

Asemanmäen pysäköintitalon autopaikkaosakkeiden myyntipäätös

Kaupungin ja YIT Suomi Oy:n välisessä toteutussopimuksessa (KValt 11.11.2019 § 79) on sovittu Perhelä-hankkeen pysäköintijärjestelyistä. Toteutussopimuksessa sovittiin, että Perhelän kortteliin, rakenteiden alle sijoitetaan pysäköintiä korttelin omiin tarpeisiin noin 90 autopaikan verran. Lisäksi pysäköintiä sovittiin sijoitettavaksi viereisessä korttelissa olevaan Asemanmäen pysäköintitaloon, jonka autopaikkaosakkeista kaupunki omistaa 179 kappaletta. Lisäksi kaavan yhteydessä mahdollistettiin se, että Asemanmäen pysäköintitaloa voidaan tarvittaessa korottaa kahdella kerroksella, mikäli autopaikkoja tarvitaan lisää esimerkiksi viereisen OP-korttelin kehityshanketta silmällä pitäen. **Osakkeiden luovutusmuodoksi sovittiin vaihtokauppa, missä kaupunki luovuttaa Asemanmäen pysäköintitalon osakkeet YIT:lle ja vastineeksi osakkeista YIT rakentaa kaupungille pysäköintilaitoksen.** Toteutussopimukseen ja valtuuston päätökseen kirjattiin erikseen, että pysäköinnin toteuttamisesta sovitaan myöhemmin tarkemmin, sillä matkahuollon tontista ei ollut toteutussopimusta tehtäessä rakentamisen edellyttämiä yksityiskohtaisia lähtötietoja esimerkiksi tontin rakennettavuutta koskien.

Pysäköinnin käyttöasteet Järvenpäässä

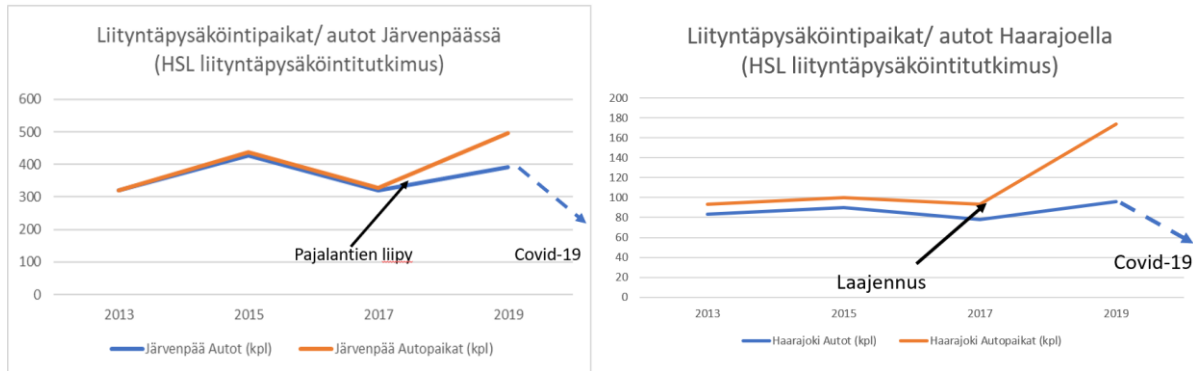
Järvenpään keskustan alueella on tehty viime vuosina useita erillisiä pysäköinnin tilannetta koskevia selvityksiä (Järvenpään kaupunki, 2016) sekä laajempi, pääosin kaupungin keskustaa käsittelevä Järvenpään keskustan pysäköinnin kehittäminen -esiselvitysraportti (Sitowise, 2019), lisäksi asiaa on selvitetty mm. keskustan osayleiskaavan laadinnan yhteydessä. Liityntäpysäköintipaikkojen käytön osittaista seuranta on tehty HSL:n toimesta vuorovuosittaisten liityntäpysäköintitutkimusten laadinnan yhteydessä (<https://www.hsl.fi/hsl/tutkimukset/liityntapysakoinnin-tutkimus>). Lisäksi kaupunki on vuonna 2015 selvittänyt, mistä liityntäpysäköinnin käyttäjät saapuvat. Kaupungin pysäköintinormitusta on uudistettu vuonna 2020 kaupunkikehityslautakunnan toimesta (Järvenpään kaupunki, 2020).

Pysäköintipaikkojen luonne voidaan karkeasti jakaa neljään eri luokkaan: asukas-, työpaikka-, liityntä- sekä asiointipysäköintiin. Näistä luokista Järvenpään ydinkeskustassa on eniten asiointipysäköintiä, josta karkeasti noin puolet sijaitsee Prisman pysäköintihallissa. Niin sanottu ydinkeskustan kokonaisautopaikkamäärä on aluerajauksesta riippuen noin 2200-2500 autopaikkaa.

Pysäköintipaikkoja rakennetaan pääasiassa yksityisten tahojen toimesta asuin-, asiointi- ja toimitilarakentamisen tarpeisiin. Kaupunki tarjoaa joillekin alueille (esim. rantapuisto ja urheilualueet) yleisiä pysäköintipaikkoja, sekä tukee junaliikenteen käyttöä tarjoamalla liityntäpysäköintipaikkoja. Myös katujen varsia osoitetaan jossain määrin tilapäiseen pysäköintikäyttöön. Asuin-, asiointi- ja toimitilarakentamisen osalta pysäköinnin järjestäminen määrätään asemakaavassa ja edelleen rakennuslupakäsittelyssä. Lähtökohtana on, että kukin toimija järjestää tarvitsemansa autopaikat. Järvenpään keskustassa autopaikkojen lukumääriä tarkasteltaessa on havaittu, että keskustan autopaikkojen määrä vastaa autopaikkojen kysyntää. Autopaikkojen käyttöasteeseen voidaan vaikuttaa moninlaisilla ohjaukskeinoina kuten aikarajoitukset tai maksullisuus, mutta edellytyksiä paikkojen käytön tehostamiselle ei toistaiseksi ole ilmennyt. Tämänhetkisiä käyttöasteita ei ole mielekästä mitata, sillä pandemia on aiheuttanut sen, että asukas-pysäköintiä lukuun ottamatta kaikki pysäköintipaikat ovat voimakkaassa vajaakäytössä tai lähes tyhjillään.

Liityntäpysäköintiin tarkoitettuja pysäköintipaikkoja on Järvenpään keskustassa 750, Ainolan seisakkeen yhteydessä 55, Saunakalliossa 40 ja Haarajoen asemalla 174. Liityntäpysäköintipaikkojen seurantatutkimuksesta, joka tehtiin vähän ennen pandemiaa vuonna 2019, selvisi se, että **liityntäpysäköintipaikkoja on ruuhkahuippuinakin riittävästi keskustan alueella ja Haarajoella (ks. kuva 1).** Molemmissa oli ruuhkahuippuina vapaina noin 100 paikkaa, eli keskustassa noin seitsemäsosa ja

Haarajoella yli puolet paikoista. Osana HSL-liittymispäätöksen uudelleen arviointia on ennustettu, että käyttäjämäärien palaaminen ennalleen kestää kauan. **Lähtöskenaario käyttäjämäärien arvioinnissa on ollut se, että ajan kuluessa käyttäjämäärät palaavat maksimissaan ennalleen tai vähentyvät enintään neljänneksen.** Liityntäpysäköinnin näkökulmasta tämä tarkoittaa sitä, että ylikapasiteettia on tulevaisuudessa sekä keskustassa, että Haarajoella vähintäänkin paljon tai erittäin paljon. Ainolassa ja Saunakalliolla on molemmissa nykyisellään vain vähän liityntäpysäköintiä kysyntään nähden.



Kuva 1: Liityntäpysäköinnin käyttöasteet ruuhka-aipeina keskustassa ja Haarajoella.

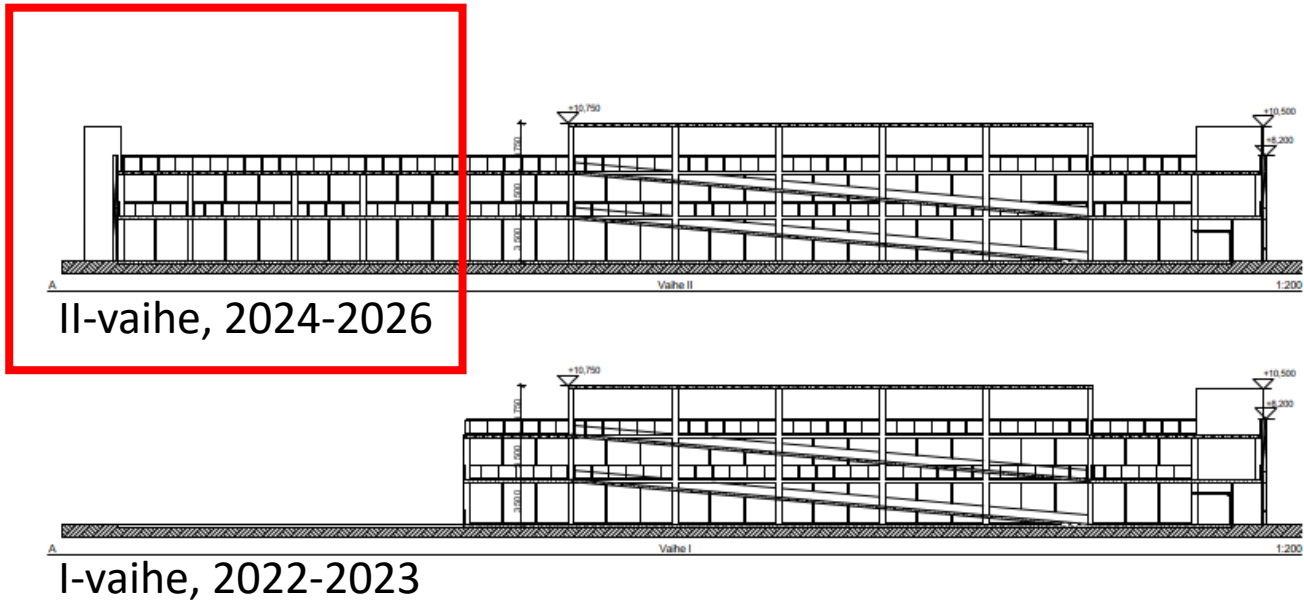
Pysäköintilaitoksen toteuttamiskelpoisuus Matkahuollon tontilla

Suunnittelun edetessä on havaittu, että entisen Matkahuollon tontille, jonne vaihtokaupassa kaavailtua pysäköintilaitosta suunniteltiin, saadaan lisää pintapysäköintipaikkoja nopeasti ”asfalttia maalaamalla” lähes yhtä paljon kuin rakenteellisella pysäköinnillä. Tontilla on tällä hetkellä 52 autopaikkaa ja tontille voitaisiin lisätä lähes ilmaiseksi vielä 66 pintapysäköintipaikkaa. Tällöin tontilla olisi yhteensä 118 autopaikkaa. Mikäli tontille rakennettaisiin vaihtokaupassa kaavailtu 138 paikkainen pysäköintitalo, jäisi tällä hetkellä tontilla olevista paikoista jäljelle enintään 9 autopaikkaa. Täten uusi pysäköintilaitos toisi 29 lisäpaikkaa alueelle¹. Tontin vastapäätä, Liisan grillin takana, sijaitsee toinen liityntäpysäköintialue, jonka käyttöaste oli jo ennen koronapandemiaa hyvin alhainen. Tämä kertoo siitä, ettei lisäpaikoille ole alueella juurikaan kysyntää. Näiden molempien pysäköintipaikkojen, entisen Matkahuollon tontin ja Liisan grillin alueen, tämänhetkinen liityntäpysäköinnin käyttöaste on lähes olematon.

Matkahuollon tontilla olevasta rakenteellisesta pysäköintilaitoksesta aiheutuisi kaupungille myös kuluja. Rakenteellisen pysäköintilaitoksen ylläpito maksaisi noin 50.000 euroa vuodessa, eli suurin piirtein saman verran, kuin Asemanmäen pysäköintilaitoksen ylläpito maksaa tällä hetkellä. Lisäksi uuden laitoksen arvon alentuminen olisi noin 70.000 euroa vuodessa. Negatiivisen kassavirran arvo hankkeen elinkaaren aikana olisi siten kokonaisuudessaan noin 2.400.000 euroa². **Entisen matkahuollon tontille rakennettavaa pysäköintihallia kutsutaan jatkossa nolla-vaihtoehdoksi (VE-0).**

¹ Pintapysäköintipaikkoja alueelle olisi mahdollista saada nykyisten 52 paikan lisäksi yhteensä 66. Eli pintaparkkina tontille voisi saada 118 autopaikkaa. Pysäköintilaitoksen kanssa tontille mahtuisi 138 autopaikkaa pysäköintihalliin ja 9 autopaikkaa hallin ulkopuolelle pintapysäköintinä, eli yhteensä 147 paikkaa. Vaihtoehtojen erotus on 29 autopaikkaa.

² Tontin lävitse kulkee lisäksi suuri 1200 mm hulevesiputki, joka on riskirakenne. Mikäli putki jouduttaisiin siirtämään, olisi sen siirtokustannus lisäksi noin 500.000 euroa. Hulevesiputki rajoittaa myös pysäköintilaitoksen sijoittamista tontille. Toisaalta pysäköintilaitoksen sijoittamista tontille rajoittaa entisen matkahuollon rakennus, jossa on tällä hetkellä aktiivista yritystoimintaa (Sauhu-ravintola), eikä kyseistä rakennusta ole syytä purkaa pysäköintilaitoksen vuoksi.



Kuva 3: Ainolan aluekeskuksen pysäköintihalli olisi luontevaa toteuttaa kahdessa osassa, sillä alueen rakentaminen tulee kestämään useita vuosia.

Autopaikkamäärien ja kustannusten vertailua eri vaihtoehdoissa

Koska Ainolaan tarvitaan lisää liityntäpysäköintiä, on valtio MAL-sopimuksessa sitoutunut osallistumaan 50 %:lla liityntäpysäköinnin rakentamiskustannuksiin Ainolan seisakkeen itäpuoliselle alueelle. Avustussumma voi olla enintään 1,1 miljoonaa euroa. Mikäli YIT:n rakentama pysäköintihalli osoitettaisiin liityntäpysäköintiin Ainolassa (vaihtoehto 1, VE-1), voisi kaupunki saada palautuksena valtiolta 0,7 miljoonaa euroa pysäköintihallin rakentamiskustannuksista³. Muutoin pysäköintihallin käyttökustannukset olisivat yhtä suuret kuin entisen matkahuollon tontillakin, jolloin negatiivisen kassavirran arvo hankkeen elinkaaren aikana olisi VE-1:ssä 1,7 miljoonaa euroa.

Mikäli vertaamme kaupungin liityntäpysäköintipaikkojen määrää edellä esitettyssä suunnitelmassa (VE-1) ja alkuperäisessä suunnitelmassa (VE-0), havaitsemme, että liityntäpysäköinnin sijoittamisella Ainolaan on mahdollista kasvattaa koko kaupungin liityntäpysäköintipaikkojen määrää 57 autopaikalla nolla-vaihtoehtoon verrattuna. Lisäksi liityntäpysäköintipaikat kohdistuvat alueelle, jolla on akuutti pula paikoista, ja toisaalta, niitä ei lisättäisi tarpeettomasti alueelle, jossa niistä on ylitarjontaa. Täten esitetyllä ratkaisulla saataisiin toteutettua enemmän parkkipaikkoja, halvempaan hintaan ja kohdistettua ne alueelle, missä paikoista on pula.

Mikäli liityntäpysäköinti rakennettaisiin Ainolaan pysäköintihallin rakennusurakan ensimmäisessä vaiheessa (ks. kuva 3) täysimäärisesti ns. KUHA-rahoilla tuettuna⁴, ja YIT:n rakentama pysäköintihalli osoitettaisiinkin asunto-osakeyhtiöiden velvoitepaikoiksi ja tulevien asukkaiden käyttöön, muuttuu järjestelyn kokonaistaloudellisuus entistäkin houkuttelevammaksi (VE-2). Tällöin liityntäpysäköinnin rakentamiseen olisi mahdollista saada valtiolta täysi tuki, 1.1 miljoonaa euroa. Lisäksi 138 autopaikan pysäköintihalli

³ Koska osakkeita ei voi myydä ilmaiseksi, YIT ostaa kaupungilta Asemanmäen pysäköintihallin autopaikkaosakkeet 1,4 miljoonalla eurolla. Urakkasopimus 138 autopaikan pysäköintihallista solmitaan kokonaishinnaltaan 1,4 miljoonan euron hintaiseksi. Tällöin on mahdollista toteuttaa toteuttamissopimuksessa tarkoitettu vaihtokauppa niin ettei kumpikaan osapuoli kärsi sen johdosta tappiota.

⁴ KUHA-rahat tarkoittavat pieniä ja keskisuuria kustannustehokkaita pistemäisiä hankkeita, joiden toteuttamisen tukemisesta on sovittu kuntien ja valtion kesken MAL-sopimuksessa.

voidaan osoittaa korttelissa 2135 olevien kaavatonttien ns. velvoitepaikoiksi, ja edelleen velvoitepaikkojen ulosostomenettelyä⁵ käyttäen, periä kustakin paikasta rakennuttajalta 10.000 euroa. Tällöin pysäköintihalli tuottaisi pelkästään tontin luovutusten yhteydessä yhteensä 1,38 miljoonan euron tulovirran kaupungille. Koska autopaikat on tarkoitettu asukkaiden käyttöön, olisi kukin autopaikka mahdollista lisäksi myydä paikan lopullisille käyttäjille eli asukkaille noin 15.000 euron kappalehintaan. Autopaikkaosakkeiden myynnistä tuloutuisi täten 1,38 miljoonan euron lisäksi 2,07 miljoonaa euroa. Lisäksi autopaikkojen käyttökulut ja arvonalentuminen voitaisiin kerätä autopaikkojen käyttäjiltä normaaliin tapaan kerran kuukaudessa perittävänä vastikkeina. Liityntäpysäköinnin kustannukset jäisivät tässäkin vaihtoehdossa kaupungin kannettaviksi. **Kokonaisuudessaan hankkeen synnyttämä kassavirta olisi kuitenkin VE-2:ssa positiivinen, 0,53 miljoonaa euroa, mikä 2,93 miljoonaa euroa parempi kuin alkuperäisessä VE-0 suunnitelmassa. Lisäksi VE-2 esitetystä muodosta kaupunkiin saataisiin sekä liityntäpysäköintiä että asukaspaikoitusta merkittävästi enemmän kuin vaihtoehdossa VE-0.**

Mikäli tarkastelemme sitä, kuinka koko Perhelän pysäköintiratkaisu eri vaihtoehtoisuuteen vaikuttaa koko kaupungin autopaikkataseeseen (=autopaikkojen kokonaismäärä), havaitaan, että **Perhelä-hanke synnyttää alkuperäisellä suunnitelmalla (VE-0) kaupunkiin 216 uutta autopaikkaa, VE-1:ssä 325 uutta autopaikkaa ja VE-2:ssa peräti 425 uutta autopaikkaa.**

Yhteenveto

Kaupunginvaltuuston päätöksen (11.11.2019, § 79) mukaisesti Perhelän pysäköintiratkaisua tulee tarkentaa ennen pysäköintilaitoksen myyntipäätöksen tekemistä. Hankkeen tarkemman suunnittelun edetessä on tarkasteltu muita toteuttamiskelpoisia skenaarioita, joiden pohjalta pysäköintiratkaisua voitaisiin kehittää kaupungin näkökulmasta aikaisempaa paremmaksi, ja ylipäätään sopia pysäköintijärjestelyn yksityiskohdista autopaikkaosakkeiden myyntipäätöstä varten.

Tarkasteluun otettiin kolme eri skenaariota, jotka ovat osoittautuneet ainoiksi mahdollisiksi toteuttamiskelpoisiksi vaihtoehdoiksi kyseisessä hankkeessa⁶. Näistä vaihtoehdoista alkuperäinen suunnitelma (VE-0) oli taloudellisesti huonoin ja tuotti vähiten autopaikkoja. Vaihtoehto 2 (VE-2), missä liityntäpysäköintiä rakennetaan Ainolaan pysäköintihallin rakennusurakan ensimmäisessä vaiheessa ns. KUHA-rahoilla tuettuna, ja YIT:n rakentama pysäköintihalli osoitetaan tulevien asukkaiden käyttöön, osoittautui taloudellisesti toteuttamiskelpoisimmaksi. Lisäksi se tuotti eniten sekä liityntäpysäköintipaikkoja että asukaspaikkoja. Koska erot eri vaihtoehtojen taloudellisuudessa ja vaikuttavuudessa (autopaikkamäärissä) ovat erittäin merkittäviä, on pysäköinnin järjestämistä koskevaa myyntipäätöstä tehtäessä suotavaa pyrkiä etenemään VE-2 mukaisesti.

Järvenpään aseman, Ainolan seisakkeen ja Saunakallion seisakkeen välinen etäisyys on kukin noin kaksi kilometriä. Autolla liikkuvat junien käyttäjät hyppäävät junaan yleensä lähimmältä seisakkeelta, mikäli seisakkeelta on löydettävissä autopaikka. Vaikka valtaosalle järvenpääläisiä matka juna-asemalle on alle kilometrin mittainen, taitetaan matka monesti autolla. Koska saavutettavuus Ainolan ja Saunakallion seisakkeille ja keskustaan on kaikkiin erittäin hyvä, on kuntalaisten näkökulmasta liityntäpysäköintipaikkojen tarjontaa syytä lisätä siellä, missä niistä on pula. Ainolan seisake on helpoiten saavutettava seisake mm. Ristinummella, Kyrölässä, Lepolassa, Satukalliossa ja isossa osassa Kinnaria

⁵ Velvoitepaikkojen ulosostomenettelyssä tontin ostaja eli rakennuttaja siirtää asemakaavan mukaisen autopaikkojen rakentamisveloitteensa kaupungille tiettyä summaa vastaan tontin oston yhteydessä.

⁶ Mikäli autopaikkaosakkeet myytäisiin YIT:lle suoraan rahalla, tuloutuisi kaupungille myyntivoittoa kaupasta noin 25.000 euroa, millä voitaisiin kattaa noin yhden rakenteellisen pysäköintipaikan rakentamiskustannukset. Tästä johtuen kyseistä vaihtoehtoa ei ole otettu mukaan tarkasteluun.

asuille kuntalaisille. Kun huomioidaan Ainolan alueen tuleva kasvu, tulee Ainolan seisakkeen käyttäjämäärät lähestymään Järvenpään aseman käyttäjämääriä. Mikäli Ainolan seisakkeelle voitaisiin jatkossa ohjata enemmän liityntäpysäköinnin käyttäjiä, saataisiin sillä vapautettua tehokkaasti pysäköintipainetta myös keskustassa, sillä Ainolan seisakkeen jo nykyistään käyttöastetta rajoittaa liian vähäinen liityntäpysäköintikapasiteetti⁷. Täten tarjonnan lisääminen Ainolassa lisää pysäköintipaikkojen tarjontaa myös keskustassa⁸.

Asemanmäen pysäköintilaitoksen osakkeiden myynnistä päättää kaupungin hallintosäännön (liite: taloudellinen toimivalta) mukaan kaupunginhallitus. Tästä johtuen kaupunkikehitys esittää, että myyntipäätös kaupungin hallitukseen autopaikkaosakkeiden luovuttamisesta valmistellaan vaihtoehto VE-2 pohjalta.

Lähteet

Järvenpään kaupunki, 2016. Järvenpään kaupungin pysäköintiselvitys.

Järvenpään kaupunki, 2020. Asemakaavojen pysäköintinormituksen suunnitteluohjeet.

Sitowise, 2019. Järvenpään keskustan pysäköinnin kehittäminen -esiselvitysraportti.

⁷ Ainolan seisakkeen potentiaalinen käyttäjämäärä on lähes yhtä suuri kuin keskustan. Keskustan aseman ympäristössä on kuitenkin 15-kertainen määrä liityntäpysäköintiä Ainolan alueeseen verrattuna.

⁸ Liityntäpysäköintikapasiteetin lisääminen keskustassa ei taasen vähennä pysäköintitarvetta Ainolassa, sillä ylikapasiteetti ei rajoita Järvenpään aseman käyttöä.