



Anna Jokela

Suunnannäyttävä

Visuaalisten opasteiden suunnittelu julkiseen tilaan

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Visuaalisen viestinnän muotoilu

Graafinen suunnittelu

Opinnäytetyö

5.11.2024

Tiivistelmä

| | |
|-------------------|--|
| Tekijä(t): | Anna Jokela |
| Otsikko: | Suunnannäyttävä – Visuaalisten opasteiden suunnittelu julkiseen tilaan |
| Sivumäärä: | 46 sivua |
| Aika: | 5.11.2024 |
| Tutkinto: | Muotoilija (AMK) |
| Tutkinto-ohjelma: | Muotoilun tutkinto-ohjelma |
| Pääaine: | Visuaalinen viestintä |
| Ohjaaja(t): | Lehtori Kai Talonpoika |

Opinnäytetyö kartoittaa opasteiden visuaalisen suunnittelun prosessia ja sitä, mitä on otettava huomioon suunniteltaessa opasteita julkiseen tilaan. Opinnäytetyön teoreettinen osa on toteutettu kirjallisuuskatsauksen kaltaisesti ammentamalla tietoa eri lähteistä ja vertailemalla niitä. Lähteistetyn tekstin oheen on tuotu havainnollistavia esimerkkejä käsiteltävistä aiheista. Toiminnallisessa osassa on kartutetun tietopohjan tukemana toteutettu konseptiehdotus staattisesta HSL:n brändin mukaisesta opasteesta julkisen liikenteen matkustajien käyttöön julkiseen tilaan.

Opinnäytetyössä käsitellään opasteiden suunnitteluun liittyviä käsitteitä, suunnitteluprosessia sekä saavutettavuutta. Työssä pohditaan myös opasteiden ja arkkitehtuurin suhdetta ja sitä, miten niiden on pelattava yhteen, jotta tilassa on mahdollisimman sujuvaa navigoida tiensä päämäärään. Näiden lisäksi poikkeustilanteissa opastamista on avattu. Poikkeustilanteissa erityisesti suunnittelijan asiantuntemus ja aiempi kokemus korostuu.

Toiminnallisen osan opastekonsepti suunniteltiin HSL:lle. Sitä varten perehdyttiin toimeksiantajan graafiseen ohjeeseen, jotta voitiin suunnitella brändin ilmeen mukainen konseptiehdotus. Konseptia työstettäessä edettiin luonnoksista havainnekuviin, joissa visualisoitiin opastetta oikeassa ympäristössä.

Opinnäytetyössä todetaan, että julkiseen tilaan on haastavaa suunnitella opasteita, sillä tilassa on monenlaisia käyttäjiä ja toimijoita. Olettamusten tekeminen opasteita suunniteltaessa on riskialtista, joten testaaminen moninaisella yleisöllä ja aidossa ympäristössä on tarpeellista.

Asiasanat: Opasteet, opasteisto, reitinosoittaminen

Opinnäytetyön alkuperä on tarkastettu Turnitin Originality Check -ohjelmalla.

Abstract

Author(s): Anna Jokela (they/them)
Title: Pathfinder – Visual wayfinding design for public space
Number of Pages: 46 pages
Date: 5 November 2024

Degree: Bachelor of Culture and Arts
Degree Programme: Design
Major: Visual Communication Design
Instructor(s): Kai Talonpoika, Senior Lecturer

This thesis examines the process of creating visual wayfinding design and the factors that need to be taken into consideration when designing wayfinding for public space. The theoretical part of the thesis has been approached in a literary review type of way by gathering information from various different sources and comparing them to one another. Alongside the text based on sources, there are examples, which demonstrate the depicted scenarios and issues. The practical part of the thesis is a proposal of a static wayfinding sign concept for HSL. The concept has been created with support from the theoretical part and according to HSL visual brand guidelines.

This thesis focuses on visual design process of wayfinding signage as well as the relationship between signage and architecture. Accessibility has also been addressed. The thesis highlights how signs and architecture must cooperate to make transitions between spaces and finding the destination as smooth as possible. Additionally, the text discusses the topic of wayfinding in abnormal circumstances. In these situations, the designer's expertise and previous experience play a key role.

The practical part is a concept designed for HSL. In order to design a proposal of sign design, which is true to HSL's visual identity, the brand book of the client was studied carefully. The concept started from sketches and proceeded to mock-ups to visualise how it would work in an actual environment.

The thesis states that it is a challenging task to design wayfinding for public space since it has various different users and occupiers. Making assumptions while creating wayfinding is risky, hence testing signage with a diverse crowd and in a real environment is needed.

Keywords: Signs, signage, wayfinding

This thesis has been checked using Turnitin Originality Check service.

Sisällys

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Johdanto | 1 |
| 2 | Miksi opasteita tarvitaan? | 2 |
| 3 | Opasteiden suunnittelun elementit | 4 |
| 3.1 | Opastejärjestelmän perusta ja opastetyypit | 4 |
| 3.2 | Typografia | 7 |
| 3.3 | Piktogrammit | 10 |
| 3.4 | Väri | 15 |
| 3.5 | Materiaalit | 17 |
| 3.6 | Sijoittelu | 18 |
| 3.7 | Digitaaliset opasteet | 20 |
| 4 | Opasteiden ja arkkitehtuurin suhde | 22 |
| 5 | Toimiminen poikkeustilanteessa | 23 |
| 6 | Opastekonseptin suunnittelu | 28 |
| 6.1 | HSL ja toimeksianto | 28 |
| 6.2 | Staattisen opasteen konseptiehdotuksen toteutus | 29 |
| 6.2.1 | Hahmottelua | 29 |
| 6.2.2 | Konsepti ja sen tulevaisuus | 33 |
| 7 | Yhteenveto | 36 |
| | Lähteet | 39 |
| | Haastattelut | 40 |
| | Kuvalähteet | 40 |

1 Johdanto

Olen aina pitänyt lentokentistä niiden selkeyden vuoksi. Mennessäni mille tahansa lentokentälle voin luottaa, että löydän paikan, mitä sieltä etsin. Mutta vasta ollessani kotimatalla opiskelijavaihdosta 2023 pysähdyin ajattelemaan opasteiden merkitystä lentokenttäympäristössä. Mennessäni vaihtoon puoli vuotta aiemmin lentojeni välilaskut olivat niin lyhyitä, että jouduin juoksemaan portilta toiselle ehtiäkseni jatkolenolle. Kotimatalla vaihdot olivat pitemmät ja ehdin jäädä pohtimaan, mikä oli olennaista siinä, että menomatalla löysin seuraavalle portille ajoissa. Vastaus oli tehokas opastejärjestelmä ja sen kanssa yhteen pelaava henkilökunta. Minua alkoi kiehtoa, mitä vaaditaan opasteilta julkisessa tilassa, jossa taustasta ja kielestä riippumatta tilan käyttäjien on pystyttävä navigoimaan tiensä päämäärään. Se sai minut kiinnostumaan opasteiden suunnittelusta ja graafisen suunnittelun roolista osana suunnitteluprosessia.

Opinnäytetyössäni pohdin, mitä on otettava huomioon suunniteltaessa opasteita julkiseen tilaan. Julkiset tilat ovat lähtökohtaisesti kaikille avoimia, ja näin ollen tilan käyttäjiä on monenlaisia, joten tiloilla on erilaisia vaatimuksia ja tarpeita opasteiden suhteen palvellakseen erilaisia käyttäjiä. Tämä opinnäytetyö pyrkii avaamaan visuaalisten opasteiden suunnittelua.

Keskeisimpiä lähteitä opinnäytetyölleni on David Gibsonin **The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places** (2009). Gibsonin ajatuksien lisäksi teoreettisen osan tukena käytän Juuso Koposen, Jonatan Hildénin ja Tapio Vapaasalon **Tieto näkyväksi: Informaatiomuotoilun perusteet** -teosta (2016) sekä muita valikoituja lähteitä. Lähteitä kerätessäni olen käyttänyt hakusanoina *wayfinding design*, *opaste*, *opasteiden suunnittelu*, *signage design* ja *graphic design for public space*.

Opinnäytetyöni teoreettinen osuus on toteutettu kirjallisuuskatsaustyyppisesti. Lähteistetyssä osuudessa kartoittamani tietopohja on laitettu käytäntöön teos-

osassa. Teososan projektissa on suunniteltu staattisen opasteen konseptiehdotus Helsingin seudun liikenteelle eli HSL:lle. Projektia esitellään vaiheittain luonnoksista konseptiksi.

Opinnäytetyö alkaa opasteiden tarpeen määrittelyllä ja pienimuotoisella opastejärjestelmän historiikilla edeten nykypäivään. Määrittelen myös, miten opasteita voidaan luokitella. Tarkennan näkökulmaa visuaaliseen suunnitteluun ja sen eri osa-alueisiin, jotka on huomioitava suunnitteluprosessissa. Opinnäytetyössä sivutaan myös opasteiden suhdetta arkkitehtuuriin ja niiden mukautuvuutta poikkeustilanteisiin.

2 Miksi opasteita tarvitaan?

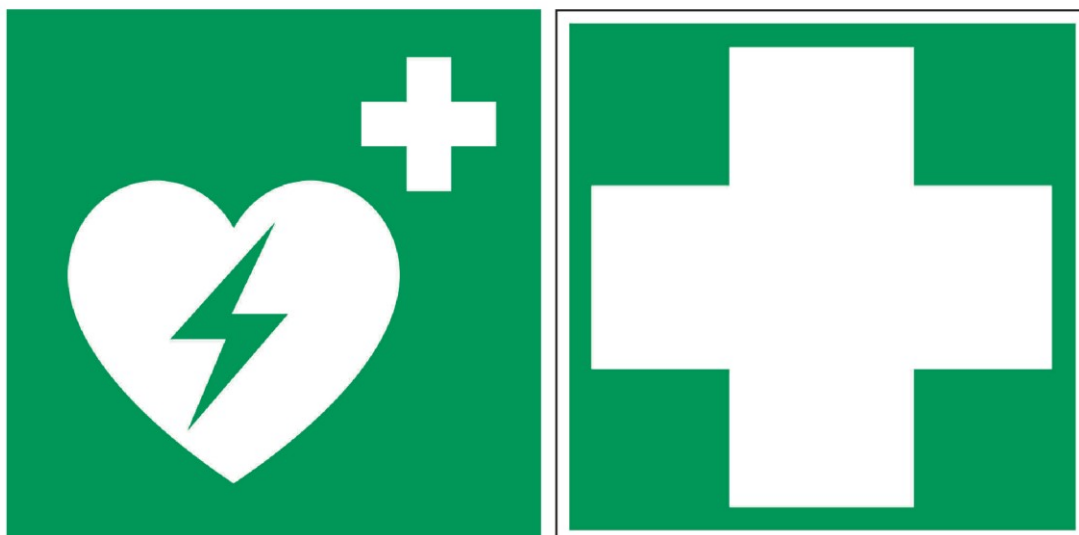
Opasteet ovat tärkeä osa julkista tilaa, sillä tilalla on monenlaisia käyttäjiä, ja heidän kaikkien on pystyttävä navigoimaan tiensä päämäärään. Etenkin vierassa maassa tai ympäristössä, jonka kieltä ei tunne, opasteiden merkitys korostuu. Ymmärsipä tilan käyttäjä paikallista kieltä tai ei, on oletettavaa, että hän pystyy käyttämään esimerkiksi julkista liikennettä kielitaidosta riippumatta.

Julkinen tila on haastavaa määrittellä. Dahae Lee (2022) on yrittänyt pukea määritelmää sanoiksi useiden eri lähteiden pohjalta **Public Space in Transition** -teoksessaan. Hänen mukaansa määrittelyssä voidaan käyttää neljää ulottuvuutta. Tilan julkisuutta voidaan arvioida omistajuuden, hallinnan, saavutettavuuden ja osallistavuuden näkökulmista. Omistajuus on tilan oikeudellinen asema, jolla ei niinkään viitata tilan julkiseen omistukseen vaan sääntöihin ja mekanismeihin, joiden kautta eri toimijat tunnistetaan ja konfliktit ja erimielisyydet ratkaistaan tilassa, eli eräänlaisiin yhteisiin pelisääntöihin. Julkinen tila voi olla julkisessa tai yksityisessä omistuksessa. Monet pienet julkiset tilat, kuten kahvilat ja kaupat tai liikkeet, ovat yhä useammin yksityisessä omistuksessa. Hallinta viittaa tilan ylläpitoon, johon kuuluu siisteys, mukavuuksien tarjoaminen ja valvonta eli se, miten tilasta huolehditaan. Julkisten tilojen ajatellaan usein olevan siistejä, tarjoavan perustarpeet kaikille ja olevan jollain tasolla valvottuja. Saavutettavuus viittaa tässä helppokäyttöisyyteen, mikä tarkoittaa, että tila on

yleisölle avoin. Osallistavuus puolestaan kertoo, ketkä tilaa voivat käyttää. Julkinen tila pyrkii usein palvelemaan mahdollisimman montaa erilaista käyttäjää eli olemaan mahdollisimman inklusiivinen. (Lee 2022, 21–24.) Mielestäni julkiseen tilaan kuuluu, että kaikkien eri käyttäjien tulisi olla mahdollista navigoida ja löytää tiensä perille tilassa.

Klingin ja Krügerin (2013) mukaan suunnistamisen taito on merkittävä osa ihmisen käyttäytymistä ja olemassaoloa, sillä selviytyminen riippuu siitä. Menettäessään kykynsä suunnistaa ihminen menettää itsenäisyytensä, mahdollisesti itse-tuntonsa ja jopa identiteettinsä. (Kling & Krüger 2013, 10–11.)

Gibson (2009) ei ehkä mene opasteiden tarpeen määrittelyssä yhtä psykologiselle tasolle kuin Kling ja Krüger, mutta hän avaa, että kaupunkien kasvaessa ja kaupunkirakenteiden monimutkaistuessa koettiin tarvetta inhimillistää kaupunkitiloja. Tämän seurauksena 1960-luvulla kylmän sodan aikaan tilojen ja kulkuyhteyksien suunnittelussa alettiin kiinnittää huomiota opastejärjestelmien kehittämiseen. Opasteiden suunnittelun yhteydessä otettiin käyttöön termi *wayfinding*. (Gibson 2009, 13–14.) Koponen, Hildén ja Vapaasalo (2016) ovat suomentaneet tämän termin *reitivalinnaksi Tieto näkyväksi* -teoksessaan. Reitivalinta tarkoittaa kykyä hahmottaa sijaintinsa ja pystyä suunnittelemaan liikkumistaan löytääkseen haluamaansa kohteeseen. Reitivalinnassa oleellisia ovat tarjolla olevat opasteet, jotka ovat osa reitinosoitamista. Suunniteltaessa kohteen opasteita vakiintui sana *signage* eli *opasteisto*, jolla viitataan tietyn kohteen opastejärjestelmään. (Koponen ym. 2016, 247, 255.) Tänä päivänä kaupungit jatkavat kasvuaan ja monimutkaistumistaan, eli opasteiden merkitys suunnan- näyttäjinä ja rakenteiden yksinkertaistajina on aina vain tärkeämpää. (Gibson 2009, 16.)



Kuva 1. Vasemmalla defibrillaattorin eli deffan merkki ja oikealla ensiaputarvikkeiden tunnus, joka löytyy usein ensiapukaapin yhteydestä (Suomen turvakilvet i.a.).

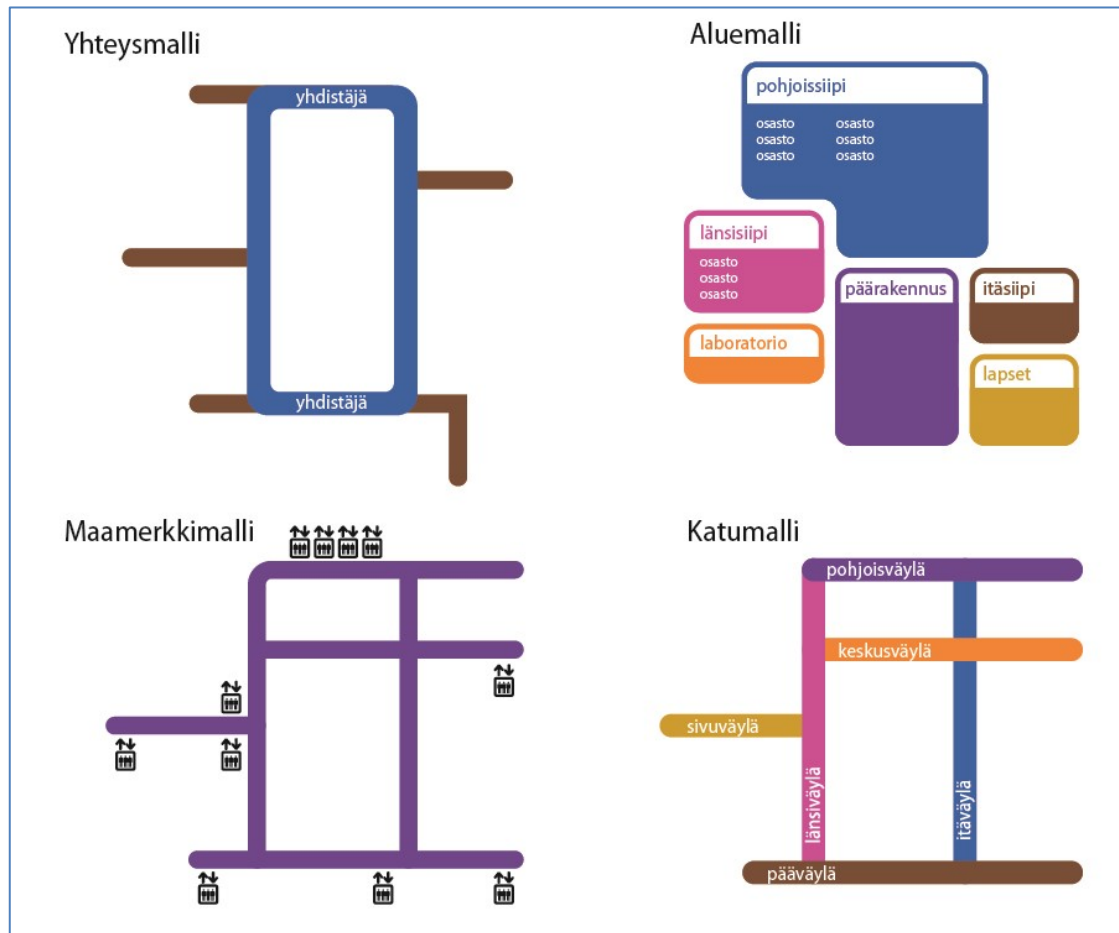
Arjen ollessa tasaista ja liikuttaessa tutuissa paikoissa opasteisiin ei välttämättä tule kiinnitettyä huomiota, mutta jonkin muuttuessa itse kukin joutuu turvautumaan opasteisiin löytääkseen etsimänsä. Olipa kyse työmatkasta uuteen kaupunkiin tai lähikaupan uudistetusta järjestyksestä, opasteet tekevät elämästä sujuvampaa. Joskus, kuten hätätilanteen sattuessa, opasteet voivat jopa pelastaa henkiä. Kuvassa 1 on monelle tuttuja hätätilanteessa mahdollisesti tarpeellisia opasteita. Sairastapauksen yllättäessä voivat auttajan silmät hakeutua etsimään lähintä defibrillaattoria, tai yllättävän haavan sattuessa on nopeasti tunnistettava, missä on lähin ensiapukaappi.

3 Opasteiden suunnittelun elementit

3.1 Opastejärjestelmän perusta ja opastetyypit

Opasteiden suunnittelussa voidaan Gibsonin (2009) mukaan hahmottaa neljä eri lähestymistapaa. Nämä erilaiset strategiat opastejärjestelmille pohjautuvat kaupunkisuunnitteluun, jossa kaupunki muodostuu alueiden, katujen, yhteyk-

sien tai maamerkkien mukaan. (Gibson 2009, 37.) Kuvassa 2 on havainnollistava visuaalinen esitys, miten eri strategiat voivat olla sovellettavissa alueen tai rakennuksen sisäisten tilojen opasteiden suunnittelussa.



Kuva 2. Opasteiden suunnittelun neljä eri näkökulmaa Gibsonin (2009, 45) mallinnuksesta mukailtuna: *yhteysmalli*, *aluemalli*, *maamerkkimalli* ja *katumalli* (Jokela 2024).

Yhteysmallissa tilan käyttäjä ohjataan pääväylille, jotka yhdistävät kaikki kohteet alueen sisällä. Aluemallissa puolestaan paikka tai tila ryhmitellään sopiviksi toisistaan erotettaviksi vyöhykkeiksi. Maamerkkimalli nostaa esille merkittävät liikenteen tai liikkumisen solmukohdat. Katumallissa taas on hieman samaa kuin yhteysmallissa, mutta pääväylille ohjaamisen sijaan tila hahmotetaan helposti tunnistettavan käytävien ja väylien verkoston kautta. (Gibson 2009, 37.)

Koposen ym. (2016, 255) mukaan opasteet voidaan jakaa neljään pääryhmään, jotka ovat *tunniste*, *suunta*, *selite* ja *määräys*. Tunniste on visuaalinen merkki, joka kertoo paikan nimen. Suunta nimensä mukaisesti opastaa ja vihjaa, minne on mentävä. Suunta ohjaa liikettä ja liikennettä sisäänkäyntien, kohteiden ja uloskäyntien välillä. Selite kertoo kohteesta tarkentavia tietoja, kuten esimerkiksi aukioloajat. Määräys puolestaan viestii, mitä saa ja ei saa tehdä. (Koponen ym. 2016, 255; Gibson 2009, 47–51, 54–55.) Gibson (2009, 47, 52–53) nostaa myös *karttaopasteet* viidenneksi ryhmäksi opasteiden luokittelussa. Kuva 3 antaa visuaalisia esimerkkejä erilaisista opasteista.



Kuva 3. Opasteiden pääryhmien esimerkkejä yleisistä tiloista (Jokela 2023).

Paikan opasteistoa suunniteltaessa eheä kokonaisuus on tärkeää. Opasteisto on ikään kuin osa paikan identiteettiä. Opasteet vaikuttavat tunnelmaan ja yleisilmeeseen merkittävästi. Ne on tunnistettava yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, jotta tilan käyttäjä pystyy navigoimaan niiden avulla. Opasteiden kokonaisuuden suunnittelua voidaan pitää osana tilan brändäystä, jonka kautta on tarkoitus herättää mielikuvia. Olennaista siinä on esimerkiksi typografia, muotokieli ja värit. Opasteiden suunnittelussa muita edellä mainittujen lisäksi huomioon otettavia seikkoja ovat sijoittelu ja materiaalit. (Gibson 2009, 69–70.)

Omien kokemusteni perusteella opasteistolla voi olla merkittävä rooli siinä, tuntee tilan käyttäjä olonsa tervetulleeksi tai turvalliseksi. Myös esimerkiksi opasteiston ja asiakaspalvelun pelaaminen yhteen vaikuttaa siihen, miten tilan kokee ja haluaako tilaan tulla tai palveluja käyttää.

3.2 Typografia

Olipa kyseessä päätteellinen eli *antiikva* tai päätteetön eli *groteski* kirjaintyyppi, tekstin luettavuus opasteissa on olennaista. Opasteiden on oltava hahmotettavissa ja tulkittavissa usein jo kaukaa ja nopeasti, joten niiden selkeys ja ymmärrettävyys on merkittävää. Pienaakkosten korkeus eli *x-korkeus* ja yksittäisten kirjainten sisälle jäävän *tyhjän tilan* sekä ulkopuolisen tilan muoto ja koko vaikuttavat luettavuuteen. (Gibson 2009, 80.) Markus Itkonen (2021, 75) mainitsee nämä olennaisiksi ominaisuuksiksi *sanakuvan* muodostumisen kannalta. Sanakuvaan eli sanan tunnistettavuuteen vaikuttaa myös se, käytetäänkö pienaakkosia vai suuraakkosia, kirjainten kapeus, geometrinen muoto ja viivan paksuuden vaihtelu. (Itkonen 2021, 73–78.) Sanakuvan muodostumiseen vaikuttavista ominaisuuksista kertoo kuva 4.

| | Helpompi hahmottaa | Huonompi luettavuus |
|-------------------------------|--------------------|---------------------|
| Pienaakkoset vs. suuraakkoset | opaste | OPASTE |
| Kirjainten kapeus | opaste | opaste |
| Geometrinen muoto | opaste | opaste |
| Viivan paksuuden vaihtelu | opaste | opaste |

Kuva 4. Visualisointi sanakuvan hahmottumisesta Itkosen (2021, 73–78) teoksesta sovellettuna (Jokela 2023).

Muita opasteiden tekstien luettavuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat *merkkiväli*, *rivi-väli* ja *rivinpituus*. Kylteissä, joiden on tarkoitus olla luettavissa jo kaukaa, merk-kivälin on hyvä olla hieman suurempi kuin yleensä painetussa mediassa. Jos vaalea teksti on tummaa pohjaa vasten, tähän on kiinnitettävä erityistä huomiota. Silloin kirjainten on hyvä olla jopa vielä harvemmin toisiinsa nähden. Rivin-pituus on hyvä pitää kohtuullisena ja tekstin rytmittyessä useammalle riville tulee riviväliin kiinnittää erityisesti huomiota. Riviväli erottaa esimerkiksi eri koh-teet toisistaan niiden ollessa listamaisesti päällekkäin. Tällöin kohteen nimen mennessä kahdelle tai useammalla riville on kohteen nimen riviväli pienempi kuin kohteiden väliin jäävä väli, jotta ne erottuvat toisistaan. (Gibson 2009, 83.) Riviväli usein myös auttaa erottamaan kerrokset toisistaan rakennuksen sisällä. Tätä havainnollistaa kuva 5.



Kuva 5. Helsingissä Arabian kauppakeskuksessa on pakettiautomaatteja eri kerroksissa. Kerrokset erottuvat toisistaan, kun niiden välissä on listassa suurempi riviväli. (Jokela 2024.)

Typografiaa suunniteltaessa tärkeää on myös kirjaintyyppin valinta sekä kirjainkoko. Kirjaintyyppin valinnassa suositellaan ottamaan käyttöön laaja kirjainperhe, jotta suunniteltavaan opastejärjestelmään saadaan luotua johdonmukaisuutta ja hierarkiaa (Itkonen 2021, 19; Gibson 2009, 81). Kirjaintyyppiä valittaessa voikin olla helppo ratkaisu ottaa käyttöön opastekäyttöön luotu fontti. Kirjassaan **Airport Wayfinding** (2021) Heike Nehl ja Sibylle Schlaich mainitsevat fontin valintaan liittyen myös, että toimivaksi todistetuista fonteista poikkeaminen voi olla haastavaa ja riskialtista. Kirjaintyyppin valinnassa on monta asiaa, jotka on huomioitava, kuten useat kieliversiot, isot ja pienet näytöt eikä vähäisimpänä brändin identiteetin kuvastaminen. Opasteisiin tulevalla fontilla on siis merkittävä rooli, ja siksi esimerkiksi lentokenttäympäristöön suunniteltu Frutiger onkin käytössä kahdeksalla kahdestatoista maailman parhaaksi luokitellusta lentokentästä. (Nehl & Schlaich 2021, 130.) Mitä kirjainkokoon tulee, Gibson (2009, 82) nostaa esille neljä eri huomiokohtaa: lukeminen, käveleminen, ajaminen ja ympäristö. Nämä neljä vaikuttavat kirjainkoon valitsemiseen. Jos opaste on suunniteltu

nattu jalankulkijalle, on se luonnollisesti pienempi kooltaan kuin autoilijalle tarkoitettu opaste. Suunnitteluprosessin aikana on hyvä testata kirjainkoon toimivuutta oikeassa ympäristössä. (Gibson 2009, 82.)

Toimivaan ja mahdollisimman luettavaan typografiaan on hyvä pyrkiä, etenkin heikoissa valo-olosuhteissa olevissa opasteissa. Hämärässä on haastavaa hahmottaa muotoja, joten selkeys auttaa tulkitsijaa. John D. Bullough (2017, 10–11) huomauttaa, että vaikka kyltit olisi pimeässä valaistu, niitä ei silti hahmoteta yhtä kaukaa kuin päivänvalossa. Itse koen tämän Bulloughin mainitseman efektin voimistuvan heikkonäköisenä. Olen lievästi likinäköinen ja hyvässä valossa pystyn navigoimaan melko helposti ilman silmälaseja. Toki huomaan eron ollessani millaisessa valo-olosuhteessa tahansa liikkeellä silmälasien kanssa tai ilman, mutta jos olen ilman silmälaseja iltahämärässä liikenteessä, on opasteiden tulkitseminen huomattavasti haastavamaa kuin kirkkaampaan päiväsai-kaan.

3.3 Piktogrammit

Piktogrammit ovat kuvakieli, joka voi auttaa ymmärtämään, kun yhteistä kieltä ei ole. Parhaimmillaan vieraskielisessä paikassa ne tuovat tuttuuden ja turvallisuuden tunnetta, kun kielestä riippumatta ihminen ymmärtää, mitä tarkoitetaan kuvien keinoin.

Nehl ja Schlaich (2021) kertovat pictogrammien syntyneen Otto ja Marie Neurathin sekä Gerd Arntzin toimesta ja halusta luoda kuvalliset symbolit, jotka ovat informatiivisia ja kaikkien ymmärrettävissä. Pictogrammien luomisen ja luokittelun tueksi kehittyi Isotype – *International System of Typographic Picture Education*. Isotypen sääntöjen mukaisesti pictogrammien tulisi olla pelkistettyjä ja karsittu turhista koristeluista. Kolme vilkaisua pitäisi riittää kuvan ymmärtämiseen: ensimmäisellä erottuvat tärkeimmät piirteet, toisella tärkeimmät yksityiskohdat ja kolmannella muut oleelliset yksityiskohdat. Jos kuva vaatii useamman vilkaisun, se ei sovi käytettäväksi pictogrammin tavoin. (Nehl & Schlaich 2021,

190.) Koponen ym. (2016, 133) lisäävät myös, että piktogrammien on toimittava eri kokoisina ja erilaisissa olosuhteissa.

Piktogrammit antavat yksinkertaistetun kuvallisen kuvauksen paikasta, palvelusta tai toiminnasta. Valittaessa piktogrammeja opastekäyttöön voi olla hyvä turvautua standardoituihin piktogrammissetteihin, sillä ne ovat usein laajalti tunnettuja. (Koponen ym. 2016, 260.)

Mutta miten piktogrammeja tulisi tulkita? Film & Media Studiesin videoluennolla kerrotaan semiotiikan opin tutkivan, miten merkkien avulla maailmaa voidaan tulkita (Film & Media Studies 2024). Heidän toisella **Icon, Symbol, Index: C.S. Peirce's Three Signs** -videolla (2021) avataan filosofi C. S. Peircen kolme tapaa tulkita merkkiä. Peircen mukaan merkki voi olla ikoni, symboli tai indeksi. Ikoni muistuttaa fyysisistä vastinettaan. Esimerkiksi esittävällä maalauksella on vastine oikeassa elämässä, joten se on ikoni. Symbolin yhteys siihen, mitä se kuvaa, on puolestaan opittava. Esimerkiksi sanat ja niiden yhteys siihen, mitä ne kuvaavat, opitaan. Indeksillä puolestaan viestii kohteesta antamalla todisteita sen olemassaolosta. Vaikkapa jalanjälki viittaa ihmiseen ja savu tuleen, joten ne ovat indeksejä. (Film & Media Studies 2021.) Piktogrammit ovat useimmiten ikoneita tai symboleita, mutta niistä on harvemmin löydettävissä indeksisiä piirteitä.

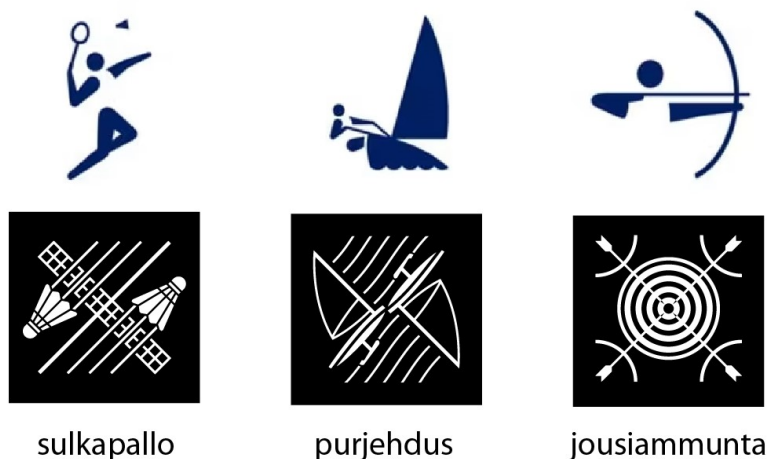
Kuvassa 6 vasemmassa alakulmassa on wc:n piktogrammi. Sillä voidaan nähdä olevan sekä ikonisia, että symbolisia merkityksiä. Siinä esiintyy kaksi ihmishahmoa, joilla tiedetään olevan vastine oikeassa elämässä, joten niitä voidaan ajatella ikoneina. Se mitä nämä hahmot viestivät, on puolestaan opittava. Hahmo, jolla on mekko, viittaa naiseen ja toinen hahmo mieheen. Myös se, että tämä merkki kokonaisuudessaan kielii vessoista, on opittava asia. Nämä ominaisuudet tekevät siis tästä piktogrammista symbolisen. Mielestäni kehitettäessä piktogrammeja, joiden halutaan olevan mahdollisimman universaalisti ymmärrettävissä, on hyvä tiedostaa, vaatiiko kuvan ymmärtäminen jotain erityistä lukutaitoa tai että sitä katsovan oletetaan olevan oppinut sen merkityksen. Koen, että olet-

taminen on aina riskialtista, ja siksi voisikin olla hyvä testata julkiseen tilaan tulevia piktogrammeja mahdollisimman laajalla koeryhmällä erilaisista taustoista tulevia ihmisiä, jotta tiedetään, ovatko piktogrammit toimivia.



Kuva 6. Yleisesti tunnettuja ja laajalti opasteina käytössä olevia AIGAn luomia piktogrammeja (AIGA i.a.).

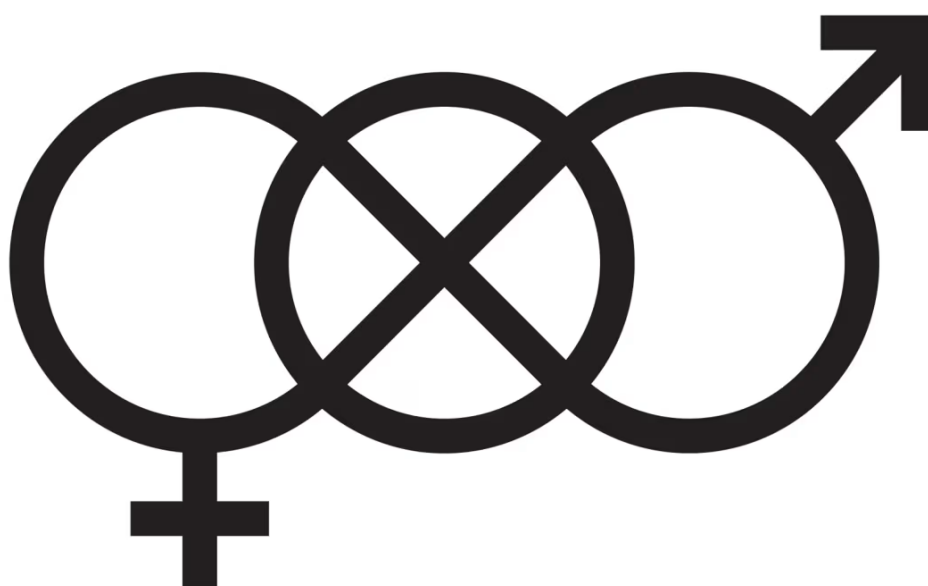
Kuvassa 6 on esimerkkejä vapaasti ladattavissa olevista AIGAn eli *American Institute of Graphic Arts*in yhdessä DOT:n eli Yhdysvaltain liikenneministeriön kehittämistä piktogrammeista. Piktogrammit luotiin erityisesti käytettäväksi kansainvälisissä ympäristöissä kuten liikenneasemilla ja suurissa tapahtumissa kuten olympialaisissa. Käyttöönottonsa jälkeen niitä on käytetty laajalti globaalisti julkisissa tiloissa. (AIGA i.a.)



Kuva 7. Ylärivillä on Tokion 2020 kesäolympialaisten eri lajien pictogrammeja ja alarivillä Pariisin 2024 olympialaisten vastaavat (Olympics 2019; Paris 2024 Press 2023).

Koposen ym. (2016) mukaan pictogrammit esiintyvät harvoin yksinään. Ne ovat yleensä osa sarjaa, joka muodostaa paikalle tai tapahtumalle tunnistettavan pictogrammijärjestelmän. Luodakseen onnistuneen ja yhtenäisen pictogrammijärjestelmän on kiinnitettävä huomiota seuraaviin osa-alueisiin: *muoto*, *piirrostyyl*, *aiheet*, *konteksti* ja *värikoodaus*. Muodosta, usein ympyrästä tai neliöstä, on hyvä aloittaa. Kun pictogrammien pohjana on sama yksinkertainen muoto, on niillä jo yhteinen perusta. Yhtenäinen piirrostyyl, jolla kuvattu asia tai toimi on esitetty, on olennainen luomaan yhteenkuuluvuuden tunnetta. Kuvien on sisällettävä yhtä paljon tai vähän yksityiskohtia ja oltava tyyllillisesti samankaltaisia, jotta ne tunnistetaan sarjaksi. (Koponen ym. 2016, 133–134.) Kuvassa 7 on esimerkkejä Tokion 2020 kesäolympialaisten ja Pariisin 2024 kisojen pictogrammeista. Tokion pictogrammien piirrostyylin ominaispiirre on urheilija, jonka torsion kohdalle on jätetty tyhjää tilaa. Pariisin pictogrammeissa puolestaan lajiin liittyvä väline on monistettu ja kuvissa toistuu vahva diagonaaliasettelu. Myös se, miten aiheita kuvataan pictogrammein, vaikuttaa. Usein päädytään kuvaamaan vaikkapa toimintaa joko ihmisen tai välineiden kautta. (Koponen ym. 2016, 134.) Kuvasta 7 voi huomata myös, että Tokion 2020 kesäolympialaisissa urheilulajien pictogrammikuviin on kuvattu ihmishahmo, kun taas Pariisin 2024 olympialaisten pictogrammeissa on päädytty kuvastamaan lajeja niihin liittyvien

välineiden avulla. Myös konteksti eli asiayhteys, johon piktogrammit on määrä sijoittaa vaikuttaa niiden suunnitteluun. On ymmärrettävä, kuka tilaa käyttää, miten ja miksi, jotta piktogrammit ovat kohdeyleisölle ymmärrettäviä. Mitä väriin tulee, piktogrammien on usein toimittava yksivärisinä. Laajan piktogrammisen yhteydessä värikoodaaminen saattaa tosin olla aiheellista. Värikoodauksen ja sitä kautta tapahtuvan piktogrammien jaottelun on kuitenkin oltava perusteltua. (Koponen ym. 2016, 134.)



Kuva 8. Pekka Piipon suunnittelema sukupuolineutraaliuden symboli (Yle 2017).

Vaikka piktogrammien avulla yritetään ohittaa kielimuurin tuomia ongelmia, voivat ne silti olla ongelmallisia. Kun yritetään luoda yhtenäistä yksinkertaistettua piktogrammisarjaa, syöllistytään helposti stereotyyppien ruokkimiseen. Koponen ym. (2016) huomauttavat, että piktogrammeissa kuvattu ihmishahmo on usein tulkittavissa tyypilliseksi valkoiseksi mieshenkilöksi. Nainen on lähinnä poikkeus, joka esiintyy pesutiloista tai wc:stä kommunikoitaessa tai vanhentuneesti naisvaltaisten ammattien kuvaamisessa. Piktogrammeissa kuvattuihin hahmoihin voi olla vaikea saada vaihtelevuutta, ja yksi vaihtoehto hahmojen kuvaamiselle onkin välineiden kuvaaminen kuten kuvassa 7 Pariisin olympialaisissa on tehty. (Koponen ym. 2016, 136.) Välineen tai esineen kautta kuvaami-

nen ei kuitenkaan välttämättä ole aina vaihtoehto kansainvälisessä ympäristössä. Paul Symonds nostaa esille **Wayfinding**-sivustollaan (2023), että on hyvä käyttää globaalisti tunnettuja symboleja wc-tilojen kuvaamiseen. Esimerkiksi vessanpöntön kuva piktoگرامmina ei toimi viestimään wc-tiloista kansainvälisessä ympäristössä, sillä vessat ovat erilaisia eri puolilla maailmaa, eikä sitä näin ollen välttämättä ymmärrä, jos tulee kulttuurista, missä vessassa ei ole länsimaisten vessojen kaltaista pyttyä. Stereotyyppisen mies- ja naishahmon kuvaaminen wc:n osoittamisessa voi siis olla toistaiseksi paras tapa kansainvälisessä ympäristössä, sillä symbolit ovat laajalti tunnettuja. (Symonds 2023.) Omista asiakaspalvelun työkokemuksistani museoympäristössä, jossa on haluttu käyttää sukupuolineutraalia hahmoa wc-piktogrammeissa, on tullut ristiriitaista palautetta asiakkaiden puolelta. On koettu hämmennystä siitä, onko kyseessä miesten vai naisten wc tai kuka sitä saa käyttää. Itse ei-binäärisenä ihmisenä koen selkeimmäksi ja turvallisimmaksi, kun sukupuolineutraalia wc:tä kuvataan omalla symbolilla, josta on esimerkki kuvassa 8. Toivon, että tämänkaltaiset symbolit yleistyisivät globaalisti perinteisten vessoista kielivien piktoگرامmien rinnalla. Siihen on kuitenkin pitkä tie maailmassa, jossa on maita, jotka eivät tunnusta muita sukupuolia perinteisten binääristen lisäksi.

3.4 Väri

Opasteiden värin käytössä *kontrasti* on tärkeimpiä ominaisuuksia huomioida. Jotta opasteet olisivat helppolukuisia mahdollisimman monelle, on riittävä kontrasti tärkeää. Mustan ja keltaisen yhdistelmä on todettu voimakkaan kontrastinsa vuoksi erottuvimmaksi, ja siksi yhdistelmä esiintyykin usein varoitusmerkeissä ja merkittävän huomion informaation opasteissa. (Koponen ym. 2016, 258–259.)



Kuva 9. Porvoon sairaalassa eri osastot on värikoodattu. Osastolle löytää seuraamalla osaston värinmukaista viivaa lattiatasossa. (Jokela 2024.)

Värikoodaaminen on hyvä keino jäsenellä ja erotella opastejärjestelmiä toisistaan ja opastejärjestelmän sisäisiä alueita tai kohteita. Värikoodaus opasteissa on yleistä muun muassa sairaaloissa, ja kuvassa 9 onkin esimerkki Porvoon sairaalasta. On kuitenkin tiettyjä värejä, joita ei tule käyttää muuhun kuin niille määrättyyn käyttötarkoitukseen. Tällaiset värit, jotka näkyvät kuvassa 10, ovat turvavärejä. Näitä värejä käytetään hätätilanteissa toimimisesta viestimiseen. Hätäuloskäyntien kylteistä tuttua vihreää tai sammutuskaluston osoittavaa punaista tai niitä liian läheisesti muistuttavia sävyjä ei tulisi käyttää muussa opasteistossa, jotta ne säilyttävät huomioarvonsa. (Koponen ym. 2016, 258–259.)



Kuva 10. SFS-EN ISO 7010 -standardin mukaan on kiellettyä käyttää turvavärejä tai niiden sävyjä muualla kuin niille tarkoitetuissa opasteissa (Koponen ym. 2016, 259).

Väriä ei tule käyttää ainoana tapana opasteiden koodaamisessa, sillä opasteita täytyy voida tulkita myös rajoittuneella näkökyvyllä ja värinäön poikkeaman omaavana henkilönä. Siksi värit usein täydentävätkin muita opasteiden suunnittelun elementtejä, kuten typografiaa ja piktogrammeja. (Koponen ym. 2016, 259.)

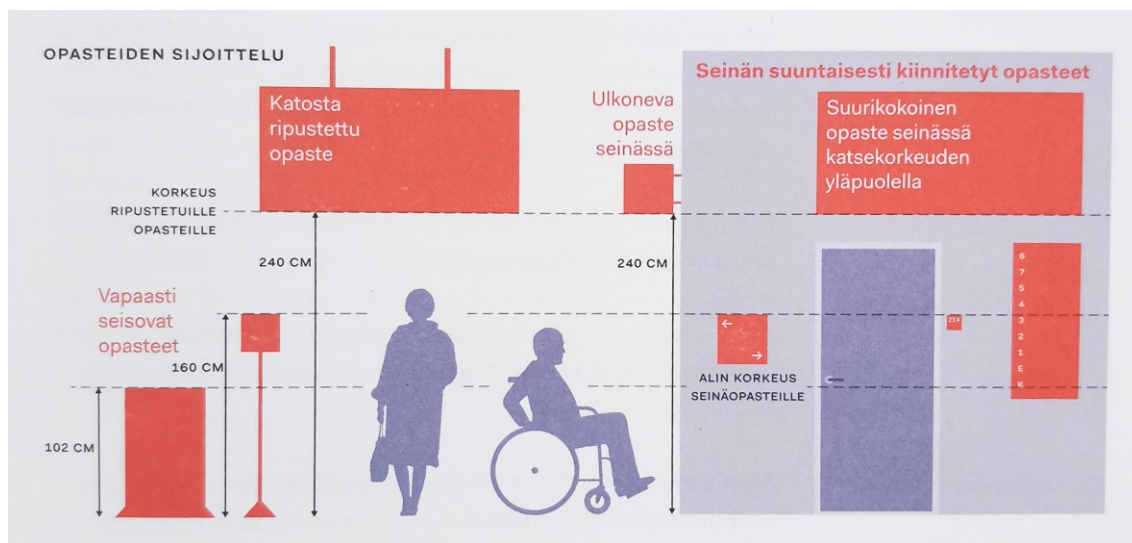
3.5 Materiaalit

Typografian, piktogrammien ja värien valinnassa on syytä pitää mielessä myös materiaali, jonka pintaan opasteet tulevat. *Pintamateriaali* voi vaikuttaa luettavuuteen ja rajoittaa kirjaintyyppi- ja värivalintoja. Yleisesti käytettyjä materiaaleja opasteissa ovat metallit, lasi, puu ja kivi. Synteettisistä materiaaleista usein käytettyjä ovat kangas, erilaiset muovit ja eri materiaalien yhdistelmäratkaisut. (Gibson 2009, 90–91, 114–115.)

Materiaalivalinnat ovat myös merkittävä osa pohdittaessa opasteiden kierrätettävyyttä, kestävyyttä ja ympäristöystävällisyyttä. Tämän takia uskon, että valinnoilla voidaan nähdä olevan yhteys myös opasteiden tilaajan, kuten yrityksen, arvomaailmaan ja vastuullisuuteen.

3.6 Sijoittelu

Tyypillistä on sijoittaa opasteet *katosta ripustamalla*, kiinnittää ne *seinän suuntaisesti*, laittaa ne *lattiasta seisoviksi* tai *seinästä ulkoneviksi* tai sijoittaa ne latti-alle. Erilaiset sijoitustavat havainnollistuvat ihmiseen nähden kuvassa 11, ja kuvassa 12 näkyy, miten opasteet sijoittuvat kauppakeskus- ja juna-asemaympäristössä.



Kuva 11. Koposen ym. (2016, 261) kuvaamia ohjeita opastuksen sijoitteluun.



Kuva 12. Helsingin Tripla-kauppakeskuksesta, jonka yhteydessä toimii myös Pasilan rautatieasema, löytyy monenlaisia opasteita. Kuvassa kauppakeskukseen ja julkiseen liikenteeseen liittyvät opasteet on korostettu pinkillä. (Jokela 2024.)

Katosta ripustettujen opasteiden etu on, että ne näkyvät, vaikka edessä olisi muita ihmisiä tai näköesteitä, mutta parhaiten luettavissa ovat katseen korkeudelle sijoitetut opasteet, jotka ovat usein joko seinään kiinnitettyjä tai vapaasti seisovia. Seinään kiinnitetyt tai vapaasti seisovat opasteet eivät kuitenkaan ole paras vaihtoehto kapeisiin tiloihin, sillä seinällä ne jäävät helposti huomaamatta ja kulkuväylillä ne ovat tiellä. Kapeassa tilassa ratkaisuna voivat olla joko katosta ripustetut tai seinästä ulkonevat opasteet. Lattiaan sijoitetut opasteet puolestaan jäävät helposti huomaamatta, kun tilassa on vaikkapa paljon ihmisiä, joten niitä tulisi käyttää enemmänkin täydentävänä elementtinä osana muuta opasteistoa. (Koponen ym. 2016, 261–262.) Olen kuitenkin itse huomannut, että ruuhkaisillakin paikoilla, jossa tilan käyttäjät joutuvat usein katsomaan lattiaan, voi olla perusteltua sijoittaa opasteita myös lattiatasoon. Julkisiin kulkuvälineisiin, kuten metron ja junaan, noustessaan matkustaja tulee lähes automaattisesti katsoneensa jalkoihinsa, jotta ei kompastu kynnykseen. Mielestäni näissä tilanteissa opasteiden sijoittaminen lattiaan voi olla tehokeino. Tällaisissa

tapauksissa lattiaopasteiden tueksi voi kuitenkin olla tarpeellista ottaa Ison-Britannian ja Irlannin raideliikenteen asemilla kaikuva tuttu "Mind the gap" -kuulutus, joka varoittaa junan ja asemalaiturin välisestä raosta. Tällainen äänimuotoisen ja visuaalisen opastuksen yhdistelmä mielestäni auttaa painottamaan opasteiden viestiä.

3.7 Digitaaliset opasteet

Digitaalisessa muodossa olevat opasteet tuovat lähes rajattomia mahdollisuuksia opasteistolle. Nopeasti kehittyvien elektronisten laitteiden haaste on kuitenkin laitteiston pitäminen ajan tasalla ja ohjelmistojen päivittäminen säännöllisesti tai aina tarpeen vaatiessa. (Gibson 2009, 118.)

Gibson (2009) jakaa digitaaliset opasteet neljän eri otsikon alle: *lähetysmonitorit*, *interaktiiviset kioskit*, *mobiliopasteet* ja *internet*. Lähetysmonitoreilla hän viittaa opasteisiin, jotka esitetään usein LED-näytöillä tai LCD-monitoreilla. Tämän tyylliset opasteet toimivat hyvin ympäristössä, jossa informaatio päivittyy tiuhaan. Näytöistä on myös paljon eri kokoja, ja niitä voidaan yhdistää luomaan vielä massiivisempia projisointeja. Interaktiiviset kioskit ovat eräänlaisia itsepalvelukioskeja. Niihin kuuluvat vaikkapa erilaiset lippuautomaatit, pankkiautomaatit sekä terveystarkastusten itse kirjautumisen mahdollistavat automaatit. Mobiliopasteet puolestaan pohjautuvat usein GPS-yhteyteen, jolla voi paikantaa itsensä ja suunnitella reittiä esimerkiksi puhelimen avulla. Internetin yhteydessä Gibson mainitsee, että verkosta löytyvän tiedon on vastattava todellisuutta. (Gibson 2009, 118–119.) Myös Nehl & Schlaich (2021) huomauttavat, että nettisivujen on pelattava yhteen muun visuaalisuuden kanssa. Heidän mukaansa matkustajan ensimmäinen kosketus lentokenttään on nettisivut, joiden perusteella hänelle tulee mielikuva siitä, mitä odottaa paikan päällä kentälle saapuessa. Jos visuaalinen kieli muuttuu täysin kentälle tultaessa, saattaa se aiheuttaa hämmennystä. (Nehl & Schlaich 2021, 228.)



Kuva 13. Wienin kansainvälisellä lentoasemalla lähtevien lentojen opasteissa kehys on sisältä valaistu ja sen sisään on upotettu lähtevien lentojen listaus diginäyttöillä (Jokela 2024).

Digitaalisilla opasteilla on myös heikot kohtansa. Sekä Koponen ym. (2016) että Nehl & Schlaich (2021) nostavat esille valo-olosuhteet digiopasteiden haasteena. Jos tilaan tulee sekä luonnonvaloa että keinovaloa, on opasteiden kirkkautta vaikea optimoida muuttuvien olosuhteiden mukaan (Koponen ym. 2016, 263; Nehl & Schlaich 2021, 102). Myös elektronisten näyttöjen toiminnalla on rajansa. LCD-teknologia on aina vain yleisempää, sillä siihen pohjautuvien näyttöjen luminositeettia voidaan säätää ja mukauttaa eri olosuhteisiin parhaan mahdollisen kontrastin takaamiseksi. Ajan myötä LCD-näytöt kuitenkin menettävät tehokkuuttaan ja värinasto heikkenee, joten LCD-opasteet ja sisältä valaistut staattiset opasteet ovat hyvä yhdistelmä. Katsoja ei välttämättä edes huomaa kahta erilaista opastetyyppiä, jos toteutus on hyvä ja ilme yhtenäinen opasteiden digitaalisuudesta tai analogisuudesta huolimatta. (Nehl & Schlaich 2021, 104.) Kuvassa 13 esitettynä sisältä valaistun opasteen ja näyttöjen yhdistelmä.

4 Opasteiden ja arkkitehtuurin suhde

Klingin ja Krügerin (2013, 34) mukaan eräänä arkkitehtuurin ihanteena pidetään pyrkimystä itseään selittäviin tiloihin ja rakennuksiin eli tiloihin, joissa navigointi olisi luontaista ja itsestään selvää. Tällainen julkinen tila on kuitenkin utopistinen ja lähes mahdoton saavuttaa, joten opasteistoa tarvitaan arkkitehtuurin tueksi. Jos rakennus tai tila on loogisesti hahmotettavissa, voi opasteisto pelatakin yhteen arkkitehtuurin kanssa. Parhaimmassa tapauksessa tilan selkeys ja opasteet täydentävät toisiaan ja takaavat, ettei tilan käyttäjä eksy. Mutta jos tilan pohja on liian monimutkainen, ei selkeinkään opasteisto pelasta huonoa arkkitehtuuria. (Kling & Krüger 2013, 34, 41.) Kling ja Krüger (2013, 39) myös huomauttavat, että täysin ilman opasteita ei pystytä tilaa suunnittelemaan, sillä esimerkiksi hätäuloskäynnit ja alkusammutuskalusto on merkittävä näkyvästi.

Opasteistoa olisikin hyvä suunnitella jo rakennuksen suunnitteluvaiheessa. Opasteistoa varten huomioitavia ja myös arkkitehtuuria koskevia suunnittelua edeltäviä analysoitavia asioita ovat muun muassa:

- tilan luonne ja käyttötarkoitus
- rakennuksen tyyppi
- kiertosuunnat, liikennevirrat, reitit ja niiden päällekkäisyys
- kohderyhmä ja käyttäjät
- tila eri näkökulmista: asiakas, omistaja, toimija
- määräykset ja standardit

Hyvänä lähtökohtana on myös pyrkiä tilaan, joka palvelee mahdollisimman monta erilaista käyttäjää. (Kling & Krüger 2013, 84, 96.)

Omaakohtaisesti olen kiinnittänyt huomiota myös opasteisiin tiloissa, jotka eivät ole niille alkuperäisesti tarkoitettu käytössä. Esimerkiksi Espoossa Näyttelykeskus WeeGee toimii entisessä Weilin & Göösin kirjapainotalossa. Talossa työskennelleenä tiedän, että tiloja on muokattu silloin, kun taloon on alettu suun-

nitella kulttuuritoimintaa. Kokonaan sen historiaa ei kuitenkaan ole voitu häivyttää, eikä näin ole haluttukaan. Tämä kuitenkin on tuonut omat haasteensa opasteisiin. Asiakaspalvelun on toimittavana osana opasteistoa ja opastettava vierailijaa siinä, missä alkuperäinen arkkitehtuuri ja nykyinen museotoiminta eivät saumattomasti kohtaa. Koen museoiden tyyliset tilat muutenkin opasteiden kannalta haastaviksi, sillä niissä tunnutaan usein menevän design edellä ja opastaminen häivytetään tai sulautetaan osaksi arkkitehtuuria, jotta se ei pistä silmään. Tällaisissa tilanteissa mielestäni henkilökunnan rooli opasteiston tukena korostuu ja on merkittävää. Myös rakennuksen tai tilan laajeneminen alkuperäisestä voi aiheuttaa samantyyllisiä haasteita.

5 Toimiminen poikkeustilanteessa

Poikkeustilanteet, kuten rakennustyöt, remontit ja suuret tapahtumat, vaikuttavat opasteisiin. Vaikka poikkeuksiin pyritään varautumaan etukäteen, tulee silti usein yllätyksiä matkan varrella, kun ihmiset yrittävät luovia tietään väliaikaisten opasteiden avulla. Niin kuin aina opasteita suunniteltaessa, myös poikkeustilanteissa ongelmakohtat paljastuvat vasta tilan ollessa vuorovaikutuksessa sen käyttäjien kanssa.

Poikkeustilanteisiin liittyen haastattelin Helsingin seudun liikenteen eli HSL:n informaatio suunnittelija Anton Aaltosta. Hän oli esimerkiksi mukana suunnittelemassa Helsingin Rautatientorin metroasemaympäristön opasteita aseman väliaikaista sulkua varten. Asema oli suljettu remontin vuoksi kesällä 2024 ja katkaisi näin metroreitit kahteen osaan. Asema on merkittävä keskeisen sijaintinsa vuoksi, joten poikkeustilanteeseen oli varauduttava jo hyvissä ajoin.

Aaltonen korostaa, että poikkeustilanteessa olennaista on saada matkustajien huomio kiinnittymään opastukseen. Huomion saa parhaiten normaalista opastamisesta poikkeavilla keinoilla. Huomioarvoon vaikuttavat merkittävästi väri, koko ja poikkeuksellinen sijainti. (Aaltonen 2024.)

Aaltosen mukaan edellä mainitun lisäksi merkittävää on, että matkustaja saa tiedon häiriöistä oikeassa kohtaa matkaa. Jos joutuu vaikkapa poikkeamaan normaalilta reitiltään, on saatava viesti poikkeuksesta ajoissa, jotta vaihtoehtoisia kulkureittejä ehtii kartoittaa ja varata niille aikaa. (Aaltonen 2024.)

Opasteiden ketjun eheys on toki tärkeää milloin tahansa, mutta normaalitilanteesta poiketessa, sen merkitys korostuu. Aaltonen antaa esimerkin, että monimutkaisen tilannetta selittävän kartan sijaan voi olla tarpeen pätkiä matka osiin niin, että yksinkertaisempi opaste ohjaa aina seuraavalle opasteelle. Monimutkainen polku pisteestä A pisteeseen B voi olla näin helpommin hahmotettavissa. Ideaalia on myös, että kun tullaan opasteen kohdalle, on seuraava opaste jo näkyvässä. Tämä tuo matkustajalle tunteen, että hän on menossa oikeaan suuntaan. (Aaltonen 2024.)

Poikkeusopastamista voidaan harvoin toteuttaa pelkillä kylteillä. Tiedon tulisi olla saatavissa myös muista kanavista. On otettava huomioon kylttien lisäksi esimerkiksi kuulutukset, nettisivut ja sovellukset. Tarkoituksena on, että mistä tahansa kanavasta löytää tiedon äärelle ja pääsee kärryille tilanteesta. (Aaltonen 2024.) Kuvassa 14 on kuvattuna, miten häiriötilanteet näkyvät eri HSL:n kanavissa.



Kuva 14. Vasemmalla kuvankaappaus HSL:n Reittiopas-sovelluksesta, missä häiriöistä viestitään pinkillä värillä ja kolmiolla. Sama häiriötilanteille tyypillinen väri toistuu myös maastossa. Ylhäällä oikealla Helsingin Rautatien torilla väliaikaisesti käytöstä poistettu pysäkki on huputettu pinkillä, ja sen alapuolella vastaavasti metroaseman ollessa suljettu koko aseman sisäänkäynti on verhottu samaan väriin. (Jokela 2024.)

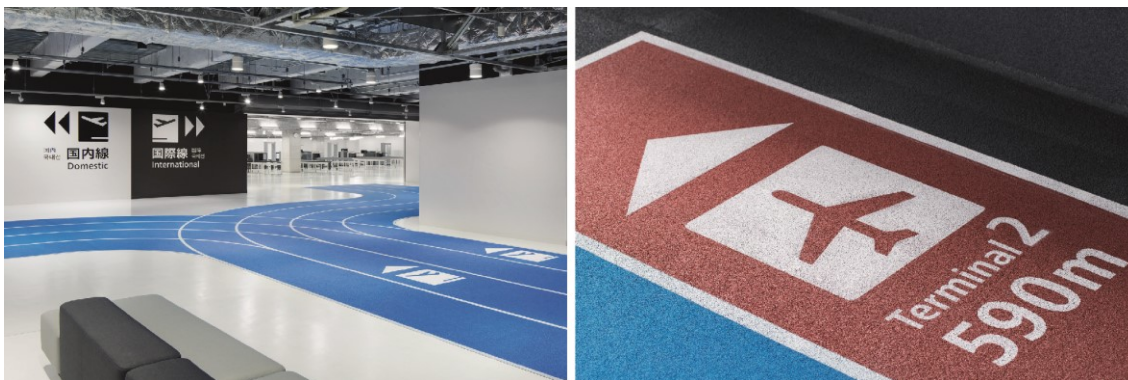
Kun poikkeustilanne on tiedossa, valmistaudutaan siihen luonnollisesti hyvissä ajoin tiedottamalla jo ennen tilanteen alkamista. Vaikka näin tehdään, ei voida kuitenkaan olettaa, että kaikki matkustajat ovat tietoisia tilanteesta. Joku tulee aina ensimmäistä kertaa tiedon äärelle. Onkin hyvä viestiä asiasta mahdollisimman selkeästi ja käyttää yksinkertaista kieltä ja termejä, jotta opasteet ovat mahdollisimman monen tulkittavissa ja ymmärrettävissä. (Aaltonen 2024.)

Yllätyksiltä ei kuitenkaan voi välttyä ja edessä voi olla poikkeuksien poikkeuksia. Tällaisten tilanteiden ennakointi voi olla vaikeaa, mutta yksi tapa varautua on miettiä, mitä tietoa jaetaan missäkin kanavassa. Yksityiskohtaisten ja tarkkojen

tietojen voi olla hyvä olla alustoilla, jotka on helppo ja nopea päivittää, kuten diginäytöt. (Aaltonen 2024.)

Kaikenlaisessa opastamisessa suunnittelijan aiempi kokemus ja tietotaito on merkittävää, mutta tämä on myös asia, jolla on erityistä painoarvoa poikkeustilanteiden kohdalla. Esimerkiksi tieto materiaaleista ja opasteiden asennusmahdollisuuksista on tärkeää, sillä poikkeustilanteet ovat lähtökohtaisesti väliaikaisia ja on oltava valmis reagoimaan muuttuviin tilanteisiin nopeasti. Suunnittelijan kokemus opasteiden parissa on merkittävää onnistumisen kannalta. (Aaltonen 2024.)

Suunniteltaessa julkisen tilan opasteistoa voi siis olla hyödyllistä pohtia jo etukäteen, miten toimitaan poikkeustilanteissa. Väripaletissa on hyvä olla oma väriensä häiriötilanteille, jolla erotetaan normaalitilanteesta ja herätetään huomiota. Erilaisiin materiaaleihin on myös hyvä perehtyä mahdollisuuksien mukaan etukäteen, sillä tiedon keruu poikkeustilanteen koittaessa voi hidastaa reagointia ongelmakohtien ilmetessä.

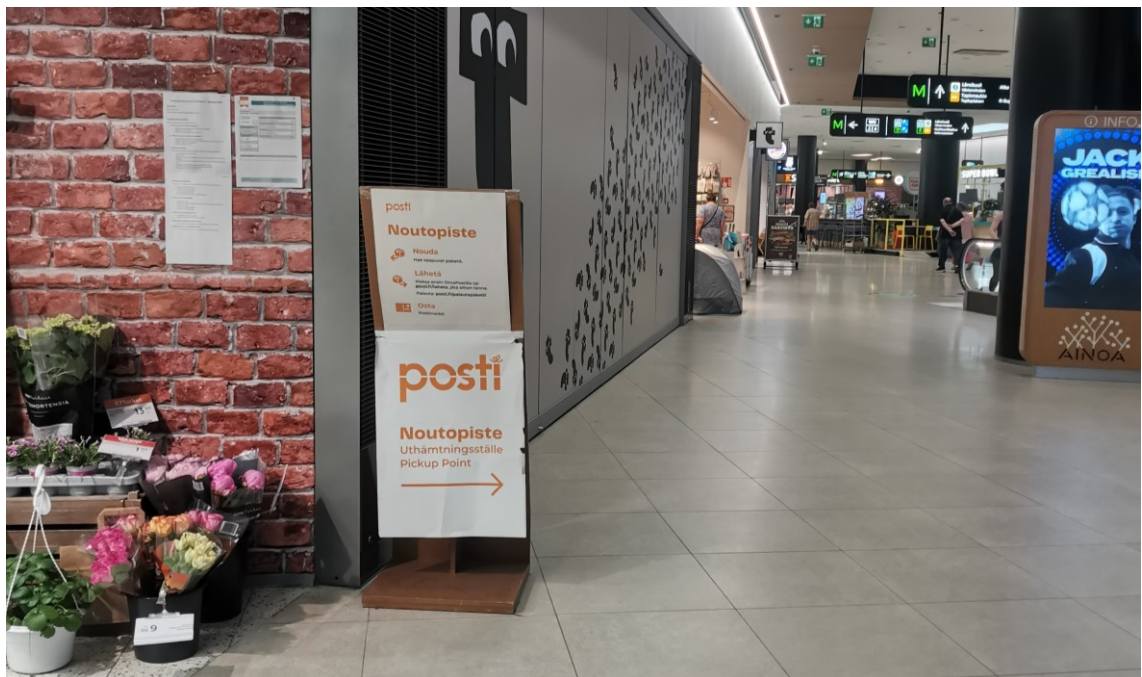


Kuva 15. Naritan lentoaseman terminaali 3:n opasteet inspiroituvat Tokion 2020 olympialaisista. Opasteisto perustuu mukaelmaan yleisurheilusta tutuista juoksuradoista. (Arch Daily 2015.)

Vaikka poikkeustilanteet ovat väliaikaisia, voivat ne olla myös tilaisuuksia inspiroitua ja päivittää opasteistoa. Tokion 2020 kesäolympialaisten innoittamana Tokion Naritan kansainvälisen lentoaseman terminaali 3:n opasteisto päivitettiin

kuvan 15 mukaisesti. Terminaaliin haettiin inspiraatiota yleisurheilun juoksuraudoista. (Stevens 2015.)

Tilan muuttuessa voi tulla myös yllättäviä tarpeita opasteille. Koska kaikkea ei voida ennakoida, on turvaututtava väliaikaisiin opasteisiin, ennen kuin varsinaiset opasteet saadaan asennettua. Vaikka opasteiston yhtenäisyys on tärkeää, voidaan mielestäni väliaikaisissa tilanteissa tehdä niin sanottuja tee-se-itse-ratkaisuja. Kuvassa 16 Espoon kauppakeskus Ainoassa K-marketin yhteydessä toimivan Postin noutopisteen väliaikainen opaste. Opaste oli tulostettu ja teipattu osittain pahvista rakennettuun telineeseen. Opasteesta voi päätellä, että asiakkaat eivät ole ilman sitä löytäneet noutopistettä tai ovat menneet väärään paikkaan. Luultavasti tämä on huomattu noutopisteen siirtyessä tai avautuessa uuteen paikkaan ja siihen on reagoitu nopeasti itse tehdyllä opasteella varsinaista odotellessa. Tärkeintä on, että palvelunkäyttäjä löytää perille, joten koen, että K-market on tehnyt oikean ratkaisun kehitellessään väliaikaisen opastuksen noutopisteelle.



Kuva 16. Espoon kauppakeskus Ainoan K-marketin yhteydessä toimii Postin noutopiste. Noutopisteelle oli tehty itse väliaikainen opaste. (Jokela 2024.)

Tilanteissa, joissa huomataan, että tilan käyttäjä ei löydä perille, on palvelupolussa ongelmia. Opasteet ovat avainroolissa julkisen tilan palvelupoluissa. Palvelumuotoilusta tuttu palvelupolku kartoittaa tilan käyttäjän, esimerkiksi asiakkaan tai matkustajan, kontaktipisteet ja palvelutuokiot lähtien siitä, että hän tekee päätöksen käyttää palvelua, ja päättyen siihen, että hän saa palvelun käytön päätökseen. Palvelupolussa on näkyvä osa sekä kulissien takana tapahtuva osuus, jotka molemmat vaikuttavat palvelun käyttäjän kokemukseen. (Yoon 2024.) Opasteet voidaan ajatella olevan osa näkyvää puolta, sillä ne visuaalisesti ohjaavat tilan käyttäjää. Opasteiden suunnittelun ja asennuksen puolestaan voidaan katsoa olevan osa taustalla tapahtuvaa toimintaa. Kun palvelupolussa huomataan katkoksia eli tilan käyttäjä ei löydä päämääräänsä, on hyvä tarttua ripeästi toimeen tilanteen korjaamiseksi. Tällöin väliaikaisen opastuksen visuaalisella yhtenäisyydellä muun opasteiston ilmeen kanssa ei ole niin suurta painoarvoa. Koen, että tärkeämpää on saada palvelupolku toimimaan ja että sen myötä tilan käyttäjät löytävät perille. Jos tilanne on pitkäkestoisempi ongelma, on hyvä teettää opasteiston ilmeen mukaiset opasteet.

6 Opastekonseptin suunnittelu

6.1 HSL ja toimeksianto

HSL vastaa Helsingin seudun joukkoliikenteestä. HSL:llä suunnitellaan myös opastus, joka ohjaa matkustajaa joukkoliikennevälineiden käytössä ja asema-alueilla sekä pysäkeillä. Sain heiltä tehtävän kehittää brändin mukainen konseptiehdotus staattisesta opasteesta.

Toimeksiannon mukaan opaste tulisi olemaan kiinteästi aikataulunäyttöihin asennettu. Opaste toimisi näytön kanssa niin, että näytöllä esiintyy muuttuva informaatio, kuten bussit ja niiden lähtöajat, ja staattinen opaste puolestaan ohjaisi lähtölaitureille. Ne tukisivat siis toisiaan tällä tavoin. Sijoituspaikkana on julkinen tai kaupallinen tila. Kaupallisella tilalla tässä yhteydessä tarkoitetaan esimerkiksi kauppakeskuksia, joiden yhteydessä toimii joukkoliikenneterminaali.

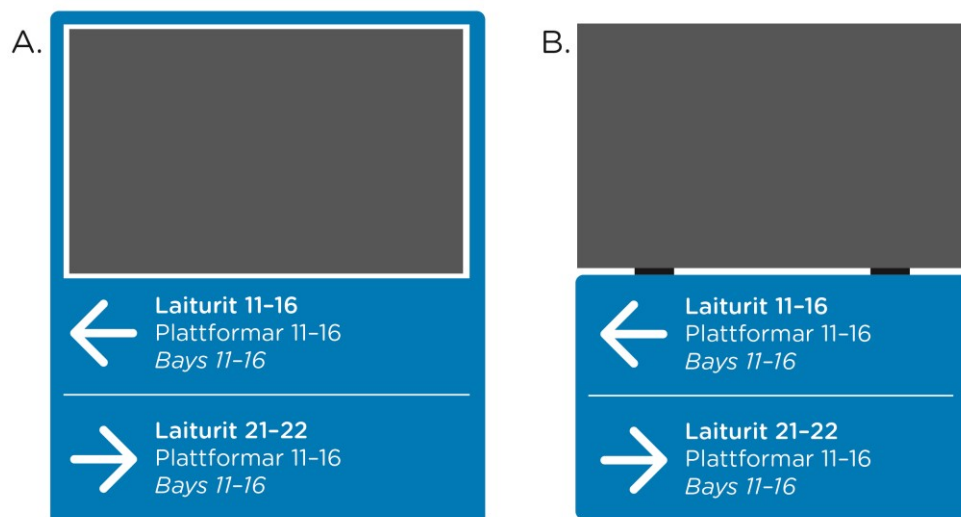
Konseptin pohjalla sain käyttää HSL:n tyyliopasta, josta löytyi graafinen ohjeistus opasteiden visuaalisen ilmeen toteuttamiseksi. Näin ollen, minun ei tarvinnut miettiä väripalettia tai valita käytettäviä fontteja. Pystyin myös luottamaan siihen, että saavutettavuuden kannalta värikontrastit on ennalta mietitty. Myöskään materiaalivalintoja minun ei tarvinnut ottaa tässä erityisesti huomioon.

Työskentely eteni vuoroin luonnostelemalla ja vuoroin HSL:ltä sparrausta saaden. Palautteen perusteella työstin konseptia vaiheittain eteenpäin.

6.2 Staattisen opasteen konseptiehdotuksen toteutus

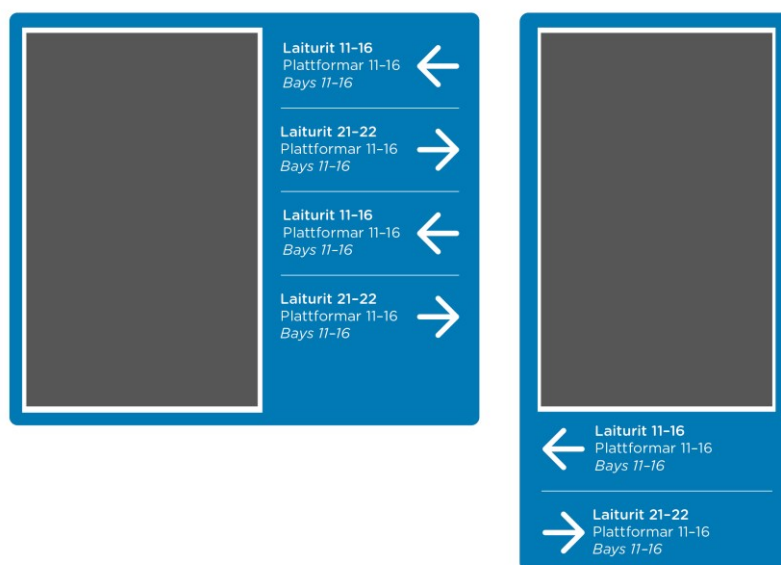
6.2.1 Hahmottelua

Toimeksiannosta keskusteltaessa nousi esille esimerkkitapaus Helsingissä olevassa kauppakeskus Redissä. Sokkeloisessa Redissä on vaikea hahmottaa suuntia ja joukkoliikenteen aikataulunäytöt kaipaavat tuekseen opastetta, jonka avulla löytää oikealle lähtölaiturille. Vaikka opastekonseptin on tarkoitus olla sovellettavissa eri paikkoihin, käytän tätä Redissä vastaan tullutta tilannetta luonnostelun apuna ja esimerkkiympäristönä.



Kuva 17. A-ratkaisussa opaste kehystää näyttöä. B:ssä opaste sijoittuu näytön yhdelle sivulle. (Jokela 2024.)

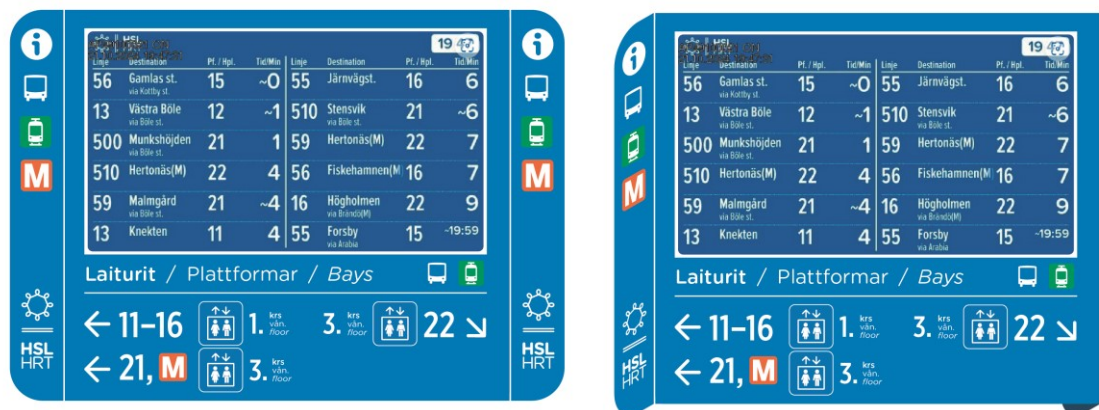
Ensimmäisenä mietin, miten näyttöön kiinnittäminen vaikuttaa opasteen visuaalisuuteen. Tein kuvan 17 mukaiset kaksi luonnosta, joista toisessa opaste kehystää näyttöä ja toisessa se on kiinnitetty näytön alapuolelle. Ajattelin, että ehkä helpointa olisi kuvan mukainen B-ratkaisu, jossa opaste tarvitsee kiinnittää vain yhdeltä sivulta. Pohdittaessa erottautumista ympäristöstä päädyttiin kuitenkin siihen, että kehys voisi olla parempi vaihtoehto saada huomio kiinnittymään näyttöön. Mietin myös, miten kehystä varioitaisi pystysuuntaisen näytön yhteydessä. Tästä hahmottelua kuvassa 18.



Kuva 18. Pystynäytön kanssa kehysten info voisi sijoittua näytön jommallekummalle sivulle tai ylä- tai alapuolelle riippuen tilasta, jossa näyttö sijaitsee (Jokela 2024).

Kauppakeskuksissa voi olla kaikkea ruokapaikoista erilaisiin liikkeisiin, infopisteisiin ja leikkipaikkoihin. Monenlaisten toimijoiden kesellä opasteiden on erottava paitsi ympäristöstä myös mainoksista. Myös muualla katukuvassa ja joukkoliikenneterminaalien ympäristössä opasteiden haaste on erottautua mainonnasta, eri toimijoiden ilmeistä ja tilojen omista opasteista. Opasteen ilmettä työstettäessä mietittiin HSL:n brändin rajoissa, millä keinoin opaste erottuisi ympäristön hälinästä. Ajatus kehyksestä laajeni ikään kuin näytön koteloksi, jotta opaste erottuisi vaikkapa mainosnäyttöistä. Myös HSL:n sininen väri laajana taustaisena pintana voisi olla erottava tekijä erilaisten värikkäiden, vilkkuvien ja

välkkyvien mainoksien ja ruutujen keskellä. Näytön kotelossa väri näkyy useammasta suunnasta. Joukkoliikennettä käyttävälle tulee HSL:n liikennöintialueella äkkiä tämä sinisen sävy tutuksi, ja sen näkeminen tuo tuttuuden tunteen joukkoliikenteen infoa etsivälle, joten senkin vuoksi tasainen väripinta, jonka huomaa useammasta suunnasta tuntui hyvältä ratkaisulta. Näytön sivuille taittuville lipareille tuotiin aiemmista luonnoksista vahvemmin HSL:n muotokielestä tuttua pyöreyttä kulmapyöristyksissä. Pyöristetyt kulmat erottuvat kauppakeskusympäristössä olevista muista kulmikkaista näytöistä. Ne myös lisäävät helposti lähestyttävyyden tunnetta, mikä on olennaista HSL:n ilmeessä ja *tone of voicessa* eli äänensävyssä, jolla yritys viestii. Pyöreys ja pehmeys kuvastuvatkin myös esimerkiksi brändille tyypillisessä Gotham Rounded -kirjasintyyppissä. Kuvan 3 kartassa ja kuvassa 14 näkyy HSL:n ilmettä muissa yhteyksissä. Kuvassa 19 hahmotelmaa opasteen taittopohjasta ja kolmiulotteista mallinnusta, joista havainnollistuu värin käyttö ja muotokieli.



Kuva 19. Vasemmalla taittopohjan luonnos ja oikealla kolmiulotteinen malli opasteesta (Jokela 2024).

Opasteen informaation esittämisessä mietittiin, mikä on matkustajalle olennaista. Näytöllä esitetään linjat, laiturit ja lähtöajat, jotka päivittyvät kellon ajan mukaan. Staattisen opasteen tehtäväksi jää näin ollen ohjata laitureille ja kulku-neuvoille. Redin tapauksessa näytöllä on lähtevät bussit ja ratikat, mutta kaup-pakeskuksen yhteydessä liikennöi myös metro. Sivulipareille päätettiin sijoittaa i-merkki kielimään infopisteestä ja bussin, ratikan sekä metron piktogrammit

kertomaan, että opaste sisältää näihin liittyvää informaatiota. HSL-logo oli olennainen, jotta vaikkapa näytön vikatilanteissa tiedetään kuka opasteesta vastaa. Opasteen etupuolelle laitettiin tieto laitureista ja siitä, missä suunnassa ne sijaitsevat opasteeseen nähden ja Redin arkkitehtuuria mukaillen. Laiturinumeroita korostettiin isommalla fonttikoolla, sillä se on olennaisin tieto, mitä matkustaja hakeutuu etsimään katsottuaan ensin näytöltä, mistä hänen joukkoliikennevälineensä lähtee. Numeroiden yhteyteen sijoitettiin lisäksi tieto siitä, minkä kerroksen kautta kuljetaan kyseisille laitureille.

Redin esimerkkitapauksen opastetta työstäessä sain huomata, kuinka tärkeää on tiedostaa ympäristön ja sijoittelun merkitys suunniteltaessa opasteita. Kävin paikan päällä pariin otteeseen ja olen tutkaillut kauppakeskuksen pohjakarttoja, mutta silti oli vaikea hahmottaa, mikä nuoli esimerkiksi opastaa parhaiten haluttuun paikkaan. Myös se, että kaikki Redin hissit eivät vie kaikkiin kerroksiin osoittautui tärkeäksi yksityiskohdaksi. Ensimmäisissä versioissa opasteesta käytettiin hissien piktogrammeja opastamaan oikeaan kerrokseen, mutta se päätettiin edellä mainitun yksityiskohdan takia vaihtamaan liukuportaiden piktogrammiin. Kuvan 20 havainnekuvasta käy ilmi, kuinka opaste sijoittuu ympäristöönsä nähden. Viimeistään testatessa opastetta varsinaisessa ympäristössä selviää, kuinka hyvin se ohjaa perille. Saa nähdä tuleeko saavutettavuuden kanssa ongelmia, kun kaikki matkustajat eivät välttämättä voi käyttää liukuportaita. Voi olla, että on mietittävä, miten saadaan opaste toimimaan hissien kanssa. Vaihtoehto voisi olla, että kirjaimin koodatut hissit tuodaan osaksi opastetta jollain tapaa.



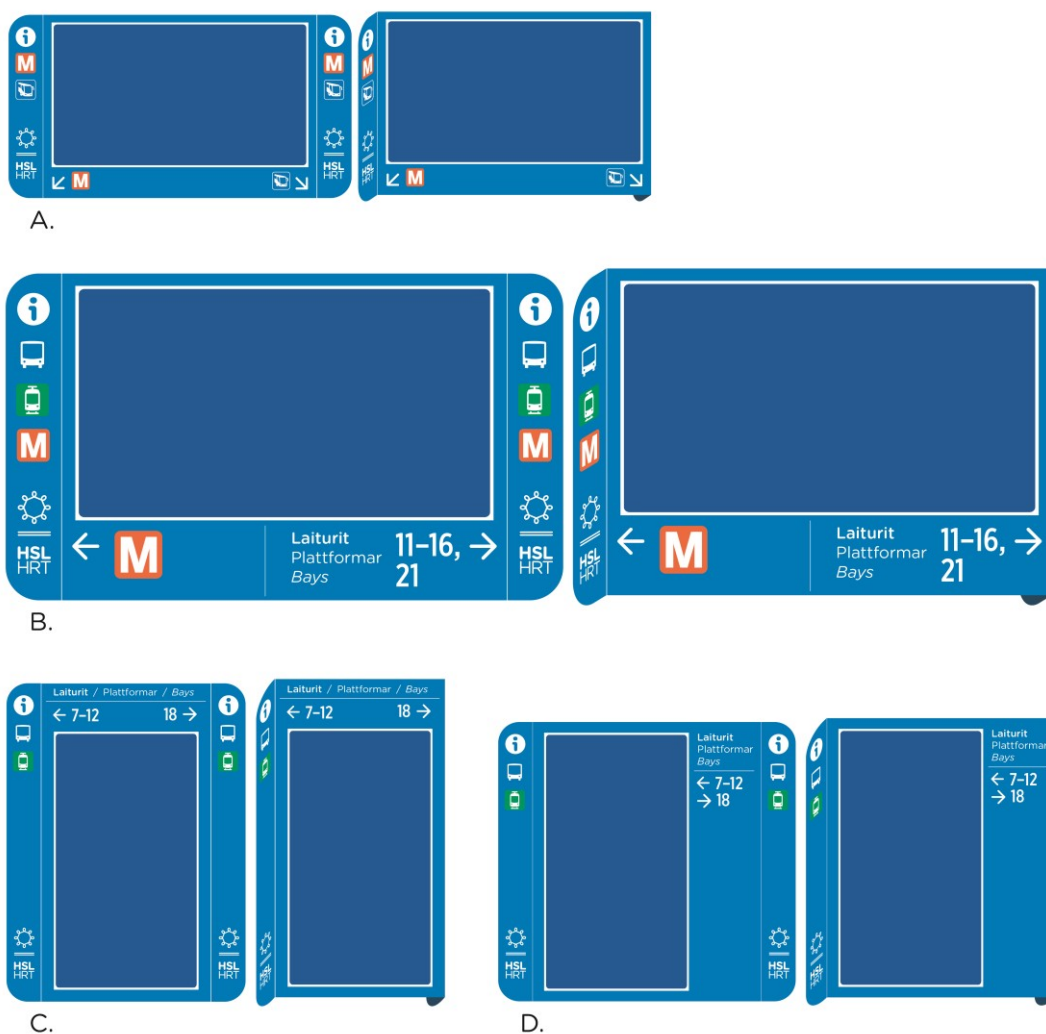
Kuva 20. Havainnekuva konseptin mukaisesta opasteesta Redin aikataulunäytön yhteydessä. Näyttö on sijoitettu melko korkealle, joten staattisen opasteen informaatio on sijoitettava ruudun alapuolelle kehyksellä. (Jokela 2024.)

Näytöistä löytyy myös teknisiä yksityiskohtia, jotka on otettava huomioon. Näytöissä voi olla erilaisia ominaisuuksia, jotka vaikuttavat opasteen sijoitteluun ja ulkoasuun. Redin tapauksessa esimerkiksi opasteen näytön vasemmassa yläkulmassa on kirkkauden tunnistin, jota ei saa peittää. Tähän kohtaan on siis tehtävä kehukseen pieni aukko.

6.2.2 Konsepti ja sen tulevaisuus

Konseptin ytimessä on siis näytön kuvapintaa kehystävä staattinen opaste, jonka reunat taipuvat näytön sivuille. Opasteen etupuolella on näytön ominaisuuksista, sijoittelusta ja ympäristöstä riippuen joko vasemmalta tai oikealla puolella tai ylä- tai alapuolella näytön kanssa kommunikoiva informaatio. Sivuille taipuvilla lipareilla esitetään piktoigrammein mille joukkoliikennevälineelle olen-

naista infoa opaste viestii. Matkustajalle tärkein informaatio tuodaan esille rakentamalla visuaalista hierarkiaa eri elementtien välille, kuten Redin tapauksessa korostamalla laiturien numeroita isommalla fonttikoolla. Kuvassa 21 erilaisia versioita siitä, miten opasteelle voidaan sijoittaa informaatiota tilanteesta riippuen.



Kuva 21. Konseptin variaatioiden visualisointi (Jokela 2024).

Redin esimerkkitapauksen alustava taittopohja on esitetty kolmiulotteisen mallinnuksen kanssa kuvassa 22. Se etenee seuraavaksi prototyypivaiheeseen. Voi olla, että ulkoasuun tulee muutoksia painoprosessin myötä tai prototyypin ollessa testauksessa Redissä. Tämä myös varmasti näyttää täytyykö konseptiin itsessään tehdä jotain viilauksia.



Kuva 22. Ylhäällä vasemmalla näkyy, miten näytön mitat ja kuvapinta-ala asetuu opastekehysten kanssa. Ylhäällä oikealla taittopohja ja alhaalla on mallattu opastetta valokuvan päälle, jotta saadaan käsitystä, miltä se näyttäisi Redissä. (Jokela 2024.)

Jatkojalostuksen kannalta pohdittavaksi jää, halutaanko opasteelle tuoda jotain lisäohjeistusta matkustajille tai onko se tarpeellista. Jos laiturille tai terminaalille on vaikkapa pidempi kävelymatka, voisi sen ilmaista opasteessa minuutteina, kuten usein lentoasemien terminaalien välimatkoista viestiessä on tehty. Oikeassa ympäristössä testattuna ja asiakaspalautetta keräten saadaan kerättyä tietoa siitä, kuinka hyvin opaste opastaa ja olisiko lisäinformaatiolle tarvetta.

7 Yhteenveto

Kun aloin pohtia, voisiko opasteista saada aiheen opinnäytetyöhön, ajattelin että tulen kyllästymään aiheeseen ja haluan ennemmin tai myöhemmin vaihtaa johonkin jännempään. Sain kuitenkin huomata, että mitä enemmän perehdyin aiheeseen, sitä mielenkiintoisemmaksi sen koin. Opinnäytetyö oli kohdallani merkittävä, sillä lähteitä tutkaillessani löysin joitain uusia lempikirjojani ja uusia suunnittelun sankareitani. Opinnäytetyöprosessi herätti mielenkiintoni informaation visualisointiin. Kiinnostuin erityisesti julkisen tilan opasteiden suunnittelun haastavuudesta, sillä niiden on palveltava hyvin laajaa joukkoa erilaisia ihmisiä.

Teoreettisen osan tietopohjaa kartuttaessani kävi ilmi, että opasteiden visuaalinen suunnittelu on monen tekijän summa. Typografia, piktogrammit, värit, materiaalit ja sijoittelu ovat kaikki tärkeitä ja vaikuttavat toisiinsa. Opasteiden suunnittelua määrittelevät myös erilaiset määräykset ja standardit julkisissa tiloissa. Opasteet muodostavat opasteiston, joka ei ole itsenäinen tilasta erotettava asia, vaan se on osa tilan henkeä ja keskustelee arkkitehtuurin kanssa. Opasteistoa suunniteltaessa on myös hyvä ennakoida poikkeustilanteita, joista on viestittävä normaalista poikkeavin keinoin.

Opin paljon minulle uudesta aiheesta läpi opinnäytetyön tekoprosessin. Kartutin mielestäni hyvän yleiskäsityksen aiheesta, mutta tiedostan myös, että tämä opinnäytetyö on vain pintaraapaisu opasteiden suunnittelun tematiikkaan. Etenkin opasteiden ja palvelumuotoilun suhteesta olisi voinut ammentaa enemmänkin. Siitä saisi melkein toisen opinnäytetyön aiheen. Haastavaa olikin rajata aihetta, sillä aina tuntui löytyvän uusia näkökulmia, joita olisi voinut tuoda esille. Koen kuitenkin, että kokonaisuuteni säilyi eheänä eikä lähtenyt liiaksi rönsyilemään.

Työssäni mainitut päätelmät ja omakohtaiset esimerkit ovat luonnollisesti vain yhden henkilön näkökulma. Johtopäätökseni perustuvat valikoituihin lähteisiin ja opintojeni aikana kartuttamaani graafisen suunnittelun ja visuaalisen viestinnän tietotaitoon. En ole työskennellyt opasteiden parissa aiemmin, joten uskon, että

minulla on vielä paljon opittavaa. Niin kuin monessa muussakin tapauksessa, myös opasteiden suunnittelusta oppii parhaiten käytännössä ja työskentelemällä ammattitaitoisten ihmisten kanssa.

Opinnäytetyöni teososan projekti tarjoutui minulle onnellisten sattumien kautta. Tätä voisi sanoa melkeinpä unelmaprojektiksi ottaen huomioon, että opinnäytetyöni lähti liikkeelle havainnoidessani lentokentän opasteita. Kun ajatus opinnäytetyön aiheesta alkoi muotoutua, huomasin kiinnostäväni huomiota erityisesti julkisen liikenteen ja asemien opastukseen. Olin viime kesänä seurannut innoissani Helsingin Rautatientorin metron sulkua ja siitä matkustajille viestimistä, mutta en osannut kuvitella työskenteleväni seuraavana syksynä opasteita suunnitteluiden asiantuntijoiden kanssa opinnäytetyön teososaa työstäessäni.

Teososan opastekonseptin suunnittelu oli hyvin opettavainen kokemus. Oli hienoa päästä työskentelemään teemojen parissa, joista olin teoreettista osaa varten lukenut ja opiskellut. Oli hyödyllistä käyttää konseptoinnissa esimerkkitausta, jotta pääsin käymään paikan päällä ja sitä kautta hahmottamaan tilaa, missä tällainen opaste olisi tarpeellinen. Se konkretisoi konseptin tarpeellisuutta ja vaatimuksia. Mielestäni lopputulos on uskollinen HSL:n visuaaliselle identiteetille ja siinä on potentiaalia erilaisiin ympäristöihin ja jatkojalostukseen.

Läpi opinnäytetyöprosessin keskustellessani aiheeseen liittymättömien ihmisten kanssa työni aiheesta sain kuulla tarinoita tilanteista, joissa opastaminen on epäonnistunut tai ollut vaikea ymmärtää. Monella tuntui olevan omakohtaisia kokemuksia huonosta opastamisesta, joka on johtanut huvittaviin tilanteisiin, ärtymykseen tai harmitukseen. Niin monelta löytyi tällaisia tarinoita, että se korosti opasteiden merkitystä arjessamme. Opasteet julkisessa tilassa ovat mielestäni verrattavissa siivoojiin: kun työ on tehty huonosti, siitä huomautetaan ja valiteaan, mutta kun siinä on onnistuttu, sitä ei juuri kommentoida.

Koko ammattikorkeakoulun opintojeni ajan olen etsinyt sitä kuuluisaa omaa juttua. Graafisen suunnittelun ala on hyvin laaja, ja halutessaan voi erikoistua eri-

näisiin osa-alueisiin. Olen yleisesti kiinnostunut kaikesta, mutta nyt koen löytäneeni erityiskiinnostuksen kohteeni. Informaation visualisoinnin lopputulos saattaa usein näyttää yksinkertaiselta, mutta visualisoinnin taustalla oleva suunnittelu ja ajatustyö on kaikessa haastavuudessaan koukuttavaa, ja tästä haluan oppia lisää.

Lähteet

AIGA (American Institute of Graphic Arts) i.a. Symbol Signs. Verkkosivu. <https://www.aiga.org/resources/symbol-signs> (viitattu 22.11.2023).

Bullough, John 2017. Factors Affecting Sign Visibility, Conspicuity, and Legibility. *Interdisciplinary Journal of Signage and Wayfinding* 1 (2), 10–11. <https://doi.org/10.15763/issn.2470-9670.2017.v1.i2.a9> (viitattu 23.9.2024).

Film & Media Studies 2021. Icon, Symbol, Index: C.S. Peirce's Three Signs. Verkkovideo 4.3.2021. Youtube. 3:56. <https://www.youtube.com/watch?v=l84UQqrOtMg> (viitattu 19.10.2024).

Film & Media Studies 2024. An Introduction to Semiotics. Verkkovideo 3.1.2024. Youtube. 19:43. <https://www.youtube.com/watch?v=NfvR7Ud7rss> (viitattu 19.10.2024).

Gibson, David 2009. *The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places*. New York: Princeton Architectural Press.

Itkonen, Markus 2021. *Typografian käsikirja*. Helsinki: Typoteekki.

Kling, Beate & Krüger, Torsten 2013. *Signage - Spatial Orientation : Interdisciplinary Work at the Gateway to Design*. E-kirja. München: DETAIL Business Information GmbH. ProQuest Ebook Central <https://ebookcentral.proquest.com/lib/metropolia-ebooks/reader.action?docID=1383647&ppg=1> (viitattu 22.11.2023).

Koponen, Juuso & Hildén, Jonatan & Vapaasalo, Tapio 2016. *Tieto näkyväksi: Informaatiomuotoilun perusteet*. Helsinki: Aalto ARTS Books.

Lee, Dahae 2022. *Public Space in Transition*. E-kirja. Bielefeld: Transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839462324> (viitattu 22.9.2024).

Nehl, Heike & Schlaich, Sibylle 2021. *Airport Wayfinding*. Salenstein: Niggli.

Stevens, Philip 2015. Narita airport's terminal 3 is connected with color-coded running tracks. Designboom. <https://www.designboom.com/architecture/narita-airport-terminal-3-running-track-party-muji-nikken-04-10-2015/> (viitattu 25.10.2024).

Symonds, Paul 2023. *Toilets and Restroom Signage Options*. Wayfinding. <https://www.travelwayfinding.com/toilets-restroom-signage/> (viitattu 6.10.2024).

Yoon, Seongwon 2024. Correct Customer Journey Mapping : Service Design Show(Video List). Medium. <https://medium.com/@usable/correct-customer-journey-mapping-40040441b3f0> (viitattu 27.10.2024.)

Haastattelut

Aaltonen, Anton 2024. Informaatio suunnittelija. HSL. Haastattelu 15.10.2024.

Kuvalähteet

Kuva 1. Kuvakooste. Vasemmalta oikealle.

- Suomen turvakilvet i.a. 05-144 Defibrillaattori. Defibrillaattorin symboli. <https://www.turvakilvet.fi/05-144-Defibrillaattori> (viitattu 6.10.2024).
- Suomen turvakilvet i.a. 05-001 EA-risti. Ensiaputarvikkeiden symboli. https://www.turvakilvet.fi/epages/turvakilvet.sf/fi_FI/?ObjectPath=/Shops/turvakilvet/Products/05-001 (viitattu 6.10.2024).

Kuva 2. Jokela, Anna 2024. Visualisointi opasteiden suunnittelun neljästä eri näkökulmasta David Gibsonin The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places -teoksen (2009, 45) mukaisesti. Infografiikka.

Kuva 3. Jokela, Anna 2023. Visuaalisia esimerkkejä erilaisista opasteista. Valokuvakollaasi.

Kuva 4. Jokela, Anna 2023. Visualisointi sanakuvaan vaikuttavista ominaisuuksista Markus Itkosen Typografian käsikirja -teoksen mukaan (2021). Infografiikka.

Kuva 5. Jokela, Anna 2024. Rivivälin merkitys opasteissa. Valokuva.

Kuva 6. AIGA (American Institute of Graphic Arts) i.a. Symbol Signs. Vapaasti ladattavissa olevat piktogrammit. <https://www.aiga.org/resources/symbol-signs> (viitattu 22.11.2023).

Kuva 7. Kuvakooste. Kuvarivit ylhäältä alas.

- Olympics 2019. Tokyo 2020 unveils Games pictograms. Masaaki Hiromuran suunnitelmat piktoqrammit. <https://olympics.com/en/news/tokyo-2020-unveils-games-pictograms> (viitattu 29.9.2024).
- Paris 2024 Press 2023. Paris 2024 unveils the Look of the Games and the pictograms of the Olympic and Paralympic disciplines. Luovan johtajan Joachim Roncinin tiimin suunnitelmat piktoqrammit. <https://press.paris2024.org/news/paris-2024-unveils-the-look-of-the-games-and-the-pictograms-of-the-olympic-and-paralympic-disciplines-2dfe-7578a.html> (viitattu 29.9.2024).

Kuva 8. Yle 2017. Pekka Piipon suunnittelema sukupuolineutraaliuden symboli, Piktoqrammi. <https://yle.fi/a/3-9696361> (viitattu 6.10.2024).

Kuva 9. Jokela, Anna 2024. Värikoodaus Porvoon sairaalan opasteissa. Valokuvakollaasi.

Kuva 10. Koponen, Juuso & Hildén, Jonatan & Vapaasalo, Tapio 2016 (259). Tieto näkyväksi: Informaatiomuotoilun perusteet. Helsinki: Aalto ARTS Books.

Kuva 11. Koponen, Juuso & Hildén, Jonatan & Vapaasalo, Tapio 2016 (261). Tieto näkyväksi: Informaatiomuotoilun perusteet. Helsinki: Aalto ARTS Books.

Kuva 12. Jokela, Anna 2024. Triplan opasteet. Muokattu valokuva.

Kuva 13. Jokela, Anna 2024. Wienin kansainvälisen lentoaseman lähtevien lentojen opastetaulu. Valokuva.

Kuva 14. Jokela, Anna 2024. HSL:n häiriöt eri kanavissa kuvattuna. Valokuvakollaasi.

Kuva 15. Arch Daily 2015. Naritan kansainvälisen lentoaseman opasteistoa. <https://www.archdaily.com/620345/narita-international-airport-terminal-3-nikken-sekkei-ryohin-keikaku-party> (viitattu 25.10.2024.)

Kuva 16. Jokela, Anna 2024. Espoon kauppakeskus Ainoan K-marketin yhteydessä toimivan Postin noutopisteen väliaikainen opaste. Valokuva.

Kuva 17. Jokela, Anna 2024. Luonnos opastekonseptista. Digitaalinen piirros.

Kuva 18. Jokela, Anna 2024. Luonnos pystynäytöistä opastekehyksellä. Digitaalinen piirros.

Kuva 19. Jokela, Anna 2024. Taittopohjan luonnos. Digitaalinen piirros, johon on upotettu kuvankaappaus näytöstä.

Kuva 20. Jokela, Anna 2024. Havainnekuva opastekehuksesta kauppakeskussa. Digitaalinen piirros ja valokuva.

Kuva 21. Jokela, Anna 2024. Konseptin variaatioiden visualisointi. Digitaalinen piirros.

Kuva 22. Jokela, Anna 2024. Konseptin mukainen taittopohja ja havainnekuva Redin opasteesta. Digitaalinen piirros ja valokuva.