

# JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN PÄÄKAMPUKSEN PYSÄKÖINTI

Pekka Louniala

Opinnäytetyö  
Toukokuu 2012

Logistiikan koulutusohjelma  
Tekniikan ja liikenteen ala



Tekijä LOUNIALA, Pekka	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 14.5.2012
	Sivumäärä 57	Julkaisun kieli Suomi
	Luottamuksellisuus ( ) saakka	Verkkojulkaisulupa myönnetty ( X )
Työn nimi JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN PÄÄKAMPUKSEN PYSÄKÖINTI		
Koulutusohjelma Logistiikan koulutusohjelma, ylempi AMK		
Työn ohjaaja KESKINEN, Mikko		
Toimeksiantaja Jyväskylän Ammattikorkeakoulu JAMK Oy		
Tiivistelmä <p>Suomalainen liikennejärjestelmä perustuu pääosin henkilöautoliikenteeseen. Yksityinen henkilöauto on kuitenkin elinkaarensa aikana pysäköitynä noin 95 % käyttäjästä. Tämän vuoksi pysäköinnillä ja kaikella siihen liittyvällä on huomattava merkitys ihmisten jokapäiväisessä elämässä.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia JAMK:n pääkampusalueen pysäköintijärjestelyjä ja etsiä ratkaisuja alueen liikenteellisten järjestelyiden sekä liikenneturvallisuuden kehittämiseksi. Työ tehtiin JAMK:n tarpeisiin ja se perustuu asiakirjoihin sekä henkilökohtaiseen dokumentointiin. Työssä on lisäksi esitelty tehdyn verkkokyselyn tuloksia ja analysoitu pysäköinnin nykytilaa kokonaisuutena sekä liikenneturvallisuutta kaikkien P-alueita käyttävien näkökulmasta. Opinnäytetyön lopussa on esitetty yksityiskohtaisia kehittämisehdotuksia pysäköintialueiden käytettävyyden lisäämiseksi ja pääkampuksen sekä sen lähialueiden liikenneturvallisuuden parantamiseksi.</p> <p>Pääkampuksen ja siihen välittömästi liittyvien liikennealueiden turvallisuus on huono! Vain 34 % Digium-kyselyyn vastanneista piti liikenneturvallisuutta hyvänä alueen kaikille käyttäjille. Eriteltyjä ongelmia onkin syytä pohtia ja käyttää niitä koskevia ratkaisumalleja hyväksi niin Jyväskylän Ammattikorkeakoulun kuin laajemmin Jyväskylän kaupungin liikenteen suunnittelutyössä Taulumäen ja lähiympäristön alueella.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Pysäköinti, liikenneturvallisuus		

Author LOUNIALA, Pekka	Type of publication Master's Thesis	Report date 14.5.2012
	Pages 57	Language Finnish
	Confidential ( ) until	Permission for Web publication ( X )
Title Parking in the Main Campus of the JAMK University of Applied Sciences		
Degree programme Master's Degree Programme in Logistics		
Tutor KESKINEN, Mikko		
Assigned by JAMK University of Applied Sciences.		
<p>Abstract</p> <p>The Finnish road traffic system is mainly based on passenger cars. During its life cycle, a private-owned car is anyhow parked approximately 95 % of the time. Therefore parking and all associated to that has a significant meaning in people's everyday life.</p> <p>The objective of the thesis was to research the parking facilities in the main campus area of the JAMK University of Applied Sciences. The aim was also to find solutions to the development of traffic arrangements and road safety. The parking survey was done for the JAMK and it is based on written documents and personal documentation. The survey also brings out the results of the web-based query and analyzes the current state of the parking policy and the traffic safety. At the end of the thesis there are some detailed development proposals for improving the usability and safety of the parking areas and the campus area itself.</p> <p>The traffic safety in the main campus and areas directly related to it is poor! Only 34% of the respondents found the safety in the parking areas good for all users. The identified problems should be examined and advantage should be taken of the presented solutions. All this can be done for the benefit of the JAMK and the city of Jyväskylä.</p>		
<p>Keywords</p> <p>Parking, road safety</p>		

## SISÄLTÖ

1	JOHDANTO .....	3
1.1	Tutkimuksen tausta .....	3
1.2	Tavoitteet ja käytetyt menetelmät .....	3
1.3	Tutkimuksen rakenne .....	5
2	PYSÄKÖINTI JA PYSÄKÖINTIPOLITIIKKA .....	5
2.1	Pysäköinti liikenteellisenä toimintena .....	5
2.2	Pysäköinnin periaatteet .....	7
2.2.1	Pysäköintialueiden käytettävyys. ....	7
2.3	Pysäköintipolitiikka .....	9
2.3.1	Pysäköinnin yleinen merkitys .....	9
2.3.2	Yhteiskunnalliset tavoitteet .....	10
2.3.3	Pysäköinti kaupunkisuunnittelun osana .....	11
2.4	Pysäköintipolitiikka JAMK:n pääkampuksen alueella .....	12
3	PÄÄKAMPUKSEN ALUE .....	13
3.1	Pääpiha .....	15
3.2	E/F/G- rakennusten piha .....	16
3.3	Muuripiha / huoltopiha .....	17
3.4	Muut pysäköintialueet .....	19
3.5	Pysäköintialueiden käytettävyys pääkampuksella .....	20
3.6	Polkupyörien pysäköinti .....	22
3.7	Pysäköinnin valvonta .....	26
4	DIGIUM-VERKKOKYSELY .....	27
4.1	Digium-kyselyn otos .....	27
4.2	Pääkampuksen alueen pysäköintiprofiili .....	28
4.3	Pääkampuksen pysäköinnin tehokkuus .....	29
4.4	Pysäköinnin turvallisuus .....	31
4.4.1	Pääpihan turvallisuus .....	32
4.4.2	Telin pihan turvallisuus .....	34
4.4.3	Muuripiha / huoltopiha .....	36
4.4.4	Muut alueet .....	37
5	KEHITYSEHDOTUKSET .....	38
5.1	Autopaikat .....	38

5.2	Pysäköintialueet.....	41
5.3	Rakentamissuunnitelmat.....	43
5.4	Välittömät toimenpiteet .....	45
5.5	Johtopäätöksiä.....	47
6	LÄHDELUETTELO .....	48
7	LINKIT JA LIITTEET.....	49

## **1 JOHDANTO**

### **1.1 Tutkimuksen tausta**

Monet vanhemmat, erityisesti kaupunkien keskusta-alueilla sijaitsevat oppilaitosten kampusalueet ovat liikenneolosuhteiltaan varsin haastavia. Alueet koostuvat usein monista rakennuksista ja piha-aluekokonaisuuksista useiden vuosikymmenien ajalta. Liikenteelle tarkoitettut alueet ovat nykyajan vaatimuksiin nähden ahtaita ja epäkäytännöllisiä, eikä niiden suunnittelussa ole useinkaan voitu järkevällä tavalla sovittaa toisiinsa alati kasvavan henkilöautoliikenteen sekä kevyen liikenteen vaatimuksia. Oman tärkeän haasteensa muodostaa myös päivittäisen huoltoliikenteen sekä lakisääteisten palo- ja pelastustoimen vaatimusten yhteensovittaminen. Jyväskylän keskustassa sijaitsevat Ammattikorkeakoulun Rajakadun kampusalue sekä Yliopiston Seminaarinmäen kampus ovat sopivia esimerkkejä tällaisista vaativista liikennesuunnittelukohteista. Niiden rakenteelliset tai toiminnalliset puutteet ja virheet saattavat johtaa vaaratilanteisiin ja jopa onnettomuuksiin tuhansien päivittäin alueilla liikkuvien ihmisten ja ajoneuvojen kesken.

### **1.2 Tavoitteet ja käytetyt menetelmät**

Monissa kaupungeissa pysäköintipolitiikkaa pohditaan parhaillaan. Tavoitteena on löytää ratkaisuja niin yksittäisiin ajankohtaisiin ongelmiin kuin koko liikenteen hallintaan. Jyväskylän ammattikorkeakoulun pääkampusalue on hiljattain uudistunut ja sen toimitilat ovat nyt uusimpia sisäilmaongelmakohteita lukuun ottamatta tehokkaassa käytössä. Taulumäen kampusalueen kehittyminen kuitenkin jatkuu lähitulevaisuudessa Kyllön alueella sijainneen hyvinvointiyksikön toimintojen siirryttyä Kuntalan, eli entisen maalaiskunnan kunnantalon tiloihin. Samassa yhteydessä on kasvanut niin alueella toimivien opiskelijoiden ja henkilökunnan määrä kuin myös pysäköintitilaa tarvitsevien ajoneuvojenkin lukumäärä. Tulevat ratkaisut vaativat ennakointia ja suunnittelua, jotta kampusalueen toiminnot voitaisiin turvata myös uusien

haasteiden edessä.

Tämä opinnäytetyö keskittyy JAMK:n Jyväskylän Rajakadulla sijaitsevan pääkampuksen liikenneolosuhteisiin ja ajoneuvojen pysäköintijärjestelyihin.

Tavoitteena on ollut selvittää pääkampuksen liikenneolosuhteiden ja pysäköinnin nykytila sekä tuottaa perustietoja pysäköinnin käytännölliseen suunnitteluun. Toisaalta on haluttu tuottaa lähtötietoja sellaisia pysäköintipoliittisia suunnitelmia varten, jotka voitaisiin laajemminkin liittää liikennejärjestelmän kehittämistyöhön pääkampuksen ja koko Taulumäen alueella.

Osana tätä työtä on tehty pysäköintitottumuksia ja päivittäisiä liikennerutiineita koskeva kysely. Kyselyn kohderyhmänä oli lähinnä JAMK:n henkilökunta, joskin jakelu kohdistui myös opiskelijoille. Kyselyn vastaukset tukevat ennakkokäsityksiä, joiden mukaan pääkampuksen piha-alueet koetaan ahtaiksi ja huonosti toteutetuiksi. Työmatkaliikenteessä käytetään valtaosin henkilöautoa, eikä joukkoliikenteellä ole työsikäyntiliikumisessa merkittävää roolia. Kevyen liikenteen kasvavia vaatimuksia ei ole vastausten mukaan otettu riittävästi huomioon uusimmissakaan muutoksissa. Erityisesti pyöräilijöiden liikenneturvallisuudesta ollaan huolissaan kaikkien pääkampukselle/kampukselta johtavien liittymien kohdalla.

Työssä esitetyt mitoitukset ja ratkaisumallit liikenteen uudelleen järjestelemiseksi perustuvat kyselyssä saatuihin vastauksiin sekä olemassa oleviin ohjeisiin ja määräyksiin. Päämääränä on ollut saada aikaan sujuvampaa ja turvallisempaa liikkumista Rajakadun kampuksella tilanteessa, jossa kampusalue on laajentunut käsittämään myös entisen Jyväskylän maalaiskunnan kunnantalokiinteistön ja alueen henkilöstömäärä on kasvanut useilla sadoilla henkilöillä hyvinvointiyksikön siirtymisen myötä.

Lähtötilannetta on selvitetty henkilöhaastattelulla tammikuussa 2010. Ammattikorkeakoulun puolelta vastaamassa ovat olleet palvelupäällikkö Ulla Mäntylä sekä toimitalavastaava Hannele Wihinen. Kampusalueen suunnittelusta vastaavan arkkitehti-toimisto LPV Jyväskylä Oy:n osalta tietoja on antanut arkkitehti Perttu Nieminen.

Käytössä on ollut useita eri suunnitelmakuvia erilaisten toteutusmallien osalta.

### **1.3 Tutkimuksen rakenne**

Työ jakautuu neljään osaan. Luvussa 2 käsitellään pysäköintiä sekä siihen liittyviä käsitteitä ja toimintoja yleisellä tasalla. Luvussa 3 esitellään pääkampuksen ja siihen välittömästi liittyvien kohteiden liikennejärjestelyjä lukuvuosien 2010-11 sekä 2011-12 aikana. Luvussa 4 esitellään tehty kyselytutkimus ja tarkastellaan pääkampuksen pysäköintijärjestelyjä saatujen vastausten pohjalta. Luvussa 5 esitetään joitakin periaatteellisia ja käytännöllisiä kehittämissuunnitelmia pääkampusalueen sekä sitä ympäröivien liikennealueiden kehittämissuunnitelmien tueksi.

## **2 PYSÄKÖINTI JA PYSÄKÖINTIPOLITIikka**

### **2.1 Pysäköinti liikenteellisenä toimintena**

Pysäköinti on ajoneuvon seisottamista joko kuljettajineen tai ilman. Pysäköintiä ei kuitenkaan ole ajoneuvon tilapäinen pysäyttäminen liikenteen, liikennemerkin, liikenteenohjauslaitteen tai liikennettä ohjaavan henkilön toiminnan perusteella. Pysäköinti on pääsääntöisesti sallittu siellä, missä sitä ei erikseen ole kielletty. Pysäköinnin kieltävää ohjeistusta on kuitenkin varsin paljon niin taajamissa kuin niiden ulkopuolellakin.

Pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty<sup>1</sup>:

- 1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä ja pyörätien jatkeella sekä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai pyörätien jatketta
- 2) risteyksessä ja viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla
- 3) niin lähellä rautatien tai raitiotien kiskoja, että siitä on haittaa kiskoliikenteelle
- 4) siten, että liikennemerkki tai liikennevaloihin kuuluva opastin peittyy

---

<sup>1</sup> Tieliikennelaki 27§



5) alikäytävässä ja tunnelissa

6) mäenharjalla tai näkyvyydeltään rajoitetussa kaarteessa ja niiden läheisyydessä

7) missä ajorata ennen risteystä on sulkuviivoin tai ryhmitysmerkein jaettu eri ajokaistoihin, eikä niin lähelle tällaista sulkuviivaa tai merkkiä, että ajo asianomaiselle ajokaistalle vaikeutuu

8) jollei maksua ole suoritettu, sellaiselle pysäköintipaikalle tai -alueelle, jonka käytämisestä on vahvistettu maksu; sekä

9) sulkuviivan kohdalle, milloin ajoneuvon ja sulkuviivan väliin jää vähemmän kuin kolme metriä eikä ajoneuvon ja sulkuviivan välissä ole katkoviivaa.

Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätielle kulkevista

Pysäköinti on erityisesti kielletty<sup>2</sup>:

1. kolmeakymmentä metriä lähempänä rautatien tasoristeystä
2. kiinteistölle johtavan ajotien kohdalla ja muutoinkin siten, että ajoneuvoliikenne kiinteistölle tai sieltä pois oleellisesti vaikeutuu
3. ajoradan reunan suuntaisesti pysäytetyn muun ajoneuvon kuin kaksipyöräisen polkupyörän, mopon tai sivuvaunuttoman moottoripyörän rinnalla
4. siten, että pääsy toiseen ajoneuvoon tai sen kuljettaminen pois paikalta estyy
5. taajaman ulkopuolella ajoradalla, jos tie liikennemerkkein on osoitettu etuajoi-oikeutetuksi
6. merkityn pysäköintipaikan vieressä tahi merkityllä pysäköintipaikalla siten, että ajoneuvo osittainkin jää kullekin ajoneuville merkityn paikan ulkopuolelle

Yksityiselle alueelle pysäköinti on kielletty ilman kiinteistön omistajan tai haltijan lupaa. Pysäköintiä koskevat määräykset yksityisellä alueella on ilmaistava selvästi havaittavalla tavalla.

---

<sup>2</sup> Tieliikennelaki 28§

Pysäköinti on asetuksella kielletty<sup>3</sup>:

1. liikennemerkkien 372 ja 373 rajoittamilla alueilla
2. liikennemerkkien 375 ja 376 rajoittamilla alueilla (poikkeukset takseja koskien)
3. liikennemerkkien 381 ja 382 rajoittamilla alueilla asetuksessa määritellyllä tavalla
4. liikennemerkin 522 osoittamassa kohtaamispaikassa
5. liikennemerkkien 531, 532 ja 533 osoittamilla linja-auto- ja raitiovaunupysäkeillä asetuksessa määritellyllä tavalla
6. liikennemerkillä 567 osoitetulla hätäpysäyttämisaikalla (poikkeuksena hätä- tai vaaratilanne)

## 2.2 Pysäköinnin periaatteet

### 2.2.1 Pysäköintialueiden käytettävyys.

Käytettävyydellä (engl. usability) voidaan yksinkertaistaen kuvata jonkun asian tai toiminnon helppokäyttöisyyttä. Termiä voidaan käyttää myös käsiteltäessä niitä mitareita, joilla helppokäyttöisyyden tasoa määritellään. Standardi ISO 9241–11 määrittelee käytettävyyden seuraavasti: ”Se vaikuttavuus, tehokkuus ja tyytyväisyys, jolla tietyt määritellyt käyttäjät saavuttavat määritellyt tavoitteet tietyssä ympäristössä”<sup>4</sup>. Termin toinen vastine (engl. availability) kuvaa asian saatavuutta tai saavutettavuutta. Teknisissä standardeissa (esim. PSK 6201)<sup>5</sup> käytettävyyttä käsitelläänkin käytettävyytenä ajan suhteen. Tässä työssä ”aikakäytettävyys” on eräänä mittarina pysäköintialueiden täyttöastetta käsiteltäessä.

Pysäköintialueista puhuttaessa käytettävyyden standardimääritelmiä voitaneen avata seuraavasti:

<sup>3</sup> Tieliikenneasetus 3.luku

<sup>4</sup> Standardi ISO 9241-11 (ISO/IEC 1998)

<sup>5</sup> Prosessiteollisuuden standardit PSK 6201. 2003

**Vaikuttavuus:** kuinka tarkasti ja täydellisesti henkilö saavuttaa pysäköintiin liittyvät tavoitteensa

**Tehokkuus:** kuinka tavoitteet saavutetaan suhteessa käytettyihin resursseihin

**Tyytyväisyys:** henkilön tyytyväisyys liikennejärjestelmän ja pysäköintipalvelujen käyttöön, toimivuuteen ja sujuvuuteen.

Lisäksi voidaan käytettävyyden osalta tarkastella sitä, onko pysäköinti P-alueella yleensä mahdollista silloin, kun käyttäjiä on runsaasti ja tarve sekä täyttöaste ovat korkeimmillaan. Korkea täyttöaste voi olla joko absoluuttinen tai suhteellinen. Absoluuttinen se voi olla silloin, kun kaikki autopaikat ovat oikein täytettyjä ja sallittua tilaa ei enää ole. Suhteellisesti korkea täyttöaste voidaan saavuttaa siten, että P-alueelle ei enää mahdu pysäköimään, mutta ajoneuvojen maksimimäärää ei ole saavutettu esimerkiksi lumikasojen tai huolimattoman pysäköinnin vuoksi.

#### **2.2.1.1 Vaikuttavuus**

Vaikuttavuudella voidaan tässä kuvata sitä, mitä tarpeita autonkäyttäjä pysäköintitoiminnolle asettaa ja kuinka tarve tyydytetään. Päivätyössä kävijälle ei riitä puolen tunnin kiekko paikka oven vieressä eikä lyhyen asiointikäynnin vuoksi autoa useinkaan haluta viedä mutkikkaaseen pysäköintilaitokseen. Lähinnä kyseessä on oikeanlaatuisten tarjonnan sovittaminen kysyntään. Tällaisia kysymyksiä ratkotaan liikennepoliittisin keinoin.

#### **2.2.1.2 Tehokkuus**

Tehokkuutta arvioidaan sillä, kuinka paljon ja minkälaisia resursseja on käytettävä päästäkseen asettamaansa tavoitteeseen ajoneuvonsa pysäköinnissä. Rahalliset kustannukset, käytetty aika ja fyysiset suoritteet voivat olla mittareina tässä yhteydessä. Lisäksi tehottomuus voi saada aikaan sellaisia välillisiä vaikutuksia, joilla on merkitys-

tä pysäköintiä suorittavan henkilön tyytyväisyyteen. Nämä seikat ovat lähinnä alueiden suunnittelulla soviteltavissa.

### **2.2.1.3 Tyytyväisyys**

Palveluiden käyttäjän oma käsitys toimintojen käyttämiseen, toimivuuteen ja sujuvuuteen liittyvistä seikoista. Tämän kategorian alla on ehkä eniten rakenteellisin keinoin ratkaistavia kysymyksiä, kuten P-alueen tai -laitoksen sisäiset järjestelyt, sijainti, liittymät muihin liikennealueisiin, opastus, telematiikka ja muu tekniikka. Mielikuvat ja tottumukset ohjaavat ihmisen käyttäytymistä hyvin paljon. Tyytyväisyyteen voidaan vaikuttaa usein epäsuorin keinoin eikä mielikuvien muodostuminen aina noudata suunnittelijan mielihaluja.

## **2.3 Pysäköintipolitiikka**

### **2.3.1 Pysäköinnin yleinen merkitys**

Henkilöauto on yksilöä kohti laskettuna eniten päästöjä tuottava ja tilaa vaativa liikennemuoto.<sup>6</sup> Yksityisen henkilöauton voidaan laskea olevan elinkaarensa aikana liikenteessä vain muutaman prosentin verran. Muun ajan autoa säilytetään pysäköitynä yksityisellä tai julkisella alueella, sisällä tai ulkotiloissa.

Henkilöauton hankinta ja ylläpito on Suomessa varsin kallista. Pysäköinti on kuitenkin kaupunkikeskustoja lukuun ottamatta maksutonta lähes kaikkialla. Minkä tahansa suuren ostoskeskuksen piha-alueella voi laskea olevan miljoonien eurojen arvosta yksityistä omaisuutta henkilöautojen muodossa täysin hyödyttömänä paikallaan. Pysäköinti voidaan nähdä palveluna, joka hyödyttää asumista, työssäkäyntiä ja taloudellisia toimintoja. Tämän hyödyn maksajina ovat auton käyttäjät, kiinteistön omistajat sekä omalta osaltaan myös yhteiskunta.

---

<sup>6</sup> Multamäki, M. & Taskinen, J. 2008.

Koska jo nimensäkin perusteella täysin henkilöautoliikenteestä riippuvaliset, keskustojen ulkopuolella sijaitsevat automarketit eivät peri maksua omien P-alueidensa käytöstä, eivätkä alueet sellaisenaan tuota mitään, voidaan katsoa tällaisten kalliisti rakennettujen alueiden olevan maankäytöllisesti silkkää haaskausta. Tällaisten alueiden rakentamisessa onkin hyvin tarkasti määritettävä sellainen panos-tuotos-suhde, joka tekee toiminnasta liikevaihdon kannalta kannattavaa.<sup>7</sup>

### 2.3.2 Yhteiskunnalliset tavoitteet

Kaupunkien keskustoissa ja muilla tiheästi rakennetulla alueilla henkilöautojen pysäköinnillä on erityinen merkitys ja sitä ohjataan lakien ja asetusten sekä kunnallisten säädösten perusteella. Pysäköintipolitiikan linjaukset tehdään yleensä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa. Tämän tason maankäytön ja liikenteen suunnittelu liittyy maakuntakaavan ja/tai yleiskaavan laatimiseen.<sup>8</sup> Tällä tasolla määritellään autoistumisen salliminen erityisesti taajamissa, suurten pysäköintilaitosten sijoittaminen sekä pysäköintiä koskevat yleiskaavamääräykset ja –suositukset.<sup>9</sup> Kunnan oman alueen käyttöä ohjataan yksityiskohtaisesti asemakaavalla, joka tähtää sisältämiensä suunnitelmien tarkkaan toteuttamiseen.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 54§:n mukaan asemakaavoituksen yhteydessä on luotava edellytykset mm. liikenteen järjestelyille. Tämä velvoite sisältää myös pysäköinnin järjestämisen asemakaava-alueella. Liikennealueiden tarkoituksenmukaiseksi käyttämiseksi asemakaava sisältääkin tarkat tie- ja katusuunnitelmat, joiden mukaisesti toteutetaan pysäköintipaikkojen sijoitus, mitoitus ja niiden liittäminen katuverkkoon.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Kalenoja, H & Häyrynen, J-P 2003, TFK 1991 mukaan.

<sup>8</sup> Mäntynen, J. ym. 2002.

<sup>9</sup> Mäntynen, J & Kouri P. 1993.

<sup>10</sup> RIL 1987.

### 2.3.3 Pysäköinti kaupunkisuunnittelun osana

Henkilöautojen pysäköinti on tärkeä osa kaupunkien liikennesuunnittelua. Erityisesti keskusta-alueiden pysäköinnin suunnittelulla säädellään ja suunnataan henkilöauto-liikennettä ja voidaan ohjata kulkumuotovalintoja alueittain joko joukkoliikennettä tai kevyttä liikennettä suosivaksi. Asuinalueilla puolestaan pyritään järjestämään riittävät pysäköintimahdollisuudet yrittämättä vaikuttaa auton omistamiseen tai autoliikenteen määrään.<sup>11</sup>

Kiinteistökohtaisista autopaikoista määrätään maankäyttö- ja rakennuslain 156§:ssä, joka velvoittaa järjestämään kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat rakentamisen yhteydessä. Laissa eikä asetuksessa määritellä autopaikkojen määrää, vaan päätösvalta tässä asiassa on kunnilla itsellään.<sup>12</sup> Esimerkiksi autopaikkakriteereistä voidaan mainita Jyväskylän keskusta-alueen asemakaava, joka velvoittaa asuinkiinteistölle yhden autopaikan 100 kerrosneliömetriä kohden sekä liike- ja toimistotiloille 1 autopaikka / 70 kerrosneliötä.

Autopaikat on järjestettävä asemakaavassa mainitusti, yleensä kiinteistölle. Kaavalla voidaan myös sallia ns. vapaaksi osto, jonka mukaan kiinteistö ostaa kunnalta vapautuksen autopaikkarakentamisesta ja järjestää kaavan mukaiset autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä kaupungin osoittamalle alueelle. Toteutus voidaan hoitaa maksullisin asukaspysäköintitunnuksin tai pitkäaikaispaikkoina pysäköintilaitoksessa. Tällainen vapaaksiosto antaa mahdollisuuden suunnitella kiinteistön piha-alueet eri tavalla turvallisiksi ja viihtyisiksi verrattuna autopaikoilla täytettyyn asfalttipihaan.

Kaupunkien keskusta-alueilla esiintyy useita erilaisia pysäköintitarpeita. Asukkaat saattavat tarvita ympärivuorokautista aikarajoittamatonta tilaa läheltä asuntoa, työskäyvät taas tarvitsevat paikan koko työpäivän ajaksi. Ostos- ja asiointimatkoilla riittää usein 0,5 - 2 tunnin pysäköinti lähellä kohdetta kun taas liikennepaikkojen saatto-

---

<sup>11</sup> Reihe, H. & Kallio, R. 2004.

<sup>12</sup> Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. 2006.

liikenne tarvitsee lyhytaikaista tilaa läheltä kohdetta. Autottomien keskustojen lisääntyessä on polkupyöräparkkien sijoittamisesta tullut kaupungeissa uusi haaste kävelyalueiden suunnittelulle.

#### **2.4 Pysäköintipolitiikka JAMK:n pääkampuksen alueella**

Pysäköintipolitiikan avulla voidaan edistää kampusalueen toimivuutta ja viihtyisyyttä sekä turvata joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä päivittäisessä liikkumisessa. Oppilaitos voi vaikuttaa pysäköintiin P-alueiden sijoittelulla, alueensa autopaikkannormeilla, henkilökunnan, opiskelijoiden ja vierailijoiden tarpeiden priorisoinnilla, aikarajoituksilla, pysäköintimaksuilla ja valvonnalla. JAMK:ssa ei toistaiseksi ole muotoiltu pysäköintipolitiikan periaatteita tai kytketty niitä oppilaitoksen muihin kehittämistavoitteisiin. Yleensä on pyritty muun suunnittelun yhteydessä lähinnä tarjoamaan riittävästi autopaikkoja eri käyttäjäryhmille. Kampusalueiden jatkuva kehittäminen ja toimipaikkojen toiminnalliset ja rakenteelliset muutokset aiheuttavat kuitenkin pysäköinnissä jatkuvan uudelleenarvioinnin tarpeen. Oman tarkastelunsa saattaa vaatia myös JAMK:n sisäinen, kampusalueiden välillä tapahtuva ajoneuvoliikenne.

Vuonna 2009 uudistettu pysäköintiohjeisto sekä uudet P-lupalaput ja tehostettu pysäköinnin valvonta JAMK:n kampuksilla ovat tuoneet esiin tiettyjä ongelmia työmatkapsäköintikäytäntöihin liittyen. Käyttäjärühmien mukaan rajatut P-alueet eivät kukaan ajoin ole voineet tarjota riittäviä pysäköintimahdollisuuksia eri ryhmiin kuuluville autoilijoille. Henkilökunta on paikkojen puutteen vuoksi joutunut jättämään autonsa usein opiskelija- tai vieraspaikalle ilman asianmukaista P-tunnusta. Tällaiset tapaukset ovat aiheuttaneet kymmeniä virhemaksuja - osin aiheesta - osin aiheetta. Valvontaa suorittaville kaupungin viranomaisille annetut kirjavat toimintaohjeet vaikeuttivat asiaa ja oppilaitosta koskevat uudistetut pysäköintiohjeet julkaistiin vasta loppuvuodesta 2009, valvonnan ja virhemaksujen kirjoittamisen jo alettua.

Lukuvuodelle 2011–12 on JAMK:ssa julkaistu uudet ja selkeät pysäköintiohjeet. Uudet käyttöönotetut alueet Taulumäellä ovat tuoneet jonkin verran helpotusta pysäköintiongelmiin. Lukuvuoden aikana esiin nousseet sisäilmaongelmat ja niistä johtuneet henkilöstön tilapäissiirrot ovat kuitenkin vaikuttaneet pääkampuksen autopaikkatarpeisiin erityisesti AOK:n osalta. Paine Rajakadulla on helpottanut, mutta ongelmat Lutakossa ovat kärjistyneet hyvin vaikeiksi.

### 3 PÄÄKAMPUKSEN ALUE

Jyväskylän ammattikorkeakoulun pääkampus toimii Jyväskylän kaupungin keskusta-alueella Rajakadun, Eeronkadun ja Aatoksenkadun pohjoispään rajaamassa korttelissa Rajakatu 35–37<sup>13</sup>. Korttelissa on rakennusoikeutta kaikkiaan 33 000 kerrosneliometriä, joista käytössä on loppuvuonna 2011 yhteensä 24 490 kem<sup>2</sup>.<sup>14</sup> Käyttämättömää rakennusoikeutta on asemakaavassa jäljellä 8 510 kem<sup>2</sup> ja ulkoalueiden suunnittelu on edelleen käynnissä arkkitehtitoimisto LPV JKL Oy:n kanssa. Asemakaava edellyttää korttelissa yhden autopaikan jokaista 150 kem<sup>2</sup> kohti.<sup>15</sup> Näin ollen autopaikkojen vähimmäismäärä on 164 nykyisellä rakennuskannalla. Kaavassa on erityisesti otettu kantaa myös polkupyörien alati lisääntyvään käyttöön oppilaitoksissa.

*Polkupyörien pysäköintipaikkojen riittävyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Osa paikoista tulee toteuttaa katettuna, kuitenkin siten sijoitettuna, ettei näkymät Rajakadun suunnasta rakennuksiin esty.<sup>16</sup>*

Kesästä 2011 lukien on pääkampuseseen kuulunut myös Puistokadun ja Rajakadun risteyksen eteläpuolella sijaitseva Kuntala-niminen kiinteistökokonaisuus. Kuntala toimi entisen Jyväskylän maalaiskunnan kunnantalon ja on sittemmin täysin kun-

---

<sup>13</sup>

<sup>14</sup> Jyväskylän kaupungin keskustan asemakaava. 2012.

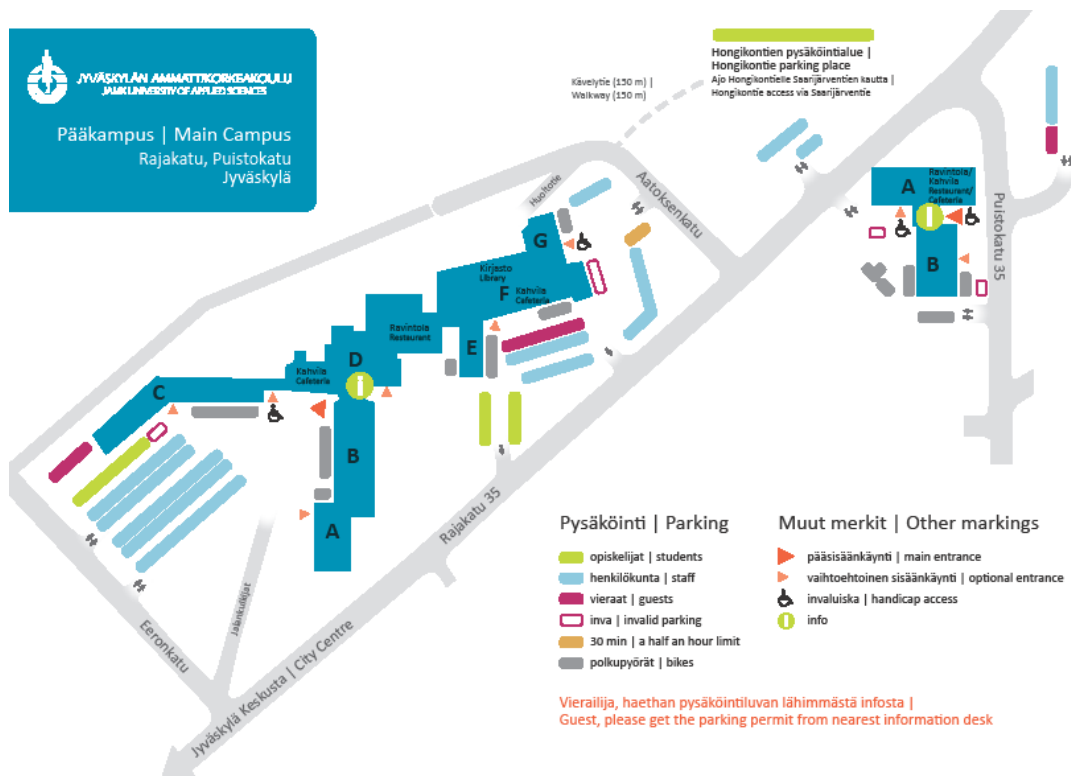
<sup>15</sup> Jyväskylän kaupungin keskustan asemakaava. 2012.

<sup>16</sup> Jyväskylän kaupungin keskustan asemakaava. 2012.



nostettu ammattikorkeakoulun hyvinvointiyksikön toimitiloiksi. Tässä työssä pääkampus käsiteltäessä Kuntalaa tarkastellaan erillisenä, mutta kuitenkin pääkampuskuuluvana kokonaisuutena.

Pääkampus on rakenteellisesti muodostettu yhdistämällä Kauppaoppilaitoksen ja Ammatillisen opettajakorkeakoulun rakennukset niiden väliin rakennetuilla uudisosiilla. Kapeiden ja pitkänomaisten rakennusten muodostama kokonaisuus täyttää korttelin siten, että selkeä piha-alue muodostuu ainoastaan alueen lounaispähän Eeronkadun puolelle. Muut piha-alueet sisäänkäynteineen ja pysäköintialueineen sijaitsevat hajallaan ympäri korttelia katujen, asemakaavassa määriteltyjen viheralueiden ja rakennusten välissä. Alueen sisäiset liikennejärjestelyt sekä liittymät muuhun katuverkkoon antavat pääpihaa lukuun ottamatta keskeneräisen ja jäsentymättömän vaikutelman.



KUVIO 1. JAMK:n pääkampus ja Kuntala. Ote pysäköintiohjeesta.

### 3.1 Pääpiha

A-, B- ja C-rakennusten rajaama pääpiha on voimassa olevan asemakaavan mukaisesti rakennettu kokonaisuus. Piha-alue koostuu nurmikentästä ja sitä halkovasta kevyen liikenteen kulkuväylästä, A-rakennuksen päädyn kiertävästä huoltotiestä, kahdesta polkupyöräparkista sekä 179 autopaikan pysäköintialueesta. Pysäköintialue on asfaltoitu, kooltaan noin 70 x 80 metriä ja se on jaettu kahdessa eri tasossa olevaan alueeseen. Alueet on erotettu toisistaan ladotulla verkko-/ kivimuurilla ja pihan kentämäistä vaikutelmaa on lisäksi häivytetty matalilla puustutuksilla vastakkaisten autopaikkarivien välissä. Tavalliset autopaikat ovat kooltaan 2,5 x 5 metriä ja invapaikat 3,5 x 5 metriä. Paikat on järjestetty 90 asteen kulmassa seitsemään riviin ja ne on erotettu toisistaan maalaamalla rajaviivat asfalttipintaan. Inva-paikat on lisäksi merkitty pylvääseen kiinnitetyllä inva-lisäkilvellä. Pysäköintialueella ei ole erikseen merkittyjä reittejä jalankulkijoille, joten alueen läpi on kuljettava pysäköityjä ja liikkuvia autoja väistellen jopa lähes 150 metrin matka kauimmaisilta paikoilta pääovelle käveltäessä.

”Kevyen liikenteen osalta ei selkeitä kulkureittejä.”

(Digium-kysely, avoimet vastaukset)

Autopaikat on jaoteltu henkilöryhmittäin seuraavasti:

- 15 vierailijapaikkaa
- 18 opiskelijapaikkaa
- 143 henkilökuntapaikkaa, näistä 31 varattuja lämpötolppapaikkoja
- 3 invapaikkaa

Tämä paikkajako on vuonna 2010 tehdyn muutoksen tulosta. Tuolloin muutettiin yhteensä 50 opiskelija- ja vierailijapaikkaa henkilökunnan autopaikoiksi. Perusteena toimenpiteelle oli jatkuva henkilökuntapaikkojen puute ja siitä johtunut tyytymättömyys henkilöstön keskuudessa.

A-rakennuksen päädyn kiertävää jalankulku- ja huoltoväylää pitkin pääsee Rajakadun ja A/B-rakennusten rajaamalle pienelle asfalttipihalle, joka rakennussuunnitelmissa on tarkoitettu palokunnan hyökkäystieksi sekä osin lumenkasauspaikaksi. Tällä pikku pihalla on kuitenkin otettu käyttöön varsin epävirallinen P-alue, jossa on 4-5 auto-paikkaa ilman erityisiä rajoituksia sekä 2 paikkaa merkittynä siivousyrityksen autoille. Nämä paikat eivät ole suunnitelman mukaisia ja niiden käyttäminen vaatii ajamista jalankulkijoiden seassa ahtaalla ja näkemäesteisellä huoltotiellä.

"Kevyt liikenne/autot saavat olla erittäin varovaisia kulkiessaan A1 ja A2 ovien luona, sillä huolto-/henkilökunta-ajo kulkee päivittäin "kevyenliikenteenväylällä"

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

Pääpihalla on kaksi polkupyörien pysäköintiin tarkoitettua aluetta. C-rakennuksen pitkällä sivulla on 120 polkupyörälle tarkoitettu telinekokonaisuus. A-rakennuksen pääoven edessä ja B-rakennuksen pitkällä sivulla on kahdessa osassa yhteensä 108 polkupyöräpaikkaa, joista muutama on vääntymisen vuoksi käyttökelvottomia. Telineitä on näin ollen pääoven läheisyydessä yhteensä 228 polkupyörälle.

### **3.2 E/F/G- rakennusten piha**

E-, F- ja G-rakennusten ympärillä olevilla piha-alueilla on useita hajanaisia pysäköinti-paikkoja. E-rakennuksen päädyssä on opiskelijoille tarkoitettuja autopaikkoja yhteensä 26 kahdella erillisellä alueella. F-rakennuksen pääsisäänkäynnin edessä olevalla P-alueella on keskellä pihaa kaksirivinen P-orso, jossa on 15 paikkaa vierailijoille ja 15 paikkaa henkilökunnalle. Alueen eteläreunassa on 14 henkilökunnan autopaikkaa ja itäreunassa nurmialueeseen rajoittuen 16 henkilökuntapaikkaa. G-sisäänkäynnin edessä on välittömästi 4 inva-paikkaa sekä G-pihan pohjoisreunalla 14 henkilökunnan paikkaa. Lyhytaikaista pysäköimistä varten on G-pihalta Aatoksenkadulle johtavan liittymän suulla 6 pysäköintikiekolla aikarajoitettua 30 minuutin autopaikkaa.

E-pihan opiskelijapaikat ovat puoliksi ja F-pihan paikat lähes kokonaan asemakaavan vastaisesti sijoitettu. Kyseisen pihan alueesta on yli puolet kaavassa määräävänä

merkittyä viher-/ istutusalueita eikä sille saisi rakentaa autopaikkoja. Tältä osin olisi ehkä tarvetta esittää muutosta toteutettavaksi seuraavalla kaavantarkistuskierröksellä. Asemakaavan vastaisia ovat niin ikään E/F/G-pihalta Rajakadulle johtavat kaksi ajoneuvoliittymää. Kaavamerkintä kieltää oppilaitoksen tontilta ajoneuvoliittymät Aatoksenkadun ja Eeronkadun väliseltä katualueen rajalta. Nämä ahtaat liittymät ovatkin tehdyn kyselyn mukaan hyvin vaarallisia kevyen liikenteen kannalta.

*”Autolla ajettaessa e/f/g -liittymistä Rajakadulle tulee lukuisia vaaratilanteita, koska pyöräilijät/kävelijät/autoilijat joutuvat kaikki käyttämään, mihin rakoon uskaltaa ajaa/liikkua..”*

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

Polkupyörien pysäköintiä varten on E-rakennuksen eteläpäädyssä sekä Telin pihan kummallakin seinustalla yhteensä 113 telinepaikkaa. E-seinustalla olevat telineet ovat katon alla, mutta F-seinustalla olevat taivasalla. G-oven vieressä sekä kulman takana olevassa syvennyksessä on yhteensä 46 pyöräpaikkaa, kaikki yhteensä 159 telinepaikkaa polkupyörille.

*”Polkupyöräparkkeja lisää. Polkupyörillä liikkuminen G-ovelle turvallisemmaksi.”*

*”E/F-puolelle lisää (miehellään katettua) pysäköintitilaa polkupyörille tarvitaan tulevaisuudessa lisää”*

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

### **3.3 Muuripiha / huoltopiha**

D-rakennuksen pohjoispuolella, rakennuksen ja Aatoksenkadun välisellä alueella sijaitsee ns. muuripiha. Sen pohjoislaidalla muuria vasten on 15–20 autopaikkaa rivissä. Paikoista 15 on merkitty ja muu osa rivistä on merkitsemättä, mutta ilmeisesti käytettävissä. Muurissa on pysäköintikieltomerkki 372 sekä lisäkilpi, jolla sallitaan pysäköinti vain JAMK:n pysäköintiluvalla. Rivin itäpäässä on suunnitelmassa merkitty lumenkasauspaikka, joka talvisin pienentää käytettävien paikkojen lukumäärää 4-5 auton verran. Muuripihan perällä on yhdistetty autokatos/jätekatos, jossa on lukittavilla verkko-ovilla varustetut lämpöolppapaikat 6 henkilöautolle. Nämä paikat on varattu lähinnä oppilaitoksen omille ajoneuvoille.

Muuripihalle kulku tapahtuu juuri ennen Aatoksenkadun kevyelle liikenteelle varatun osan alkua. Pihalle johtaa jyrkähkö asfaltoitu luiska, joka on merkitty pelastustieksi ja jolla on liikennemerkillä merkitty pysäköintikielto.

Viimeisenä alueena C-rakennuksen ja Aatoksenkadun välissä on huoltopiha, joka on tarkoitettu keittiön ja muun kiinteistön huoltokuljetuksiin. Tätä tarkoitusta tukee myös pihalle johtava kulkureitti, joka sijaitsee 130 metrin matkalta Aatoksenkadun kevyen liikenteen väylällä. Asemakaavassa tämä kadun osuus on merkitty kevyelle liikenteelle varatuksi, kuitenkin siten että tontille ajaminen on sallittu. Reitillä on moottoriajoneuvolla ajo kielletty ja lisäkilvellä sallittu huoltoajo. Pihalle johtava luiska on pysäköintikieltoaluetta ja se on merkitty pelastustieksi muuripihan luiskan tapaan. Pihalla on kuitenkin kymmenkunta autopaikkaa, joita voi käyttää ainoastaan ajamalla vastoin mainittua liikennemerkkiä 312 ja lisäkilpeä 872. Huoltopihalle ajaminen pysäköimistarkoituksessa ei näin ollen ole lainkaan sallittua, eikä suotavaakaan. Autolla ajaminen kapeaa kevytväylää pitkin ei ole tienkäyttäjille turvallista.



KUVIO 2. Liikennemerkki 312. Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty.



KUVIO 3. Liikennemerkki 872. Tekstillinen lisäkilpi "Huoltoajo sallittu".

*Tieliikenneasetuksen 1.luku 16§:*

*Lisäkilvellä 872 osoitetaan, että liikennemerkistä ilmenevän kiellon estämättä on sallittu:*

- 1) kiinteistön, sillä olevien rakennusten, tilojen ja laitteiden huoltoon tai vartiointiin liittyvä ajo silloin, kun se on välttämätöntä;
- 2) jakeluliikenne sekä sellaisten tavaroiden kuljetus, joiden kantamista ei niiden painon tai muun erityisen syyn takia ole kohtuullista edellyttää;
- 3) sellaisen henkilön kuljetus, jonka toiminta- tai liikkumiskyky tai kyky suunnitautua on iän, vamman tai sairauden takia taikka muusta syystä rajoittunut;
- 4) lasten kuljetus, kun yhdellä henkilöllä on valvottavanaan useampi kuin yksi alle seitsemän vuoden ikäinen lapsi;
- 5) asiakkaan noutaminen ja tuominen taksilla; tai
- 6) ajoneuvon kuljettaminen, kun kuljettaja on liikuntavammainen.

### 3.4 Muut pysäköintialueet

Asemakaavan mukaan kiinteistön autopaikat tulisi järjestää kiinteistölle. Muita mahdollisuuksia on pysäköintilaitoksen hyödyntäminen tai kunnan kanssa sovittava ns. vapaaksiosto. JAMK on täyttänyt Rajakadulla kaavan mukaisen autopaikkaveloitteensa moninkertaisesti, mutta on myös pyrkinyt järjestämään lisää tilaa sekä opiskelijoiden että henkilökunnan tarpeisiin. Taulumäellä, Hongikontien varressa vastapäätä Rauhanyhdistyksen rakennusta on kaavamerkinnällä LP merkitty yleinen pysäköintialue. Alue on kaupungin omistama päällystämätön hiekkakenttä, jolla ei ole merkittyjä autopaikkoja eikä opastemerkinnoistä pysty selkeästi päättämään alueen tarkoitettua käyttöperiaatetta. Tämä hiekkakenttä on sopimuksella varattu JAMK:n käyttöön ja sillä pysäköinti on sallittu vain JAMK:n opiskelijaluvalla. Hiekkakentällä on tilaa n. 1000m<sup>2</sup>, mutta autopaikkojen lukumäärää on vaikea arvioida alueen jäsentelämättömyyden vuoksi.

Hiekkakentän vieressä on niin ikään autopaikkojen korttelialueeksi varattu, asemakaavassa LPA-merkitty pysäköintialue. Tämä alue on päällystetty sekä ruudutettu, eikä sillä pysäköintiä ei ole liikennemerkein rajoitettu. Alue on kaavassa tarkoitettu myös viereisten, Hongikontien toisella puolella sijaitsevien kiinteistöjen pysäköintiin. Tilaa alueella on 40 autolle sekä kadunvarren koroikepaikoilla 10 paikkaa lisää. Nämä molemmat alueet sekä aivan Hongikontien päästä, lähinnä kampusaluetta löytyvä LP-

alue (6 autopaikkaa) ovat vapaasti käytettävissä. Opastus alueille on kuitenkin hie-  
man suurpiirteistä eikä niillä yleensä ole ruuhkaa. Hyvinvointiyksikön siirryttyä Tau-  
lumäelle, tuli tarpeelliseksi järjestää lisää autopaikkoja myös Kuntalan lähistölle. Tau-  
lumäen kirkon P-alue onkin sopimuksella varattu JAMK:n käyttöön siten, että pysä-  
köinti on alueella arkisin klo 7-17 sallittu vain JAMK-henkilökuntaluvalla. Tilaa kirkon  
P-alueella on 49 autolle. Lisäksi lähinnä Puistokatua sijaitseva autopaikkarivi (16 paik-  
kaa) on rajoituksista vapaa ja havaintojen mukaan lähes aina täynnä.

Viimeisimpänä täydennyksenä pysäköintipaikkatarjontaan liitettiin Rajakadun varrel-  
la, ortodoksikirkon ja Suvimäen klubitalon välissä sijaitseva P-alue. Alueella on ase-  
makaavassa merkintä LPA, eli autopaikkojen korttelialue. Tältä pieneltä hiekkakentäl-  
tä on JAMK-henkilökuntaluvallisille varattu noin 11 autopaikkaa.

### **3.5 Pysäköintialueiden käytettävyys pääkampuksella**

Pääpihalle johtaa kaksi autoille kelpoista reittiä, joista käytetympi johtaa Rajakadulta  
valo-ohjatun risteyksen kautta Eeronkadulle. Tämä risteys on aamu- ja iltapäiväruuh-  
kan aikaan erittäin huonosti vetävä ja sen välityskyky P-alueen suuntaan on huono  
kummastakin suunnasta käännyttäessä. Taulumäen suunnasta tämä reitti on kuiten-  
kin ainoa mahdollisuus. Vaihtoehtoinen reitti kulkee Nisulan, Viitaniemen ja Volma-  
rinkadun kautta Eeronkadulle. Tämä vähemmän käytetty reitti kiertää Nisulankadun-  
Rajakadun aamuruuhkan ja on sellaisenaan varsin käyttökelpoinen Mäki-Matin ja  
Savelan suunnasta tultaessa.

”Aatoksenkadun ja Rajakadun risteys, vähän ihmetytti tämä kysymys, koska Aatoksenkatu ei tule Raja-  
kadulle. Eeronkadulta tultaessa jalkaisin paikoitusalueelle on vaarallista, koska autot ajavat miten sat-  
tuu, niin jalankulkijat ovat tosi vaarassa.”

”Eeronkadun päässä kevyenliikenteen väylää ajelee autoja sisään pääpysäköintialueelle. AOKK:n  
ihmiset kantavat alueryhmiin lähtiessään paljon tavaraa mukanaan. Olisi tärkeää saada parkki-  
paikka talon päätyyn.

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

E/F/G-pihalle eli Telin pihalle pääsee vain Rajakadulta Aatoksenkadun kautta. Taulumäen suunnasta tullessa kääntyminen oikealle sujuu hyvin, mutta kevyen liikenteen väylän yli. Risteyksen kohdalla on loiva alamäki ja polkupyörät tulevat omaa väyläänsä ajoittain erittäin lujaa ja riski törmäykseen on suuri.

Rajakadun alapäästä tullessa on Aatoksenkadulle vasempaan kääntyminen todellinen haaste. Kun Taulumäeltä suoraan tuleville syttyy punainen valo, niin Puistokadulta vasempaan kääntyville syttyy vihreä. Liikennevirta on lähes jatkuva, eikä Aatoksenkadun risteys vedä riittävästi. Sama on ongelma liityttäessä Rajakadun liikenteeseen. Erityisesti Taulumäen suuntaan kääntyminen on vaikeaa ja vaarallista. Oman riskinsä tässä muodostaa näkemäesteinen ja vaarallisesti rakennettu, Aatoksenkadun kanssa risteävä kevyen liikenteen väylä. Tätä seikkaa käsitellään myöhemmässä luvussa.

”Kirkon puoleisen päädyn risteys on vaarallinen ja tukkoinen ruuhka-aikoina. Kevyen liikenteen väylällä liikkujia ei tahdo aina huomata.”

”Vaikea päästä Rajakadulle ruuhka-aikojen ulkopuolellakin (erityisen vaikea päästä ruuhka-aikoina) F tai G-alueelta varsinkin, jos on kääntymässä Taulumäen suuntaan. Tämä aiheuttaa usein vaaratilanteita sekä kadulla jo ajavien autojen kanssa että Aatoksenkadun ylittävän kevyen liikenteen liikkujien kanssa.”

#### **(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

Pääpihan polkupyöräilijät ovat hyvin erillään autoliikenteestä. Sen sijaan autoilija on P-alueella jalankulkijaksi muututtuaan varsin turvaton. Pääpiha on talvella luminen sekä liukas ja autot liikkuvat siellä edestakaisin paikkaa etsimässä. 90 asteen kulmaan asetetut autopaidat aiheuttavat rakenteensa vuoksi turhaa ”vekslaamista” sekä tullessa että lähdeettäessä. Näin ollen P-alueen ajoväylien välityskyky huononee ja autojen keskinäisiä sekä jalankulkijoihin kohdistuvia riskitilanteita muodostuu hyvin paljon.

Telin pihaan pääsee polkupyörällä useasta aukosta. Vaarallisin näistä on mainittu Aatoksenkadun liittymä ortodoksikirkon kohdalla. Kapean pihaan läpi pyöräily autoja väistellen ei ole suositeltavaa, joten järkevintä olisi käyttää sisäänajoon kahta Telin pihalta Rajakadulle johtavaa, asemakaavan vastaista ajoneuvoliittymää. Pyörätelineiden sijainti tukee tätä vaihtoehtoa.



”F-G-piha tuntuu turvattomalta jalankulkijan/pyöräilijän näkökulmasta, koska ovelle tullaan parkkipaikan läpi”

”OK, kunhan kevyt liikenne ei ajaisi autoparkkialueiden poikki/keskellä”

(Digium-kysely, avoimet vastaukset)

### 3.6 Polkupyörien pysäköinti

Polkupyörien pysäköintiä varten on pääkampuksen eri pihoidella yhteensä 387 telinepaikkaa. Kuntalan pääoven edustalla on 40 telinepaikkaa ja talon takana vielä 20 paikkaa lisää. Pyöräilyn suosiota kulkumuotona todistaa osaltaan se, että tarkoitukseen varatut pyöräparkit ovat nykytilanteessa pahasti alimitoitettuja. Pääpihan AB-rakennusten edustalla olevia 108 telinepaikkaa kohti oli syksyn 2011 useissa laskennoissa 170–190 polkupyörää täysin kaosmaisessa rykelmässä.



KUVIO 4. Pääpihan ”villi” pyöräparkki.

Pääpihan pitkällä sivulla olevat 120 paikan pyörätelineet olivat useimmiten melko tyhjäät tai niissä oli vain 20–30 polkupyörää.



KUVIO 5. Pääpihan 120-paikkainen polkupyörätelineistö.

F/G-rakennusten ovien edessä sijaitsevat pyörätelineet ovat niin ikään täysin kaotteisessa tilassa, eikä pyörien pysäköinti tai niiden telineistä ottaminen onnistu useinkaan ilman vähintään lieviä vaurioita.

”Pyörätelineitä pitäisi olla enemmän ja niille selkeästi helpompi pääsy. Iltapäivisin ongelmia saada pyörä pois telineestä, kun muut pyörät tukkivat pääsyn telineille.”

”Porukka ei noudata pyöräparkkiohjeita, vaan pyöräilevät ovien eteen tukkien tiet.”

”Pyörille olisi tärkeää löytää enemmän paikkoja ja paikkoja, jotka on järjestetty tai ryhmitelty selkeästi”

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**





KUVIO 6. *F1-oven edustan pyöräpysäköintiä.*



KUVIO 7. *F-rakennuksen edustan 68 telinepaikkaa.*



Kuntalan pääoven edustalla sijaitsevat pyöräryykkiöt ovat melkoinen este liikkumiselle. Kapealla väylällä seinän vieressä on useissa laskennoissa todettu yli 150 polkupyörää telineissä ja niiden vieressä. Pihan ainoa, kunnantalon aikainen invakäyttöön merkitty autopaikka on jäänyt ahtaaseen koloon keskelle polkupyörien rykelmää. Pyöriä pysäköidään usein kymmenin jopa jalkakäytävän välittömään läheisyyteen Kuntalan ruokalan nurkalle, vaikka siinä ei ole yhtään telinettä mainittuun tarkoitukseen. Ainoa asiallinen polkupyöräparkki Kuntalan alueella on rakennuksen takana Rajakadun puolella sijaitseva 20 polkupyörän telinekokonaisuus. Mainittu pikkupiha on useiden tehtyjen havaintojen mukaan kulkukelpoinen ja asiallisesti järjestetty.



KUVIO 8. Kuntalan pyöräpysäköintiä. Kuvassa keskellä näkyvissä maalaiskunnan kunnantaloaikainen Inva-paikka.



KUVIO 9. *Kuntalan alemman oven edusta*

### 3.7 Pysäköinnin valvonta

Lukuvuotta 2011 – 2012 varten julkaistun paikoituskäytäntöohjeen mukaan JAMK:n paikoitus eli pysäköinti on valvottua, luvanvaraista ja liikennemerkkein ohjeistettua. Kaikkien alueiden pysäköintivalvonnasta vastaa Jyväskylän kaupungin pysäköinninvalvontaviranomainen paikoitusohjeessa ilmoitettujen, arkipäiväpainotteisten periaatteiden mukaisesti. Pääkampuksen valvonta-ajat on ilmoitettu reilusti ja avoimesti ja niiden tarkoituksena onkin selkeästi turvata päivätyöntekijöiden kulkemismahdollisuudet tavanomaista viikkotyöaikaa noudattavien osalta. Ilta- ja viikonloppuopiskelijoiden sekä -työntekijöiden autoiluun ei valvonnalla turhaan puututa. Ohje on kokonaisuudessaan tämän työn liitteenä.

## 4 DIGIUM-VERKKOKYSELY

Tämän työn osana tehtiin JAMK:n henkilöstölle kysely pääkampuksen pysäköinnistä. Kysely tehtiin oppilaitoksessa käytettävällä Digium Enterprise verkko-ohjelmalla huhtikuussa 2011 ja sen tarkoituksena oli selvittää pääkampuksella työskentelevien sekä siellä vierailevien ajoneuvonkäyttäjien pysäköintitottumuksia. Kysely kohdistettiin oppilaitoksen koko henkilöstölle sekä opiskelijoille.

Kyselyssä oli yhteensä 24 monivalintakysymystä ja kaksi ”vapaa sana”-muotoista avointa tehtävää. Digium-ohjelma mahdollistaa kyselyn toteuttamisen siten, että jokainen annettu vastaus ohjaa kyselyä sen laatijan haluamalla polulla. Tällainen ohjelmointimahdollisuus antaa kullekin vastaajalle vain tarpeelliset ja tutkimuksen kannalta merkittävät kysymykset. Lyhyin, vain kolmen kysymyksen polku oli vastaajalla, joka ei työskennellyt pääkampuksella eikä vierailut siellä säännöllisesti. Vastaavasti Rajakadulla työskentelevä autoilija, joka käytti autoaan myös työtehtäviin, sai vastattavakseen 17 kysymystä ja kaksi avointa tehtävää.

### 4.1 Digium-kyselyn otos

Kyselyyn vastasi 202 henkilöä. Näistä 194 oli JAMK-henkilökuntaa, 5 muuta henkilökuntaa sekä 3 opiskelijaa. Rajakadulla työskenteleviä oli 151, Lutakon henkilöstöä 27, Kyllönmäeltä 17, Pitkädulta 2 ja Saarijärven yksiköstä 5.

Otoksen luotettavuutta voidaan arvioida sen tunnusluvuilla. Rajakadulla työskenteli kyselyn vastausaikana noin 380 henkilökuntaan kuuluvaa, joista 151 vastasi. Näin ollen 39,7 % henkilöstöstä osallistui. Vastanneista pääpihaa piti ensisijaisena P-alueenaan 87 henkilöä ja E/F/G-pihoja 47 henkilöä. Henkilökunnan autopaikkojen lukumäärään suhteutettuna ensisijainen käyttäjäpeitto oli pääpihalla 87/143 eli 60,8 % ja E/F/G-pihalla 47/59 eli 79,6 %. Otosta voidaan pitää perustellusti riittävänä

ja erittäin hyvänä senkin vuoksi, että JAMK:n Digium-kyselyiden normaali vastausprosentti nousee yleisesti enintään 20 prosenttiin kohderyhmästä.<sup>17</sup>

#### 4.2 Pääkampuksen alueen pysäköintiprofiili

Jokainen vastaaja ilmoitti vierailevansa ainakin muutamia kertoja vuodessa pääkampuksen alueella. Vastaajista 162/202 eli 80,2 % ilmoitti kulkevansa Rajakadulle pääasiassa omalla autolla. Vaihtoehtoisista kulkumuodoista suosituin oli autolla toisen kyydissä ja hyvänä kakkosena tuli polkupyöräily, jota käytti toisena kulkumuotonaan 43/157 eli 27,4 % vastanneista.

Rajakadulla työskentelevien autoilijoiden päivittäisen työmatkan pituus jakaantui seuraavasti:

Enintään 2 kilometriä	8%
2-5 km	23%
5-10 km	34%
10-25 km	21%
Yli 25 km	14%

Rajakadun henkilöstöstä 48/140 eli 34 % kertoi liikkuvansa vähintään joitakin kertoja viikossa oman työpisteensä ulkopuolella työasioissa. Nämä matkat tehtiin yli 92 % mukaan omalla autolla.

Kyselyssä selvitettiin myös päivittäisten pysäköintikertojen lukumäärää ja pysäköinnin kestoa pääkampuksella. Tuloksista ilmeni, että 118/140 eli 84 % pysäköi ajoneuvonsa vain yhden kerran työpäivän aikana. Niin ikään 123/140 eli lähes 88 % ilmoittaa seisottavansa autoaan parkkipaikalla yli 6 tunnin ajan päivittäin. Kun vastauksia lajiteltiin ja ristiintaulukoitiin, ilmeni että 107/140 eli 76 % vastanneista Rajakadun työntekijöistä kuului ryhmään, joka pysäköi autonsa aamulla yhden kerran ja yli kuudeksi tunniksi työpäivän aikana. Näistä kokopäiväpysäköijistä 36/59 eli 61 % henkilökunta paikkojen lukumäärästä käytti E/F/G-pihan aluetta ja 69/143 eli 48 % henkilö-

---

<sup>17</sup> Minkkinen, T. 2011.

kuntapaikkakapasiteetista puolestaan pääpihan aluetta. Kummallekin P-alueelle saavuttiin aamuisin viimeistään 8:30 mennessä siten, että 8:00 mennessä 52 % kokopäiväpysäköijistä oli paikalla ja 7:30–8:30 välillä saapui molemmille alueille 78 % koko päivän autoaan seisottavasta henkilöstöstä. Tulokset olivat näillä kahdella alueella lähes identtiset.

Digium-kyselyyn vastanneista autoilijoista 31% kulki Rajakadulle töihin autolla enintään 5 kilometrin etäisyydeltä. Tällainen autonkäyttöprofiili on erittäin haitallista ja kuluttavaa niin ympäristön kuin autonkin kannalta. Kylmä moottori kuluu ja kuluttaa eniten ja tuottaa valtavan määrän haitallisia päästöjä. Tällainen menettely on kuitenkin lähes välttämätöntä sille henkilöstölle, joka työpäivänsä aikana kulkee pääkampuksen ulkopuolisiin kohteisiin. Jyväskylän joukkoliikenne ei mahdollista tehokasta julkisen liikenteen hyödyntämistä, eikä polkupyöräily ole todellinen vaihtoehto työtehtävien tehokkaaseen hoitamiseen.

### **4.3 Pääkampuksen pysäköinnin tehokkuus**

Tehokkuutta voidaan tässä arvioida sillä, kuinka paljon ja mitä resursseja on käytettävä kulloisenkin pysäköintitavoitteen täyttymiseksi. Kyselyn mukaan 12/46 (26 %) pääkampuksella säännöllisesti vierailevista ei löydy päiväaikaan sopivaa autopaikkaa. Vierailijoista 93 % oli henkilökuntaa ja käytti henkilökuntalupaa pysäköidessään. Käytettävät P-alueet jakautuivat siten, että pääpihalle autonsa jätti 2/3 vierailijoista ja Telin pihalle loput. Mikäli sopivaa paikkaa ei löytynyt, yli kolmannes jatkoi etsimistä ja odotti soveliaan autopaikan vapautumista alueelta. Jopa 40 % vierailijoista ilmoitti käyttävänsä ruuhkatilanteessa muille ryhmille tarkoitettuja (opiskelija/vierailija) autopaikkoja ja joka neljäs kertoi pysäköivänsä tällaisessa tapauksessa pääkampuksen ulkopuolisille alueille.

Rajakadulla työskentelevistä jopa 55 % jatkaa ruuhka-aikana vapaan autopaikan etsimistä pääkampuksen alueelta. Lähes viidennes jättää autonsa opiskelijoiden tai vierailijoiden paikoille ja joka neljäs vie autonsa pääkampuksen ulkopuolelle. Oman kokemuksen ja tehtyjen havaintojen perusteella vapaan autopaikan etsintään saattaa



kulua jopa 15 minuuttia. Mikäli paikkaa etsitään sekä pääpihalta että telin pihalta, ei tämäkään aika aina riitä koska pihalta toiselle siirtyminen tapahtuu ruuhkaisen Rajakadun ja kaksien liikennevalojen kautta.

*”Henkilöstön pysäköintipaikkoja liian vähän, koska keskellä päivää on todella vaikeaa saada parkkipaikkaa. Välillä joutuu odottelemaan puolikin tuntia.”*

*”Pysäköintipaikkoja liian vähän. Kun käy yrityksissä ja tulee takaisin, ei paikkaa löydy. Lopetetaanko yritysyhteistyö?”*

*”Jos on kiire palaveriin, niin on suunnattoman ärsyttävää, että aikaa kuluu pihalla ympäriinsä ajelemissen ja paikoituksen etsimiseen.”*

(Digium-kysely, avoimet vastaukset)

Lähes puolet (67/140) vastanneista pääkampuksen työntekijöistä ilmoittaa kokevansa päiväaikaisen pysäköinnin Rajakadulla ongelmaksi. Ongelmia ilmenee erityisesti silloin, kun Rajakadulla vierailu on lyhytkestoinen ja kiireinen. Aikaa kuluu autopaikan etsimiseen ja tällaisessa tilanteessa kiusaus sääntöjen vastaiseen pysäköintiin on ilmeinen. Tällainen paikkapula on päivittäistä myös Lutakon kampuksella.

*Pysäköintipaikan valintaan vaikuttavista tekijöistä tärkeimpiä ovat pysäköinnin hinta, kävelyetäisyys pysäköintipaikalta määränpään ja pysäköintipaikan etsimiseen käytetty aika. Pysäköintipaikan etsimisessä kuljettajien on havaittu minimoivan kokonaismatka-aikaansa, joka muodostuu ajoajasta pysäköintipaikalle, paikan etsiskelyajasta ja kävelyajasta pysäköintipaikasta määränpään. Jos määränpään lähellä on odotettavissa pysäköintipaikan etsimistä, autoilijat ovat valmiita pysäköimään auton kauemmas. Jos sen sijaan etsintäaika ei oleteta olevan, ajetaan auto mahdollisimman lähelle, jolloin kävelyaika lyhenee.<sup>18</sup>*

Kyselyn perusteella henkilökunta tunnistaa ja tunnustaa päiväaikaisen ruuhkan pääkampuksella, mutta pyrkii siitä huolimatta hakemaan vapaan autopaikan kampuksen alueelta. Tämänkaltainen menettely johtuukin saatujen vastausten perusteella lyhyt-

<sup>18</sup> Kalenoja, H. & Häyrynen, J-P. 2003.

aikaisista sidosryhmäkäynneistä tai muista lyhyistä työpäivän aikana ilmenevistä autonkäyttötarpeista. Mukana kuljetettavat työvälineet, tarvikkeet ja muut käsissä kannettavat esineet korottavat kynnystä auton jättämiselle edes kohtuullisen kävelymatkan päähän kohteesta. JAMK:n pääkampuksen piha-alueen kauimmaisat autopaikat - jotka yleisestä käytännöstä poiketen ovat vieraspaikkoja – ovat n. 150 metrin etäisyydellä pääovesta. Telin puolen G-ovi puolestaan on noin 400 metrin kävelymatkan päässä sekä Hongikontien että Taulumäen kirkon pysäköintialueelta. Tämänkaltaisen etäisyys on tutkimuksen mukaan vielä soveltuva etäisyys erilliselle P-alueelle pysäköitäessä.

*Vuonna 2002 toteutetun pysäköintitutkimuksen perusteella arvioitiin, että keskimääräinen kävelymatka Helsingin keskustassa pysäköintipaikalta määränpäähän oli noin 180 m. Laitos- ja luolapysäköinnissä kävelymatkat olivat hieman pidempiä kuin kadunvarsipysäköinnissä.*

*Kadunvarsipysäköinnissä hyväksyttävän kävelymatkan on Göteborgissa tehdyssä tutkimuksessa arvioitu olevan noin 100 m. Erillisalueille pysäköineiden mielestä soveltuva enimmäiskävelypituus oli 250 - 500 m. Autoilijat olivat valmiita kävelemään hieman pidemmän matkan erikoisliikkeisiin ja ravintolaan. Lyhimpiä etäisyyksiä autoilijat arvioivat olevansa halukkaita kävelemään työasiointipaikkoihin ja kahviloihin.*

*Myös Helsingin ja Espoon keskusta-alueilla tehdyssä tutkimuksessa havaittiin kävelymatkan olevan tärkein tekijä pysäköintipaikan valinnassa.<sup>19</sup>*

#### 4.4 Pysäköinnin turvallisuus

Pysäköintitilanteissa tapahtuvista onnettomuuksista voidaan tunnistaa viisi päätyyppiä:<sup>20</sup>

- Liikkuvan ja pysäköidyn ajoneuvon väliset tapaukset, kuten törmääminen pysäköityyn autoon tai sen sivuuttaminen liian läheltä siten, että toinen tai molemmat osapuolet vaurioituvat.
- Pysäköintipaikalle ajavan ajoneuvon pysähtyminen liikenteessä ja siitä johtuva onnettomuus, yleisimmin peräänajo.

<sup>19</sup> Kalenoja, H. & Häyrynen, J-P. 2003.

<sup>20</sup> Kalenoja, H & Häyrynen, J-P 2003, Box 2002 mukaan.

- P-paikalta poistuvan ajoneuvon aiheuttama onnettomuus, kuten sitä väistävän ajoneuvon törmäminen kolmanteen osapuoleen sekä törmäminen poistuvan ajoneuvon kylkeen tai perään
- Pysäköidyn ajoneuvon oven avaamisesta aiheutuva onnettomuus, kuten törmäminen oveen tai siitä astuvaan henkilöön sekä avatun oven väistämisestä johtuva onnettomuus
- Pysäköidyn ajoneuvon muodostama näkemäeste. Onnettomuus tapahtuu yleensä siten, että pysäköidyn ajoneuvon katveesta ilmestyy yllättäen toinen ajoneuvo tai jalankulkija.

JAMK:n pääkampuksella voidaan tunnistaa kaikkia näitä pysäköintiin liittyviä riskitilanteita. Digium-kyselyn kaikista 202 vastaajasta lähes puolet piti suurimpana riskinä P-alueelle ajamista ja sieltä poistumista. Toinen merkittävä riski oli vaaratilanteet autojen ja kevyen liikenteen välillä.

Mielipiteet liikenneturvallisuudesta jakoutuivat varsin selkeästi sen mukaan, mitä P-alueetta kukin vastaaja pääasiassa käytti. Pääpihalla pysäköivät olivat selkeästi tyytyväisempiä liikkumisen turvallisuuteen, kun taas E/F/G-alueiden käyttäjät tunnistivat vaaratilanteita kaikkiin vastaajiin suhteutettunakin merkittävästi enemmän.

**Vain 34 % vastaajista piti pääkampuksen pysäköintialueita liikenneturvallisina kaikille käyttäjäryhmille.**

#### **4.4.1 Pääpihan turvallisuus**

Pääpihan alue on ainut selkeä P-aluekokonaisuus Rajakadun kampuksella. Pihaan johtaa Eeronkadulta kaksi (7,5m ja 8,5m) kulkuaukkoa, joista Rajakadun puoleinen palvelee pääoven edustalle johtavaa yksisuuntaista huolto- ja bussiväylää. Samasta aukosta pääsee myös sisään ja ulos P-alueen kahden ensimmäisen autopaikkarivin väliseltä ajoväylältä. Toinen kulkuaukko palvelee niin ikään kaksisuuntaisena kahta muuta autopaikkojen välissä kulkevaa ajoväylää sekä C-rakennuksen päässä sijaitsevaa vieraspaikkariviä.

Yksisuuntaista väylää pääoven eteen ajavat isot kuorma- ja linja-autot poistuvat alueelta Rajakadulta katsoen toista ajoväylää pitkin. Väylä kulkee kahden autopaikkariivin välissä ja on kahden muun väylän tavoin 7 metriä leveä ja kaksisuuntainen. Kaksisuuntaisuus ja 90 asteen pysäköintikulma tekee pääpihasta ahtaan ja epäkäytännöllisen. Satunnainen isojen ajoneuvojen kulkeminen ahtaissa väleissä autopaikkaa etsivien ja parkkiruudusta peruuttavien henkilöautojen sekä ajoväylillä kävelevien jalankulkijoiden seassa on varsin vaarallista.

Jalankulkijoiden asema pääpihalla ei ole kovin hyvä. Ainoa suunniteltu ja toteutettu jalankulkuväylä johtaa Eeronkadulta vierailijapaikkojen ja opiskelijoille varatun autopaikkariivin välistä korotettuna käytävänä C-rakennuksen eteläpäätyyn. Kaikista muista viidestä autorivistä siirrytään pysäköimisen jälkeen autojen seassa jopa reilusti yli sata metriä rakennusten eri sisäänkäynneille. Erityisesti talviaikaan tällainen järjestyly saattaa aiheuttaa vakavaa vaaraa jalankulkijoille kun ruudusta peruuttavan auton näkyvyys voi olla merkittävästi rajoittunut lumen, jään tai huurteen vuoksi.

Myös alati suureneva autokalusto aiheuttaa peruutustilanteissa entistä suurempia katvealueita takasektoriin. Erityisesti ns. citymaasturit ja tila-autot ovat rakenteeltaan sellaisia, että ajoneuvon C- ja D-pilarien muodostama näköeste peruutettaessa muodostaa riskin autoa takaa ohittavalle jalankulkijalle.<sup>21</sup> Tämä riski kasvaa erityisesti lyhyillä kuljettajilla.

Aiemmin mainittu, A-rakennuksen ja Rajakadun väliin jäävä pieni epävirallinen P-alue muodostaa riskin rakennusta kiertävää kevyen liikenteen väylää käyttäville. Lähes suojatien jatkeena oleva tonttiliittymä on asemakaavan mukaisesti suljettu ajoneuvo-liikenteeltä ja sitä käyttävät pyöräilijät ja jalankulkijat. Näille ”villeille” ja JAMK:n omasta pysäköintiohjeesta puuttuville autopaikoille ajavat vaarantavat turvallisuutta eikä tämän P-alueen käyttämiselle löydy mitään perusteluja.

---

<sup>21</sup> Kalenoja, H & Häyrynen, J-P 2003, Box 2002 mukaan.

#### 4.4.2 Telin pihan turvallisuus

Tehdyn kyselyn perusteella E/F/G-rakennusten piha-alue ja sen liittymät ovat koko kampusalueen vaarallisinta osaa. Kyselystä saatuja tuloksia tukevat myös useat kymmenet omakohtaiset havainnot sekä yhteydenotot. Aatoksenkadun ja Rajakadun risteys on aamu- ja iltapäivän ruuhkaliikenteessä hankalaa sekä riskialtista mistä tai minne tahansa ajettaessa. Suurin riski kohdistuu Rajakadun suuntaisesti kulkevaa, pääkampuksen puoleista kevyen liikenteen väylää käyttäviin. Edelleen tästä joukosta suurimmassa onnettomuusvaarassa ovat Taulumäen kirkon suunnasta Aatoksenkadun risteystä lähestyvät pyöräilijät. Samalla kun alamäki nostaa pyöräilijän nopeuden helposti jopa yli 7 metriin sekunnissa, on autoilijan – lähestyvän pyöräilijän havaitakseen – ajettava autonsa keula pyörätien jatkeena olevan suojatien päälle! Ajettaessa auton keula kiinni suojatiehen, on normaalikokoisessa autossa kuljettajalla näkyvyyttä vasempaan vain 5 metriä. Tällainen varoetäisyys riittää vain kävelynopeudella etenevän havaitsemiseen tässä kuvatussa risteyksessä. Myötämäkeen ajavalle pyöräilijälle Aatoksenkadun risteys tulee hyvin yllättäen. Vaarallisesta risteyksestä ei varoiteta ennakkoon millään tavalla. Näkyvyys risteävälle kadulle on olematon aivan väylässä kiinni kasvavan korkean pensasaidan sekä aidan kulmassa olevan ilmoitustaulun vuoksi.

”Rajakadun ja Aatoksenkadun risteuksen näkyvyys huono, täytyy valua suojatien päälle että näkee. Rajakadun liikennevalot ajastettu huonosti, koska Aatoksenkadulta on hankala päästä lähtemään vasemmalle.”

”Taulumäen suunnasta tulevat polkupyöräilijät jatkuvassa vaarassa Ort.kirkon risteyksessä Taulumäen suunnasta kääntyvien autojen kanssa.”

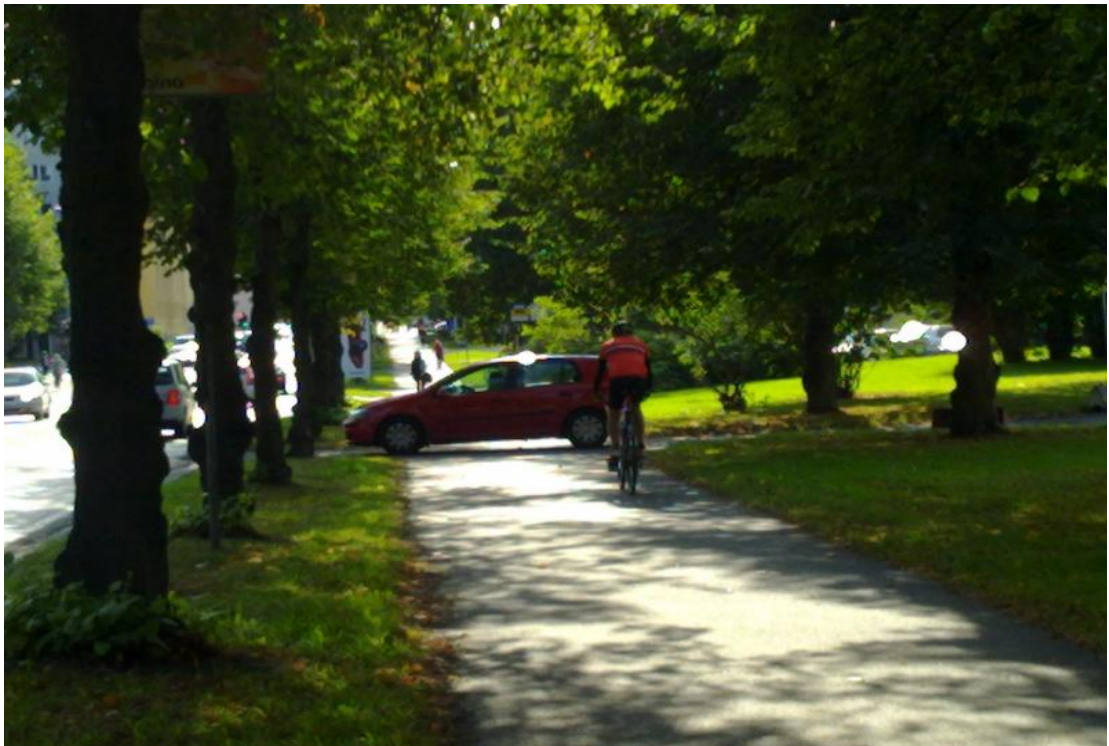
”The intersection of Aatoksenkatu and Rajakatu is EXTREMELY dangerous. There needs to be a traffic light. Bicycle and foot traffic never stops, and it is almost impossible to turn left onto Rajakatu.”

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**



KUVIO 10. *Aatoksenkadun ja Rajakadun risteys. Näkymä Taulumäen suuntaan, Aatoksenkatu vasemmalla.*

Telin pihan ulosajoliittymät ovat niin ikään vaarallisia kevyelle liikenteelle. Lähes 70 % vastanneista E/F/G-pihan pääasiallisista pysäköijistä piti näitä asemakaavan vastaisia liittymiä eniten vaaratilanteita aiheuttavina paikkoina.



KUVIO 11. *Telin pihan ulosajoliittymä.*

Nämä kaksi pysäköintialueiden perältä ulos johtavaa aukkoa ovat kevyelle liikenteelle varsin arvaamattomia ja huomaamattomissa paikoissa. Selviytyttyään vaarallisesta Aatoksenkadun risteyksestä ei keskivertopyöräilijä osaa varoa puiden tai pensasaidan takaa yllättäen eteen tulevaa autoa. Nähdäkseen kevytväylälle on autoilijan tässäkin tapauksessa työnnettävä auton keula aivan väylälle asti, jolloin onnettomuusriski kasvaa huomattavasti. E-rakennuksen päädyssä olevalta P-alueelta suoraan Rajakadulle johtava liittymä on erityisen vaarallinen ja epäkäytännöllinen. Taulumäen suunnasta katsottaessa liittymä jää henkilöauton korkuisen ruusupensaun katveeseen ja sijaitsee lisäksi välittömästi bussipysäkin jälkeen Tapionkadun risteysalueella ryhmityskaistojen kohdalla. Rajakadulle vuoroaan odottava autoilija on tässä liittymässä täysin väärässä paikassa ja aiheuttaa todellisen vaaran niin itselleen kuin kaikille muillekin Rajakatua tai kevyen liikenteen väylää käyttäville.

Ortodoksikirkon suunnasta tulevat jalankulkijat sekä G-ovea käyttävät pyöräilijät kulkevat yleisimmin samasta sisäänajoaukosta autojen kanssa. Tällöin Aatoksenkadun ylitys tapahtuu vinosti noin 20 metriä suojatien vierestä. Menettely on riskialtista ja häiritsee muuta liikennettä. Erityisesti talvella Aatoksenkadun varteen, sisäkaartein puolelle pysäköidyt autot aiheuttavat vaarantavan näköesteen. Jonopysäköinti on kuitenkin sallittua ja kadun varressa on tilaa 10 autolle.

#### **4.4.3 Muuripiha / huoltopiha**

Huoltopiha ja muuripiha ovat siinä määrin vähemmän käytettyjä alueita, että niiden turvallisuusongelmista ei ole juuri sanottavaa. Täysin ongelmattomia nämäkään alueet eivät ole, koska ajaminen niille tapahtuu kapeaa ja jyrkähköä huoltotietä pitkin (muuripiha) tai liikennemerkkin vastaisesti (huoltopiha). Liukkaalla kelillä muuripihasta tultaessa on otettava ylämäkeen vauhtia. Mikäli samanaikaisesti vasemmalta tulee pyöräilijä, jalankulkija tai auto, on vaaran paikka tarjolla. Huoltopihan liikenne puolestaan käyttää Aatoksenkadun jalankulkijoille tarkoitettua osaa ja saattaa vaarantaa turvallisuutta erityisesti suurten ajoneuvojen kohdalla.

#### 4.4.4 Muut alueet

Hongikontien pysäköintialueet ovat pääkampukseen nähden etäalueita. Niillä tapahtuva jalankulku ja autoliikenne on vähäistä eikä ongelmia mainittu tehdyssä kyselyssä.

Taulumäen kirkon P-alue on niin ikään turvallinen, koska liikennemäärät ovat vähäisiä eikä alueella ole läpikulkua autoille. Sen sijaan alueelle johtava, Puistokadulta erkaneva lyhyt liittymä on jo suurempi riski sitä käyttäville jalankulkijoille sekä erityisesti Puistokadun suuntaisesti kulkevaa kevyen liikenteen väylää käyttäville. Pysäköintialueelle ajaminen ei oikealle kääntyessä ole ongelmallista. Viereistä kevytväylää käyttävät ovat näkyvissä koko ajan eikä kääntyminen haittaa muuta liikennettä.

Tultaessa Rajakadun suunnasta ja kääntyessä P-alueelle vasempaan on käytettävissä lyhyt ryhmityskaista. Ollessaan ryhmityskaistalla tulee autoilijan katsoa pitkälle taakse vasempaan nähdäkseen kirkon suunnasta tulevat pyöräilijät. Polkupyörien vauhti saattaa risteyksen kohdalla olla alamäen vuoksi jo varsin kova. Mikäli kääntyvä autoilija havaitsee vasemmalta tulevan pyöräilijän vasta jo kääntyttyään, on hänen pysähdyttävä vastaantulevien kaistalle välttääkseen törmäyksen. Havaitsemista vaikeuttaa erityisesti kesällä pyörätien ja ajoradan välissä olevat matalat puut ja niiden muodostama katve sekä varjot. Merkittävimmän vaaran aiheuttaa kuitenkin pysäköintialueelta poistuva liikenne. Puistokadulle P-alueelta tulevat autot ovat hyvin näkyvissä pyörätietä ylöspäin kulkeville, alaspäin mentäessä asia on jo toinen sillä liikenne tulee pyöräilijän eteen suurikokoisen muuntajakopin takaa. Tämä koppi peittää näkyvistä suurenkin auton eikä autoilijalla ole näkyvyyttä oikealle ennen kuin muutama metri ennen pyörätien reunaa. Tämä risteys on todellinen riskipaikka eikä tilannetta paranna se seikka, että P-alueelta tulijalle ei ole mitään väistämisvelvollisuutta osoittavaa liikennemerkkiä.

Kuntalan edustan polkupyöräkaaos aiheuttaa rakennuksen käyttäjille huomattavaa haittaa. Puistokadun puoleinen alempi sisäänkäynti on lähes tukittu ja sen käyttäminen esimerkiksi poikkeustilanteissa on huomattavan hankalaa, mikäli polkupyörien



pysäköintiin ei saada kuria. Ruokalan kulmalle pysäköidyt polkupyörät ovat kevyt-  
väylän ulkopuolella, eivätkä nykyisellään haittaa tai estä muuta liikennettä vaikka  
ovatkin ohjeiden ja opastuksen vastaisia.

Suvmäen klubitalon P-alueelle käännytään pyörätien yli Rajakadulla sijaitsevan bus-  
sipysäkin kohdalla. Alueelle ja alueelta ajaminen haittaa erityisesti polkupyöräilijöitä,  
koska alamäkeen ajetaan joskus varsin kovaa vauhtia ja pyörätie on äkkijarrutusta  
ajatellen toisinaan hyvin likainen ja liukas auton pyörien P-alueelta kuljettaman hie-  
kan ja lian vuoksi. Pysäkillä seisova bussi muodostaa myös haittaavan näköesteen  
sisään ja ulos kulkevalle liikenteelle. Pysäkki on tarkoitettu lähi- ja kaukoliikennettä  
varten ja on rakenteeltaan linja-autopysäkkien rakentamisesta annettujen ohjeiden  
vastainen.

### ***Kevyen liikenteen väylä pysäkin kohdalla:***

*Kevyen liikenteen järjestelyt pysäkin kohdalla on esitetty kevyen liikenteen  
suunnittelua käsittelevissä ohjeissa. Pääperiaatteet ovat seuraavat:*

- *Jalankulku- ja pyörätie linjataan odotustilan ja katoksen takaa.*
- *Kevyen liikenteen väylän poikkileikkaus ei muutu pysäkin kohdalla.*
- *Tilanpuutteen vuoksi tai jos pyöräilijöitä on vähän, voidaan katos sijoittaa myös pyörätien taakse.*
- *Odotustila tehdään eri pintamateriaalista kuin viereinen jalankulku- ja pyörä-  
tie, jotta ne selkeästi erottuisivat toisistaan. Jos katos sijaitsee jalankulku- ja  
pyörätien takana, käytetään väylällä eri materiaalia odotustilan kohdalla va-  
roitavana merkintänä.<sup>22</sup>*

## **5 KEHITYSEHDOTUKSET**

### **5.1 Autopaikat**

Suomessa käytetään autopaikan normaalikokona 2,5 x 5,0 m, tätä paikkakokoa käy-  
tetään myös JAMK:n pääkampuksella. Kun autopaikat on mitoitettu henkilöautoille,  
niin mitoitussajoneuvon kokona käytetään useissa tapauksissa 180cm x 480 cm.<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Linja-autopysäkit. 2003

<sup>23</sup> Mäntynen, Kouri: Liikenteen suunnittelu. Tampere 1993

Koska pääkampuksen autopaikkojen pysäköintikulma on 90 astetta, niin ajoneuvot ajetaan P-alueen laidolle riviin suoraan kulmaan ajosuuntaan nähden. Tällainen koh-tisuora paikoitusjärjestely vaatii P-alueella kaikkein leveimmät autopaikat sekä le-veimmät ajotiet. Kun autopaikan pituus on 5,0m niin mitoitusajoneuvon ajovaraksi ruudussa jää 20 cm. Nykyisillä pyöreämuotoisilla autoilla etäisyys etusektorin esteeseen jää ilman pysäköintitutkaa havaintojen mukaan jopa 0,5 metriin. Näin pysäköi-den auton perä jää ajoväylälle esteeksi ja kahden vastakkaisen auton tilanteessa P-ruudun ohittava väylä kapenee jo 0,6 metriä.

250 cm leveä autopaikka jättää ovenavausvaraksi mitoitusajoneuvolle kummallekin puolelle 35+35 cm eli tilaa on normaalitilanteessa riittävästi autosta poistumiselle.

Eri tutkimuksissa on esitetty käsityksiä, joiden mukaan ajosuuntaan nähden 70 as-teen pysäköintikulma olisi tilankäytön, käyttömukavuuden sekä turvallisuuden kan-nalta kaikkein paras pysäköintipaikkojen toteuttamismalli.<sup>24</sup> Kun auto ajetaan keula edellä peruuttelemana suoraan vinoruutuun ja peruutetaan sieltä pois, kuluu yksit-täiseen pysäköintitoimintoon merkittävästi vähemmän aikaa, kuin 90 asteen kul-maan pysäköitäessä.

Vinopysäköinti sallii kapeamman ajokaistan, vaikka sama kaista palvelisi kahta auto-paikkariviä. 70 asteen vinorivi toimii mitoitusajoneuvojen kohdalla jopa 4,5 metrin levyisellä ajokaistalla.<sup>25</sup> Tällaisissa mitoituksissa ajokaistojen tulee kuitenkin olla yk-sisuuntaisia, koska ruudusta poistutaan peruuttamalla vinosti tulosuuntaan ja jatkaen sen jälkeen eteenpäin. JAMK:n pääkampuksen kyseessä ollen hyvin mitoitettu vino-ruudutus saattaisi etupihalla tarkoittaa jopa yhtä autopaikkariviä lisää pysäköintiä varten. Suurin hyöty vinoruuduista tulisi kuitenkin kaksisuuntaisen liikenteen poistu-misesta ja vapaiden paikkojen paremmasta havaitsemisesta liikkuvasta ajoneuvosta. Alueiden talvikunnossapidon ja riittävän opastuksen merkitys kasvaisi huomattavasti,

---

<sup>24</sup> Mäntynen, Kouri: Liikenteen suunnittelu. Tampere 1993

<sup>25</sup> Mäntynen, J & Kouri, P. 1993.

mikäli alueella siirryttäisiin vinopysäköintiin. Saavutettavat hyödyt voisivat kuitenkin olla tavoittelemisen arvoisia.

”Saisiko vinoilla parkkiruuduilla enemmän mahtumaan autoja pihalle? Silloin olisi hyvä ohjata sujuvat kiertosuunnat alueelle.”

**(Digium-kysely, avoimet vastaukset)**

Eri käyttäjäryhmille tarkoitettut autopaikat on pääkampuksella sijoitettu hieman hajanaisesti. Vierailijoille tarkoitettut luvanvaraiset paikat ovat E/F/G-pihalla oikeassa paikassa. Sen sijaan opastus vieraspaikoille ja luvan hakemista varten infopisteeseen on hyvin puutteellista. Tällaiset puutteet heikentävät alueen käytettävyyttä. Liikuntarajoitteisille tarkoitettut Inva-paikat ovat G-oven vieressä kuitenkin selkeästi merkitty ja hyvin sijoitettu.

Selkeä epäkohta on pääpihan vierailijapaikkojen sijoittaminen info-pisteeseen nähdessä kaikkein kaukaisimpaan nurkkaan! Pysäköintiohjeen maininta:

*”Vieraille on varattu Rajakadun pääsisääkäyntien läheisyydestä luvanvaraisia paikkoja”*

ei pidä pääpihan osalta paikkaansa. Mikäli autoilijalla ei saapuessaan ole valmiiksi täytettyä vierailijalupaa, on hyvin kiusallista noutaa lupa, viedä se autolle ja sitten vasta mennä määränpäähänsä. Tällainen, yhteensä jopa yli puolen kilometrin juoksentaminen ei ole hyvien tapojen mukaista eikä kohtuullista. Vieraspaikkojen tulee sijaita selkeästi merkittyinä lähellä pääovea. Tarvittavan lupalapun etukäteen tulostaminen tulisi olla mahdollista, muussa tapauksessa menettely luvan saamiseksi olisi ainakin oltava selkeästi nähtävillä vieraspaikoilla. Puheyhteys pikapuhelinta käyttäen P-alueelta info-pisteeseen helpottaisi asioiden hoitoa.

Opiskelijoille tarkoitettuja autopaikkoja on pääkampuksen alueella aivan liikaa. Tehdyn kyselyn perusteella opiskelijapaikkojen kustannuksella lisätyt henkilökuntapaikat ovat olleet pääpihalla hyvä suuntaus. Myös E-rakennuksen päädyssä olevat 26 opiskelijapaikkaa voisi ottaa henkilökunnan pitkäaikaispysäköinnin käyttöön. Vaihtoeht-

toisesti paikalle voisi rakentaa katetun polkupyöräparkin. Polkupyöräparkkien tarve on ilmeinen ja helposti havaittavissa.

Kyselyn perusteella kovinta kritiikkiä sai pääpiha ja sen nurmialueet. Hyödyttömäksi koettu nurmikenttä haluttiin autopaikoiksi ja P-aluetta haluttiin muutenkin laajentaa varsin tuntuvasti. Myös arvontaperusteiset lämpötolppapaikat saivat arvostelua, tolppapaikkoja haluavat lisää erityisesti pitkämatkalaiset. Lämpötolppapaikkojen kustannuksia on kampusalueen suunnittelun yhteydessä selvitetty jo alkuvuodesta 2006. Laskelmien mukaan n. 350 € hintainen kahden auton tolppa voitaisiin hankintakustannusten osalta kuolettaa noin kolmessa vuodessa. Tämä tarkoittaisi 60 € vuotuista autokohtaista käyttömaksua.<sup>26</sup> Lisätolppien rakentaminen ei alkuvuodesta 2012 kuitenkaan ole välittömästi vireillä. E/F/G-pihan korjausrakentamisen yhteydessä asia noussee kuitenkin esille.

Johdon käyttöön varatut autopaikat lähinnä pääovea koettiin epäreiluina, koska ne ovat erilaisten työmatkojen ajan useina päivinä tyhjiä, mutta niiden käyttäminen ei muille ole sallittua. Nimetyt paikat voisikin siirtää muuripihalle ja vapauttaa pääoven läheltä tilaa vierailijoille. Pysäköintiopastus ei tunne muuri- tai huoltopihaa lainkaan, joten johdon paikkojen siirtäminen sinne olisi hyvin perusteltua. Mahdolliset tyhjät mutta varatut paikat eivät näin olisi kaikkien pääpihalla kulkevien näkyvillä ja närä aiheuttamassa.

## 5.2 Pysäköintialueet

Pääpihalle tulisi järjestää turvalliset reitit jalankulkijoille. Tämä kävisi mahdolliseksi, mikäli piha rakennettaisiin vinoruuduilla ja ajoväyliä voitaisiin kaventaa. Bussien ja kuorma-autojen käyttämä väylä tulisi kuitenkin jättää leveäksi, jopa nykyistä leveämmäksi. Alueelle sisään ajo tapahtuisi kahta laitimmaista väylää pitkin ja poistuminen keskimmäistä, leveämpää väliä käyttäen.

---

<sup>26</sup> Wihinen, H. 2010.

Pääpihan opastusta pitäisi kehittää selkeämmäksi. Vieraspaikeille ohjaavat kyltit sekä alueen ajo-ohje sisääntulon yhteyteen. Jokaisen autopaikan kohdalle tunnistin ja rivin päähän taulu, joka kertoo vapaiden paikkojen lukumäärän. Vaihtoehtoisesti sisäänajo puomiportista vain henkilökortilla tunnistautuen tai vieraspaikalle infopisteen luvalla. Menettely vaatii puheyhteyden sisäpuhelimella.

E/F/G-piha on ahdas ja sinne/sieltä ajaminen on hyvin riskialtista. Aatoksenkadulta on matkaa D-rakennuksen kulmalla oleviin viimeisiin opiskelijapaikkoihin jopa 200 metriä ja koko matka on ajettava pysäköityjen autojen välissä pyöräilijöitä sekä jalan-kulkijoita väistellen. Kevyelle liikenteelle ei pihassa ole suojateitä eikä asianmukaisia väyliä. Myös polkupyörien suhteen tilanne on kestävä. E/F/G-rakennusten seinustalla olevat pyöräröykkiöt tulisi sijoittaa asianmukaisiin katettuihin telineisiin, joissa ne säilyisivät kunnossa nykyisen, lähes ympärivuotisen ajokauden ajan.

Muuripiha ja huoltopiha ovat nykytilassa epävirallisia P-alueita, koska niitä ei näy JAMK:n pysäköintiohjeissa eikä niille opasteta millään tavalla. Myös liikennemerkkit Aatoksenkadulla ovat siten asetetut, että huoltopihalle ei pitäisi pysäköidä lainkaan. Mikäli pysäköintiä kuitenkin on tarkoitus mainituilla alueilla jatkaa, on liikennemerkkit ja muut opasteet aseteltava uudelleen käyttötarkoituksen mukaisesti. Väärät tai turhat liikenneopasteet aiheuttavat piittaamattomuutta ja ovat omiaan alentamaan lain ja muiden oikeusmääräysten kunnioitusta.

Hongikonttiellä sijaitseva JAMK:n opiskelijapysäköintialue tulisi päällystää ja varustaa kunnolliseksi parkkipaikaksi. Kaavaan merkityllä alueella on tilaa 40–50 autolle, kunhan autopaikat merkitään asianmukaisesti. Alue kuuluu kaupungin omistukseen, joten asiasta olisi hyvä aloittaa neuvottelut pikimmiten. Tälle alueelle kulkeminen tulisi lisäksi opastaa paremmin käytössä olevassa JAMK:n pysäköintiohjeessa. Nykyisen ohjeen viittaus:

*”ajo Saarijärventien kautta: Polvitie – Hongikontie”*

*ei avaudu edes paikkakuntalaiselle ilman kunnollista karttaa.*

Hongikontien P-alueen käyttöastetta pitäisi nostaa sen sijaan, että suunniteltaisiin autopaikkojen lisärakentamista. Alueen houkuttavuutta voisi lisätä erilaisin kannustimin, kuten lämpötolppamahdollisuudella. P-alue sijaitsee Kuntalaan nähden varsin ihanteellisella etäisyydellä ja kulkureitillä on vain yksi valo-ohjattu Rajakadun ylitys. Pääkampukselle puolestaan johtaa valaistu kevytväylä eikä Aatoksenkadun ylitys tuota yleensä ongelmia. Ensimmäinen riskipaikka tällä reitillä on vasta G-rakennuksen piha ahtaissa väleissä kulkevina autoineen.

Taulumäen kirkon P-aluetta varten tulisi rakentaa asianmukainen jalankulkuväylä. Alueen etukulmasta johtaa Puistokadun pyörätien varteen, Kuntalaa vastapäätä päällystämätön polku. Nurmikon poikki kulkeva polku oli aktiivisessa käytössä jo Kuntalan ollessa Jyväskylän maalaiskunnan kunnantalon. Polku on hyvällä paikalla ja sitä käyttäen välttyy kulkemasta kapealla P-alueen sisäänajotiellä. Reittiä voi nurmipohjaisena kuitenkin käyttää vain lumettomaan aikaan ja kuivalla kelillä. Polun kunnollinen pohjaaminen ja murskepinnoite olisi edullinen ratkaisu kulkureitiksi. Toinen vaihtoehto on korotettu jalankulkukaista ajotien reunassa. Tämä ratkaisu saattaisi puolestaan poistaa ajoittain ilmenevän, haittaavan jonopysäköinnin sisäänajotien varresta.

Lähinnä Kuntalan henkilöstöä palveleva Suvimäen klubitalon P-alue on päällystämättömänä kenttänä ilmeinen hätäratkaisu autopaikkaongelmiin. Liittymän riskit puoltavat alueen käyttämistä pitkäaikaiseen pysäköintiin.

### **5.3 Rakentamissuunnitelmat**

Jyväskylän ammattikorkeakoulun pääkampuksen täydennysrakentaminen on ollut useita vuosia jatkuva hanke. Koulutuksen laajeneminen ja henkilömäärän kasvu on ollut voimakkaana mielessä, kun Arkkitehtitoimisto LPV Jyväskylä Oy on toimeksisaneena valmistellut erilaisia rakennus- ja tontinkäyttösuunnitelmia vuosina 2004–2005. Suunnitelmissa varauduttiin massiiviseen lisärakentamiseen niin kerrosneliöiden kuin autopaikkojenkin osalta. Tammikuulle 2004 päivätty suunnitelma varautui nykytilaan verrattuna noin 7400 kerrosneliömetrin lisärakentamiseen<sup>27</sup>. Suunnittelun

---

<sup>27</sup> JAMK tontinkäyttökaavio. Suunnitelma 14.1.2004.

yhteydessä ei luonnollisesti ollut tietoa vuonna 2009 tapahtuvasta kuntaliitoksesta, Kuntalan vapautumisesta ja Hyvinvointiyksikön siirtymisestä Taulumäelle.

Kun nykyinen kaava edellyttää vähintään 164 autopaikkaa kiinteistön käyttöön, tarjoaa JAMK pelkästään pääkampuksella lähes tuplamäärän, eli 324 paikkaa. Vuoden 2004 suunnitelmassa oli kaavailtu autopaikkojen lukumäärä Rajakadun kampuksella jopa 562! Tämä määrä autoja ei kuitenkaan mahtuisi tontille yhdessä tasossa, joten erilaisia vaihtoehtoja laadittiin kaksikerroksisille autokansille ja jopa kolmessa tasossa olevalle parkkihallille. Suurimmat rakennelmat olisivat vaatineet Aatoksenkadun uudelleen linjausta olemassa olevan lämpökeskuksen takaa ja kadun muuttamista autojen käyttöön parkkihalliin ajamiseksi.<sup>28</sup>

Pysäköintitalon rakentaminen on melkoisen kallista. Useista lähteistä (Seinäjoki, Kerava, Mikkeli ym.) voidaan havaita, että maanpäällinen P-laitos maksaa noin 10000-12000 € autopaikkaa kohti. Mikäli tiloja tulee myös maan alle, kohoo autopaikan keskihinta selvästi.

*Seipark Oy:n toimitusjohtaja Mika Mäntykoski arvioi yhden maan päälle rakennettavan pysäköintipaikan hinnaksi noin 10 000 euroa. Maan alle rakennettaessa kustannukset kaksinkertaistuvat.<sup>29</sup>*

Kokonaan maanalainen parkkihalli nostaa autopaikan hinnan yli 20 000 euroon.<sup>30</sup>

Tällaisten tilojen varustelu on jo varsin kattava ja siten kallis. Hallipaikat myydäänkin usein jo ennen rakentamista ja ne toteutetaan asuin- tai liikerakentamisen yhteydessä. Useissa kaupunkikeskustoissa on torien tai muiden julkisten alueiden uudelleen rakentamisen yhteydessä toteutettu varsin mittaviakin pysäköintihallihankkeita. Esimerkkeinä tästä Jyväskylä, Mikkeli ja Kuopio.

---

<sup>28</sup> JAMK tontinkäyttökaavio. Suunnitelma 14.1.2004.

<sup>29</sup> YLE Etelä-Pohjanmaa.

<sup>30</sup> <http://www.kerava.fi/tiedote/11967> (Nikkarin P-talo / Kerava 2006) Viitattu 13.3.2012.

JAMK:n pääkampuksella on käyttämätöntä rakennusoikeutta 8510 kem.<sup>31</sup> Mikäli kiinteistölle rakennettaisiin esimerkiksi opiskelija-asuntola, tulisi autopaikoille varattu tila pienenemään merkittävästi. Tällainen täydennysrakentaminen vaatisi P-alueiden uudelleen suunnittelun ja mahdollisesti vähintään kaksitasoisen pysäköintitalon, jos autopaikkojen lukumäärää ei haluttaisi vähentää nykyisestä.

350 autolle tarkoitettu pysäköintitalo maksaa nykyisen arvion mukaan vähintään 4 miljoonaa euroa. Kyseessä olisi pitkäaikainen investointi, joka ei tuota mitään. Tällaisen parkkitalon käyttöaste tulisi olemaan huomattavan alhainen, koska talolle olisi tarvetta vain arkisin 07-17 ja lähinnä lukuvuoden aikana. Kesäaikaan ja lomien yhteydessä sekä öisin pysäköintitalolle ei olisi kysyntää. Pysäköintitalo ei kuulu JAMK Oy:n pääomistajan (Jyväskylän kaupunki 90 %) investointisuunnitelmiin eikä tämänkaltaisen tuottamaton hanke muutoinkaan voisi täyttää JAMK:lle asetettua tuottotavoitetta (1,5 % sijoitetulle pääomalle v.2012).<sup>32</sup>

#### 5.4 Välittömät toimenpiteet

Seuraavassa taulukossa on tiivistettynä lyhyet ehdotukset pysäköintialueita ja pääkampukseen liittyviä muita alueita koskeviksi toimenpiteiksi. Osa ehdotuksista on turvallisuuden liittyviä, välitöntä reagointia vaativia suosituksia. Ehdotetut muutokset kuuluvat JAMK Oy:n tai Jyväskylän kaupungin toimivaltaan ja ovat toteutettavissa ilman mittavia rahallisia investointeja.

Suosittelut toimenpiteet	Perustelut ja vaikutus
<b>Pääpihan autopaikkojen toteuttaminen 70 asteen vinoruuduilla.</b>	Sujuvampi ja nopeampi pysäköinti. Saattaa olla ongelma lumiseen aikaan.
<b>Pääpihan ajoreitit yksisuuntaisiksi.</b>	Vaaralliset kohtaamiset vähenevät.
<b>Lisää lämpöolppapaikkoja pääpihalle.</b>	Vähemmän kylmäkäynnistyksiä. Turvallisuus, mukavuus ja taloudellisuus. Kohdennettava erityisesti kokopäiväisille py-

<sup>31</sup> Jyväskylän kaupungin keskustan asemakaava. 2012.

<sup>32</sup> Jyväskylän kaupungin talousarvio 2012



	säköijille.
<b>Opiskelijapaikat henkilökunnan käyttöön.</b>	Lisää tilaa työntekijöille.
<b>Vierailijapaikat lähemmäs pääovia.</b>	Asiakasystävällisyys, käytön helppous.
<b>Nimetyt johdon autopaikat muuripihalle.</b>	Tilaa vieraspaikoille. Pihan tehokkaampi käyttö.
<b>Jalankulkuväylät pääpihan P-alueelle</b>	Liikenneturvallisuus.
<b>Autopaikat pois A/B-rakennuksen päädyistä.</b>	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Pelastustie vapaaksi.
<b>Polkupyörien pysäköintiin kuria.</b>	Pyörätelineet käyttöön, kulkuväylät vapaaksi
<b>E/F-pihojen liittymät suljettava.</b>	Vakava riski! Tärkeä liikenneturvakysymys. Asemakaavan määräykset.
<b>Aatoksenkadun/Rajakadun liittymästä näkemäesteet poistettava.</b>	Vakava riski! Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen!
<b>Kevyen liikenteen väylä linjattava uudeen Aatoksenkadun risteyksessä.</b>	Risteyksen ja risteävän liikenteen havaittavuutta lisättävä. Pyörien ajonopeuksia saatava alaspäin.
<b>Muuripiha ja huoltopiha sekä ajoväylät merkittävä tarkoituksenmukaisilla liikennemerkeillä.</b>	Nykyinen opastus harhaanjohtava ja epämääräinen
<b>Taulumäen kirkon P-alueelta asianmukainen jalankulkuväylä.</b>	Jalankulkijoiden turvallisuus huono samalla sisäänajotiellä autojen kanssa
<b>Taulumäen P-alueelta johtavalle väylälle Stop-merkki ennen Puistokadun pyörätietä.</b>	Selkeä merkki väistämisvelvollisuuden osoittamiseksi vaarallisessa paikassa.
<b>Hongikontien P-alue päällystettävä ja alue järjestettävä opiskelijapysäköintiä varten.</b>	Alue on nyt sekava ja tehottomasti järjestetty. Kapasiteettia on ainakin 40 autolle.
<b>Rajakadun valo-ohjausta muutettava</b>	Aatoksenkadun risteysväylän välityskyky saatava paremmaksi.
<b>Suvinmäen klubitalon P-alueen liittymä siirrettävä.</b>	Sijainti pysäkin kohdalla on vaarallinen.
<b>Pysäköintiohjeistus ja vierailijalupakäytäntö uusittava</b>	Selkeyttä ja käyttäjäystävällisyyttä erityisesti satunnaisille pysäköijille.
<b>E/F/G- piha pitkäaikaispysäköinnin käyttöön</b>	Liikenneturvallisuus. Vähentää liikennettä Aatoksenkadun/Rajakadun risteyksessä.

## 5.5 Johtopäätöksiä

Tässä työssä on nostettu esille joitakin selkeitä virheitä, epäjohtonmukaisuuksia ja riskikohteita. Mikään kohde tai osa-alue ei saanut erityistä kunniamainintaa järjestelyistään. Muutoksille on välitön tarve ja niitä olisi syytä tehdä varsin nopealla aikataululla, ennen kuin pahimmat kevyen liikenteen riskit toteutuvat.

Talouden ja oppilaitosmaailman realiteetit ovat vuonna 2012 sellaiset, että miljonnainvestoinnit tuottamattomiin P-talohankkeisiin on syytä kyseenalaistaa. Jatkuvan autopaikkatarjonnan lisäämisen sijaan olisi tärkeää kehittää vaihtoehtoisia kulkumuotoja ja kannustaa opiskelijoita sekä henkilökuntaa omatoimiseen työmatkaliikkumiseen sekä tarpeettoman autoilun vähentämiseen. Muutoksissa tarvitaan hyvää tahtoa ja positiivista asennetta. Liikkumiskulttuurin, samoin kuin pysäköintikulttuurin muutoksessa pienelläkin ”porkkanalla” on parempi vaikutus kuin rajoituksilla tai sanktioilla. Tällaisten porkkanoiden kehittämiseksi on ilmeinen tarve ja niitä voitaisiin löytää esimerkiksi tarkkaan suunnatun opinnäytetyön avulla.

JAMK Oy:n pääomistajana ja oman alueensa kaavoitusmonopolin haltijana tulisi Jyväskylän kaupungin paremmin käyttää valtaansa pääkampuksen sekä sen välittömien lähialueiden liikenteellisessä kehittämisessä. Suurempina suunnitelmina Aatoksenkadun leventäminen ja aukaiseminen ajoneuvoliikenteelle Rajakadun ja Eeronkadun väliseltä osuudelta tulisi ottaa kehittämisohjelmaan välittömästi. Niin ikään tulisi harkita kevyen liikenteen johtamista tunneleihin Taulumäen kohdalla. Tällaisella ratkaisulla ja ajoneuvojen kiertoliittymällä voitaisiin liikennevirrat saada merkittävästi sujuvammiksi nykyisen katkonaisen valo-ohjauksen sijaan. Kaupunkiliikenteen kokonaisuuden suunnittelu ja toteutus vaatiikin usean hallintokunnan ja asianosaisen toimijan hyvin johdettua yhteistyötä.

## 6 LÄHDELUETTELO

Box, Paul C. 2002. Angle Parking Issues Revisited, 2001. ITE Journal, March 2002

Wihinen, H. 2010. Toimitilavastaava / JAMK. Henkilökohtainen tiedonanto 27.1.2010

<http://www.kerava.fi/tiedote/11967> ( Nikkarin P-talo / Kerava 2006) Viitattu 13.3.2012

JAMK tontinkäyttökaavio. Suunnitelma 14.1.2004. Arkkitehtitoimisto LPV Jyväskylä Oy.

Jyväskylän kaupungin keskustan asemakaava. 2012. Rajakatu 35–37 voimassaoleva asemakaava. Jyväskylän rakennusvalvonta.

<http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Asemakaavakartta&cp=6904960,486651&z=0.5&title=Voimassa%20oleva%20asemakaava.%20JAMK%20%2F%20%20Rajakadun%20kampus.&language=fin>

Jyväskylän kaupungin talousarvio 2012

Kalenoja, H. & Häyrynen, J-P. 2003. Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää. Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikka. Tutkimusraportti 51. Tampere.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa. 2006. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006. Ympäristöministeriö. Edita Prima Oy, Helsinki.

Linja-autopysäkit. 2003. Suunnitteluvaiheen ohjaus. Tiehallinto, Helsinki.

Minkkinen, T. 2011. Markkinointikoordinaattori / JAMK. Henkilökohtainen tiedonanto 11.4.2011.

Multamäki, M. & Taskinen, J. 2008. Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 47/2007. Helsinki.

Mäntynen, J & Kouri, P. 1993. Liikenteen suunnittelu. Tampere.

Mäntynen, J. ym. 2002. Liikennetekniikan perusteet. Tampereen teknillinen korkeakoulu, liikenne- ja kuljetustekniikka, opintomoniste. Tampere.

Prosessiteollisuuden standardit PSK 6201. 2003. Kunnossapito. Käsitteet ja määritelmät.

Reihe, H. & Kallio, R. 2004. Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut - tiivis ja matala kaupunkirakenne. Ympäristöministeriö. Rakennustieto Oy, Tampere.

RIL 1987. Liikenne ja väylät I. Suomen rakennusinsinöörien liitto. RIL 165-1. Helsinki.

Standardi ISO 9241–11 (ISO/IEC 1998)

TFK. 1991. Parkeringsanläggningar - Planering utformning och drift. TFK - Institutet för transportforskning. Stockholm.

Tieliikenneasetus 3.luku

Tieliikennelaki 27§

Tieliikennelaki 28§

YLE Etelä-Pohjanmaa. Framin pysäköintitalo urakkalaskennassa (julkaistu 30.11.2011 klo 10:06)

## **7 LINKIT JA LIITTEET**

Karttalinkit Jyväskylän kaupungin karttapalveluun. Rajakadun kampusalueen rakenteelliset muutokset 1997 – 2011. Kaikkiin viitattu 4.5.2012.

Rajakadun kampusalue 1997

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(1997\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%201997&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(1997)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%201997&language=fin)

Rajakadun kampusalue 2000

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(hein%C3%A4kuu%202000\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202000&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(hein%C3%A4kuu%202000)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202000&language=fin)

Rajakadun kampusalue 2004

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(hein%C3%A4kuu%202004\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202004&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(hein%C3%A4kuu%202004)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202004&language=fin)

Rajakadun kampusalue 2007

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(1.6.2007\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202007&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(1.6.2007)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202007&language=fin)

Rajakadun kampusalue 2009

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(elokuu%202009\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202009&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(elokuu%202009)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202009&language=fin)

Rajakadun kampusalue 2011

[http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20\(6.5.2011\)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202011&language=fin](http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Opaskartta&lon=Ilmakuva%20(6.5.2011)&cp=6904953,486706&z=0.5&title=Rajakadun%20kampus%202011&language=fin)

Taulumäen kirkon P-alue

<http://kartta.jkl.fi/Web/Default.aspx?layers=Ilmakuva&cp=6905096,487014&z=0.25&title=Kuntalan%20parkki&language=fin>

LIITE 1. *Lupa kartta-aineiston käyttämiselle / Jyväskylän kaupunki.*

Hyvää päivää paikkatieto-osastolle.

Olen Jyväskylän ammattikorkeakoulun insinööriopiskelija (logistiikka-YAMK). Viimeistelen opinnäytettäni JAMK:n pääkampuksen pysäköintiasioista ja aion käyttää työni aineistona myös Jyväskylän kaupungin karttoja sekä ilmakuvia. Alue, jonka aineisto liittyy työhöni on Rajakatu 35–37 (pääkampus), Hongikontien LP / LPA-alueet sekä Taulumäen kirkon P-alue.

Verkkosivujenne mukaan opinnäytetöiden kartta-aineistolupa on maksuton. Tarvitsenko siis luvan hallitsemani aineiston käyttöön mainituilta alueilta ja mainitussa tarkoituksessa? Onko ilmakuvien käytön suhteen sama käytäntö?

Vastauksesta etupainotteisesti kiittäen:

Pekka Louniala

[pekka.louniala\(at\)gmail.com](mailto:pekka.louniala(at)gmail.com)

Hartman Janne Janne.Hartman(at)jkl.fi  
14. maaliskuuta

Tervehdys!

Aineistot ovat tosiaan maksuttomia, mutta lupa niihin on syytä pyytää, aivan kuten menettelitkin. Voit kyllä käyttää näitä mainitsemiäsi aineistoja opinnäytetyössä, eli lupa on myönnetty. Mainitse opinnäytetyössäsi karttojen alkuperä.

Janne

Janne Hartman  
Paikkatietopäällikkö

Jyväskylän kaupunki  
Kaupunkirakennepalvelut/Tonttituotanto  
<http://www.jyvaskyla.fi/paikkatiedot>  
Postiosoite: Jyväskylän kaupunki, Tonttituotanto, PL 233, 40101 Jyväskylä  
Käyntiosoite: Hannikaisenkatu 17, 4. krs

LIITE 2. JAMK:n pysäköintiohje lukuvuodelle 2011-2012. 3 s.





JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULU  
JAMK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

## JYVÄSKYLÄN AMMATTIKORKEAKOULUN KAMPUSTEN PAIKOITUSKÄYTÄNNÖT LUKUVUONNA 2011 – 2012

### Yleistä:

- **PAIKOITUS ON VALVOTTUA, LUVANVARAISTA JA LIIKENNEMERKEIN OHJEISTETTUA** (Jyväskylän kampusalueiden valvonnasta vastaa Jyväskylän kaupungin pysäköinninvalvonta).
  - Pysäköintilupa tulee asettaa kokonaisuudessaan näkyvälle paikalle kuljettajan puolen etulasiin.
  - Luvan käyttämättä jättäminen tai sen huonosti näkyminen aiheuttaa pysäköintivirhemaksun.
  - Kampuksilla järjestettävistä suuremmista tilaisuuksista tulee ilmoittaa kampusten pysäköintivastaaville. Ilmoitusta hyödynnetään liikenteenohjauksessa ja pysäköinninvalvonnassa.
  - **HUOMIOITAVAA:** kampuksilla on hyvin rajallinen määrä vierailijapaikkoja käytettävissä, tämä kannattaa mainita kutsuja lähetettäessä. Vieraita kehoitetaan käyttämään keskustan pysäköintipalveluita. *Henkilökunta ja opiskelijat eivät ole oikeutettuja käyttämään vierailijapaikkoja.*

### PÄÄKAMPUS

Rajakatu 35

Rajakadun paikoitus on valvottua:

Ma – to klo 8.00 - 15.30

Pe klo 8.00 – 11.00

La – su ei valvontaa

### [Pääkampuksen pysäköintikartta](#)

### Henkilöstö

Pysäköinti on liikennemerkein ohjeistettu JAMKin henkilökunnan paikoille.

Pääkampuksen henkilöstön lämpötolpalliset paikat arvotaan 1.9.2011. Lämpöpaikka-asiasta tulee erillisiä ilmoituksia Intraan.

### Vierailijat ja kiekkopaikat

Vieraille on varattu Rajakadun pääsisäänkäyntien läheisyydestä luvanvaraisia paikkoja. Kirjastossa asioiville on käytössä myös 30 minuutin kiekkopaikat G –oven läheisyydessä.

Vierailijaluvan saa Rajakadun aulapalvelusta. Etukäteen tiedossa oleville vieraille pyydetään koulutusalojen sihteereitä tai vieraiden isäntiä lähettämään vierailijalupa ohjeineen postissa. Vain täytetty lupa on voimassa. Lupa on päiväkohtainen.

### Opiskelijat

Rajakadun pihassa ja Hongikontien hiekkakentällä on opiskelijapysäköintiluvalla pysäköintiin oikeuttavia paikkoja. Paikat ovat maksullisia (30 €) ja lupia voi lunastaa Rajakadun Infosta rajoitetusti 29.8. klo 9.00 alkaen, jolloin luvista myydään puolet. Loput luvat tulevat myyntiin 5.9. klo 9.00 alkaen. Luvat ovat voimassa lukuvuoden 2012 loppuun. Paikat sijaitsevat Rajakadun (D1) pihassa ja E- osan päädyssä sekä Hongikontien hiekkakentällä (ajo Saarijärventien kautta, Polvitie – Hongikontie).

P-lupia myydään kaksinkertainen määrä paikkoihin nähden. Luvan hallinta oikeuttaa pysäköintiin opiskelijapaikoilla mutta ei takaa paikkaa. Paikoitus tapahtuu saapumisjärjestyksessä.





JAMKIN AMMATTIKORKEAKOULU  
JAMK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

#### **Invapaikat**

Paikat sijaitsevat Rajakadulla G1- ja C2 sisäänkäyntien edustalla.

#### **Lisätietoja:**

Palveluohjaaja Timo Hiltunen, 0400 808 945

Aulapalvelusihteeri Marianna Piippola, 040 760 6957

#### **PÄÄKAMPUS**

Puistokatu 35

#### [Katso pysäköintikartta](#)

#### **Henkilöstö**

Pysäköinti on liikennemerkein ohjeistettu JAMKin henkilökunnan paikoille. Ensisijainen pysäköinti Taulumäen kirkon pysäköintialue sekä Suvimäen Klubitalon pysäköintialue. Lisää paikoitustilaa löytyy Rajakadun henkilöstön pysäköintialueilta.

Pääkampuksen henkilöstön lämpötolpalliset paikat arvotaan 1.9.2011. Lämpöpaikka-asiasta tulee erillisiä ilmoituksia Intraan.

#### **Vieraat**

Puistokadulla asioiville luvanvaraiset vieraspaikat löytyvät Taulumäen kirkon pysäköintialueelta

#### **Opiskelijat**

Rajakadun pihassa ja Hongikontien hiekkakentällä on opiskelijapysäköintiluvalla pysäköintiin oikeuttavia paikkoja. Paikat ovat maksullisia (30 €) ja lupia voi lunastaa Rajakadun Infosta rajoitetusti 29.8. klo 9.00 alkaen, jolloin luvista myydään puolet. Loput luvat tulevat myyntiin 5.9. klo 9.00 alkaen. Luvat ovat voimassa lukuvuoden 2012 loppuun. Paikat sijaitsevat Rajakadun (D1) pihassa ja E- osan päädyssä sekä Hongikontien hiekkakentällä (ajo Saarijärventien kautta, Polvitie – Hongikontie).

P-lupia myydään kaksinkertainen määrä paikkoihin nähden. Luvan hallinta oikeuttaa pysäköintiin opiskelijapaikoilla mutta ei takaa paikkaa. Paikoitus tapahtuu saapumisjärjestyksessä.

#### **Invapaikat**

Paikat sijaitsevat Puistokadun puolella B-siiven päässä sekä Älykodin sisäänkäynnin edessä.

#### **Lisätietoja:**

Palveluohjaaja Timo Hiltunen, 0400 808 945

Aulapalvelu, 050 538 9210

#### **LUTAKON KAMPUS**

Piippukatu 2 ja 3

#### **Henkilöstö**

Lutakon henkilökunnan pääasiallinen pysäköinti on P-Innovan maksullisessa pysäköintitalossa (66 paikkaa). Pysäköintitalon kortin lunastaneet eivät saa käyttää pihan lämpötolppa- paikkoja, ettei yksi auto vie kahta paikkaa! Pysäköintitalon kortin ja kulkuavaimen saa vahtimestarilta.

## LIITE 3. Digium-kysely. Raportti, kaikki vastaukset ilman lajittelua. 3s.

JAMK pääkampuksen pysäköinti  
Taulukkoraportti, N=202, Julkaistu: 13.4.2011

Kaikki  
vastaajat  
(N=202)

**Mihin henkilöstöryhmään kuulut?**

Opiskelija	1%
JAMK henkilökunta	96%
Muu henkilökunta	2%

**Pääasiallinen työskentely- / opiskelupaikkasi?**

Pääkampus, Rajakatu	75%
Lutakko, Piippukatu	13%
Kyllö, Keskussairaalan tie	8%
Keskusta, Pitkätie	1%
LuVa, Saarjärvi	2%

**Rajakadulla vieraillevat JAMK**

Kyllä, viikottain	39%
Kyllä, muutamia kertoja kuukaudessa	53%
Kyllä, muutamia kertoja vuodessa	8%
Ei liity	0%

**Mitä liikennemuotoa pääasiallisesti käytät kulkessasi Rajakadun kampukselle?**

Autolla, ajan itse	80%
Autolla, matkustajana	1%
Bussilla	2%
Polkupyörällä	9%
Jalan	7%

**Mitä muuta liikennemuotoa käytät kulkessasi pääkampukselle?**

Autolla, ajan itse	15%
Autolla, matkustajana	33%
Bussilla	11%
Polkupyörällä	27%
Jalan	13%

**Kuinka pitkän yhdensuuntaisen matkan ajat arkisin kodin ja pääkampuksen välillä?**

Enintään 2 kilometriä	8%
2-5 km	23%
5-10 km	34%
10-25 km	21%
Yli 25 km	14%

**Jalankulun turvallisuus ja toimivuus**

Erittäin hyvä	6%
Hyvä	56%
Tyydyttävä	31%
Huono	6%
Erittäin huono	0%

**JAMK sisäinen liikkuminen**

Kyllä, päivittäin	5%
Kyllä, joitakin kertoja viikossa	29%
Kyllä, joitakin kertoja kuukaudessa	36%

Satunnaisesti tai ei lainkaan	30%
-------------------------------	-----

**Mitä liikennemuotoa käytät edellä mainituissa siirtymisissä?**

Autolla, ajan itse	93%
Autolla, matkustajana	1%
Bussilla	1%
Polkupyörällä	2%
Jalan	3%

**Mitä pysäköintilupaa käytät vieraillessasi pääkampuksen alueella?**

Henkilökuntalupa	93%
Opiskelijalupa, maksullinen	0%
Opiskelijalupa, lyhytaikainen	2%
Vierailija	4%
Inva-lupa	0%

**Mitä P-aluetta pääasiassa käytät?**

Pääpiha	67%
F/G-rakennusten piha	33%
Huoltopiha/muuripiha	0%
Hongikonkadun hiekkakenttä (Rauhanyhdistyksen vieressä)	0%
Kadunvarsipysäköinti	0%
Muu alue	0%

**Kuinka pitkä on pysäköintisi kesto keskimäärin?**

Enintään tunti	4%
1-2 tuntia	26%
2-4 tuntia	57%
4-6 tuntia	11%
yli 6 tuntia	2%

**Löydätkö yleensä ajoneuvollesi oman P- lupasi mukaisen pysäköintipaikan?**

Kyllä, kaikkina aikoina	24%
Kyllä, aamuisin	59%
Kyllä, päivisin	7%
En, aamuisin	7%
En, päivisin	26%
En koskaan	0%

**Mitä teet, jos oman luvan mukaista paikkaa ei löydy?**

Jatkan etsimistä ja odotan, kunnes löydän paikan pääkampukselta	36%
Käytän eri ryhmän P-lupaa ja -aluetta	40%
Pysäköin sääntöjen vastaisesti	2%
Vien ajoneuvoni pääkampuksen ulkopuolelle	22%

**Mitä pysäköintilupaa pääasiassa käytät?**

Henkilökuntalupa	97%
Opiskelijalupa, maksullinen	1%
Opiskelijalupa, lyhytaikainen	0%
Vierailija	0%
Inva-lupa	1%

**Kuinka monta kertaa päivässä pysäköit ajoneuvosi pääkampuksen alueelle?**

Yhden kerran	84%
2-3 kertaa	11%
4 kertaa tai enemmän	5%

**Kuinka pitkä on pysäköintisi kesto keskimäärin?**

Enintään tunti	0%
----------------	----

1-2 tuntia	1%
2-4 tuntia	4%
4-6 tuntia	8%
yli 6 tuntia	88%

**Mikä on pääasiallisesti käyttämäsi pysäköintialue?**

Pääpiha	62%
F/G-rakennusten piha	34%
Huoltopiha/muuripiha	4%
Honginkadun hiekkakenttä (Rauhanyhdistyksen vieressä)	0%
Kadunvarsipysäköinti	0%
Muu alue	1%

**Mitä muuta P-aluetta käytät**

Pääpiha	30%
F/G-rakennusten piha	33%
Huoltopiha/muuripiha	23%
Rauhanyhdistyksen hiekkakenttä	4%
Kadunvarsipysäköinti	4%
Muu alue	5%

**Mihin aikaan yleensä pysäköit ensimmäisen kerran pääkampuksen alueelle?**

Ennen klo 07:00	1%
07:00 - 07:30	13%
07:30 - 08:00	36%
08:00 - 08:30	39%
08:30 - 09:00	9%
Klo 09:00 jälkeen	3%

**Löydätkö ajoneuvollesi oman P- lupasi mukaisen pysäköintipaikan pääkampuksen alueilta? Vastaa sekä aamun että päivän osalta.**

Löydän aamuisin	94%
Löydän, päivisin	26%
En löydä, aamuisin	6%
En löydä, päivisin	48%

**Mitä teet, jos oman luvan mukaista paikkaa ei löydy?**

Jatkan etsimistä ja odotan, kunnes löydän paikan pääkampukselta	55%
Käytän eri ryhmän P-lupaa ja -aluetta	17%
Pysäköin sääntöjen vastaisesti	3%
Vien ajoneuvoni pääkampuksen ulkopuolelle	25%

**Arvioi pääkampuksen P-alueiden liikenneturvallisuutta aluetta käyttävien kannalta.**

Liikkuminen on turvallista kaikille alueille käyttäville	34%
Vaaratilanteita aiheutuu autojen kesken	18%
Vaaratilanteita autojen ja kevyen liikenteen välillä	30%
Vaaratilanteita kevyen liikenteen kesken	4%
Vaaratilanteita alueelle saavuttaessa tai sieltä poistuttaessa	46%

**Millä alueilla ilmenee eniten vaaratilanteita?**

Eeronkadun valoristeys	23%
Pääpihan alue	15%
Aatoksenkadun ja Rajakadun risteys	31%
E/F/G-rakennusten pihat	18%
E/F-alueiden suorat liittymät Rajakadulle	48%