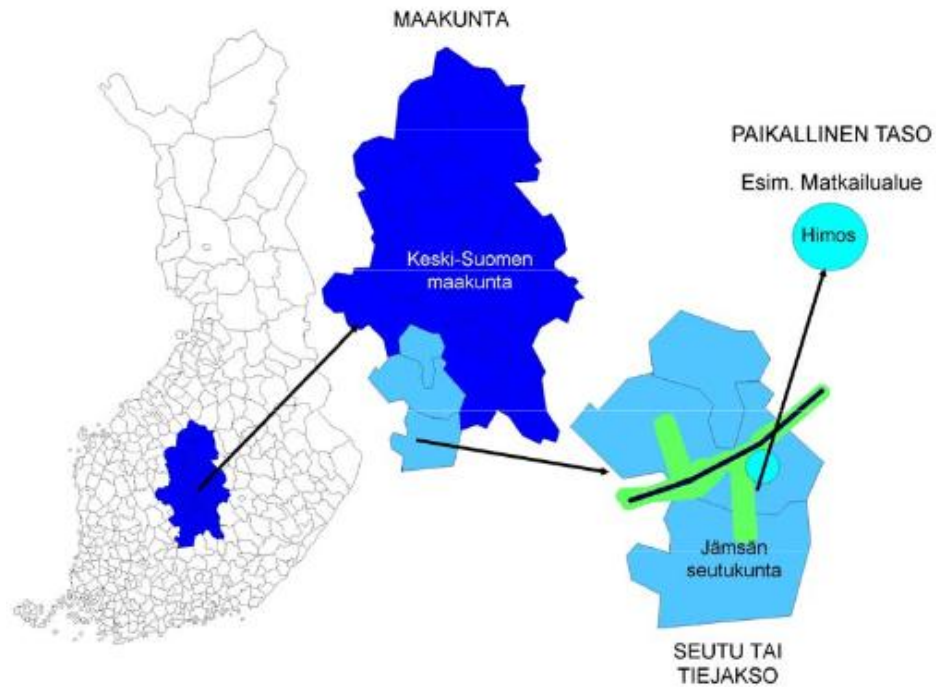
Maakunnallinen opastussuunnitelma on suunnitelmatasoista laajin ja samalla myös karkein tarkkuudeltaan. Nimensä mukaisesti se laaditaan yleensä yhden tai useamman maakunnan alueelle. Maakunnallisen suunnitelman tarkoituksena on luoda pohja tarkempien suunnitelmien tekoon. Suunnitteluprosessin keskeisiä työvaiheita ovat:

- Käydään läpi alueen tärkeimmät ja vetovoimaisimmat palvelukohteet sekä määritetään mahdollinen päätunnus
- Laaditaan opastusstrategia pitkän tähtäimen opastusjärjestelmän kehittämiseksi
- Opastusjärjestelmän kolmitasoisien rakenteen huomiointi ja toisen tason, eli opastuspaikkojen sijoittamisen väljien linjausten toteutus
- Tarkempien suunnittelutasojen alueiden määrittäminen.

Maakunnalliseen suunnittelutasoon ei kuulu opastusmerkkisuunnitelmien laatiminen, koska kyseinen työ tehdään seuraavilla tasoilla. Maakunnalliset suunnitelmat on laadittu koko Suomen alueelle.

Seudullisia palvelukohteiden opastussuunnitelmia on laadittu määrällisesti eniten, 28 kappaletta. Kyseessä on kolmiportaisen järjestelmän keskimäinen suunnittelutaso. Seudullinen opastussuunnitelma laaditaan yleensä muutaman kunnan alueelle ja siihen kuuluu myös kohteiden opastuksen laajuuden ja opastustunnuksien määrittäminen. Lisäksi tällä tasolla käydään läpi kaikki alueen palvelukohteet maastoinventointien avulla. Seudullisen suunnittelutason inventointi tehtiin Pirkanmaalla, osana Pirkanmaan palvelukohdeopastus selvitystä 2013. Näin ollen tämä työ antaa osaltaan valmiudet laatia Pirkanmaalle tulevaisuudessa myös palvelukohteiden opastussuunnitelma. Inventoinnista kerrotaan laajemmin luvussa 4. Seudullisella suunnittelutasolla otetaan lisäksi huomioon asukkaiden ja yrittäjien palautteet ja muut ideat, joita he ovat suunnitelmaan antaneet. Suunnitelmassa käydään läpi myös ne alueet, jotka tulee ottaa tarkimman suunnittelutason, eli paikallisen suunnittelutason tarkasteluun. Mahdollista on myös sisällyttää tarkimman tason opastussuunnittelu osina seudulliseen suunnitelmaan.

Yksityiskohtaisin taso, jolla palvelukohteiden opastussuunnitelmia laaditaan, on paikallinen opastussuunnitelma. Normaalisti tätä tasoa sovelletaan alueilla, joissa opastuskelpoisia kohteita on runsaasti. Tyypillisiä esimerkkejä ovat kylä- ja kaupunkitaajamat sekä matkailukeskukset. Seudullisen suunnitelman laatimisen tulisi olla valmis ennen paikallisen suunnitelman tekemistä.



Kuva 7. Opastussuunnitelmatasot (Tiehallinto, 2007)

Opastussuunnitelmat tehdään yleensä työryhmissä. Ryhmään kuuluvat luopa-asiantuntija, paikallisen ELY-keskuksen edustaja, suunnittelutyötä tekevän organisaation edustajia (usein konsulttiyritys), sekä alueen kuntien edustajia tarpeen mukaan. Suunnitelmatyö aloitetaan nykytilan selvityksellä, jonka jälkeen selvitetään mahdolliset uudet tai opastamattomat potentiaaliset opastuskohteet. Opastuskelpoisten kohteiden tultua tietoon, ne järjestellään tyypeittäin ja määritellään sopivat opastusetaisyydet. Lopuksi luodaan suunnitelmaraportti ja suunnitelmaportit. (Tiehallinto, 2007.)

2.4 Pirkanmaan opasteuudistuksen lähtötilanne

Pirkanmaalle ei ennen tätä työtä ollut tehty järjestelmällistä palvelukohdeopasteinventointia. On oletettavaa, että osa alueen palvelukohteiden yrittäjistä ei tiedä meneillään olevasta opasteuudistuksesta. Pirkanmaalle on kuitenkin laadittu maakunnallisen tason palvelukohteiden opastussuunnitelma. Vuosina 2007–2013 alueelle on myönnetty noin 75 palvelukohteiden opastuslupaa. Määrä on muihin maakuntiin verraten melko vähäinen. Näin ollen ennen inventoinnin aloitusta osattiinkin odottaa maastossa olevan huomattavia määriä vanhentuvia opasteita.

Pirkanmaalla merkittävimmit palvelukohteiksi on maakunnallisessa suunnitelmassa listattu muun muassa seuraavat kohteet:

- Tampereen ydinalueelta, esimerkiksi Särkänniemi, Pispala (kulttuurimaisema), Pyynikki, Tammerkosken alue, Tampere-talo ja Pyynikin näkötorni
- Kansallispuistot (Helvetinjärvi ja Seitsemäinen)
- Sappeen matkailukeskus

- Mobilia (tieliikennemuseo)
- Muroleen kanava.

Vaikka Pirkanmaan alueelle ei ole järjestelmällistä palvelukohdeopasteiden inventointia tehty, niin Pirkanmaan ELY-keskus on vaihtanut huonokuntoisia, omassa hallinnassaan olevia opasteita uusiin. Esimerkiksi huonokuntoisimmat opastuspaikkojen taulut on osittain uusittu. Lisäksi kohteille, joiden opastustaulut ovat olleet erittäin huonossa kunnossa, on lähetetty asiasta huomautus sähköpostitse.

3 PALVELUKOHTTEIDEN OPASTUS

Palvelukohteiden viitoitusta ohjaa kappaleessa 3.3 tarkemmin esitelty Palvelukohteiden viitoitus -ohje. Aikaisemmin palvelukohteiden opastus oli kansallista ja opasteet erosivat kansainvälisesti merkittävästi toisistaan. Suomessa opasteita myönnettiin tiepiireittäin. Ongelmaksi muodostui myöntämisperusteiden erilaisuus valtakunnan eri osissa. Lisäksi haasteita loi arkistointi, sillä jokaisen tiepiirin tekemät lupapäätökset arkistoitiin kyseisen organisaation omaan varastoon, jolloin tehtyjen päätösten löytäminen ja hyödyntäminen oli valtakunnallisella tasolla mahdotonta.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset muodostettiin vuonna 2010, mutta jo vuonna 2007, kun uusi ohje astui voimaan, palvelukohteiden lupakäsittely keskitettiin Pirkanmaan ELY-keskukseen (silloinen Hämeen tiepiiri). Palvelukohteiden opastuslupien lisäksi Pirkanmaalla alettiin tehdä poikkeuslupia tienvarsimainonnalle. Niin ikään myös osoiteviittojen käsittely keskitettiin Pirkanmaan ELY-keskukseen.

Uudella järjestelmällä haluttiin luoda tasapuolinen ja reilu lupakäsittelymenettely. Oli selvää, että täysipäiväisesti lupakäsittelyä hoitavat henkilöt voivat muodostaa käsittelylle selkeän ja tasapuolisen toimintatavan. Lisäksi uudella järjestelmällä tavoiteltiin tehokkuutta ja sitä kautta säästöjä valtion virastojen toimintaan.

3.1 Viitoitusperiaatteet

Opastusjärjestelmä noudattaa kolmitasoista rakennetta. Järjestelmä on luotu, koska kaikkia kohteita ei voida opastaa niin laajasti kuin olisi tarpeellista. Esimerkiksi Helsingistä lähdettäessä jokaista valtatie 4 varrella olevaa kaupunkia ei voida opastaa, koska opastettavia kohteita olisi muutoin todella paljon. Näin ollen määritellään tärkeimmät matkan varrella olevat kohteet, jotka opastetaan. Voidaan olettaa, että tienkäyttäjä tuntee merkittävimmät asutuskeskittymät suunnalta, johon hän on menossa. Mikäli näin ei ole, tienkäyttäjä voi etukäteen tarkastaa matkan varrelle osuvia kohteita, jotka todennäköisesti olisi viitoitettu. Avuksi on saatavilla tiekarttoja ja Internetin palvelutarjonta. Myös maanteiden numerointi on tehty tienkäyttäjää ajatellen. Etukäteen on mahdollista selvittää paikat, joihin matkaan tarvittavat tiet vievät, jolloin riittää, kun matkalla seuraa teiden numerointia. Ensimmäisen tason viitoituksella tienkäyttäjä ohjataan siis lähelle määränpäättä, mutta ei kuitenkaan perille asti. (Tiehallinto, 2007.)

Toisen viitoitustason muodostaa opastuspaikkojen informaatiotarjonta. Opastusjärjestelmällä pyritään siihen, että merkittävien kuntien ja kaupunkien sisääntuloväylillä on alueen palvelutarjonnasta kertova opastuskartta. Lisäksi alueella voi olla esimerkiksi teline, josta tienkäyttäjä saa paikalliskartan mukaansa. Opastustoimistoissa on mahdollisuus selvittää kohde tietokoneen avulla tai saada henkilökohtaista neuvontaa. Opastuspisteen tai toimiston avulla tienkäyttäjän katsotaan löytävän jo muutamien kilometrien päähän kohteesta.

Kolmannen opastustason tehtävänä on opastaa tienkäyttäjää perille. Lähi- viitoitus rakentuu muun muassa palvelukohdeopasteista, tien- ja kadunnimi- kilvistä ja osoiteviitoista. Kuva 8 tarkentaa opastusjärjestelmän kolmi- tasoista rakennetta.



Kuva 8. Opastusjärjestelmän kolmitasoinen rakenne (Olli Mäkelä, 2013)

3.2 Väylien vastuualuejako

Suomessa liikenneväylien ylläpitäjien ja omistajien kesken on tehty vastuualuejako. Maantiet kuuluvat Liikenneviraston hallintaan. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksien vastuulla on ”edustaa” Liikennevirastoa maanteilla. Kadut ovat kuntien ja kaupunkien vastuulla ja yksityisteistä vastaavat tienomistajat tai tiekunnat. Tienpitäjän (tien omistaja tai valtuutettu henkilö/ organisaatio) velvollisuuksia ovat muun muassa väylän pitäminen liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Kunnossapito antaa oikeuden toimia tien läheisyydessä, tarvittaessa myös yksityisillä mailla. Esimerkiksi puustoa raivattaessa on sallittu myös tiealueen ulkopuolella tapahtuva toiminta, jos kasvillisuus haittaa liikennettä. (Maantielaki, 2005.)

Opastuksen kannalta vastuualueet ovat haastavia, sillä opastettavat kohteet saattavat sijaita millä tahansa vastuualueista. Lisäksi palvelukohdeopasteiden myöntämisedellytykset ovat erilaiset riippuen siitä, tarvitseeko kohteeseen opastaa esimerkiksi toisen maantien kautta.

Palvelukohteiden opastuksen yhtenä ehtona on, että opastuksen tulee olla jatkuvaa. Sääntö koskee myös maanteiden ulkopuolisia liikennealueita. Opastettavan kohteen sijaitessa yksityistiellä tai katualueella, tulee maantieltä aloitetun opastuksen jatkua yhtenäisenä myös näillä maanteiden ulkopuolisilla alueilla. Käytännössä ehto edellyttää, että luvansaaja hakee tarvittavat luvat opasteiden pystyttämiseen myös maantiealueiden ulkopuolelle. Mikäli opasteita tulee katualueelle, lupaviranomainen on kunta/ kaupunki. Kun kyseessä on yksityistie, niin tien omistaja voi myöntää luvan. Maantiealueiden ulkopuolelle pystytettävien opasteiden tulee olla vastaavia kuin maantielle asetetut opasteet ovat.

ELY-keskus voi mitoitaa lupakäsittelyn yhteydessä opastettavalle kohteelle ohjeelliset opasteiden mitat myös yksityisteille. Valitettava ongelma on, että usein opastus katkeaa maantiealueiden ulkopuolella. Opastuksen jatkuvuutta on vaikea valvoa, silloin kun opasteita myönnetään eri viranomaisten alueille.

3.3 Palvelukohteiden viitoitus -ohje TIEH 2000021-07

Palvelukohteiden viitoittamisen avuksi on olemassa Tiehallinnon vuonna 2007 julkaisema ohje. Julkaisussa on käyty läpi lait ja asetukset, jotka viitoitusta ohjaavat. Lisäksi ohjeessa esitellään joitakin kansainvälisiä säädöksiä asiaan liittyen. Ohje on tarkoitettu viitoituksen ja opastuksen suunnittelemisen avuksi erityisesti silloin, kun alueelle ei ole laadittu seudullista tai alueellista opastussuunnitelmaa. Opastuksen tavoitteena on luoda tienkäyttäjälle kuva palvelukohteista, joita matkan varrelta löytyy. Mieli-kuva palveluista muodostuu tunnusten avulla. Tämän vuoksi on tärkeää, että palvelukohde täyttää ehdot, jotka tunnuksen myöntämiseksi on laadittu. Ohjeessa on myös linjattu, että viitoitusratkaisujen ensisijainen lähtökohta on tienkäyttäjän ja viitoituksen liikenteelliset tarpeet. Mikäli mahdollista, voidaan kuitenkin huomioida palvelukohteen yrittäjän tarpeita. Seuraavassa on lueteltu tärkeimpiä lakeja ja asetuksia, joita ohjeen laadinnassa on otettu huomioon:

- tieliikennelaki (3.4.1981/267)
- tieliikenneasetus (5.3.1982/182)
- liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista 16.3.1982/203
- maantielaki (23.6.2005/503).

Wienin yleissopimuksessa 8.11.1968, jossa käsiteltiin liikennemerkkejä ja -opasteita, määriteltiin monia kansainvälisesti yhteneviä päätöksiä, opasteista, liikennemerkeistä ja opastetunnuksista. Tuolloin liikennejärjestelmän merkkien kansainvälinen yhtenevyys todettiin välttämättömäksi. Tärkeimmät syyt tähän olivat tieliikenteen helpottaminen ja liikenneturvallisuuden lisääminen.

Wienissä linjattiin käyttöön monet nykyisin itsestäänselvyyksinä pidetyt asiat, kuten liikennemerkkien värimaailma, osa merkkien muodoista ja nuoli- sekä tunnussäännöistä. Wienin sopimusta täydennettiin Genevessä 1.5.1971. Tuolloin käyttöön otettiin radio-opaste, sekä muutama uusi tunnus, kuten uimapaikka. 5.5.1997 tehtiin Genevessä suositus liikennemerkkien ja opasteiden käytöstä. Tuolloin otettiin käyttöön ruskea pohjaväri. Väriä haluttiin kuvaavan matkailukohteita, joita ei ennen ollut määritelty liikennemerkkisopimuksessa. (Tiehallinto, 2007.)

Palvelukohteiden viitoitusohjeen mukaisesti taajamissa määränpään löytämisen tulee perustua yleensä osoitejärjestelmään ja tieverkon viitoitukseen. Taajamissa palvelukohteiden viitoitusta ei yleensä käytetä, koska alueilla on paljon viitoituskriteerit täyttäviä kohteita, eikä näiden kaikkien viitoittaminen olisi mahdollista. Mikäli kaikki taajamissa olevat viitoituskelpoiset kohteet opastettaisiin, viitoja ja opasteita olisi niin paljon, että niiden tarjoaman informaation omaksuminen ei enää onnistuisi. Lisäksi

liiallinen informaatio aiheuttaa tienkäyttäjälle ylimääräisiä havaintoärsykeitä, jolloin liikenteen seuraaminen vaikeutuu ja liikenneturvallisuus näin ollen heikentyy.

Ohje määrittelee käytettävissä olevat merkit ja tunnukset, sekä niiden käyttöperiaatteet. Lisäksi kuvataan tilanteet, joissa eri opastetyyppejä voidaan käyttää. Opastustaulut jakautuvat A ja B-tyyppisiin opasteisiin. A-tyypin tauluissa voidaan käyttää lisäkilpiä, esimerkiksi ”AVOINNA 24 h”, ja A-tyypin tauluissa nuolikuviot tulevat aina taulun alimmaisiksi kilveksi. B-tyypin tauluissa ei voida käyttää lisäkilpiä, sillä nuolikuviot sijoittuvat opastustaulun vasemmalle sivulle. Kuva 9 ja Kuva 10 esittävät A- ja B-tyypin opastustaulut. Kuva 9 esittää opastustaulun, joka ei ole täysin säädösten mukainen. Säädöspoikkeama syntyy, kun samaan telineeseen asetetaan sekä sini- että ruskeapohjaisia opastustauluja, tällöin tulisi molemmissa olla oma nuolikuviot. Kuva 10 sisältää, edellisten säädösten mukaisen, opastustaulun, jossa on paljon nykysäädösten vastaisia asioita. Opaste on erittäin kulunut, ja ylemmästä taulusta on poistettu molemmat tunnukset. Tällöin koko opastustaulu olisi pitänyt poistaa. Lisäksi alemman opastustaulun päätunnus Kalastuspaikka 773 b, edellyttää nykyisin ruskean pohjavärin käyttämistä. (Tiehallinto, 2007.)



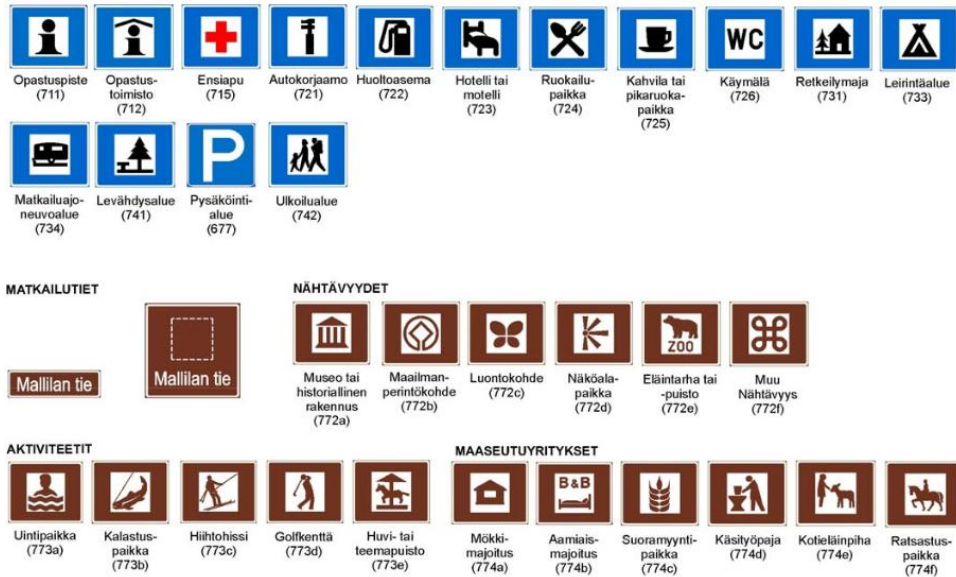
Kuva 9. A-tyypin opastustaulu, joka ei ole täysin säädösten mukainen.



Kuva 10. Vanhentunut B-tyypin opastustaulu, josta voidaan löytää useita korjattavia asioita.

Palvelukohteen opastustaulujen maksimi informaatiomäärä on ohjeen mukaisesti yleensä 10 tietoa. Tiettyjen olosuhteiden vuoksi voidaan opastustaulussa poikkeuksellisesti käyttää jopa 12 tietoa. Yhdeksi tiedoksi lasetaan esimerkiksi tunnus, teksti tai nuolikuviö. Opastustaulujen lisäksi palvelukohteisiin voidaan osoittaa palvelukohteen osoiteviitalla ja osoiteviitalla, sekä edellisten ennakkomerkeillä. Merkittävälle kohteille opastus toteutetaan kuitenkin yleensä opastustauluin, koska osoiteviitat on tarkoitettu hieman vähäisempien kohteiden opastamiseen, ja niiden maksimi-informaatiomäärä on pienempi kuin tauluilla. Ohje sallii myös kohteiden tilapäisen opastamisen. Tällöin opastamisessa tulee käyttää valkopohjaisia, selkeitä opasteita. Opasteen koko pitää sovittaa tieluokan mukaan ja ohjeesta löytyy myös tarkka mitoitus tunnuksille ja tekstile.

Ohjeen käyttöönoton yhteydessä Suomeen syntyi uusia liikennemerkkejä ja tunnuksia. Geneven suosituksen mukaisesti sinistä pohjaväriä käytetään tunnuksiin, joiden osoittamat kohteet on tarkoitettu kaikille tienkäyttäjille. Ruskea pohjaväri taas on käytössä, kun opastettava kohde tarjoaa vapaa-ajan matkailun palveluita. Kuva 11 osoittaa kaikki Suomessa nykyisin käytössä olevat palvelukohteiden opastamisessa käytettävät tunnuksat. Matkailutie-tunnuksia käytetään erityisesti matkailun tarpeita varten suunnitelluilla teillä. Kyseiset reitit kulkevat usein maisemallisesti kauniita ja historiallisesti merkittäviä teitä pitkin. Lisäksi tilapäisellekin opastukselle on haettava lupa ELY-keskukselta.



Kuva 11. Nykysäädösten mukaiset, Suomessa palvelukohteiden opastamisessa käytettävät tunnukset (Tiehallinto, 2007)

3.3.1 Opastuspaikkojen opastaminen ja palvelut

Kuten luvussa 3.1 todetaan, niin opastusjärjestelmä noudattaa kolmetasoisista rakennetta. Keskimmäisen tason muodostavat opastuspaikat, levähdysalueet palveluineen ja opastustoimistot. Alueiden tehtävänä on tarjota tienkäyttäjille informaatiota lähialueen palvelutarjonnasta, sekä paikka, jossa voi turvallisesti pitää tauon. Opastuspaikkojen taso vaihtelee. Vähimmillään opastuspaikka on rakennettu maantien levennykselle ja alueella on vain opastuskartta. Parhaimmat opastuspaikat ovat joko opastustoimistoja tai levähdysalueita, joilla sijaitsee laajaa palvelutarjontaa, esimerkiksi liikenneasema tai kaupungin opastustoimisto.

Opastustoimisto on laajaa matkailuneuvontaa ja informaatiota tarjoava paikka. Opastustoimisto merkitään kansainvälisellä vihreä-valkoisella itunnuksella. Tätä merkkiä ei kuitenkaan käytetä viitoituksessa. Opastustoimiston tulee lisäksi olla paikallisen kunnan hyväksymä. Opastustoimistot sijaitsevat usein valtateiden varsilla tai taajamien keskustoissa. Opastuspaikat sijoitetaan opastettavien alueiden sisääntuloteiden, rautatieasemien tai muiden liikenteellisesti merkittävien alueiden läheisyyteen. Palvelukohteiden viitoitusohjeessa on määritelty tarkasti tunnusten Opastuspiste 711 ja Opastustoimisto 712 myöntämisedellytykset. Lisäksi ohjeesta löytyy tietoa opastuskartassa tarjottavasta informaatiosta ja muista palveluista, joita opastuspaikoille voidaan sijoittaa. Inventoinnin yhteydessä opastuspaikkojen opastamisessa havaittiin runsaasti puutteita. Osa alueista oli erittäin epäsiistejä ja lisäksi alueiden opastus oli vielä useasti toteutettu vanhentuneella ”OPASTUS INFORMATION”-tekstillä. Kuva 12 esittää esimerkiksi otetun vanhentuneen opastuspisteen opasteen, joka tuli si uusia mahdollisimman pian.



Kuva 12. Vanhentunut opastuspisteen opastustaulu, kyseinen opaste sijaitsee Pälkäneellä, valtatie 12 varrella.


3.3.2 Tunnuksien käytön periaatteet

Palvelukohteiden viitoitusohjeessa käydään tunnuskohtaisesti läpi niiden käyttö yhdessä muiden tunnusten kanssa, myöntämisedellytykset, suurimmat opastusetäisyydet sekä mahdollinen taho, joka voi antaa lausunnon ko. tunnuksen käyttämisestä. Lisäksi ohjeessa on eritelty tunnuskohtaisesti käsiteltävän tunnuksen käyttömahdollisuudet eri luokituksen mukaisilla väylillä tai taajamassa.

Opastustauluissa, joihin tulee useampia tunnuksia, pitää myöntämisedellytysten täytyä täysimääräisesti päätunnuksen osalta. Kohteen päätunnus on ensimmäinen tunnus vasemmassa reunassa. Muiden tunnusten laatuvaatimusten suhteen voidaan harkinnan perusteella hieman joustaa. Esimerkiksi kohde, jonka päätoimintona on Hotelli tai motelli 723 ja sivutoimintona on Ruokailupaikka 724. Oletetaan, että kohteen pihassa olisi lisäksi niin sanottu miehittämätön polttoaineasema, tällöin harkinnan jälkeen olisi mahdollisuus myöntää myös tunnus Huoltoasema 722 kolmanneksi tunnukseksi, vaikka normaalisti ”kylmäasemia” ei opasteta.

Jokaisen tunnuksen osalta on ohjeessa myös taulukko, jossa on käsitelty tunnuksen myöntämisperusteita. Oheinen Taulukko 1 näyttää esimerkin tunnuksen Mökkimajoitus 774 a -tunnuksen myöntämisperusteista.

Taulukko 1. Mökkimajoitus 774 a tunnuksen ohjeistusta. (Tiehallinto, 2007)

	Moottoritie, moottoriliikennetie tai runkotie*	Valtatie tai kantatie	Seututie tai yhdystie	Harvaan asuttu seutu / Pitkä tiejakso, jossa ei ole palveluja		
				MO/MOL	VT/KT	ST/YT
Opastusetaisyudet (maksimi)	Ei yleensä viitoiteta, ellei alueellisessa opastussuunnitelmassa todeta toisin	Yleensä 5 km		Ei yleensä viitoiteta, ellei alueellisessa opastussuunnitelmassa todeta toisin	Yleensä 10 km	
Merkin käyttö	<ul style="list-style-type: none"> – Merkkiä voidaan käyttää palvelukohteen opastustaulussa, palvelukohteen osoiteviitassa tai palvelukohteen osoiteviitan ennakkomerkinä. – Merkkiä käytetään palvelukohteen osoiteviitassa ja tämän ennakkomerkinä yksinään. – Mökkimajoitusta osoittavassa ruskeapohjaisessa opastustaulussa esitetään muiden ruskeapohjaisten merkkien tunnusosat ruskeina ja sinipohjaisten merkkien tunnusosat mustina varustettuna sinisellä reunanauhalla. – Merkkiä voidaan käyttää oheistoimintona myös sinipohjaisessa opastustaulussa, jolloin tunnus esitetään opastustaulussa muiden sinipohjaisten tunnusten tapaan. 					
Nimen käyttö	Merkin yhteydessä käytetään kohteen nimeä, jos kyseessä on kohteen päätoiminto. Erisimen lisäksi ei käytetä kohteen laatua ilmaisevaa muuta tekstiä.					
Muuta	<ul style="list-style-type: none"> – Vähintään kaksi mökkiä sisältävä kohde, jossa on majoitustilaa vähintään kymmenelle henkilölle, voidaan osoittaa mökkimajoitustunnuksen sisältävällä palvelukohteen osoiteviitalla ja tarvittaessa tämän ennakkomerkillä. – Alue, jolla on vähintään 10 leirintämökkiä, on aina leirintäalue (<i>ulkoilulaki 606/1973, 18 §</i>). – Osan vuodesta suljettuna olevan kohteen opastusmerkit tai kyseisiä toimintoja osoittavat tunnuksukset joko poistetaan tai peitetään kiinniloajaksi. 					

3.3.3 Tunnusten ja opasteiden tieliikenneasetuksen mukainen käyttö

Opastettaville kohteille valittujen tunnusten jälkeen aloitetaan kohteen opastuksen laajuuden ja opastustaulujen tai muiden valittujen merkkien suunnittelu. Ohjeen mukaisesti opastustaulussa voidaan esittää maksimissaan kolme tunnusta. Poikkeuksena on erittäin tasokas levähdysalue, jolloin tunnuksia voidaan esittää neljä.

Ohjeessa käydään läpi käytettävien opasteiden tekstin fonttikoon ja tunnuksien koon määräytyminen. Normaalitilanteissa fontti ja tunnuskoot määräytyvät Taulukko 2:n osoittamalla tavalla.

Taulukko 2. Tunnusten koon ja opasteiden tekstin korkeuden määräytyminen

Fontti	Tunnus	Käyttöalue
100 mm	300x300 mm	Taajamat tai alueet, joissa opastussuunnitelman mukaan käytetään pientä fonttia
150 mm	450x450 mm	Normaalitilanteet
200 mm	650x650 mm	Moottoritiet ja korkealuokkaiset väylät

Opastustaulujen pohjaväri määräytyminen on riippuvainen kohteen pää-tunnuksesta. Tunnuksat 772–774 ovat ruskeapohjaisten opastustaulujen pää-tunnuksia. Muita tunnuksia käytettäessä opastustaulun pohjaväriksi tulee sininen. Palvelukohteen osoiteviittojen ja –ennakkomerkin pohjaväri on kuitenkin aina ruskea. Näin ollen niissä ei voida käyttää sinisen pohjaväriä edellyttämiä tunnuksia. Osoiteviitoissa ja osoiteviitan ennakkomerkeissä ei käytetä tunnuksia. Näiden merkkien pohjaväri on aina musta. Osoiteviitasta voidaan kuitenkin asentaa yrityksen tai yhteisön logo.

Suomi on kaksikielinen, joten palvelukohdeopasteiden laadinnassa on otettava huomioon kuntien kielisuhteet. Sääntö on selkeä: mikäli valtaosa kunnan kansalaisista puhuu suomea, on kunta suomenkielinen. Alueilla, joissa puhutaan sekä suomea että ruotsia, käytetään myös molempia kieliä opasteissa. Kielistä puhutumpi tulee ensimmäisenä. Mikäli kunta on yksikielinen ja kielenä on ruotsi, myös opasteiden tekstit noudattavat sääntöä.

Opasteissa ei käytetä kohteen laatua kuvaavia tekstejä ja kohteen nimeä samanaikaisesti, esimerkiksi Tampereella sijaitseva hotelli Ilves opastetaisiin vain tekstillä ”ILVES”, muotoa ”HOTELLI ILVES” ei siis yleensä käytetä. Kyseinen säädos perustuu pyrkimykseen tehdä opasteista mahdollisimman yksinkertaisia. Laatua ilmaisevaa tekstiä (esimerkiksi ”TAIDEMUSEO”) voidaan käyttää, kun kohteella ei ole erisnimeä. Molempia tekstejä voidaan käyttää, mikäli sekaannus on muuten mahdollista. Esimerkiksi hotelli ORIVESI, joka on nimetty kaupungin nimen mukaan. Tällöin opasteissa käytetään muotoa ”HOTELLI ORIVESI”.

Palvelukohteen opastustaulut sijoitetaan nykyisten säädösten mukaan 200–500 metriä ennen liittymää. Lisäksi niiden tulee yleensä olla ennen liittymän suunnistustaulua. 500 metrin etäisyys ei kuitenkaan ole maksimi, vaan tauluja voidaan sijoittaa tarpeen mukaan kauemmaksikin. Mikäli taulu sijoitetaan yli 500 metrin etäisyydelle liittymästä, nuolikuviin lisätään myös etäisyys liittymään. Etäisyystieto voidaan lisätä myös lyhemmillä matkoilla, jos alueella on liittymiä, jotka aiheuttavat harhaan ajoriskin. Opasteita voi olla ennen liittymää korkeintaan kahdessa erillisessä pystytystelineessä. Eritasoliittymien kautta opastettaessa ensimmäiset opastustaulut sijoitetaan 1–2 kilometriä ennen liittymää. Erkanemiskaistan alkuun asetetaan erkanemisviitta tai erkanemisnuolikuvi. Seuraavat opasteet sijoitetaan rampeille, mikäli tilasta on pulaa, osa taulun tiedoista voidaan jättää pois ja lisäksi on mahdollisuus käyttää opastustaulutyyppejä B.

Huoltoasemien opastamisen osalta viitoitusohjeeseen luotiin opastusjärjestelmä, joka poikkeaa tavanomaisesta. Huoltoasemille vahvistettiin niin sanottu ”nyt tai xx kilometrin jälkeen” -sääntö. Toisin sanoen, huoltoasemien opastustauluihin olisi ohjeen mukaisesti sijoitettava aina tieto myös seuraavan huoltoaseman etäisyydestä. Ohjetta ei ole kuitenkaan vielä toteutettu maastossa. Ongelmia on ollut muun muassa ylimääräisen osan kustantajan määräämisessä (yritykset eivät halua kertoa kilpailijoistaan). Lisäksi etäisyydet ovat olleet vaihtelevia. On kyseenalaista opastaa seuraava huoltoasema, mikäli sinne on matkaa vain vähän tai todella paljon.

Säädökset edellyttävät, että mikäli palvelukohteen toiminta loppuu tai keskeytyy, opasteiden haltijan on poistettava tai peitettävä kohteen opasteet. Peittäminen tulee suorittaa harmaalla peitteellä tai levyllä. Sääntöä sovelletaan myös yksittäisiin tunnuksiin. Luvansaaja on velvollinen peittämään tunnukset, joiden osoittamaa palvelua kohteessa ei enää ole saatavilla. Valitettavasti näiden säädösten noudattaminen oli maastoinventointien perusteella melko vaihtelevaa. Kunnat olivat peittäneet taulut asiallisesti, mutta varsinkin yksityiset yrittäjät olivat jättäneet opasteet maanteiden varsille, vaikka kohde oli kokonaan kiinni tai avoinna vain tilauksesta. Ongelmaan tulisikin kiinnittää huomioita, jotta opasteiden luotettavuus ja uskottavuus saadaan säilytettyä myös tulevaisuudessa.

3.3.4 Palvelukohteen osoiteviitta ja ennakkomerkki

Ruskeapohjaisia palvelukohteiden osoiteviittoja ja ennakkomerkkejä voidaan käyttää opastettaessa vapaa-ajan matkailun kohteita, jotka eivät täytä

opastustaulujen myöntämisedellytyksiä. Tyypillisiä käyttökohteita näille opasteille ovat kotiseutumuseot, pienet luontokohteet, pienet majoitusyritykset (mökkimajoitus tai aamiaismajoitus) ja uimarannat. Aikaisemmin uimarannat on opastettu yleensä osoiteviitalla. Nykyisin rantojen opastus toteutetaan kuitenkin yleensä palvelukohteen osoiteviitalla, Uintipaikka 773a -tunnuksella ja rannan nimellä. Näin taataan rannan parempi erottuvuus ja kohteen helpompi löytäminen. Rannan nimen käyttö auttaa myös kohteen paikallistamista hätätilanteissa. Kuva 13 ja Kuva 14 esittävät palvelukohteen osoiteviitan ja palvelukohteen osoiteviitan ennakkomerkin. Nämä opasteet sijaitsevat Kangasalla, Kaarina Maununtytären Tiellä (seututie 310).



Kuva 13. Palvelukohteen osoiteviitta



Kuva 14. Palvelukohteen osoiteviitan ennakkomerkki

3.3.5 Tilapäinen viitoittaminen ja ilmoittelu

Valkopohjaisia, maksimissaan opastustaulujen kokoisia opasteita saa käyttää tilapäiseen ilmoitteluun. Perussääntö on, että väliaikaisia opasteita voidaan käyttää esimerkiksi messuille tai tilapäiselle myyntipaikalle opastamiseen. Myöskään tapahtumailmoittelu ei vaadi yleensä pysyvää, maksullista lupaa. Ilmoittelijan pitää kuitenkin ottaa yhteys paikalliseen ELY-keskukseen ja kysyä lupa tapauksesta riippumatta. Mikäli tapahtuma kes-

tää kauemmin, vaikkapa koko kesän, tulee ilmoittelulle hakea ehdottomasti lupa paikallisesta ELY-keskuksesta. Hääilmoitukset ja vaalimainonta on teiden varsilla sallittua, kun ilmoitukset asennetaan paikalleen aikaisintaan kuukausi ennen tilaisuutta tai vaaleja ja poistetaan tilaisuuden tai vaalien jälkeen mahdollisimman nopeasti (viimeistään viikon kuluessa). Kuva 15 esittää ilmoituksen, joka on sallittu, jos myynti on väliaikaista, ilmoitus sijoitetaan liikennealueen ulkopuolelle ja sen asettamiselle kysytään lupa. Kyseisen ilmoituksen kohdalla ei toteudu edellä mainituista muut kuin ilmoituksen malli.



Kuva 15. Ilmoitus olisi luvallinen, jos sille olisi pyydetty väliaikainen lupa, ja se olisi sijoitettu pois tien liikennealueelta. Nyt ilmoitus on luvaton.

3.4 Tienvarsimainonta

Mainostaminen tiealueella on lähtökohtaisesti aina kiellettyä. Lisäksi aina ennen mainoksen myöntämistä tarkastellaan mahdollisuutta opastaa kohde virallisilla opasteilla. Tietyin edellytyksin Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus kuitenkin myöntää lupia mainostamiseen. Pysyvä tienvarsimainos vaatii kuitenkin aina luvan. Lupa on mahdollista saada määrääjäksi, jos ELY-keskus katsoo jonkin seuraavista asioista toteutuvan:

- Yritys on uusi ja mainos parantaa yrityksen menestymismahdollisuuksia
- Kohteella ei ole mahdollisuutta saada palvelukohdeopasteita
- Mainos kertoo etukäteen esimerkiksi taukopaikasta, ja vaikuttaa näin ollen ennalta tulevaan reitinvalintaan, (antaa kuljettajalle harkintaaikaa)
- Mainos on matkailun kannalta tarpeellinen
- Mainos on opastuksen kannalta hyödyllinen
- Muu vastaava syy.

Poikkeukset tehdään aina lupamenettelyllä Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Tienvarsimainonta on sallittu omassa pihassa, rakennuksen seinässä (va-

rauksin) tai mikäli kyseessä on tienvarressa sallittu ilmoittelu. Kuva 16 on luvaton tienvarsimainos Parkanosta, seututieltä 332.



Kuva 16. Luvaton mainos.

3.5 Opastamisen hyödyt ja syyt

Tienkäyttäjän ensikokemus uudesta, tai aikaisemmin henkilölle tuntemattomasta palvelukohteesta syntyy osittain jo palvelukohdeopasteiden kautta. Tavallisesti kohteeseen ajettaessa ensimmäisenä vastassa ovat juuri opasteet. Nykyisin interaktiivinen media tarjoaa usein mahdollisuuden tutustua kohteeseen ennakolta. Palvelukohdeopastus on kuitenkin vielä nykyäänkin ensimmäinen kohteesta kertova asia, jonka tienkäyttäjä näkee yrityksestä sähköisten medioiden ulkopuolella. Kuva 17 havainnollistaa majoitusopasteita. Niiden välinen tasoero on tuntuva.



Kuva 17. Majoitusta tarjoavien kohteiden opasteita on monen tasoisia. Vasen kuva on otettu Pirkanmaan palvelukohdeopastus selvityksen yhteydessä, oikean lähde: (Ramboll Finland Oy, 2011)

Opasteiden ajantasaisuutta ja hyväkuntoisuutta puoltavat myös liikenneturvallisuuden näkökulmat, yhtenäiset Euroopan Unionin asettamat liikenne-

nemerkkisäädökset ja yrityksen imagosyyt. Ehjät ja hyväkuntoiset opasteet ovat helpompia lukea ja omaksua kuin vanhat, vahingoittuneet ja kuluneet taulut. Lisäksi uudet taulut pinnoitetaan heijastavammalla kalvolla kuin vanhat ja näin ne toimivat myös pimeässä ja parantavat osaltaan liikenneturvallisuutta.

3.6 Lupakäsittely ja käytössä olevat työkalut

Opastus ja mainoslupien käsittely tapahtuu nykyisin aina Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Paikallista näkemystä tarvitaan kuitenkin myös, sillä opasteille sopivien paikkojen maastokatselmuksen suorittaminen ja lopullisten paikkojen tarkennus, yhdessä asiakkaan kanssa, kuuluu aina paikallisen aluevastaavan tai ELY-keskusta edustavan urakoitsijan tehtäviin, sopimuksesta riippuen. Kun hakemus saapuu käsittelyyn, lupa-asiantuntija tekee päätöksen maastokatselmuksen tarpeellisuudesta. Mikäli hän näkee sen hyödylliseksi, pyydetään aluevastaavaa tai urakoitsijaa käymään kohteessa katsomassa opasteille sopivat ja mahdolliset paikat. Opastettaviksi haetuista kohteista selvitetään myös tarjottavat palvelut ja niiden laatu. Lisäksi katsotaan toiminnan ammattimaisuutta, kuten aukioloaikoja ja laajuutta. Havaintojen perusteella tutkitaan, mitkä opastustunnukset ovat mahdollisia.

Opasteille määritettyjen paikkojen kohdentaminen maastoon suoritetaan karttapalvelujen lisäksi kolmen eri järjestelmän avulla. Ensimmäinen on Liikenneviraston ja ELY-keskuksen yhteistyössä ylläpitämä Tiekuvajärjestelmä. Tiekuvajärjestelmä on perustettu 2008 ja palvelussa olevat kuvat on otettu vuonna 2008 tai myöhemmin. Palvelu sisältää edestakaisen kuvauksen lähes kaikilta Suomen maanteiltä, ja kuvaustaaajuus on 25 metriä/kuva. Tieosilla, joilla kaistoja yhteen suuntaan on enemmän kuin yksi, on järjestelmällä kuvattu yleensä molemmat kaistat erikseen. Tiekuvan ehdoton vahvuus on kuviin liitetty tieosoitedata. Kuvia voi näin ollen hakea tieosoitteen avulla. Tieosoitejärjestelmästä on kerrottu tarkemmin kappaleessa 3.6.1. Tiekuva-palvelua päivitetään tulevaisuudessa, paikallisten ELY-keskusten resurssien ja päätösten mukaan. Esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on päättänyt päivittää Tiekuvan tarjoaman kuvatiedon tulevaisuudessa.

Autori-ohjelma on maastokatselmuksien yhteydessä käytettävä palvelu, jonka ELY-keskus ostaa Tietomekka Oy:ltä. Ohjelma toimii tietokoneiden lisäksi niin sanotuilla älypuhelimilla. Ohjelman kautta voi käyttää monipuolista käyttöliittymää, jolla juuri otettuun kuvaan voi liittää lisätietoja. Ohjelmisto siirtää kuvat Tietomekka Oy:n palvelimelle, josta ne ovat etäkäytettävissä millä tahansa Internetiin yhteydessä olevalta tietokoneelta. Otettuja kuvia voi hakea palvelimelta muun muassa kuvaajan, tien, tieosan, kuvauspäivän ja kuvan tyyppin mukaan. Ohjelmisto kykenee luomaan otetuista kuvista pdf-tyyppisiä tiedostoja, joten kuvien järjestely ja lajittelu on kohtuullisen sujuvaa. Valitettavasti ohjelman käyttöliittymä ei toimi niin sulavasti kuin esimerkiksi Googlen tarjoamat karttapalvelut. Autorilla otettuihin kuviin voi lisätä tietoja vain yksi kerrallaan ja monen kuvan valitseminen kerralla on myös mahdotonta. Ongelma on kuitenkin ainoas-

taan työtä hidastava. Pirkanmaan palvelukohdeopasteeselvityksessä kaikki kuvat otettiin Autori-ohjelman avulla. (Tietomekka Oy, 2013.)

Tarvittaessa lupakäsittelyssä käytetään myös yleisesti saatavilla olevaa Googlen tarjoamaa katunäkymä palvelua. Katunäkymän ongelma on, että kuvissa ei ole tieosoitetta, joten niitä on vaikea kohdentaa tarkasti, lisäksi etäisyyksien arviointi kuvien avulla on hankalaa. Jatkuvasti paheneva ongelma on myös kuvatiedon vanhentuminen. Sillä tiellä saattaa olla nykyisin liikenteenohjauslaitteita tai muuta irtaimistoa, joka ei kuvissa näy.

3.6.1 Tieosoitejärjestelmä

Tiehallinnon aikana Suomeen luotiin tarkka tieosoitejärjestelmä, jonka avulla tarkkojen paikkojen löytäminen maanteiltä on nopeaa ja vaivattomampaa, kuin esimerkiksi koordinaatteja käyttäen. Tieosoitejärjestelmä on yhteydessä Tierekisteriin, joka taas sisältää tietoja Liikenneviraston vastuulla olevien maanteiden liikenteenohjauslaitteista ja liikenteestä. Maantien tieosoite koostuu seuraavasti: Tiennumero + tieosan numero + ajoradan numero (kun useampi ajorata) + etäisyys tieosan alusta + vasen / oikea, sen mukaan kumpi puoli tiestä kyseessä.

3.6.2 Lupakäsittelyn vaiheet alueelle, jossa on valmis opastussuunnitelma

Erityisesti Pohjois- ja Itä-Suomen alueella on laadittu seudullisia palvelukohteiden opastussuunnitelmia. Suunnitelmat on tehty noin 2005–2013, joten erityisesti niistä uusimmat (ja ne suunnitelmat, joita päivitetään jatkuvasti), ovat hyödyntämiskelpoisia lupakäsittelyssä.

Alueille, joissa suunnitelma on laadittu, on tyypillistä, että hakemusmäärät ovat suuria suunnitelman valmistumisen aikoihin. Tätä vielä korostaa tilanne, jossa kaikki suunnitelma-alueen opasteet halutaan uusia kerralla. Tällöin käsittelyyn voi tulla useita kymmeniä alueen opastuslupahakemuksia samaan aikaan.

Valmis opastussuunnitelma antaa kuitenkin lupakäsittelyn moniin eri vaiheisiin suurta apua. Kun alueella on suunnitelma, lupakäsittelyssä ei tarvitse erikseen tutkia kohteen mahdollisen opastuksen laajuutta, vaan määritetyn laajuuden ja opastustavan näkee suunnitelmassa laadittavista kartoista. Lisäksi lupakäsittelijä näkee heti, mitä opasteita on suunniteltu samoihin pystytystelineisiin. Näin ollen opasteiden mitoittamisessa voidaan huomioida alueelle myöhemmin tulevat tai jo olemassa olevat opasteet. Joissakin opastussuunnitelmissa myös opasteiden mitoitus on tehty valmiiksi, joten lupakäsittelyssä ei tarvitse kyseistä toimenpidettä enää tehdä. Opastussuunnitelman luomat helpotukset kompensoivat suunnitelman aiheuttamaa suunnitelma-alueen hakemusmäärän lisääntymistä.

3.6.3 Toiminta ilman opastussuunnitelmaa

ELY-keskukseen saapuvat opaste- ja mainoshakemukset vastaanotetaan Asiakaspalvelukeskuksessa (APK). Aluksi varmistetaan, että kyseessä on palvelukohdeopaste tai tienvarsimainoshakemus. Tämän jälkeen APK esikäsittelee hakemuksen. Toimenpiteessä täytetään lupakäsittelyjärjestelmään TILUUN (Tienpidonluvat) asiakkaan ilmoittamat tiedot, muun muassa osoitetiedot, opastettavan kohteen tiedot, haetut opasteet ja laskutus-tiedot. Tämän jälkeen hakemus siirretään käsiteltäväksi lupasiantuntijalle.

Kuten luvussa 3.6 todetaan, niin lupakäsittely alkaa maastokäynnin tarpeellisuuden harkinnalla. Lisäksi varmistetaan APK:ssa täytettyjen tietojen oikeellisuus pääpiirteisesti. Seuraavassa vaiheessa tehdään linjaus kohteelle myönnettävistä opastustunnuksista ja käytettävistä opastusmerkeistä, eli myönnetäänkö palvelukohteelle opastustaulut vai palvelukohteen osoiteviitat ja mahdolliset palvelukohteen osoiteviitan ennakkomerkit. Valittava päätunnus määrittelee seuraavan vaiheen, eli opastuksen laajuuden. Palvelukohteiden viitoitusohjeessa on tunnuskohtaiset ohjeet viitoitusetäisyyksistä. Ohjeen opastusetäisyyksiin vaikuttaa niiden maanteiden tieluokat, joiden kautta opastus kulkee. Opastuspituuteen vaikuttaa myös kohteen tasokkuus ja alueella opastetut muut palvelukohteet.

Lupakäsittelyn viimeiset vaiheet ovat opasteiden paikkojen määrittäminen (tieosoitteet), paikat merkitään kartalle, tai ilmakuvaan. Lisäksi lupapäätökseen lisätään tarvittaessa teksti "lopulliset paikat määritellään ELY-keskuksen edustajan kanssa maastokatselmuksessa". Lupapäätökseen merkitään henkilöt, joille päätös lähetetään tiedoksi. Päätökseen tulee myös maininta päätöksen maksullisuudesta, sekä tieto kyseisen lupapäätöksen euromääräisestä hinnasta (itse lasku lähetetään asiakkaalle myöhemmin). Myönnettyistä opasteista laaditaan mitoituspiirroksot ja määritellään niihin opasteiden koot ja käytettävät kalvot. Lopuksi päätös allekirjoitetaan kahdella nimikirjoituksella (luvan käsittelijä ja lupapäällikkö) ja postitetaan. Päätöksestä otetaan myös kopio arkistoitavaksi.

4 INVENTOINNIT

Ennen inventointien aloittamista piti määrittää laajuus ja tarkkuus, jolla työ tehtäisiin. Asia herätti keskustelua ja sitä pohdittiinkin pitkään työssä mukana olleiden henkilöiden kanssa. Pirkanmaalla maanteitä on yhteensä 5011 kilometriä. Jo etukäteen oli myös tiedossa, että vilkkaimpien teiden kuvaus on tehtävä ajosuunta kerrallaan. Näin ollen kuvausmatka olisi kasvanut vielä maanteiden yhteispituudesta. Inventointi päätettiin suorittaa niin, että valta- ja kantatiet, sekä vilkkaimmat seututiet ajetaan molempiin suuntiin. Vähäliikenteiset seututiet kuvattiin yhdensuuntaisella ajolla ja pääosa yhdysteistä jätettiin inventoinnista pois. Näin kuvaamiseen käytetty työmäärä saatiin pysymään kohtuullisena.

Maantiet jakautuvat valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Numeroinnit menevät vastaavasti niin, että valtatiet on numeroitu numeroilla 1–29 (Tulevaisuudessa myös mahdollisesti 30–39.) Kantatiet ovat numeroilla 40–99, seututiet taas 100–999 ja yhdysteiden tienumerot ovat 4- tai 5-numeroisia. Inventoinneista päädyttiin jättämään pois pääosa yhdysteistä, sillä ELY-keskuksen lupa-asiantuntijoiden kokemuksen perusteella yhdysteillä olevien palvelukohdeopasteiden määrä on vähäinen. Jotta jonkinlainen näkemys myös yhdysteillä olevista palvelukohdeopasteista kuitenkin muodostuisi, otettiin inventointiin mukaan yhdysteitä silloin, kun niitä saatiin luonnolliseksi osaksi kuvausreittejä. (Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2012.)

Maanteillä tehtävät työt on luokiteltu vaarallisiksi töiksi, joten ennen kuvausten aloittamista oli varmistettava, että tieturvakoulutus on käytyä ja voimassa. Lisäksi kerrattiin mahdollisia riskejä, joita maanteillä voi työn edetessä tulla vastaan. ELY-keskus tarjosi kuvauksiin käytettäväksi ajoneuvon ja ohjelmiston (Autori katso luku 3.6), joka lisää otettaviin kuviin automaattisesti tieosoitteen (tieosoitejärjestelmästä on kerrottu lisää luvussa 3.6.1).

Ajoneuvon asennettiin aina kuvauspäivän aluksi varoitusvalaisin katolle ja lisäksi aina, kun työskenneltiin tiealueella, käytettiin asianmukaista turvaliiviä. Koska ajoneuvosta poistuminen olisi lisännyt riskejä ja aiheuttanut inventoinnin huomattavaa hidastumista, päätettiin kuvata ottaa suoraan ajoneuvosta sisältä. Laadukkaiden kuvien saamiseksi huolehdittiin aina siitä, että kuvausauton lasit olivat mahdollisimman puhtaat. Haasteita kuvaukseen muodostivat kuitenkin vesisateet, sillä lasien pintoihin muodostuvat pisarat näkyivät kuvissa. Kuvissa itsetarkoitus ei kuitenkaan ollut niiden ehdottoman hyvä laatu, vaan päämäärä oli se, että niistä näkee, mitä maastossa on.

4.1 Suunnittelu

Jokainen inventointikerta suunniteltiin aina ennen ajoon lähtöä. Suunnittelu oli kätevintä tehdä Googlen reittipalvelulla, joka sallii muokata ehdotettua ajoreittiä lähes rajattomasti. Reittiin lisättiin alkupiste, loppupiste ja tämän jälkeen sitä muokattiin lisäämällä reittiin niin sanottuja reittipisteitä. Esimerkki reittisuunnitelmasta on esitetty liitteessä 3. Kun suunniteltu reit-

ti oli valmis, se vielä tarkastettiin jonkun lupa-asiantuntijan tai ELY-keskuksen aluevastaavan (Jyrki Kärk) kanssa ja käytiin läpi reitille osuvan tiestön mahdolliset riskipaikat sekä muut poikkeavuudet.

Aluksi inventoinnit kohdistettiin pohjoiseen Pirkanmaahan. Tarkempi inventoitavien teiden listaus on esitetty liitteessä 1.

4.2 Inventointien edellytykset ja aloitus

Kun ensimmäinen inventointikerta lähestyi, piti vielä käydä läpi viimeiset käytännön asiat.

- Auton varaaminen ja nouto
- ELY-keskuksen autoihin tutustuminen
- ELY-keskuksella on käytössä alkolukot, joten niiden toimintaan tutustuminen
- Autori-ohjelman käyttö maastossa
- Mahdollisten ongelmatilanteiden läpikäynti.

Inventointeja varten luotiin Excel-taulukko, johon syötettiin tiedot kuvattavista teistä, ja kuvauksen tilanteesta. Taulukko osoittautui erinomaiseksi välineeksi, jolla pystyi tehokkaasti seuraamaan inventoinnin edistymistä. Oheinen taulukko 3 esittää vihreällä ne maantiet, jotka on jo inventoitu, keltaisella ne tiet, jotka ovat olleet osittain kesken ja punaisella kokonaan kuvaamatta olevat tiet.

Taulukko 3. Pirkanmaan Palvelukohdeopastuksen tilanne ennen viimeistä inventointipäivää.

Inventoitavat tiet						
			Kuvaamatta		Vaiheessa, lisätiedot esim mitä kuvattu (tieosoitteet)	
			Kuvattu (kaikki)			
Pirkanmaan maantiet						
Valtatiet	Kantatiet		Seututiet		Yhdistiet jotka kuvattu	
2	44		130		2851	
3	56		190		3381	
9	57		230		2594	
11	58		231		2790	
12	65		232		2310	
23	66		249			
	68		252			
			259			
			261			
			274			
			276			
			284			
			301			
			303			
			304			
			307			
			308			
			309			
			310			
			322			
			325			
			332			
			337			
			338			
			339			
			344			
			346			
			347			
			348			
			694			

4.2.1 Ensimmäisen inventoinnin kokemukset ja tulokset

Inventointien aloituskerta oli yhdistetty Riihimäellä pidettävään opinnäytetyön aloitusseminaariin. Tarkoitus oli ajaa Riihimäelle vanhaa Helsingintietä, eli seututietä 130. Menomatalla piti inventoida kaikki länsipuoliset opasteet, mainokset ja osoiteviitat ja palattaessa vastaavat tienvarresta löytyvät kuvauskohteet itäpuolelta.

Normaali ajoaika Tampereelta Riihimäelle on yksi tunti ja 20 minuuttia. Inventointia varten ajoaikaan lisättiin yksi tunti. Se osoittautui kuitenkin riittämättömäksi eri ongelmista johtuen. Muun muassa autoon asennetun alkolukon toiminta, sekä kuvauksessa käytetyn teknisen ohjelman haasteet, pidensivät arvioaikaa.

4.2.2 Pohjoisen Pirkanmaan inventointi

Pohjoisen Pirkanmaan pääosien inventointiin varattiin viisi inventointikerää aikaa. Pohjoiselle Pirkanmaalle on tyypillistä pitkät asumattomat seudut, joilla myös inventoitavia kohteita on vähän. Inventoitavat kohteet painottuvat alueen kaupunkien läheisyyteen ja kyläalueille. Merkittävimmät alueen asutuskeskittymät ovat Virrat, Parkano, Mänttä-Vilppula, Ikaalinen, Hämeenkyrö. Kuvauskerrat suunniteltiin oheisen taulukon 4 mukaisesti.

Taulukko 4. Pohjoisen Pirkanmaan inventointisuunnitelma.

Pohjoisen Pirkanmaan Inventoinnit					
	1	2	3	4	5
Ajettavat tiet	338	337	3381	9 loppuun	3-tie
	66 pohjoisosa	332	58	309	130 loppuun
	68 pohjoisosa	23 länsipää	348 loppuun	12 osa	
	66 loppuun	274	347 loppuun	322 loppuun	
	344	276	9 itä"häntä"	325	
	346	249	325	12 itäpuoli	
	348	11 osa	322		
	347	Tampereen kehätie	12		

Pohjoisen Pirkanmaan kuvaus sujui pääpiirteittäin suunnitelmien mukaan, tosin inventointipäivät venyivät välillä todella pitkiksi. Alueeseen kuuluivat mukaan myös liikenteellisesti kuormitetut väylät, eli valtatie 3 ja 9. Kyseisten teiden kuvauksen saaminen valmiiksi oli kokonaisprojektin kannalta merkittävä askel, sillä niiden inventointi oli voimakkaan liikenteen vuoksi melko haastavaa ja vaati jatkuvaa keskittymistä sekä kuvaukseen että liikenteeseen.

Pohjoisen alueen inventoinnit suoritettiin huhtikuun alkupuolella, jolloin liukkaus ja lumivallit aiheuttivat myös ylimääräistä vaivaa. Pysähtymisessä piti huomioida liukkaus ja ennakoida myös muun liikenteen tarpeet. Ennakointi ja muun liikenteen huomioon ottaminen kuitenkin onnistui ja onnettomuuksilta ja vaaratilanteilta vältyttiin näiden inventointien yhteydessä.

Alueen merkittävimmiksi inventoiduiksi kohteiksi voidaan mainita seuraavat:

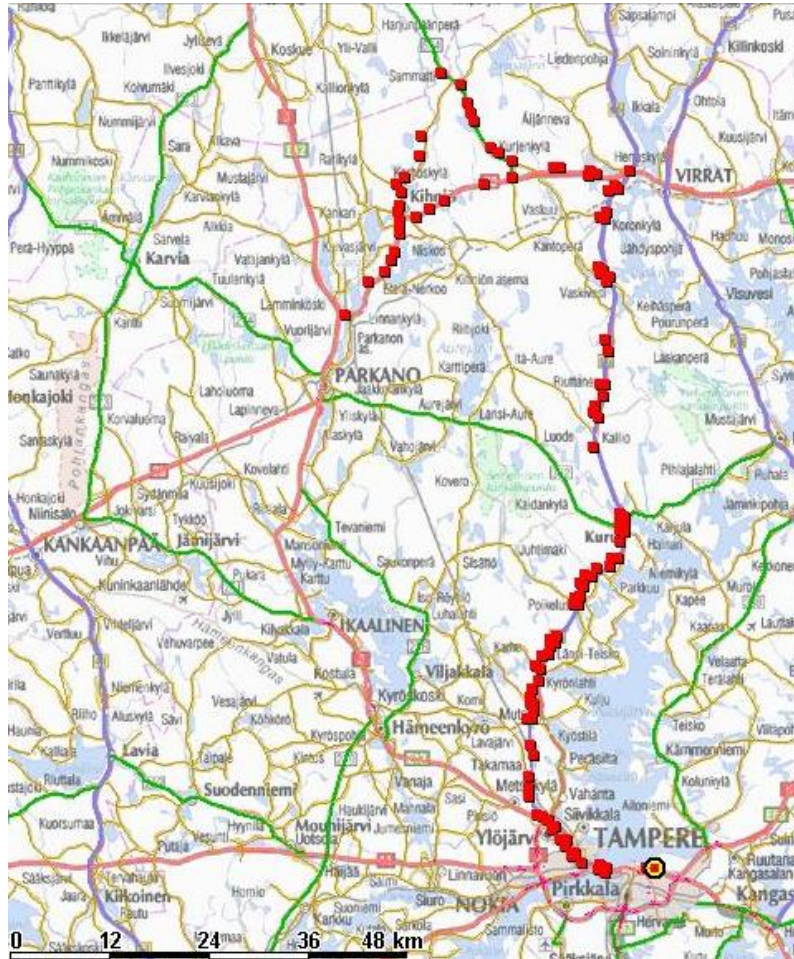
- Kansallispuistot Seitsemisen ja Helvetinjärvi, Ruovesi
- Golf-kenttä, Virrat
- Serlachius-museot, Mänttä-Vilppula
- Muroleen kanava, Ruovesi
- Metsämuseo, Parkano.

Merkittävien kohteiden opastuksesta kunnossa olivat Serlachius-museoiden ja Virtain Golf-kentän opasteet, lisäksi Helvetinjärven kansallispuistolle myönnettiin uusi opastuslupa toukokuussa 2013. Pohjoisen alueen inventoinneista saatiin 1712 kuvaa. Kilometrejä kuvaamisesta kertyi noin 2600.

4.2.3 Kantatien 65 inventointi ja pohjoisen alueen täydennys

Tampereen pohjoispuolella olevan Näsijärven länsipuolta kulkeva kantatie 65 ja osa teistä 23 ja 694 jäi pohjoisen alueen inventoinneissa kuvaamatta. Alue inventoitiin 10.5.2013. Ajoreitti suunniteltiin yllämainittujen teiden läpi, niin että valtatie 23 ja kantatie 65 ajettiin suunta kerrallaan. Kuvausreitti saatiin toimivaksi, kun mukaan inventointiin valittiin alemmalta tieverkolta yhdystie 2790. Jälleen voitiin todeta yhdysteiden inventoinnin

olevan melko merkityksetöntä. Kihniön taajaman ulkopuolella valitulla yhdystiellä oli ainoastaan kaksi osoiteviittaa. Kuva 18 esittää Autori-järjestelmästä haettua karttaa, jossa näkyy punaisilla pisteillä merkityinä inventointipäivänä 10.5 otettuja kuvia. Osa punaisista pisteistä sisältää useita kuvia ja karttaa lähemmäksi tarkennettaessa ne saadaan eriteltyä.



Kuva 18. Kantatien 65 inventointi, sekä Pohjoisen Pirkanmaan kuvauksen täydennys

Kantatien 65 inventointi ja muut kyseisen inventointipäivän kuvaukset tuottivat 229 kuvaa lisää. Kyseiseen inventointiin sisältyi myös Kangasalta kohteita, joten inventoinnin osan tarkka kilometrimäärä ei ole tiedossa.

4.3 Yhteenveto ensimmäisten inventointien jälkeen

Työn edetessä todettiin, että koko Pirkanmaan laajuinen kartoitus on tarpeellinen. Työn jatkaminen yhtenäisesti vaatii kuitenkin linjauksia joidenkin liikenteenohjauslaitteiden osalta. Päätettiin, mitä inventoidaan ja mikä jätetään pois.

Maastosta löytyi opasteita, jotka olivat hyvin lähellä palvelukohdeopasteita, mutta eivät kuitenkaan lukeudu kyseiseen ryhmään. Esimerkiksi liikennemerkki Radioaseman taajuus 710, muistuttaa palvelukohdeopastetta. Kyseiset merkit ovat ELY-keskuksen vastuulla ja näin ollen todettiin, että merkit kannattaa ottaa mukaan inventoitavien listalle. Lähitulevaisuudessa

ELY-keskuksen kunnossapitoryhmä tarkastaa Radioaseman taajuus -merkkien kunnan ja tarpeellisuuden sekä tekee tarvittavat uusimis- tai poistotoimenpiteet.

Kunnilta puuttuu yhtenäinen käytäntö teiden ja katujen nimikilpien standardoinnissa. Näin ollen maastossa on huomattavasti Osoiteviittaa 644 muistuttavia tiennimikilpiä. Kyseisiä opasteita ei kuitenkaan haluttu ottaa mukaan inventointiin, koska niiden ei katsota kuuluvan palvelukohdeopasteisiin. Epäselvyyksien välttämiseksi kaikki mustapohjaiset opasteet, joiden teksti päättyy ”tie” tai ”katu” sanaan jätettiin inventoimatta.

Ennen inventoinnin jatkamista kiinnitettiin huomiota myös seuraaviin asioihin:

- Yli kolmensadan kilometrin inventoinnit vaativat työn jakamisen kahdelle päivälle (inventointityön mielekkyys, työturvallisuus, tarkkaavaisuus)
- Reitti tulee suunnitella niin, että inventointisuunta on sama, kuin hiljaisemman liikenteen suunta, toisin sanoen aamulla pois päin kaupungista ja päinvastoin
- Tehokkaampi varoitusvalaistus ajoneuvoon (yksi vilkku katolla ei erottunut kirkkaana päivänä riittävästi)
- Alemmalla tieverkolla paperikartta osoittautui hyödylliseksi, sillä tieverkon viitoitus yhdyesteillä ei aina ole kattavaa ja yhtenäistä
- Ensimmäisten inventointien jälkeen kartoituksen keskinopeudeksi todettiin 30–50 km/h.

4.3.1 Valkeakosken alueen kartoitus

Valkeakoski liittyy valtakunnalliseen tieverkkoon kolmea eri seututietä myöten. Nämä kaikki tiet alkavat kaupungin keskustasta, jossa viitoja ja opasteita on runsaasti. Seututiet kuuluvat maanteihin, joten Valkeakoski poikkeaa tyypillisestä kaupunkikeskustasta maanteiden määrän osalta. Yleensä kaupungin ydinkeskustassa on vain katuja. Valkeakoskella näin ei ole.

Seututeillä, niin kuin muillakin maanteillä ELY-keskus toimii lupaviranomaisena. Näin ollen ELY-keskus vastaa opastamisesta alueellaan. Inventoinnissa havaittiin kuitenkin Valkeakosken alueella runsaasti opasteita, jotka eivät täytä säädösten vaatimuksia. Kyseessä olevat opasteet vaikuttivat kuitenkin melko uusilta, joten asiaa voidaan pitää huolestuttavana ja poikkeuksellisenä. Säädösten vastaisilla viitoilla oli opastettu kaupungin omistuksessa olevia kohteita, joten todennäköisintä on olettaa opasteiden omistajaksi Valkeakosken kaupunki. Epäloogisuutta havaittiin myös raskaan liikenteen erikoisopasteissa. Kaupunki oli opastanut alueen teollisuutta palvelevan raskaan liikenteen opastuspisteen kautta. Opastamiseen oli käytetty paikalliskohteen viittaa, joka ei täytä kaikkia säädösten vaatimuksia. Kuva 19 ja Kuva 20 esittävät Valkeakoskella havaittuja opasteita.



Kuva 19. Valkeakoskella havaittu, ei säädösten mukainen opaste



Kuva 20. Paikalliskohteen viitta, onko säädösten mukainen?

4.3.2 Pirkanmaan lounaisten alueiden inventointi

Reitti oli suunniteltu seuraavasti:

1. Valtatietä 11 Tampereelta ajetaan seututien 249 liittymään asti. Tämän jälkeen valtatie 11 saadaan kokonaan kuvatuksi.
2. Seututien 259 kuvaaminen
3. Yhdystien 2594 kuvaaminen, jolloin päästään samalla siirtymään seututielle 261.
4. Seututien 261 kuvaaminen
5. Seututien 249 kuvaaminen valtatie 11 eteläpuolella.
6. Kantatien 44 kuvaaminen.
7. Lopuksi ajo pois kuvausalueelta valtatie 12, jota ei vielä kuvattaisi.

Suunnitelma toteutui hyvin, kunnes ilmeni, että seututie 249 on Sastamassa poikki siltakorjauksen vuoksi. Ongelma ratkesi pikaisilla reittisuunnitelmilla ja loppujen lopuksi ei sillan korjauksesta ollut muita haittoja, kuin hieman pidentynyt kuvauspäivä. Lisäksi korjauksen vuoksi saatiin kuvattua osa seututiestä 252.

Inventoinnin tuloksena oli 222 kuvaa ja 474,5 ajettua kilometriä. Kyseinen inventointi myös puolusti linjausta, joka yhdysteiden jättämisestä inventoinnin ulkopuolelle tehtiin, sillä 33,8 kilometriä pitkältä yhdystieltä 2594

löytyi vain 9 kuvattavaa kohdetta. Vertauksen vuoksi seututieltä 259, jonka pituus on 24,1 km, löytyi 27 kuvauskohdetta.

4.3.3 Punkalaitumen ympäristön kartoitus

Ennen maastoon lähtöä varmistettiin, että edellisen inventointikerran kuvat löytyivät palvelimelta ja että niiden tiedot olivat ajan tasalla. Kuvat löytyivät palvelimelta. Kun ne löytyivät, suunnitelma laadittiin aikaisemmin kuvaamattomille teille seuraavasti:

1. Seututien 308 inventointi (Pirkkalan lentokentälle vievä maantie)
2. Valtatie 12 Nokian moottoritien kuvaaminen
3. Valtatietä 12 Pirkanmaan rajalle länteen, ja takaisin seututielle 252 asti.
4. Maantien 252 kuvaaminen loppuun Vammalan taajaman puolella
5. 252:n kuvaaminen loppuun 12-tien kaakkoispuolella
6. Seututien 230 kuvaaminen Punkalaitumen molemmin puolin
7. Yhdystien 2310 kuvaaminen. Kyseinen yhdystie johtaa alueelle, jossa valtatie 2 kulkee Pirkanmaalla
8. Valtatien 2 Pirkanmaan osuuden inventointi
9. Seututien 232 inventointi
10. Seututien 252 ja valtatie 12 vielä inventoimattomien osuuksien (kuvaamattomat ajosuunnat) poiminta.

Inventointikerta onnistui loistavasti, sillä koko päivä oli pilvinen tai puolipilvinen, jolloin auringon häikäisy on vähäistä, mutta valoa on kuitenkin riittävästi kuvaamiseen. Lisäksi vesisateet pysyivät poissa kyseisen päivän ajan, joten laseihin muodostuvat pisaratkaan eivät olleet ongelma. Reittisuunnitelma onnistui myös kuvauksen ajoittamisessa, sillä kuvaussuunnat olivat koko päivän hiljaisen liikenteen suuntia. Toisin sanoen aamulla inventointiin valtatie 12 pois päin Tampereelta, liikennevirran pääsuunnan ollessa juuri kaupungin suuntaan ja vastaavasti illalla toisin päin. Lisäksi valtatie 12 Tampereen Särkänniemen läheisyydessä, onnistuttiin kuvaamaan illalla noin kello 21, jolloin liikenne oli jo rauhallista. Inventoinnin kannalta 20.5.2013 haastavin kohde oli Vammalan keskusta (seututie 252), sillä liikennettä oli alueella noin kello 15 runsaasti. Mahdollisesti lähellä oleva seututien 249 katkaiseminen vaikutti liikennemäärien kasvamiseen kuvatulla alueella.

Inventoinnin aikana 20.5.2013 sattui myös yksi vaaratilanne. Tuntematon henkilöauto lähti ohittamaan inventointi-ajoneuvoa. Näkyvyys ohituskohdassa oli olematon ja paikalla vallitsi ohituskielto. Tilanne jäi kuitenkin vain vaaratilanteeksi, sillä vastaan ei onneksi tullut muuta liikennettä kyseisellä hetkellä.

Valtatiellä 12 Nokian alueella oli inventoinnin kannalta haastavia kohtia, joissa tien molemmin puolin on yhtenäinen kaide. Yleensä kuvat otettiin mahdollisimman reunasta, mutta kaide esti pääsyn normaalille kuvauspaikalle. Inventointi suoritettiin alueella hiljaisen liikenteen suuntaan ja ennakoiden. Lisäksi varoitusvalaisin kytkettiin päälle normaalia aikaisem-

min, jotta takana tulevat ajoneuvot ehtivät reagoida. Kuva 21 näyttää valtatieosuutta, jossa molemmilla puolilla on kaide.



Kuva 21. Valtatie 12 Nokialla. Kaiteet vaikeuttavat inventointia huomattavasti. (Tiekuvajärjestelmä, 2009-2010)

Inventoinnin tulos oli hyvä, sillä kuvia saatiin 274 kappaletta. Kilometrejä kertyi vastaavasti 465,5 km.

4.4 Nykytilan selvittämisen saattaminen loppuun

Viimeisen inventointikäynnin tarkoitus oli käydä kuvaamassa ne kolme seututietä, jotka olivat jääneet aiemmillä kerroilla inventoimatta. Ajettavaa oli suunnitelman mukaan hieman alle 300 kilometriä. Kuvausmatka sujui suunnitelmien mukaisesti, ja viimeiset 152 kuvaa saatiin otettua 307,5 ajokilometrin jälkeen. Kaikista eri kuvatyypeistä, joita inventointien yhteydessä otettiin, löytyy esimerkki liitteestä 2.

Ongelmia alkoi syntyä, kun kuvista piti muodostaa pdf-tiedosto, jotta ne olisi saatu mukaan tilastointiin. Tietomekka Oy:n ylläpitämä Autoriohjelma ei liittänyt kuvia tiedostoon, vaan listaukseen tuli vain tekstimuotoista tietoa. Ongelmaa ei saatu enää inventointipäivän kuluessa ratkaistua, sillä Tietomekan asiakaspalvelu oli jo sulkeutunut. Seuraavana päivänä kokeiltaessa kuvat kuitenkin ilmestyivät tiedostoon, joten nekin saatiin mukaan tilastointiin.

Lopulliseksi ajomääräksi muodostui 4636,4 kilometriä.

4.5 Pirkanmaan palvelukohteiden nykytilan selvitys muilla keinoilla

Inventointeihin saatiin tukea aluevastaavalta (Jyrki Kärk), sillä kunnossapitoon liittyvillä maastokäynneillä hän kuvasi seututiet 190 ja osan tiestä 130. Lisäksi Kärk otti kuvia kahdelta yhdystieltä.

Jo ennen inventointien aloittamista selvitettiin Pirkanmaalle uusien opastussäädösten voimaantulon jälkeen tehdyt opastusluvut. Näin tieto luvallisista opasteista voitiin lisätä kuviin heti inventoinnin yhteydessä.

4.6 Raportti ja kuvapankki

Inventoinnit ja niiden perusteella saadut tulokset ovat tämän raportin pääaihe. Pirkanmaan palvelukohdeopasteiden nykytilan määrittämisen edellytys oli maastossa olevien opasteiden tarkka kartoitus, sillä luvattomista opasteista ei välity muutoin tietoa viranomaiselle. Inventoinneista ei myöskään saada kaikkea mahdollista hyötyä ilman raporttia, mikä selittää tehdyn työn eri vaiheita ja syitä. Toisin sanoen raportin tarkoitus on selittää tehdyn työn työtavat, jotta työ on mahdollista toteuttaa uudelleen vastaavasti. Lisäksi raportissa kerrotaan tuloksista, joita inventointityön kautta saatiin.

Inventointien valmistuttua luodaan kuvapankki, joka on yksi tämän työn tärkeimmistä tavoitteista. Kuvapankkiin kootaan kaikki inventoidut kuvat. Ne järjestetään kunnittain ja teiden mukaan. Kuvat myös lajitellaan tyyppien mukaisesti, eli kuvan otsikoksi tulee joko opaste, mainos, osoiteviitta, osoiteviitan ennakkomerkki tai ”muita” (muu erityisen tärkeä liikenteeseen liittyvä kuvauskohde). Lisäksi kuviin lisätään tieto siitä, onko opasteella uusien säädösten mukainen, voimassa oleva opastuslupa. Kuvista luodaan yhtenäisiä pdf-tiedostoja, jolloin haettava kohta maantiestä on mahdollisimman kätevä löytää.

Kuvapankki mahdollistaa myös opasteiden uusimisen seurannan, sillä kuvatietokannassa voi myös muokata ja lisätä kuviin liitettyjä tietoja. Inventoinnin tuloksena saadaan myös tieto opasteiden, mainosten ja osoiteviittojen kunnosta. Kuviin on jo inventointivaiheessa lisätty liitetekstiin lisätietoa mahdollisista vahingoittuneista pylväistä tai kuluneista kalvoista. Myös ilkivaltaa havaittiin varsinkin suurempien keskusten läheisyydessä. Opasteisiin oli kiinnitetty mainoksia ja niitä oli rikottu.

5 PIRKANMAAN PALVELUKOHDEOPASTEIDEN VALLITSEVA TILANNE

Lopullisiin inventointeihin ja tilastointiin otettiin mukaan kaikki palvelukohdeopasteet, joita maastossa havaittiin. Mainoksien kohdalla pois jätettiin mainonta kohteen pihassa, tapahtuma-mainonta (luvattomat ja epäselvät tapaukset kuvattiin), sekä hääilmoitukset.

Inventointien kuvamäärä ei korreloi inventoitujen opasteiden määrän kanssa, koska useasti opasteita on kaksi samassa telineessä. Näin ollen opasteet on kuvattu samaan kuvaan. Tarkastettaessa tulos saatiin tieto, että kuvissa on keskimäärin 1,22 opastetta tai viittaa.

5.1 Palvelukohdeopasteet

Palvelukohteiden opastustaulujen tilanne ei ollut niin huono, kun työn alussa oletettiin. Erittäin huonokuntoisia opasteita ei ollut maastossa kuin muutamilla yrityksillä. Huonoimmat ovat kuitenkin ala-arvoisia kunnoltaan, eivätkä enää houkuttele tienkäyttäjiä palvelukohteeseen. Osa opasteista oli kaatunut tai niistä oli poistettu osia, tyypillisimmin vain kohteen nimi. Huonokuntoiset opasteet eivät kuitenkaan ole pääasiallinen ongelma, sillä vanhojen lurasäädösten mukaisten palvelukohteiden määrä maanteiden varsilla on erittäin suuri verrattuna uusien säädösten mukaisiin opastustauluihin.

Pirkanmaalla opasteilla on kuitenkin yleensä vanha tai umpeen mennyt lupapäättös. Täysin luvattomia tauluja inventoinnin yhteydessä havaittiin vain neljä kappaletta. Luvattomien opasteiden pystyttäjät eivät aina tiedä, että maanteille ei voi asettaa mitään ilman asianmukaista lupaa. Oletus koskee myös vanhentuvien lupapäättösten haltijoita, sillä useissa kohteissa yrittäjä on voinut vaihtua lupapäättöksen myöntämisen jälkeen. Uudelleen ELY-keskuksen lähettämiin uusimiskehotuksiin saatiin vastauksia, joissa todettiin yritys niin varattomaksi, ettei opasteita voida uusia taloudellisen tilanteen vuoksi. Näiden yritysten jatko oli myös epävarmaa, ja näin ollen yrittäjät eivät olleet halukkaita investoimaan uusiin opasteisiin. Voidaan olettaa, että nykyisessä tilanteessa myös Pirkanmaalta löytyy vastaavassa asemassa olevia yrittäjiä, joilla ei ole mahdollisuutta tai halua uusia opasteita.

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013 tehtiin kevään aikana, joten kaikki kesäisin toimivat palvelukohteet eivät olleet vielä avoinna. Näin ollen maastossa saattaa olla joitakin palvelukohdeopasteita kesäaikaan, joita ei inventoinnissa saatu mukaan tilastointiin. Monet palvelukohteet toimivat vain kesäisin, ja talviajaksi poistetut taulut selittävät kymmeniä maastossa havaittuja tyhjiä opastustauluille tarkoitettuja telineitä. Osa tyhjistä telineistä, saattaa olla konkurssin seurauksena syntyneen välinpitämättömyyden vuoksi edelleen maantien varrella.

Positiivinen huomio tehtiin palvelukohdeopasteiden kunnossapidosta. Kevään alussa opastustaulut olivat erittäin likaisia. Urakoitsijat kuitenkin olivat huolehtineet taulujen pesun muun kunnossapidon yhteydessä. Viimei-

sissä inventoinneissa toukokuussa ei havaittu juurikaan likaisia opastustauluja.

Vaihtelevat vuodenaajat aiheuttavat opastustauluille vaatimuksia. Maastotyöt suoritettiin aikana, jolloin lumi oli sulanut taulujen päältä. Talviaikaan vinossa olevien opasteiden päällä saattaa kuitenkin olla lumikerros, joka peittää opasteen näkyvyyden. Kevätaikaan routa saattaa aiheuttaa opasteiden vinoutumista. Inventoinnin yhteydessä kuviin lisättiin aina maininta mahdollisesta vinoudesta, jotta asiaa voidaan seurata tulevaisuudessa. Kesäisin ongelman muodostaa puusto ja pensaat. Vaikka tienpienitaret niitetään, kasvillisuus aiheuttaa opasteiden havaitsemiseen näköesteitä. Urakoitsijoille täytyy tarkentaa raivaamisen tärkeyttä.

5.2 Osoiteviitat ja mainokset

Osoiteviitoista suurin osa oli asiallisia, todennäköisesti luvallisia mustapohjaisia viittoja. Maastossa havaittiin myös uusien säädösten mukaisia osoiteviittoja. Joukossa oli kuitenkin myös monenlaisia itse tehtyjä rakennelmia, joiden tulkinta oli välillä hankalaa. Tilastoinnissa jouduttiin ratkaisemaan, oliko kyseessä osoiteviitta vai mainos.

Mainosten suuri määrä selittyy pääasiassa luvattomien mainosten isolla osuudella. Suurin osa luvattomista mainoksista oli pienikokoisia, itse tehtyjä tauluja, julisteita tai kylttejä. Tienkäyttäjän huomion saavuttamiseksi oli käytetty monenlaisia keinoja. Niiden asiallisuus ja tienkäyttäjälle kohdistettu informaatiomäärä ei aina täyttänyt vaatimuksia.

Merkittävä osa luvattomista tienvarsimainoksista on rakennuksille opastavia talomainoksia. Niille ei juurikaan haeta lupia, vaan mainoksia ilmestyy maanteiden varsille tasaisella tahdilla. Ongelmaa pahentaa se, että mainokset jäävät tienvarteen, eikä niitä poisteta, vaikka talo on jo valmis. Urakoitsijat olivat toimineet asiassa joillakin alueilla ja poistaneet kyseiset mainokset. Valitettavasti viimeisissä inventoinneissa tyhjennetyissä pylväissä oli jo uusia mainoksia. Säädökset sallivat väliaikaisen opasteen asettamisen maantien varteen kuukautta ennen tapahtumaa. Vastaavasti edellytetään tilapäisten opasteiden poistoa mahdollisimman nopeasti tapahtuman jälkeen tai viimeistään viikon kuluttua siitä, kun tilaisuus on pidetty. Urakoitsijan tehtäviin voisi kuulua mainoksien ja ilmoitusten poisto kuukauden välein. Tuossa ajassa tulleita ilmoituksia tai mainoksia ei poistettaisi, vaan niihin tehtäisiin ”puumerkki”, jonka perusteella ne tiedettäisiin poistaa seuraavan poistokerran yhteydessä. (Tiehallinto, 2007.)

5.3 Muita maastohavaintoja

Inventoinnin yhteydessä oli järkevää dokumentoida myös maastossa havaittavat liikenteeseen liittyvät asiat, jotka eivät suoraan liittyneet palvelukohdeopasteisiin.

Näitä löydöksiä olivat muun muassa routakuopat ja -vauriot. Vakavimmista, liikennettä vaarantavista tapauksista ilmoitettiin eteenpäin, tarvittavien

toimenpiteiden käynnistämiseksi. Inventointien yhteydessä seurattiin myös tulvavesien korkeuksia, ja havainnot käsiteltiin edellä mainitulla tavalla.

Maastossa, erityisesti alemmalla tieverkolla oli havaittavissa määrärahojen pienentyminen. Tiet olivat routaheittojen ja kestopäällysteen vahingoittuneisuuden vuoksi paikoitellen niin huonossa kunnossa, että aiheuttivat jo vaaraa.

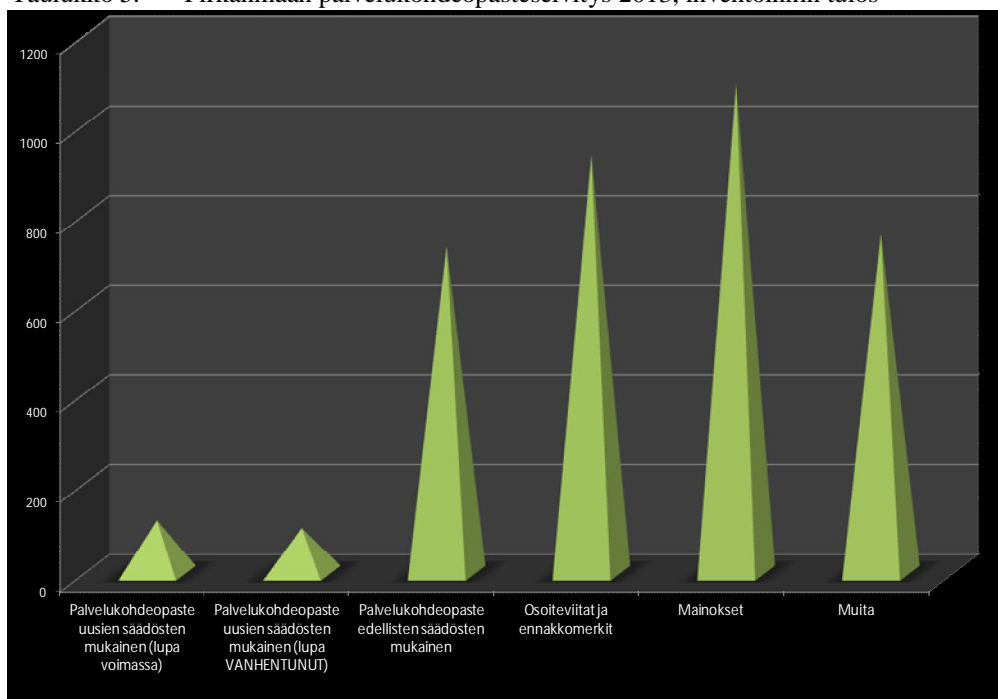
Havainnointia tehtiin myös erittäin huonokuntoisista suunnistustauluista, valtatietunnuksista ja ajokaistamerkinnoista. Kuva otettiin myös kahdelta levähdysalueelta, joiden siisteystaso ei täyttänyt enää minkäänlaisia vaatimuksia. Alueilla oli jätettä autonromuista nojatuoleihin. Kahden levähdysalueen kunnossapito oli jätetty hoitamatta myös aurauksen osalta, jolloin alueille ajaminen oli käytännössä mahdotonta.

Osion ”muita havainnointia” kuvat olivat ongelmiin liittyviä tai sisälsivät materiaalia, jota maanteillä ei tulisi olla. Tienpidon ja kunnossapidon määrärahojen riittävyys tulisikin ensi tilassa tarkistaa ja myös urakoitsijoiden toiminnan valvontaa pitäisi kehittää. Moni asia on nykyisin korjattu vasta onnettomuuden seurauksena.

5.4 Tulokset tilastoina

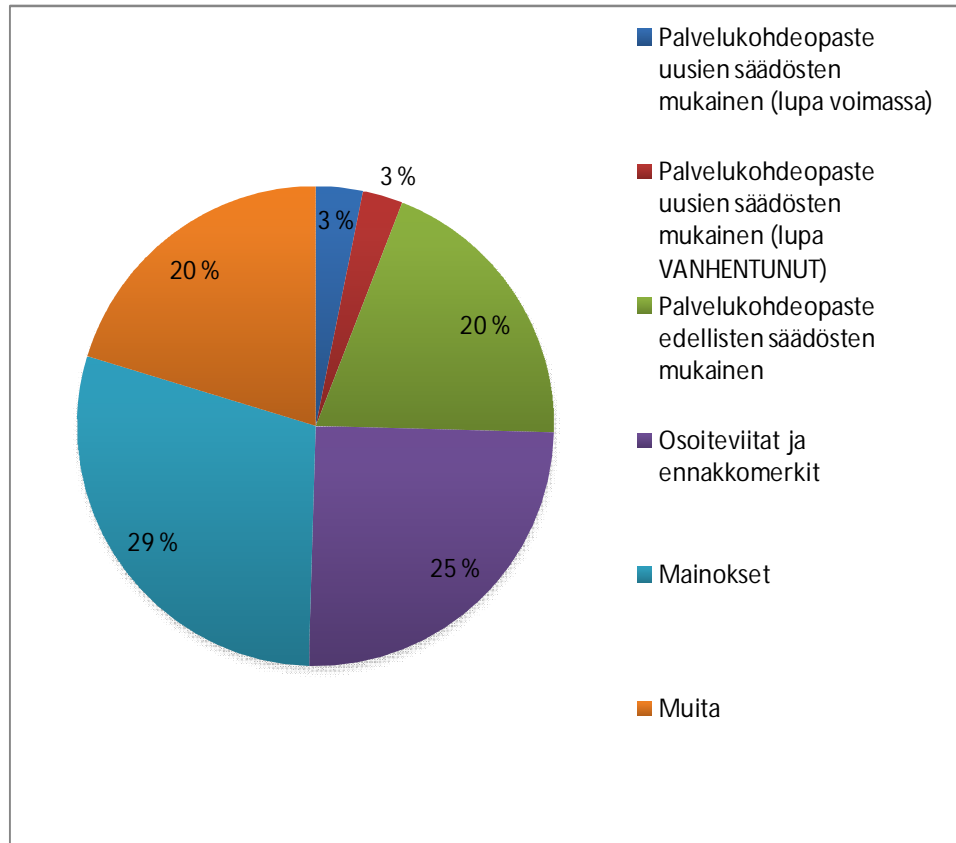
Taulukko 5 kuvaa palkki-kuvioiden avulla Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvityksen 2013 tulokset määrällisinä. Kuvia selvityksen yhteydessä otettiin yhteensä 3060 kappaletta. Osassa kuvista on kuitenkin useampia opasteita ja/ tai viittoja, joten taulukossa on tietoja yhteensä 3730 palvelukohdeopasteesta tai viitasta. Kyseessä on palvelukohdeopasteselvitys, joten osoiteviitoista ja osoiteviitan ennakkomerkeistä, sekä mainoksista ei lähdetty erikseen tutkimaan niiden luvallisuutta. Mainosten osalta voidaan kuitenkin olettaa, että valtaosa niistä on luvattomia.

Taulukko 5. Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013, inventoinnin tulos



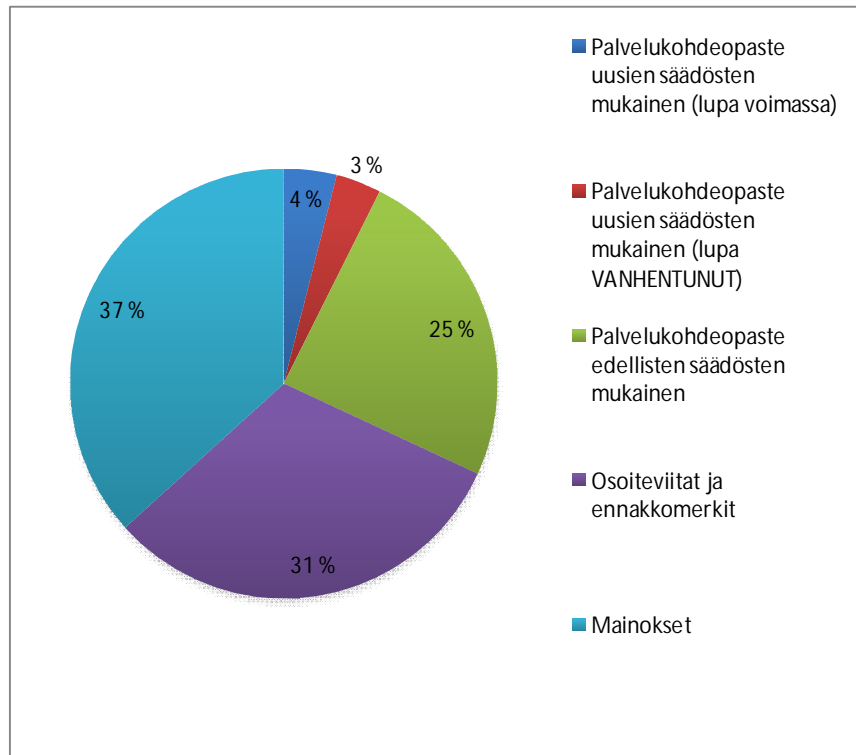
Taulukko 6 selvittää kuvien järjestelyn tuloksen prosentuaalisesti. Voidaan nähdä, että inventointiin tarpeellisuuden vuoksi mukaan otetut tienvarsimainokset, osoiteviitat ja muut liikenteeseen liittyvät kuvat muodostavat peräti 74 % osuuden kaikista otetuista kuvista. Palvelukohdeopasteiden kannalta järkevään tarkasteluun pääseminen edellytti näin edellä mainittujen kohteiden suodattamista pois taulukosta.

Taulukko 6. Selvittää kuvien jakautumisen osa-alueisiin prosentuaalisesti



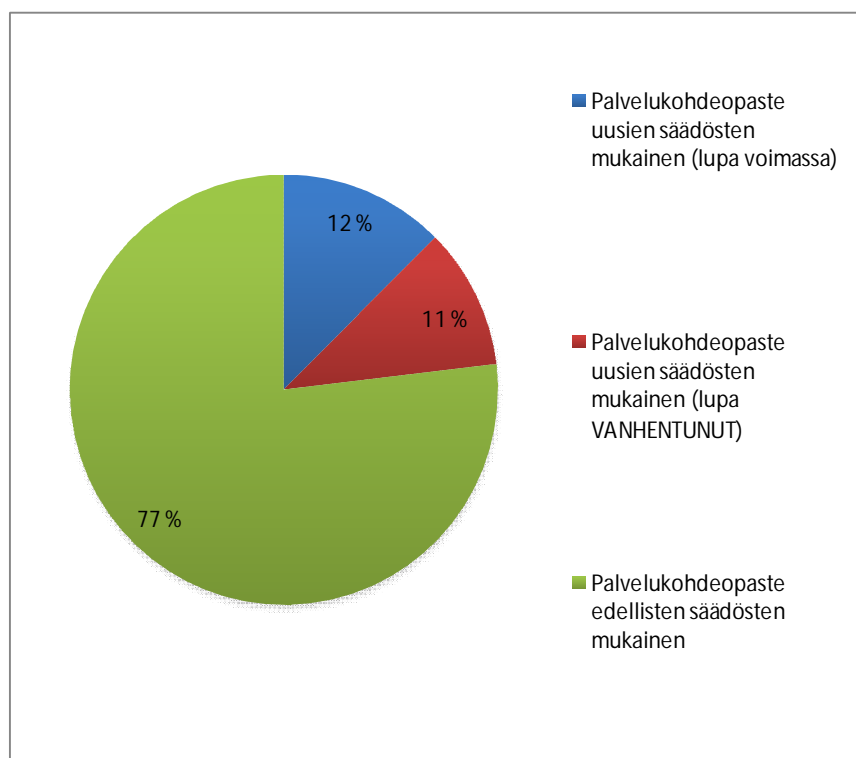
Taulukko 7 esittää osoiteviittojen, tienvarsimainosten ja palvelukohdeopasteiden prosentuaalisen jakautumisen. Mainoksien osuus on erittäin merkittävä 37 %. Mainoksien suurta osuutta selittää niiden asettamisen helppous, jokainen voi luvattomasti lisätä tienvarteen mainoksia. Viranomaisen on usein vaikea selvittää mainoksen asettaja, vaikka nykyisten säädösten mukaisesti luvallisissa mainoksissa on oltava päätöksen numero näkyvissä. Luvattomiin mainoksiin puuttuminen on tästä huolimatta hidasta. Säädöksiin tulisi tehdä muutoksia, jotta luvattomaan mainontaan puuttuminen olisi entistä helpompaa ja nopeampaa. Kätevin tapa olisi varustaa luvalliset mainokset viranomaiselta saatavalla leimalla tai tarralla. Tällöin urakoitsija voisi muun toiminnan yhteydessä kerätä helposti saatavissa olevan luvattoman irtaimiston pois teiden varsilta välittömästi kun mainoksia tai opasteita havaitaan. Suurikokoisten tai sijaintinsa vuoksi vaikeasti poistettavien mainosten luvattomasta asettamisesta säädettyjä sanktioita tulisi tarkistaa.

Taulukko 7. Inventoinnin tulokset prosentuaalisesti, ilman "muita" kuvia



Taulukko 8 esittää palvelukohteiden opastustaulujen ja palvelukohteiden osoiteviittojen ja -ennakkomerkkien prosentuaalisen jakauman uusien, vanhentuneiden ja edellisten säädösten mukaisiin prosentiosuuksiin. Voidaan todeta, että edellisten säädösten mukaisten palvelukohdeopasteiden määrä maanteillä on vieläkin todella suuri.

Taulukko 8. Palvelukohteen opastustaulujen jakautuminen



6 SAAVUTETUT HYÖDYT

Opastusuudistuksen siirtymävaihetta on Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvityksen valmistuessa jäljellä enää puoli vuotta. Mahdollista on, että kaikkia opasteita ei ehditä uudistaa määräaikaan mennessä (31.12.2013), mutta selvityksen avulla työ saadaan Pirkanmaan ELY-keskuksen alueella kokonaisvaltaisesti käynnistettyä. Selvitys antaa lupa-asiantuntijoille käyttöön palvelukohdeopasteiden, osoiteviittojen ja mainosten viimeisintä maastotietoa. Näin ollen ELY-keskuksen tietopääoma on päivitettyä ja kasvanut selvitystä edeltäneeseen aikaan verrattuna.

Selvityksen kuvien perusteella voidaan puuttua tehokkaammin ongelmaan, joka muodostuu luvallisten ja luvattomien opasteiden tai mainosten välille. Esimerkiksi oletamus kahdesta marjatilasta, joilla toisella on luvallinen opastus palvelukohdeopasteilla ja toisella suuri luvaton mainos. Aiemmin ELY-keskus pystyi puuttumaan tilanteeseen vasta, kun asiakas valitti tai aluevastaavat huomasivat ongelman maastossa. Selvityksen pohjalta luvattomat mainokset voidaan kerätä yhdelle listalle ja niihin voidaan puuttua luvattomien mainostajien omistajille lähetettävillä kirjeillä. Sama koskee myös palvelukohdeopasteita. Näin ollen yrittäjät ovat yhdenmukaisessa lähtötilanteessa, ja molemmilla on oikeus tasavertaiseen opastukseen.

Inventoinnissa kuvattiin myös opasteiden ulkopuolisia, muita liikenteeseen erityisen tärkeästi liittyviä kohteita tai asioita. Kuvia otettiin muun muassa todella huonokuntoisista, opasteiden ulkopuolisista, liikenteen ohjauslaitteista, sekä huonosta tiestöstä. Kuvien avulla vuosittaista määrärahaa saadaan kätevästi suunnattua niihin ongelmiin, jotka vaativat pikaista korjaamista.

6.1 Edut lupakäsittelyssä

Aiemmin on ollut tilanteita, joissa lupapäätökseen on määritetty opasteelle sopiva paikka tieosoitteella. Opasteen sijoituskohta on varmistettu Tiekuva-ohjelman tai Googlen tarjoaman katunäkymän avulla, kun paikalla ei ole ollut mahdollista käydä. Edellä mainittujen järjestelmien kuvatiedon ollessa jo muutaman vuoden ikäistä, on jouduttu kiusalliseen tilanteeseen, kun lupapäätöksen mukaisessa paikassa onkin jo ollut esimerkiksi luvaton mainos, josta ei ole tiedetty. Nyt mahdollisuus tällaisen virheen syntymiseen saadaan pienemmäksi, kun kaikista maastossa olevista mainoksista ja opasteista on tuore tieto.

Pirkanmaan alueelle tehtäviin lupapäätöksiin saadaan tästä selvityksestä huomattavaa apua. Varsinkin silloin, kun asiakas haluaa uudet opasteet vanhojen opasteiden tilalle. Lupakäsittelijä voi etsiä tässä selvityksessä laaditusta kuvapankista haetut opasteet tieosoitteineen. Autorijärjestelmän avulla nykyisten opasteiden sijoittuminen saadaan myös kuvattua automaattisesti kartalle. Näin vältetään opasteiden sijaintikartan laadinnalta.

Mikäli saapuva hakemus on sekava tai epäselvä, asiantuntija voi helposti myös tarkastaa yrityksellä aiemmin olleet opasteet ja tunnukset, sekä tehdä

niiden perusteella johtopäätöksiä. Lupakäsittelyssä vältetään myös monilta maastokäynneiltä, mikä osaltaan jouduttaa ja tehostaa lupapalvelun työtä. Kokonaisuutena Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013 nopeuttaa alueelle laadittavien lupapäätösten käsittelyä merkittävästi.

6.2 Asiakasnäkökulma

Opastusuudistus toi palvelukohteiden opastamiseen uusia opastustapoja (palvelukohteen osoiteviitta) ja erityisesti tarjolle tuli uusia opastustunnuksia. Uudistuksen myötä tarjolla on omia tunnuksia nähtävyyks-, aktiiviteetti- ja maaseutuyrityksille.

Uudet, paremmin kohteen palveluja kuvaavat tunnuksiset auttavat yrittäjiä erottumaan ja tehostavat kohteiden vetovoimaisuutta. Lisäksi uusien säästöjen mukaiset opasteet ovat selkeitä ja siistejä, joka osaltaan parantaa liikenneturvallisuutta ja lisää houkuttelevuutta.

Säädökset noudattavat kansainvälistä linjaa, joten opasteet on mahdollista käsittää, vaikka ei osaisikaan kohdemaan kieltä. Tienkäyttäjän kannalta uudet opasteet ovat myös luotettavampia, kuin omatekoiset tai muutoin kuluneet, vanhat opastustaulut tai kyltit. Asiakkaillekin on etua, kun lupakäsittelyä saadaan nopeutettua kappaleen 6.1 mukaisesti. Lisäksi ELY-keskuksen opastusuudistusta saadaan mahdollisesti nopeutumaan kilpailuhengen avulla. Varsin todennäköisesti tienkäyttäjä valitsee kahdesta samantyyppisestä kohteesta sen, joka on opastettu vakuuttavasti. Ero kannustaa myös toista yrittäjää uusimaan opasteensa.

6.3 Tulosten luotettavuus

Tulosten luotettavuus heikkenee hieman, koska alempi tieverkosto (yhdytiet) jätettiin joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta inventoimatta. Arvioiden perusteella inventoitujen opasteiden kokonaislukumäärästä puuttuu korkeintaan muutama sata opastetta. Pääasiallisesti tutkittuja palvelukohdeopasteita voidaan olettaa yhdysteille sijoittuvan alle sata.

Inventointi tehtiin erittäin tarkasti ja tarvittaessa tiet ajettiin kaksisuuntaisesti. Näin ollen kuvattujen teiden osalta palvelukohdeopasteista mukaan on saatu varmuudella lähes kaikki. Osoiteviittoja ja pienikokoisia mainoksia on inventoinnin yhteydessä todennäköisesti jäänyt joitakin havaitsematta. Asiaa tutkittiin palattaessa inventointimatkoilta sellaisia väyliä pitkin, joilla kuvaus oli jo suoritettu. Tarkastelussa havaittiin yksittäisiä mainoksia. Oletettavaa on kuitenkin, että niistäkin osa oli sijoitettu maantielle vasta edellisen inventoinnin jälkeen.

Inventointien tuloksena saadut kuvat (3060 kappaletta) lajiteltiin käsityönä Excel-ohjelmaa apuna käyttäen kuuteen eri ryhmään kuuluviksi. Tässä yhteydessä on saattanut tapahtua kahdenlaisia virheitä. Opasteiden luokka oli vaikea määrittää omatekoisten viittojen tai opastustaulujen kohdalla. Toisaalta jokin opaste on voinut näppäilyvirheen tuloksen kirjautua väärin.

Näiden virheiden osuus on kuitenkin marginaalinen, eikä sillä ole vaikutusta lopputuloksiin.

6.4 Tulevaisuus

Ensisijainen tehtävä työn jälkeen on saattaa Pirkanmaan yrittäjille tai muille tahoille, jotka palvelukohdeopasteita voivat tarvita, tieto meneillään olevasta opastusuudistuksesta. Asiakkaiden yhteydenottojen perusteella on voitu havaita, että nykyisin kaikki eivät vielä ole uudistuksesta tietoisia. Tiedon jakamisessa voitaisiin käyttää ELY-keskuksen viestintäryhmää. Apuna tiedottamisessa pystytään hyödyntämään keskuksen uudistuneita Internet-sivuja, julkista mediaa, sekä viestinnän asiantuntijoiden harkinnan mukaan sosiaalista mediaa. Lisäksi on mahdollista kehittää nykyisestä kehotuskirjeestä muutamia versioita. Ensimmäinen kirje voisi olla tiedotetyyppinen. Seuraavassa kirjeessä uusimista vaadittaisiin jo jyrkempään sävyyn. Esimerkki Uudenmaan ELY-keskuksen käyttämästä kehotuskirje-typistä on esitetty liitteessä 4.

Työn lähtökohtana voidaan pitää opasteuudistuksen loppuun viemistä Pirkanmaan alueella. Mikäli tavoitteeseen päästään, saadaan samalla yhtenäinen ja yrittäjiä tasapuolisesti kohteleva opastusjärjestelmä. Aluksi järjestelmä toteutuisi vain Pirkanmaalla, mutta kaikkien ELY-keskusten opasteuudistuksien valmistuessa se kattaisi koko valtakunnan.

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys 2013 vanhenee, kun uusia palvelukohteita perustetaan ja jotkut lopettavat toimintansa. Lisäksi muutoksia syntyy väyläverkoston ylläpidosta ja kehittämisestä. Todennäköisesti nyt tehdyn selvityksen tiedot alkavat olla vanhentuneita noin viiden vuoden kuluttua, eli vuonna 2018. Tuolloin mahdollisesti suoritettavan uuden inventoinnin yhteydessä olisi tärkeää selvittää myös palvelukohteiden todellinen tarjonta. Näin ollen käynti palvelukohteessa olisi yksi osa inventointiajoja. Kohteiden palveluiden laadun varmistamisen lisäksi saataisiin selvitettyä opastuksen jatkuvuus kaduilla ja yksityisteillä.

7 YHTEENVETO JA LOPPUPÄÄTELMÄT

Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvityksen tavoitteena oli kartoittaa alueen palvelukohdeopasteiden nykytilanne. Lisäksi päämääränä oli luoda kuvapankki tai -järjestelmä, josta alueen nykyisten opasteiden sijainti ja kunto, sekä muut ominaisuudet on mahdollista tarkistaa nopeasti ja helposti. Työn alkaessa katsottiin tarpeelliseksi lisätä inventointiin kuvattaviksi myös alueen tienvarsimainokset, osoiteviitat ja muut liikenteeseen oleellisesti liittyvät, tai liikennettä vaarantavat asiat.

Selvitys jouduttiin tekemään melko tiukalla aikataululla, työn laajuuteen verrattuna. Alussa maastokäynneille varattiin neljä 12 tunnin jaksoa. Varatun ajan riittämättömyys oli oletettua, ja lopulta aikaa kului noin sata tuntia. Suunnitteluvaiheessa maaliskuussa arvioitiin, että työ olisi viimeistelyä vaille valmis toukokuussa vuonna 2013. Eri ongelmista johtuen työn aikataulu venyi kuitenkin noin kuukaudella. Kokonaisuutena arvioiden työ saatiin koottua laajuuteensa nähden nopeasti.

ELY-keskuksen keskitetyt lupapalvelut ovat tyypillisesti keväisin erittäin kuormitettuja. Näin ollen Pirkanmaan palvelukohdeopasteselvitys pyrittiin tekemään itsenäisesti, rasittamatta lupa-asiantuntijoita turhaan. Luonnollisesti esiin nousi seikkoja, jotka vaativat tarkennusta. Asiantuntijatiimin viikoittaisissa palavereissa kysymyksiin paneuduttiin ja niihin etsittiin vastaukset kiireestä huolimatta.

Inventointikäynnit osoittivat tekeillä olleen selvityksen tarpeelliseksi. Kokemuksen karttuessa työ muuttui mielenkiintoisemmaksi ja sujuvammaksi. Selvitystyön alkaessa, Pirkanmaan ELY-keskuksessa ei ollut ehditty tehdä vielä paljoakaan opasteuudistuksen toteuttamiseksi. Tämä seikka lisäsi työn mielenkiintoa ja motivaatiota tehdä toteutus intensiivisesti.

Työn inventoinnit onnistuivat Autori -ohjelman lievistä ongelmista huolimatta hyvin. Kuvista saatiin muodostettua pdf-tiedostoja, jossa kuvat ovat lajiteltuina joko kuvauspäivän mukaan tai tien mukaan. Lisäksi mietinnässä oli kuvien lajittelu kuntien mukaan, mutta aiemmin mainitut osoittautuivat toimivammiksi. Työn edetessä saadut palautteet ovat olleet kannustavia.

LÄHTEET

Geneven sopimus 1975. (26. 2 1992). Finlex. Haettu 22. 5 2013 osoitteesta <http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1992/19920017>

Google. (3. 6 2013). Google Maps. Haettu 3. 6 2013 osoitteesta <http://maps.google.fi/maps?saddr=Pinninkatu&daddr=Tullikatu+to:Varuskunnantie%2FReitti+3003+to:61.249382,22.7193268+to:61.3431692,22.9073007+to:61.1162,23.0900036+to:61.016629,23.2518523+to:61.0159872,23.2535314+to:61.0991489,23.0993033+to:61.0356587,22.9>

Liikennevirasto. (1. 3 2013). Tiemappi 2. Haettu 24. 5 2013 osoitteesta <http://finnranet.tiehallinto.fi/Tiirakartta/kartta.jsp>

Maantielaki. (23. 6 2005). Finlex. Haettu 21. 5 2013 osoitteesta <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2005/20050503>

Mäkelä, Olli P. L. (2013). Joensuun seudun ja Keski-Karjalan palvelukohdeiden opastussuunnitelma. Kuopio: Pohjois-Savon ELY-keskus.

Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. (2012). Tienpidon ja liikenteen suunnitelma 2012–2016. Tampere: Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Ramboll Finland Oy. (2011). Pielisen Karjalan palvelukohteiden opastussuunnitelma. Kuopio: Pohjois-Savon Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Tiehallinto. (2007). Palvelukohteiden alueellisen opastussuunnitelman laatiminen. Helsinki: Edita Prima Oy.

Tiehallinto. (2007). Palvelukohteiden viitoitus. Helsinki: Edita Prima Oy. Tiekuvajärjestelmä. (23. 08 2009-2010). 12/125/1650/vasen. Tiekuvapalvelu . Nokia, Suomi: Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

Tietomekka Oy. (1. 1 2013). Tietomekka. Haettu 28. 5 2013 osoitteesta http://www.tietomekka.fi/default.aspx?Menu=PALVELUT&Document=%2fdocument_new.aspx%3fpage%3dPalvelut&Title=PALVELUT

LIITTEET

Inventoinnit			LIITE 1
Inventointikerta	Kilometrit	Ajetut tiet	
1 26.3.2013	253,7	130	
2 4.4.2013	549,7	338, 66, 68, 344, 346, 347	
3 12.4.2013	449,1	337, 332, 23, 274, 276, 249, 11, Tampereen läntinen kehätie (3 ja 9)	
4 18.4.2013	547,3	3381, 14274, 58, 348, 9, 325, 12	
5 26.4.2013	559,6	9, 309, 12, 322, 12	
6 3.5.2013	455,6	3, 130	
7 10.5.2013	573,8	339, 310, 304, 307, 12, 57, 65, 23, 694, 2790	
8 17.5.2013	474,5	11, 259, 2594, 261, 249, 44	
9 20.5.2013	465,6	308, 12, 252, 230, 2310, 2, 232, 12	
10 31.5.2013	307,5	303, 284, 190, 301	
	Ajokilometrit yhteensä	4636,4	



"Palvelukohdeopasteet: Palvelukohteen osoiteviitan ennakkomerkki"



"Osoiteviitat ja osoiteviitan ennakkomerkit: osoiteviitta 2 kpl, toinen logolla"



"Muita: Taajama-portti, Vanttila"



"Mainos: Clear Channel, valaistu, kaksipuolinen"

from Pinninkatu to Tullikatu to Varuskunnantie/Reitti 3003 to 61.249

Hae reittiohjeet Omat paikat

Auto
 Kävely
 Pyörä

A Pinninkatu
 B Tullikatu
 C Varuskunnantie/Reitti 3003
 D Porintie/Reitti 12

Lisää määrää - Näytä vaihtoehdot

REITTI-OHJEHAKU

Ehdotetut reitit

Reitti 12 349 km, 5 tuntia 41 min

Ajo-ohjeet paikkaan Porintie/Reitti 12
 Kauttakulku: Kantatie/Reitti 12, Marttialkatu/Reitti 252, Lauttakyläntie/Reitti 230, Muroonharjuntie/Reitti 232, Tuntematon tie, Kanteenmaantie/Reitti 2310, Vastamäentie, Kanteenmaantie/Reitti 2310, Punkalaitumentie/Reitti 230, Punkalaitumentie/Reitti 230, Urjalantie/Reitti 230, Lauttakyläntie/Reitti 230, Lauttakyläntie/Reitti 230, Lauttakyläntie/Reitti 230, Vammalantie/Reitti 252, Pirkanmaantie/Reitti 12 - poista kaikki

A Pinninkatu

- Jatka etelään (ylämakeen): Pinninkatu kohti: **Tullikatu** 32 m
- Käänny 1. risteyksestä oikealle tielle **Tullikatu** 17 m / 49 m

B Tullikatu

- Jatka länteen (ylämakeen): Tullikatu kohti: **Hammareninkatu** 19 m
- Käänny 1. risteyksestä vasemmalle: **Hammareninkatu**

Lähde: (Google, 2013)



Palvelukohteiden opasteiden uusiminen

Palvelukohteiden viitoitusta koskevia määräyksiä on muutettu 15.2.2007 voimaan tulleella tieliikenneasetuksella. Tällöin käyttöön otettiin ruskeat vapaa-ajan matkailukohteita osoittavat merkit. Myös vanhoihin merkeihin ja niiden käyttöön tuli muutoksia. Tämän vuoksi suuri osa ennen vuotta 2007 asennetuista merkeistä joudutaan uusimaan, ja kaikki ennen 15.2.2007 myönnetyt opasteluvat on muutettava uusien määräysten mukaisiksi.

Vanhentuneet merkit ja opasteluvat on uusittava 31.12.2013 mennessä.

Yrityksenne opasteet

Palvelukohteiden opasteita inventoitaessa on havaittu, että yrityksellänne on seuraavanlaisia opasteita:

Kuvat

Opasteissanne ei ole todettu puutteita. Opastelupanne on kuitenkin päivitettävä vuoden 2007 tieliikenneasetuksen mukaiseksi. Koska opastelupaan ei ole tarvetta tehdä muutoksia, on uusi lupa maksuton.

tai

Opasteenne eivät ole enää nykyisten määräysten mukaiset. Opasteet on päivitettävä vuoden 2007 tieliikenneasetuksen mukaisiksi. Jos opasteita ei uusita, ne tulee poistaa 31.12.2013 mennessä. Tämän jälkeen ELY-keskuksella on oikeus poistaa määräysten vastaiset opasteet viitoitettavan kohteen kustannuksella.

Mikäli olette jo päivittänyt opastelupanne, ei tämä kirje aiheuta teille toimenpiteitä.

Tällä hetkellä käytössä olevat palvelukohteiden opastemerkit sekä palvelukohteiden viitoituksen periaatteet on kerrottu julkaisussa "Palvelukohteiden viitoitus", joka löytyy sähköisenä osoitteesta

<http://www.ely-keskus.fi/opasteet>

Ohjeet opastelupien päivitykseen sekä merkkien uusimiseen

Luvat maanteiden varten sijoitettaville palvelukohteiden opastustauluille myöntää koko maassa Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Lupien päivittäminen ja merkkien uusiminen tapahtuu seuraavasti:

1. Yrittäjä täyttää liitteenä olevan opastelupahakemuslomakkeen. Lomake löytyy myös Internetistä osoitteesta <http://www.ely-keskus.fi/fi/Liikenne/Lomakkeet/>
2. Lomakkeeseen merkitään kuvaus kohteen toiminnasta ja halutaanko säilyttää opasteiden teksti ennallaan.
3. Hakemukseen liitetään kopio tästä kehotuksesta sekä vanhasta lupapäätöksestä sekä kartta, johon on merkitty olemassa olevien opasteiden paikat.
4. Hakemus lähetetään postitse:
Pirkanmaan ELY-keskus / Luvat
PL 297
33101 Tampere
tai sähköpostilla liikenteen.asiakaspalvelu@ely-keskus.fi.
5. Luvan myöntäjä tarkastaa kohteen viitoituksen nykyisten säännösten mukaiseksi.
6. Kun kysymyksessä on pelkästään merkkiuudistuksesta johtuva muutos, uusi lupa on maksuton. Lupa on määräaikainen, yleensä 5 vuotta.
7. Kun asiakas on saanut luvan, hän tilaa merkit Liikenneviraston hyväksymältä merkkivalmistajalta (luetteloluvan liitteenä). Tilaukseen on liitettävä lupapäätös.

Jos yritys haluaa muutoksia opastukseensa, tulee ne kirjata hakemukseen. Tällöin hakemus käsitellään uutena / muutosta hakevana lupahakemuksena, josta peritään lupamaksu.

On muistettava, että palvelukohteiden opastusmerkit ovat virallisia liikennemerkkejä. Ne on toteutettava luvan mitoituspöytäkirjan mukaisena eikä niihin saa lisätä eikä kiinnittää omatekoisia tekstejä tai lisäkiinnitteitä.

Lisätietoja:

- **0206 90300** asiakaspalvelu (ma–pe klo 9–16)
0206 90301 kundservice (må–fre kl. 9–16)

Allekirjoitukset

Paikallinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus