



Christina Lindqvist

Kohti toimivia opasteita

Mitä tulee huomioida reitinvalintaa mahdollisimman hyvin tukevien opasteiden suunnittelussa

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Medianomi (AMK)

Viestinnän tutkinto-ohjelma

Opinnäytetyö

22.4.2024

Tiivistelmä

Tekijä(t):	Christina Lindqvist
Otsikko:	Kohti toimivia opasteita – Mitä tulee huomioida reitinvalintaa mahdollisimman hyvin tukevien opasteiden suunnittelussa
Sivumäärä:	31 sivua
Aika:	22.4.2024
Tutkinto:	Medianomi (AMK)
Tutkinto-ohjelma:	Viestinnän tutkinto-ohjelma
Pääaine:	Visuaalinen viestintä
Ohjaaja(t):	Lehtori Katri Myllylä

Tämä opinnäytetyö käsittelee toimivien opasteiden suunnittelua. Sen tarkoitus on selvittää, mitä tulisi huomioida, kun haluaa suunnitella reitinvalintaa mahdollisimman hyvin tukevia opasteita. Opinnäytetyö on laadultaan kirjallisuuskatsaustyyppinen, eli lähteitä tutkimalla ja vertailemalla pyritään vastaamaan tutkimuskysymykseen. Tavoitteena on luoda reitinvalintaa tukevien opasteiden suunnitteluun ytimekäs katsaus, jota lukija voi myös hyödyntää omassa suunnittelutyössään.

Opinnäytetyössä todetaan, että opaste koostuu kolmesta osasta, eli sisällöstä, graafisista elementeistä ja fyysisestä elementistä. Tämä teksti keskittyy graafisiin elementteihin mutta käsittelee lyhyesti myös opasteen sijoittelua ympäristössä ja reitillä ja avaa sijoittelun merkitystä opasteen toimivuudelle ja suunnittelulle.

Ensin kerrotaan opasteista yleisesti, eli mitä ne ovat ja miten ne toimivat. Sen jälkeen määritellään, mitä tarkoittaa toimiva opaste, sekä keskeiset termit, kuten reitinosoittaminen ja reitinvalinta. Seuraavaksi selvitetään, mitkä ominaisuudet tekevät opasteesta toimivan ja mitä tulisi huomioida toimivan opasteen suunnittelussa.

Opinnäytetyössä todetaan, että toimiva opaste on selkeä, yksiselitteinen ja helpolukuinen. Opasteen toimivuuteen vaikuttavat suunnittelun lisäksi myös käyttäjät ja ympäristö. Ihannetilanteessa opaste on moniammatillisen yhteistyön tulos.

Asiasanat: Opasteet, opastus, reitinvalinta, reitinosoittaminen

Abstract

Author(s): Christina Lindqvist
Title: Towards Functional Signs – What to consider when designing signage that is as supportive as possible of wayfinding
Number of Pages: 31 pages
Date: 22 April 2024

Degree: Bachelor of Culture and Arts
Degree Programme: Media
Major: Visual Communications
Instructor(s): Katri Myllylä, Senior Lecturer

This Bachelor's thesis explores the design of functional signage. Its purpose is to figure out what to consider when aiming to design signage that is as supportive as possible of wayfinding. The theoretical section was formed by examining and comparing literary sources. The objective of the thesis is to create a concise overview of wayfinding signage design, which the reader can utilise in their own design practice.

The Bachelor's thesis notes that a sign consists of three parts, namely the content, the graphic elements and the physical element. This thesis focuses on the graphic elements. It also briefly addresses the placement of signs in the environment and on the route and discusses how placement impacts the functionality and design of the sign.

First there is a general introduction to signs explaining what they are and how they work. The phrase functioning signs is defined, along with other key phrases, such as wayfinding and wayshowing. Then the thesis goes on to examine what are the qualities that make a sign functional and how can those qualities be created through graphic design.

In conclusion, a functional sign is clear, unambiguous and possesses high readability. The functionality of a sign is also influenced by the humans who use it and its environment. In a best-case scenario signage is created through teamwork, with team members representing a variety of professions.

Keywords: Signage, guidance, wayfinding, wayshowing

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Opasteet reitinosoittamisen ja -valinnan välineenä	2
2.1	Opaste ja opasteisto	2
2.2	Opastekategoriat	5
2.3	Reitinvalinta ja reitinosoitussjärjestelmä	6
3	Toimivan opasteen ominaisuuksia	7
4	Huomioon otettavaa toimivan opasteen suunnittelussa	8
4.1	Väri ja koodaus	13
4.2	Symbolit	19
4.3	Nuolet	20
4.4	Typografia	23
4.5	Tiivistys suunnittelijan avuksi	25
5	Yhteenveto	26
	Lähteet	28
	Kuvalähteet	30

1 Johdanto

Meillä ihmisillä on tarve tietää, missä olemme, missä tavoittelemamme määrän-pää on ja miten me pääsemme sinne. Vihjeitä sijainnistamme ja reitistämme voivat antaa esimerkiksi näkyvä ympäristö, ajankulku, äänet tai jopa muuttuva pintamateriaali jalkojemme alla. Ympäristön vihjeet eivät kuitenkaan aina yksinään riitä, erityisesti vieraassa paikassa tai stressaavassa tilanteessa, joten tarvitsemme opastusta.

Opinnäytetyössäni pyrin selvittämään, mitä graafisen suunnittelijan tulisi ottaa huomioon kun haluaa suunnitella toimivia eli reitinosoittamista mahdollisimman hyvin tukevia opasteita. Ensisijainen tavoitteeni on syventää omaa ammattitaitoani, mutta haluan luoda ytimekkään katsauksen opasteiden graafiseen suunnitteluun, josta voisi olla hyötyä myös lukijalle omassa suunnittelutyössään. Toimivat opasteet ovat yksi tapa, jolla ympäristöstä ja yhteiskunnasta voi pyrkiä tekemään mahdollisimman saavutettavan mahdollisimman monelle.

Sovellan työssäni kirjallisuuskatsaustyyppistä lähestymistä aiheeseen. Lähteitä tutkimalla ja vertailemalla pyrin selvittämään, mitkä ominaisuudet tekevät opasteista toimivia reitinosoittamisen välineitä ja mitä on hyvä ottaa huomioon niiden graafisessa suunnittelussa. Suurin osa lähdemateriaalistani on englanninkielistä, joten olen tekstissäni nojannut Koposen, Hildénin ja Vapaasalon kirjassaan *Tieto näkyviin* käyttämään suomenkieliseen sanastoon.

Lähestyn aihetta graafisen suunnittelijan näkökulmasta, joten keskityn tekstissä nimenomaan opasteen graafisiin elementteihin. Opinnäytetyön rajallisen laajuuden vuoksi rajaan käsittelyn ulkopuolelle opasteen sisällön valinnan ja sisällön muotoilun, materiaalivalinnat ja valaistuksen sekä opasteita koskevat lait ja muut säädökset. En myöskään syvemmin käsittele saavutettavuutta. Kerron lyhyesti opasteiden sijoittelusta antaakseni paremman käsityksen siitä, miten

opasteet toimivat, sekä sijainnin merkityksestä opasteiden toimivuuteen ja vaikutuksesta niiden graafiseen suunnitteluun.

Toisessa luvussa kerron, mitä opasteet ovat, ja avaan käsitteitä reitinosoittaminen ja reitinvalinta sekä opasteiden roolia näissä. Toimivan opasteen ominaisuuksia käsittelen kolmannessa luvussa. Neljännessä luvussa käyn läpi, mitä asioita olisi hyvä ottaa huomioon toimivan opasteen graafisessa suunnittelussa. Lopussa on tiivistetysti koostettu tärkeimmät huomioonotettavat seikat toimivien opasteiden suunnittelussa.

2 Opasteet reitinosoittamisen ja -valinnan välineenä

2.1 Opaste ja opasteisto

Opasteiden perimmäinen tarkoitus on välittää tietoa ihmisille heidän ympäristöstään (Calori & Vanden-Eynden 2015, 81). Opasteet kertovat, missä käyttäjä on nyt, missä hänen tavoittelemansa määränpää on ja miten hän sinne pääsee (Gibson 2009). Käyttäjän tarvitsee myös tietää, milloin hän on saapunut perille kohteeseen, ja vahvistuksena voi toimia esimerkiksi opasteet, maamerkit tai värikoodit (Visocky O'Grady & Visocky O'Grady 2008, 74). Opasteet kertovat myös, miten tilaa käytetään, ja voivat tuoda näkyväksi palveluita, ominaisuuksia tai sisältöä, joista vierailija ei ollut ennestään tietoinen (Gardner 2018). Kirjaston asiakas voi esimerkiksi huomata kirjaston pohjakartassa työkalujen lainauspisteen ja siten oppia tämän palvelun olemassaolosta. Kaikki samassa kohteessa sijaitsevat opasteet muodostavat yhdessä opastejärjestelmän eli opasteiston (engl2. *signage*) (Koponen, Hildén & Vapaasalo 2016, 255). Tässä työssä käsittelen opasteita fyysisessä ympäristössä mutta samoja reitinvalinnan periaatteita voi soveltaa myös virtuaaliseen tai käsitteelliseen ympäristöön (vrt. Visocky O'Grady & Visocky O'Grady 2008, 72; Davis & Hunt 2017, 108).

Opaste koostuu kolmesta osasta eli sisällöstä, graafisista elementeistä ja fyysisestä elementistä. Sisältö on se viesti tai tieto, jonka opaste välittää käyttäjälle. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 81.) Graafiset elementit, kuten esimerkiksi

teksti, kuva tai symboli, ovat menetelmä jolla se viestii (Gibson 2009, 46).

Fyysinen elementti on se pinta tai esine, johon graafiset elementit sijoitetaan (Calori & Vanden-Eynden 2015, 81). Tämä voi olla esimerkiksi analoginen kyltti tai digitaalinen näyttö.

Kun puhutaan analogisista opasteista, painettu kyltti tulee ehkä monelle ensimmäisenä mieleen, mutta opasteen voi myös kaivertaa, maalata, teipata tai muulla tavalla kiinnittää suoraan ympäristössä olevaan pintaan, esimerkiksi kiinteisiin kalusteisiin, seinään, lattiaan tai kattoon. Näin teki Büro Uebele, kun he suunnittelivat saksalaisen Osnabrückin ammattikorkeakoulun opastuksen vuonna 2004. He halusivat säilyttää arkkitehtuurin koruttomuuden ja jättää betoniseinät eheiksi rauhoittaviksi pintoiksi. Kuten kuvassa 1 näkyy, he päätyivät sijoittamaan opastuksen kattoon. (Uebele 2007, 202.)



Kuva 1. Osnabrückin ammattikorkeakoulun opastus on sijoitettu kattoon (Büro Uebele i.a.).

Opasteiston ei tosin tarvitse olla erillinen elementti, joka lisätään pinnalle, vaan se voidaan integroida suoraan arkkitehtuuriin, kuten kuvassa 2. Australialainen toimisto Collider suunnitteli Surry Hillsin kirjaston ja monitoimitalon (*library and community centre*) opastuksen sulautumaan osaksi rakennusta. Opastetekstit kaiverrettiin rakennuksen seinien pintamateriaaleista valmistettuihin suorakulmiin, jotka asetettiin työntymään ulos ja uppoamaan seiniin. (Kling & Krüger 2013, 16–17.)



Kuva 2. Surry Hillsin kirjaston ja monitoimitalon opasteet osana seinää (Collider i.a.).

Digitaaliset opasteet mahdollistavat erilaisia ratkaisuja kuin analogiset opasteet. Digitaalisessa opasteessa voi esimerkiksi hyödyntää animaatiota, ajastusta tai interaktiivisuutta, kuten ostoskeskuksen liikehakemistossa, jossa liikkeen nimeä painamalla saa esiin pohjakartan, jossa osoitetaan liikkeen sijainti. Näytön sisältö on lisäksi helppo ja halpa muuttaa. Toisaalta näytöt ovat kalliimpia ja vaativat enemmän huoltoa kuin analogiset opasteet, ja niiden kirkkaus voi olla vaikea säätää sopivaksi ympäristön valomäärään nähden (Koponen ym. 2016, 263). On hyvä myös ottaa huomioon teknologian vanhentuminen (Calori &

Vanden-Eynden 2015, 20). Tämän takia digitaalinen opaste sopii mielestäni paremmin tilanteisiin, joissa sisältöön tulee paljon päivityksiä tai muutoksia tai joissa halutaan nimenomaan hyödyntää näytön tarjoamia erityisominaisuuksia, kuten interaktiivisuutta.

2.2 Opastekategoriat

Opasteet voidaan jakaa eri kategorioihin sen mukaan, minkä tyyppistä informaatiota ne sisältävät. Kattava opastejärjestelmä sisältää useimmiten opasteita useammasta kategoriasta (Calori & Vanden-Eynden 2015, 92). Luokittelu- ja nimeämiskäytännöt vaihtelevat eri lähteiden välillä, eivätkä alla esitetyt kategoriat ole tyhjentävä tai ehdoton lista. Ne kuitenkin antavat osviittaa opasteiden eri käyttötarkoitusten kirjosta. Luokittelusta voi myös olla hyötyä opasteiden koodauksessa, josta kerron lisää luvussa 4.

Gibson (2009, 46-55) esittelee neljä reitinvalintaan liittyvää opastekategoriaa. Tunnisteet (*identification signs*) kertovat paikan tai tilan nimen ja toiminnon, eli mikä kyseinen paikka on (Gibson 2009, 48). Ne toimivat myös vahvistuksena siitä, että olet saapunut kohteeseen (Calori & Vanden-Eynden 2015, 93). Tunnisteet sijaitsevat yleensä reitin alku- ja loppupäässä sekä kohdissa, joissa siirrytään tilasta toiseen, kuten sisäänkäyntien läheisyydessä (Gibson 2009, 48). Ne voivat olla esimerkiksi metropysäkin nimikyltti, hotellin huonenumero tai suutarin mainoskyltti. Tämä onkin yleisin opastetyyppi (Koponen ym. 2016, 255). Suuntaa osoittavat opasteet (*directional signs*) neuvovat, mihin suuntaan mennä, usein hyödyntäen nuolia. Ne sijoitetaan usein etäälle kohteista, erityisesti risteyskohtiin, ohjaamaan käyttäjää paikasta toiseen. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 93–94). Orientoivat opasteet (*orientation signs*) antavat yleiskuvan paikasta tai tilasta. Niissä on yleensä kartta alueesta ja/tai hakemisto, jossa listataan mitä paikassa on. (Gibson 2009, 52.) Ne auttavat henkilöä paikantamaan itsensä ja eri kohteet. Säätävät opasteet (*regulatory signs*) pyrkivät säätämään henkilön käyttäytymistä kertomalla, mitä tulee ja mitä ei saa tehdä. Nämä voivat olla esimerkiksi pysäköintiohjeistus tai ovesa oleva

Vain henkilökunnalle -kyltti. On kuitenkin tärkeää, että sääntelevät opasteet, yhdessä muun opastejärjestelmän kanssa, auttavat luomaan positiivisen kokemuksen paikasta eivätkä ole vain välttämätön paha. (Gibson 2009, 54.)

Calori ja Vanden-Eynden (2015, 91–98) esittelevät myös opastekategorioita, jotka eivät yhtä suoraan liity reitinvalintaan. Tulkitsevat opasteet (*interpretive signs*) antavat kontekstia ja auttavat käyttäjää ymmärtämään paikan tai sen sisällön merkitystä. Nämä voivat esimerkiksi olla historiallisesta tapahtumasta kertova laatta tai eläintarhan asukista kertova kyltti. Kunnialaatoilla (*honorific signs*) annetaan tunnustusta henkilöille, jotka ovat olleet tärkeitä paikalle, kuten arkkitehti tai merkittävä lahjoittaja. Operatiiviset eli toiminnalliset opasteet (*operational signs*) antavat tietoa paikan toiminnasta, kuten aukioloajoista. Varoituskyltit (*warning signs*) voivat kertoa vaarasta tai antaa turvallisuuteen liittyvän toimintaohjeen, esimerkiksi kehotuksen varoa katolta putoavaa lunta. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 91–98.)

2.3 ReitINVALINTA ja reitinosoitUSjärjestelmä

Reitinvalinta (*wayfinding*) viittaa keinoihin, joita henkilö hyödyntää hahmottamaan sijaintinsa ja määrittämään reittejä eli suunnittelemaan liikkumistaan (Koponen ym. 2016, 247; Visocky O’Grady & Visocky O’Grady 2008, 72). Reitinosoittaminen (*wayshowing*) viittaa keinoihin, joilla informaatiomuotoilijat, arkkitehdit, kaavoittajat ja muut suunnittelijat tukevat henkilöä reitinvalinnassa (Koponen ym. 2016, 247).

ReitinosoitUSjärjestelmään kuuluu kaikki, mikä auttaa henkilöä hahmottamaan paikkaa tai tilaa ja sen läpi kulkemista. Tärkein osa järjestelmää ovat opasteet (Koponen ym. 2016, 255). ReitinosoitUSjärjestelmän tarkoitus ei ole valikoimatta esitellä ympäristöä kokonaisuudessaan kaikkine reittineen, vaan sen tehtävänä on valikoida ja korostaa, ja tällä tavalla auttaa käyttäjää löytämään tietyn reitin (Davis & Hunt 2017, 108–109). Visocky O’Grady ja Visocky O’Grady (2008, 72) mukaan reitin valintaan vaikuttavat kuitenkin ihmisten suunnitteleminen elementtien lisäksi myös ympäristö, esimerkiksi topografia tai vakiintunut polku, ja

kulttuuriset tekijät, kuten sukupuoliroolit, navigointiin liittyvä ahdistus ja esteettiset mieltymykset.

Reitinosoitujärjestelmään voi opasteiden lisäksi kuulua esimerkiksi selkeä pohjaratkaisu, selkeästi määritetyt polut, näkyvät maamerkit, rakennusten kuvaavat nimet ja sisäänkäynti, joka näyttää sisäänkäynniltä (Calori & Vanden-Eynden 2015, 6, 107). Opasteet ovat ehkä silmiinpistävin osa järjestelmää, mutta ne eivät korvaa muita osia. Opasteilla ei voi kompensoida huonosti suunniteltua ympäristöä (Koponen ym. 2016, 252). Passini (1996) toteaa, että opasteet saavat yleensä syyn niskoilleen, jos reitinkulku takkuu, vaikka hänen mielestään todellinen syy onkin usein epäselvä pohjaratkaisu tai muu arkkitehtoninen päätös. Hänen mukaansa sisäänkäynnille tai hissiin ohjaavat opasteet ovat arkkitehtonisten puutteiden ilmaus (Passini 1996). Se on siis arkkitehtuuri, joka on epäonnistunut viestinnässä, eivät opasteet.

Reitinosoitujärjestelmä vaikuttaa hyvin paljon siihen, miten henkilö kokee ja käyttää paikkaa (Calori & Vanden-Eynden 2015, 10). Kyky orientoitua ja navigoida on tärkeä, jotta henkilö tuntee itsensä turvalliseksi ja itsenäiseksi, erityisesti vieraassa tai stressaavassa ympäristössä. Onnistunut järjestelmä neuvoo ja tukee käyttäjää ja saa hänen olonsa mukavaksi. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 10; Kling ja Krüger 2013, 10.) Negatiivinen kokemus ympäristöstä voi vaikuttaa negatiivisesti jopa mielikuvaan ympäristössä toimijoista (Passini 1996).

3 Toimivan opasteen ominaisuuksia

Se, mikä on toimiva opaste, riippuu käyttäjästä ja käyttötilanteesta. On kuitenkin käytäntöjä, joilla opasteista saadaan toimivat mahdollisimman monelle mahdollisimman monessa tilanteessa. Klingin ja Krügerin (2013, 53–54) mukaan orientaatiota edistää selkeä hierarkia, yksiselitteinen typografia, symbolit ja värikoodaaminen. Selkeät, yksiselitteiset ja ytimekkäät opasteet eivät vaadi turhaa miettimistä eivätkä sekoita katsojaa. Opasteiden tulisi toimia itsenäisesti mutta sopia yhteen muun reitinosoitamisjärjestelmän kanssa muodostaen

yhdessä loogisen ja eheän kokonaisuuden. On myös tärkeää, että reitinosoittaminen erottuu muusta tilassa esillä olevasta informaatiosta (Gardner 2018).

Opasteen sijoituspaikka reitillä tai ympäristössä vaikuttaa olennaisesti sen toimivuuteen. Reitillä tietoa, eli opasteita, tarvitaan erityisesti kohdissa, joissa käyttäjän tarvitsee tehdä ja toteuttaa päätöksiä, eli päätöksentekokohtissa (*decision points*). Joskus tietoa voidaan tarvita jo reitin suunnitteluvaiheessa. (Passini 1999, 90–91.) Jos matka päätöksentekokohtien tai kohteiden välillä on pitkä, on suotavaa sijoittaa opasteita matkan varrelle vahvistamaan, että suunta on oikea. Perillä kohteessa tarvitaan myös opaste vahvistamaan, että käyttäjä on nyt perillä. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 103.)

Ympäristöä havainnoidessaan, erityisesti monimutkaista ympäristöä, käyttäjä yleensä ei huomioi kaikkea siinä, vaan keskittää huomionsa hänelle merkityksellisiin asioihin (Passini 1999, 91). Jos opaste sijoitetaan reitin kohtaan, missä sitä ei tarvita juuri sinä hetkenä päätöksentekoon, se voi jäädä huomioimatta, vaikka se sisältäisi myöhemmin reitillä tarvittavaa tietoa (Passini 1996). Väärään kohtaan reittiä sijoitettu opaste, vaikka muuten hyvin suunniteltu, voi siis pahimmassa tapauksessa olla jopa hyödytön.

4 Huomioon otettavaa toimivan opasteen suunnittelussa

Suunnitellakseen toimivat opasteet suunnittelijan täytyy tuntea projektin tilaajat, käyttäjät ja ympäristö, johon opaste tulee (Gibson 2009, 18). Suunnittelijan tulee ottaa huomioon, että käyttäjät eivät välttämättä rajoitu vain pääkäyttäjryhmään. Henkilökunnan, vieraiden tai asukkaiden lisäksi säännöllisiä käyttäjiä voivat olla myös esimerkiksi hoitohenkilökunta, siivoojat ja vartijat. Epäsäännöllisinä vierailijoina voi olla esimerkiksi tavarantoimittajia tai pelastushenkilökuntaa, joiden tarpeet voivat myös olla hiukan erilaisia. Opasteiden tulee palvella sekä säännöllisiä käyttäjiä, jotka jo tuntevat ympäristön, että heitä, joille ympäristö on vie-

ras. Suunnittelussa tulee myös huomioida, että näkörajoitteet, lukihäiriöt, keskittymishäiriöt, päihtymistila tai ihan vain stressi tai pelko voivat tehdä opasteen lukemisesta vaikeaa. Opasteiden selkeys onkin erityisen tärkeä sairaaloissa ja muissa paikoissa, joissa monella käyttäjällä saattaa olla heikentynyt lukukyky. (Koponen ym. 2016, 256–257, 259.)

Opasteiden suunnittelu kannattaa aloittaa vasta, kun koko sisältö on määritelty ja organisoitu ja tietää mitä sisältöä tulee kuhunkin opasteeseen. Sisältö sanelee muun muassa, minkä tyyppisiä opasteita tarvitaan ja kuinka paljon tekstiä tai grafiikkaa niihin tarvitsee mahduttaa. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 84.) Sisällön määrä ja tyyppi vaikuttaa myös siihen, miten se järjestetään visuaalisesti ja miten hierarkia rakennetaan. Fyysiset ja graafiset elementit olisi hyvä suunnitella rinnakkain, sillä ne vaikuttavat suoraan toisiinsa, erityisesti kokoon. Opasteen tai sen alla olevan pinnan materiaali voi myös rajoittaa menetelmiä, joilla sisältö ilmaistaan. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 84.)

Ympäristön olosuhteet ja valaistus vaikuttavat merkittävästi opasteen luettavuuteen. Ulkona sää, usva ja valotilanne voivat heikentää näkyvyyttä ja vaikka sisätiloissa voi hallita ympäristöä paremmin, niin esimerkiksi ikkunoista paistava aurinko voi häikäistä tai heijastaa valoa, ja siten heikentää opasteen luettavuutta.

Surry Hillsin kirjaston ja monitoimitalon opasteissa valaistuksen rooli opasteiden toimivuudessa korostuu, sillä kontrasti muodostuu pääasiassa valaistuksen aiheuttamista varjoista ja heijastuksista. Kuvassa 3 voi nähdä sekä valon luoman kontrastin että vääränlaisen valaistuksen vaikutuksen opasteen luettavuuteen. Surry Hillsin opasteissa konkretisoituu monialaisen yhteistyön tärkeys opasteiden suunnittelussa. Tämän tapainen suoraan arkkitehtuurin integroitu opasteisto vaati todennäköisesti läheistä yhteistyötä arkkitehdin, sisustussuunnittelijan ja opastesuunnittelijan välillä. Myös palvelumuotoilija tai valaistussuunnittelija saattaa osallistua opasteiston suunnitteluun.



Kuva 3. Valo luo kontrastin Surry Hillsin kirjaston ja monitoimitalon opasteisiin, joten vääränlainen valo voi merkittävästi huonontaa luettavuutta (Collider i.a.).

Etäisyys ja katselukulma ovat ratkaisevia opasteen lukemisen kannalta (Calori & Vanden-Eynden 2015). Jalankulkijalla on enemmän aikaa lukea ja tulkita opaste kuin liikkuvassa kulkuneuvossa istuvalla. Jos ympärillä kuitenkin on paljon muita jalankulkijoita, kuten juna-asemalla, voi olla vaikeaa päästä opasteen lähelle, jolloin opasteen on oltava luettava myös etäisyyden päästä.

Ihannetilanteessa suunnittelija pystyy jo suunnittelutyön alkuvaiheessa vierailemaan opasteen tulevassa ympäristössä sekä tarkastelemaan opasteen prototyyppiä sen tulevassa sijainnissa. Tällä tavalla hän saa paremman käsityksen näköesteistä, opasteen luettavuudesta ja siitä, kuinka opaste istuu ympäristöön.

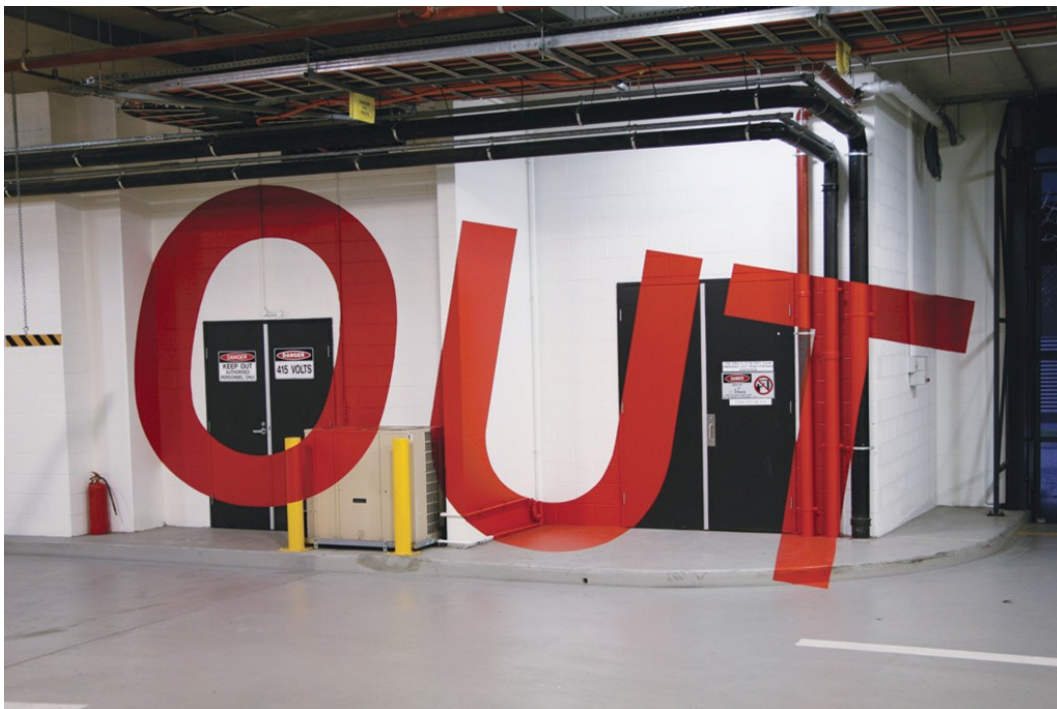
Vaikka Osnabrückerin ammattikorkeakoulun katossa sijaitsevat opasteet eivät ole silmäkorkeudella, niitä pystyy kuitenkin lukemaan nostamatta päätään. Normaalien näkökentän omaava käyttäjä voi lukea katto-opasteet jopa 10 m pituudelta,

mikä testattiin mallilla paikan päällä. Koska kaikkea ei kuitenkaan kerralla näe, tieto toistetaan pitkin reittiä. (Uebele 2007, 204.)



Kuva 4. Osnabrückin ammattikorkeakoulun opastuksen pystyy lukemaan nostamatta katsettaan (Büro Uebele i.a.).

Axel Peemöllerin studion suunnittelemissa Eureka-pysäköintihallin opasteissa on leikitty katselukulman kanssa. Seiniin maalatut opastetekstit pystyy lukemaan vain jos katsoo niitä juuri oikeasta kulmasta, eli pääasiallisen käyttäjän oletetusta näkökulmasta, mikä tässä tapauksessa tarkoittaa autoilijaa. Kuva 5 näyttää opasteen niin kuin autoilija sen näkisi. Koska kyseessä on pysäköintihalli, jossa reittejä on rajoitetusti ja ne ovat tiukasti määriteltä, tämän tyyppinen opaste toimii. Jos näitä opasteita pystyisi lähestymään monesta suunnasta niiden käytettävyys laskisi roimasti, kuten kuva 6 näyttää.



Kuva 5. Eureka-pysäköintihallin seinään maalattu opaste nähtynä käyttäjän oletetusta näkökulmasta (Peemöller i.a.).



Kuva 6. Eureka-pysäköintihallin seinään maalatusta opasteesta ei saa selvää, ellei sitä katso juuri oikeasta näkökulmasta (Peemöller i.a.).

Ihmiset pystyvät omaksumaan vain tietyn määrän tietoa kerralla, ja tärkeintä tietoa korostamalla voidaan paitsi tehostaa opasteen viestintää myös säästää katsojaa mahdolliselta informaatioähkyltä (Calori & Vanden-Eynden 2015, 100). Informaatioähky on tila, jossa liian suuren tietomäärän edessä ihmisestä tulee kyvyttöön suodattamaan tai omaksumaan informaatiota. Sen voivat aiheuttaa niin tekstipohjainen materiaali kuin graafiset elementit. (Visocky O'Grady & Visocky O'Grady 2008, 75.) Opasteen johdonmukainen ulkomuoto ja sijoitus opettaa käyttäjälle, mitä etsiä ja mistä kohtaa, mikä myös puolestaan pienentää informaatioähkyn riskiä (Passini 1996).

Sisällön hierarkia, eli tärkeysjärjestys, vaikuttaa opasteen kokoon ja sijaintiin, eli mitä tärkeämpää tietoa, sitä suurempi opaste ja joskus myös sitä korkeammalle sijoitettu. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 98–99.) Sijainti puolestaan vaikuttaa graafiseen suunnitteluun, määräämällä katseluetäisyyden, katselukulman ja ympäristön. Opasteessa hierarkiaa voi luoda muun muassa typografialla ja sisällön sijoituksella opasteessa (Gibson 2009, 63). Myös väriä voi hyödyntää sisällön järjestämiseen tärkeysjärjestykseen.

Opasteessa olevan tiedon välittämiseen voidaan käyttää muun muassa typografiaa, värejä, symboleja ja kaavioita, jotka usein ovat erityyppisiä karttoja. Palkkeja, viivoja, ympyröitä ja laatikoita voi hyödyntää sisällön järjestämiseen ja erottelamiseen, tai koristeena. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 126, 157.) Calorin & Vanden-Eyndenin (2015, 157) mukaan opasteissa voi käyttää myös valokuvia mutta Koposen ym. (2016, 260) mielestä ne eivät sovellu opasteisiin. Piktogrammit ja pelkistetyt kuvitukset ovat valokuvia helppolukuisempia (Koponen ym. 2016, 260).

4.1 Väri ja koodaus

Yksi värin tärkeimmistä tehtävistä reitinosoittamisessa on luoda kontrastia. Värikontrasti syntyy, kun kohteen sävy, värikylläisyys tai valööri eroaa sen taustasta. Voimakkaan kontrastin luominen vaatii selkeän valöörieron. Pelkän sävyn

tai värikylläisyyden ero ei yleensä riitä. (Koponen ym. 2016, 258.) Väri on tehokkaimpia tapoja saada opaste erottumaan ympäristöstä, mutta hienovaraisuutta kaivatessa värillä voi myös saada opasteen sulautumaan taustaansa (Calori & Vanden-Eynden 2015, 161).

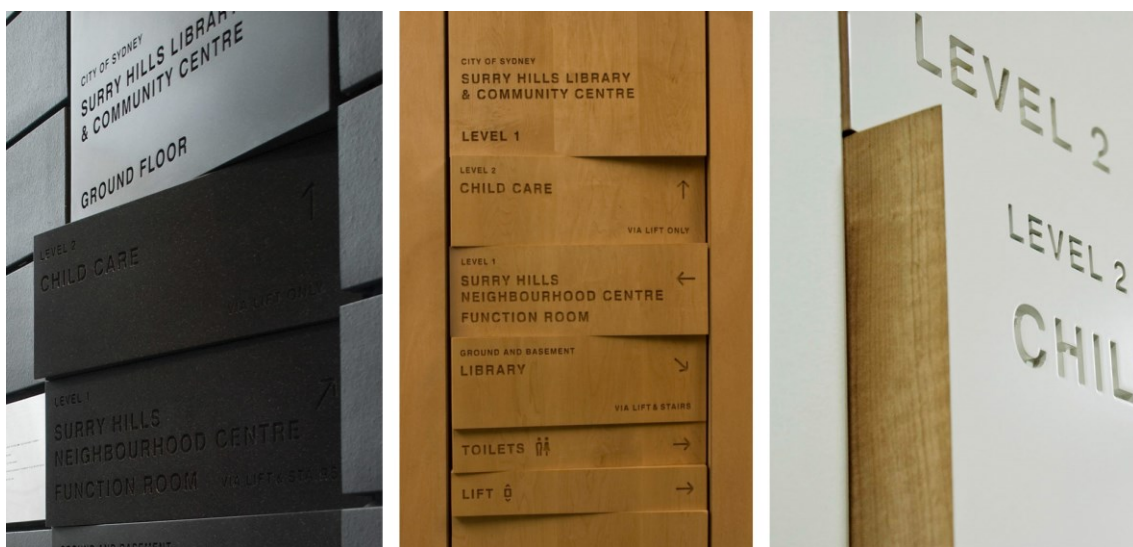
Koponen ym. (2016, 258) ehdottaa värien maksimimääräksi noin 12 väriä, sillä huomautuksella, että niiden tulisi erottua hyvin toisistaan. Kling ja Krügerin (2013, 112) mukaan taas ihminen pystyy selkeästi ja nopeasti havaitsemaan vain viidestä seitsemään väriä. Käytettävien värien määrää kannatta harkita tarkkaan, koska liian monen värin käyttö voi hankaloittaa värien erottamista toisistaan ja niiden merkitysten oppimista (Calori & Vanden-Eynden 2015, 164). Värien muistamista auttaa se, että käyttäjä pystyy helposti nimeämään värin. Käyttäjän on helpompi muistaa ”tummanvihreä” ja ”vaaleanvihreä”, kuin että toinen keskivihreä sävy on limetinvihreä ja toinen ehkä enemmän ruohonvihreä. (Coates & Ellison 2014, 145–146.) Riippumatta montako väriä käyttää, niiden käyttö tulisi olla johdonmukaista, jotta käyttäjä osaa yhdistää reitinosoitujärjestelmän osat toisiinsa (Koponen ym. 2016, 259). Väri voi myös toimia vahvistuksena, että olet oikeassa paikassa. Jos opasteen väri yhtäkkiä on täysin erilainen, voi se toimia vihjeenä tarpeesta tarkistaa ja korjata kurssia.

Värivalintaan voivat vaikuttaa tilan tai paikan jo olemassa oleva graafinen ohjeistus tai opasteen tilaajan toiveet. Joidenkin opasteiden ulkomuotoa, väriä mukaan lukien, sääntelevät tiukat säännöt, kuten liikenneopasteiden. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 157, 161–162.) Esimerkiksi hätäuloskäynneillä ja sammutuskalustolla on omat turvavärit, joita ei saa käyttää. Niihin helposti sekoitettavia värejä täytyy myös välttää. (Koponen ym. 2016, 259.)

Koodaus on toinen värin tärkeä tehtävä. Opasteiden kontekstissa värikoodaus tarkoittaa tietyn värin määräämistä tietyille opasteryhmälle (vrt. Coates & Ellison 2014, 116). Opasteet voi jakaa ryhmiin esimerkiksi kohteen, reitin tai toiminnon mukaan (Gibson 2009, 92). Kyse on eräänlaisesta viestien erottelemisestä ja luokittelusta. Väri viestii mihin ryhmään opaste kuuluu sekä mitkä opasteet kuuluvat yhteen ja mitkä ei (Coates & Ellison 2014, 116). Värikoodeilla voi helpottaa

suuren tai monimutkaisen ympäristön hahmottamista ja navigointia (Gibson 2009, 92).

Väri on tehokas viestijä mutta se ei kuitenkaan yksinään riitä, sillä monet tekijät voivat vaikeuttaa värin tulkintaa, kuten värisokeus, muut värinään poikkeamat tai poikkeukselliset valaistusolot (Koponen ym. 2016, 259). Siksi koodauksessa tulisi värin lisäksi käyttää jotain toista elementtiä, esimerkiksi tekstiä, numeroja, merkkejä, opasteiden muotoa tai vaikka materiaalia. Kuten luvussa 2 kerrottiin, Surry Hillsin kirjaston ja monitoimitalon opasteet kaiverrettiin seinien pintamateriaaleista valmistettuihin suorakulmioihin. Eri kerroksissa käytettiin eri materiaaleja, joiden eroavaisuudet voi nähdä kuvassa 7 (Kling ja Krüger 2013, 16–17). Näin luotiin koodi, joka rakentuu materiaalista, väristä ja valööristä. Vaikka vierailija ei pystyisi erottamaan värisävyjä hän voisi valöörin, pintatekstuurin tai ehkä jopa pinnan heijastavuudesta päätellä millä kerroksella hän on.



Kuva 7. Surry Hillsin kirjastossa ja monitoimitalossa käytettyjä seinien pintamateriaaleja (Collider i.a.).

Helsinki-Vantaan lentoaseman pysäköintihallissa reitinvalintaa on pyritty helpottamaan määräämällä joka kerrokselle oma koodi, joka koostuu väristä, kerroksen numerosta ja eläimen kuvasta. Kuva 8 esittää jalankulkijoiden sisääntuloau-

lan seinää. Vaikka ohittaisi numeron ja ketun, oranssia väriä on vaikea olla huomaamatta. Myös pysäköintihallin puolella, heti aulan ulkopuolella, on vastavasti koodattu seinä. Se kertoo autoilijalle missä kerroksessa hän on ja johtaa hänet aulaan ja siitä eteenpäin terminaaliin.



Kuva 8. Helsinki-Vantaan pysäköintihallin sisääntuloaulan maalattu seinä on vaikea olla huomaamatta (Lindqvist 2023).

Kuvassa 9 voi nähdä kaikkien kerrosten koodit. Värit ovat helppoja erottaa toisistaan ja nimetä. Eläimet ovat kaikki Suomen luonnossa esiintyviä ja mitä korkeampi kerros sitä korkeammalla maakamaran yläpuolella liikkuva eläin sille on osoitettu. Eläin- ja väriyhdistelmät eivät myöskään vaikuta olevan ole sattumanvaraisia. Oman tulkintani mukaan vaaleanpunainen edustaa jäniksen nenää, oranssi ketun turkkia, poro seisoo kaamoksen tummansinisessä pimeydessä, punainen edustaa punaoravaa, keltainen sitruunaperhosta, pöllö lentelee metsässä ruskeiden puurunkojen ja -oksien seassa ja joutsen lentää sinistä taivasta

vasten. Vihreälle ja mustalle värille ei ole määriteltyä eläintä. Ehkä vihreä edustaa kasvistoa ja musta multaa tai kallioita maan alla.



Kuva 9. Helsinki-Vantaan pysäköintihallin kerrokset on yksilöity kolmiosaisella koodilla, joka koostuu väristä, numerosta ja eläimestä (Lindqvist 2023).

Helsinki-Vantaan lentoasemalla luodaan paikan tuntua tuomalla Suomen luonto esille ympäri lentoasemaa, kuten saapumisportin kiviröykkiöllä ja matkatavaranluovutusaulan luontoaiheisilla dioraamoilla. Pysäköintihallin koodaus on jatketta tästä ja mielestäni hyvin onnistunut järjestelmä.

Kahdessa edellisessä esimerkkitapauksessa jaottelu on tehty kerroksen mukaan. Kuvassa 10 voi nähdä Amsterdamin Schipholin lentoaseman opasteita, joissa jaottelu on sen sijaan tehty kohteen toiminnon mukaan.



Kuva 10. Schipholin lentoaseman opasteet jaettuna kolmeen ryhmään kohteidensa toimintojen mukaan (Baer & Vacarra 2008, 206).

Virkistyspalveluihin ohjaava opastus on sinisellä pohjalla, lentoaseman palveluihin ohjaava on mustalla pohjalla, ja lennolle ohjaava on keltaisella pohjalla (Baer & Vacarra 2008, 206). Mustan ja keltaisen värin yhdistelmässä on sekä mahdollisimman suuri sävyero että mahdollisimman suuri valööriero, mikä luo hyvin voimakkaan kontrastin (Koponen ym. 2016, 259). Tämä voimakas kontrasti hyödynnetään tässä tärkeimmissä opasteissa. Lennolle ohjaava opastus on ehkä useammalle matkustajalle tähdellisempi matkan sujuvuuden kannalta, joten sillä on kirkkain, eli keltainen tausta. Mielestäni sininen pohja ja valkoinen teksti antaa vierekkäisiin opasteisiin verrattuna rauhallisemman vaikutelman, ikään kuin korostaen kohteidensa rauhallisuutta ja virkistävyyttä. Se on visuaalisesti tauko ja johtaa käyttäjän tauolle lentoaseman ja matkustelun vilkseestä ja hälinästä.

4.2 Symbolit

Huomasin, että erityisesti hyödyntämässäni englanninkielisessä kirjallisuudessa käytetään termejä symboli (*symbol*), piktogrammi (*pictogram*) ja ikoni (*icon*) vaihtoehtoisesti (vrt. Calori & Vanden-Eynden 2015, 123; Gibson 2009, 97). Tässä tekstissä seuraan yksinkertaisuuden vuoksi Calorin ja Vanden-Eyndenin (2015, 123) esimerkkiä ja käytän termiä symboli tarkoittamaan tyylliteltyä kuvallista representaatiota jostakin asiasta, esineestä tai toiminnasta. En koe mielekkääksi syventyä esimerkiksi semiotiikkaan tässä kontekstissa tai erotella erityyppisiä merkkejä toisistaan.

Graafisia symboleja voi opasteissa käyttää tekstin tilalla tai tekstin yhteydessä vahvistamaan sanallista viestiä (Calori & Vanden-Eynden 2015, 143). Hyvin suunnitellut graafiset symbolit, kuten piktogrammit, voivat välittää viestin selkeämmin ja ytimekkäämmin kuin teksti. Hyvien symbolien tunnusmerkkejä ovat yhtenäisyys, selkeys ja yksinkertaisuus. Ne vievät vähemmän tilaa kuin sanallinen viesti ja niitä voidaan ymmärtää kielestä riippumatta. Symboleja käyttämällä voidaan rajoittaa opasteissa käytettyjen kielten määrää esimerkiksi lentoasemilla ja muissa paikoissa, joissa liikkuu paljon erikielisiä ihmisiä (Calori & Vanden-Eynden 2015, 123, 143).

Joitakin symboleja ymmärretään laajaltikin ympäri maailmaa, kuten nuoli tai lentokone, mutta on hyvä pitää mielessä, että symbolit eivät ole universaaleja, vaan kulttuurisidonnaisia. Käyttäjän kulttuuritausta voi vaikuttaa symbolin tunnistamiseen ja ymmärtämiseen (Calori & Vanden-Eynden 2015, 143–144). Koponen ym. (2016, 260) antavat esimerkkinä kuvassa 11 näkyvän itävaltalaisen *kiss and ride* -opasteen, joka ohjaa käyttäjää aseman saattoliikenteen pysähtymispaikkaan. Yhdysvalloista peräisin oleva termi viittaa siihen, kun kumppani kuljettaa matkustajan asemalle, annetaan suukko ja matkustaja jatkaa matkaansa toisella kulkuvälineellä. Jos käyttäjä ei tunne tätä termiä ennestään, kuvan 11 opasteen merkitys ei välttämättä avaudu. (Koponen ym. 2016, 260.)

On suositeltavaa käyttää tekstiä symbolien rinnalla, poikkeuksena hyvin tunnetut ja vakiintuneet symbolit (Calori & Vanden-Eynden 2015, 124; Koponen

ym. 2016, 260.). Pelkkä teksti on kuitenkin parempi valinta kuin epäselvien tai moniselitteisten symbolien käyttö. (Koponen ym. 2016, 260.)



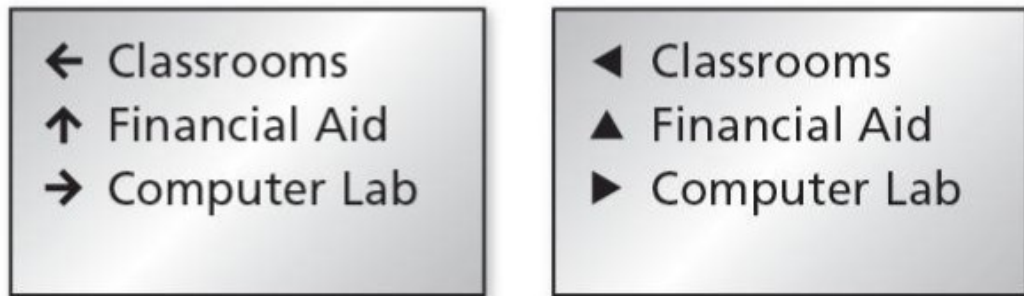
Kuva 11. Itävaltalainen kiss and ride -kyltti (Österreichische Bundesbahnen 2017).

Symbolien lähteeseen on yleensä kaksi vaihtoehtoa eli jo olemassa oleva symbolikirjasto tai projektia varten suunniteltavat uudet räätälöidyt symbolit. Uusien symbolien laatiminen on aikaa vievää ja työlästä, ja vakiintuneet graafiset symbolit voivat olla helpommin tunnistettavissa kuin täysin uudet (Calori & Vandendynden 2015, 144). Räätälöityjen symbolien käyttöä puoltaa, että ne voivat viestiä paikan tai organisaation ominaisuuksista tai vahvistaa paikan tuntua (Gibson 2009, 98). Ne voivat olla tapa erottua ja olla muistettava. Opastejärjestelmässä nämä tehtävät tosin voidaan hoitaa myös muilla tavoin, kuten väri-, typografia- tai materiaalivalinnoilla, joten on suotavaa pohtia, onko räätälöityjen symbolien käyttäminen kustannuksen, käytetyn ajan ja mahdollisen hämmennyksen arvoista. Päätökseen voi myös vaikuttaa, ketkä käyttäjät ovat, kuinka laaja symbolisarja tarvitaan ja tarvitaanko erikoisia symboleja, joita ei välttämättä löydy valmiista symbolikirjastosta.

4.3 Nuolet

Tässä tekstissä tarkoitan sanalla nuoli suuntaa osoittavaa graafista merkkiä, joka useimmiten koostuu terävästä päästä ja varresta. Opasteeseen on selkeyden vuoksi parempi valita varrellinen nuoli kuin varreton, sillä varsi korostaa

nuolen suuntaa. Jos varrettoman nuolen pää kaiken lisäksi muodostuu pelkästään kolmiosta on olemassa riski, että se tulkitaan väärin, esimerkiksi pidetään geometrisenä koristeluna. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 149.) Kuva 12 havainnollistaa eroa varrettoman ja varrellisen nuolityypin selkeydessä.



Kuva 12. Varrellinen nuoli on selkeämpi ja helpompi tulkita kuin varreton (Calori & Vanden-Eynden 2015, 149).

Vaikka nuolen tulkinta voikin tuntua itsestään selvältä asialta, ovat eri tulkinnat mahdollisia. Katz (2012, 157) nostaa esille eroja eri kulttuurien tavoissa tulkita nuolia. Hänen mukaansa Yhdysvalloissa ylöspäin osoittava nuoli tarkoittaa eteenpäin, kun taas Ranskassa se päinvastoin tarkoittaa taaksepäin. Vastavasti Ranskassa alaspäin osoittava nuoli tarkoittaa eteenpäin, kuten kuvan 13 opasteessa. Tämäntapaiset tulkintaerot voivat aiheuttaa hämmennystä käyttäjälle. (Katz 2012, 156–157.)



Kuva 13. Opasteen alaspäin osoittava nuoli ohjaa käyttäjää eteenpäin ylös portaita (Katz 2012, 156).

Kuvassa 14 voi nähdä, kuinka Pariisin Les Hallesissa ollut opaste ratkaisi taaksepäin osoittavan nuolen haasteen. Opasteessa käytettiin ylöspäin osoittavaa nuolta ohjaamaan käyttäjää edesspäin oleviin kohteisiin ja 180 astetta kääntyvää, opasteessa alaspäin osoittavaa nuolta ohjaamaan käyttäjää hänen takanaan sijaitseviin kohteisiin. (Katz 2012, 157.) Tämä nuoli ei pelkästään osoita suuntaa vaan vihjaa opasteen edessä seisovalle käyttäjälle tarpeesta suorittaa kääntyvä liike.



Kuva 14. Opasteessa on käytetty kääntyvää nuolta ohjaamaan käyttäjää hänen takanaan sijaitseviin kohteisiin (Katz 2012, 157).

Ei ole olemassa sääntöjä siitä, mihin kohtaan nuolen tulisi sijoittua suhteessa typografiaan. On tärkeää huomioida, että nuolelle sopiva koko voi olla liian pieni symbolille. Riippuen sen monimutkaisuudesta, symboli voi tarvita suuremman koon. Nuolien ja symbolien sijoitus ja koot tulisi pysyä johdonmukaisena koko opasteistossa. (Calori & Vanden-Eynden 2015, 169, 172.)

4.4 Typografia

Calori & Vanden-Eynden (2015, 127) kutsuvat typografiaa opasteen graafisen elementin selkärangaksi, koska suurin osa opasteiston tietosisällöstä välittyy

tekstin kautta. Tehokas viestintä vaatii tekstiltä hyvän luettavuuden, eli typografisen selkeyden (Koponen ym. 2016, 269). Kuten aikaisemmin todettiin, vaikka käyttäisi symboleja, niihin olisi hyvä yhdistää tekstiä selkeyden vuoksi.

Opastetekstejä voidaan lukea välimatkan päästä, liikkeessä ja joskus haasteellisissakin olosuhteissa, joten ne tarvitsevat suuremman koon ja vähän enemmän tilaa ympärilleen kuin kosketusetäisyydellä oleva teksti. Sana- ja kirjainvälien tulisi olla leveämpiä kuin jatkuvajuoksuissa tekstissä (Gibson 2009, 80). Ne tarvitsevat myös suuremman rivivälin (Koponen ym. 2016, 298). Kirjainmuodossa luettavuutta edistää korkea x-korkeus, eli pienaakkosten korkeus, ja suuret kirjainten aukot (Gibson 2009, 80).

Calori & Vanden-Eynden (2015, 133) pitää normaali- tai keskileveitä kirjainmuotoja luettavimpina mutta Koponen ym. (2016, 298) toteaa, että usein käytetään kuitenkin hiukan kavennettuja kirjainmuotoja, jotta opasteen rajallinen tila saadaan paremmin hyödynnettyä. Kirjainmuotojen kaventaminen mahdollistaa suuremman tekstimäärän, tai vaihtoehtoisesti suuremman pistekoon (Koponen ym. 2016, 298). Jos sana tai nimi ei mahdu riville sitä ei tulisi tavuttaa (Calori & Vanden-Eynden 2015, 110).

Koponen ym. (2016, 298) suosittelee kirjaintyyppiä humanistista groteskia, eli pääteetöntä kirjaintyyppiä, jossa on viivojen vahvuuden vaihtelua. Uebele (2007, 25) on samaa mieltä päätteettömästä kirjaintyyppistä, sillä hänestä antiikvoissa on liian paljon kulmia ja kaaria häiritsemässä lukijaa. Uebele tosin suosii tasapaksumpia kirjaintyyppisiä, joissa viivanpaksuudessa ei ole paljon vaihtelua (Uebele 2007, 25). Calori & Vanden-Eynden (2015, 129) tunnistavat neljä tekijää, jotka vaikuttavat kirjaintyyppin valintaan. Kuinka hyvin kirjaintyyppi sopii visuaalisesti kyseiseen projektiin ja tulevaan ympäristöön? Onko kirjaintyyppi tyyllillisesti yhtä pitkäikäinen kuin opasteen oletetaan olevan? Täyttääkö se saavutettavuusvaatimuksia? Onko kirjaintyyppi luettava? (Calori & Vanden-Eynden 2015, 129.) Näihin kysymyksiin vastaamalla selvität kirjaintyyppin sopivuuden opasteteksteihin.

4.5 Tiivistys suunnittelijan avuksi

Seuraaviin luotelmiin on tiivistetyksi koottu tärkeimmät seikat, joita tulisi ottaa huomioon, kun haluaa suunnitella reitinvalintaa mahdollisimman hyvin tukevia opasteita. Ne ovat tarkoitettu suunnittelijan avuksi eräänlaisina kätevinä tarkistuslistoina. Listat on laadittu luvuissa 3–4 käsiteltyjen asioiden pohjalta.

Noudattamalla näitä vinkkejä voi luoda hyvän pohjan toimivalle opasteelle:

- Tutustu tuleviin käyttäjiin ja heidän erilaisiin tarpeisiinsa.
- Tutustu ympäristöön, mielellään vierailemalla paikan päällä.
- Ota huomioon käyttäjät, joilla on näköhäiriöitä tai joille lukeminen voi olla haasteellista.
- Luo opasteen sisällölle hierarkia, jotta tärkein sisältö huomataan ensin.
- Luo riittävästi kontrastia sekä sisällön ja sen taustan välille että itse opasteen ja ympäristön välille.
- Käytä koodausta opasteiden erottelemiseen ja järjestelemiseen.
- Käytä toisistaan selkeästi erottuvia värejä ja sävyjä, joita käyttäjän on helppo nimetä.
- Käytä päätteetöntä kirjaintyyppiä.
- Käytä kirjaintyyppiä, jonka kirjaimilla on korkea x-korkeus ja suuret aukot.
- Suosi varrellisia nuolia varrettomien sijaan.
- Ole johdonmukainen.

Kompastuskiviä voidaan ehkäistä seuraavilla vinkeillä:

- Älä aloita suunnittelutyötä ennen kuin kaikki sisältö on määritelty ja organisoitu.
- Älä unohda opasteen fyysisen elementin asettamia vaatimuksia.
- Älä jätä viestin välittämisen pelkästään värin varaan, vaan yhdistä väri toiseen elementtiin.

- Älä käytä symbolia yksin ilman tekstiä, ellei symboli ole hyvin tunnettu ja vakiintunut.
- Älä käytä liian monta väriä. Käytä enintään 12 väriä, mutta olisi parempi pidättäytyä 5–7 värissä jos mahdollista.
- Älä tavuta sanoja opasteissa.

Opasteiden tulisi toimia yksinään mutta yhdessä muodostaa yhtenäisen opasteiston. Opasteiston tulisi sopia yhteen muun reitinosoittamisjärjestelmän kanssa, jotta lopputuloksena on looginen ja eheä kokonaisuus.

5 Yhteenveto

Tässä tekstissä olen selvittänyt, mitä ovat toimivat opasteet ja mitä tulisi ottaa huomioon niiden graafisessa suunnittelussa. Totesin, että opasteiden olennaisin tehtävä on välittää tietoa ihmisille heidän ympäristöstään. Niitä voidaan hyödyntää reitinosoittamisen välineinä, jotka auttavat käyttäjää hahmottamaan hänen sijaintinsa, hänen määränpäänsä sijainti ja kuinka hän sinne pääsee. Opasteiden tulisi muodostaa yhtenäinen kokonaisuus sekä opasteistona että ympäristön kanssa, jossa ne sijaitsevat. Opasteen toimivuuteen voivat vaikuttaa ympäristö, valo-olosuhteet, opasteen tilaajan toiveet ja muut tekijät, joihin graafinen suunnittelija ei voi itse vaikuttaa. Toimivan opasteen suunnittelu vaatii ympäristön ja ympäristössä liikkuvien ihmisten tuntemista sekä yhteistyötä muiden ammattien edustajien kanssa, kuten esimerkiksi arkkitehdin, sisutussuunnittelijan tai palvelumuotoilijan kanssa.

Opin, että toimiva opaste on erottuva, selkeä, yksiselitteinen ja helppolukuinen. Kontrasti on kriittinen erottuvuuden, selkeyden ja luettavuuden luomisessa. Graafiset merkit voivat olla opasteessa nopeammin tunnistettavia kuin teksti, tekevät opasteista ymmärrettäviä yli kielirajojen ja säästävät opasteen usein rajallista tilaa. On kuitenkin tärkeää pitää mielessä, että merkit ovat kulttuurisidonnaisia ja että huonosti suunnitellut merkit saattavat vaikeuttaa viestintää.

Passini toteaa, ettei ole harvinaista syyttää opasteita ympäristön puutteista. Olen itsekkin syylistynyt tähän. Useamman kerran olen tuskastunut opastukseen kauppakeskus Redissä, kun en löydä etsimääni, vaikka kuinka olen yrittänyt seurata opasteita. Syy siihen on todennäköisesti sen sokkelomainen pohjaratkaisu eikä vain opasteisto. Olen itse myös törmännyt Katzin mainitsemiin ”vääräsuuntaisiin” nuoliin ja kävellyt väärin. Tämän opinnäytetyön kirjoittamisen jälkeen katselen ympäristöäni vähän eri lailla ja ehkä suuremmalla ymmärryksellä. Vaikka työni keskittyi opasteisiin, olen oppinut paljon myös reitinosoitamisen muista välineistä ja menetelmistä.

Pientä haastetta kirjoittamiseen toi lähdekirjallisuudessa käytettyjen termien epä johdonmukaisuus. Luvussa 4 mainitsin jo symbolin, piktogrammin ja ikonin vaihtokelpoisuuden osassa lähteissäni. Toisena esimerkkinä mainittakoon, kuinka monet englanninkieliset lähteet käyttivät ainoastaan termiä *wayfinding*, eivätkä tehneet eroa reitinosoitamisen ja reitinvalinnan välillä. Koposen, Hildénin ja Vapaasalon *Tieto näkyväksi* oli ainoa suomenkielinen lähteeni mutta onneksi kirjassa käytetään laajaa ja hyvin määriteltyä sanastoa, jonka esimerkiksi päätin seurata.

Passini nostaa esille artikkelissaan *Wayfinding design* muistisairauden aiheuttamia haasteita ympäristössä liikkumisessa, kuten kyvyttömyyden tehdä muistiin tai päätelmiin perustuvia päätöksiä ja vaikeuden erottaa olennainen tieto epäolennaisesta. Päätökset saatetaan tehdä yksi kerrallaan sitä mukaa, kun niiden tarve ilmenee, ilman kokonaiskuvaa mielessä. Suunnitelmien tekemisestä voi tulla hyvin vaikeaa, ellei jopa mahdotonta. Mielestäni olisi arvokasta tutkia esimerkiksi sitä millä tavoin reitinosoitamisella voisi tukea heikentyneen kognitiivisen toimintakyvyn omaavan liikkumista sekä lisätä heidän turvallisuuden tunteensa auttamalla heitä hahmottamaan ympäristönsä ja oman sijaintinsa. Tällä voisi ehkä olla positiivinen vaikutus elämänlaatuun ja arvokkuuden tunteeseen.

Lähteet

Baer, Kim & Vacarra, Jill 2008. Information design workbook. E-kirja. Beverly: Rockport Publishers. <https://metropolia.finna.fi/Record/3amk.251402?sid=4602823929> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Calori, Chris & Vanden-Eynden, David 2015. Signage and wayfinding design. A complete guide to creating environmental graphic design systems. 2. painos. E-kirja. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.3710000000412046?sid=4602845685> (viitattu 18.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Coates, Kathryn & Ellison, Andy 2014. Introduction to information design. E-kirja. Lontoo: Laurence King Publishing. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.3710000000164948?sid=4602859752> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Davis, Meredith & Hunt, Jamer 2017. Visual communication design. An introduction to design concepts in everyday experience. E-kirja. New York: Bloomsbury Visual Arts. <https://metropolia.finna.fi/Record/3amk.91332?sid=4602871650> (viitattu 16.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Gardner, Hollie 2018. A user-centric approach to wayfinding signage. Public Services Quarterly Vol.14 (4), 373–385. https://metropolia.finna.fi/PrimoRecord/pci.cdi_crossref_primary_10_1080_15228959_2018_1522988?sid=4602891081 (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Gibson, David 2009. Wayfinding handbook. Information design for public places. New York: Princeton Architectural Press.

Katz, Joel 2012. Designing information. Human factors and common sense in information design. E-kirja. Hoboken: John Wiley & Sons. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.2670000000239353?sid=4602916425> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Kling, Beate & Krüger, Torsten 2013. Signage - spatial orientation. E-kirja. München: DETAIL – Institut für internationale Architektur-Dokumentation. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.2550000001152555?sid=4602930330> (viitattu 17.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Koponen, Juuso & Hildén, Jonatan & Vapaasalo, Tapio 2016. Tieto näkyväksi. Informaatiomuotoilun perusteet. 2. painos. Helsinki: Aalto-yliopisto.

Passini, Romedi 1996. Wayfinding design. Logic, application and some thoughts on universality. *Design studies* Vol 17(3), 319–331. https://metropolia.finna.fi/PrimoRecord/pci.cdi_proquest_miscellaneous_15735637?sid=4602944835 (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Passini, Romedi 1999. Sign-posting information design. Teoksessa Jacobson Robert (toim.): *Information design*. 2.painos. Cambridge: MIT Press. 83–96. (viitattu 1.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Uebele, Andreas 2007. *Signage systems & information graphics. A professional sourcebook*. Lontoo: Thames & Hudson.

Visocky O'Grady, Jen & Visocky O'Grady, Ken 2008. *The information design handbook*. Cincinnati: How Books.

Kuvalähteet

Kuva 1. Büro Uebele i.a. University of applied sciences Osnabrück signage system. Verkkosivu. <https://www.uebele.com/en/projekte/orientierungssystem/fachhochschule-osnabrueck.html> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 2. Collider i.a. Surry Hills library & community centre signage & wayfinding. Verkkosivu. <https://www.collider.com.au/studio/surry-hills-library-community-centre-signage-wayfinding/> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 3. Collider i.a. Surry Hills library & community centre signage & wayfinding. Verkkosivu. <https://www.collider.com.au/studio/surry-hills-library-community-centre-signage-wayfinding/> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 4. Büro Uebele i.a. University of applied sciences Osnabrück signage system. Verkkosivu. <https://www.uebele.com/en/projekte/orientierungssystem/fachhochschule-osnabrueck.html> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 5. Peemöller, Axel i.a. Eureka tower carpark. Verkkosivu. <http://axelpeemoller.com/eureka-tower-carpark/> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 6. Peemöller, Axel i.a. Eureka tower carpark. Verkkosivu. <http://axelpeemoller.com/eureka-tower-carpark/> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 7. Collider i.a. Surry Hills library & community centre signage & wayfinding. Verkkosivu. <https://www.collider.com.au/studio/surry-hills-library-community-centre-signage-wayfinding/> (viitattu 24.3.2024).

Kuva 8. Lindqvist, Christina 2023. Oma valokuva.

Kuva 9. Lindqvist, Christina 2023. Oma valokuva.

Kuva 10. Baer, Kim & Vacarra, Jill 2008. Information design workbook. E-kirja. Beverly: Rockport Publishers. <https://metropolia.finna.fi/Record/3amk.251402?sid=4602823929> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Kuva 11. Österreichische Bundesbahnen 2017. ÖBB Kiss and Ride Schild. Wikimedia Commons. Verkkosivu. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:ÖBB_Kiss_and_Ride_Schild.png (viitattu 24.3.2024).

Kuva 12. Calori, Chris & Vanden-Eynden, David 2015. Signage and wayfinding design. A complete guide to creating environmental graphic design systems. 2. painos. E-kirja. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.3710000000412046?sid=4602845685> (viitattu 18.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Kuva 13. Katz, Joel 2012. Designing information. Human factors and common sense in information design. E-kirja. Hoboken: John Wiley & Sons. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.2670000000239353?sid=4602916425> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.

Kuva 14. Katz, Joel 2012. Designing information. Human factors and common sense in information design. E-kirja. Hoboken: John Wiley & Sons. <https://metropolia.finna.fi/Record/nelli15.2670000000239353?sid=4602916425> (viitattu 15.4.2024). Rajoitettu käyttöoikeus.