
Liikennejärjestelyt Jämsä-Jukolassa 2013



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenneala

Riihimäki, kevät 2014

Juha Järvinen



RIIHIMÄKI
Liikenneala

Tekijä	Juha Järvinen	Vuosi	2014
Työn nimi	Liikennejärjestelyt Jämsä-Jukolassa 2013		

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tarkoituksena oli suorittaa liikennetutkimus Jämsä-Jukolan viestisuunnistuskilpailussa, joka järjestettiin kesäkuussa 2013. Työllä ei ollut varsinaista tilaajaa, sillä ajatus työhön lähti omasta ideastani henkilökohtaisen mielenkiinnon vuoksi. Järjestäjät ottivat kuitenkin ideani mielellään vastaan, sillä kaikki lisätieto auttaa tulevien vuosien suunnittelua. Työn tavoitteena oli kerätä tietoa pysäköintialueiden täyttöasteista eri ajanhetkillä ja tutkia liikennejärjestelyjä yleisesti. Näiden perusteella voidaan tulevana vuosina kohdentaa täyttöjärjestyksiä, opasteita ja liikenteenohjaajia.

Liikennetutkimus suoritettiin liikennelaskennalla, maastotutkimuksilla ja asiakastyytyväisyyskyselyllä. Työn teoriaosuudessa tutustuttiin yleisötilaisuuksien, liikenteen ohjauslaitteiden, tien tilapäisen sulkemisen sekä liikenteenohjaajia koskevaan lainsäädäntöön ja kirjallisuuteen.

Liikennelaskennan tuloksien perusteella suurimmat ruuhkahuiput ajoittuivat lauantaille kello 10:30 – 13:00 ja kello 17:00 – 19:30 välisille ajoille. Lauantai-illan aikana suurimmalta pysäköintialueelta poistui noin 30 prosenttia ajoneuvoista.

Kun kyseessä on suuri yleisötapauhtuma, kannattaa kiinnittää erityistä huomiota viitoitusten johdonmukaisuuteen ja niiden riittävään määrään. Myös poislähtöä helpottavat opasteet pysäköintialueilla ovat tärkeä osa viitoitusta. Mikäli liikenteenohjaajat ovat talkootyöntekijöitä, kannattaa kiinnittää huomiota heidän opastamiseensa ennen tapahtuman alkua ja sen aikana.

Avainsanat Yleisötapauhtuma, viitoitus, liikenteenohjaus, asiakastyytyväisyys

Sivut 29 s. + liitteet 16 s.

RIIHIMÄKI

Traffic and Transport Management

Author	Juha Järvinen	Year	2014
Subject of Bachelor's thesis	Traffic control at Jämsä-Jukola 2013		

ABSTRACT

The purpose of this thesis was to conduct a traffic study at the Jämsä-Jukola orienteering relay competition, which took place in June 2013. The study was not requested to be completed by anybody, but instead, resulted from my own personal interest in the subject. The event organizers, however, were very interested in the study, as any additional information can be helpful in planning for future events. The objective was to gather information about the filling of the parking areas during different times as well as examine the traffic arrangements in general. This data could then be used over the coming years to target the filling order of the parking areas, traffic signs as well as the effectiveness of traffic controllers.

The traffic study was conducted by traffic counts, examination of the location and a customer satisfaction survey. The theory portion of the study examined literature regarding public events, traffic control devices, temporary road closures and laws regarding traffic controllers.

The traffic study results indicated that the highest peaks in vehicle traffic were on Saturday between 10:30 - 13:00 and 17:00 - 19:30. On Saturday evening about 30 percent of the vehicles exited the largest parking area.

In the case of a large public event, special attention should be given to the traffic control signs for consistency and sufficient quantity. In addition, the traffic control signs directing exiting vehicles from the parking areas are an important part of the traffic control. If traffic controllers are volunteers, particular attention should be given to their instruction before and during the event.

Keywords Public event, signs, traffic control, customer satisfaction

Pages 29 p. + appendices 16 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEISTUS	2
2.1	Yleisötilaisuus ja pelastussuunnitelma.....	2
2.2	Liikenteen ohjauslaitteet, liikennemerkkit ja niiden sijoittelu	3
2.3	Tien tilapäinen sulkeminen	4
2.4	Liikenteenohjaajat	4
3	JUKOLAN VIESTI	6
4	LIIKENNEJÄRJESTELYT	7
4.1	Pysäköinti	7
4.1.1	Pysäköintialueet.....	7
4.1.2	Toimivuustarkastelu	8
4.2	Viitoitus.....	10
4.2.1	Viitoituksen aloitus.....	10
4.2.2	Viitoitus kilpailukeskuksen lähetyvillä	11
4.3	Liikenteenohjaajat	12
5	LIIKENNELASKENTA	13
5.1	Liikennelaskennan toteutus	13
5.2	Liikennelaskennan tulokset.....	14
5.3	Liikennelaskennan johtopäätelmä	14
5.4	LAM-pisteet	15
6	ASIAKASTYYTYVÄISYYSKYSELY	18
6.1	Asiakastyytyväisyyskyselyn toteutus.....	18
6.2	Asiakastyytyväisyyskyselyn tulokset.....	18
6.2.1	Suomi.....	18
6.2.1.1.	Vapaa sana	21
6.2.2	Ruotsi.....	24
6.2.3	Englanti.....	25
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	26

Liite 1 Asiakastyytyväisyyskysely

Liite 2 LAM-pisteiden ajoneuvomäärät tunneittain


1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan liikennejärjestelyjä kesäkuussa 2013 järjestetyssä Jämsä-Jukolan viestisuunnistuskilpailussa. Kohde valikoitui tarkasteltavaksi sen liikenteellisten haasteiden ja henkilökohtaisen mielenkiinnon vuoksi. Ympäri Suomea järjestettävän tapahtuman liikennealueet vaihtelevat suuresti eri vuosina. Tutkimusongelmaksi määritettiin pysäköintipaikkojen määrä suhteessa kokonaisajoneuvomäärään.

Opinnäytetyön aloittamishetkellä tapahtumaan oli tehty liikennejärjestelysuunnitelma ja runsaasti toimenpiteitä tapahtuman eteen. Liikennejärjestelyjen suunnittelusta vastasi DI Jenni Sabel. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä tutkimus liikennejärjestelyjen toimivuudesta perehtymällä suunniteltuihin osa-alueisiin, suorittamalla liikennelaskentaa sekä toteuttamalla asiakastytyväisyyskysely liikennejärjestelyistä. Näiden tutkimuksien perusteella on mahdollista tulevina vuosina kehittää liikenteellistä toimivuutta pysäköintialueiden, niiden suunnittelun ja täyttöjärjestysten sekä opasteiden osalta ja tehostaa liikenteenohjaajien toimintaa.

Jukolan viesteissä ei ole aikaisemmin suoritettu liikennelaskentaa, mistä johtuen Jämsä-Jukolan järjestäjillä oli suunnittelussaan tiedossa vain henkilöautojen, linja-autojen ja muiden kulkuneuvojen arvioidut kokonaismäärät. Tapahtuman luonteen vuoksi kaikki ajoneuvot eivät ole koko tapahtuman aikaa paikalla. Osa ajoneuvoista lähtee pois jo lauantapäivänä, kuitenkin samaan aikaan alueelle saapuu uusia ajoneuvoja.

Tapahtuman yleisen onnistumisen ja mielikuvien kannalta liikennejärjestelyillä on suuri vaikutus, sillä liikennejärjestelyt ovat ensimmäinen ja viimeinen osa-alue, jonka vierailijat kokevat. Pahimmassa tapauksessa toimimattomien liikennejärjestelyjen vuoksi alueelle saapuva kilpailija voi myöhästyä omasta viestiosuudestaan.



2 LAINSÄÄDÄNTÖ JA OHJEISTUS

2.1 Yleisötilaisuus ja pelastussuunnitelma

Kokoontumislaisissa (530/1999, 2 §) määritellään yleisötilaisuus seuraavilla sanoilla: ”Yleisötilaisuudella tarkoitetaan tässä laissa avoimia huvitilaisuuksia, kilpailuja, näytöksiä ja muita niihin rinnastettavia tilaisuuksia, joita ei ole pidettävä yleisinä kokouksina”. Näin ollen tässä opinnäytetyössä tarkasteltavaa Jämsä-Jukolaa voidaan lainnimestäkin pitää yleisötilaisuutena. Kokoontumislaisissa määritellään myös velvollisuus hakea tilaisuuteen lupaa poliisilta vähintään viisi vuorokautta ennen tapahtumaa ja suostumus paikan käyttämiseen järjestämispaikan omistajalta tai haltijalta (530/1999, 13 – 14 §). Yleisötilaisuuden pelastussuunnitelma on toimitettava vähintään 14 vuorokautta ennen tilaisuuden alkua alueen pelastusviranomaiselle (379/2011, 16 §).

Poliisille tehtävässä ilmoituksessa yleisötilaisuudesta tulee selvittää vähintään seuraavat asiat:

1. tapahtuman kuvaus: järjestäjä, järjestämisaika ja -paikka, arvioitu yleisömäärä sekä ohjelma
 2. järjestäjän yhteystiedot
 3. arvio järjestys ja turvallisuus vaikutuksista
 4. arvio järjestyksenvalvojien määrästä
 5. turvallisuussuunnitelma
 6. pelastussuunnitelma
 7. liikenteenohjaussuunnitelma.
- (Poliisi 2014.)

Pelastussuunnitelma on laadittava pelastuslain 16 §:ssä tarkoitettuun yleisötilaisuuteen tai tapahtumaan, jossa

1. arvioidaan olevan läsnä samanaikaisesti vähintään 200 henkilöä
 2. käytetään avotulta, iletulitteita, tai muita pyroteknisiä tuotteita - -
 3. tapahtuman poistumisjärjestelyt poikkeavat tavanomaisesta tai
 4. tapahtuman luonne aiheuttaa erityistä vaaraa ihmisille.
- (407/2011, 3 §)

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen julkaisemassa Suurten yleisötilaisuuksien turvallisuusoppaassa käsitellään liikennesuunnittelua yleisen turvallisuuden ja yleisön viihtyvyyden kannalta (Vuoripuro 2007, 24). Tapahtuman yleisöalueet tulee suunnitella siten, ettei niillä tarvitse liikkua tapahtuman aikana moottoriajoneuvoilla muuten kuin hätätilanteissa. Koko tapahtuma-alue tulee saavuttaa nopeasti ja vaivatta pelastusautoilla ja ambulansseilla. Lisäksi pelastustiet tulee aina merkitä pelastustielikennemerkillä sekä maininnalla mahdollisista painorajoituksista. Pelastusteiden täytyy kantaa vähintään 16 tonnia ja niiden on oltava vähintään 4,0 metriä leveitä.

2.2 Liikenteen ohjauslaitteet, liikennemerkit ja niiden sijoittelu

Liikenteen ohjauslaitteilla ja liikennemerkkeillä pyritään antamaan tienkäyttäjälle informaatiota tarkoituksenmukaisesta ja oikeasta käyttäytymisestä liikenteessä. Annettavan informaation tulee olla mahdollisimman yksinkertaista ja selkeää. Liikkuvasta autosta luettavaksi ja havaittavaksi tarjotun tietomäärän tulee olla oikeassa suhteessa ajonopeuteen. (Tiehallinto 2003, 2B-1.)

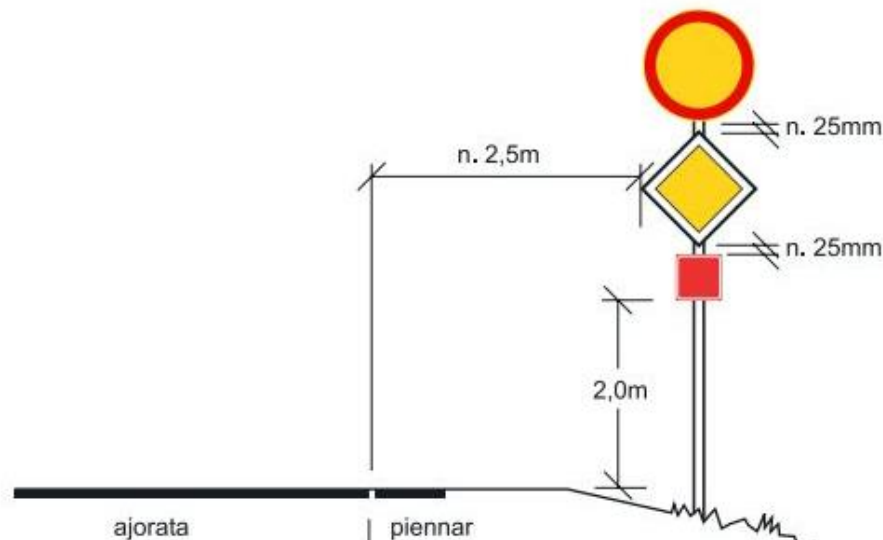
Liikenneministeriön päätös liikenteenohjauslaitteista (1994/384 3 §) määrää, että ohjauslaitteet on sijoitettava siten, että ne ovat riittävän etäällä ja mahdollisimman hyvin havaittavissa ja ettei niistä aiheudu haittaa tai vaaraa liikenteelle eikä kohtuutonta haittaa kunnossapidolle. Tarpeettomat liikenteen ohjauslaitteet on poistettava tai peitettävä.

Liikennemerkki on eräänlainen liikenteen ohjauslaite. Muita liikenteen ohjauslaitteita ovat muun muassa tiemerkinnät, sulkulaitteet sekä varoitulaitteet. Liikennemerkki tulee sijoittaa kohtisuoraan sitä liikennesuuntaa vastaan, jolle se on tarkoitettu. Liikennemerkki ei kuitenkaan saa näkyä muuhun suuntaan siten, että se saattaisi aiheuttaa väärinkäsityksiä. (1994/384 7 §) Liikennemerkkit jaetaan seitsemään ryhmään:

- varoitusmerkit
- etuajo-oikeus ja väistämismarkit
- kielto- ja rajoitusmerkit
- määräysmerkit
- ohjemarkit
- opastusmerkit
- lisäkilvet

(Tolvanen 2011, 48.)

Liikennemerkkin vähimmäisetäisyys (kuva 1) ajoradan reunasta on 0,5 metriä ja maksimi etäisyys 3,5 metriä tai 1,5 metriä pientareen ulkoreunasta. Liikennemerkkien keskinäisen etäisyyden tulee tien pituussuunnassa taa-jaman ulkopuolella olla vähintään 50 metriä. (1982/203 8 – 9 §.)



Kuva 1. Liikennemerkkin sijoittaminen leveäpientareisen (1,5 metriä) tien poikkileikkaukseen (Tiehallinto 2003, 2B-8)

2.3 Tien tilapäinen sulkeminen

Tieliikennelaissa (1981/267 52 §) määritetään, että liikenteen ohjauslaitteiden avulla voidaan varata yleiselle liikenteelle tarkoitettu katu, rakennuskaavatie ja muu asema- tai rakennuskaavan mukainen liikenneväylä erityistarkoituksiin osittain tai kokonaan.

Tien tilapäisestä sulkemisesta ja liikenteen ohjauksesta - - päättää se, jolla on oikeus asettaa tielle liikennemerkki. Suoritettaessa työtä, joka saattaa vaarantaa liikennettä, on tie tai tien osa, jolla työ tehdään, varustettava asianmukaisin liikennemerkein. Poliisilla on tienpitäjää kuultuaan oikeus tien tilapäiseen sulkemiseen urheilukilpailujen - - vuoksi taikka muusta sellaisesta syystä. (1982/182 49 – 51 §.)

Tiensulkuilmoituksen sijoittaminen tulee tehdä seuraavasti:

- alareunan korkeus tien pinnasta vähintään 1,0 metriä
- sivuetaisyys tien pinnan reunasta ilmoituksen reunaan vähintään 0,5 metriä
- pystytetään ennen tilapäisten laitteiden asentamista
- pystytetään viimeistään kaksi viikkoa ennen tien sulkemista
- etäisyys suljettavaksi aiotusta tiealueesta 0 – 20 metriä
- sulun aikana 150 – 250 metriä ennen suljettavaa tieosuutta oltava seuraavat liikennemerkit: muu vaara (189), lisäkilpi (871) tekstillä ”Tie suljettu”, nopeusrajoitus 50 km/h (361)

(Liikennevirasto 2010, Liite 4)

2.4 Liikenteenohjaajat

Liikenteen ohjaajina toimivat poliisimies ja tiellä suoritettavien puolustusvoimien harjoitusten aikana sotilaspoliisi tai tähän tehtävään määrätty sotilashenkilö. Liikenteenohjaajina voivat toimia myös henkilöt, jotka poliisi on määrännyt tilapäisesti ohjamaan liikennettä urheilukilpailujen - - tai muiden vastaavien syiden takia. (TLA 1982/182, 2 §.)

Liikenteenohjaajalta vaaditaan tehtävään Tieturva 1-pätevyys ja erillinen perehdyttäminen työhön. Perehdyttämisen voi antaa Tieturva 2-pätevyyden suorittanut henkilö. Lisäksi liikenteenohjaajan tulee olla täysi-ikäinen, omata normaalit aistit sekä yleensä ajokortti. Liikenteenohjaajalla on liikenteen ohjauksessa samat valtuudet kuin poliisilla rangaistusmääräämisoikeutta lukuun ottamatta. (Liikennevirasto 2011, 9.)

Liikenteenohjaajan varusteisiin kuuluvat pysäytysmerkki, varoitusvaatetus ja radiopuhelin. Pysäytysmerkki on kuvassa 2 esitetty ajoneuvolla ajo kielletty -merkki (merkki 311), joka on halkaisijaltaan 400 mm ja pintamateriaalina päiväloistekalvo. Pimeällä tehtävässä liikenteen ohjauksessa tulee käyttää valaistua tai LED-tekniikkaan perustuvaa halkaisijaltaan 200 mm pysäytysmerkkiä. Varoitusvaatetus tulee olla CE-merkitty ja suojausluokaltaan 3. Vain satunnaisessa liikenteenohjauksessa voi liikenteenohjaajalla olla 2-luokan varoitusvaatetus.



Kuva 2. Pysäytysmerkki 311(Ingeo Oy)

Näkyvyyden liikenteen ohjauspaikalta liikenteen tulosuuntaan tulee olla riittävä. Se riippuu tieosuuden nopeusrajoituksesta seuraavasti:

- | | |
|------------|----------------|
| - 100 km/h | 200–300 metriä |
| - 80 km/h | 150 metriä |
| - 60 km/h | 100 metriä |

Nopeusrajoitus tulee porrastaa 20 km/h välein liikenteenohjauspaikkaa lähestyttäessä. Suurin sallittu nopeus, jossa liikenteenohjaajat saavat toimia on 50 km/h. (Liikennevirasto 2011, 18 – 20.)

3 JUKOLAN VIESTI

Jukolan viesti on yleisnimitys 7-osuuksiselle miesten ja 4-osuuksiselle naisten suunnistusviestikilpailulle. Naisten suunnistusviestikilpailulla on oma nimensä, Venlojen viesti. Jukolan viesti on yksi maailman suurimmista viestisuunnistuskilpailuista ja se järjestetään kerran vuodessa eri paikkakunnilla Suomessa. Ensimmäisen kerran Jukolan viesti kilpailtiin vuonna 1949 Helsingin seudulla.

Jukolan ja Venlojen viesteissä on osallistujia nykypäivänä yhteensä noin 16 000. Joukkueita Jukolan viestiin osallistuu noin 1 300 – 1 700 ja Venlojen viestiin 900 – 1 200. Tässä opinnäytetyössä tarkasteltavaan Jukolan viestiin joukkueita osallistui 1 632 ja Venlojen viestiin 1 236. Kilpailijoita oli yhteensä 16 305, mikä on toiseksi suurin osallistujamäärä Jukolan viestin historiassa. Tarkkoja lukuja paikalla olioiden määrästä on vaikea arvioida, sillä tapahtumaan ei myydä pääsylippuja. Kilpailijoiden lisäksi tapahtumassa on noin 1 500 toimitsijaa, huoltajia, kutsuvieraita sekä yleisöä arviolta yhteensä ainakin yhtä paljon kilpailijoiden verran. Näin ollen Jukolan viesti kokoaa noin vuorokauden ajaksi lähemmäs 30 000 suunnistuksesta kiinnostunutta henkilöä samalle alueelle. Osa paikalla olioista majoittuu yön yli teltta-alueilla, jolloin kantamusten määrä pysäköintialueelta on suuri. Näin ollen pysäköintialueiden sijainti tulee suunnitella tarkkaan, jottei kävelymatka veny kohtuuttoman pitkäksi.

Ajoneuvoja tapahtumaan saapuu paljon; henkilöautoja noin 5 000, asuntoautoja ja -vaunuja noin 250 sekä linja-autoja noin 100. Lisäksi lähitaajamista järjestetyillä kuljetuksilla henkilöitä saapuu useita satoja. Tapahtuman aikana alueen sisällä on pakollisia huoltoajoja, kuten esimerkiksi jätekuljetuksia. Huoltoliikenne toimii ihmisjoukon seassa, joten toiminta tulee mukauttaa sen mukaisesti. Liikenteellisestä näkökulmasta Jukolan viesti on hyvin suuri yleisötapahtuma. Kaikkien liikenteen osa-alueiden yhteentoimivuus vaatii usean vuoden suunnittelun.

(Jämsä-Jukola loppuraportti 2013. 2.; Jukola 2014.)

4 LIIKENNEJÄRJESTELYT

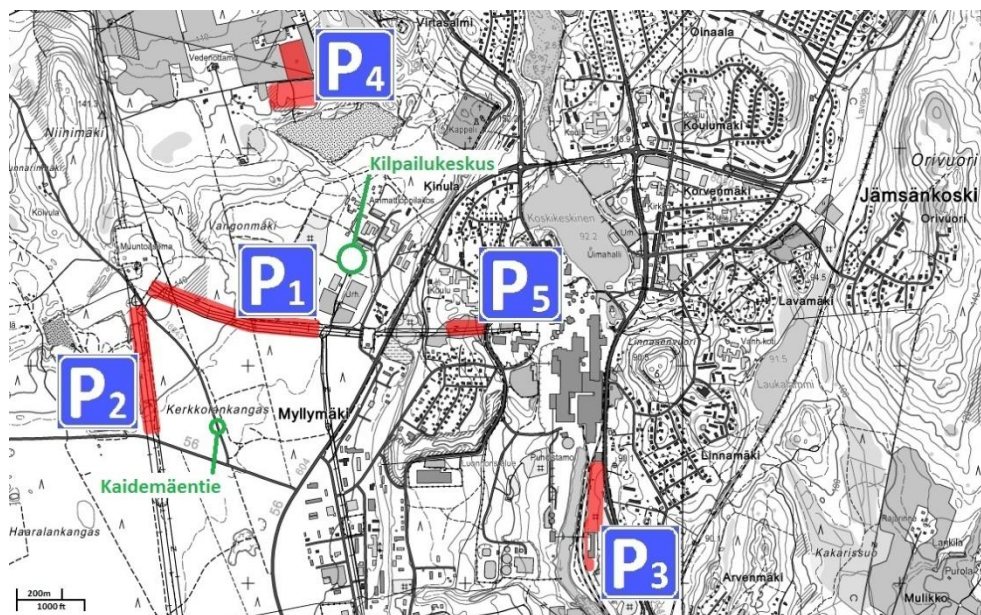
Jämsä-Jukolan liikennesuunnitelmassa ajoneuvot eriteltiin luokkiin, joiden mukaan viitoitukset, liikenteenohjaus ja pysäköinti toteutettiin. Toimitsijapysäköinti oli eriytetty muusta henkilöautopysäköinnistä. Henkilöautot olivat ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä noin 5000 kappaleella. Tämän jälkeen pienempiä ajoneuvoryhmiä olivat asuntoautot ja -vaunut, linja-autot sekä VIP ja media-ajoneuvot. Jämsän Himokselta oli järjestetty Jukolan viestin ja Jämsän kaupungin toimesta myös ilmainen linja-autokuljetus kilpailualueelle, joka kulki tunnin välein lauantai-aamusta kello 10:00 aina sunnuntaihin kello 14:00 asti.

4.1 Pysäköinti

Tieliikennelaissa (267/1981, 1 §) pysäköinnillä tarkoitetaan ajoneuvon seisoittamista kuljettajineen tai ilman kuljettajaa. Jämsä-Jukolassa pysäköinti järjestettiin etukäteen suunnitelluille ja ohjatuille pysäköintialueille. Liikennettä ohjattiin viitoituksella ja pysäköintialueiden läheisyydessä liikenteenohjaajilla. Pysäköintialueiden käyttöaste vaihteli tapahtuman aikana melko paljon, mikä toi omat haasteensa toimivan pysäköintijärjestelmän toteuttamiselle. Pysäköintimaksu henkilöautoilta oli 15 €, matkailuajoneuvoilta 35 € ja seurabusseilta 40 €.

4.1.1 Pysäköintialueet

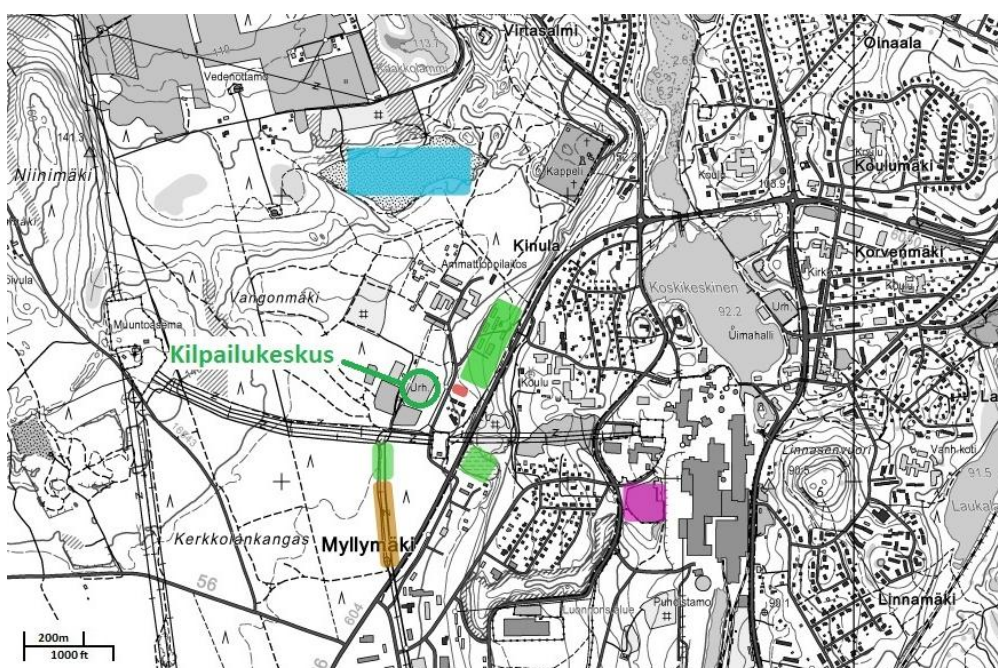
Pysäköintialueet olivat sijoitettu hyvin hajalleen kilpailukeskuksen ympäristössä. Henkilöautojen pysäköintialueita oli yhteensä viisi; Kaidemäentien lähetyvillä olevat ”voimalinja (P1)” ja ”takalinja (P2)”, UPM:n paperitehtaan alueella ollut ”puukenttä (P3)”, Kaakkolammintien varressa ollut ”kaakkolammi (P4)” ja kilpailukeskuksen ja UPM:n tehtaan välissä ollut ”niittyalue (P5)”.



Kuva 3. Henkilöautojen pysäköintialueet (Karttapohja: Paikkatietoikkuna 2013.)

Edellä mainituille viidelle pysäköintialueelle mahtui yhteensä tapahtuman aikana noin 4600 ajoneuvoa. Näiden lisäksi tapahtuman aikana otettiin käyttöön myös yksi ylimääräinen maanlajitysalue kilpailukeskuksen välittömässä läheisyydessä ja tienvarspysäköintiä Kaidemäentiellä. Lisäksi varapysäköintialueena oli lähellä sijaitseva motocross-rata, jota ei kuitenkaan otettu tapahtuman aikana käyttöön.

Kuvassa 4 on esitetty muiden kuin henkilöautojen pysäköintialueiden sijainnit. Linja-autopysäköinti (oranssi), moottoripyöräpysäköinti (punainen) sekä media ja vip-pysäköinti (vihreä) olivat aivan kilpailukeskuksen vieressä. Toimitsijapysäköinti (pinkki) oli toteutettu hieman kauempana kilpailukeskuksesta UPM:n paperitehtaan työntekijöiden pysäköintialueella. Kuvassa pohjoisimpana on matkailuajoneuvojen pysäköintialue (turkoosi).



Kuva 4. Muiden ajoneuvoryhmien pysäköintialueet (Karttapohja: Paikkatietoikkuna 2013.)

4.1.2 Toimivuustarkastelu

Pysäköinti sujui pääsääntöisesti melko hyvin. Sää tapahtuman aikana oli kuiva, minkä vuoksi peltopysäköintialueet eivät tuottaneet ongelmia. Voimalinjan pysäköintialueelle vievä metsäväylä pehmeni hieman jo perjantai-iltana, joten väylää korjattiin tuomalla puukariketta ennen lauantai-aamua. Toimenpiteen jälkeen väylä kesti kohtuullisesti ajoneuvojen painon.

Henkilöautojen pysäköintialueiden täyttöjärjestys oli seuraava:

- Perjantai ja lauantai kello 8:00 asti kaikki ajoneuvot voimalinjan (P1) alle
- Lauantai kello 8:00 eteenpäin voimalinjan alle etelästä valtatieltä 24 ja lounaasta valtatieltä 9 saapuneet ajoneu-

- vot. Kaakkolammille (P4) ohjattiin Pohjanmaalta kanta-tietä 604 ja pohjoisesta valtatie 9 saapuneet ajoneuvot
- Lauantai kello 11:00 eteenpäin etelän ja lounaan ajoneuvoja vuorotellen voimalinjalle ja puukentälle (P3)
 - Lauantai kello 14:00 Kaakkolammin pysäköintialue täynnä, Pohjanmaalta ja pohjoisesta saapuvat ajoneuvot ohjattiin niittyalueelle (P5)
 - Lauantai kello 17:00 puukenttä ja niittyalue täyttyivät yhtä aikaa, viikonlopun pahin ruuhka-aika
 - Lauantai kello 17:00 jälkeen ajoneuvoja linja-autojen pysäköintialueelle, maanlajitysalueelle ja Kaidemäentien varteen, jossa oli myös luvatonta pysäköintiä
 - Lauantai kello 23:00 ja sunnuntain aikana kaikki Kaidemäentien varressa olleet ajoneuvot ajettiin puukentän vapautuneille pysäköintipaikoille.

(Sabel J., sähköpostiviesti 22.7.2013)

Tienvarsipysäköinti Kaidemäentiellä oli hyvin ongelmallista, sillä tapahtuman järjestäjät eivät olleet organisoineet sitä. Kuten kuvasta 5 voidaan huomata, ajoväylä kyseisellä tiellä jäi liian kapeaksi, eikä sitä voinut enää käyttää pelastustienä. Pelastustie vaihdettiin kesken tapahtuman kulkemaan toista kautta. Lisäksi vinopysäköinti vaikeutti ajoneuvojen lähtöä sunnuntaina. Tieliikennelakia lainaten: ”Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä aina tien suuntaisesti ja mahdollisimman kauas ajoradan keskel-tä.” (TLL 267/1981, 2:26 §)



Kuva 5. Vinopysäköinti Kaidemäentiellä

4.2 Viitoitus

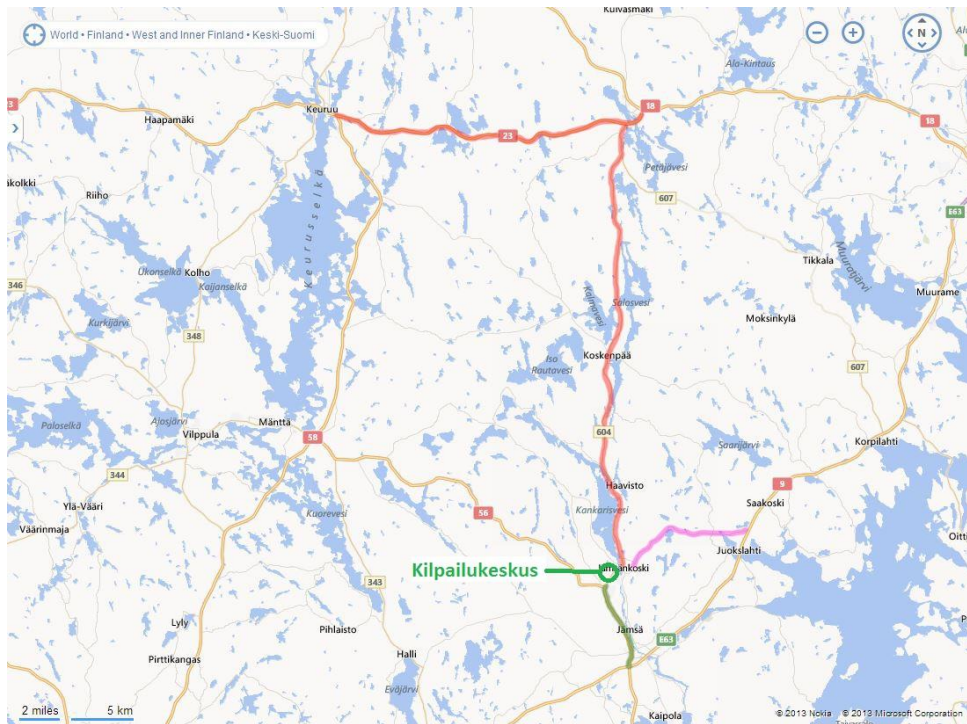
Viitoituksen tarkoituksena on yhdessä tiekartan kanssa auttaa tienkäyttäjää valitsemaan oikea reitti ja pysymään reitillä kohteeseen saakka. Kohteeseen viitoitetaan tietyltä suunnalta yhtä edullisinta reittiä pitkin. - - Viitoituksen jatkuvuus ja yhdenmukaisuus on tärkeää. Kohteen viitoituksen tulee jatkua aloituskohdasta katkeamattomana perille saakka. (RIL 165-1-2005, 383.)



Kuva 6. Jämsä-Jukolan viitoitus kantatieltä 56 Kaidemäentielle

4.2.1 Viitoituksen aloitus

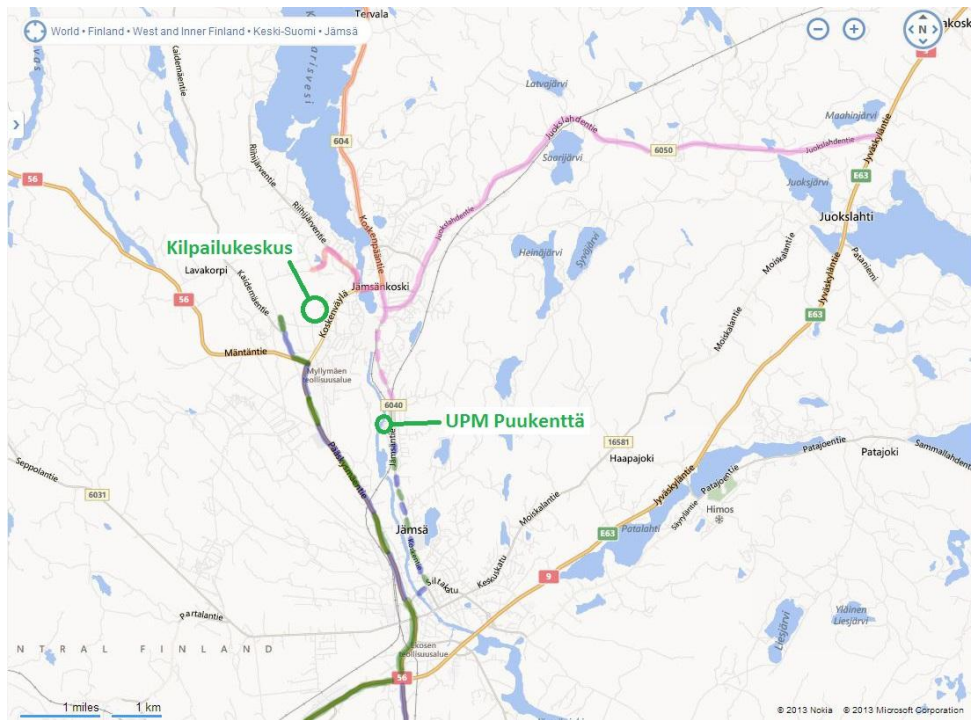
Viitoitus kilpailukeskukseen aloitettiin kaikkiaan viidestä eri suunnasta. Tässä vaiheessa kaikki ajoneuvot noudattivat samoja viittoja ajoneuvotyyppistä riippumatta. Kantatie 56 oli tapahtuman aikana suljettu, minkä vuoksi kauimmaiset viitoitukset olivat Keuruulla valtatie 23 ja kantatien 58 risteyksessä. Näin ollen matkaa kauimmaiselta viitoitukselta kilpailukeskukseen kertyi noin 65 kilometriä. Pohjanmaan suunnasta tulevat ajoneuvot opastettiin Petäjäveden kautta seututielle 604, joka päättyy hyvin lähelle kilpailukeskusta, Jämsänkosken keskusta. Lounaasta ja etelästä saapuvien ajoneuvojen opastus alkoi yhdeksän kilometrin päässä valtateiden 9 ja 24 risteyksessä olevasta kiertoliittymästä. Pohjoisesta valtatie 9 pitkin Jyväskylän suunnasta saapuneet ajoneuvot ohjattiin noin 13 kilometrin päässä kilpailukeskuksesta yhdystielle 6050, joka päättyy kiertoliittymään Jämsänkosken keskustassa.



Kuva 7. Viitoituksien reitit kilpailukeskukseen (Karttapohja: Bing Maps 2014)

4.2.2 Viitoitus kilpailukeskuksen lähetyvillä

Seututieltä 604 ja yhdystieltä 6050 saapuvat ajoneuvot ohjattiin perjantain 14.6.2013 klo 10:00 ja lauantain 15.6.2013 klo 8:00 välisellä ajalla Kaidemäentien lähetyvillä olevan voimalinjan pysäköintialueelle. Lauantaina klo 8:00 jälkeen henkilöautot ohjattiin molemmista suunnista ensin Riihijärventien kautta Kaakkolammintien päässä olevalle kaakkolammin (P4) peltopysäköintialueelle, jonka täytyttyä viitoitus ohjattiin kilpailukeskuksen ja UPM: tehtaan välissä olevalle niittyalueelle (P5). Etelästä kantatietä 56 saapuneet henkilöautot ohjattiin voimalinjan ja takalinjan alle (P1 & P2), kunnes kyseinen pysäköintialue täyttyi, minkä jälkeen ajoneuvot ohjattiin UPM:n puukentälle (P3). Etelästä saapuneet matkailuautot ja – vauvut ohjattiin Jämsän keskustan pohjoispuolella olevan Siltakadun kautta Jämsäntielle (6040), joka päättyy samaan kiertoliittymään seututie 604 ja yhdystie 6050 kanssa.



Kuva 8. Viitoituksien reitit kilpailukeskuksen lähetyvillä (Karttapohja: Bing Maps 2014)

4.3 Liikenteenohjaajat

Jämsä-Jukolassa kaikki liikenteenohjaajat olivat talkootyöntekijöitä, mistä johtuen liikenteenohjauksessa vaadittavaa Tieturva 1 -korttia ei ollut kaikilla työntekijöillä. Tämä ei ollut kuitenkaan ongelma, sillä Jämsän poliisi ei vaatinut Tieturva 1 -korttia muilta kuin liikennevastaavalta, jolla oli voimassa oleva Tieturva 2 -kortti siviilityönsä puolesta. (Jukola loppuraportti 2013. 108.) Liikenteenohjaajien varustukseen kuului heijastinliivi ja osalla henkilöistä oli käytössä radiopuhelin. Osa liikenteenohjaajista oli tehtävässä ensimmäistä kertaa, joskin mukana oli myös henkilöitä, joilla oli aiempaa kokemusta muun muassa Neste Oil rallin liikenteenohjauksesta.

Liikennesektorin työtehtävissä oli tapahtuman aikana yhteensä noin 130 talkoolaista ja Puolustusvoimilta 20 sotilaspoliisia, jotka järjestivät kanta-tie 56:n sulkemisen ja kulunvalvonnan.

5 LIIKENNELASKENTA

Liikennetutkimuksen tavoitteena on kerätä tai analysoida matkoihin ja liikkumiseen tai liikenneväylillä havaittavan liikenteen ominaisuuksiin liittyvää tietoa (RIL 165-1-2005, 213). Jämsä-Jukolassa liikennetutkimus suoritettiin liikennelaskennalla pysäköintialueilla ja Internetissä asiakas-tyytyväisyyskyselynä.

Liikennelaskennan avulla selvitetään tietyn tienkohdan laskenta-aikana ylittäneiden ajoneuvojen lukumäärä (RIL 165-1-2005, 214).

5.1 Liikennelaskennan toteutus

Liikennelaskenta toteutettiin täysin käsinlaskennalla. Apuvälineinä käytössä oli videokameroita ja valokennolaskin, joista jälkimmäistä ei saatu toimimaan lainkaan halutulla tavalla. Liikennelaskenta suoritettiin kahdella suurimmalla parkkialueella, voimalinjalla (P1) ja puukentällä (P2). Nämä valikoituivat tarkasteltaviksi kohteiksi niiden koon sekä järjestävän tahon toiveesta.

Voimalinjalla laskenta toteutettiin sulkulaskentatyyppisesti valokuvien ja videokuvauksen avulla. Sulkulaskentamenetelmässä lasketaan alueelle saapuvat ja sieltä poistuvat ajoneuvot tietyn aikavälin aikana. (RIL 165-1-2005, 221). Valokuvista selvitettiin ajoneuvojen määrä ennen videokuvauksen aloittamista. Videokuvauksella laskettiin saapuvien ajoneuvojen määrä kello 8:30 – 13:30 välisellä ajalla. Tuon aikana videokuvauksessa oli noin 20 minuutin tauko, johtuen teknisestä ongelmasta. Jälkikäteen oli kuitenkin mahdollista selvittää ajoneuvojen arvioitu saapumismäärä tuona aikana edellisen 15 minuutin ja seuraavan 15 minuutin määrien perusteella.

Voimalinjalla laskettiin myös poistuvien ajoneuvojen määrää, joka erityisesti kiinnosti järjestäjiä. Näin olisi mahdollista täyttää uudelleen vapautuneita pysäköintipaikkoja. Poistuvien ajoneuvojen laskenta suoritettiin käsinlaskennalla kello 15:30 – 22:15 välisenä aikana.

Puukentällä laskentaa suoritettiin kello 12:00 – 20:00 välisellä ajalla. Laskenta toteutettiin kameralla, mikä otti valokuvia 60 sekunnin välein. Jälkikäteen voidaan todeta tuon olleen huono ratkaisu, sillä kuvakulmaista johtuen valokuviiin jäi kuitenkin katvealueita, joita ei muillakaan välineillä kuvattu. Kamera oli asennettu kello 12:00 – 14:00 välisellä ajalla noin kuuden metrin korkeuteen rappusrakennelman päälle ja kello 14:00 jälkeen kamera asennettiin huomattavasti lähemmäs ajoneuvojen saapumisreittiä parin metrin korkeuteen. Asennusta ja kameroiden suuntausta hankaloitti myös se, ettei suljetulle alueelle päässyt tutustumaan aiemmin. Pysäköintialue oli huomattavasti laajempi ja pidempi, kuin ennakkotiedoilta osasi odottaa. Jälkikäteen ajateltuna kameran olisi voinut sijoittaa alun perin samaan paikkaan kuin mihin se kello 14:00 siirrettiin ja valokuvien sijasta olisi pitänyt kuvata vain videokuvaa. Näin olisi saanut laskettua tarkasti saapuvien ajoneuvojen määrät.



Kuva 9. Voimalinjan pysäköintialue vasemmalla ja puukentän pysäköintialue oikealla

5.2 Liikennelaskennan tulokset

Voimalinjan liikennelaskenta onnistui kokonaisuudessaan hyvin. Ongelmia oli hyvin vähän ja ne saatiin kompensoitua korjauslaskennan avulla. Kokonaisajoneuvomääräksi saatiin 1 190 kappaletta virhemarginaalin ollessa ± 20 ajoneuvoa. Tämä on hyvin lähellä järjestäjien alkuperäistä suunnitelmaa, joka oli 1 200 ajoneuvoa.

Puukentällä liikennelaskenta ei onnistunut niin hyvin kuin oli suunniteltu. Tämä johtui virheellisistä päätöksistä kuvaustavassa. Kokonaisajoneuvomäärä puukentän pysäköintialueella oli kuvista ja videoista laskettuna vähintään 900. Tämä alittaa selkeästi järjestäjien sekä itseni arvion. Alkuperäisessä suunnitelmassa järjestäjät olivat arvioineet puukentälle mahtuvan 1 000 – 1 500 ajoneuvoa riippuen puutavaran määrästä alueella. Tapahtumahetkellä ajoneuvoja mahtui alueelle arviolta noin 1 200.

Voimalinjalta ajoneuvoja poistui kello 15:30 – 22:15 välisenä aikana 336 kappaletta. Suurin poistumismäärä oli kello 19:30 – 20:00, minä aikana ajoneuvoja poistui 40 kappaletta. Näin ollen voimalinjalta poistumaksi saadaan noin 30 %. Tämä on merkittävä määrä paikkojen uudelleen täytössä.

5.3 Liikennelaskennan johtopäätelmä

Kilpailukeskus avautui perjantaina kello 10:00 ja ensimmäiset ajoneuvot saapuivat Jukolan viestin alueelle perjantaina noin kello 12:00. Lauantaina aamupäivällä ajoneuvoja saapui harvakseltaan ennen kello 10:00, jonka jälkeen liikennemäärät nousivat. Aamupäivän suurin ruuhka ajoittui kello 10:30–12:00 väliselle ajalle.

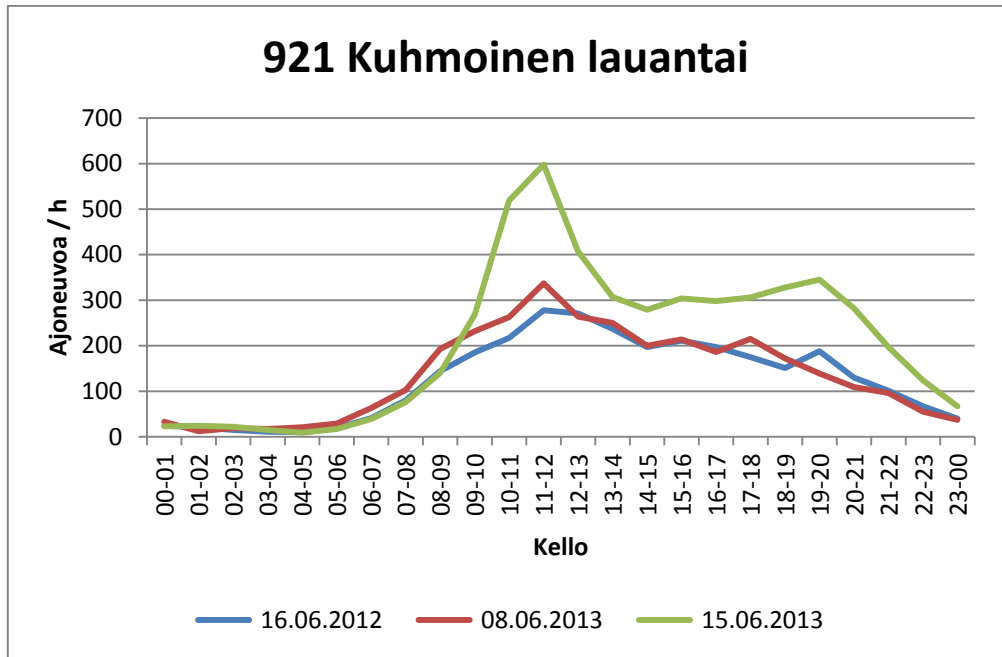
Seuraava ruuhka-aihe ajoittui kello 17:00 – 19:30 väliselle ajalle. Ajoneuvojen saapumismäärä ei ollut yhtä suuri kuin aamupäivällä, vaan ruuhkan muodostumiseen vaikutti pysäköintialueiden samanaikainen täyttyminen ja liikenteenohjaajien vähäinen määrä kyseisellä hetkellä. Voimalinjan pysäköintialueelta poistui lauantai iltapäivän ja illan aikana noin 30 prosenttia ajoneuvoista.

5.4 LAM-pisteet

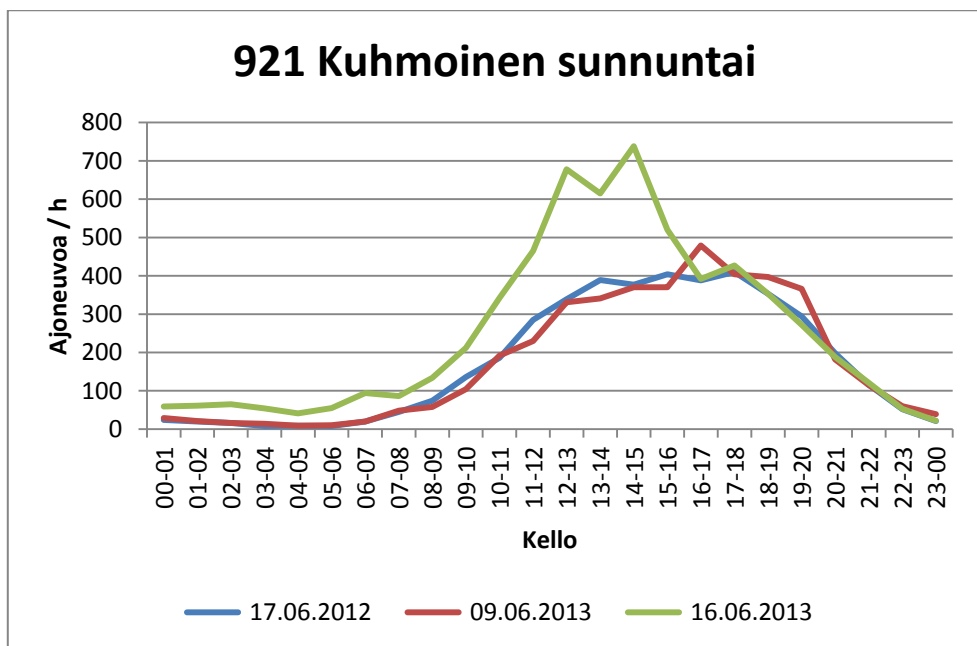
LAM-pisteet eli liikenteen automaattiset mittauspisteet ovat kiinteitä liikenteen laskentalaitteita, jotka tuottavat jatkuvasti liikennetietoa. Tiedot kerätään kerran vuorokaudessa puhelinlinjan välityksellä tietokantaan. Laskentapiste tuottaa tiedon ohittavan ajoneuvon ohitusajasta, nopeudesta, suunnasta, kaistasta, pituudesta ja ajoneuvoluokasta. (Liikennevirasto 2014.)

Tilasin Liikennevirastolta kahden LAM-pisteen ajoneuvotiedot kolmelta viikonlopulta: 16.6. – 17.6.2012, 8.6. – 9.6.2013 ja Jukola viikonlopulta 15.6. – 16.6.2013. Kyseiset mittauspisteet sijaitsevat Kuhmoisissa (LAM-piste numero 921) valtatiellä 24 ja Jämsässä (LAM-piste numero 930) valtatiellä 9.

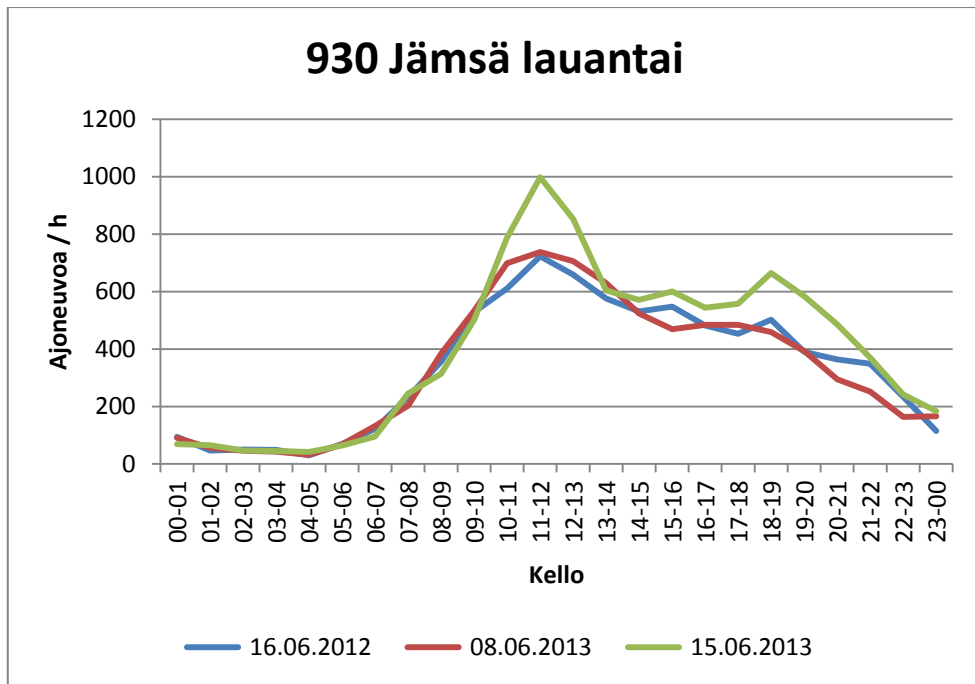
Kuvioista 1 – 4 näkee, että Jukolan viestillä on selkeä liikenteellinen vaikutus ajoneuvomääriin. Kilpailulauantaina valtatiellä 24 liikennettä on liki 60 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin samana päivänä tai kilpailuviikonloppua edeltävänä lauantaina. Sunnuntaina valtatiellä 24 liikenne on noin 45 prosenttia suurempi. Valtatiellä 9 liikennemäärät ovat myös suurempia: lauantaina lisäys on noin 18 prosenttia ja sunnuntaina 15 prosenttia. Liitteessä 2 on liikennemäärät tunneittain taulukkomuodossa.



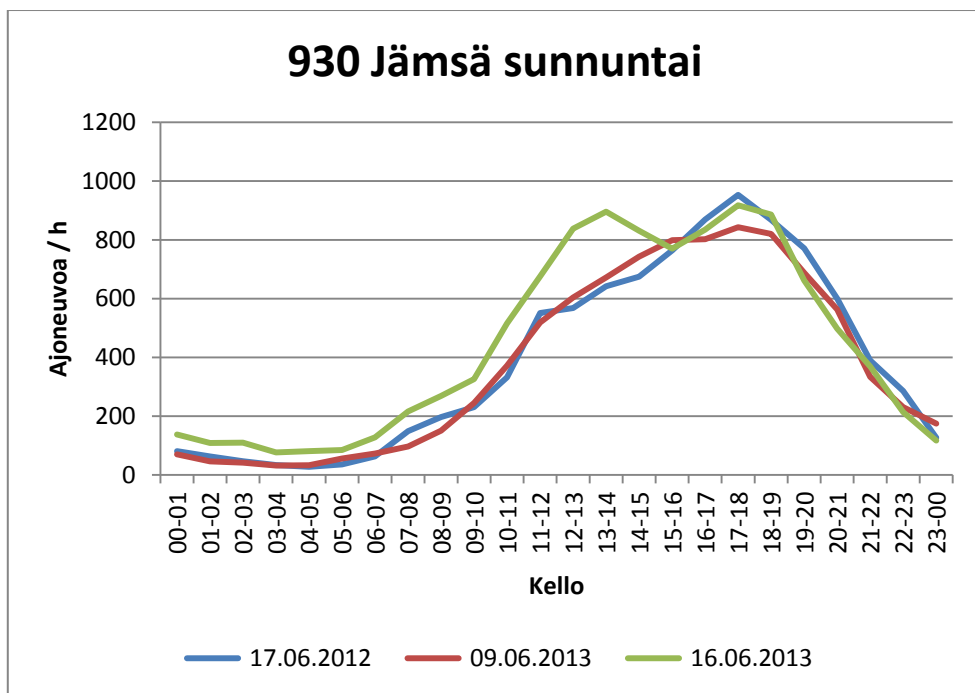
Kuvio 1. LAM-piste 921, Kuhmoinen, lauantai



Kuvio 2. LAM-piste 921, Kuhmoinen, sunnuntai



Kuvio 3. LAM-piste 930, Jämsä, lauantai



Kuvio 4. LAM-piste 930, Jämsä, sunnuntai

6 ASIAKASTYYTYVÄISYYSKYSELY

Asiakastyytyväisyyskysely on yksi käytetyimmistä asiakastyytyväisyyden mittareista. Kyselyt toteutetaan usein kirjallisina ja ne voidaan kohdistaa suurelle joukolle ihmisiä. Asiakkaat arvioivat palvelun laatua vastaamalla erilaisiin kysymyssarjoihin. Kysymyssarjoihin vastaamisen lisäksi, heille voidaan antaa myös mahdollisuus kuvata näkemyksiään omin sanoin. (Ahola & Ruohokoski 2009.)

Asiakastyytyväisyyskysely on yrityksen tai tässä tapauksessa tapahtuman toimivuuteen kohdistuvaa tutkimusta, jossa tavoitteena on selvittää asiakkaiden tai kävijöiden kokemaa tyytyväisyyttä yritystä tai tapahtumaa kohtaan. (Rope & Pöllänen 1994, 83.)

6.1 Asiakastyytyväisyyskyselyn toteutus

Asiakastyytyväisyyskysely toteutettiin verkossa ja paperilomakkeella tapahtumapaikalla. Ensisijainen kyselymuoto oli verkkoversio, mistä johtuen paperilomakkeesta jätettiin muutama kysymys pois paperin kulutuksen minimoimiseksi. Lomake oli jaossa infopisteellä, mutta vähäisestä kyselyn informaatiosta johtuen vastaajia oli vain yhdeksän. Lomakkeen tulokset syötettiin verkkoversioon, jotta tulosten analysointi olisi yksinkertaista ja nopeaa.

Verkkokysely toteutettiin Webropol-palvelulla ja siihen oli mahdollista vastata suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi. Kävijöille jaettiin tieto kyselystä Jukolan Internet-sivujen Ajankohtaista-palstan, Facebook-yhteisön ja Twitter-mikroblogin kautta. Kyselyssä oli 12 monivalintakysymystä ja Vapaa sana -mahdollisuus. Kysely oli kaikilla kielillä identtinen, lukuun ottamatta Vapaan sanan ja asuinmaakunnan -kysymystä, jotka olivat vain suomenkielisessä versiossa. Ruotsin- ja englanninkielisissä kyselyissä puolestaan kysyttiin asuinmaata. Kysely toteutettiin täysin anonymisti, joten yksittäisiä vastaajia ei ole mahdollista tunnistaa. Verkkokysely on liitteessä 1.

6.2 Asiakastyytyväisyyskyselyn tulokset

Verkkokyselyn vastaajien määrä ylitti ennakko-odotukset selvästi, vastaajia oli paperilomakekysely mukaan lukien yhteensä 402. Kysely avattiin lähettämättä vastausta 622 kertaa. Kysely oli avoinna 13.6. kello 11:23 ja 26.6. kello 00:06 välisen ajan eli vajaan kahden viikon ajan. Suomenkielisten vastaajien prosenttiosuus oli 94 %, ruotsinkielisten 4 % ja englanninkielisten vastaajien 2 %.

6.2.1 Suomi

Suurin osa vastaajista (84 %) saapui henkilöautolla kilpailualueelle. Muut ajoneuvoryhmät jäivät selkeästi pienempiin prosenttiosuuksiin, joista suu-

rimpana seuran linja-autoilla saapuneet, joita oli noin viisi prosenttia. Vastaajista vain kaksi saapui moottoripyörällä tai mopolla (0,53 %). Polkupyörällä kilpailualueelle saapui viisi vastaajaa.

Henkilöautolla saapuneista suurin osa (82,9 %) pysäköi henkilöautojen pysäköintialueelle. Vip ja media -pysäköintialueelle pysäköi vastaajista 4,9 prosenttia, toimitsijoiden pysäköintialueelle 4,3 prosenttia ja muualle 7,9 prosenttia. Muualle pysäköineistä viisi oli jättänyt autonsa Himokselle, josta oli ilmainen bussikuljetus kilpailualueelle. Voidaan myös olettaa, että osa linja-auto-vaihtoehdon valinneista saapui henkilöautolla Himokselle, mistä eteenpäin käyttivät ilmaista bussikuljetusta kilpailukeskukseen.

Henkilöautojen pysäköintialueet jakautuivat kyselyssä melko tasaisesti niiden ajoneuvomäärän kanssa. Voimalinjan pysäköintialue (35,9 %), pelto (21,8 %) ja puukenttä (25,5 %). Vastauksissa tulee ottaa huomioon, että voimalinjojen alla oli kaksi pysäköintialuetta (voimalinja ja takalinja) ja peltopysäköintialueita oli myös kaksi (kaakkolampi ja niitty). Vastaajista viisi oli pysäköinyt motocrossradalle, jota ei otettu tapahtuman aikana ollenkaan käyttöön. Vastaajista 15,1 prosenttia ei osannut sanoa pysäköintialuettaan.

Seuraavana kysymyksenä käsiteltiin siirtymistä pysäköintialueilta tai linja-autopysäkiltä kilpailukeskukseen. Kysymyksessä pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon, mistä johtuen vastausprosentti ylitti 100 prosenttia. 74,7 prosenttia vastaajista koki siirtymisen sopivaksi. Liian pitkäksi sen koki puolestaan 17,1 prosenttia. Siirtyminen oli helppokulkuinen 35,5 prosentin ja hankala / vaativa 9,6 prosentin mielestä. Keskiarvallisesti vastaajat kokivat siirtymisen sopivaksi ja helppokulkuiseksi. Vastaajien pysäköintipaikka vaikuttaa varmasti paljon vastauksiin, sillä osa pysäköintialueista oli aivan kilpailukeskuksessa kiinni, kun osasta oli matkaa useampi kilometri.

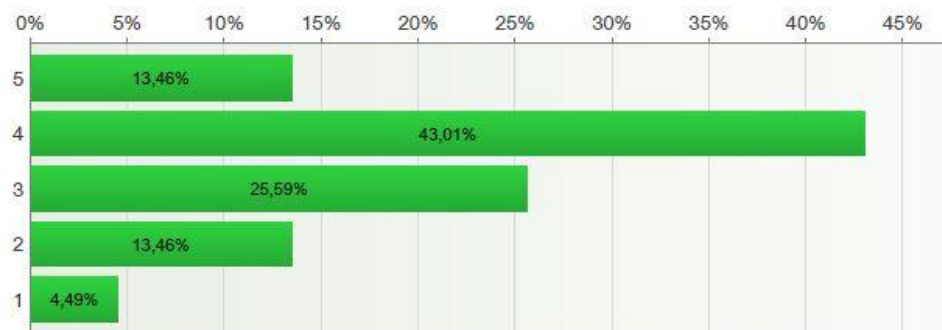
Pysäköintialueiden tasoa koskeva kysymys oli mielenkiintoinen vastausjakauman suhteen. Alueiden koko, kunto ja siisteys saivat huomattavan paljon positiivista ja neutraalia palautetta. Sen sijaan opastus ja saavutettavuus koettiin negatiivisimmiksi aiheiksi. Esimerkiksi opastus sai yhteensä 103 negatiivista arviointia (27,2 % vastauksista), kun puolestaan siisteys parhaimpina osa-alueena sai vain kahdeksan negatiivista arviointia (2,1 %).

Kyselyyn vastanneista noin kolmannes saapui Tampereen suunnasta valtatie 9 ja toinen kolmannes Lahden suunnasta valtatie 24 pitkin. Jyväskylästä valtatie 9 saapui noin 20 prosenttia vastanneista. Jämsän alueelta ja maantietä 604 Keuruun ja Petäjäveden suunnasta kummastakin saapui noin kuusi prosenttia vastaajista.

Kaikista vastaajista yhteensä kaksi kolmannesta kertoi saapuneensa lauantaina kello 9:00 – 16:00 välisellä ajalla. Järjestäjän arvion mukaan suurin ruuhka oli kello 17:00 tienoilla, mutta LAM-pisteiden tietoja tarkastellessa kuitenkin voidaan huomata suurimpien ajoneuvohuippujen ajoittuvan juuri kello 9:00 – 14:00 väliselle ajalle. Järjestäjän näkökulmasta kello 17 ruuh-

ka saattaa selittyä pysäköintialueiden samanaikaisella täyttymisellä ja tal-koolaisten vähäisellä määrällä kyseisellä aikavälillä. Lauantaina kello 16:00 jälkeen ja sunnuntain aikana alueelle saapui vastaajista hieman rei-lut 25 prosenttia.

Viitoituksia koskevassa kysymyksessä vastausvaihtoehdot olivat arvosanat yhdestä viiteen, joissa yksi oli välttävä ja viisi erinomainen. Kuvioista 5 näkee vastausjakauman, joka on ristiriitainen kysymyksen kuusi vastaus-ten kanssa. Ero viitoituksien arvostelulla saattaa selittyä osittain kysy-mysmuodoilla, sillä kysymyksessä kuusi kysyttiin opasteista ja kysymyk-sessä yhdeksän viitoituksista. Kysymyksessä kuusi on myös mahdollista, että vastaajat ovat arvioineet vain pysäköintialueilla olevia opasteita kil-pailukeskukseen. Kuitenkin Vapaa sana -kohdassa useimmat vastaajat kir-joittavat opasteista antaessaan palautetta tienvarsiviitoituksesta. Keskiarvo kysymyksessä oli 3,47.



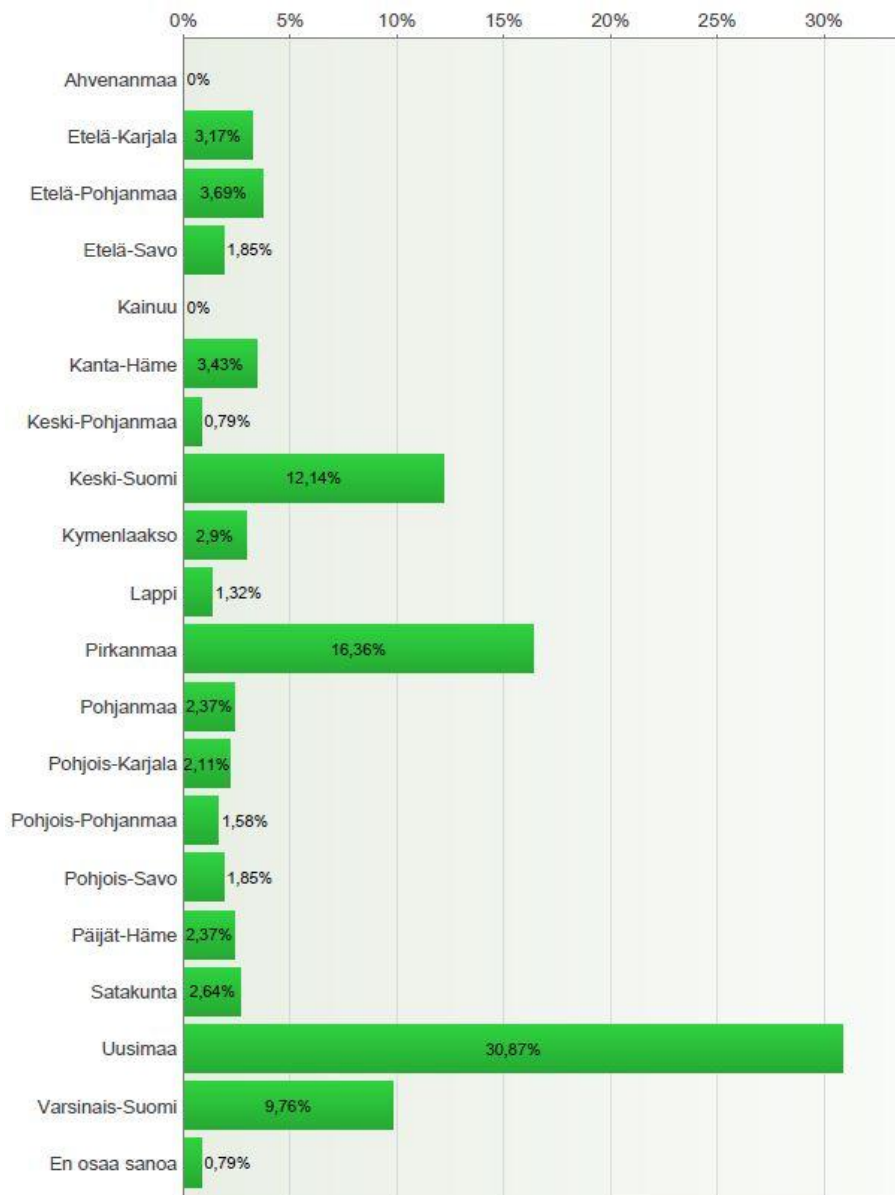
Kuvio 5. Viitoituksien arvosanajakauma

Pysäköintialueet saivat hieman paremmat arvostelut kuin viitoitus kes-kiarvon ollessa 3,7. Kuvaajat noudattelevat hyvin samaa vastausjakaumaa. Noin 47 prosenttia vastaajista antoi arvosanan neljä ja noin 18 prosenttia antoi arvosanan viisi.

Myös liikennejärjestelyjen kokonaisarvosanajakauma noudattelee hyvin samaa vastausjakaumaa kuin kaksi aiempaa. Vastaajista noin 46 pro-senttia arvioi liikennejärjestelyt arvosanalla neljä ja noin 27 prosenttia ar-vosanalla kolme. Keskiarvo vastauksilla on 3,57.

Suurin osa vastaajista (44 %) arvioi Jämsä-Jukolan liikennejärjestelyt sa-mantasoisiksi kuin aikaisempina vuosina. Huonommaksi sen arvioi 18 prosenttia ja paremmaksi 24 prosenttia. 14 prosenttia vastaajista ei ole ol-lut aiemmin Jukolan viestissä.

Viimeisenä kysymyksenä tiedusteltiin vastaajan asuinmaakuntaa. Kaavi-ossa 6 näkyy vastausjakauma, mikä vastaa hyvin ennako-oletusta ja lii-kennemäärätutkimuksen tuloksia. Suurin osa saapui valtatie 9 ja 24 pit-kin. Vastausjakauman tekee erikoiseksi kainuulaisten puuttuminen täysin. Ahvenanmaalaiset ovat hyvin todennäköisesti vastanneet ruotsinkieliseen kyselyyn, josta käy ilmi ainoastaan asuinmaa.



Kuvio 6. Asuinmaakunnat

6.2.1.1. Vapaa sana

Vapaaseen sanaan vastasi yhteensä 198 anonyymia henkilöä. Vastausten pituudeksi rajattiin 300 merkkiä, jotta ylipitkiltä vastauksilta vältyttiin. Itse kyselyä kommentoitiin vapaassa sanassa vähän, kaksi vastaajaa oli kommentoinut vastaustilaa liian lyhyeksi ja kolme koki kyselyssä olleen epäloogisuutta lähinnä pakollisten kysymysten vuoksi.

Vastaajista noin 35 prosenttia kommentoi opasteita eli viitoituksia ja noin 20 prosenttia liikenteenohjaajia. Tapahtuman tasosta yleisesti kommentoi noin 11 prosenttia ja bussikuljetuksista 12 prosenttia. Luvuissa on laskettu yhteen positiiviset ja negatiiviset kommentit. Negatiivisia kommentteja oli runsaasti enemmän kuin positiivisia, mikä on hyvin yleistä kyselytutkimuksissa.

Useiden kommenttien perusteella vastaajat kokivat opasteiden olleen heikkotasoisia tai puutteellisia. Alla on aihetta koskevia kommentteja:

Parkkipaikalla ei ollut opastusta pois lähtiessä, yksi exit kyltti löydettiin lopulta mutta siinä vaiheessa tiedettiin jo minne mennään. Opastus parkkipaikalta kisakeskukseen oli heikko.

Vain Jämsän keskustan alueella olisi voinut olla enemmän opasteita. Kaikki kun eivät tunne Jämsän monia ympyröitä. Muuten erinomaiset pysäköintijärjestelyt. Oli helppo tulla ja lähteä pois. Kiitos.

Aikaisemmin niitä opasteita!!

Saapuminen sujui hyvin, poislähdön aikana Jämsässä 9-tiellä liikenneympyrässä olisi ollut hyvä olla liikenteenohjaaja.

Lähtiessä pysäköintialueelta, olisi saanut olla EXIT muuallakin kuin alueen äärilaidalla, keskeltä lähtiessä ei ollut mitään havaintoa kumpaan suuntaan aluetta on tarkoitus poistua. Lisäksi ulos ajotiellä oli järkyttäviä monttuja jotka olisivat huonolla tuurilla voineet rikkoa auton rakenteita.

Linja-autojen vastaanotto oli loistava ja opastava. Isoille autoille on hankalaa, jos ei ole tilaa ja on huono opastus.

Liikenteenohjaajien toiminta sai myös paljon kommentteja. Vastauksia lukiessa tulee muistaa, että liikenteenohjaajat olivat talkootyöntekijöitä, eikä osalla heistä ollut aiempaa kokemusta kyseistä työtehtävästä.

Liikennejärjestelyt muuten hyvät, mutta liikenteenohjaajat (joita oli paljon) lähinnä seisoskelivat passiivisina. Aktiivisempi ote toimintaan (lisäkoulutuksen kautta?) niin homma on täydellistä! Kiitos!

Puukenttä toimi hyvin. Asfalttia joten ei olisi pehmennyt sateella, busseja ajoi sopivasti, vessat ok. Ajoin liikenteenohjaajan osoittamaan kohtaan, sammutin auton, toinen ohjaaja tuli sanomaan että pitää ajaa 1m taaemmas. Ajoin, sammutin ja 3. ohjaaja käskytti siirtämään 1 m vasemmalle. Ei näin.

Kun nousin autosta, ensimmäiseksi kuului järjestäjien radiopuhelimesta "tilanne ei ole enää hallinnassa". Opasteet olemattomat.

Puukentän pysäköintialueella oli noin 20 ohjaajaa, jotka kiistelivät keskenään, miten autot tulisi pysäköidä, vaikka maahan oli ennakolta tehty suunnitelma. Liityntä kuljetus oli hyvä ja tehokas, mutta ohjeistus huono ja kävelymatka ylämäkeen ikävä. Liityntäkuljetus tulisi priorisoida kisaportille.

Liikenteenohjaajien työturvallisuuden kannalta lisäkoulutus olisi tarpeen; heijastinliivi ja liikennemerkkikilpi eivät ole panssareita, eikä kilpeä heilutella miten sattuu - voi tulla väärinkäsityksiä ja siten kolhuja. Bussipysäkin ja keskuksen väliin lisää keskusalueen kartoja.

Opasteet oli muuten hyvin esillä, mutta henkilöautojen pysäköinti-alueiden opasteet puuttuivat. Oppaat antoivat hyvin merkkejä ja opastus toimi hyvin perille asti. Itse saavuin myöhään perille ja pysäköinti tapahtui lähelle paperitehdasta. Matka sieltä kisakeskukseen oli vielä kohtuullinen.

Liikenteenohjaajia oli paljon, siitä iso plussa! Itse sain autoni parin sadan metrin päähän ruoka-pisteestä, joten minulla oli lyhyt matka myös teltta-alueelle. Lähtiessä su-aamuna päiviteltiin kisaporukalla, että oli viimesenä tulleilla henkilöautoilijoilla ollut kyllä kävelemistä kisakeskukseen.

Vapaa sana mahdollisti palautteen antamisen myös muista tärkeistä asioista liikennejärjestelyjen kohdalla. Alle on poimittu muita kuin opasteisiin tai liikenteenohjaajiin liittyviä kommentteja:

Ilmainen bussikuljetus oli loistava ratkaisu ja sitä tuli hyödynnettyä. Majoitus oli Jämsän keskustan alueella, joten bussilla pääsimme hyvin sinne ja takaisin lauantain aikana. Aikataulut pitivät ja busseja oli ihan sopivasti. Minun osaltani liikkuminen Jämsä-Jukolassa onnistui loistavasti!

Pysäköintimaksu tuntui suurelta.

Toin mukanani puolijoukkueteltan ja muita varusteita joukkueelle. Jyrkkä mäki bussipysäkiltä leirialueelle oli yhdelle nokkakärkyä työntävälle henkilölle liian haastava, mutta sain sitten onneksi kuljetusapua tavaroiden siirtämiseen.

Miksi etelästä saapuneet pääsivät lähemmäs kilpailukeskusta? Mielestäni parkkipaikkojen hinnoittelu oli epäreilua. Miksi ne, jotka joituivat parkkeeraamaan kauemmas kisakeskuksesta joutuivat maksamaan yhtä paljon parkkipaikasta, kuin ne, jotka olivat ihan kisakeskuksen vieressä voimalinjalla?

Jos olisi satanut, niin moottoripyörä olisi ollut todella hankala saada pehmeältä hiekka kentältä poissa painavassa matka varustuksessa. Minulla myös sattui tuuri että joku toinen moottoripyöräilijä oli tullut vähän ennen minua ja toi minulle puupalan jalustimen alle estämään vajoamista.

Lapsiperheet olisi voinut ohjata parkkeeraamaan kisakeskuksen viereen voimalinjan alle. Rattaiden, yöpymiskantamusten ja lasten kanssa oli todella haastavaa päästä kisakeskukseen asuntovau-nujen alueen takaa saakka. Eipä paljon lapset jaksaneet enää itse kisa-alueella & leikkipaikalla kävellä :(

Vapaan sanan perusteella voidaan todeta, että opasteet olivat Jämsä-Jukolan heikoin lenkki. Tulevien vuosien kilpailuissa tulee kiinnittää erityistä huomioita opasteiden riittävän määrään ja niiden johdonmukaisuuteen.

6.2.2 Ruotsi

Ruotsinkieliseen kyselyyn vastanneita oli yhteensä 14 henkilöä eli noin 3,5 prosenttia kokonaisvastauksista. Asuinmaakseen 11 henkilöä ilmoitti Suomen ja kolme Ruotsin. Henkilöautolla saapui 57 prosenttia, seuran linja-autolla 29 prosenttia vastaajista. Yksi vastaaja saapui asuntoautolla / -vaunulla ja yksi vastaaja vuokratulla minibussilla.

Henkilöautolla saapuneista 56 prosenttia pysäköi ajoneuvonsa henkilöautojen pysäköintialueelle, 22 prosenttia vip ja media -pysäköintiin ja viimeinen 22 prosenttia pysäköi muualle. Henkilöautopysäköintiin pysäköineistä kolmannes pysäköi voimalinjan alle ja kaksi kolmannesta peltopysäköintialueelle. Siirtyminen pysäköintialueilta kilpailukeskuksen koettiin sopivaksi (42,9 %) ja helppokulkuiseksi (64,3 %). Ainoastaan kaksi vastaaja koki matkan liian pitkäksi ja haasteelliseksi.

Pysäköintialueiden taso oli vastausjakaumaltaan hyvin samankaltainen, kuin suomenkielisessä kyselyssä. Alueen koko, kunto, siisteys ja saavutettavuus saivat kiitosta, kun puolestaan opastus sai ainoana osa-alueena negatiivista palautetta.

Vastaajista noin 43 prosenttia saapui Jämsä-Jukolaan Lahden suunnasta valtatieltä 24 ja Jyväskylästä valtatieltä 9 noin 36 prosenttia. Maantietä 604 Keuruun ja Petäjäveden suunnasta saapui kaksi vastaajaa ja Tampereelta valtatieltä 9 yksi vastaaja. Lähes 60 prosenttia vastaajista saapui lauantaina kello 9:00 – 16:00 välisellä ajalla ja noin 35 prosenttia lauantaina kello 16:00 jälkeen. Saapumisaika noudattelee samaa jakaumaa kuin suomenkielisessä kyselyssäkin.

Viitoitukset arvioitiin paremmiksi kuin suomenkielisessä kyselyssä. Yhteensä 85 prosenttia vastaajista antoi Jukolan viitoituksille arvosanaksi neljä tai viisi. Pysäköintialueet saivat myös hyvän vastaanoton keskiarvon ollessa 4,14. Noin 43 prosenttia vastaajista antoi arvosanaksi neljä ja noin 36 prosenttia arvosanaksi viisi. Liikennejärjestelyt kokonaisuutena arvioitiin 50 prosentin osuudella arvosanalla neljä keskiarvon ollessa 4,21.

Jämsä-Jukolan liikennejärjestelyt arvioitiin keskimäärin samantasoisiksi kuin aikaisempina vuosina. Kuitenkin lähes 30 prosenttia vastaajista arvioi liikennejärjestelyt paremmiksi kuin aiempina vuosina. Vain yksi vastaaja kertoi, ettei ole ollut aiemmin tapahtumassa.

6.2.3 Englanti

Englanninkieliseen kyselyyn vastasi yhteensä yhdeksän henkilöä, eli noin kaksi prosenttia kokonaisvastaajamäärästä. Vastaajia oli viidestä maasta; kolme Latviasta, kaksi Virosta, kaksi Venäjältä, yksi Sveitsistä ja yksi Norjasta. Kaikki vastanneet saapuivat tapahtumaan henkilöautolla ja pysäköivät henkilöautojen pysäköintialueelle. Viisi heistä pysäköi voimalinjan alle, kaksi peltopysäköintiin ja kaksi puukentälle.

Viisi vastaajista koki siirtymisen pysäköintialueilta kilpailukeskukseen sopivana, kolme liian pitkänä ja kolme helppokulkuisena. Kukaan ei kokenut reittiä vaativaksi kävellä. Vastaajien oma pysäköintialue vaikuttaa varmasti kyselyn tulokseen.

Pysäköintialueiden tasoa koskeva kysymys sai erilaiset arvostelut kuin suomen- tai ruotsinkielisissä kyselyissä. Negatiivisia arvioita saivat pysäköintialueiden koko, kunto ja saavutettavuus. Opasteet saivat eniten neutraaleja vastauksia. Vastauksien eroavaisuuksiin vaikuttanee ulkomaalaisten mahdollisesti huolellisempi valmistautuminen reittiin. Myös erilaiset standardit ja mielikuvat pysäköintialueiden laadussa tulevat suomen- ja englanninkielisten vastauksissa hyvin esille.

Suurin osa vastaajista (6 henkilöä) saapui Jämsä-Jukolaan valtatieä 24. Yksi vastaaja saapui Jyväskylän suunnasta valtatieä 9 ja kaksi ei osannut sanoa tulosuuntaansa. Perjantaina vastaajista tapahtuma-alueelle saapui neljä, lauantaina aamupäivällä kello 9:00 – 12:00 yksi ja lauantaina kello 12:00 – 16:00 neljä. Perjantain suuri tulomäärä selittyy hyvin todennäköisesti pidemmällä ajomatalla.

Viitoituksia koskevassa kysymyksessä neljä vastaajaa antoi arvosanan neljä ja kolme vastaajaa arvosanan kolme. Yksi vastaaja koki viitoitukset huonoiksi ja yksi erinomaisiksi. Kokonaisuutena sekä pysäköintialueet että liikennejärjestelyt saivat molemmat vastausten keskiarvoksi 3,78. Useimmat vastaajista (4 henkilöä) kokivat liikennejärjestelyt samantasoisiksi kuin aiemmin, kaksi paremmiksi kuin aiemmin ja kolme ei ollut aiemmin ollut Jukolan viestissä.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Työn tavoitteena oli suorittaa liikennetutkimus vuonna 2013 järjestetyssä Jämsä-Jukolan viestisuunnistustapahtumassa ja sen pohjalta selvittää parannusehdotuksia tuleville vuosille. Tutkimusosuuden suoritus onnistui odotetulla tavalla muutamista ilmentyneistä ongelmista huolimatta.

Jämsä-Jukolassa pysäköintialueet olivat sijoitettu hajalleen kilpailukeskuksen lähiympäristöön. Tästä johtuen osalla kävijöistä matka pysäköintialueelta kilpailukeskukseen ja teltpaikalle oli vain muutamia kymmeniä metrejä, kun osalla matkaa oli useampi kilometri. Osa asiakastytyväisyyskyselyyn vastanneista koki tämän perustellusti eriarvoiseksi tilanteeksi, sillä pysäköintimaksu (15 €) oli kaikille sama. Muutama vastaaja toivoi kilpailukeskuksen lähelle erillistä pysäköintialuetta lapsiperheille, joka on hyvin ymmärrettävää. Ongelmaksi kuitenkin saattaisi muodostua mahdolliset väärin käytökset.

Pysäköintialueiden sijoitteluun kannattaa kiinnittää huomiota niissä rajoissa missä on se mahdollista, sillä kaikkien yleisötapahtumassa käytettävien alueiden käyttöön tulee olla maanomistajan lupa. Lupa kannattaa hankkia kirjallisena, jottei tapahtuman järjestämisestä aiheudu mahdollisia ongelmia tai väärin käsityksiä. Lisäksi pysäköintialueiden valinnassa kannattaa huomioida maaperän laatu, sillä esimerkiksi sateinen keli ja rinteessä oleva peltopysäköintialue saattaa olla hyvin ongelmallinen.

Viitoitus jakoi asiakastytyväisyyskyselyssä mielipiteitä hyvin vahvasti. Osa toivoi viitoituksia olevan enemmän sekä niiden olevan selkeämpiä ja johdonmukaisempia. Eräs vastaaja toivoi myös heijastavaa pintaa, joka tosin nostaisi viitoitusten hintaa selkeästi.

Omien havaintojen perusteella pysäköintialueelle tulisi asentaa enemmän viitoituksia siitä, missä päin kilpailukeskus sijaitsee sekä mihin suuntaan tulee lähteä pois. Jämsä-Jukolassa voimalinjan alla oli ainoastaan kaksi EXIT -kylttiä, joista kumpikin sijaitsi poislähtöpäädystä. Maahan piirretyt EXIT -merkinnät kuluivat hyvin nopeasti pois, joten näitä tulisi välttää. Lisäksi pysäköintialueen ollessa suuri, olisi järkevää numeroida tai aakkosilla merkitä alueiden sijaintia, jotta osallistujat voisivat helposti tarkistaa mihin kohtaan pysäköintialuetta ajoneuvonsa jättää. Asiakastytyväisyyskyselyn perusteella toivottiin myös koko kilpailualueen karttaa pysäköintialueille. Viitoitusten suunnittelussa ongelmana voi olla se, että todennäköisesti niitä suunnittelevat ihmiset tuntevat alueen entuudestaan hyvin. Viitoitussuunnitelmat kannattaisi käyttää arvioitavana henkilöllä, joka ei ole aiemmin käynyt kyseisellä alueella.

Liikennelaskennan perusteella voi todeta, että suurin ajoneuvomäärä ajoittuu lauantai aamupäivään kello 10:30 – 13:00 väliselle ajalle. Seuraava ruuhkahuippu ajoittuu kello 17:00 – 19:30 väliselle ajalle. Suurimmalta pysäköintialueelta ajoneuvoja poistui lauantai iltapäivän ja illan aikana noin 30 prosenttia. Pysäköintimaksun rahastus aiheutti ajoneuvojonojen pysähtymistä ja sitä kautta ruuhkautumista, joten on mahdollista miettiä

kannattako rahastus suorittaa pysäköintiruutuun ajattamisen jälkeen tai vasta pois lähtiessä.

Liikenteenohjaajat olivat Jämsä-Jukolassa talkootyöntekijöitä, joilla kaikilla ei välttämättä ollut kokemusta tehtävästä aiemmin. Mahdollisesti kannattaisi harkita ottaa talkootyöläiseksi tai mahdollisesti ostopalveluna jokaiseen liikenteenohjaajaryhmään yksi vähintään Tieturva 1 - koulutettu henkilö. Tämä toimisi oman ryhmänsä johtajana ja olisi yhteydessä liikennevastaavaan. Jukolan viestiä edeltävään kenraaliharjoitukseen tulisi pyrkiä saamaan kaikki liikenteenohjaajat paikalle ja käydä läpi heidän kanssaan selkeät ajattamismerkkit, velvollisuudet ja vastuut. Mikäli Jukolan viestiin johtavilla väylillä on paljon liikenneympyröitä, kannattaa harkita liikenteenohjaajia pysäyttämään välillä jatkuvat ajoneuvojonot, jotta myös muiden kuin kilpailuun suuntaavien ajoneuvojen liikkuminen onnistuu.

Jukolan viestistä pois lähdettäessä ajokuntoon tulisi kiinnittää enemmän huomiota. Kahden ajoneuvon kuljettajat olivat Jämsä-Jukolasta lähtiessään nukahtaneet rattiin, mikä on hyvin vaarallista ja valitettavaa. Kuljettajan paikalle kannattaa asettaa henkilö, joka on eniten levännyt. Jukolan viestistä ei kuitenkaan ole aivan välttämätöntä lähteä välittömästi, joten jos tuntee itsensä väsyneeksi, kannattaa ottaa pienet päiväunet ennen lähtöä. Kilpailupaikan kuulutuksissa voisi ottaa asian huomioon, sillä pienikin muistutus voi auttaa ennaltaehkäisemään näitä onnettomuuksia.

Paras lopputulos yleisötapahotumien liikennejärjestelyille saadaan yhdistämällä tarkat liikennesuunnitelmat ja sen mukaiset toteutukset sekä ottamalla huomioon asiakkaiden ja osallistujien toiveet.

Lähteet

Ahola S. & Ruohokoski I. 2009. Asiakastyytyväisyyskysely siivouspalvelun laadusta. Laurea-ammattikorkeakoulu. Palvelujen tuottamisen ja johtamisen koulutusohjelma. Opinnäytetyö.

Bing Maps. 2013. Viitattu 13.3.2014. <http://www.bing.com/maps/>

Ingeo. Käsiopastin-pysäytysmerkki. Viitattu 11.2.2014.
<http://www.ingeo.fi/tuotteet/varoitustarvikkeet/?num=229948&upotusURI=/tuotteet/varoitustarvikkeet/&x237986=Select/Card>

Jukola. 2014. Tietoa tapahtumasta. Viitattu 17.2.2014.
<http://www.jukola.com/>

Jämsä-Jukola loppuraportti. 2013. Loppuraportti. Viitattu 16.1.2014.
http://www.jrv.fi/jukola/Loppuraportti_jamsajukola.pdf

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos. Vuoripuro. 2007. Suurten yleisötilaisuuksien turvallisuusopas. Viitattu 23.1.2014. http://www.ku-pelastus.fi/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=121

Kokoontumislaki. 1999. 22.4.1999/530.

Liikenneministeriön päätös liikenteen ohjauslaitteista. 1982.
16.3.1982/203

Liikennevirasto. 2010. Neste Oil Rallin tieverkon erikoiskäyttösuunnitelma. Viitattu 1.2.2014.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2010-10_neste_oil_web.pdf

Liikennevirasto. 2011. Pätevyysvaatimukset ja työturvallisuuden perusteet 14.1.2011. Viitattu 11.2.2014
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-01_liikenne_tietyomaalla_web.pdf

Liikennevirasto. 2014. LAM kirjan termit (pdf). Viitattu 16.1.2014.
http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/aineistopalvelut/tilastot/tietilastot/lam-kirja/LAM_kirjan_termit.pdf

Paikkatietoikkuna. 2013. Viitattu 13.3.2014.
<http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi>

Pelastuslaki. 2011. 29.4.2011/379.

Poliisi. 2014. Ilmoitus yleisötilaisuuden järjestämisestä. Viitattu 23.1.2014.
[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/8E4CA4CD88E7614DC2257B880039AE7B/\\$file/Yleisotilaisuus_SU_v5.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/8E4CA4CD88E7614DC2257B880039AE7B/$file/Yleisotilaisuus_SU_v5.pdf)

RIL 165-1 Liikenne ja väylät 1 2005. Helsinki: Otava. ISBN: 951-758-459-8

Rope T. & Pöllänen J. 1994. Asiakastyytyväisyysjohtaminen. Juva:WSOY. ISBN: 951-0-23173-8

Sabel J., 22.7.2013. Jukolan liikennetutkimus. Vastaanottaja Juha Järvinen. [Sähköpostiviesti]. Viitattu 30.11.2013

Tiehallinto. 2003. Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä. Viitattu 30.1.2014.
<http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2000006-v-03liikennemerkkiohje.pdf>

Tieliikenneasetus. 1982. 5.3.1982/182.

Tieliikennelaki. 1981. 3.4.1981/267.

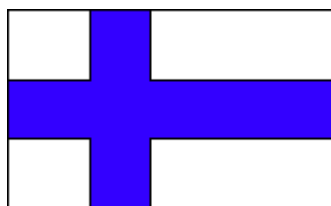
Tolvanen, M. 2011. Tieliikenteen käsikirja. Helsinki: Edita. ISBN: 978-951-37-5848-6

Valtioneuvoston asetus pelastustoimesta. 2011. 5.5.2011/407



Jämsä-Jukola 2013 Liikennejärjestelyt
Jämsä-Jukola 2013 Trafikregleringar
Jämsä-Jukola 2013 Trafficplans

Valitse kieli / Välj språk / Choose your language *



Suomeksi



På svenska



In English

Jämsä-Jukolan liikennejärjestelyistä tehdään tänä vuonna opinnäytetyötä. Tarkoituksena on kerätä mahdollisimman paljon lisäinformaatiota tuleville Jukolan järjestäjille. Vastaamalla alla oleviin kysymyksiin autat omalta osaltasi tapahtuman liikennejärjestelyjen kehittämistä.

Miten saavuit Jämsä-Jukolaan? *

- ☐ Henkilöautolla
 - ☐ Matkailuautolla / -vaunulla
 - ☐ Seuran linja-autolla
 - ☐ Yleisillä kulkuvälineillä (juna, linja-auto, taksi)
 - ☐ Moottoripyörällä tai mopolla
 - ☐ Muulla keinoin, miten?
-

Jos saavuit henkilöautolla, mille pysäköintialueelle pysäköit?

- ☐ Henkilöauto
 - ☐ VIP ja Media
 - ☐ Toimitsija
 - ☐ Muu, mikä?
-

Jos pysäköit henkilöautojen pysäköintialueelle, mille alueelle pysäköit?

- ☐ Voimalinja
- ☐ Pelto
- ☐ Puukenttä
- ☐ Motocrossrata
- ☐ En osaa sanoa

Millaisena koit siirtymisen pysäköintialueelta tai linja-autojen pysäkiltä kisakeskukseen?

- ☐ Sopiva matka
- ☐ Liian pitkä matka
- ☐ Helppokulkuinen
- ☐ Hankala / vaativa

Valitse parhaiten itsellesi sopivat vaihtoehdot pysäköintialueiden tasosta. *

- + Positiivinen
- = Neutraali
- Negatiivinen

	+	=	-
Alueen koko	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opastus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Siisteys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saavutettavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mistä suunnasta saavuit Jukolan viestin alueelle? *

- ☐ Tampere (VT 9)
- ☐ Jyväskylä (VT 9)
- ☐ Lahti (VT 24)
- ☐ Keuruu ja Petäjävesi (MT 604)
- ☐ Jämsän alueelta
- ☐ En osaa sanoa

Milloin saavuit? *

- ☐ Perjantaina
- ☐ Lauantaina klo 9:00 - 12:00
- ☐ Lauantaina klo 12:00 - 16:00
- ☐ Lauantaina klo 16:00 - 20:00
- ☐ Lauantaina klo 20:00 jälkeen
- ☐ Sunnuntaina

Minkä arvosanan antaisit Jukolan viitoituksista? *

(5 erinomainen, 1 välttävä)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Minkä arvosanan antaisit Jukolan pysäköintialueista? *

(5 erinomainen, 1 välttävä)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Minkä arvosanan antaisit Jukolan liikennejärjestelyille kokonaisuutena? *

(5 erinomainen, 1 välttävä)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Miten vertailisit tämän vuoden Jukolan liikennejärjestelyitä aikaisempiin vuosiin? *

☐ En ole ollut aiemmin

☐ Parempi

☐ Samantasoinen

☐ Huonompi

Asuinmaakuntasi? *

- ☐ Ahvenanmaa
- ☐ Etelä-Karjala
- ☐ Etelä-Pohjanmaa
- ☐ Etelä-Savo
- ☐ Kainuu
- ☐ Kanta-Häme
- ☐ Keski-Pohjanmaa
- ☐ Keski-Suomi
- ☐ Kymenlaakso
- ☐ Lappi
- ☐ Pirkanmaa
- ☐ Pohjanmaa
- ☐ Pohjois-Karjala
- ☐ Pohjois-Pohjanmaa
- ☐ Pohjois-Savo
- ☐ Päijät-Häme
- ☐ Satakunta
- ☐ Uusimaa
- ☐ Varsinais-Suomi
- ☐ En osaa sanoa

Vapaa sana

300 merkkiä jäljellä

Vastauksiasi käytetään vain tieteellisiin tutkimuksiin.

På svenska

På vilket sätt har du rest till Jämsä-Jukola? *

- ☐ Personbil
 - ☐ Husbil / -vagn
 - ☐ Klubbens buss
 - ☐ Kollektivtrafik (tåg, buss, taxi)
 - ☐ Motorcykel eller moped
 - ☐ På annat sätt, hur?
-

Om du kom med persolbil, vilken parkeringsplats använde du?

- ☐ Personbil
 - ☐ VIP och media
 - ☐ Annan parkering, vilket?
-

Om du parkerade på parkeringsplatsen för personbilar, vilken plats valde du där?

- ☐ Ellinje
- ☐ Fält
- ☐ Asfalterad område med bomer
- ☐ Motocrossbana

Vad tyckte du om övergång från parkeringsplatsen till tävlingscentret. *

- ☐ Passande
- ☐ För lång
- ☐ Lättillgänglig
- ☐ Krävande

Välja de bästa alternativen om parkeringsplatsens. *

- + Positiv
- = Neutral
- Negativ

+ = -

Storlek av platsen ○○○

Vägledning ○○○

Kondition ○○○

Renlighet ○○○

Framkomlighet ○○○

Vilken riktning kom du ifrån? *

- ☐ Tammerfors (VT 9)
- ☐ Jyväskylä (VT 9)
- ☐ Lahtis (VT 24)
- ☐ Keuru och Petäjävesi (MT 604)
- ☐ Jämsä region
- ☐ Jag vet inte

När kom du? *

- ☐ På fredagen
- ☐ På lördagen kl. 9:00 - 12:00
- ☐ På lördagen kl. 12:00 – 16:00
- ☐ På lördagen kl. 16:00 – 20:00
- ☐ På lördagen efter kl. 20:00
- ☐ På söndagen

Vilka av följande betyg skulle du ge för vägvisarna? *

(5 det bästa, 1 det sämsta)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Vilka av följande betyg skulle du ge för parkeringsplatser? *

(5 det bästa, 1 det sämsta)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Vilka av följande betyg skulle du ge för hela trafikregleringar? *

(5 det bästa, 1 det sämsta)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

Jämför årets trafikarrangemang i Jukola till tidigare år? *

☐ Jag har inte varit tidigare

☐ Bättre än tidigare

☐ Likadana som tidigare

☐ Sämre än tidigare

I vilket land bor du?

Era svar kommer att användas endast för vetenskapliga forskningar.

För att sända era svar, tryck ”Lähetä”.

In English

How did you arrive at Jämsä-Jukola? *

- ☐ Car
- ☐ Motorhome
- ☐ Team bus
- ☐ Public transportation
- ☐ Motorcycle
- ☐ Other (explain)

If you came by car, which parking area did you use?

- ☐ The passenger car lot
- ☐ The VIP or Media area
- ☐ Other (explain)

If you parked in the passenger car lot, which section did you park in?

- ☐ Power line area
- ☐ Field area
- ☐ Asphalt area
- ☐ Motocross track

How did you feel about the walk from the parking area to the competition center? *

- ☐ Comfortable distance
- ☐ Too long
- ☐ Easy to walk
- ☐ Difficult to walk

What is most important to you about the parking area? *

- + Positive
- = Neutral
- Negative

	+	=	-
Size of the parking area	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Signage / Directions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Condition of the parking area	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cleanliness of the parking area	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accessibility	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

What route did you take to the Jämsä-Jukolas area? *

- ☐ Tampere (Highway # 9)
- ☐ Jyväskylä (Highway # 9)
- ☐ Lahti (Highway # 24)
- ☐ Mänttä-Vilppula (Highway # 56)
- ☐ Keuruu and Petäjävesi (Highway # 604)
- ☐ From the Jämsä area
- ☐ Not sure

Which day did you arrive? *

- ☐ Friday
- ☐ Saturday between 9:00 - 12:00
- ☐ Saturday between 12:00 – 16:00
- ☐ Saturday between 16:00 – 20:00
- ☐ Saturday after 20:00
- ☐ Sunday

How would you score Jukolas signage / directions? *

(5 best, 1 worst)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

How would you score Jukolas parking area? *

(5 best, 1 worst)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

How would you score Jukolas over all traffic plans? *

(5 best, 1 worst)

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

How would you compare this years traffic plans to previous years? *

- ☐ I haven't attended in previous years
- ☐ Better than previous years
- ☐ Same as previous years
- ☐ Worse than previous years

What country are you visiting from?

This questionnaire will only be used for research purposes.

Please press "Lähetä" to send your answers.

1.07 Tuntiliikenne (Q)

Pisteet: 921 KUHMOINEN (VT 24), 930 JÄMSÄ (VT 9)

Ajoneuvoluokittelu: Pääluokittain

Päivä: 15.6.2013, 16.6.2013, 8.6.2013, 9.6.2013, 16.6.2012, 17.6.2012

Suunta: Yhteensä

Tulostusmuoto: Pisteet päivittäin

La 16.06.2012

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	19	5	24	79	15	94
01-02	18	3	21	35	12	47
02-03	9	6	15	35	15	50
03-04	5	6	11	34	15	49
04-05	6	4	10	19	11	30
05-06	12	7	19	58	11	69
06-07	35	6	41	113	9	122
07-08	69	11	80	221	12	233
08-09	134	10	144	332	24	356
09-10	177	8	185	514	15	529
10-11	208	9	217	593	18	611
11-12	269	9	278	701	22	723
12-13	264	7	271	632	27	659
13-14	225	12	237	560	16	576
14-15	190	7	197	517	14	531
15-16	201	10	211	534	14	548
16-17	191	6	197	466	16	482
17-18	167	8	175	440	13	453
18-19	145	6	151	483	19	502
19-20	181	7	188	380	10	390
20-21	124	6	130	355	9	364
21-22	96	5	101	339	10	349
22-23	65	2	67	220	14	234
23-00	35	5	40	103	12	115
Yhteensä	2 845	165	3 010	7 763	353	8 116

Su 17.06.2012

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	22	2	24	78	3	81
01-02	18	2	20	61	2	63
02-03	14	2	16	41	6	47
03-04	6	2	8	32	2	34
04-05	8	1	9	28		28
05-06	7	1	8	36		36
06-07	18	2	20	60	3	63
07-08	37	8	45	144	5	149
08-09	72	2	74	192	5	197
09-10	131	5	136	222	9	231
10-11	182	4	186	322	10	332
11-12	279	6	285	536	15	551
12-13	329	10	339	555	13	568
13-14	377	12	389	625	17	642
14-15	367	10	377	653	22	675
15-16	394	10	404	738	26	764
16-17	377	11	388	842	27	869
17-18	400	10	410	913	40	953
18-19	342	11	353	839	29	868
19-20	277	17	294	739	32	771
20-21	183	15	198	580	20	600
21-22	105	11	116	365	25	390
22-23	46	6	52	266	20	286
23-00	20	1	21	112	15	127
Yhteensä	4 011	161	4 172	8 979	346	9 325

La 08.06.2013

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	24	9	33	72	19	91
01-02	8	4	12	37	19	56
02-03	14	5	19	29	17	46
03-04	14	3	17	33	10	43
04-05	13	8	21	21	11	32
05-06	22	7	29	57	11	68
06-07	52	11	63	119	13	132
07-08	95	8	103	191	12	203
08-09	182	11	193	366	18	384
09-10	215	17	232	510	23	533
10-11	254	9	263	675	24	699
11-12	326	11	337	712	26	738
12-13	251	13	264	689	17	706
13-14	238	12	250	613	17	630
14-15	194	6	200	509	15	524
15-16	201	13	214	452	17	469
16-17	179	7	186	473	11	484
17-18	207	8	215	466	18	484
18-19	167	5	172	449	10	459
19-20	126	13	139	386	7	393
20-21	105	4	109	283	12	295
21-22	93	3	96	241	11	252
22-23	52	3	55	159	5	164
23-00	36	1	37	158	8	166
Yhteensä	3 068	191	3 259	7 700	351	8 051

Su 09.06.2013

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	29		29	68	2	70
01-02	18	3	21	46		46
02-03	15	1	16	40	2	42
03-04	13	1	14	31	1	32
04-05	9		9	30	3	33
05-06	9	1	10	55	1	56
06-07	19	1	20	71	2	73
07-08	47	1	48	88	9	97
08-09	56	2	58	141	10	151
09-10	99	5	104	240	5	245
10-11	183	9	192	360	12	372
11-12	223	7	230	506	13	519
12-13	323	8	331	588	16	604
13-14	331	10	341	647	25	672
14-15	357	13	370	720	23	743
15-16	362	8	370	772	27	799
16-17	468	11	479	780	22	802
17-18	395	9	404	812	31	843
18-19	384	13	397	783	37	820
19-20	346	20	366	652	36	688
20-21	169	13	182	542	21	563
21-22	109	6	115	310	24	334
22-23	53	7	60	212	19	231
23-00	33	6	39	160	15	175
Yhteensä	4 050	155	4 205	8 654	356	9 010

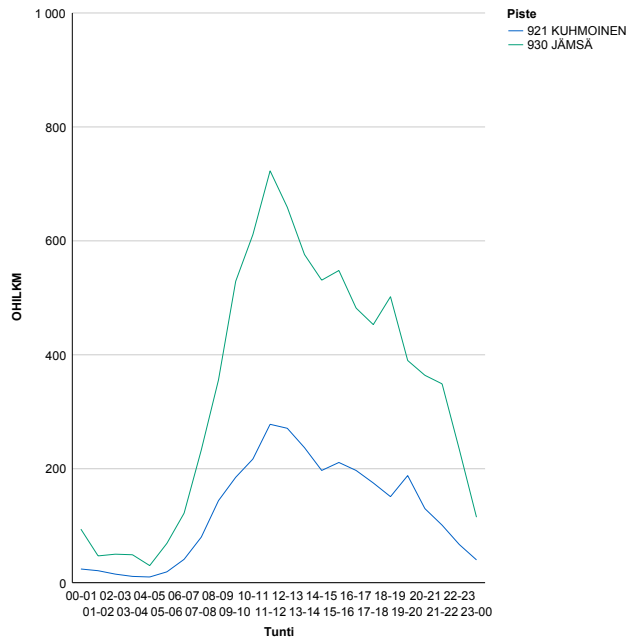
La 15.06.2013

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	19	4	23	42	27	69
01-02	17	7	24	47	18	65
02-03	16	6	22	32	15	47
03-04	10	5	15	28	17	45
04-05	7	2	9	32	10	42
05-06	15	2	17	54	10	64
06-07	31	8	39	79	16	95
07-08	67	9	76	231	14	245
08-09	131	9	140	297	17	314
09-10	252	16	268	482	19	501
10-11	499	20	519	750	38	788
11-12	579	19	598	962	36	998
12-13	394	13	407	834	19	853
13-14	296	11	307	594	10	604
14-15	271	8	279	553	18	571
15-16	295	9	304	585	16	601
16-17	285	13	298	521	23	544
17-18	299	7	306	545	13	558
18-19	326	2	328	648	17	665
19-20	340	5	345	569	15	584
20-21	277	5	282	477	9	486
21-22	191	6	197	363	7	370
22-23	119	5	124	230	12	242
23-00	63	4	67	177	7	184
Yhteensä	4 799	195	4 994	9 132	403	9 535

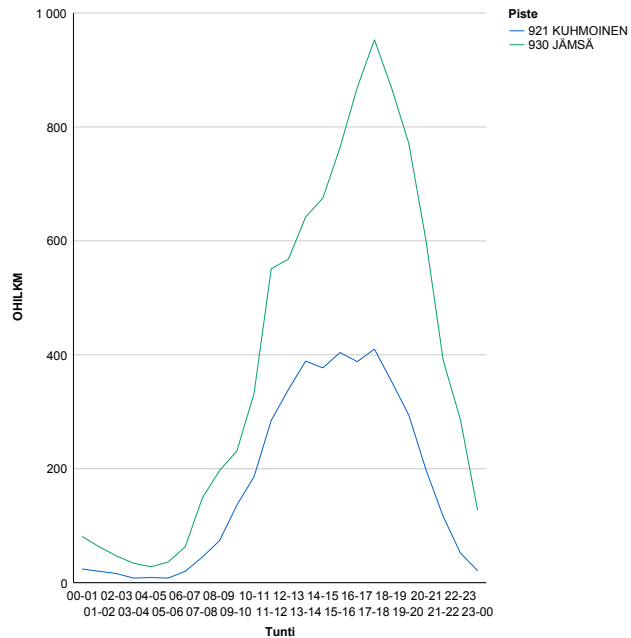
Su 16.06.2013

Tunti	921 KUHMOINEN			930 JÄMSÄ		
	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot	Kevyet ajoneuvot	Raskaat ajoneuvot	Kaikki ajoneuvot
	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht	Yht
00-01	58	1	59	132	6	138
01-02	59	2	61	107	2	109
02-03	62	3	65	107	3	110
03-04	54		54	71	6	77
04-05	41		41	80	1	81
05-06	53	2	55	82	3	85
06-07	94		94	125	3	128
07-08	83	3	86	212	4	216
08-09	132	2	134	260	9	269
09-10	202	10	212	314	12	326
10-11	330	12	342	506	10	516
11-12	458	7	465	646	30	676
12-13	655	23	678	806	32	838
13-14	593	22	615	858	38	896
14-15	715	23	738	803	28	831
15-16	503	17	520	749	21	770
16-17	380	12	392	814	21	835
17-18	415	12	427	892	26	918
18-19	342	11	353	858	28	886
19-20	252	20	272	639	23	662
20-21	178	10	188	469	29	498
21-22	104	17	121	349	20	369
22-23	49	4	53	197	17	214
23-00	17	5	22	110	7	117
Yhteensä	5 829	218	6 047	10 186	379	10 565

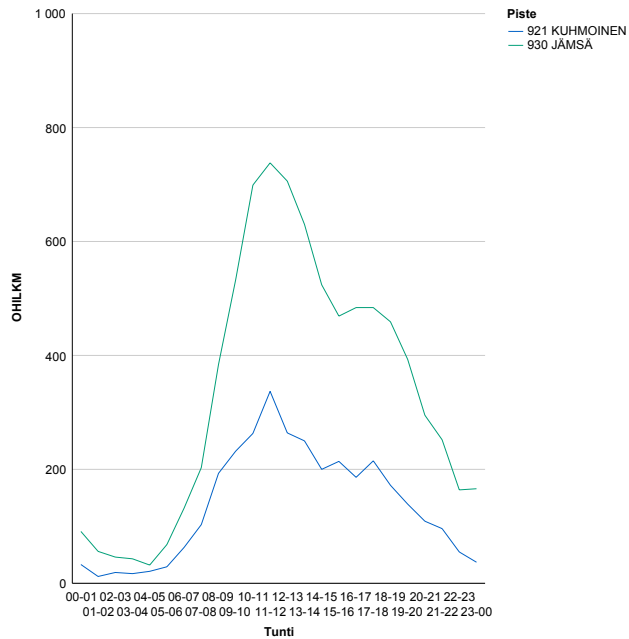
La 16.06.2012



Su 17.06.2012



La 08.06.2013



Su 09.06.2013

