



SUUNNITTELUKESKUS OY

JYVÄSKYLÄN KAUPUNKI

Hippoksen pysäköintisuunnitelma



TOUKOKUU 2004

JYVÄSKYLÄN KAUPUNKI

HIPPOKSEN PYSÄKÖINTISUUNNITELMA

TIIVISTELMÄ

Jyväskylän kaupunki on kehittämässä Hippoksen vapaa-ajan toimintojen alueen maankäyttöä ja tavoitteena on laatia alueelle uusi asemakaava, jossa yhtenäistään myös alueen eri toimintojen autopaikkanormit vastaamaan tulevia käyttötarpeita. Autopaikkanormiston yhtenäistämiseksi ja pysäköintitoiminnan taloudellisuuden selvittämiseksi on tarkasteltu pysäköintitoiminnan kustannuksia sekä toimintokohtaisiin omiin autopaikkoihin perustuvan (erilliskäyttö) että vuorottainkäytössä toimivan (yhteiskäyttö) pysäköintijärjestelmän osalla.

Erilliskäytössä eri toiminnoille on osoitettu omat nimetyt autopaikat. Yhteiskäytössä autopaikkoja ei nimetä tietyille käyttäjille, vaan kaikki paikat ovat sopimuksen tehneiden käytettävissä. Yhteiskäytössä pysäköintinormeja voidaan lieventää, koska kaikkia paikkoja voidaan käyttää vuorottain eri toimintojen käyttäjäkierroksien mukaisesti.

Hippoksen asemakaavoitustyön pohjaksi on laadittu maankäyttöluonnos v. 2002 / Arkkitehtitoimisto. Arto Sipinen Oy ja ensimmäisen toteutusvaiheen hankesuunnitelmana HipposVisio 2020 JSP Facilities Oy yhtiön toimesta syksyllä 2003. Kokonaisuutena kehittämissuunnitelma sisältää noin 70 000 km² uutta rakennusoikeutta ja kolme pysäköintilaitosta.

Alueella on nykyisin käytettävissä 1657 autopaikkaa. Osa autopaikoista on sopimuksella vuokrattu viereisen Metso Paper Oy:n työntekijöiden käyttöön. Liikuntatoimen laatiman selvityksen perusteella kaikkia nykyisten rakennuslupien mukaisesti toteutettuja autopaikkoja ei täysiaikaisesti tarvita liikuntapaikkojen käytössä. Metso Paper Oy on ilmaissut haluavansa jatkossakin työmatkapsäköintiä varten alueelta 450 autopaikkaa, joka on otettu huomioon taloudellisissa laskelmissa. Lisäksi varaudutaan osoittamaan 80 autopaikkaa yliopistoalueen ja 54 autopaikkaa ylioppilastalon käyttöön. Alueen lounaisosassa sijaitsevalle uimahallille on tässä selvityksessä oletettu riittävän nykyisen asemakaavan määrittämät 48 autopaikkaa.

Maankäyttöluonnoksen mukaiselle rakennusoikeudelle tarvitaan erilliskäytössä autopaikkoja yht. 1855. Autopaikat sijoittuvat kolmeen pysäköintitaloon yhteensä 1539 ap (620 ap, 450 ap ja 469 ap) ja erillisille maantasalueille 316 ap. Yhteiskäytössä tarvitaan 1680 autopaikkaa, joista 1285 varataan pysäköintitaloista (560 ap, 400 ap ja 325 ap) ja 395 ap maantasossa. Yhteiskäyttöjärjestelmässä autopaikkojen vuorottainkäytön vuoksi tarvitaan 254 pysäköintilaitospaikkaa vähemmän kuin erilliskäytössä.

Erilliskäytössä autopaikat ovat kiinteistöjen omassa käytössä, jolloin opastusta katuverkossa ei samassa määrin kuin yhteiskäytössä, jossa käyttäjiä – myös alueen ulkopuolisia – opastetaan vapaille autopaikoille. Yhteiskäytössä kulunvalvonta ja maksujärjestelmä ovat laajemmat, jolloin laitteistojen investoinnit ovat 274.000 € suuremmat.

Kokonaiskustannukset investointien osalta ovat erilliskäytössä 18.815 milj.€ ja yhteiskäytössä 16.121 milj.€, joten yhteiskäyttö on investointien osalta 2.694 milj.€ halvempi. Laskelmissa ei ole otettu huomioon operaattoritoiminnan perustamiseen liittyviä kustannuksia eikä laitosten kameravalvonnan laatuun liittyviä kustannuksia.

Taloudellisten selvitysten perusteella pysäköinnin erilliskäytössä operoinnin yhteenlaskettu tulos ylittää käyttömenot 20 vuoden tarkastelujaksolla 408.000 €. Yhteiskäyttöjärjestelmässä tulos riippuu autopaikkojen vuorottainkäytön määrästä. Tarkasteluissa oletetulla 10 %:n vuorottainkäytöllä tulot ylittävät käyttömenot 1.227 milj. €. Yhteiskäytön tulos ylittää erilliskäytön tuloksen 20 vuoden tarkastelujaksolla 0.819 milj. €. Pysäköintitoimintaa koskevissa tarkasteluissa ei ole otettu huomioon autopaikkojen investointikustannuksia, sillä niiden on oletettu olevan kiinteistöjen omia investointeja tai ne hoidetaan erillisen lainotuksen avulla.

Pysäköintisuunnitelman yhteydessä laaditussa arvonlisäveroon kohdistuvassa selvityksessä ei tullut esille näkökohtia, joiden perusteella tarkastellut toteutusjärjestelyt estäisivät vähennysoikeuden hyödyntämisen talouslaskelmissa.

Taloudellisesti edullisemman kokonaisuuden vuoksi asemakaavan laadinnassa suositellaan noudatettavaksi yhteiskäyttöjärjestelmän periaatetta autopaikkojen toteutuksessa. Yhteiskäytön toteutumiseksi tulee kaupungin välittömästi käynnistää eri osapuolten väliset neuvottelut sekä alueella jo toimivien että alueen ulkopuolisten toimijoiden liittymiseksi pysäköintiratkaisuihin. Aiesopimuksella määritellään myös uusien toimintojen pysäköinnin järjestäminen alueella ja sopimus tarkennetaan asemakaavan vahvistumisen jälkeen kunkin osapuolen ja rakennuttajien kanssa.

Pysäköintitoiminnan talouden kannalta yhteiskäyttöjärjestelmä mahdollistaa tehokkaamman autopaikkojen käytön, jolloin voidaan myös nykyisten toimintojen autopaikkanormeja keventää ja koko alueella noudattaa yhtenäistä normistoa. Uudessa asemakaavassa esitetään varattavaksi autopaikkoja:

- Liikunta- ja opetustiloille 1 ap / 230 km²
- Liike- ja toimistotiloille 1 ap / 70 km².

SISÄLLYSLUETTELO

I	TIIVISTELMÄ.....	I
1	JOHDANTO	2
2	PYSÄKÖINNIN NYKYTYILANNE JA SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT ...	3
2.1	Yleistä	3
2.2	Nykyiset autopaikat.....	4
3	KEHITTÄMISSUUNNITELMA	6
3.1	Toimintojen määrä ja autopaikkanormit	6
3.2	Vaiheittain toteuttaminen ja autopaikkojen saavutettavuus	7
3.3	Pysäköintilaitokset	10
4	TALOUDELLISET SELVITYKSET.....	11
4.1	Taloudellisen tarkastelun lähtökohdat.....	11
4.2	Laskennalliset perusteet	11
4.3	Vertailut.....	13
4.4	Arvonlisävero	16
5	JATKOTOIMENPITEET	16
KUVAT		
	<i>Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti.....</i>	<i>2</i>
	<i>Kuva 2 Viistokuva luoteesta keskustan suuntaan.....</i>	<i>3</i>
	<i>Kuva 3 Asemakaavojen, rakennuslupien ja sopimusten mukainen autopaikkajako ja yliopistoalueen tarve.....</i>	<i>4</i>
	<i>Kuva 4 Pääosin Metso Paper Oy:n käytössä oleva pysäköintialue Rautpohjankadun varressa</i>	<i>5</i>
	<i>Kuva 5 Autopaikkojen käytön jakautuma liikuntatilojen ja Metson osalla</i>	<i>5</i>
	<i>Kuva 6 Jäähallin pysäköintialue</i>	<i>6</i>
	<i>Kuva 7 Rakentamism vaiheet</i>	<i>8</i>
	<i>Kuva 8 Hippoksen alueen toteuttamism vaiheet ja autopaikat erilliskäytössä.....</i>	<i>9</i>
	<i>Kuva 9 Hippoksen alueen toteuttamism vaiheet ja autopaikat yhteiskäytössä.....</i>	<i>9</i>
	<i>Kuva 10 Pysäköintitalon periaateratkaisu noin 400 ap.....</i>	<i>10</i>
	<i>Kuva 11 Pysäköintitalon periaateratkaisu noin 600 ap.....</i>	<i>10</i>
	<i>Kuva 12 Autopaikat erilliskäytössä (toimintojen rakennusoikeuden mukainen kysyntä alueina ja kumulatiivinen tarjonta viivoina)</i>	<i>13</i>
	<i>Kuva 13 Autopaikat yhteiskäytössä (toimintojen rakennusoikeuden mukainen kysyntä alueina ja kumulatiivinen tarjonta viivoina)</i>	<i>14</i>
	<i>Kuva 14 Pysäköinnin investoinnit vuosittain (Vuosittaiset investoinnit pylväinä ja kumulatiiviset investoinnit viivoin)</i>	<i>15</i>
	<i>Kuva 15 Pysäköinnin operatiivisen toiminnan tulos (ilman investointeja).....</i>	<i>16</i>

LIITTEET

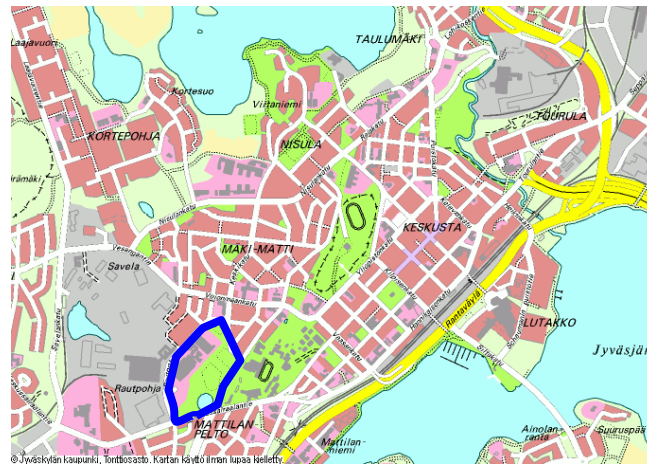
Liite 1 Arvonlisävero

JYVÄSKYLÄN KAUPUNKI

HIPPOKSEN PYSÄKÖINTISUUNNITELMA

1 JOHDANTO

Hippoksen liikuntapuistona toimiva alue liittyy osana kaupungin keskeiseen viheralueeseen. Alue sijoittuu lähelle keskustaa ja yliopistoaluetta.



Kuva 1. Suunnittelualan sijainti

Hippoksen pysäköintisuunnitelma on laadittu alueen pysäköintijärjestelyjen yhteiskäyttöperiaatteen selvittämiseksi ja kannattavuuden arvioimiseksi tulevaa asemakaavoitustyötä varten.

Selvitys on laadittu Jyväskylän kaupungin toimeksiannosta ja sitä on ohjannut ja valvonut työryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Tekninen johtaja Osmo Rosti puh.joht., Tekninen palvelukeskus
- Projektipäällikkö Martti Päivänsalo, Kaupunkisuunnittelutoimisto
- Liikenneinsinööri Jorma Lipponen, Katu- ja puisto-osasto
- Suunnitteluarkkitehti Annaliisa Puustinen, Kaupunkisuunnittelutoimisto
- Liikuntajohtaja Pekka Sihvonen, Liikuntapalvelukeskus
- Tuomo Hahl, Senaattikiinteistöt
- Timo Sarkkinen, Senaattikiinteistöt
- Jukka Akselin, JSP Facilities Oy
- Kaarlo Sarja, JP-Terasto Oy
- Erkki Tuunanen, Jyväskylän yliopisto
- Osmo Kääriäinen, Jyväskylän yliopiston ylioppilaskunta
- Heikki Koivula, Metso Paper Oy

Selvitystyö on suoritettu Suunnittelukeskus Oy:ssä, jossa työhön ovat osallistuneet dipl.ins., rak.arkk. Heikki Leppänen ja M.A. restonomi Teemu Moilanen sekä asiantuntijana toim.joht. Juha Leino Länsi-Pasilan Autopaikat Oy

2 PYSÄKÖINNIN NYKYTYILANNE JA SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

2.1 Yleistä

Hippoksen alueella sijaitsevat nykyisin kaupungin keskeiset liikuntapalvelut, joita ovat monitoimitalo, jäähalli, Hipposhalli, ja pelikenttiä. Alueen kaakkoisosassa sijaitsevan uimahallin on arvioitu tässä selvityksessä toimivan nykyisten autopaikkojen puitteissa. Tarkastelualueella toimii lisäksi kilpa- ja huippu-urheilua palveleva liikuntalaboratorio ja Vivecan toimistorakennus. Kaikille näille toimintoille on eri aikoina asemakaavojen yhteydessä määritelty autopaikkojen toteutusvelvoitteet. Viereisen Rautpohjan alueella sijaitsevan Metso Paper Oy:n kanssa on voimassa sopimus, jonka mukaisesti työntekijät voivat käyttää alueen pysäköintipaikkoja. Pysäköinti alueella on nykyisin maksutonta. Osassa tilaisuuksia järjestävät seurat ovat perineet maksuja pysäköintipaikoilta.

Pysäköintipaikat sijoittuvat osin alueelle toimintojen yhteydessä rakennetuille pysäköintialueille ja osin tilapäisluonteisesti tasatuille sorapintaisille kenttäalueille. Kenttäalueita on käytetty tarvittaessa myös erilaisten yleisö- ja vapaa-ajan tapahtumien paikkana.



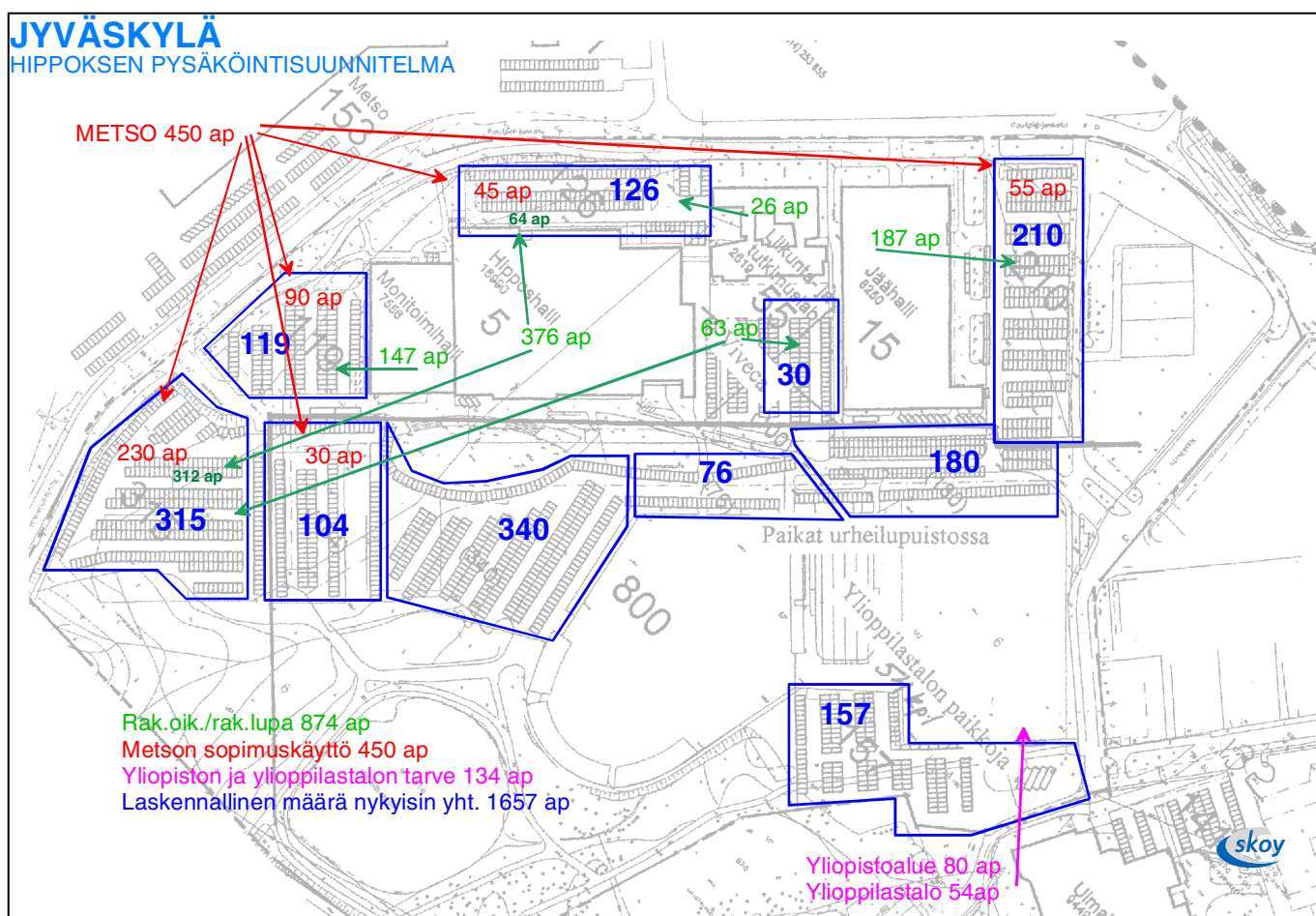
Kuva 2 Viistokuva luoteesta keskustan suuntaan

Hippoksen asemakaavoitustyön pohjaksi on laadittu maankäytön kehittämissuunnitelma (maankäyttöluonnos, Arkkit.tsto Arto Sipinen Oy / 24.10.2002), joka sisältää noin 70 000 km² uutta rakennusoikeutta ja kolmen pysäköintilaitoksen rakentamisen alueelle. Autopaikkojen toteuttamista on käsitelty Hippoksen alueen hankeselvityksessä / Arkjaatiset Oy 15.4.2002. Lisäksi JSP Facilities Oy:n toimeksiannosta laaditussa Hanksuunnitelmassa HipposVisio 2020 on esitetty ensimmäinen toteuttamisvaihe noin 15 000 km² ja yhden pysäköintitalon osalta.

Tässä suunnitelmassa on selvitetty alueen pysäköinnin järjestämistä yhteiskäyttöperiaatteella siten, että eri toimintojen pysäköintiin liittyvä autopaikkojen vuorottainkäyttö saadaan toimimaan tehokkaasti. Pysäköintitoiminta tulee tällöin järjestää alueelle perustettavan yhtiön toimesta. Pysäköintiyhtiö voi myös haluttaessa vastata autopaikkojen toteuttamisesta, hoidosta ja toiminnan järjestelystä, mutta rakennettavat pysäköintitalot jäävät rakennuttajakiinteistöjen omistukseen.

2.2 Nykyiset autopaikat

Tarkasteltavalla alueella on nykyisin yhteensä 1657 autopaikkaa. Autopaikkojen sijainti rakennuslupien ja sopimusten mukaan on esitetty kuvassa 3. Liikuntapalvelukeskus on vuokrasopimuksella luovuttanut Metso Paper Oy:lle käyttöoikeuden henkilöstön työmatkapysäköintiin. Sopimus on voimassa toistaiseksi yhden kuukauden irtisanomisajalla. Lisäksi alueen kaakkoisosan autopaikkoja käyttävät uimahallissa ja yliopistoalueella kävijät.

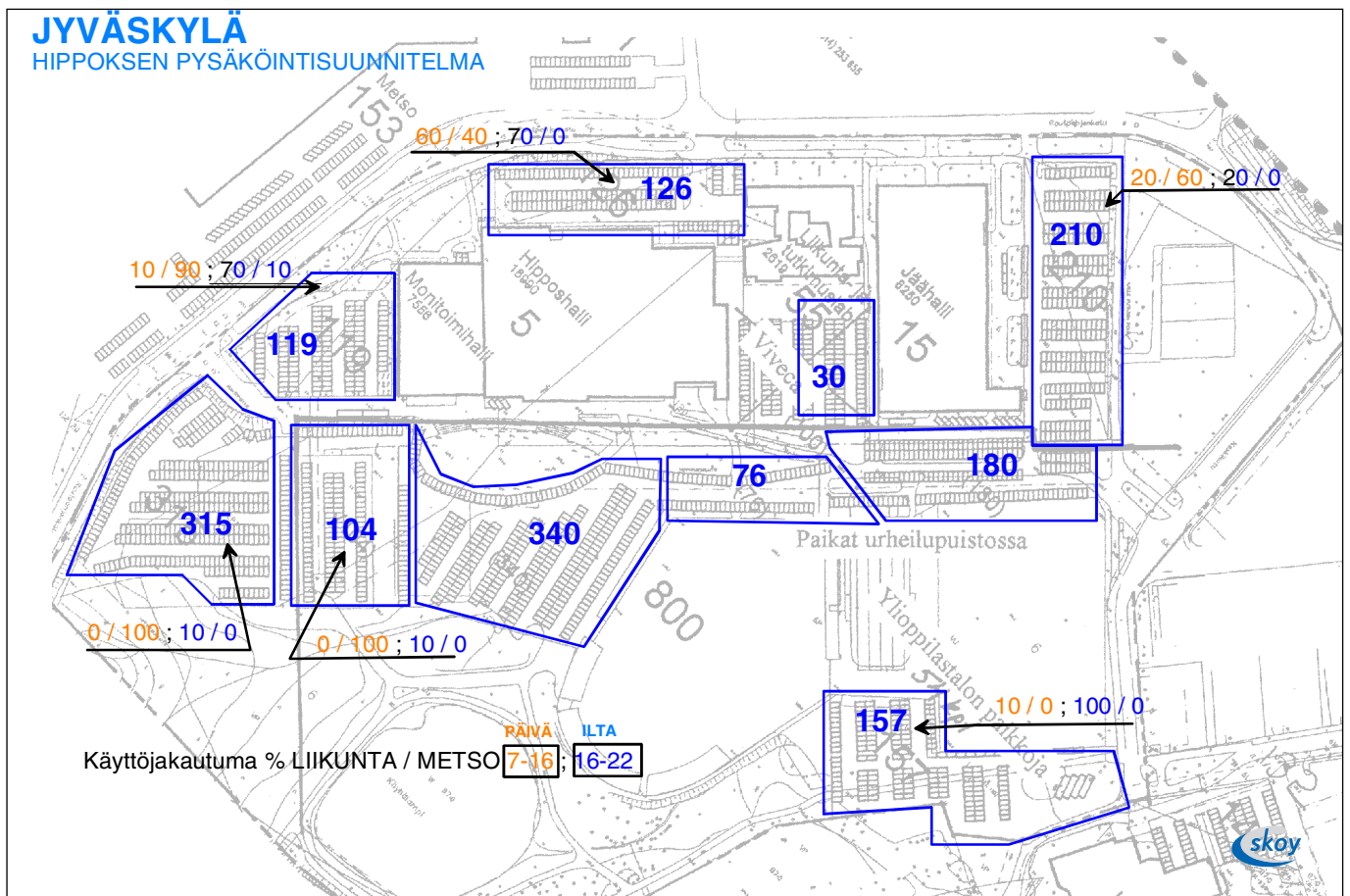


Kuva 3 Asemakaavojen, rakennuslupien ja sopimusten mukainen autopaikkajako ja yliopistoalueen tarve



Kuva 4 Pääosin Metso Paper Oy:n käytössä oleva pysäköintialue Rautpohjankadun varressa

Autopaikkojen käyttöä nykyisillä alueilla on seurattu lähinnä liikuntatilojen käyttäjien ja Metson työmatkajapysäköijien osalla liikuntapalvelukeskuksen toimesta. Tarkkailuaikana syksyllä 2003 havaittiin oheisessa kuvassa esitettyjä eri alueiden käyttöjakautumia.



Kuva 5 Autopaikkojen käytön jakautuma liikuntatilojen ja Metson osalla



Kuva 6 Jäähallin pysäköintialue

3 KEHITTÄMISSUUNNITELMA

3.1 Toimintojen määrä ja autopaikkanormit

Suunnittelutyössä on selvitetty alueen nykyisten toimintojen ja uudisrakentamisessa noudatettavat yhtenäiset autopaikkavelvoitteet uuden asemakaavan laatimisen perusteiksi. Aikaisemmassa autopaikkalaskelmassa (Arkjaatiset Oy / 15.4.2002) on toimistorakennusten autopaikkatarpeeksi arvioitu 1 ap / 50 kem². Arvio perustuu laskelmaan, jossa autopaikkatarve on 60 % työpaikoista ja kerrosala työntekijää kohti on alueella n. 30 kem².

Autopaikkojen nykyisestä (syksy 2003) käytöstä laati liikuntatoimi kokemuseräisen arvion eri pysäköintialueilla lähinnä alueen ulkopuolista käyttöä edustavan Metso Paper Oy:n käyttämistä autopaikoista suhteessa liikuntatilojen käyttämiin paikkoihin. Laskentatietoja on käytetty tässä tarkastelussa yhtiön käyttöön haluamien 450 autopaikan sijoittumiseen alueelle. Liikuntatoimen arvio osoittaa myös liikuntatilojen normaalin päiväaikaisen käytön edellyttävän huomattavasti vähemmän autopaikkoja kuin mitä nykyiset, eri aikoina vahvistetut asemakaavojen normit ovat edellyttäneet toteutettavaksi. Lisäksi laskelmissa on varauduttu 80 autopaikan osoittamiseen yliopistoaluetta sekä 54 autopaikan osoittamista ylioppilastaloa varten.

Asemakaavaratkaisun perusteiksi on selvitetty seuraavien autopaikkanormien vaikutusta pysäköintitoiminnan järjestämiseen joko ns. vuorottain yhteiskäytössä tai erillisinä toimintojen omina nimettyinä pysäköintialueina:

Toiminta	Yhteiskäyttö	Erilliskäyttö
• Liikunta- ja opetustilat	1 ap/230 km ²	1 ap/ 200 km ²
• Liike- ja toimistotilat	1 ap/ 70 km ²	1 ap/ 60 km ²

Nykyisten toimintojen osalla autopaikat on laskettu rakennettujen kerrosalojen perusteella ja uudelle liike- ja toimistotilalle on arvioitu varattavan lisärakentamista HipposVision mukainen 14 562 km² sekä seuraaville kolmelle viisivuotis-

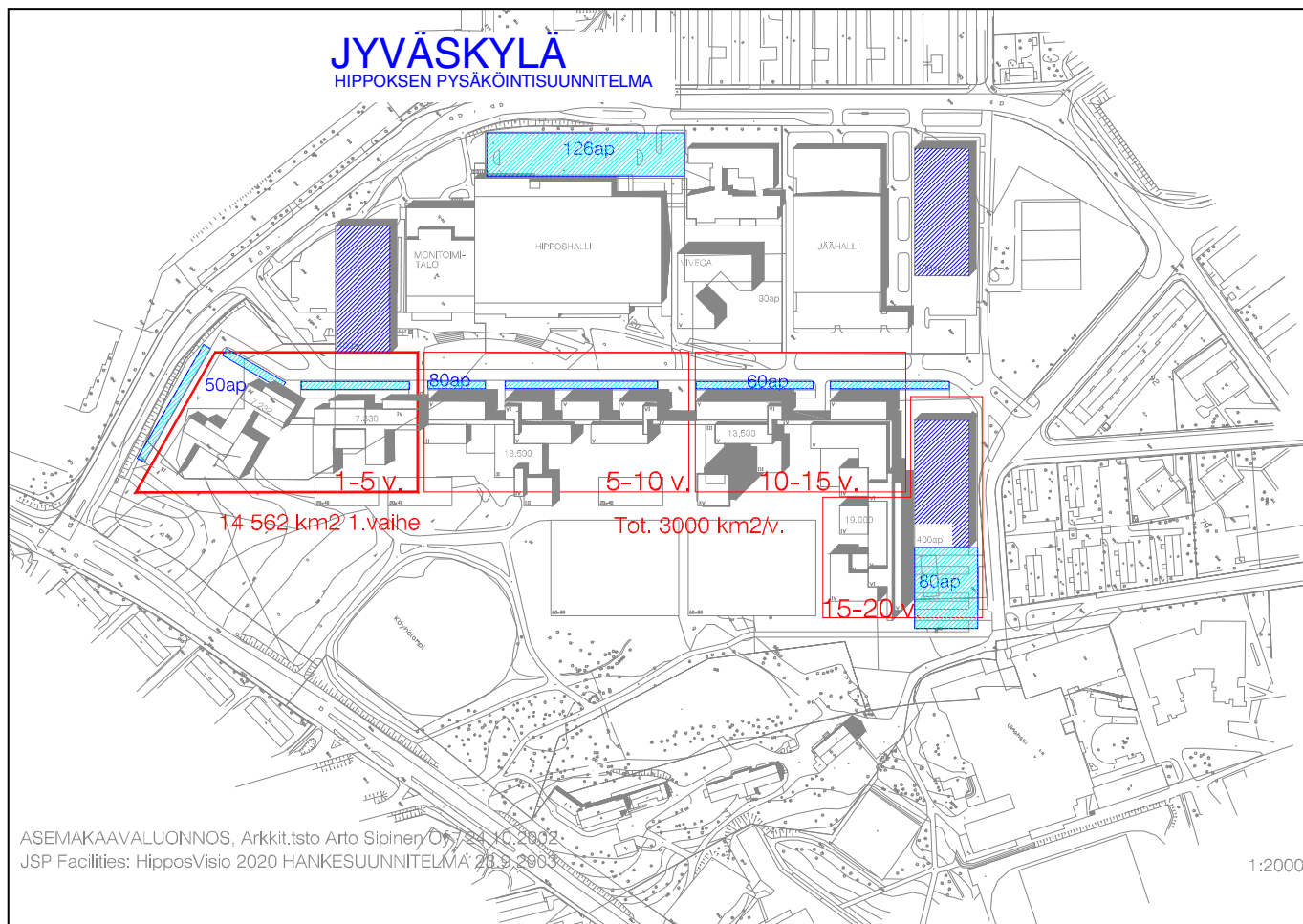
jaksolle 3 000 km²/v. Täten kokonaisuuden on arvioitu rakentuvan 20 vuoden kuluessa. Autopaikkojen määrä on tällöin toiminnoittain:

Toiminta	Km ²	Yhteiskäytössä		Erilliskäytössä	
		1 ap/km ²	ap kpl	1 ap/km ²	ap kpl
• Monitoimitalo	7 353	230	32	200	37
• Hipposhalli	18 811	230	82	200	94
• Liikuntalaboratorio	2 601	70	37	60	43
• Viveca	7 613	70	109	60	127
• Jäähalli	9 367	230	41	200	47
• Metso (sopimus)			450		450
• Uusi liike ja tsto	59 562	70	795	60	923
• Yliopistoalue			80		80
• Ylioppilastalo			54		54
YHTEENSÄ	117 802		1 680		1 855

Aikaisemman tarkastelun mukainen pysäköintinormi (liike- ja toimistotila 1ap / 50 km²) edellyttäisi alueella yhteensä 1900 autopaikkaa toiminnoille nimettyinä paikkoina.

3.2 Vaiheittain toteuttaminen ja autopaikkojen saavutettavuus

Alueen jatkorakentaminen on tarkoitus käynnistää länsiosasta ja toteuttaa siten, että jokainen vaihe voi muodostaa oman kokonaisuutensa ja on riippumaton seuraavista vaiheista. Täten myös pysäköintijärjestelyt toteutuvat vaiheittain siten, että tilapäiset autopaikat pyritään järjestämään mahdollisimman läheltä ja vähillä siirroilla alueen eri osissa. Kokonaisuutena nykyisin pysäköintikäytössä jo olevien alueiden määrä on niin suuri, että uusien tilapäisalueiden käyttöönotolta vältetään, joskin eräin osin etäisyydet tilapäisjärjestelyjen aikana kasvavat.

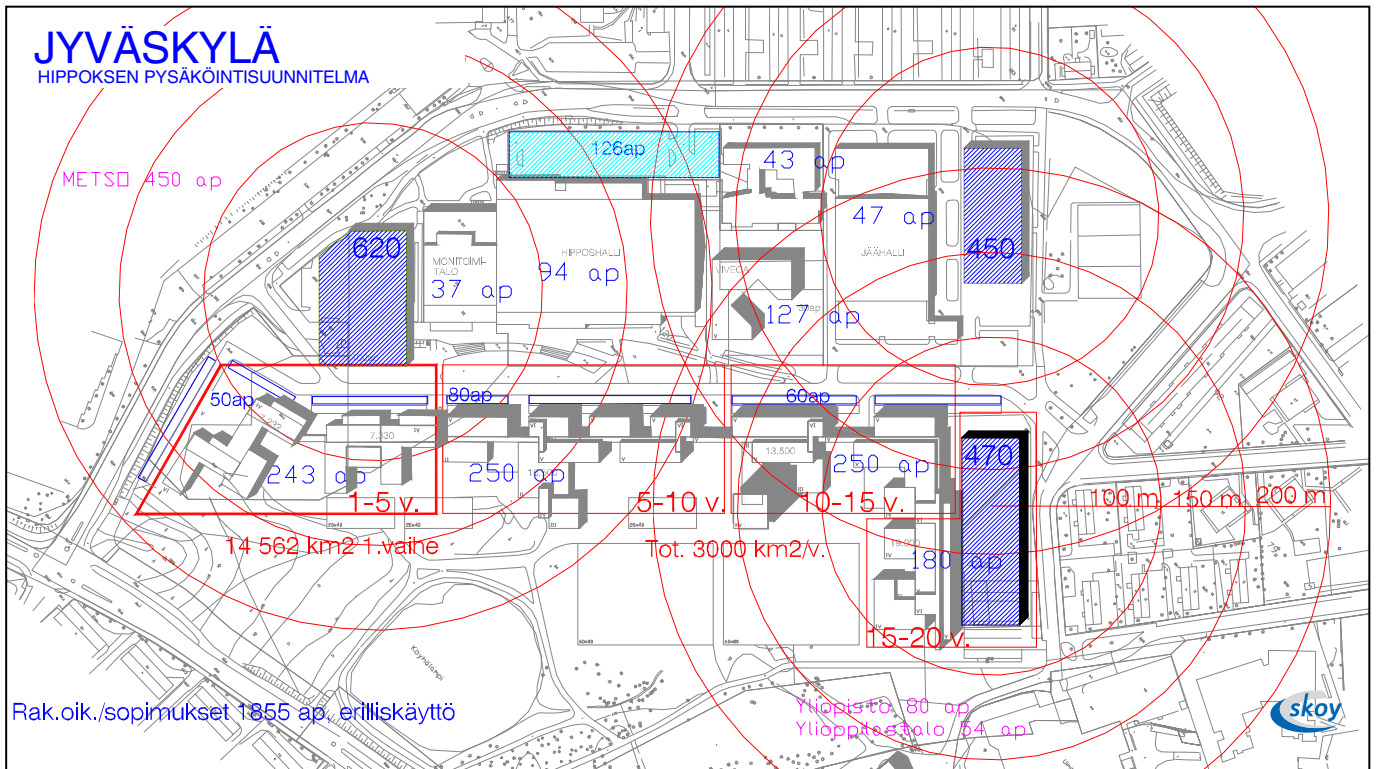


Kuva 7 Rakentamiskuvitukset

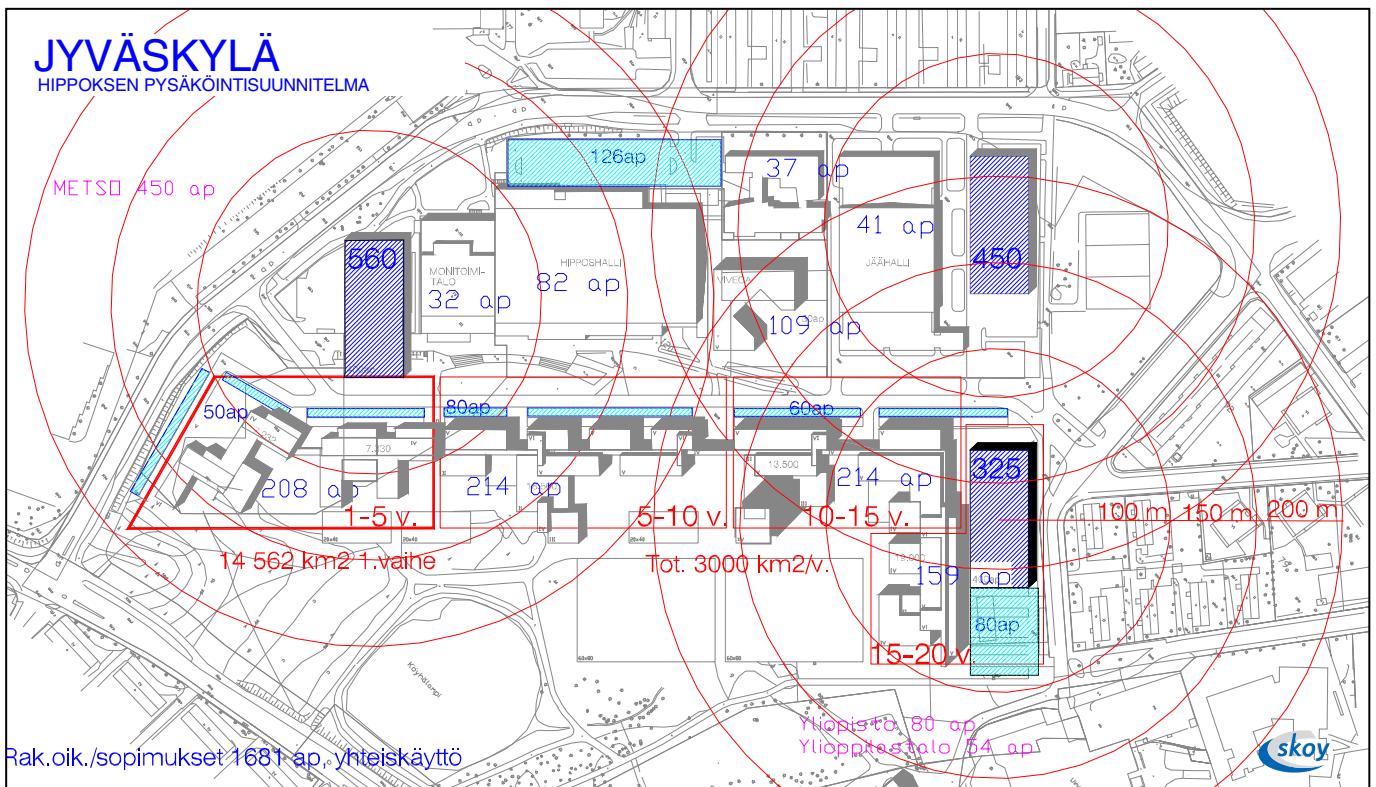
Kokonaisuutena autopaikkojen kysyntä alueella painottuu länsiosaan, johon kohdistuu myös Metson työmatkaliikenteen pysäköintitarve. Täten myös ensimmäisen pysäköintitalon toteuttaminen tulisi ajoittaa alkuvuosille.

Maankäyttöluonnoksessa on esitetty kolmen pysäköintitalon (yht. 1200...1400 ap) ja 270 maantasopaikan tilavaraukset. Lisäksi alueella säilyy nykyinen 126 ap:n pysäköintialue Rautpohjankadun varressa.

Kuvissa 8 ja 9 on esitetty erillis- ja yhteiskäyttövaihtoehtojen rakennusoikeuden ja sopimusten mukaiset autopaikkamäärät sekä eri pysäköintilaitosten autopaikkamäärät laitoksittain molemmissa vaihtoehdoissa. Lisäksi kuvissa on esitetty 200 metrin etäisyysvyöhykkeet rakennettavista pysäköintitaloista.



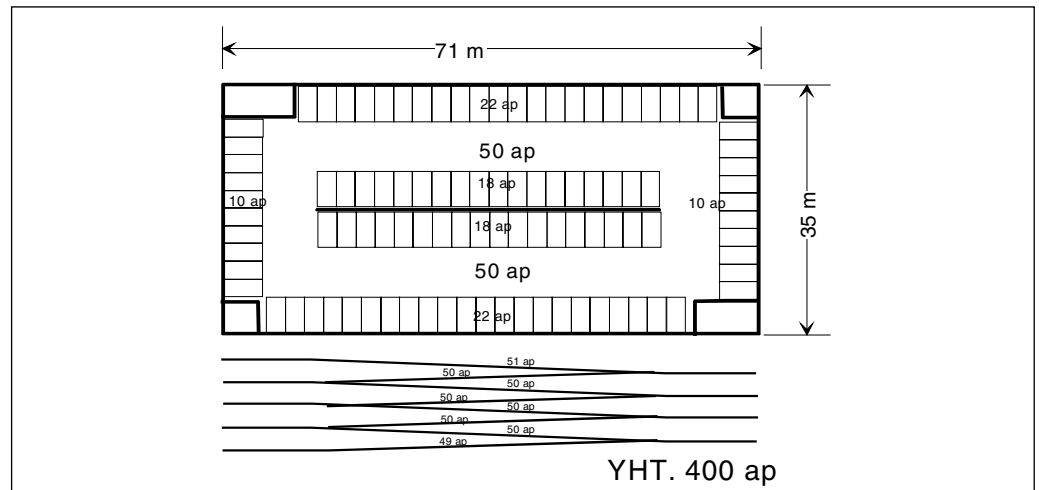
Kuva 8 Hippoksen alueen toteuttamisvaiheet ja autopaikat erilliskäytössä



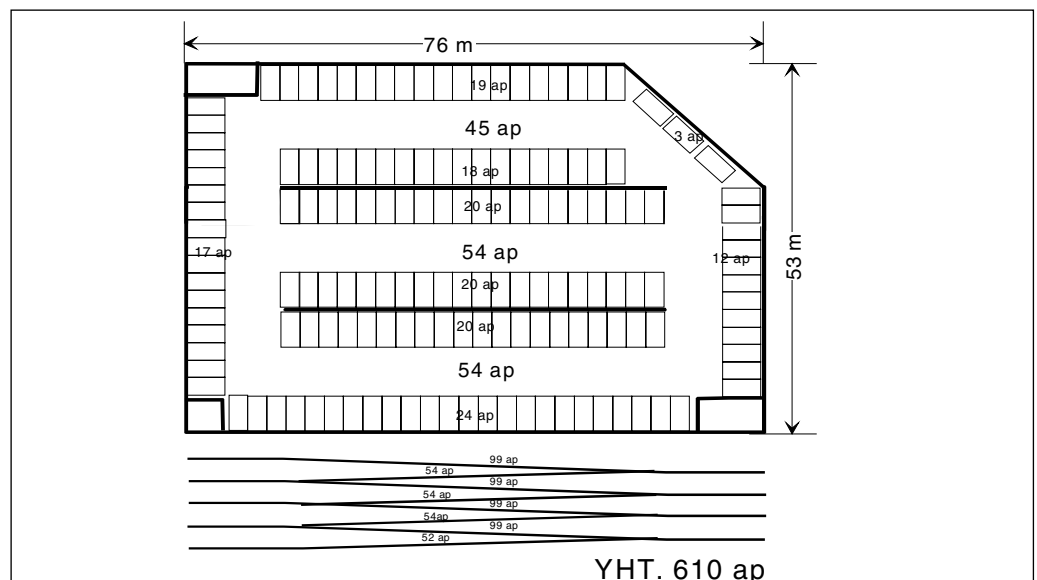
Kuva 9 Hippoksen alueen toteuttamisvaiheet ja autopaikat yhteiskäytössä

3.3 Pysäköintilaitokset

Kehittämissuunnitelmassa on esitetty pysäköintilaitosten perustyyppinä kalveatasoinen neljän tasoparin laitos, jossa olisi n. 400 autopaikkaa. Lisäsi Hippo-Visiossa on vaihtoehtona ensimmäisenä toteutettavalle laitokselle esitetty laajennettu 600 autopaikan laitos. Pysäköintilaitostyyppinä ratkaisua voidaan pitää varsin hyvänä sekä autopaikkojen tehokkuuden että laajuuden joustavuuden vuoksi, jolloin erikokoiset laitokset voidaan vertailussa käsitellä toteuttamiskustannuksiltaan toisiaan vastaavina..



Kuva 10 Pysäköintitalon periaateratkaisu noin 400 ap



Kuva 11 Pysäköintitalon periaateratkaisu noin 600 ap

Pysäköintilaitosten rakentamisessa on ensimmäistä (Monitoimitalon viereistä) lukuun ottamatta varauduttava paaluperustukseen. Yhteiskäyttäjärjestelmän toimivuus edellyttää, että laitokset varustetaan maksu- ja kulunvalvontalaitteilla sekä katuverkko alueellisella opastusautomaatiikalla. Erilliskäyttäjärjestelmässä laitojen etäopastusta katuverkossa ei tarvita.

4 TALOUDELLISET SELVITYKSET

4.1 Taloudellisen tarkastelun lähtökohdat

Taloudelliset tarkastelut ovat painottuneet operatiivisen toiminnan tuloksellisuuden arviointiin. Rakentamisinvestointien osalta on esitetty vuosittaiset kustannukset toteuttamisen ajoituksen mukaisesti. Kiinteistöjen paikat on toteutettava asemakaavan mukaisesti järjestelmään liittyvien kiinteistöjen kustannuksella. Näin rakennusinvestoinnit lainanhoitokustannuksineen kohdistuvat ensisijaisesti kiinteistöille, ja kokonaisinvestoinnit riippuvat kaavoitusnormien edellyttämistä autopaikkojen toteutusmääristä ja operaattoritoiminnan laitehankinnoista.

Tarkasteluissa on oletettu, että yhteiskäytössä koko Hippoksen alue tulee yhteisen pysäköintijärjestelmän piiriin ja sitä hallitaan yhteisten sääntöjen mukaisesti. Erilliskäytössä toiminnasta vastaavat alueen kiinteistöyhtiöt itse tai ne voivat sopia operoinnista erillisen Pysäköintiyhtiön kanssa. Yhteiskäytössä toiminnasta koko alueella vastaa Pysäköintiyhtiö, joka hoitaa pysäköintitoiminnan itse tai antaa toiminnan erillisen Operaattorin hoitoon. Pysäköintitoiminta muutetaan maksulliseksi heti rakentamisen alkaessa, jonka jälkeen Operaattori vastaa sekä pysäköintisopimuksista että alueiden hoidosta.

Tarkastelussa vertaillaan kahden vaihtoehdoisen toteutuksen, yhteiskäytön ja erilliskäytön, pysäköintitoiminnan kustannuksia ja tuottoja 20 vuoden aikajänteellä.

4.2 Laskennalliset perusteet

Autopaikkamäärä

Vuosittain tarvittavien autopaikkojen / pysäköintisopimusten määrä on laskettu nykyisten toimintojen ja vuosittain rakentuvien uusien toimintojen kerrosalojen mukaisesti. Rakentumisen edetessä alueella nyt olevien tilapäisten paikkojen määrä vähenee uusien alueiden tullessa rakentamisen kohteiksi.

Autopaikkojen käytössä on ajallinen vaihtelu arvioitu nykyisen kysynnän perusteella siten, että liikuntatilojen autopaikkojen käyttöaste on yhteiskäytössä päivällä 60 % ja illalla 100 %. Toimistojen ja Metso Paper Oy:n autopaikkojen käyttöasteina on pidetty päivällä 100 %, sekä illalla toimistojen osalta 10 % ja Metso Paper Oy:n osalta 30 %. Yhteiskäytön mahdollistamaksi vuorottainkäytön määräksi on päivän aikana oletettu 10 % autopaikkasopimusten määrästä. Erilliskäytössä autopaikat on nimetty tietyille käyttäjille eikä niitä siten voida luovuttaa vuorottainkäyttöön.

Investoinnit

Rakentamisinvestointien osalta tarkasteluun on sisällytetty autopaikkojen toteuttaminen, kulunvalvonta- ja maksulaitteistot sekä pysäköintipaikkojen etäohjauksen katuverkossa. Rakentamiskustannuksena laitospaikalle on laskettu 12.000 – 13.000 € ja maantasopaikalle 1.000 €.

Pysäköintialueiden kulunvalvontaa ja liikenteen ohjausta varten on oletettu tarvittavan 8 kpl laitteistoja á 12.000 €. Pysäköintilaitosten osalla keskuslaitteiston kustannukset erilliskäytössä ovat 10.000 € ja yhteiskäytössä 15.000 €. Laitoskohtaiset laitteistot asennuksineen ovat kustannuksiltaan erilliskäytössä 17.000 € ja yhteiskäytössä 40.000 €. Katuverkon etäopastuslaitteiden kustannuksiksi yhteiskäyttöjärjestelmässä on arvioitu 200.000 €.

Käyttö- ja ylläpitokustannukset

Käyttökustannuksena on otettu huomioon kaikki operatiivisen toiminnan kustannukset, ja ne perustuvat olemassa olevien pysäköintijärjestelmien toteutuneiden kustannusten perusteella tehtyyn arvioon.

Tilapäisalueiden käyttökustannukset ovat keskimäärin paikkaa kohti 3 euroa/kk ja pysyvien ulkopaikkojen käyttökustannukset ovat keskimäärin paikkaa kohti 8 euroa/kk. Erilliskäytössä pysäköintilaitosten käyttökustannukset ovat 25 euroa/kk ja yhteiskäytössä lähinnä laajemman laitetekniikan vuoksi 30 euroa/kk. Pysäköintilaitosten käyttökustannukset sisältävät operaattoritoiminnan: henkilöstökulut, vuokrat, markkinoinnin, ylläpito- ja kiinteistökulut. Kustannuksiin sisältyy ALV 22 %, mutta ei poistoja, pääomakuluja eikä tuloveroja.

Käyttö- ja ylläpitokustannukset autopaikkaa kohti	
Pysäköintilaitos (erilliskäyttö)	25 €/ap/kk
Pysäköintilaitos (yhteiskäyttö)	30 €/ap/kk
Rakennettu ulkopaikka	8 €/ap/kk
Rakentamaton (väliaikainen) ulkopaikka	3 €/ap/kk

Pysäköinnin myyntitulot

Toiminnan tuloina on otettu huomioon pysäköinnin kuukausimaksuihin perustuvat tulot sekä mm. sarjaotteluista ja muista erillistapahtumista aiheutuva tilapäispysäköinti, joka nostaa laitosten kokonaiskäyttöastetta ja siten alentaa vuorottainkäytössä kiinteistöjen yhteistä tariffitasoa. Sarjaotteluita on oletettu alkutilanteessa olevan 28 kpl/v. ja niiden määrä kasvaa 50 kpl 20 v. aikana. Muita tilapäistapahtumia on aluksi 7 kpl/v. ja lopputilanteessa 10 kpl/v. Otteluiden ja tapahtumien pysäköintikysyntä on laskelmissa 1000 autoa / tapahtuma.

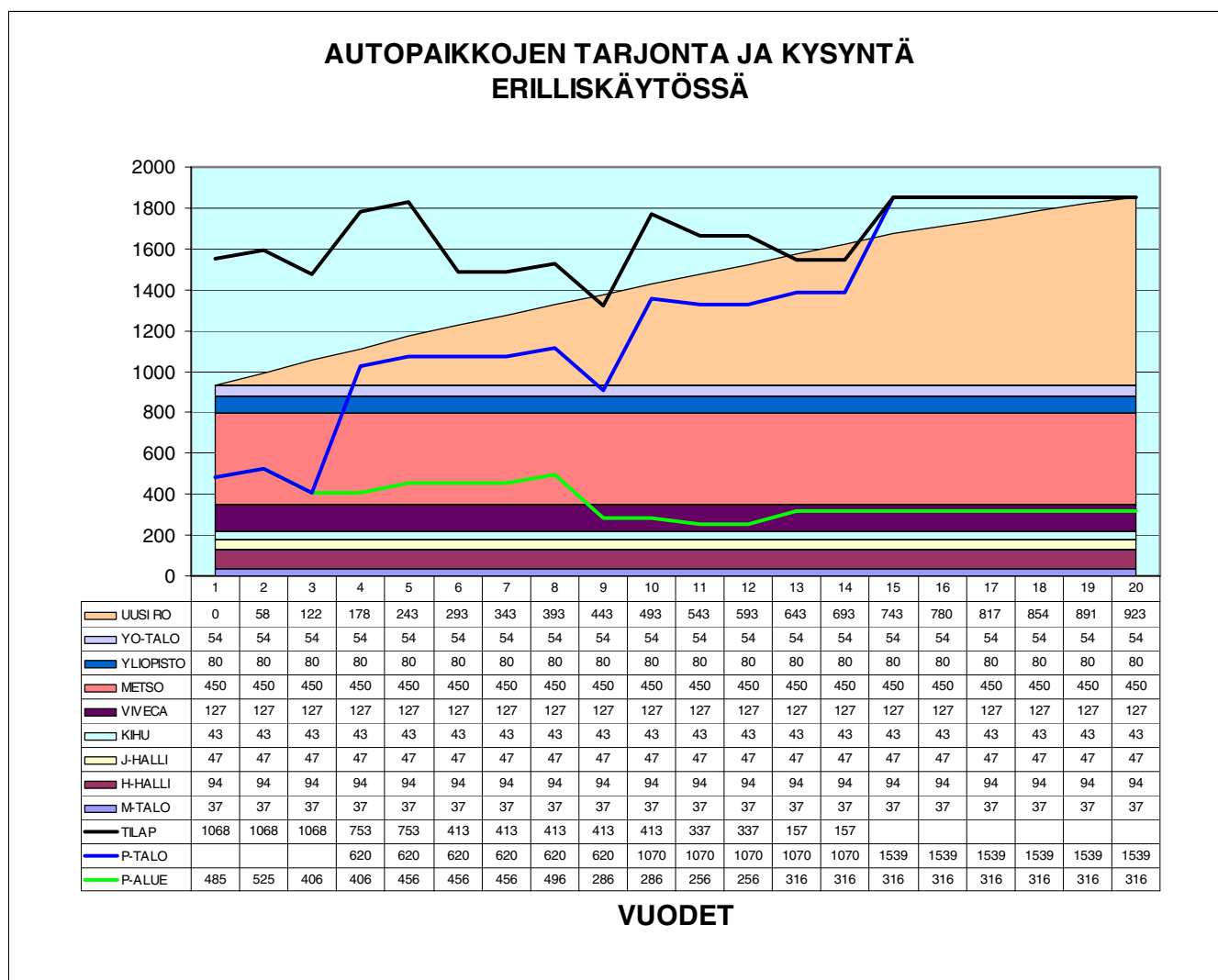
Yhteiskäytössä voidaan autopaikkoja vuokrata päiväkäytön lisäksi eri käyttäjille (myös alueen ulkopuolisille). Tässä laskelmassa on iltakäyttäjien osalla sopimustariffiksi oletettu puolet päiväkäytön tariffista. Lisäksi yhteiskäytössä on arvioitu Hippoksen alueen toimintojen luonteen kannalta saavutettavan 10 % lisäopimukset autopaikoille vuorottainpysäköinnillä. Laskelmissa käytetyt tariffit on esitetty seuraavassa taulukossa.

TULOT, tariffimaksut		
Ulkopaikat	Päivä 10 € / kk	Ilta 5 € / kk
Hallipaikka	20 € / kk	10 € / kk
Tilapäiset autopaikat	5€ / kk	2 € / kk
Tapahtumat	2 € / kerta	2,5 € / kerta

4.3 Vertailut

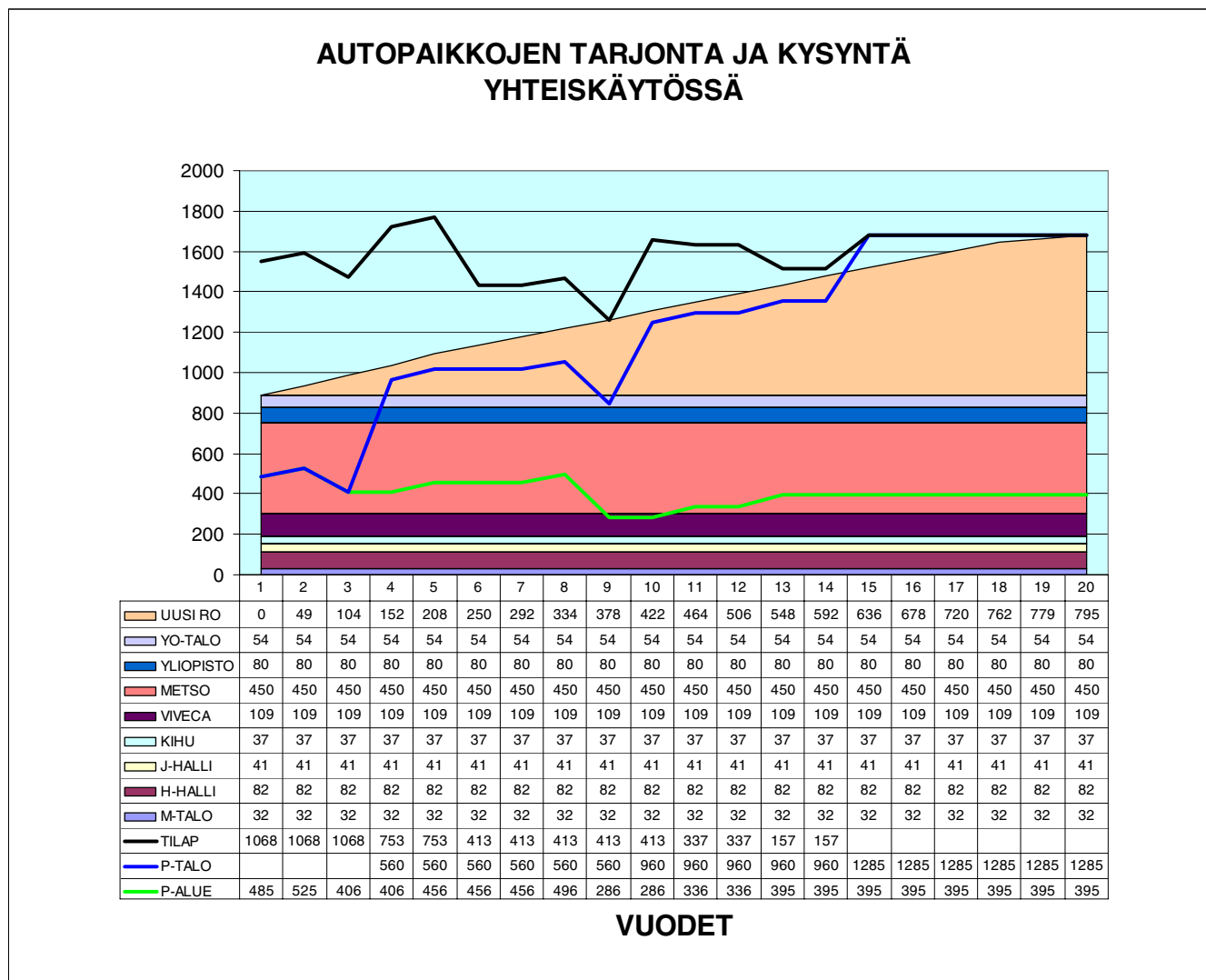
Autopaikkojen määrä

Käytössä olevien autopaikkojen määrä vaihtelee vuosittain. Erilliskäyttövaihtoehdossa rakennettujen autopaikkojen kokonaismäärä vuonna 20 on 1855 kpl. Alueella on kolme pysäköintilaitosta, joissa on 620, 450 ja 469 autopaikkaa eli yhteensä 1539 laitospaikkaa.



Kuva 12 Autopaikat erilliskäytössä (toimintojen rakennusoikeuden mukainen kysyntä alueina ja kumulatiivinen tarjonta viivoina)

Yhteiskäyttövaihtoehdossa rakennettujen autopaikkojen kokonaismäärä on 1680 kpl. Alueella on kolme pysäköintilaitosta, joissa on 560, 400 ja 325 autopaikkaa eli yhteensä 1285 laitospaikkaa.



Kuva 13 Autopaikat yhteiskäytössä (toimintojen rakennusoikeuden mukainen kysyntä alueina ja kumulatiivinen tarjonta viivoina)

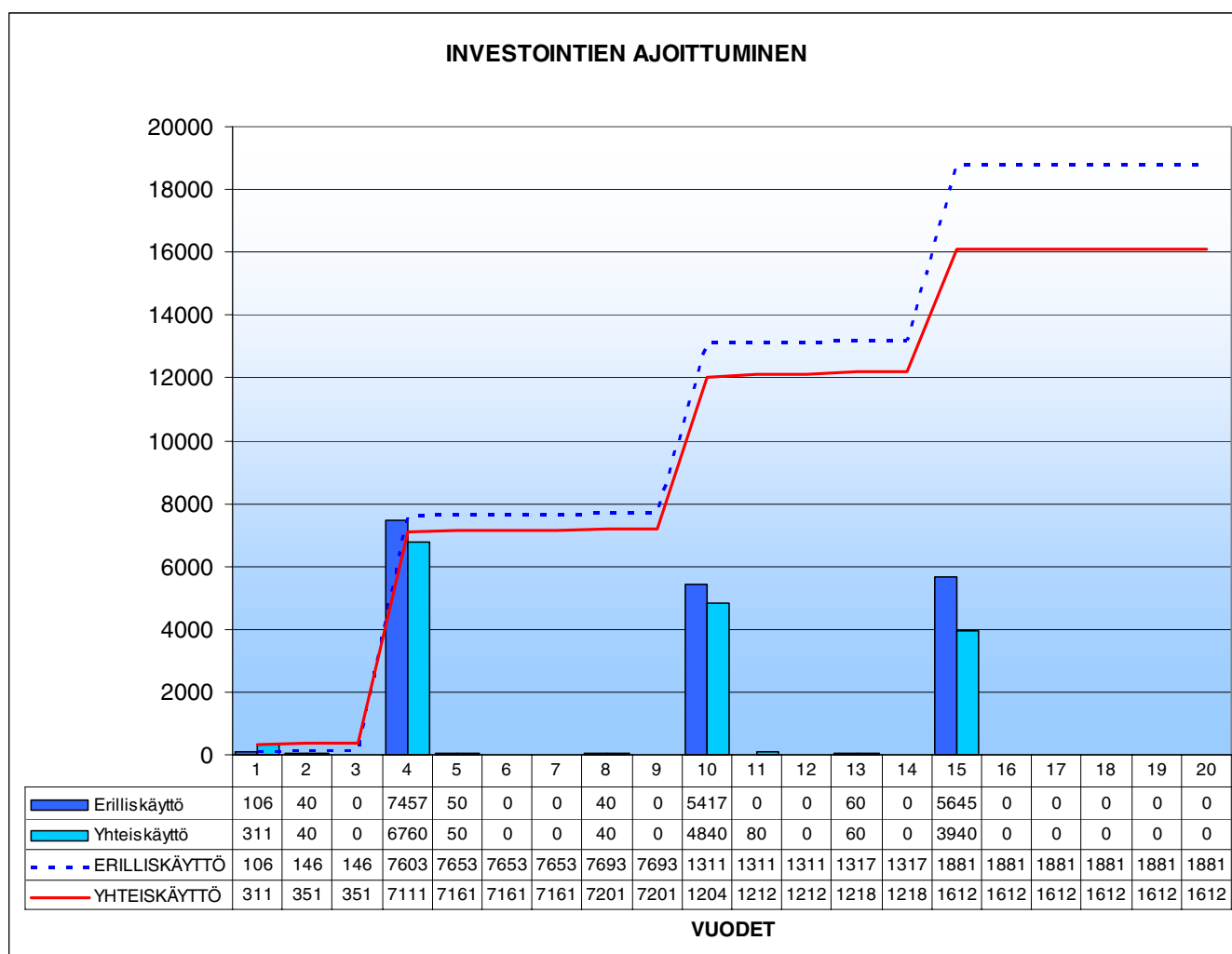
Autopaikkojen tarjonnassa on erilliskäytössä 9 vuonna 56 ap, 13 vuonna 32 ap ja 14 vuonna 82 ap vajuus, joka joudutaan järjestämään uusilla tilapäispaikoilla. Yhteiskäytössä vajuusta on vain 9 vuonna 4 ap.

Investoinnit

Pysäköintipaikkojen erilliskäyttövaihtoehdossa joudutaan toteuttamaan enemmän autopaikkoja pysäköintitaloihin, jolloin vastaavat investoinnit kasvavat. Tässä selvityksessä laskettu 254 pysäköintilaitospaikan lisäkustannus kiinteistöille on 12.000 (– 13.000) €/ap kustannustasolla yhteensä 3,05 (– 3,30) milj.€. Maantasopaikkoja erilliskäyttövaihtoehdossa on 80 kpl vähemmän ja toteutus-kustannukset tältä osin 80.000 – 85.000 € vähemmän.

Järjestelmien käyttöön liittyvät laitehankinnat edellyttävät yhteiskäytössä sekä opastusta katuverkossa että laajempaa maksuautomaatiikkaa laitoksissa ja niiden hoidossa, jolloin investoinnit ovat tältä osin yhteiskäytössä 274.000 € enemmän. Kokonaiskustannukset investointien osalta ovat erilliskäytössä 18.815 milj.€ ja yhteiskäytössä 16.121 milj.€, joten yhteiskäyttö on investointien osalta 2.694 milj.€ halvempi. Laskelmissa ei ole otettu huomioon operaattoritoinnin perustamiseen liittyviä kustannuksia eikä laitosten kameravalvonnan laatuun liittyviä kustannuksia.

Investointien ajoittuminen noudattaa alueen rakentumisen järjestystä länsiosasta alkaen. Vuosittaiset investoinnit ja niiden määrä kumulatiivisesti on esitetty seuraavassa taulukossa.

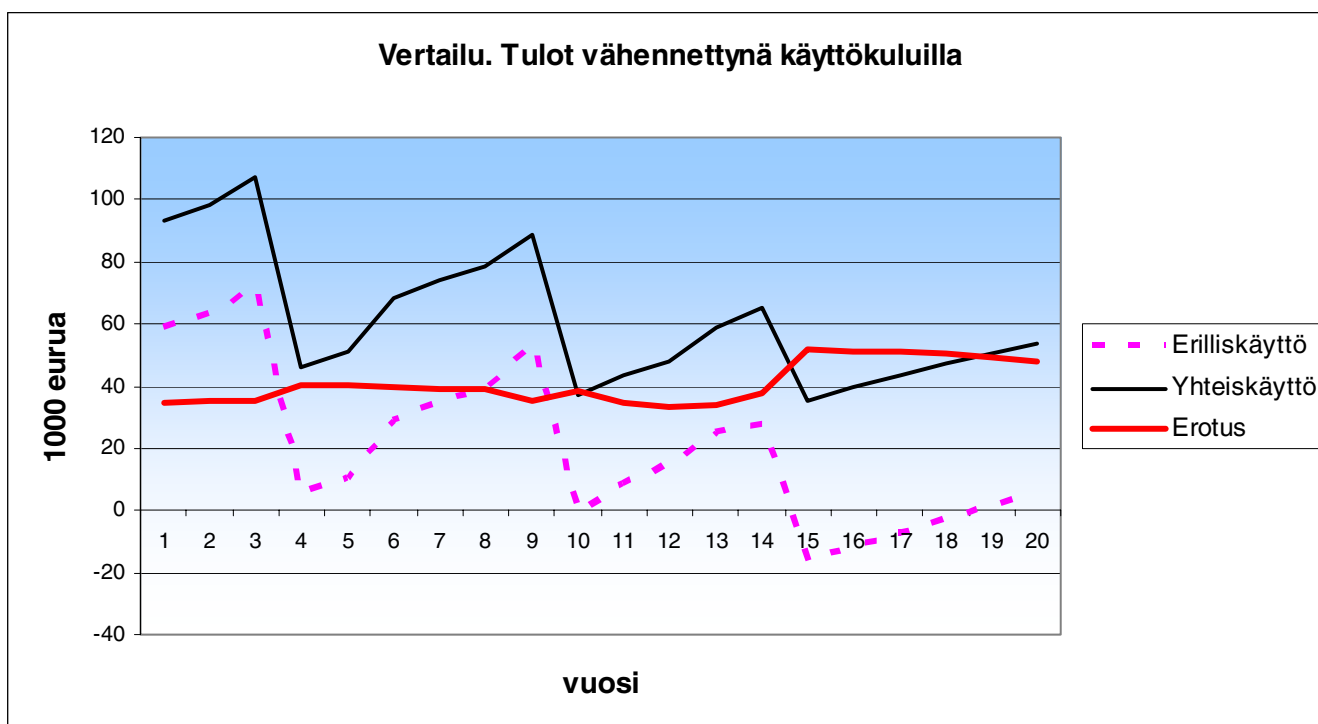


Kuva 14 Pysäköinnin investoinnit vuosittain (Vuosittaiset investoinnit pylväinä ja kumulatiiviset investoinnit viivoin)

Taloudellinen tulos

Operatiivisen toiminnan tulos (tulot - käyttökulut) on yhteiskäyttö vaihtoehdossa toteutuksen jälkeisinä vuosina kohtuullisen vakaa joskin kannattavuudeltaan aleneva. Erilliskäyttövaihtoehdossa tulos on myös kannattavuudeltaan aleneva ja tappiollinen vuonna 10 sekä vuosina 15 – 18. Kuvassa 15 kuvataan operatiivisen

toiminnan tulos sekä erilliskäyttövaihtoehdossa että yhteiskäyttövaihtoehdossa (10 % vuorottainkäytöllä) ja vaihtoehtojen välinen erotus vuosittain.



Kuva 15 Pysäköinnin operatiivisen toiminnan tulos (ilman investointeja)

Erilliskäytössä operatiivisen toiminnan tulos vaihtelee välillä -17.000 € (vuosi 15) - +72.000 € (vuosi 3). Kahdenkymmenen vuoden tarkastelujakson aikana Erilliskäytön kumulatiivinen tulos ylittää käyttömenot +408.000 eurolla.

Yhteiskäytön tulos vaihtelee kahdenkymmenen vuoden tarkastelujakson aikana 10% vuorottainkäytöllä +36.000 € (vuosi 15) - +107.000 € (vuosi 3) ja kahdenkymmenen vuoden tulos on +1.227.000 euroa eli 819 000 euroa enemmän kuin erilliskäytössä.

4.4 Arvonlisävero

Suunnittelutyön yhteydessä tuli esille arvonlisäveroon liittyvät menettelyt ja niiden mahdolliset taloudelliset vaikutukset joko investointeihin tai käyttökustannuksiin tarkastelussa olleiden yhteiskäyttö- ja erilliskäyttöratkaisujen osalla. Tähän liittyviä vaikutuksia on erikseen tarkasteltu liitteenä 1 olevassa muistiossa.

Arvonlisäveromenettelyyn liittyvät selvittelyt eivät tuoneet esille näkökohtia, joiden perusteella vaihtoehtoisilla toteutusratkaisuilla olisi ollut eroa keskenään.

5 JATKOTOIMENPITEET

Pysäköintilaitosten ja uusien autopaikkojen on laskennallisesti oletettu toteutuvan alueen länsiosasta lähtien uusien toimitilojen rakentumisen mukaisesti. Au-

topaikkojen saavutettavuuden kannalta on edullista toteuttaa alkuvaiheessa mahdollisimman suuri pysäköintilaitos länsiosaan, jossa sitä voidaan käyttää myös Metso Paper Oy:n työmatkaliikenteen pysäköintitarpeisiin. Tällöin toteuttamisen edistyessä voidaan erikseen määritellä seuraavan pysäköintilaitoksen sijainti ja laajuus riippuen alueen kokonaiskehityksestä ja yliopistoalueen toimintojen sekä pysäköintikysynnän kehittymisestä.

Jäähallin viereiselle tontille toiseksi toteutettava pysäköintilaitos aiheuttaa vuoden 9 aikana erilliskäyttövaihtoehdossa 56 ja yhteiskäytössä 4 autopaikan tilapäisjärjestelytarpeen alueella tai sen läheisyydessä. Tässä tarkastelussa kolmannen pysäköintilaitoksen on oletettu toteutuvan viimeisenä itäosan toimitilojen rakentamisen yhteydessä. Alueen jatkosuunnittelun yhteydessä on mahdollista kehittää myös hieman lisää maantason autopaikkoja mm. Jäähallin (pysäköintitalon) edustalla.

Pysäköintitoiminnan talouden kannalta yhteiskäyttöjärjestelmän vuorottainkäyttö mahdollistaa tehokkaamman autopaikkojen käytön mahdollisimman edullisilla ylläpitokustannuksilla. Samalla myös kiinteistöjen investointikustannukset pienenevät, koska autopaikkoja toteutetaan vähemmän. Täten uudessa asemakaavassa voidaan kaikkien toimintojen autopaikkanormeja keventää ja koko alueella noudattaa yhtenäistä normistoa. Uudessa Hippoksen asemakaavassa esitetään autopaikkoja varattavaksi alueen **liikunta- ja opetustiloille 1 ap / 230 km²** sekä **liike- ja toimistotiloille 1 ap / 70 km²**.

Yhteiskäyttö edellyttää myös alueen nykyisten toimijoiden liittymistä sopimuksellisesti järjestelmään, jolloin nykyisin osittain tilapäisluvilla olevat autopaikkavelvoitteet täsmentyvät koko alueen osalla. Autopaikoista, niiden toteuttamisesta, rahoituksesta sekä jakautumisesta maantasoalueille ja laitoksiin sovitaan erikseen kaupungin ja eri toimijoiden kesken esim. aiesopimuksella asemakaavan laatimiseksi.

Tässä laskelmassa alue ja laitospaikat on jaettu eri toiminnoille rakennusoikeuden mukaisten määrien suhteen saman suuruisin osuuksin (alue 24% ja laitos 76%), jolloin uudessa asemakaavassa varataan eri toiminnoille autopaikkoja seuraavasti:

Toiminta	km ²	1 ap/km ²	ap alue	ap laitos	ap yhteensä
Monitoimitalo	7 353	230	8	24	32
Hipposhalli	18 811	230	19	63	82
Liikuntalaboratorio	2 601	70	9	28	37
Viveca	7 613	70	26	83	109
Jäähalli	9 367	230	10	31	41
Uusi liike ja tsto	59 562	70	187	608	795
Metso			106	344	450
Yliopistoalue			19	61	80
Ylioppilastalo			13	31	54
YHTEENSÄ	117 802		395	1285	1 680

Kaupunki sitoutuu asemakaavan edellyttämien Metson ja yliopiston alueen autopaikkojen sijoittamisesta Hippoksen alueelle tuleviin pysäköintitiloihin, jolloin niihin perustetaan pysyvä rasite (Metson, ylioppilastalon ja yliopiston hyväksi), jotta niiden rakennuslupaehto myös autopaikkojen osalta voi toteutua. Määritys tulee alueen uuteen asemakaavaan. Autopaikkojen suunnittelusta ja rakentamisesta tehdään tarkempi sopimus tonttien tulevien rakennuttajien kanssa asemakaavan vahvistumisen jälkeen. Sopimuksessa määritellään myös autopaikkojen hallinta ja rahoitusjärjestelyt yksityiskohtaisesti.

Investoinneista vastaavat alueen kiinteistöyhtiöt asemakaavavelvoitteen autopaikkojen osuuksillaan. Ulkopuolisten paikkojen Metso Paper Oy:n, ylioppilastalon ja yliopistoalueen rahoitus järjestetään joko toimijoiden puolesta tai esimerkiksi lainoitettuna, jolloin pääomakustannukset lisätään autopaikkamaksuihin voimassa olevan kustannustason mukaisesti. Pysäköintitoiminnan toteuttaminen ja hoitaminen voidaan sopia alueen rakennuttajana toimivien kiinteistöyhtiöiden tai erillisen operaattorin järjestettäväksi. Pysäköintilaitosten investoinnit ajoittuvat molemmissa vaihtoehdoissa vuosille 4, 10 ja 15.

Kiinteistöjen omistajat (tai operaattori) vastaavat pysäköintitilojen peruskorjauksesta ja omistajille välittömästi kuluvien vastuiden hoitamisesta. Osapuolet sopivat siitä, että pysäköintitaloon sijoitettuja autopaikkoja vuokrataan nimiköimättöminä autopaikkoina yhteisjärjestelyssä sopimusosapuolten asemakaavavelvoitteiden mukaisesti ja Hippoksen alueen tapahtumia palvelemaan lyhytaikaiseen pysäköintiin. Lisäksi autopaikkoja voidaan yhteiskäytössä vuokrata markkinahintaan muille alueen ulkopuolisille, mikäli se alueen oman kysynnän kannalta on perusteltua.

Suositus

Hippoksen alueelle laadittavassa uudessa asemakaavassa suositellaan noudatettavaksi pysäköinnissä yhteiskäyttöperiaatetta sekä investointien että käyttötalouden edullisuuden perusteella.

Arvonlisävero

Hippoksen alueen pysäköintisuunnitelman tavoitteena on selvittää pysäköintipaikkojen toteuttaminen siten, että tonttien asemakaavan velvoittamat autopaidat voidaan rakentaa keskitetysti ja edullisesti. Autopaikkojen käyttöä on suunnitelmassa tarkasteltu sekä erilliskäytön että yhteiskäytön periaatteella. Yhteiskäytöllä tarkoitetaan, että rakennuttajakiinteistöt ja ulkopuoliset vuokraavat vuorottain käyttöoikeuksia pysäköintilaitoksista sekä lyhyt- että pitkäaikaiseen käyttöön eri aikoina. Pysäköintitilaa markkinoitaisiin yhteiskäyttöön kysyntää lisäävällä tariffirakenteella. Järjestelyllä pyritään väljentämään alueen autopaidkojen mitoitus, keventämään kiinteistöjen omistajien investointeja ja autopaidkojen käyttökustannuksia. Pysäköinnin keskitettyä järjestelyä varten voisivat rakennuttajana toimivat kiinteistöt perustaa hankkeen toteuttavan ja hoitavan pysäköintiyhtiön, joka voisi omistaa pysäköintilaitokset. Kysymykseen voisi tulla myös kiinteistöjen hallintaan tulevat pysäköintilaitokset kiinteistöosakeyhtiöinä. Kiinteistöjen omistajat voisivat rakennuttaa autopaidkavelvoitteensa myös ulkopuolisen operaattoriyhtiön toimesta.

Suunnitelman laatimisen yhteydessä on tullut esille myös tarve selvittää hankkeen toteuttamisperiaatteiden osalta arvonlisäveromenettelyä ja sen taloudellisia vaikutuksia. Merkittäviä asioita tulisi olemaan kuinka yhteiskäyttöjärjestelmän pysäköintilaitosten rakentamisen verollisista investoinneista voitaisiin tehdä arvonlisäveroa koskevat vähennykset siten, että ne tulisivat myös kiinteistöjen omistajien hyödyksi. Samoin tulisi saada pysäköintitoiminnan hoitoon kohdistuvat vähennykset omistajien hyödyksi. Järjestelmän toteuttamisperiaatteita ja hallinnan mallia ratkaistaessa joudutaan sen arvonlisäveromenettelyä tarkastelemaan eri tavoin. Arvonlisäveroon liittyvät ratkaisut ovat hyvin useissa oikeustapauksissa poikkeusmenettelyjä, joita ei laissa suoraan sanota, vaan niihin haakeudutaan tapauskohtaisesti ennakkopäätöksillä. Täten useiden kysymysten osalta edellytetään toimintaperiaatteiden yksityiskohtaisempaa määrittelyä ja selvitystä sekä mahdollisesti ennakkopäätöstä verohallinnolta.

Järjestelmän rakennuttajina olisivat valtio, kunta, teollisuus ja liikelaitokset,

jotka ovat kokonaan tai osittain arvonlisäveron alaisia yhteisöjä ja ne voivat myös verollisen toimintansa osalta tehdä investoinneistaan arvonlisäveroa koskevia vähennyksiä. Vastaavilta osin rakennuttamisen kohteena olevien pysäköintilaitosten verollisista investoinneista ja niiden tulevista käyttökustannuksista voidaan tehdä vähennykset.

Arvonlisäverolain 29§ 5.kohdan mukaisesti pysäköintitoiminnassa tapahtuvasta pysäköintipaikkojen luovuttamisesta on suoritettava arvonlisäveroa. Tähän toimintaan luetellaan liiketoiminnan muodossa tapahtuva lyhytaikainen pysäköintitilan luovutus, joka on verollista pysäköintitoimintaa. Verollista on sekä kunnallinen että yksityinen pysäköintitoiminta.

Verollista on liiketoiminnan muodossa tapahtuva lyhytaikainen pysäköinti

26.4.2004

Verollista on myös liiketoiminnan muodossa tapahtuva autopaikkojen vuokraaminen sopimuksilla yrityksille ja yksityisille henkilöille

Arvonlisäverolain 27§ mukaan arvonlisäveroa ei suoriteta kiinteistöön kohdistuvan oikeuden luovuttamisesta. Tällaisen verottoman oikeuden piiriin, johon autopaikkojen luovuttaminen kuuluu, luetellaan yleensä asukas-pysäköinti, mutta on myös oikeustapauksia, joissa liiketaloyhtiöiden osakkeenomistajille ja työntekijöille on pitkäaikaisilla sopimuksilla vuokrattu autopaikkoja. Tällaista autopaikkojen luovuttamista ei siis ole katsottu pysäköintitoiminnaksi lain 29§ 5. kohdan mukaisesti. Autopaikat on tällöin vuokrattu pysäköintiyhtiön osakkaina olevien taloyhtiöiden kautta taloyhtiöiden osakkeiden omistajille, asukkaille ja työntekijöille. Verottomuuteen näissä tapauksissa on päädytty, koska taloyhtiöiden perustama alueellinen kiinteistöyhtiömuotoinen pysäköintiyhtiö ei ole harjoittanut varsinaisesti liiketoimintaa vaan on luovuttanut osakaskiinteistöjen asemakaavaehtoisia autopaikkoja arvonlisäverotonta toimintaa harjoittaville yhteisöille.

Voimassa olevan arvonlisäverotuskäytännön mukaisesti sopimusautopaikkojen vuokraustoiminnasta voi hakeutua verovelvolliseksi lain mahdollistamien edellytyksin sen lisäksi, että yhtiöt jo muutoin tulisivat harjoittamaan arvonlisäverollista pysäköintitoimintaa. Tämä on mahdollista siltä osin kuin niiden arvonlisäverolainsäädännön mukaiset edellytykset hakeutua verolliseksi täyttyisivät. Edellytyksenä on, että autopaikkojen vuokralainen hakeutuu myös verolliseksi. Tällöin kysymyksessä olisi juuri kiinteistöjen luovutuksena tapahtuvasta autopaikkojen pitkäaikaisesta vuokrauksesta.

Arvonlisäverolain 30 §:n mukaisesti kiinteistön käyttöoikeuden luovuttamisesta eli autopaikkojen vuokrauksesta suoritetaan 27 §:stä poiketen veroa, jos autopaikkojen vuokraaja hakeutuu toiminnastaan verolliseksi. Verovelvolliseksi siis hakeudutaan. Verovelvollisuus edellyttää, että autopaikkoja käytetään jatkuvasti arvonlisäverolain 10. luvussa tarkoitettuun vähennyksiin oikeuttavaan toimintaan tai kun käyttäjänä on valtio. Verovelvollinen saa siis vähentää verollista toimintaa varten toiselta verolliselta ostamastaan palvelusta eli autopaikan vuokrasta suoritettavan veron. Verollisella liiketoiminnalla tarkoitetaan toimintaa, joka arvonlisäverolain mukaan aiheuttaa palvelun myyjälle eli autopaikan vuokraajalle verovelvollisuuden.

Hankkeen toteuttajina ovat rakennuttajatahot kunta, valtio ja liikeyritykset olisivat verollista liiketoimintaa harjoittavia ja näin vähennykset investoinneista ja autopaikkojen vuokrauksesta olisivat mahdollisia.

Hakeutuminen arvonlisäverovelvolliseksi autopaikkojen pitkäaikaisesta luovutuksesta lain 30§:n mukaisesti on mahdollista, jos autopaikkoja vuokrataan

- Omistajana toimiville yrityksille, jotka harjoittavat verollista liiketoimintaa ja vuokraavat autopaikkoja liiketoimintaansa liittyen yritysten omille autoille tai yrityksen työntekijän käyttöön vastikkeetta tai vastikkeella

26.4.2004

- Omistajana toimiville kiinteistöosakeyhtiöille, jotka harjoittavat verollista liiketoimintaa tai hakeutuvat verollisiksi ja edelleen vuokraavat autopaikkoja
- Valtiolle ja sen työntekijöille
- Kunnalle ja sen työntekijöille (kunnan omien palvelujen tuotannon osalta)

Verolliseksi hakeutumiseen syntyy edellytykset, kun nämä verollista liiketoimintaa harjoittavat kiinteistöjen omistajatahot tulisivat vuokraamaan autopaikkoja mahdollisesti pysäköintiyhtiön tai kiinteistöyhtiön omistajina ja näin myös verollista toimintaa harjoittavina ne ovat oikeutettuja vähennyksiin investoinneista ja vuokraustoiminnasta. Edellytyksiä verovelvolliseksi hakeutumiseen ei olisi, jos omistajatahojen liiketoiminta ei olisi arvonlisäverollista.

Nämä arvonlisäverolakiin liittyvät oikeustapaukset osoittavat kuinka eri tavoin autopaikkojen vuokraus luokitellaan joko verolliseksi tai verottomaksi. Keskeinen kysymys näissä poikkeusmenettelyissä on harjoittaako pysäköintipalveluja tuottava yhtiö pysäköintitoimintaa vai kiinteistön luovutusta.

Hippoksen alueen yhteiskäyttö järjestelyn toteuttajina valtio, kunta ja yritykset ovat arvonlisäverollisia yhteisöjä. Näiden toteuttajatahojen perustaman toteutusmallin verolliseksi hakeutumisen mahdollisuus tulisi selvittää ennalta koskien pysäköintitoiminnan toimialaan liittyen myös pitkäaikainen autopaikkojen vuokraus. Laaditun selvityksen ja suunnitelman pohjalta asiaa voitaisiin alustavasti tiedustella esittelemällä nykytilanteessa hankkeen yleissuunnitelma ennakkoon lääninverovirastolle.

Yhteiskäyttösuunnitelman sopimusperiaatteissa tulisi selvittää, kuinka sitovasti asemakaavan edellyttämien autopaikkojen käytön luovuttaminen rajoitetaan yksinomaan vain niitä rakentamaan veloitetuille tonteille. Tällainen sopimuksella tehtävä sitovuus voisi rajoittaa niiden käyttöä pysäköinnin liiketoimintaan viittaavan tulkinnan kannalta, jolloin myös niiden vuokraustoiminta katsotaan selkeämmin yksinomaan kiinteistön luovutukseksi. Jos taas veloitettujen tonttien autopaikkojen toteuttaminen voitaisiin toteuttaa, vaikka niin kutsutun vapaaksi oston periaatteella, niin se mahdollistaisi niiden laajemman käytön vuokraustoiminnassa ilman rajoituksia, jolloin se voitaisiin katsoa arvonlisäverolliseksi pysäköintitoiminnaksi.

Mikäli arvonlisäveroa koskevat alustavat selvitykset johtavat siihen, että investointeja ja käyttökustannuksia koskevat vähennykset eivät olisi mahdollisia, niin tulee toteutusmallia yhteiskäyttöjärjestelyn toteuttamiseksi tarkentaa. Kokonaisuuden kannalta sekä investointien ja käyttökustannusten arvonlisäveron palautukset että yhteiskäytön edut ovat taloudellisesti merkittäviä. Ratkaisua voitaisiin hakea esimerkiksi erillisen arvonlisäverollista toimintaa harjoittavan rakennuttajayhtiön perustamisesta. Tällaisena ratkaisuna voisi toimia myös Jyväskylän Pysäköintitalo Oy jo valmiina organisaationa esimerkiksi juuri kiinteistöjen vapaaksi ostojärjestelyjen kautta.