Väylävirasto
Trafikledsverket

EuroVelo-reittien suunnitteluperiaatteet Suomessa

Väyläviraston oppaita 4/2021

Väyläviraston oppaita

4/2021

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

Väylävirasto
Trafikledsverket

Sisällysluettelo

1. Reitin suunnittelu 4
   - Reitin alustava linjaus, suunnittelun lähtökohtia, sertifikaatin ehtoja, yksityistiet reitillä ja muita yksityiskohtia

2. Opastuksen suunnittelu 13
   - 2.1 Yleiset periaatteet 14
     - Käytetyt merkit, opastuksen laadinnan nyrkkisäännöt, opastus suhteessa muuhun viitoitukseen
   - 2.2 Esimerkkejä 23
     - Opastus eri tapauksissa, kuten kiertoliittymissä ja pyörätien muutoskohdissa
   - 2.3 Etäisyystaulujen suunnittelu 34
     - Esitettävät kohteet, etäisuustaulujen sijoitus, etäisyyden laskeminen

Esipuhe

Oppaan ovat kirjoittaneet Mira Linna ja Henri Käki WSP Finland Oy:stä. Väylävirastossa työtä ovat ohjanneet Jukka Hopeavuori ja Maija Rekola.

Helsingissä joulukuussa 2021

Väylävirasto

1. Reitin suunnittelu

Reitin alustava linjaus

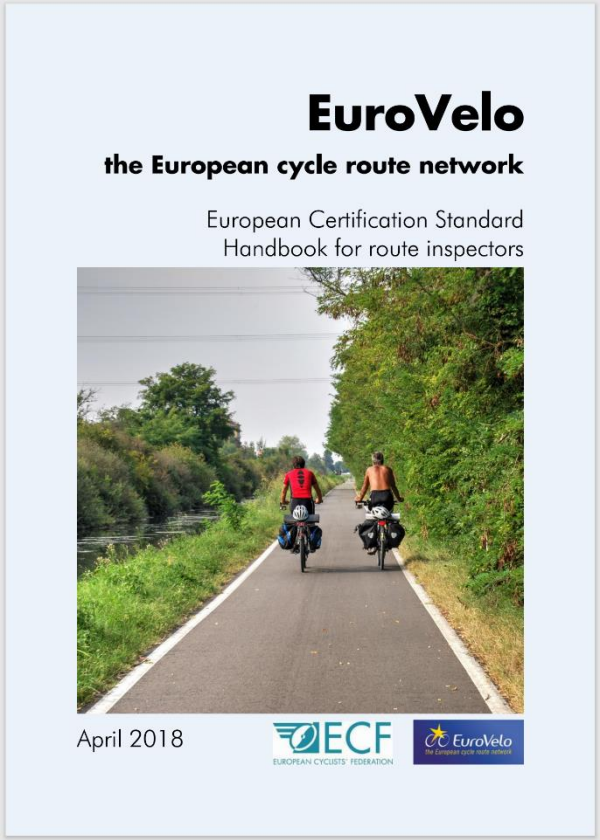
- European Cyclisits' Federation (ECF) on tehnyt EuroVelo-reiteistä alustavat linjaukset.
- Karkea reittilinjaus on nähtävillä osoitteessa:
  - https://en.eurovelo.com/
- Tarkempi reittilinjaus on lisätty bikemap.net sivustolle.
  - Bikemapin reitti on ECF:n ylläpitämä, mutta suunnittelussa on havaittu jonkin verran eroja Eurovelo.com sivuston reittiin. Eroavaisuudet käydään läpi Väyläviraston ohjausryhmän kanssa.

ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Reitin suunnittelun lähtökohtia

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Reitistön suunnittelua ohjaa ECF:n laatimat European Certification Standard (ECS) ohjeet
  - https://pro.eurovelo.com/projects/european-certification-standard
- Ohjeen tarkoituksena on varmistaa EuroVelo-pyöräilyreittien yhtenäinen laatu, yleisilme ja turvallisuus kautta Euroopan



Reitin suunnittelun lähtökohtia

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Ohjeen mukaan koko reitistön on kauttaaltaan täytettävä vähintään *Essential* kriteeristön mukaiset vaatimukset sekä *Important* vaatimukset vähintään 70% osalta.
  - Laatuvaatimukset koskevat mm. reitin jatkuvuutta, esteettömyyttä, turvallisuutta ja väylien käyttökelpoisuutta eri käyttäjäryhmien näkökulmasta.

Essential criteria	Catering to regular cycle tourists	Must be met along the entire route
Important criteria	Catering to occasional cycle tourists	Must be met along at least 70% of the route
Additional criteria	Catering to demanding cycle tourists	Meeting the criteria is optional and depends on the aspiration level

Poimintoja sertifikaatin ehdoista

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Päivämatkan määritelmä on 30-90 km
- Essential criteria - esimerkkejä:
  - Reitillä ei saa olla fyysisiä esteitä ja reitin tulee olla kuljettavissa läpi koko paikallisen pyöräilykauden. Reitillä kulkeminen pyörällä tulee olla lailla sallittua.
  - Reitin tulee olla asvaltoitu tai muuten kovalla materiaalilla päällystetty. Poikkeuksena voi olla muu tiivistetty, pyöräilykelpoinen pintamateriaali (esim. sora tai murske, esim. kivituhka).
  - Päivämatkan aikana tulee olla vähintään yksi merkittävä kulttuuri- tai luontokohde
  - Pyöräilykaudella reitille tulisi olla mahdollista saapua tai reitiltä poistua joukkoliikenteellä 150 km välein pyörän kanssa.
  - Päivämatkan aikana tulee olla peruspalvelut (ruoka, majoitus, pyörän huolto)
- Important criteria - esimerkkejä
  - Jos reitillä on portaita, tulee niiden kohdalla olla ramppi tai muu vastaava.
  - Pyöräilijä saa altistua maksimissaan 25 % päivämatkasta melulle, pölylle tai muulle päästölle.
- Tarkemmat kriteerit löytyvät ECS:n ohjeista.

Liikennemäärä ja nopeusrajoitus

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Ohjeissa on rajattu se määrä päivämatkasta, millä alla olevien taulukoiden mukaiset arvot saavat toteutua

	traffic-free, cycle paths etc.	traffic				
		very low	low	moderate	high	very high
Essential	no limit	no limit	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed
Important	no limit	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed	not allowed
Additional	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed	not allowed	not allowed

Pyöräily liikenteen seassa

	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	low	low	moderate
2.001-4.000 units/day	low	moderate	moderate	high
4.001-10.000 units/day	moderate	high	high	very high
>10.000 units/day	moderate	very high	very high	very high

Pyöräily pyöräkaistalla tai asvaltoidulla pientareella

	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	very low	low	low
2.001-4.000 units/day	very low	very low	low	moderate
4.001-10.000 units/day	very low	low	moderate	high
>10.000 units/day	low	moderate	high	very high

Yhteistyötahot ja käytännöt

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Reitti suunnitellaan yhteistyössä kuntien ja kaupunkien kanssa.
  - Usein yhteyshenkilönä on teknisen puolen vastuuhenkilö, mutta myös kunnossapito on hyvä ottaa keskusteluun mukaan.
  - Kunnilta tulee saada hyväksyntä reitin katuverkolla kulkevalle osuudelle, sillä kunta vastaa opastuksen toteutuksesta kustannuksineen.
  - Kunnilta pyydetään kommentit myös opastussuunnitelmiin.
  - Kunnilta kysytään myös etäisyyden laskentaan käytettävää nollapistettä, joka on yleensä tori, kirkko tai muu keskeinen kohta.
- Kommentteja reittiin on hyvä kysyä myös alueen matkailu- ja kehitysorganisaatioilta.
- Sidosryhmille voidaan pitää suunnittelun alussa infotilaisuus, jossa kerrotaan EuroVelo-reitistä ja siihen liittyvästä suunnittelusta.
  - Infotilaisuuden on huomattu helpottavan yhteydenpitoa kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa ja muutenkin auttavan hankkeen taustoittamista ja tavoitteiden esiin tuomista.

Yksityistiet

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Mikäli reitti kulkee yksityisteillä, tulee tiekunnalta/maanomistajilta pyytää suostumus reitin opastamiseen yksityistietä pitkin.
- Yksityistielle asennettavat opasteet asennetaan lähtökohtaisesti ELY-keskuksen toimesta, eli kustannuksia yksityistielle merkkien hankinnasta tai asennuksesta ei synny. On kuitenkin hyvä korostaa, että reitin ohjaaminen yksityistietä pitkin ei tarkoita, että ELY-keskus tulisi jatkossa osallistumaan yksityistien kunnossapidon kustannuksiin tai että reitin ohjaaminen oikeuttaisi avustukseen tai muuhun rahalliseen korvaukseen.
- Lähtökohtana reittisuunnittelussa on ollut se, että sellainen yksityistie, joka kulkee usean maanomistajan maalla, mutta jolla ei ole tiekuntaa, kierretään.
- Yksityisteitä tulee lähestyä asiassa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Yksityisteillä liikennemerkkien asettamisesta päättää tiekunnan virallinen kokous, joita järjestetään yleensä kerran vuodessa.
    - Yksittäiset merkit on yleensä hyväksytty tiekunnan puheenjohtajan viranhaltijapäätöksellä (varsinkin kun tiekunnalle ei koidu kustannuksia).
- Mikäli tiekunta/maanomistaja on suostunut reitin ohjaamiseen, on suostumus pyydetty vapaamuotoisella sähköpostilla.

Suunnittelun yksityiskohtia

Väylävirasto
Trafikledsverket

- ECF:n reittiä hiottaessa muutamia nyrkkisääntöjä:
  - Reittiin ei tehdä pistoja
  - Maastoon merkitään vain yksi reitti kutakin EV-tunnusta kohden
- Reitin talvikunnossapito
  - Reitin ei tarvitse olla talvikunnossapidetty, mutta tällöin pitää olla esittää vaihtoehtoinen, talvikunnossapidetty reitti lumiselle ajalle.
  - Vaihtoehtoreitti esitetään vain kartalla, sitä ei merkitä maastoon.
  - Reittiä ei tule viedä latupohjaa pitkin. Latupohjat sulavat muuta lunta hitaammin, jolloin ne saattavat olla lumiset vielä silloinkin, kun muu väylä on jo täysin sula.
- Reitti ei vaadi parannustoimia tai tehokkaampaa kunnossapitoa, vaan reitti lähtökohtaisesti viedään sellaisia väyliä pitkin, jotka siihen kelpaavat.
  - Reitillä ei saa olla portaita.
  - Reitin tulisi olla koko matkalta vähintään 1,3 metriä leveä, myös autojen kulkuesteiden kohdalta.
  - Lähtökohtana voidaan pitää, että reitillä tulisi pystyä kulkemaan pyörään kytketyn perävaunun kanssa.

2. Opastuksen suunnittelu

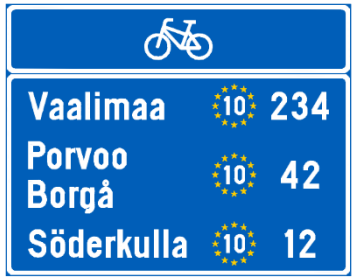
2.1 Yleiset periaatteet

© Valokuva: Mira Linna

Reitin opastuksessa käytettävät taulut

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Reitin opastamiseen käytetään tieliikennelain mukaisia pyöräilyn opastauluja:
  - F21.2 Pyöräilyn suunnistustaulu eri nuolivariaatioilla ja reitin mukaisella EuroVelo-tunnuksella.
  - F22 Pyöräilyn etäisyystaulu reitin varrella olevilla kohteilla ja reitin mukaisella EuroVelo-tunnuksella
- EuroVelo-viitoitus voidaan myös integroida muuhun pyöräilyopastukseen käyttämällä EuroVelo-tunnusta.
- Rajanylityspaikalla EuroVelo-reitti voidaan merkitä pyöräilyn F21.1 suunnistustauluihin niihin ulkomaan kohteisiin, jotka ovat oletettavasti reitin varrella.
  - Etäisyys sovitetaan tällöin tieliikenteen opasteisiin.



Merkkien sijoitus ja asennus

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Opasteet sijoitetaan Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu (Väyläviraston ohjeita 16/2020) ohjeen mukaisesti.
  - Merkkejä voidaan sijoittaa vain sellaisiin valaisinpylväisiin, jotka eivät ole törmäysturvallisia. Maantiellä ei saa kiinnittää valaisinpylvääseen. Mikäli pyörätiellä on erilliset valaisimet, näihin voidaan kiinnittää. Katuverkolla asia tulee varmistaa kunnalta.
  - Merkkejä voidaan sijoittaa muiden (käytännössä Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä –merkkien) yhteyteen vain pakottavasta syystä, esimerkiksi katuverkolla tilanpuute tai herkkä katumiljöö, kuten vanha kaupunki.
- Opasteet voidaan pyörätiellä sijoittaa myös ajosuunnassa vasemmalle puolelle, mikäli se on asennuksen kannalta parempi ratkaisu.
- Tavoitteena on asentaa merkit osuudelle mahdollisimman samaan aikaan, mutta ottaen huomioon, että kunnat voivat tehdä asennuksen katualueella itsenäisesti, voi eroavaisuuksia tulla.
  - Kunnille on tarjottu mahdollisuutta myös osallistua ELY-keskuksen tekemään merkkien ja materiaalien sekä asennuksen hankintaan. Tällöin kustannusjako on osuuden hallinnollisen luokan mukainen. Kunta voi osallistua myös vain keskitettyyn merkkien hankintaan ja asentaa merkit itse.

Reitin opastus taajaman ulkopuolella

- Taajama-alueen ulkopuolella merkillä F21.2 opastetaan
  - käännöksissä,
  - pääosin jokaisessa kahden maantien liittymässä,
  - aina kiertoliittymissä
  - pyörätien päätöskohdissa
  - Pyörätien kulkiessa molemmin puolin tieto puolen vaihdossa sekä
  - liittymissä, missä eksymisen vaara on ilmeinen.
- Opasteiden väli ei saa olla yli 5 kilometriä. Mikäli maantiellä on yli 5 km pitkä osuus, johon ei muusta syystä tulisi opastusta, käytetään suoria nuolia vahvistukseksi siitä, että kulkija on yhä reitillä.
- Jos maanteiden liittymiä on useita lähekkäin, voidaan opasteiden määrää tapauskohtaisesti vähentää.

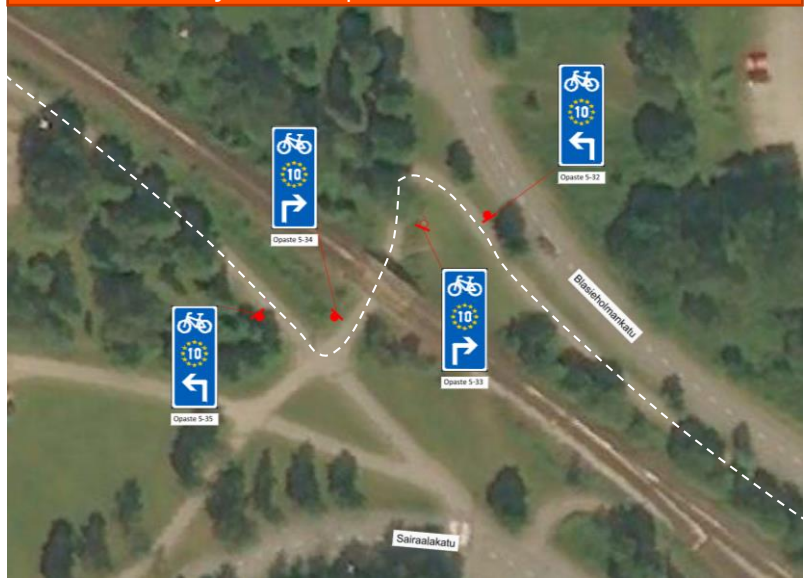
Esimerkki opastuksesta liittymässä.

Esimerkki suorien nuolien käytöstä vahvistuksena pitkän välimatkan puolessa välissä.

Reitin opastus taajamassa

- Taajama-alueella merkkiä F21.2 käytetään tiheämmin niin, että reitin seuraaminen ilman karttaa on mahdollista.
- Edellä esitettyjen tilanteiden lisäksi taajamassa opastetaan reitti
  - pää- ja kokoojakatujen liittymissä sekä
  - toriaukeilla tai muilla vastaavilla alueilla, joissa väylä on epäselvä.
- Katualueella opastamisessa noudatetaan kunnan ohjeistusta merkkien sijoittamisesta ja kiinnittämisestä.

Esimerkkejä opastuksesta taajamassa, merkkejä on tiheämmin ja suorilla nuolilla ohjataan torin poikki kulkeminen.



Opastus ja muut matkailukohteet

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Paikallisten retkeilykohteiden kohdalle ei lisätä niin sanottuja ylimääräisiä toisto-opasteita. Retkeilykohteita on reitillä paljon, eikä kaikkien kohdalle ole tarkoituksenmukaista lisätä toisto-opasteita.
  - Tätä voidaan ehdottaa esim. reitin näkyvyyden parantamiseksi paikallistan laavujen tai retkeilyreittien kohdalle.
- Reittiä ei välttämättä saada jokaisen mielenkiintoisen matkailukohteen kautta. Kunta voi tällöin lisätä omaa opastustaan ja opastaa EuroVelo-reitiltä muihin matkailukohteisiin. Tällöin kunta voi harkita myös opastamista ko. kohteelta takaisin EuroVelo-reitille.

Suuntakohtainen reitti

Väylävirasto
Trafikledsverket

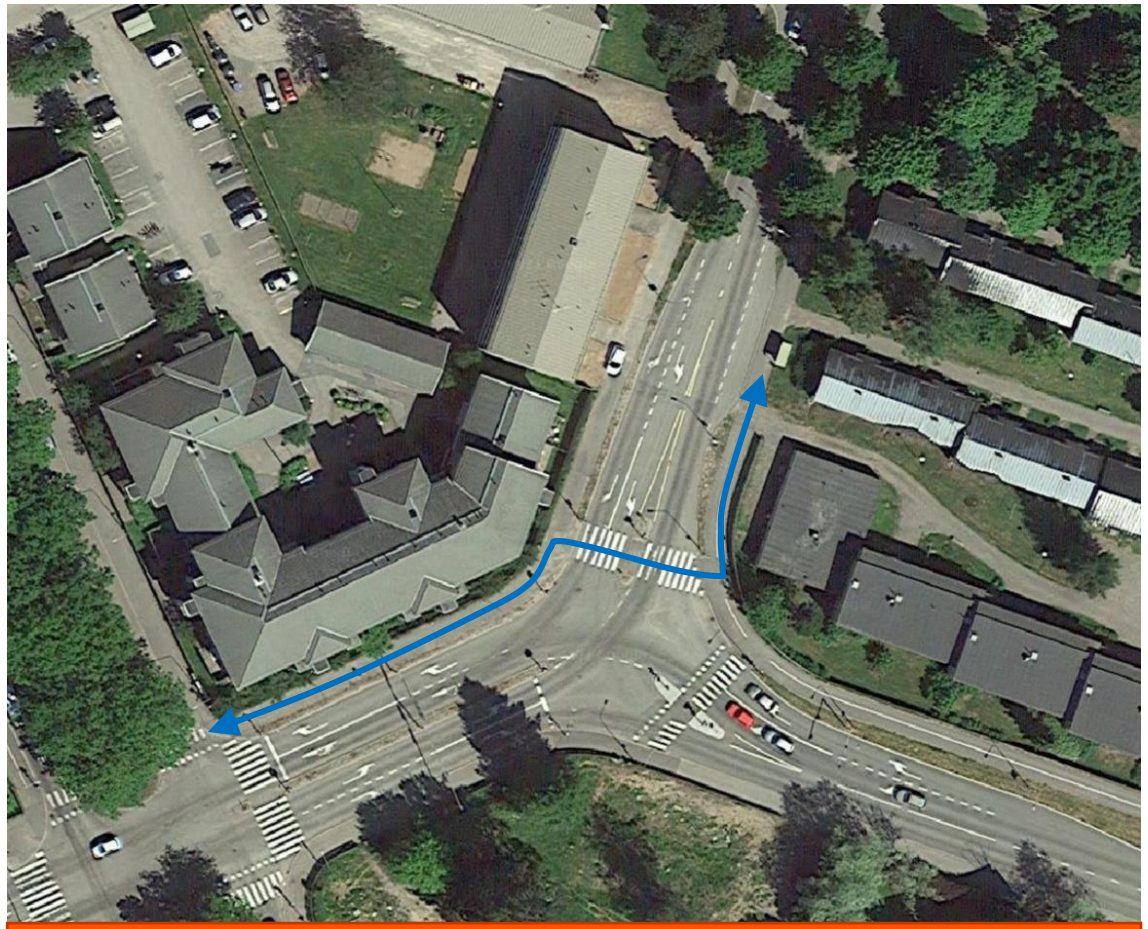
- Välillä opastettu reitti voi olla erilainen eri kulkusuunnille.
- Reittiä valittaessa huomioidaan liikenneturvallisuus ja reitin sujuvuus pyöräilijän näkökulmasta.
  - Kuvassa esimerkki Porvoosta Helsingintien ja Palokunnantien liittymästä.
- Myös yksisuuntaisilla osuuksilla voi reitti kulkea eri katuja kulkusuunnasta riippuen.

Opastus voi seurata eri reittiä riippuen kulkusuunnasta. Idän suunnasta pyöräilijää ei opasteta suojateiden kautta, sillä silloin tulisi turhia ajoradan ylityksiä. Opastus on myös yksinkertaisempi ja helpompi seurata.

Opastus vain tien toista puolta

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Kun kadun tai maantien molemmin puolin kulkee pyörätie, opastetaan reitti jommallekummalle puolelle. Puoli päätetään reitin sujuvuuden ja turvallisuuden perusteella.
    - Kuvassa esimerkki Porvoosta Aleksanterinkadun ja Kevätkummuntien liittymästä.



Reitti ohjataan tietylle puolelle tietä huomioiden, mikä on reitin jatkumisen kannalta parempi puoli. Ylityspaikaksi valitaan mahdollisimman turvallinen suojatie, esimerkissä suojatie on kadun ainut liikennevalo-ohjattu.

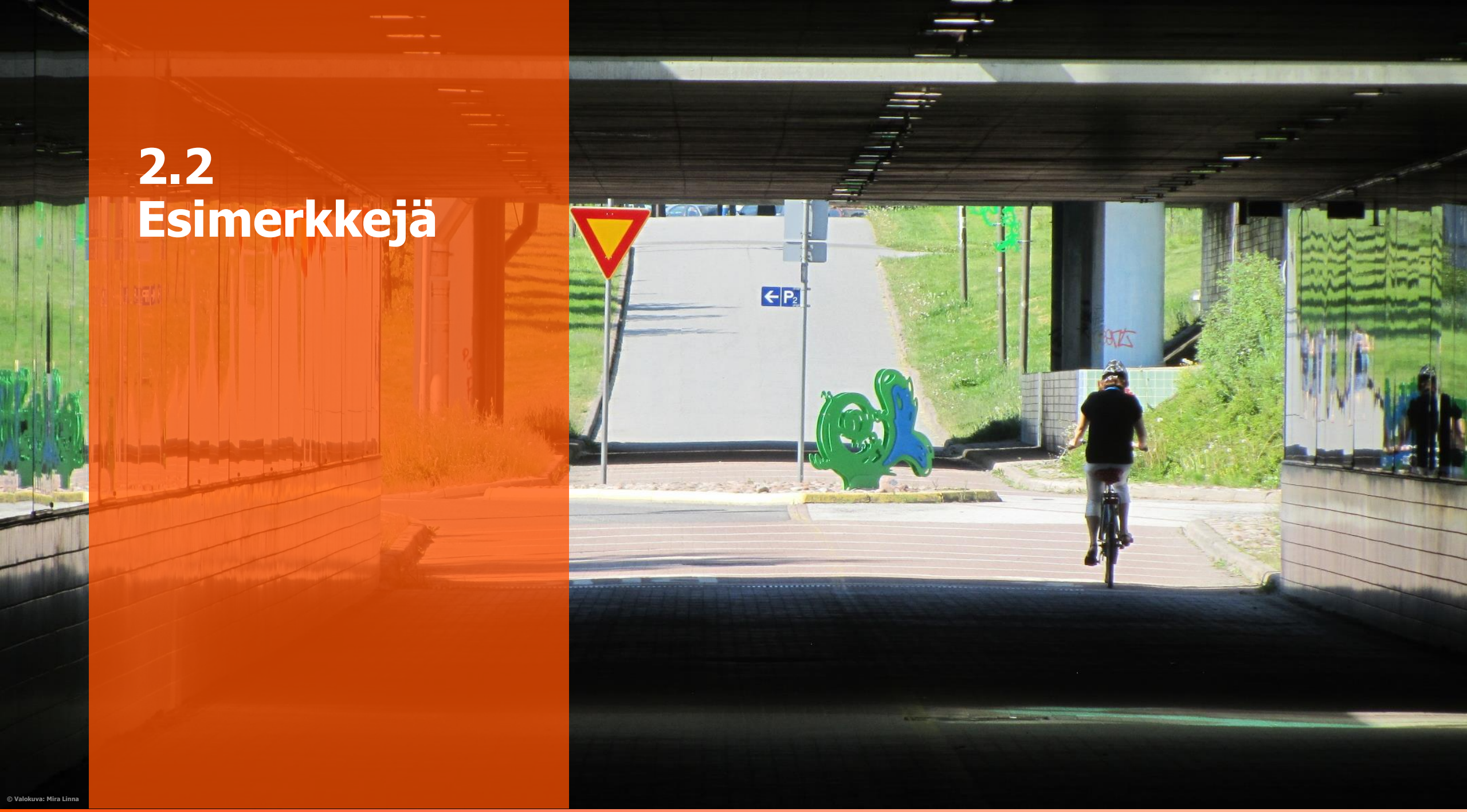
Lisäkilvet

Väylävirasto
Trafikledsverket

Suunnistustaululle ei löytynyt kiinnityskohtaa sillalta, joten se tuli sijoittaa ennen siltaa. Jotta kulkija ei harhaudu kääntymään ennen siltaa, laitettiin taulun alle lisäkilpi kertomaan, että käännös on 70 metrin päässä.

- Mikäli suunnistustaulua ei saada ohjeen mukaiselle etäisyydelle liittymästä/kääntymiskohdasta tai jos käännöskohdan osalta voi tulla epäselvyyttä, voidaan opastusta selkiyttää lisäkilvellä, johon on merkitty etäisyys käännökseen.

2.2 Esimerkkejä



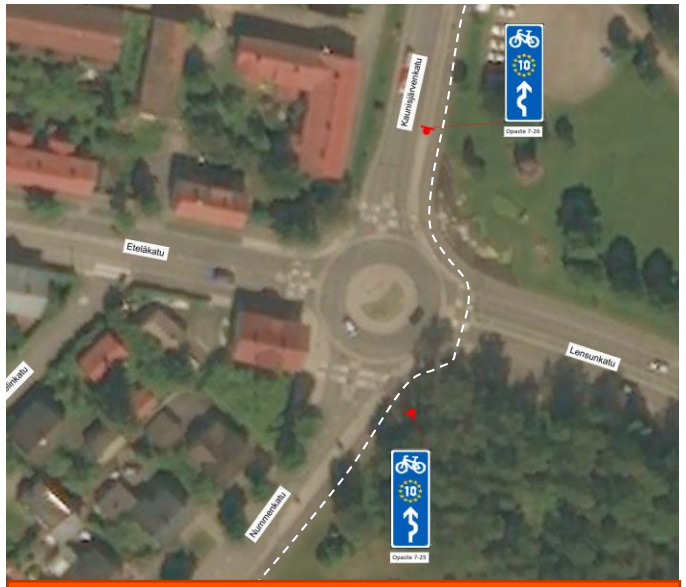
© Valokuva: Mira Linna

Kiertoliittymät

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Opastus toteutetaan pyöräliikenteen viitoitusohjeen mukaisin periaattein
  - ”Kiertoliittymässä pyöräilyn suunnistustaulun nuolikuviossa käytetään ympyrän muotoa kuvaavaa nuolikuviota, jos se kuvaa pyörätien risteyskohdan muotoa. Jos pyörätien risteys sijaitsee selvästi kiertotilan ulkopuolella, niin nuolikuviossa ei esitetä ympyrän muotoa.” (Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu, Väyläviraston ohjeita 16/2020)

Pyörätien muoto ei muistuta ympyrää, joten opastuksessa on käytetty muita kuin kiertoliittymänuolia



Pyörätien muoto vastaa hyvin kiertoliittymää ja opastus on selkeä kiertoliittymänuolin.

Puolen vaihto, kun pyöräteitä on ajoradan molemmin puolin

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Pyörätien puolen vaihto opastetaan nuolikuviolla 6a ja 6b. Opaste sijoitetaan ennen suojatietä.
  - Välillä puolen vaihdossa riittää merkki vain toiselle puolelle.

Esimerkki nuolten käytöstä, kun opastetaan puolen vaihto.

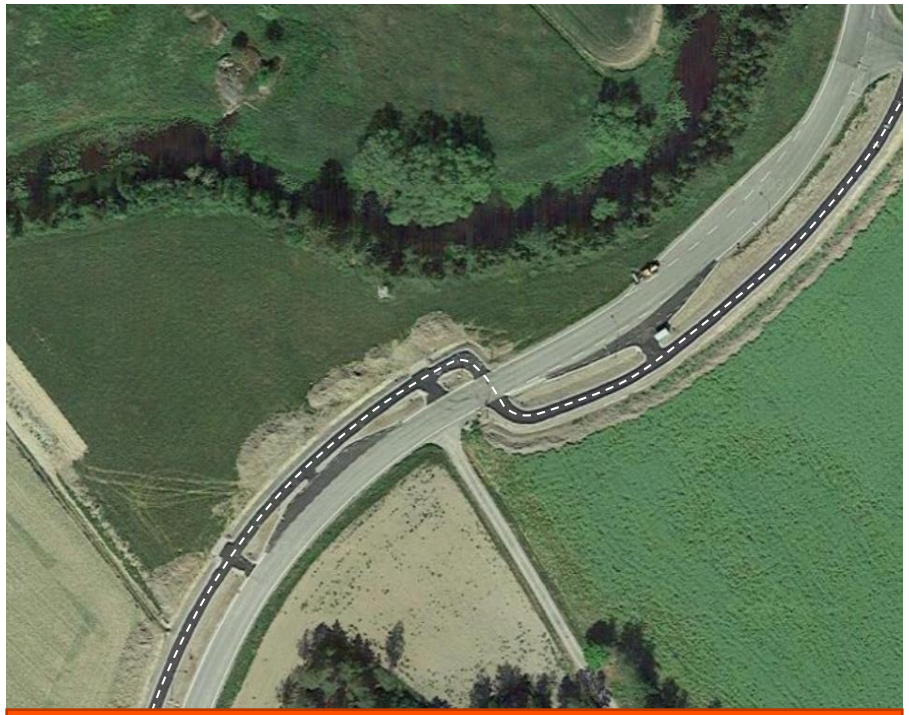
Opastus tarvitaan ajoradan pohjoispuolelle, sillä pyörätieyhteys jatkuu pysäkille. Eteläpuolella opastusta ei tarvita, sillä pyörätie ohjaa tien yli.

Pyörätien puolen vaihto

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Mikäli itse pyörätie vaihtaa puolta, opastuksen tarve harkitaan tilannekohtaisesti. Mikäli vaihto on selkeä, ei opastusta tarvita.

Reitillä pysymisen varmistamiseksi liittymäalueella ohjattiin puolen vaihto, vaikka pyörätie ei tien molemmin puolin jatku.

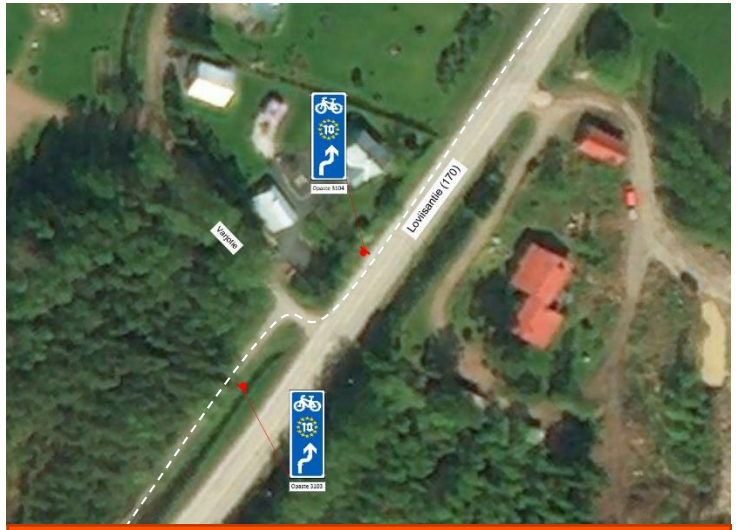


Pyörätien ylityksen ollessa selkeä ja yksiselitteinen, ei opastusta tarvita.

Pyörätien muutoskohta

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Pyörätien alku-/loppukohta pyritään opastamaan yhtenäisellä tavalla:
  - S-nuoli (6a ja 6b) pääosin silloin, kun pyörätie on eroteltu viherkaistalla tai pyörätielle pääsemiseksi täytyy ylittää ajorata, etenkin, jos muutos tapahtuu liittymän kohdalla.
  - Suora nuoli (1a) silloin, kun pyörätie on eroteltu vain reunakivellä ja/tai kun näkyvyys pyörätielle on hyvä.
- Alla esimerkkejä, kun pyörätie alkaa kulkusuunnassa tien oikealla puolella



Kun pyörätie on erotettu viherkaistalla, on selkeää käyttää S-nuolia.

Kun pyörätie on erotettu vain reunakivellä, voidaan näkyvyyden mukaan käyttää myös suoria nuolia.

Tapauskohtaisesti voidaan ajoradan suunnalta opastaa myös suoralla nuolella, jos näkyvyys on hyvä. Näin vähennetään tarvittavien tolppien määrää.

Pyörätien muutoskohta

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Suoraan nuolen käyttö pyörätien päättyessä vahvistaa, että kulkusuunta on oikea ja kulkemista tulee jatkaa tien oikeaa laitaa.
- Alla esimerkkejä, kun pyörätie alkaa kulkusuunnassa tien vasemmalla puolella

S-nuolta käytetään, kun ylitetään ajorata. Kulkusuunnassa pohjoiseen riittää pelkkä suora nuoli.

S-nuolta voidaan käyttää, kun pyörätie on eroteltu viherkaistalla. Esimerkissä merkki lisäksi ohjaa olemaan jatkamatta yksityistietä pitkin.

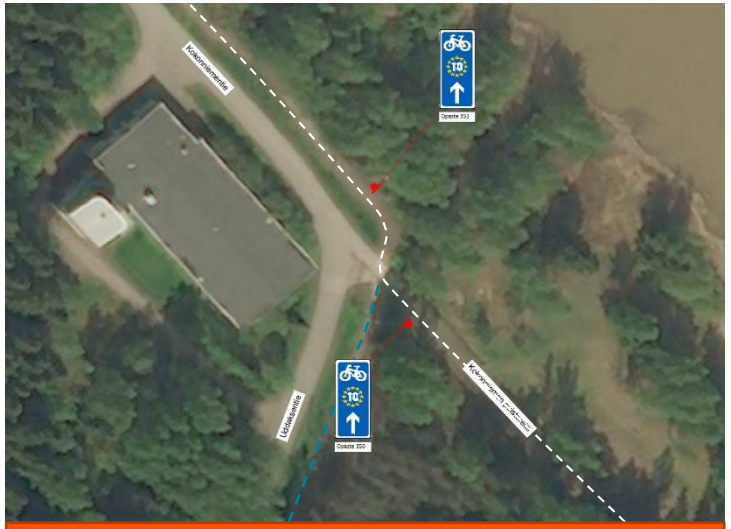
Vaikka pyörätie on pääosin erotettu viherkaistalla, on pyörätien päätös niin sulava, että suora nuoli on näkyvissä pyörätien päästä.

Pyörätien muutoskohta

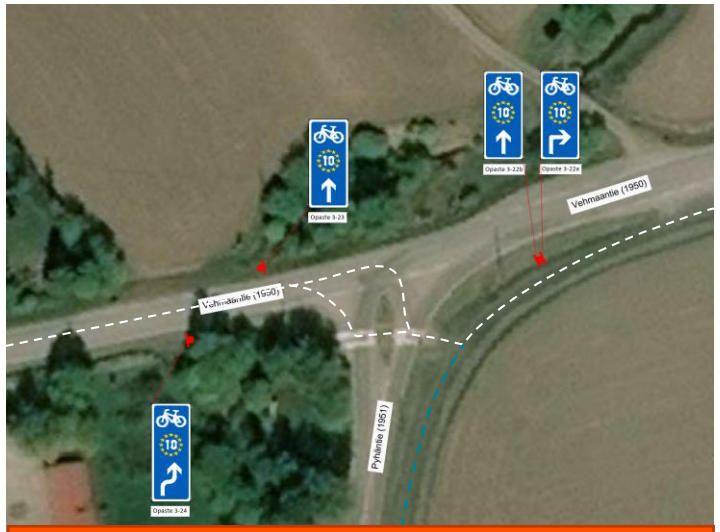
Väylävirasto
Trafikledsverket

- Edellisistä esimerkeistä voidaan poiketa tarpeen mukaan, jos esimerkiksi niin saadaan opastuksesta yksiselitteisempi ja kulkijalle selkeämpi.

S-nuoli voisi idän suunnasta tuleville ohjata vahingossa kadulle, eikä pyörätielle. Samalla vähennetään tarvittavien jalustojen määrää, kun opasteet asennetaan samaan pylvääseen.



Tässä halutaan vahvistaa sitä, ettei reitti seuraa luoteen suunnasta pyörätietä, vaan poikkeaa sorapäällysteiselle ajoradalle. Suora nuoli on tässä yksiselitteinen opaste kulkijalle.



Pyörätien geometria ohjaa kulkijaa jatkamaan idästä etelään. Kohta opastetaan yksityiskohtaisemmin ja suorilla nuolilla tuodaan varmuutta, että kulkija on valinnut oikean suunnan.

Pyörätien geometria

Väylävirasto
Trafikledsverket

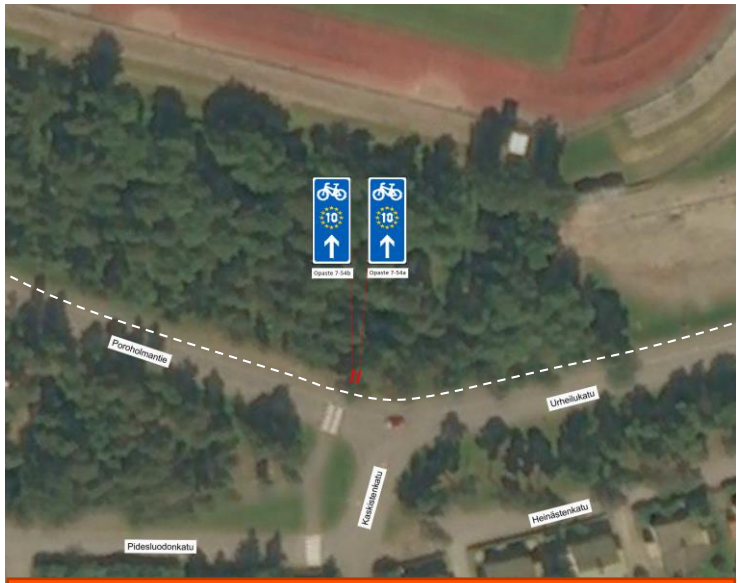
- Suorat ylitykset opastetaan yleensä pääväylän geometrian mukaan, vaikka ylityskohta olisi hieman kauempana risteyksestä (pl. kiertoliittymät, ks. dia 9).
- Sääntöä voidaan soveltaa, mikäli liittymän ja pyörätien malli on erityisen haastava ja on ilmeinen riski ajaa harhaan.

Reitti voidaan opastaa suorin nuolin, vaikka pyörätie tekisi mutkan. Tällöin kohdan tulee kuitenkin olla hyvin selkeä eikä harhaan ajamisen vaaraa saa olla.

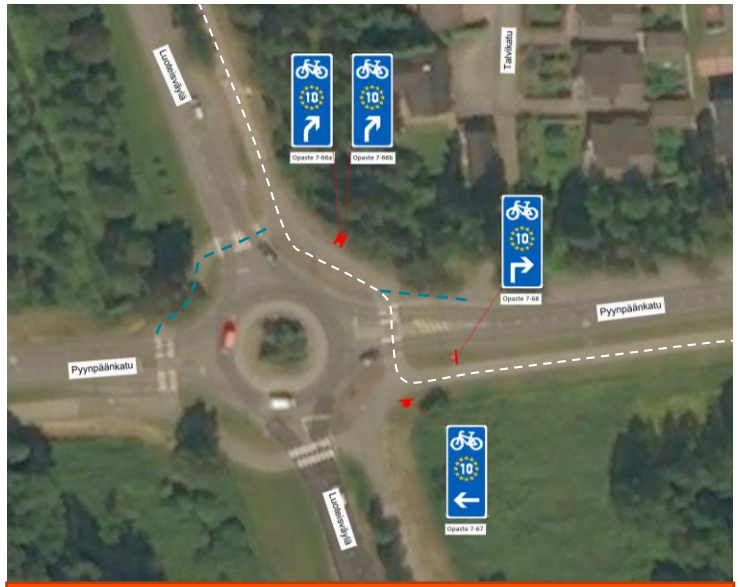
Pyörätien geometria

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Lähtökohtaisesti käännöstä kuvaavaa opastetta ei käytetä kuin tilanteissa, joissa on oikeasti käännös. Mikäli kuljettavan väylän geometria tekee mutkan, mutta kohdassa ei ole vaaraa ajaa harhaan, käytetään suoraa nuolta. Kohdat tulee arvioida tilannekohtaisesti ja käyttää selkeintä vaihtoehtoa.



Kun kyseessä on vain mutka pyörätiessä, käytetään suoria nuolia, vaikka väylä ei jatkakkaan aivan suoraan.



Vinoja koukkunuolia käytetään, kun suora nuoli voi aiheuttaa epävarmuutta siitä, mihin reitti oikeasti jatkuu.

Lisävarmuutta vaativat kohdat

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Opasteita on suositeltava laittaa niihin reitin kohtiin, joissa voi olla vaara harhautua reitiltä.
  - Esimerkeissä suorat nuolet varmistavat oikeaa suuntaa (loivat y-risteykset joissa pääsunnan jatkuvuus on epäselvä ja sekavat pyöräliikenteen solmukohdat).

Suora nuoli varmistaa, ettei idän suunnasta pyöräilevä jatka vahingossa pyörätieltä yksityistielle, vaan jatkaa pyörätietä pitkin.

Pyörätiessä on erikoinen mutka. Suunnan varmistamiseksi liittymään laitettiin suorat nuolet ja yksi toistonuoli vielä liittymän itäpuoleisen merkin yhteyteen.

Koukkunuolet ja taustanuolet

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Koukkumaisia nuolia (2a, 2b, 3a ja 3b) käytetään kun käännös reitillä tapahtuu opasteen jälkeen.
- Suoria nuolia (1a-1c, 2c ja 2d) käytetään liittymän taustanuolina.
  - Taustanuolia käytetään lähtökohtaisesti vain silloin, kun koukkunuolta ei saada sijoitettua hyvin ennen liittymää.

Sivuhaaralla olevan tonttiliittymän vuoksi koukkunuoli voisi olla hämäävä, joten liittymässä on käytetty sen sijaan taustanuolta

Koukkunuolta ei saatu järkevästi alikulun kohdalle, joten opastus toteutettiin taustanuolella. Lisäksi näin pystyttiin hyödyntämää valaisinpylvästä.

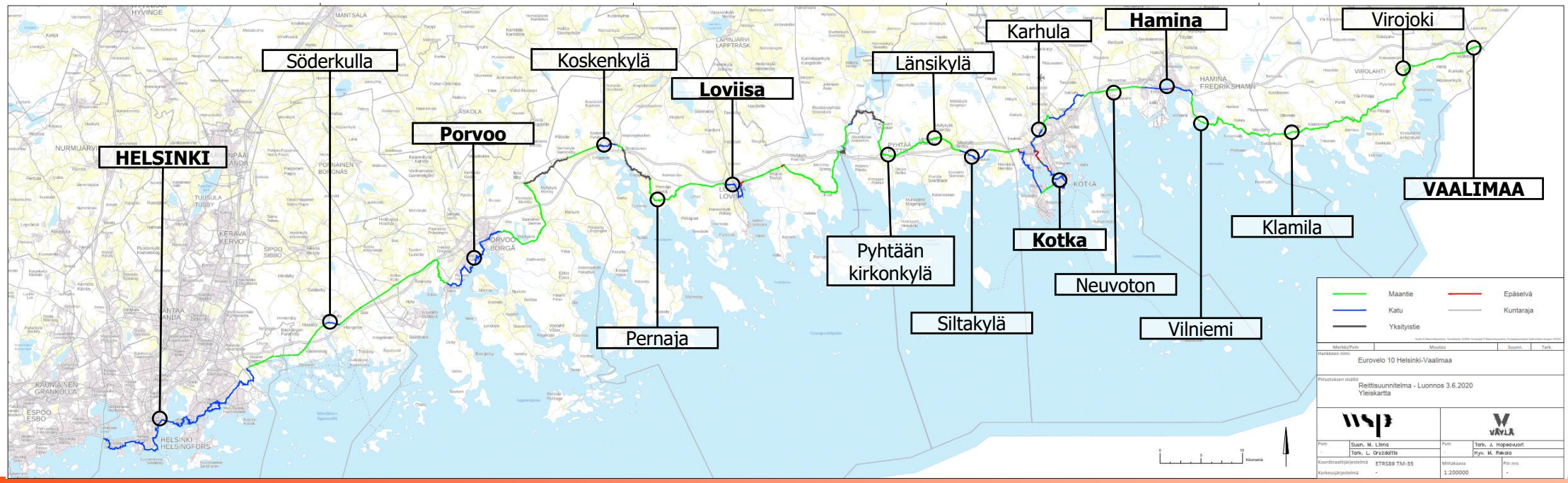
2.3 Etäisyys-taulut

© Valokuva: Mira Linna

Opastettavien kohteiden valinta

Väylävirasto
Trafikledsverket

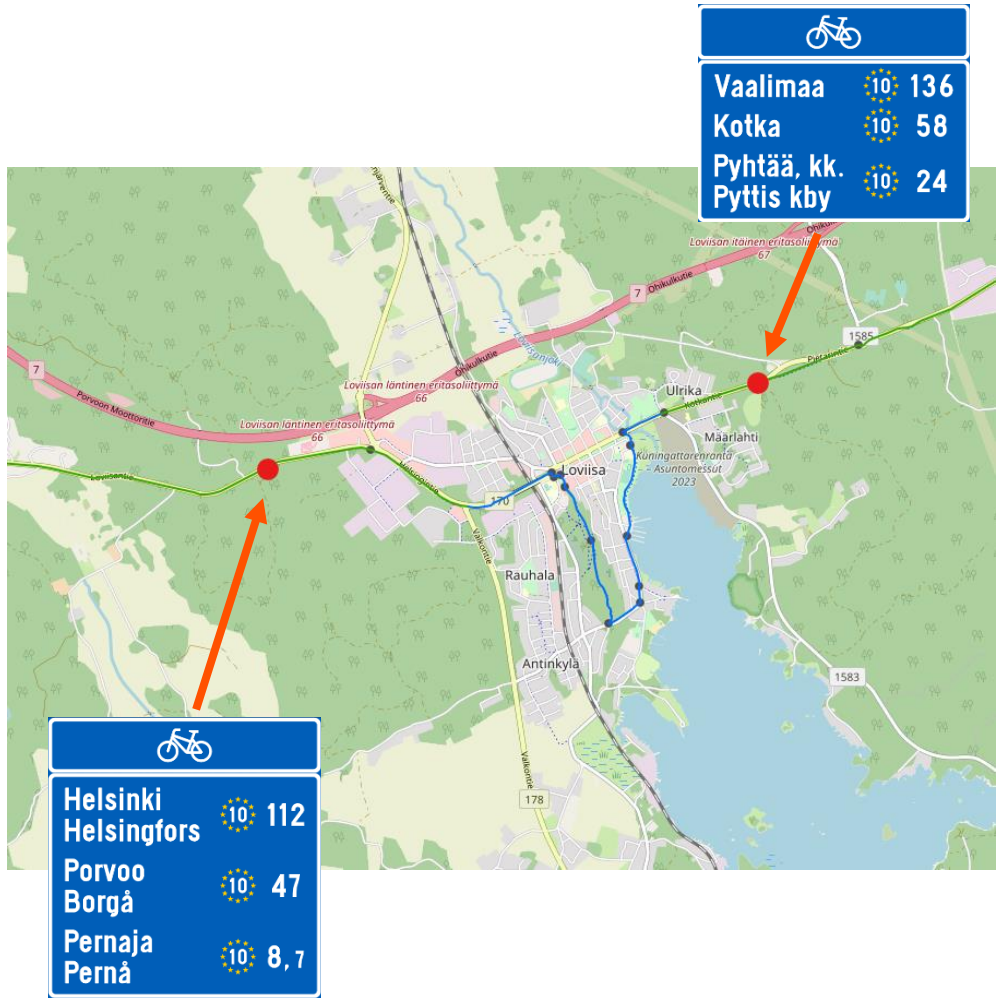
- Etäisyystauluissa esitetyt kohteet tulee olla reitin varrella. Opastettavat kohteet hyväksytetään Väylävirastossa.
- Kohteet jaetaan **KAUKOKOHTEISIIN**, **<u>välikohteisiin</u>** ja lähikohteisiin:
  - Kussakin taulussa tilanteen mukaan yksi kaukokohde, yksi välikohde ja yksi lähikohde.
- Jokaisesta opastettavasta kohteesta löydyttävä peruspalvelut (esim. ruokakauppa tai kioski ja yöpymismahdollisuus).



Etäisyystaulujen käytön periaatteet

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Etäisyystaulut sijoitetaan edelliseltä kohteelta poistuttaessa. Lisäksi tauluja voidaan lisätä pitkille välimatkoille esimerkiksi kylän tai muun yhteyteen tai vain toisto-opasteina.
- Taulut sijoitetaan aina maantien varrelle.
- Tauluja sijoitettaessa kiinnitetään huomiota siihen, etteivät ne sijaitse lähellä tieliikenteen etäisyystauluja, vaan ovat selkeästi oma erillinen kokonaisuus.
    - EuroVelon etäisyystauluissa esitetään etäisyys kohteeseen EV-reittiä pitkin. Näin ollen etäisyydet ovat usein pidemmät kuin tieliikenteen etäisyystauluissa.
- Tauluissa huomioidaan kuntien kaksikielisyys.



Etäisyyden mittaaminen

Väylävirasto
Trafikledsverket

- Etäisyystauluissa esitettävä matka lasketaan EuroVelo –reittiä pitkin siihen reitin pisteeseen, joka on lähinnä taajaman koettua keskipistettä (yleensä tori, kirkko tms.).
- Hyvä käyttää samaa nollapistettä, kun kaupungin viitoituksessa yleensä.
- Nollapisteet hyväksytetään ko. kunnassa.
- Taulussa etäisyys esitetään Väyläviraston ohjeen 16/2020 mukaisesti.
  - 0,1 km tarkkuudella, jos etäisyys kohteeseen on vähintään 0,5 km ja alle 10 km.
  - Kilometrin tarkkuudella, jos etäisyys kohteeseen on 10 km tai enemmän.

Esimerkki, kun nollapisteenä käytetty kohde on reitin varrella.

Esimerkki, kun nollapisteenä käytetty kohde ei ole reitin varrella. Tällöin etäisyys lasketaan reitin lähimpään ja/tai luontevimpaan pisteeseen.

VÄYLÄ

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)