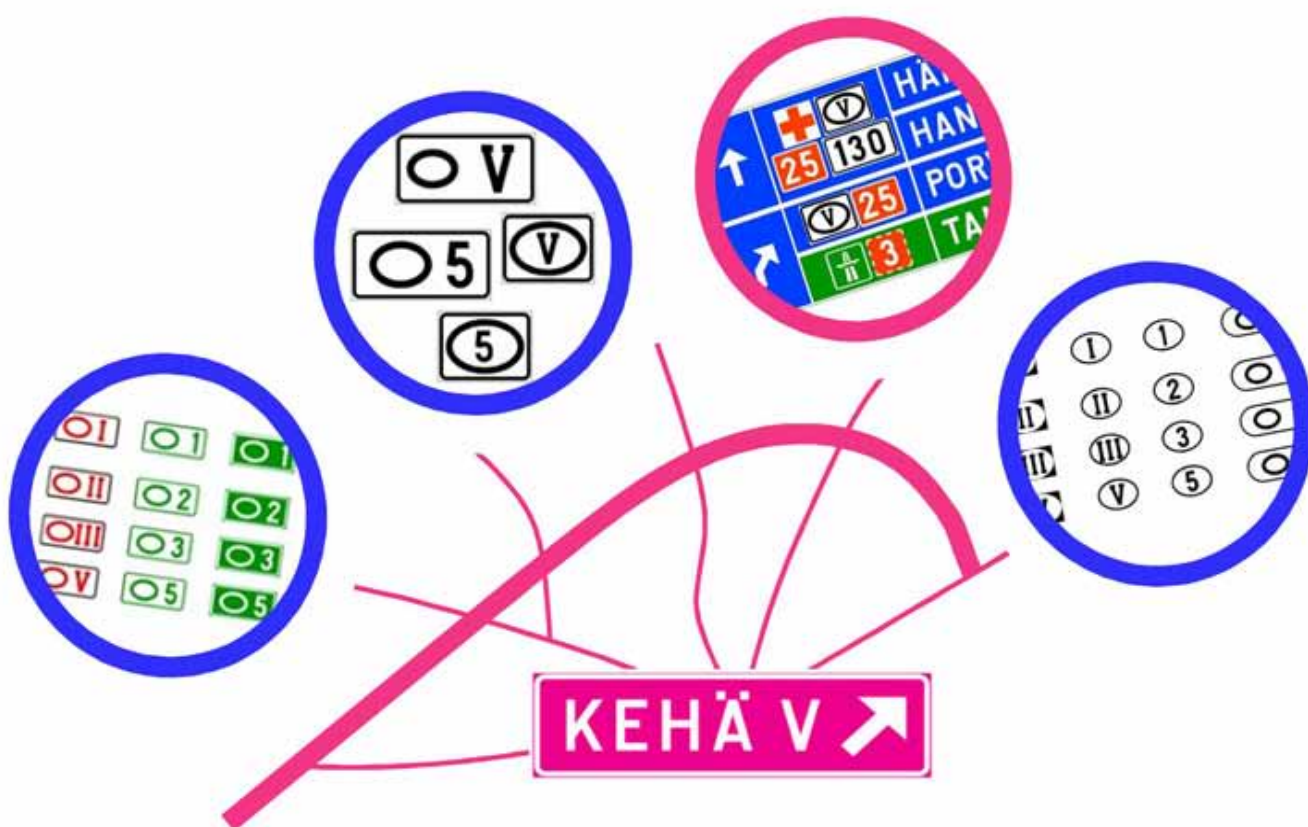




Kehä V – opastuksen toteutusmahdollisuuksia valtatiellä 25 ja kantatiellä 55

EVELIINA MAJURI / BJÖRN SILFVERBERG



Kehä V – opastuksen toteutusmahdollisuuksia valtatiellä 25 ja kantatiellä 55

EVELIINA MAJURI
BJÖRN SILFVERBERG

RAPORTTEJA 94 | 2012

KEHÄ V –OPASTUKSEN TOTEUTUSMAHDOLLISUUKSIA VALTATIELLÄ 25 JA KANTATIELLÄ 55

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-625-5 (pdf)

ISSN-L 2242-2854

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-625-5

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi

Sisältö

Esipuhe	4
1 Lähtökohdat Kehä V -opastukselle	5
1.1 Työn tausta ja rajaus.....	5
1.2 Ulkomaisia esimerkkejä.....	6
1.3 Kehä V kehitysvyöhykkeenä ja liikenteen reittinä	7
Nykytilanne.....	7
Tavoitetila.....	7
2 Kehätunnus.....	8
2.1 Kehätunnusvaihtoehtoja.....	8
2.2 Työryhmän esitys kehätunnusvaihtoehdoksi.....	9
2.3 Näkökohtia kehätunnuksen toteutumiseen tulevaisuudessa.....	10
3 Kehätunnus opasteissa Kehä V:llä	11
3.1 Liittymäkohtaiset tarkastelut.....	11
3.2 Kustannusarvio kehätunnuksen käyttöönotosta	12
4 Kehä V –opastuksen toteutusvaiheet	13
4.1 Alustava toteuttamissuunnitelma	13
Ensimmäinen toteutusvaihe	13
Toinen ja kolmas toteutusvaihe.....	14
5 Edellytykset Kehä V –opastuksen toteutumiselle	15
6 Liitteet.....	16

Esipuhe

Kehä V:n kehittämishankkeiden yhteydessä on pohdittu tieosuuden viitoituksen yhtenäistämistä ja Kehä V:n esiintymistä viitoituksessa. Kehä V:n esiintyminen viitoituksessa loisi selkeän ja näkyvän viestin Kehä V:stä. Tässä selvityksessä on tutkittu tarkemmin Kehä V –viitoituksen toteutuksen mahdollisuuksia. Lähtökohtaisesti tarkoituksena oli tehdä tarkempia liittymäkuvia Kehä V -opasteista tarkempine kustannuksineen. Työn aikana jouduttiin kuitenkin myös uudelleen miettimään Kehä V –opastuksen muotoa ja luonnostelevaan sen teknistä toteutusta. Suunnittelun aikana työryhmä selvitti myös viranomaisilta Kehä V –opastuksen toteutumisenäkymiä.

Tähän selvitykseen on koottu yhteen Kehä V:n viitoituksen lähtökohtia, toteutukseen liittyviä näkökohtia ja alustavaa kustannustietoa jatkotyöskentelyä varten.

Tämä selvitys on toteutettu Kehä V-hankkeen rahoittamana Uudenmaan ELY -keskuksen toimeksiannosta yhdessä Liikenneviraston kanssa. Työryhmään ovat kuuluneet Tuomas Österman Liikennevirastosta, Janne Rautio Uudenmaan ELY:stä, Reijo Lehtinen ja Pekka Tikka Kehä V –hankkeesta sekä WSP Finland Oy:stä Eveliina Majuri ja Björn Silfverberg.



1 Lähtökohdat Kehä V -opastukselle

1.1 Työn tausta ja rajaus

Tämä työ on osa vuonna 2007 alkanutta Kehä V –hanketta ja jatkoselvitys Kehä V:n opastuksen ja viitoituksen esiselvitykselle. Hankkeen taustalla vaikuttavat kaikki tien lähialueen kunnat sekä kauppakamarit. Myös kuntien elinkeinotoimet ja –yhtiöt ovat sitoutuneet hankkeeseen.

Uudenmaan ELY -keskuksen teettämässä Kehä V -opastuksen ja viitoituksen esiselvityksessä 3/2010 tarkasteltiin alustavasti viitoituksen yhtenäistämistä ja Kehä V –nimen näkymistä viitoituskohteena, viitoituksen toteutumisedellytyksiä ja muutoksesta aiheutuvia kustannuksia.

Tässä osuudessa tavoitteena on tarkentaa Kehä V -viitoituksen mahdollista toteutumista ja sen teknisiä edellytyksiä. Toteutuksen vaiheistusta tarkennetaan ja laaditaan alustava suositus 1. vaiheen toteutukseen liitettävistä toimenpiteistä. Kehä V -viitoitusta tarkastellaan liittymäkohtaisesti ja laaditaan tarkempia kustannusarvioita jatko-työskentelyä varten

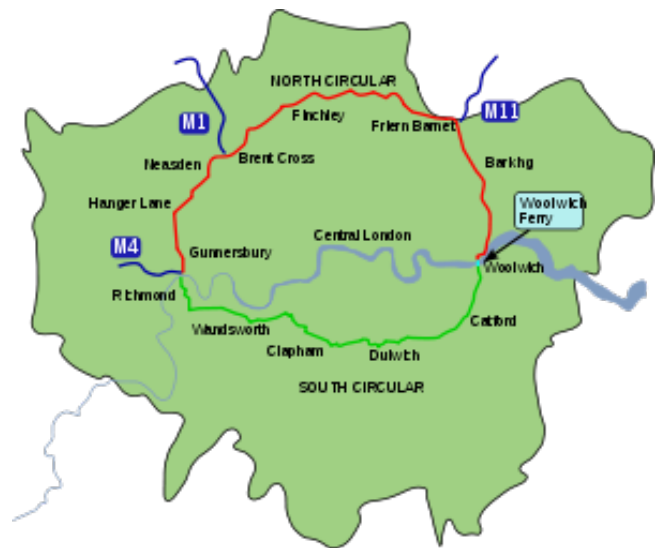
Kehä V -viitoituksen esisuunnitelmavaiheessa Kehä V:tä esitettiin lisättäväksi omana viitoituskohteenaan opasteisiin samalla tavalla kuin Kehä I:llä ja Kehä III:lla. Kehä/Ring viitoituksen on kuitenkin todettu vievän paljon tilaa opasteissa ja painetta oman kehätunnuksen käyttöönottoon on ollut pääkaupunkiseudun viitoituksessa jo jonkin aikaa. Nykyinen käytössä oleva kehätie teksti Kehä I,II,III itään/länteen kaksikielisenä vie paljon tilaa tauluissa ja tauluneliöt kasvavat isoiksi, etenkin B-typin tauluissa. Korvaamalla kehätie teksti tunnuksella, taulujen koko pienenee huomattavasti ja taulujen luettavuus parantuisi kun luettavia kohteita taulussa on vähemmän.

1.2 Ulkomaisia esimerkkejä

Työryhmä tutki kehäteiden viitoituksen esimerkkejä ulkomailta karttapalvelun avulla. Kehäteitä löytyy monistakin maailman suurista kaupungeista. Usein miten kehäteitä on kuitenkin yksi, eikä niiden erilliselle kehätunnukselle ole ollut tarvetta. Näissä tapauksissa kehätunnusta yleisemmin käytetään kehätien nimeä opastuksessa. Esimerkiksi Lontoossa on käytössä kehätiestä pohjos- ja eteläosan mukaisesti North Circular ja South Circular. Joissakin maissa (esim. Belgia) kehäteiden tiennumero toimii samalla kehätunnuksena.

Kehätunnuksia käytetään mm. Norjassa, Tanskassa, Tšekissä ja USA:ssa. Norjassa Oslossa käytettävä kehätunnus on taustaltaan vakoinen ja siinä on musta teksti Ring 1 (tai 2, 3). Tekstin ympärillä on litistetty soikea rengas, mutta valkoinen tausta on kuitenkin suorakaiteen muotoinen. Muodoltaan rengas on Suomessa käytettävän eritasoliittymän numerotunnuksen kaltainen.

Tanskassa Kööpenhaminassa käytettävä kehätunnus on tienumerotunnusten kaltainen. Se on keltapohjainen suorakaiteen muotoinen, jossa on musta reunanauha pyöristelyillä kulmilla ja musta kehätunnus ja kehään viittava numero. Kehää symboloiva iso O on hieman numerofonttia isompi, jotta se eroaisi numerosta 0. Kehiä Kööpenhaminassa on neljä.



Kuva 1: Lontoon kehätie (kuva Wikipedia)



Kuva 2: Vasemmalla Lontoon kehätien S Circular –opastus. Keskellä Oslossa käytössä oleva kehätietunnus opasteessa. Oikealla alhaalla Kööpenhaminan kehätietunnus. Pikkukuvat oikealla yllä: Tšekissä käytössä oleva kehätietunnus, keskellä USA:n Texasissa ja oikealla Belgian kehätiennumero. (Kuvat GoogleMaps)

1.3 Kehä V kehitysvyöhykkeenä ja liikenteen reittinä

Nykytilanne

Pääkaupunkiseudun ulkokeskukset, pienten ja keskisuurten kuntien muodostama ketju, sijaitsevat Kehä V:n varrella. Kehä V:n määrittely ”Pääkaupunkiseudun ulkokehä” viittaa väylän rooliin laajemman työssäkäyntialueen runkoyhteytenä. Liikennemäärät Kehä V:llä vaihtelevat jaksoittain. Pitkänmatkan liikenteen ja raskaanliikenteen osuus Kehä V:llä on suhteellisen suuri, suurempi kuin Uudenmaan pääteillä yleensä.

Kehä V muodostuu tällä hetkellä vt 25:tä ja kt 55:tä. Se on kaksikaistainen sekaliikennetie ja sen nopeusrajoitus on paikoittain alhainen (60 km/h). Kehä V:llä on jaksoja joilla on tiheästi liittymiä ilman kanavoiteja ja ohituskaistat ja keskikaiteelliset osuudet puuttuvat. Näistä johtuen liikenteen sujuvuus ja turvallisuus on puutteellista. Tien kunto myös vaihtelee vt 25:n osuudella ja palvelutaso väylän varrella on hyvin kirjavaa.

Kehä V muodostaa E18 tien kanssa Lohja-Porvoo välillä kansainvälisen väyläparin (Pietarin liikenne). Kehä V:llä on myös vaihtoehtoisten polttoaineiden (maa- ja biokaasun) jakeluverkko.

Tavoitetila

Kehä V –opastuksella pyritään vahvistamaan Kehä V:n tunnettua. Kehä V -opastuksella halutaan nostaa esille tien pääteitä (kt 51, vt 1,2,3,4 ja 7) yhdistävä luonne ja käyttömahdollisuus Kehä III:n vaihtoehtona ja osana E 18 -käytävää. Kehä V:n käsitellä halutaan taata palvelun laatu eri asiakkuuksille. Kehän varren vyöhyke halutaan profiloida osaksi pääkaupunkiseudun asuin- ja tuotantovyöhykettä (ulkovyöhyke). Taustalla on tavoite tarjota vaihtoehtoja Etelä-Suomen väestönkasvun ja työpaikkojen sijoittumiselle. Kunnat haluaisivat viitoituksen rinnalla toteuttaa tunnistettavuuden vahvistamista mediassa ja alueiden opastuksessa (kehä V:n korostaminen esim. yleiskartoissa). Viitoituksen kannalta ensisijaisina asiakkuuksina pidetään ulkomaisia raskaan liikenteen toimijoita, kotimaisia ja ulkomaisia turisteja sekä logistiikkakeskuksia.

Vt 25:n tavoitetilaksi on määritetty seuraavia seikkoja:

- nopeusrajoitus vähintään 80 km/h
- turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisesti
- kevyen liikenteenyhteyksien kehittäminen
- pohjavesisuojausten ja meluntorjunnan toteuttaminen
- nelihaaraliittymien ja vilkkaimpiin pääliittymien rakentaminen eritasoliittymiksi
- ohituskaistojen ja keskikaiteellisten tiejaksojen rakentaminen

2 Kehätunnus

2.1 Kehätunnusvaihtoehtoja

Kehä –Ring –tekstin korvaaminen kehätunnuksella on ollut Liikenneviraston toimesta aikaisemminkin luonnostelun alla. Jo silloin todettiin, että Suomessa käyttöön otettava kehätunnus tulisi olla samantapainen kuin muissakin pohjoismaissa. Kehätunnus olisi hyvä olla jo käytettävien tunnusten ja tienumeroiden kokoinen, jolloin se sijoittuisi opasteissa muiden tunnusten joukkoon. Käyttöön otettavan kehätunnuksen tulee olla selkeä, ymmärrettävä eikä sitä saa sekoittaa johonkin muuhun tunnukseen, logoon tai asiayhteyteen.

Suomen kaksikielisyys asettaa rajoitteita kehätunnuksen laatimiselle. Norjan mallissa tunnukseen sisältyy sana Ring. Suomessa pitäisi mahdollistaa sekä Kehä että Ring ja jotta tunnuksen luettavuus säilyisi, kasvaisi sen kokoin nykyisiä tunnuskojoja suuremmaksi (kuva 3). Suuremman tunnuksen sijoittamien tauluun taas toisi mukanaan muita haasteita.

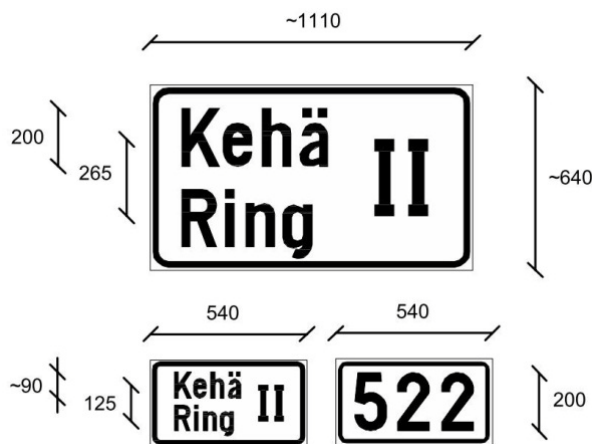
Nykyisillä Suomen kehäteillä on roomalainen numerointi. Loogisinta olisi käyttää roomalaista numerointia myös tunnuksessa. Näin tunnuksen merkitys voisi aueta pelkällä loogisella päättelyllä (Suomen kansalaisille). Roomalaista numerointia puoltaa myös se, että vanha ja uusi merkintä tapa tulevat esiintymään rinnakkain opasteissa jopa kymmeniä vuosia, ennen kuin kaikki Kehä/Ring -tekstiä sisältävät opasteet on saatu uusittua.

Arabialainen numerointi on käytössä Norjassa ja Tanskassa. Arabialaisella numerolla varustettu kehätunnus on mahdollista sekoittaa tienumeroon ja siksi kehätunnuksen tulisi olla riittävän erilainen tienumerotunnuksista.

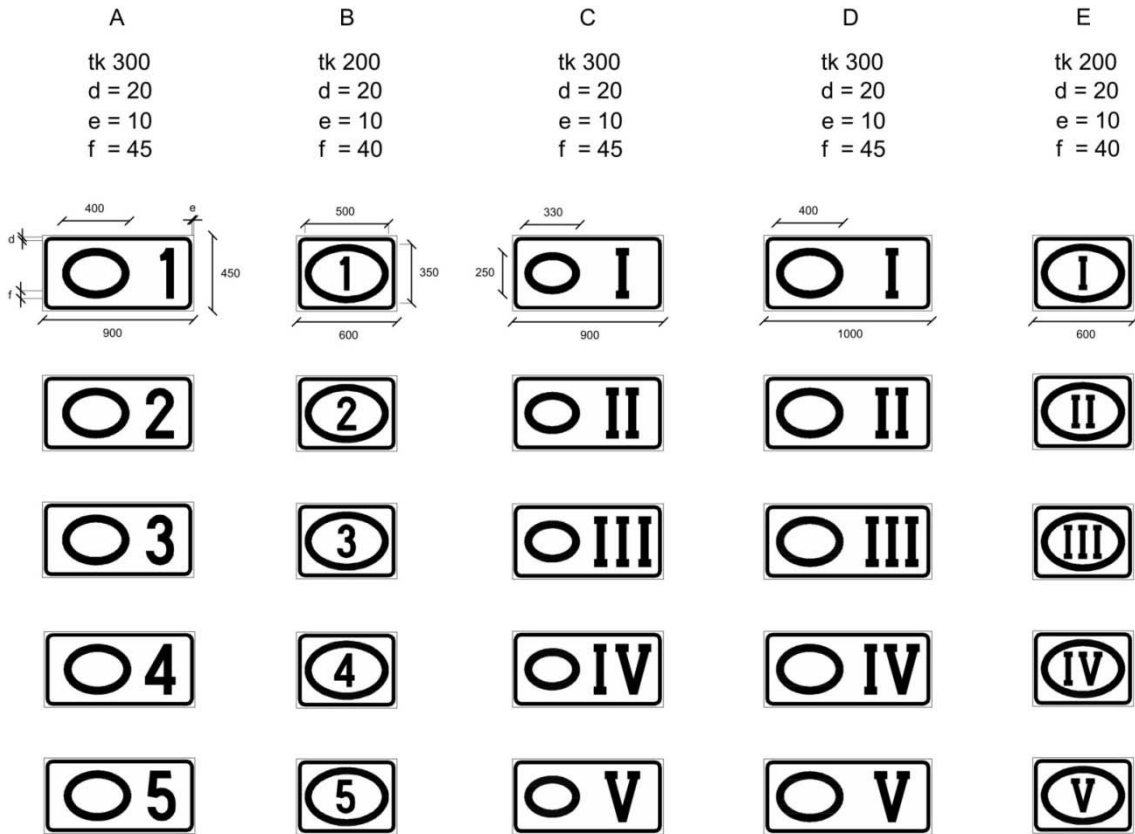
Roomalainen numerointi tuo mitoituksellisia haasteita, koska roomalaiset numerot vievät enemmän tilaa kuin arabialaiset.

Työryhmä pohti myös kehätunnuksen mahdollista väritystä. Erivärisiä kehätunnusvaihtoehtoja kokeiltiin, mutta työryhmä päätyi esittämään valkopohjaista tunnusta.

Kehätunnuksen jatkosuunnittelussa tulee muistaa, että vaikka nykyisiä opastettuja kehäteitä on vain pääkaupunkiseudulla tällä hetkellä kolme, niin niitä tulevaisuudessa voi olla enemmän. Kehä V –nimi on jo otettu käyttöön ja myös muihin Suomen suuriin kaupunkeihin voi joskus tulevaisuudessa tulla numeroituja kehäteitä.



Kuva 3: Kaksikielinen kehätunnus tienumerotunnusten tekstikoolla kasvaa isoksi eikä poikkea juurikaan nykyisestä kehäopastuksesta. Kun tunnus pienennetään tienumerotunnusten kokoiseksi on teksti erittäin pienikokoista.



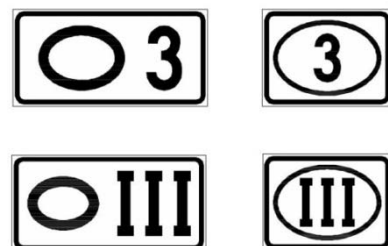
Kuva 4: Työryhmän luonnosvaiheen ehdotuksia kehärenkaan ja numeron erilaisista yhdistelmistä.

2.2 Työryhmän esitys kehätunnusvaihtoehdoksi

Työryhmä kokosi erilaisten vaihtoehtojen pohjalta kehätunnusvaihtoehtoiksi kuvassa 5 esitetyt numero ja renkas yhdistelmät. Ehdotettuun kehätunnukseen ei tulisi varsinaisesti tekstiä vaan kehää kuvaisi renkas tai enemmänkin soikio. Soikio siksi, että se erottuu selkeämmin 0 –numerosta (vertaa Tanskan kehätunnuksen ylisuureen O:hon). Tanskan ja Norjan kehätunnuksille yhteistä on 'kehä' tunnuksessa: Norjassa tekstin ympärillä ja Tanskassa kehänumeron edellä. Näin on myös loogista että Suomen tunnuksessa 'kehä' esiintyy. Näin pohjoismaiset kehätunnukset olisivat samantapaisia.

Tässä vaiheessa sekä arabialainen että roomalainen numerointi pidettiin kumpikin vaihtoehtoina. Molemmista numerointivaihtoehtoista otettiin ehdotukset joissa numero ja renkas ovat vierekkäin sekä renkaan sisällä oleva vaihtoehto. Näitä pidettiin parhaimpina yhdistelminä.

Tunnusvaihtoehtoja sovitettiin myös opasteisiin, jotta nähtäisiin miten kehätunnus erottuu muista tunnuksista. Malliopasteita on kuvassa 6.



Kuva 5: Työryhmän esittämät kehätunnusvaihtoehdot

2.3 Näkökohtia kehätunnuksen toteutumiseen tulevaisuudessa

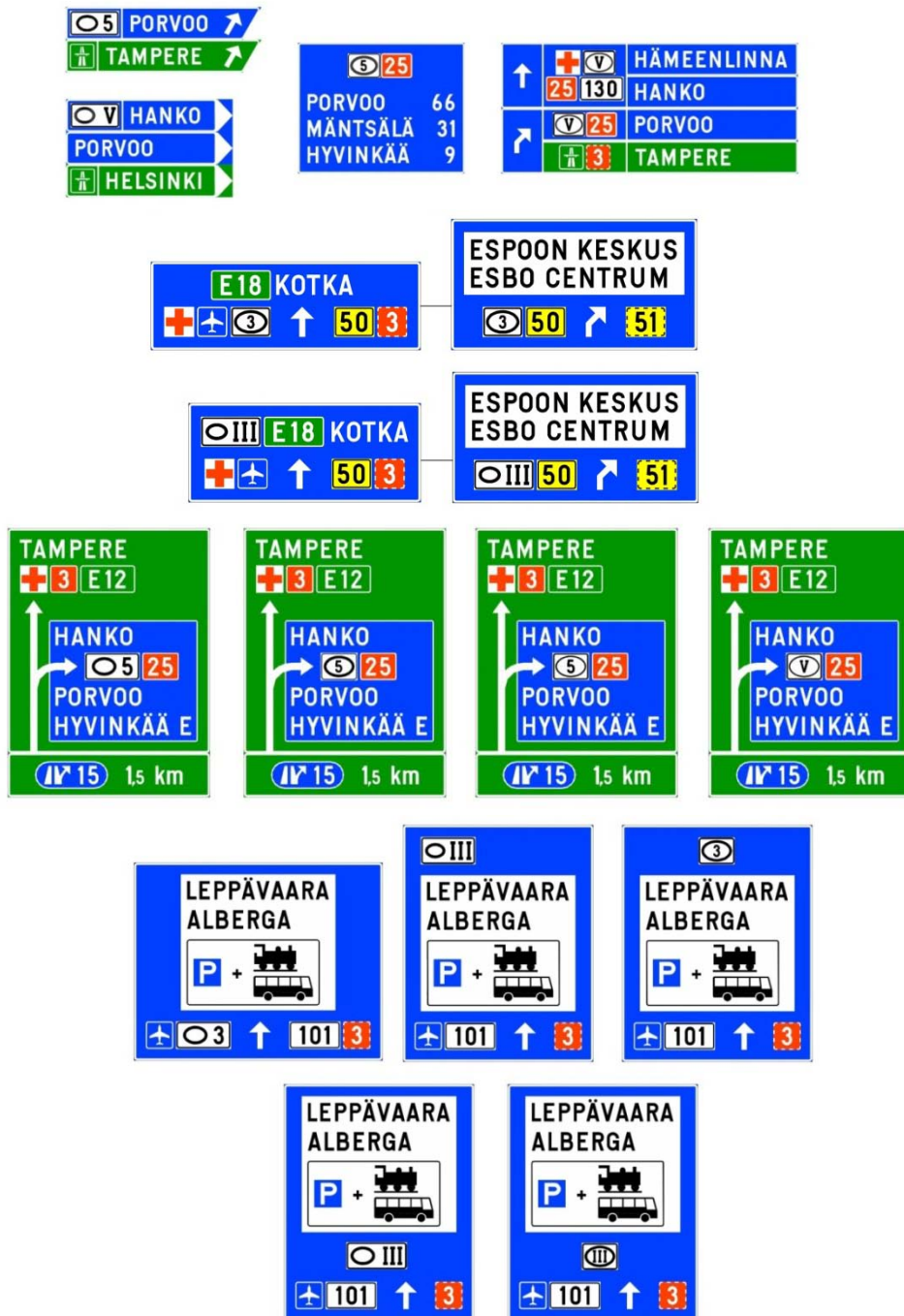
Työryhmän tekemä ehdotus kehätunnukseksi lähetettiin Liikenne- ja viestintäministeriöön alustavasti arvioitavaksi.

Työryhmän esittämistä kehätunnuksen vaihtoehdoista pidettiin parempana tunnusta joka on renkaan sisällä. Arabialainen numerointi toimisi viitoituksessa paremmin, koska roomalaisella numeroinnilla tulee enemmän mitoituksellista ongelmaa.

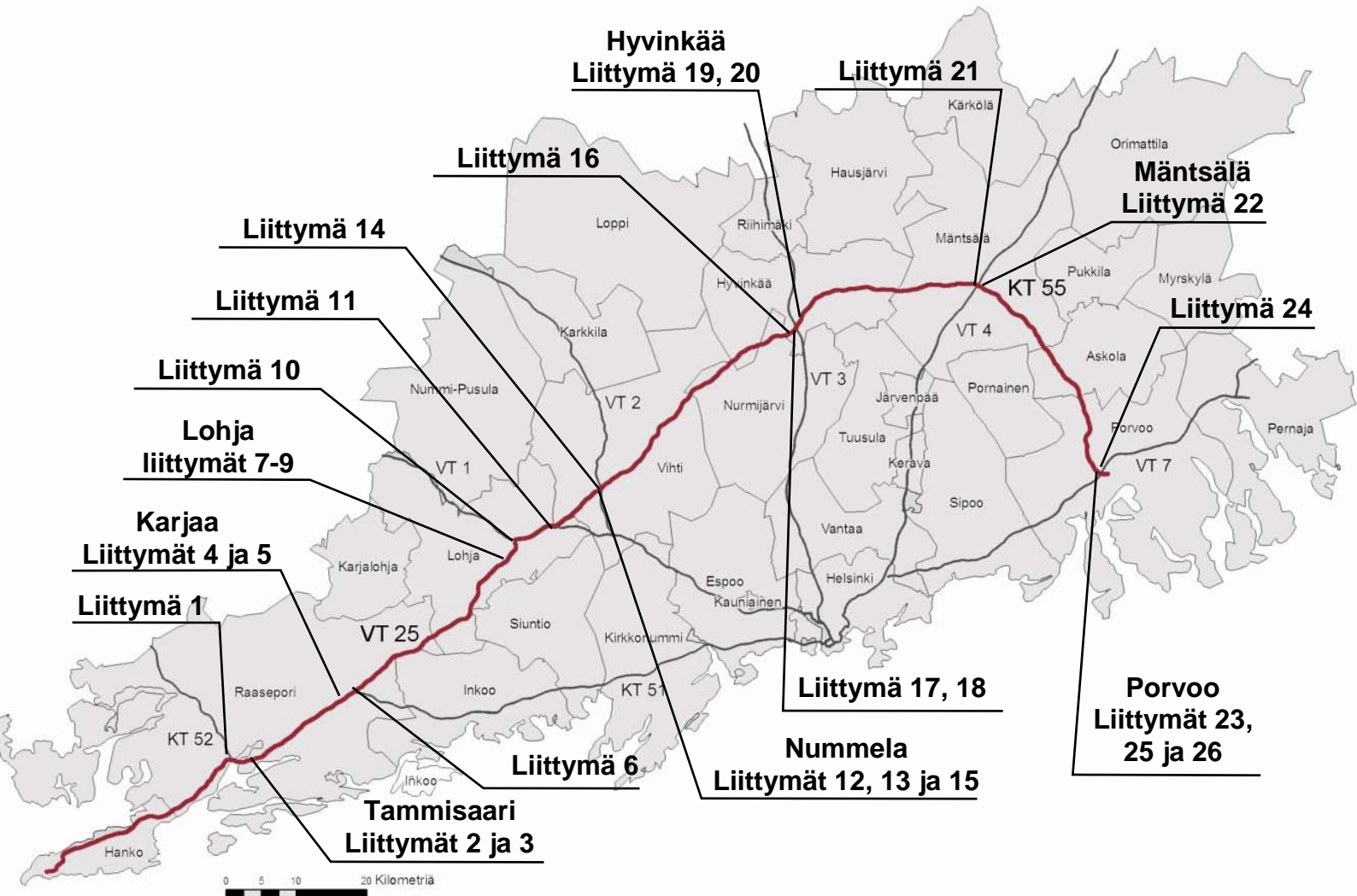
Kehä V tunnuksen käyttöönotto edellyttäisi toimenpiteitä tien standardin parantamiseksi. Kehä V:n tien standardi on paikoitellen puutteellinen, tiellä on paljon nelihaaraaliittymiä, joita pitäisi muuttaa eritasoliittymiksi. Lisäksi tiellä tulisi olla riittävästi ohitusmahdollisuuksia ja liikenneturvallisuuden takaavia keskikaiteellisia osuuksia.

Kehätunnus tullaan todennäköisesti ensimmäisenä ottamaan käyttöön pääkaupunkiseudun kehäteiden opastuksessa.

Valtatien 25 ja kantatien 55 yhdistämistä yhtenäiseksi valtatieksi pidettiin mahdollisena toteuttaa. Kantatien 55 osuus Kehä V:stä täyttää jo nykyisellään palvelu- ja laatutasoltaan valtatiearvoisen yhteyden vaatimukset.



Kuva 6: Kehätunnusvaihtoehtoja sijoiteltuna yläpuolisiin opasteisiin. Sijoittelussa pohdittiin myös tunnuksen sijoittamista omalle rivilleen opasteessa.



Kuva 7: Opastetarkasteluun valittiin Kehä V:tä risteävät valta- ja kantatiet sekä Kehä V:n varrella sijaitsevien suurimpien taajamien sisääntuloliittymät. Liittymät on numeroitu kustannuslaskentaa varten.

3 Kehätunnus opasteissa Kehä V:llä

3.1 Liittymäkohtaiset tarkastelut

Kehä V – kehätunnusta on sovitettava opasteisiin, jotta voidaan arvioida tunnuksen toimivuutta ja sijoitettavuutta sekä myös arvioida tunnuksen opasteisiin lisäämisestä aiheutuvia kustannuksia. Liittymäkohtaiset alustavat suunnitelmat perustuvat valokuvien perusteella tehtyyn opastetarkasteluun. Tarkastelun perusteella on laadittu liittymäkohtaiset opastekuvat nykytilanteesta ja tähän kuvaan on sijoitettu kehätunnus opasteisiin. Liittymäkohtaiset kuvat ovat liitteissä 1 - 17.

Liittymäkohtaisiin tarkasteluihin valittiin kehä V:tä risteävät valta- ja kantatiet sekä suurimpien taajamien sisääntulotiet. Nämä risteävät tiet ovat valtatie 1, 2, 3, 4 ja 7 sekä kantatiet 51 ja 52. Näiden liittymien kautta syötetään suurin osa liikenteestä Kehä V:lle ja näissä liittymissä Kehä V-opastus tavoittaa viitoituksen päivittämisen ensvaiheissa paljon tiellä kulkijoita. Taajamiksi valikoituivat Tammisaari, Karjaa, Lohja, Nummela, Hyvinkää, Mäntsälä ja Porvoo. Nämä ovat suurimmat taajamat Kehä V:n välittömässä läheisyydessä.

Kehätunnuksen sijoittelussa opasteisiin on vielä avoimia asioita, esimerkiksi sijainti taustaviitoissa ja sijoittelu yläpuolisissa opasteissa. Tässä tarkastelussa on pyritty käyttämään samaa sijoitteluperiaatetta kaikissa liittymissä. Kehätunnus on otettu etäisyystauluihin, taustaviitoissa kehätunnus ja tienumerot on nostettu omaksi viitaksi ja taustaviitojen suunnat on eroteltu omiin ryhmiin. Suunnistustauluissa ja yläpuolisissa opasteissa kehätunnus noudattaa tunnuksen sijoittumisen periaatetta.

3.2 Kustannusarvio kehätunnuksen käyttöönotosta

Kehä V – kehätunnuksen ottaminen käyttöön Kehä V:n opasteissa pääteiden liittymissä ja taajamien sisääntuloteiden liittymissä arvioidaan maksavan n. 420 000 €. Taulukossa 1 on jaettu kustannukset liittymittäin. Kustannuslaskennassa on käytetty Fore -kustannuslaskentajärjestelmän mukaisia hintoja (toukokuussa 2012). Tarkemmat kustannukset liittymittäin ovat liitteessä 18.

Liittymä nro	Liittymä	€	Pääliittymä/taajama
1	VT 25/ KT52	18 000	PL
2	VT 25/Tammisaari läntinen	8 100	Tammisaari
3	VT 25/Tammisaari itäinen	11 500	Tammisaari
4	VT 25/ ST 111 (Karjaa läntinen)	9 600	Karjaa
5	VT 25/Karjaa itäinen	14 400	Karjaa
6	VT25/ KT51	4 800	PL
7	VT 25/ Lohja eteläinen	22 200	Lohja
8	VT 25/ MT 1070	28 200	Lohja
9	VT 25/ MT1125	23 400	Lohja
10	VT 25/ VT1/ E18 (etl 23)	32 700	PL
11	VT 25/ VT1/ E18 (etl 24)	46 100	PL
12	VT 25/ 11237 eteläinen	5 400	Nummela
13	VT 25/ 11237 pohjoinen	17 700	Nummela
14	VT 25/ VT 2	13 200	PL
15	VT 25/ MT 11262	2 000	Nummela
16	VT 25/ ST 130	19 900	PL
17	VT 25/ VT 3/ E 12	23 400	PL
18	VT 25/ MT 1379 (KT45)	8 200	PL
19	VT 25/ ST 290 Hyvinkää län	8 800	Hyvinkää
20	VT 25/ MT 1421 Hyvinkää it	7 800	Hyvinkää
21	VT 25/ VT 4/ E 75	31 100	PL
22	VT 25/ KT 55/ ST 140	25 100	Mäntsälä
23	KT 55/ MT 1531	2 000	Porvoo
24	KT 55/ VT 7/ E18	24 800	PL
25	KT 55/ MT 11822	5 300	Porvoo
26	KT 55/ ST 170	6 700	Porvoo

Taulukko 1: Liittymäkohtaiset kustannukset (PL = Kehä V:ttä risteävä valtatie liittymä)

Tarkastelun pintapuolisuuden vuoksi kustannusarvio on suuntaa-antava. Kun kehätunnus viitoitus Kehä V:n kohteissa tulee aikanaan ajankohtaiseksi, tulee kohteissa suorittaa maastokäynti, tarkentaa suunnitelmaa ja arvioida opasteiden ja rakenteiden kunto. Nykyiset opasteet ovat monin paikoin huonokuntoisia ja opasteita joudutaan uusimaan laajemminkin lähiaikoina.

Muita kustannuksiin vaikuttavia asioita:

- Peitelevyjien hinnoittelu ja asennuskustannukset
- Nykyisten taulujen tekstikoko tarkistettava ennen peitelevyn asennusta (yläpuoliset: tk 200 vai 300)
- Vaneri vai alumiini tauluja
- Pienen asennusurakan hinta ← → suuren asennusurakan hinta
- Asennukseen tarvittava kalusto
- Asennusta varten tehtävät liikennejärjestelyt
- Nykyisten taulujen kunto → tarve uusida koko taulu / muitakin tauluja
- Viitoituskohteiden ja kilometrien tarkistus
- Muut opastuksen uusimistarpeet / uusi ohjeistus

Kehä V:n internetportaali

Tavoitteena on että Kehä V:tä tullaan yleisemmin kehittämään älykkään liikkumisen liikennekäytävänä (esiselvitys, Kehä- V Älykkään liikkumisen pilotointialustana 21.02 2011). Tietosisältö suunnataan erityisesti raskaan liikenteen sekä seudullisen työmatkaliikenteentarpeet huomioon ottaen. Internetportaalin ja viitoituksen tarjoama informaatio tukevat toisiaan reitinvalintaa suunniteltaessa sekä itse matkan aikana. Alkuvaiheessa ehdotetaan alustavasti tarjottavaksi seuraavaa informaatiota:

- kelitiedot
- häiriötiedot
- liityntäpysäköinti
- kimpakyytipalsta
- kohdetiedot mm rekkojen p-alueet, levähdysalueet

Toinen ja kolmas toteutusvaihe

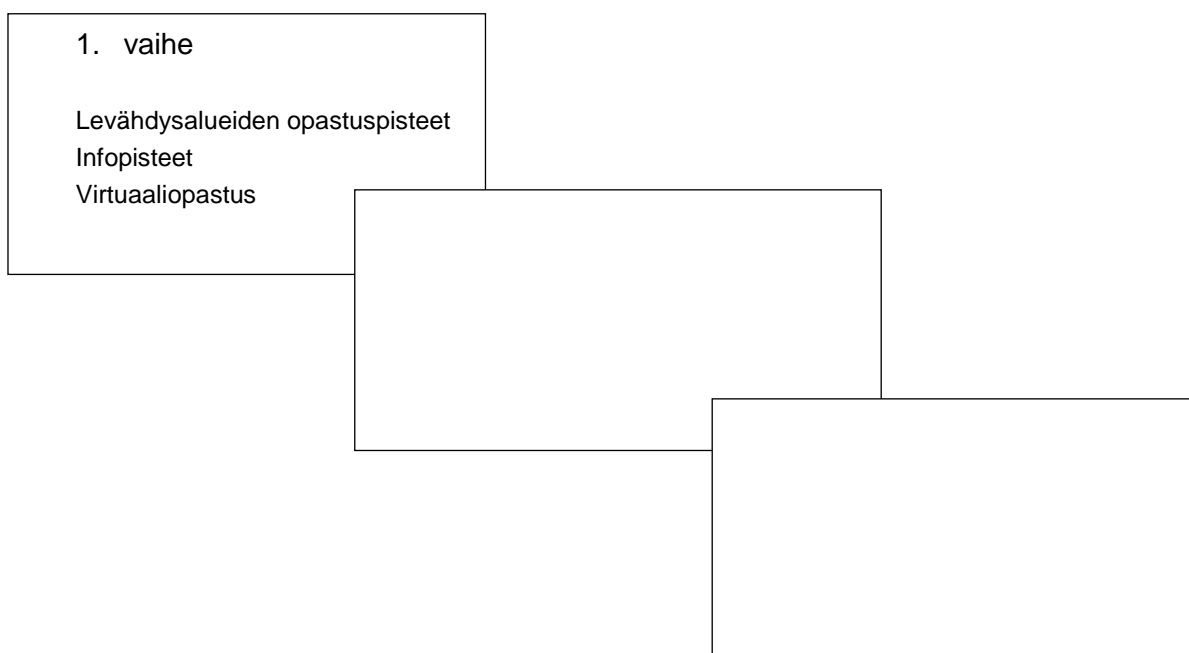
Kehä V:n toisessa toteuttamisvaiheessa Kehä V:n varren teollisuus- ja yritysalueille tuodaan opasteet joissa kerrotaan Kehä V:stä vaihtoehtoisena kuljetusreittinä ja kerrotaan reitti-infoa. Tässä yhteydessä voitaisiin tuoda esiin Kehä V vaihtoehtoisena reittinä ja vertailla matka-aikoja eri reittejä pitkin.

Kaupunki/saapumis-infopisteillä, jotka sijoitettaisiin Kehä V:n varrelle, lähikunnat ja –kaupungit voisivat korostaa saapumista Kehä V:n varren kuntaan ja jakaa tietoa kunnasta. Infopisteiden yhtenäisellä ilmeellä vahvistettaisiin Kehä V –brändiä.

Kehä V –opastuksen toteutus on tässä vaiheessa jätetty kolmanteen vaiheeseen. Kehä V -opastus on mahdollista toteuttaa vasta kun kehätunnus on päätetty ottaa käyttöön, kehätunnus on suunniteltu ja sitä on kokeiltu pääkaupunkiseudun viitoituksessa.

Erityisillä portaaleilla Kehä V:llä voidaan korostaa yhtenäistä ilmettä. Samaa muotokieltä voitaisiin käyttää myös taajamien kohdalla valaistuksessa ja mahdollisissa muissa pystytysrakenteissa.

Muuttuvalla opastuksella voitaisiin jakaa ajantasaista tietoa reitistä ja matka-ajoista.



Kuva 9: Kehä V –opastuksen toteutusvaiheet

5 Edellytykset Kehä V –opastuksen toteutumiselle

Kehä V:lle suunniteltujen parantamistoimenpiteiden eteneminen

Valtatielle 25 välille Hanko – Mäntsälä on valmistunut kehittämisselvitys vuonna 2011. Siinä on listattu kehittämistoimenpiteet ja jaettu ne jaksoittain hankekokonaisuuksiin jatkosuunnittelua ja toteuttamista varten. Hankepaketit on myös laitettu kiireellisyys ja vaikuttavuus järjestykseen toimenpiteiden priorisoimiseksi. Kärkihankkeiden pää-tarkoituksena on liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen sekä maankäytön kehittämisen tukeminen. Tavoitteena on sujuva ja turvallinen valtatie 25.

Kehittämistoimenpiteiden ohjelmoinnin ja jatkosuunnittelun käynnistyminen riippuu paljolti rahoituksen saamisesta. Uudenmaan ELY -keskus on aloittanut vuonna 2012 valtatie 25:n ensimmäisen vaiheen kehittämistoimenpiteiden tarkistamisen. Kerralla koko väylää ei saada parannettua, mutta yhteisellä tahtotilalla hankkeita voidaan saada eteenpäin.

Kehätunnuksen suunnittelun ja käyttöönoton eteneminen

Kehätunnuksen suunnittelu toteutuu lähivuosina kun Liikennevirasto päivittää viitoitusohjetta. Sitä myöten tunnuksen muoto, väri ja käyttö opasteissa tarkentuu. Ensimmäisenä kehätunnus otetaan todennäköisesti käyttöön Kehä III:lla, missä painetta kehätunnuksen käyttöön ottoon on ollut näkyvissä.

6 Liitteet

Liite 1	Liittymäkuva 1
Liite 2	Liittymäkuva 2
Liite 3	Liittymäkuva 3
Liite 4	Liittymäkuva 4
Liite 5	Liittymäkuva 5
Liite 6	Liittymäkuva 6
Liite 7	Liittymäkuva 7
Liite 8	Liittymäkuva 8
Liite 9	Liittymäkuva 9
Liite 10	Liittymäkuva 10
Liite 11	Liittymäkuva 11
Liite 12	Liittymäkuva 12
Liite 13	Liittymäkuvat 13 - 15
Liite 14	Liittymäkuvat 16 - 18
Liite 15	Liittymäkuvat 19 ja 20
Liite 16	Liittymäkuvat 21 ja 22
Liite 17	Liittymäkuvat 23 - 26
Liite 18	Liittymäkohtaiset kustannukset

Julkaisusarjan nimi ja numero Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 94/2012					
Tekijät Eveliina Majuri Björn Silfverberg		Julkaisuaika Elokuu 2012			
		Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
Julkaisun nimi Kehä V –opastuksen toteutusmahdollisuuksia valtatiellä 25 ja kantatiellä 55					
Tiivistelmä Tämä työ on osa vuonna 2007 alkanutta Kehä V –hanketta ja jatkoselvitys Kehä V:n opastuksen ja viitoituksen esiselvitykselle. Hankkeen taustalla vaikuttavat kaikki tien lähialueen kunnat sekä kauppakamarit. Myös kuntien elinkeinotoimet ja –yhtiöt ovat sitoutuneet hankkeeseen. Tässä selvityksessä on tutkittu tarkemmin Kehä V –viitoituksen toteutuksen mahdollisuuksia. Lähtökohtaisesti tarkoituksena oli tehdä tarkempia liittymäkuvia Kehä V -opasteista tarkempine kustannuksineen. Työn aikana jouduttiin kuitenkin myös uudelleen miettimään Kehä V –opastuksen muotoa ja luonnostelevaan sen teknistä toteutusta. Suunnittelun aikana työryhmä selvitti myös viranomaisilta Kehä V –opastuksen toteutumisen näkymiä. Tähän selvitykseen on koottu yhteen Kehä V:n viitoituksen lähtökohtia, toteutukseen liittyviä näkökohtia ja alustavaa kustannustietoa jatkotyöskentelyä varten.					
Asiasanat Liikenteenohjaus, opastus, viitoitus, kehätiet, Kehä V, kehätietunnus					
ISBN (PDF) 978-952-257-625-5	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2854	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)	URN URN:ISBN:978-952-257-625-5
Kokonaissivumäärä Teksti 16		Kieli Suomi		Hinta (sis. alv 8%)	
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa: www.ely-keskus.fi/julkaisut sekä www.doria.fi					
Julkaisun kustantaja Uudenmaan ELY-keskus					
Painopaikka ja -aika					

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nylands publikationer 94/2012					
Tekijät Eveliina Majuri Björn Silfverberg		Julkaisu-aika Augusti 2012			
		Julkaisija ELY-centralen i Nyland			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja ELY-centralen i Nyland			
Julkaisun nimi Möjligheter att genomföra skyltning för Ring V på riksväg 25 och stamväg 55					
Tiivistelmä <p>Detta arbete är en del av Ring V-projektet som inleddes 2007 och en fortsatt utredning av vägvisningen och skyltningen på Ring V efter den preliminära utredningen. I projektet medverkar alla kommuner och handelskamrar i vägens närområde. Även verk och företag inom näringslivet i kommunerna har förbindelser till projektet.</p> <p>I denna utredning utreds möjligheterna att genomföra skyltning för Ring V närmare. Som utgångspunkt var syftet att göra mer exakta fogbilder av Ring V-vägs skyltarna, med exaktare kostnader. Under arbetets gång var man ändå tvungen att på nytt överväga formen för Ring V-skyltningen och göra ett utkast för dess tekniska genomförande. Under planeringen utredde arbetsgruppen även myndigheternas syn på förverkligandet av Ring V-skyltningen. I denna utredning har utgångspunkterna för Ring V sammanställts, samt synpunkterna i anslutning till förverkligandet och preliminär finansieringsinformation för det fortsatta arbetet.</p>					
Asiasanat Trafikskyltning, skyltning, ringvägar, Ring V, ringvägskännetecken					
ISBN (PDF) 978-952-257-625-5	ISBN (tryckt)	ISSN-L 2242-2854	ISSN (webbpublikation) 2242-2846	ISSN (tryckt)	URN URN:ISBN:978-952-257-625-5
Kokonaissivumäärä 17		Kieli Svenska		Hinta (sis. alv 8%)	
Julkaisun myynti/jakaja Publikationen finns tillgänglig endast på nätet: www.ely-keskus.fi/julkaisut samt www.doria.fi					
Julkaisun kustantaja ELY-centralen i Nyland					
Painopaikka ja -aika					

RAPORTEJA 94 | 2012

KEHÄ V -OPASTUKSEN TOTEUTUSMAHDOLLISUUKSIA VALTATIELLÄ 25 JA KANTATIELLÄ 55

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-625-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-625-5

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus