



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

PÄIJÄNNE–SAIMAA-KANAVA

Työryhmän mietintö 24.6.2004

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 29.4.2004 työryhmän selvittämään Päijänne-Saimaa-kanava hanketta. Työryhmän toimikausi päättyi 29.6.2004. Työryhmän asettamiskirje on esitetty liitteessä 1. Työryhmän jäsen kaupunginjohtaja Markku Andersson on ilmoittanut, ettei työesteitten takia voi osallistua työryhmän työhön.

Työn taustana oli ministerityöryhmän työ liikenneväyläpolitiikan linjauksista vuosille 2004-2013. Valmistuneessa mietinnössä todetaan, että Päijänne-Saimaa-kanava on hanke, jolla on merkittäviä alueellisia yritys- ja matkailuelinkeinoa tukevia vaikutuksia. Ministerityöryhmä esitti, että hanketta koskeva ratkaisu tehdään hallituksessa kevään 2004 aikana.

Päijänne-Saimaan kanava -työryhmän tavoitteena oli tuottaa riittävä ja perusteltu tieto kanavasta päätöksentekoa varten. Työryhmän tehtävänä oli selvittää kanavan matkailullinen merkitys ja hankkeen kustannusarvio sekä mahdolliset hankkeen rahoittajat.

Hankkeen kuvaus

Vuoksen ja Kymijoen vesistöjä erottaa Suonenjoen ja Leppävirran välillä järivistä ja maakannaksista muodostuva osuus, jonka yhteispituus on noin 75 kilometriä. Kanavilla puhkaistavia maakannaksia on yhteensä noin 9 km. Päijänne-Saimaa-kanavan rakentamisen tarkoituksena on yhdistää nämä vesistöt toisiinsa yhtenäiseksi, noin 50 000 km²:n laajuiseksi vesistöalueeksi, jolla on myös meriyhteys Saimaan kanavan kautta.



Hankkeen luonne poikkeaa perinteisistä liikenneväylähankkeista vaikka sitä on pääasiassa käsiteltykin vain sellaisena. Hankkeella on toteutuessaan merkitystä Päijänne-Saimaa-vesistön matkailun ja vesiliikenteen kehittymisen ja niihin liittyvän yritystoiminnan kannalta. **Kysymys on lähinnä siitä, miten tärkeänä pidetään kanavan rakentamisella saatavaa ainutlaatuista ja pysyvää muutosta koko Suomen sisävesitieverkon laajuudessa. Ihmisten vapaa-ajan ja samalla vapaa-ajan liikkumisen lisääntyminen tulevaisuudessa on mahdollisuus myös matkailuelinkeinolle.**

Päijänne-Saimaa kanavalta toivotut aluetalousvaikutukset edellyttävät matkailuyritysten ja kanavan vaikutuspiirissä olevien kuntien, sekä kanavaan liittyvien ja kytköksissä olevien elinkeinojen merkittäviä uusia investointeja. Suunnittelualueella on jo n. 2000 vuodepaikkaa, joista n. 500 vuodepaikan keskittymä on Leppävirralla. Lisäinvestoinnit mm. vuokraveneilyyn ovat välttämättömiä, jotta alueelle syntyisi toivottuja, merkittävän matkailumassan mahdollistavia ja kanavaan kytkeytyviä matkailutuotteita ja matkailupalveluja. Matkailuelinkeinon näkökulmasta investoinnit ovat mittavia. **Hankkeen toteuttaminen edellyttää sitovia päätöksiä hanketta tukevista matkailuinvestoinneista.**

Hankkeen aikataulu ja kustannusarvio

Hankkeen kustannusarvio, 32 milj. euroa, perustuu vuonna 1998 laadittuun ja vuonna 2002 tarkistettuun alustavaan yleissuunnitelmaan, jonka maaperätutkimukset ovat puutteellisia tarkan kustannusarvion määrittämistä varten. Lisäksi maisema- ja ympäristövaatimukset todennäköisesti nostavat mm. silta-, tie- ja ympäristökustannuksia myöhemmissä suunnittelu- ja lupaprosessivaiheissa. Hanke edellyttää ennen rakentamisen aloittamista vielä lisäsuunnittelun lisäksi sekä YVA – että vesilupakäsittelyn. Käsitteilyihin liittyvät lupa- ja valitusprosessit kestävät oman aikansa.

Tämän hetkisen arvion mukaan **rakentaminen on mahdollista aloittaa aikaisintaan vuoden 2007 lopulla, käytännössä vuoden 2008 aikana.**

Merenkululaitoksen arvion mukaan epävarmuustekijät huomioon ottaen kanavan **rakentamiskustannukset** mahdollisena toteutusajankohtana vuonna 2008 ovat **noin 35 – 40 milj. euroa (ilman alv)**. Lisäksi hankkeesta aiheutuu käyttö- ja ylläpitokustannuksia vuosittain 250 000-270 000 euroa.

Hankkeen toteutustapa ja rahoitus

Lähtökohtana oli alunperin, että hanke toteutetaan Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) Itä-Suomen tavoite 1-ohjelman avulla. Tätä varten on Pohjois-Savon yhteistyöryhmä päättänyt varata 8 milj. euroa hankkeen toteutukseen. Lisäksi maakuntaliitto esitti, että hankkeeseen varataan liikenne- ja viestintäministeriön EAKR -vastinrahaa 6,8 milj. euroa ja 1,2 milj. euroa kuntien rahaa.

Nykyinen Itä-Suomen tavoite 1 -ohjelma päättyy 2006 ja siinä olevat varat tulee käyttää viimeistään vuoden 2007 loppuun mennessä. Käyttämättä jäänyt rahoitus joudutaan palauttamaan komissiolle ja se menetetään. Käytännössä **jo aikataulusyistä Päijänne-Saimaa-kanavan sisällyttäminen ohjelmaan ei mahdollista Itä-Suomen tavoite 1-ohjelman jo varattujen resurssien täysimääräistä käyttöä.**

Pohjois-Savon TE -keskus on katsonut, että kanavahanketta ei tulisi rahoittaa aluekehittämiseen varatuilla EU-rahoilla edellä mainitun aikatauluongelman vuoksi. Toisaalta myös nykyisen tavoite 1-ohjelmakauden aikataulun puitteissa alueella on isoja teollisuushankkeita, jotka priorisoidaan kanavahankkeen edelle. Rahoitus sopisi paremmin matkailuelinkeinon kuin perusinfrastruktuurin rahoitukseen.

Alueen kunnat (mm. Suonenjoki, Leppävirta) ovat alustavasti lupautuneet osallistumaan kanavan rakentamiskustannuksiin korkeintaan 2 milj. euron osuudella. Kuntien lopullisia rahoituspäätöksiä ei kuitenkaan vielä ole tehty. **Muita vartenotettavia kanavan rahoittajatahoja** (rakennerahan lisäksi) **ei ole tullut esille työryhmän työskentelyn aikana.** Liikenne- ja viestintäministeriön kehyksessä ei ole varattu ko. rahoitusta vuosina 2004-2008.

Työryhmä katsoo yksimielisesti, että hanketta ei voi tässä vaiheessa aikataulusyistä toteuttaa Itä-Suomen tavoite 1 -ohjelman hankkeena vaan hanketta tulisi tarkastella normaalina väylähankkeena, jonka kustannusarvio on 32 milj. euroa (ilman alv).

Tämän hetkisen arvion mukaan hankkeen rakentaminen voidaan aloittaa aikaisintaan vuonna 2007, jos hankkeen jatkosuunnittelu aloitetaan pikaisesti. Suunnitteluun on mahdollista käyttää myös EU:n rakennerahastorahoja.

Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus

Päijänne-Saimaa-kanava **ei ole perinteinen liikennehanke** vaan ensisijaisesti matkailuun ja ihmisten vapaa-aikaan liittyvä hanke. Kanavahankkeen muihin liikenneväylähankkeisiin vertailukelpoinen yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma antaa hyöty-kustannus-suhteeksi **0,2** (sisältäen arvion ulkomaisesta matkailukysynnästä), **eli hanke ei ole liikenteellisten vaikutusten perusteella toteuttamiskelpoinen.** Rakennusaikaisia työllisyysvaikutuksia eikä maan arvon muutoksia ole otettu mukaan laskelmaan.

Hankkeen muut arvioidut vaikutukset

Hankkeen hyötyvaikutuksia ovat vapaa-ajan vesiliikenteen ja matkailun lisääntyminen sekä niiden ympärille rakennettavat palvelut. Matkailullisten vaikutusten arvioidaan ulottuvan myös matkustaja-alusliikenteeseen ja vuokraveneilyyn.

Matkailun edistämiskeskus on katsonut, että kanavahankkeella olisi jonkin verran vaikutusta kotimaan kesämatkailulle. Kanavan **matkailullinen merkitys ei olisi kuitenkaan merkittävä** vaan se olisi lähinnä eduksi kesämatkailun ja matkailuyrittäjyyden kehittämiseksi.

Kanavan virkistyskäyttösesonki on lyhyenlainen, noin kaksi kuukautta kesällä. Muuna aikana virkistyskäyttöä olisi vähän tai ei lainkaan. Tämä merkitsee vaikeuksia yrittäjille, koska sesongin lyhyden vuoksi isohkojen investointien kuoletusaika muodostuu hyvin pitkäksi tai niitä ei kannata tehdä lainkaan. Tämä saattaisi rajoittaa esimerkiksi vuokravenetoiminnan kehittymistä.

Työministeriön näkemyksen mukaan kanavahankkeen seurauksena syntyvät **pysyvät työpaikat** ovat investoinnin suuruuteen nähden **varsin vähäiset**. Työllisyysvaikutukset keskittyvät rakennusaikaiseen toimintaan. Ministeriön lähtökohtana ovat pysyvät työpaikat eikä perusinfrastruktuurin rahoittaminen.

Pohjois-Savon TE – keskuksen mukaan kanavaan kytkeytyvät uudet matkailu- ja muut sysäysinvestoinnit ovat monien tahojen osalta täysin suunnittelematta. Kanavalta toivotut vaikutukset **edellyttävät merkittäviä uusia investointeja**. Matkailuelinkeinon näkökulmasta investoinnit ovat mittavia. Kanavan ulkopuolisen kokonaissuunnitelman eli ns. Master Planin puute vaikuttaa kokonaiskuvan saamiseen kanavan merkityksestä. Myös kokemukset Keiteleen kanavasta osoittavat, että pelkkä kanavainvestointi ei tuo vallitsevissa talousmaantieteellisissä olosuhteissa suuria matkailutuloja.

Alueen kunnat ja kuntayhtymät korostavat, että **uusien toimintojen suunnittelu edellyttää jonkin asteista päätöstä toteutuksesta**, jotta investointien suunnittelu voisi olla realistista. Kuntien mielestä **matkailun merkitys tulee olemaan huomattava**, jos kanava toteutetaan. Lisäksi kunnat korostavat kanavan työllisyysvaikutuksia, koska alueen työllisyystilanne on huono (Sisä-Savon seutukunta on työllisyysasteeltaan 15 heikoimman seutukunnan aluetta). Työryhmä on saanut materiaalia kunnilta.

Työryhmä esittää yksimielisesti, että hanketta ei voida käsitellä perinteisenä liikennehankkeena vaan hanketta pitää tarkastella muita tekijöitä painottaen.

Hankkeen ainutlaatuisuutta ja sen merkitystä tulevaisuuden vapaa-ajan ja matkailun toimintojen osalta on erityisesti arvioitava toteuttamispäätöstä tehtäessä. Päijänne-Saimaa -kanavan toteutus edellyttää erityisen voimakasta panostamista matkailuun.

Työryhmä on kuullut työnsä aikana Pohjois-Savon TE-keskuksen sekä Leppävirran kunnan, Suonenjoen kaupungin ja Sisä-Savon kehittämissyhtiön edustajia.

Helsingissä 24.6.2004

Juhani Tervala
liikenne- ja viestintäministeriö

Martti Ahokas,
Keski-Suomen liitto

Ritva Hainari
kauppa- ja teollisuusministeriö

Marja Heikkinen-Jarnola
liikenne- ja viestintäministeriö

Aimo Heiskanen
Järvi-Suomen merenkulkupiiri

Jaakko Lehtonen
Matkailun edistämiskeskus

Paula Qvick
Pohjois-Savon liitto

Kari Salmi
sisäasiainministeriö

Eeva Vahtera
työministeriö

Taneli Antikainen
Merenkulkulaitos

Anneli Tantt
liikenne- ja viestintäministeriö

Liite 1 Työryhmän asettamiskirje
Liite 2 Taustamuistio
Liite 3 Matkailun edistämiskeskuksen lausunto
Liite 4 Pohjois-Savon TE-keskuksen lausunto

Päijänne-Saimaa-kanava työryhmä, taustamuistio

1. Johdanto

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 29.4.2004 työryhmän selvittämään Päijänne-Saimaa-kanava hanketta. Työryhmän toimikausi päättyy 29.6.2004.

Työn taustana oli liikenneväyläpolitiikkaa koskeva ministerityöryhmän työ, jossa on otettu kantaa liikenneväyläpolitiikan linjauksiin vuosille 2004-2013. Valmistuneessa ministerityöryhmän mietinnössä (LVM:n julkaisu 7/2004) todetaan Päijänne-Saimaa-kanava hankkeesta seuraavaa:

”Päijänne-Saimaan kanava, eli ns. Savon kanava (32 milj. euroa) on hanke, jolla on merkittäviä alueellisia yritys- ja matkailuelinkeinoja tukevia vaikutuksia. Toteutettuna sillä on merkitystä koko Päijänne-Saimaa-vesistön matkailun ja vesiliikenteen kehittymisen ja niihin liittyvän yritystoiminnan kannalta. Hankkeen mahdollisia rahoituslähteitä ovat EU:n rakennerahat, työllisyysrahat, kuntien rahoitus ja eräät KTM:n rahoitustuet. Pohjois-Savon maakunnan yhteistyöryhmä on jo varannut kansallista vastinrahaa. Valtion osuus koko hankkeen rakentamiskustannuksista voi olla korkeintaan 50 % (vastinraha). Työryhmä esittää, että hanketta koskeva ratkaisu tehdään hallituksessa kevään 2004 aikana.”

Työn tavoite ja työryhmän tehtävä

Päijänne-Saimaa-kanava hanketta selvittämään asetetun työryhmän tavoitteena oli tuottaa riittävä ja perusteltu tieto kanavasta päätöksentekoa varten.

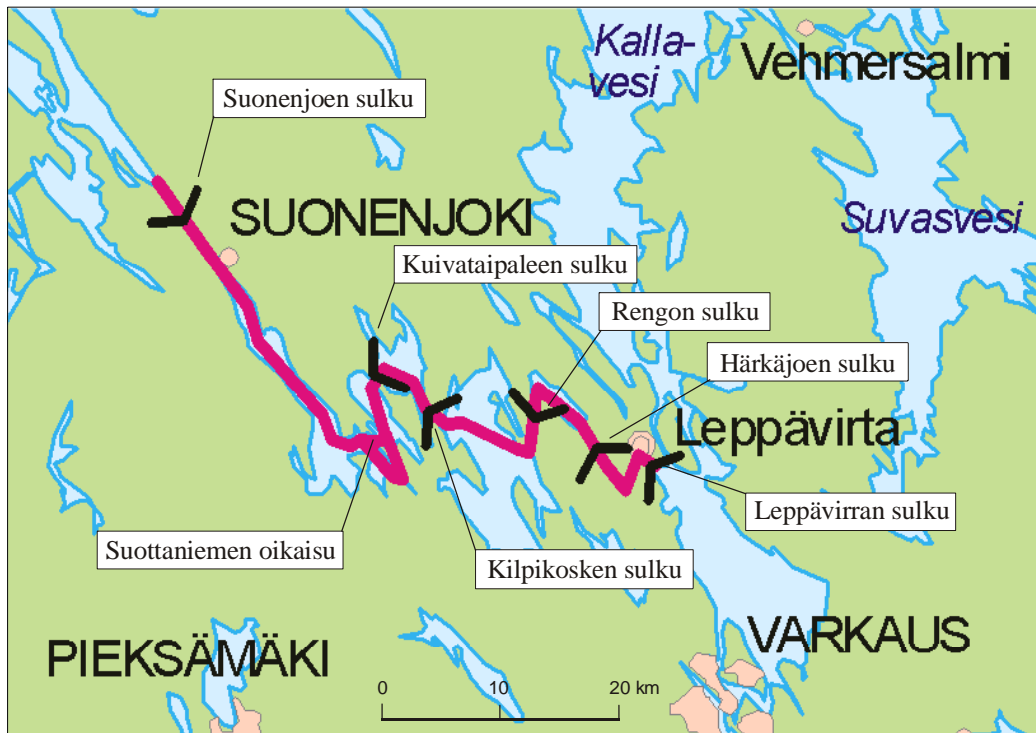
Työryhmän tehtävänä oli selvittää kanavan matkailullinen merkitys ja hankkeen kustannusarvio sekä mahdolliset hankkeen rahoittajatahot ja arvioida uusia mahdollisia vaikutuksia kanavan toteuttamiselle ministerityöryhmän edellyttämällä tavalla.

Työryhmän kokoonpano

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut rakennusneuvos Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseniä ovat olleet kehittämisjohtaja Martti Ahokas Keski-Suomen maakuntaliitosta, kaupunginjohtaja Markku Andersson Lappeenrannan kaupungista, teollisuusneuvos Ritva Hainari kauppa- ja teollisuusministeriöstä, talousjohtaja Marja Heikkinen-Jarnola liikenne- ja viestintäministeriöstä, Merenkulkupiirin johtaja Aimo Heiskanen Merenkululaitoksesta, ylijohtaja Jaakko Lehtonen Matkailun edistämiskeskuksesta, suunnittelupäällikkö Paula Qvick Pohjois-Savon maakuntaliitosta, neuvotteleva virkamies Kari Salmi sisäasiainministeriöstä sekä ylitarkastaja Eeva Vahtera työministeriöstä. Työryhmän sihteereinä ovat toimineet apulaisjohtaja Taneli Antikainen Merenkululaitoksesta ja yli-insinööri Anneli Tanttu liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmä on työssään kuulunut Suonenjoen kaupungin, Leppävirran kunnan, Sisä-Savon seutuyhtymän sekä Pohjois-Savon TE-keskuksen edustajia.

2. Hankkeen kuvaus

Suomessa on kaksi suurta pohjois-etelä-suuntaista vesistöaluetta: Vuoksen ja Kymijoen vesistöalue. Niitä erottaa Suonenjoen ja Leppävirran välillä maakannaksista muodostuva osuus, jonka yhteispituus on noin 9 kilometriä. Nk. Päijänne-Saimaa-kanavan rakentamisen tarkoituksena on yhdistää nämä vesistöt toisiinsa yhtenäiseksi, noin 50 000 km²:n laajuiseksi vesistöalueeksi, jolla on myös meriyhteys Saimaan kanavan kautta.



Kuva 1. Päijänne-Saimaa-kanavan suunniteltu linjaus

Pohjois-Savon liitto on teettänyt Päijänne-Saimaa-kanavan yleissuunnittelun. Kuvassa 1 esitetyn suunnitellun kanavan linjauksen kokonaispituus on noin 75 kilometriä sen sijoituksessa pääosin nykyisille järviolueille. Kymijoen vesistön puolella suunniteltu kanava alkaisi Iisvedeltä ja päättyisi Leppävirran Unnukalle Vuoksen vesistöön. Tälle välille on suunniteltu rakennettavan kuusi sulkukanavaa. Päijänne-Saimaa-kanavan mitoitusalueen koko on seuraava: kulkusyvyys 2,1 m, leveys 7,5 m, korkeus 5,5 m ja pituus 35 m. Aluskoko on hieman suurempi kuin Ruotsin Göta-kanavalla korkeutta lukuun ottamatta. Mitoitus mahdollistaisi huviveneilyn lisäksi risteily- ja pienproomuliikenteen.

Päijänteen ja Saimaan vesistöalueiden yhteen kytkemisen arvioinnin yhteydessä on samalla syytä myös huomioida vaihtoehtoinen, aikaisemmin lähinnä tavaraliikenteelle suunniteltu Mäntyharju-linjaus (kuva 2). Liikenne- ja viestintäministeriö perusti 1998 työryhmän selvittämään itäisen Suomen kanavahankkeita. Työryhmän loppuraportissa (LVM:n mietintöjä ja muistioita B14/2000) todetaan, että kanavavaihtoehdoista Kymijoen-Mäntyharjun kanavaparin rakentamisella olisi eniten matkailullista merkitystä.

Työryhmä ei ole käsitellyt työssään Kymijoki-Mäntyharjun kanavaa.



Kuva 2. Vuoksen ja Kymijoen vesistöt ja suunnitelmat niiden yhdistämiseksi

3. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus

Liikenne- ja viestintäministeriö on päätöksessään 24.10.2003 todennut, että liikenneväylähankkeiden arviointiin päivitettyä ns. YHTALI -yleisohjetta (yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma) on noudatettava kaikkien liikenne- ja viestintäministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmiin, investointiohjelmiin tai talousarvioihin ehdolla olevien liikenneväylähankkeiden arvioinnissa.

Liikennehankkeiden kannattavuuslaskelmaan sisällytettävien hyötyerien tulee olla yhteiskuntataloudellisia. Liikennehankkeissa tällaisia keskeisiä yhteiskuntataloudellisia hyötyjä ovat kuljetus- ja aikakustannussäästöt sekä säästöt onnettomuus- ja ympäristökustannuksissa.

Yleisohjeessa todetaan mm., että liikenneväylähankkeen kannattavuuslaskelmaan ei saa sisällyttää taloudellisia heijastus- tai kerrannaisvaikutuksia, kuten vaikutukset työllisyyteen, bruttokansantuotteeseen tai tietyn alueen kasvuedellytyksiin, koska on olemassa ilmeinen riski kahteen kertaan laskemisesta. Hankkeen vaikutusta maan tai kiinteistöjen arvoon ei myöskään saa ottaa mukaan laskelmaan.

Päijänne-Saimaa-kanavan rakentaminen on aluetalouden kannalta merkittävä hanke. **YHTALIn näkökulmasta luvussa 4 esitetyt Sisä-Savon seutuyhtymän laatiman kanavan vaikutusselvitykseen sisältyvät hyötyerät ovat ongelmallisia, koska hanke ei ole perinteinen liikennehanke vaan matkailua koskeva hanke.** Vaikutusselvityksen mukaiset hyötyerät eivät ole yhteiskuntataloudellisia nettohyötyjä, vaan ne ovat lähes kokonaan luonteeltaan aluetaloudellisia kerrannais-, heijastus tai siirtymävaikutuksia. Tästä seuraa, että vaikutusselvityksessä tehdyn kannattavuuslaskelman hyöty/kustannus-suhde (H/K) ei ole vertailukelpoinen muiden liikenneväylähankkeiden kanssa.

YHTALIn mukaisessa laskelmassa ovat mukaan laskettavia hyötyjä hankkeen diskontattu jäännösarvo (25 % investointikustannuksesta) sekä se osuus matkailu- ja vuokraveneilyliiketoiminnasta joka syntyy ulkomaisten matkailijoiden kysynnästä. Jos oletetaan, että esim. 20 % matkailu- ja vuokraveneilyvaikutuksista perustuisi ulkomailta tulevaan kysyntään (nettohyöty), olisi **YHTALIn mukainen laskelma seuraavanlainen:**

$$H/K = \frac{\text{jäännösarvo } 1,8 \text{ M€} + \text{matkailu } 2,7 \text{ M€} + \text{vuokraveneily } 2,2 \text{ M€}}{\text{investointi } 32,0 \text{ M€} + \text{käyttö- ja ylläpito } 4,0 \text{ M€}} = 0,2$$

Jos sen sijaan ulkomaista kysyntää ei olisi, saadaan H/K-suhteeksi **0,05**.

Kanavahankkeen muihin liikenneväylähankkeisiin vertailukelpoinen H/K-suhde vaihtelee siten näillä oletuksilla 0,05 ja 0,2 välillä.

Kannattavuuslaskelmiin liittyvien epävarmuustekijöiden vuoksi toteutettavien **liikennehankkeiden H/K-suhteiden tulisi normaalisti olla yli 1,5.**

Hankkeen muita kuin yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia voidaan päätöksenteossa arvottaa ja arvioida kuitenkin H/K-laskelman ulkopuolisina tekijöinä YHTALI -ohjeistuksenkin mukaan.

4. Hankkeen muut arvioidut vaikutukset (Sisä-Savon seutuyhtymän vaikutus selvitys)

Sisä-Savon seutuyhtymä on vuonna 2003 teettänyt kanavan vaikutus selvityksen päivityksen (Suunnittelukeskus Oy). Päivityksessä on tukeuduttu aikaisemmin tehtyyn selvityksineistoon, jota on täydennetty matkailu- ym. yrittäjien kanssa tehdyillä haastatteluilla ja toteutetun veneilijäkyselyn (Suunnittelukeskus Oy/Taloustutkimus Oy) tuloksilla.

Hankkeesta tehty vaikutus selvitys edustaa alueellista näkemystä. Selvityksiä siitä, miten hanke vaikuttaa esim. olemassa oleviin palveluihin vaikutus alueen ulkopuolella, ei liene tehty. **Vaikutus selvityksessä esille tuoduista hyödyistä lähes kaikki ovat sellaisia eriä, joita ei oteta huomioon liikennehankkeiden yhteiskuntataloudellisessa kannattavuus laskelmassa (luku 3).**

Päijänne-Saimaa-kanava ei ole perinteinen liikennehanke vaan ensisijaisesti matkailuun ja ihmisten vapaa-aikaan liittyvä hanke. Hankkeen hyötyvaikutukset syntyisivät vapaa-ajan vesiliikenteen ja matkailun sekä niiden ympärille rakennettujen palveluiden kautta. Matkailullisten vaikutusten on arvioitu ulottuvan myös matkustaja-alusliikenteeseen ja vuokra veneilyyn. Työllisyysvaikutukset (erityisesti rakennusaikaiset) olisivat kuitenkin hankkeen suurin hyötyerä. Lisäksi hankkeen hyötynä on otettu huomioon vaikutukset rantakiinteistöjen arvoon.

Hankkeen vaikutus selvityksessä on hyödyille **(eivät ole YHTALIn mukaisia hyötyjä)** laskettu nykyarvot (taulukko 1).

hankkeen työllisyysvaikutukset	23,8 milj. €
matkailu, vapaa-ajan vesiliikenne ja niiden ympärille rakentuvat palvelut	13,5 milj. €
vuokraveneily	10,9 milj. €
kiinteistöjen arvonnousu	1,4 milj. €

Taulukko 1. Päijänne-Saimaa-kanavan hyötyerät ja niiden suuruus (laskenta-aika 30 v., diskonttokorko 5 %)

Hyötyjen rahallisen arvon arvioinnissa on otettu huomioon ainoastaan nettolisäys, joka veneily- ja muussa matkailutulossa tapahtuu, eli tuloista on vähennetty ydinalueelle muilta reiteiltä siirtyvien matkailijoiden kulutus. Esim. veneilyä koskevassa luvussa on siten mukana vain uuden veneilyreitit seurauksena vaikutus alueelle hankittavien uusien veneiden ja sitä kautta tapahtuvan veneilyn lisääntymisen aikaansaama kulutuksen lisäys.

Työllisyys

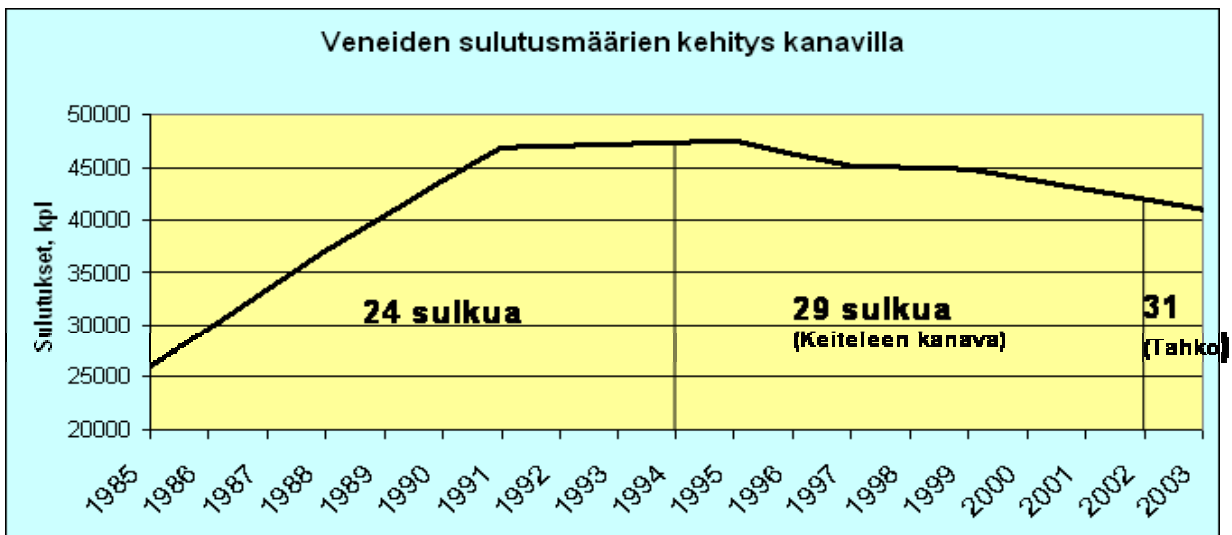
Kanavahankkeen suurimman hyötyerän, rakennusvaiheen työllisyysvaikutuksen, on kerannaisvaikutuksineen vaikutus selvityksessä arvioitu olevan noin 700 henkilötyövuotta. Rakennusvaiheen jälkeen kanavan työllistävä vaikutus pienenee huomattavasti. Käyttövaiheen työllisyysvaikutus on ensimmäisten toimintavuosien aikana noin 90 henkilötyövuotta, ja kysynnän tasaantuessa noin 70 henkilötyövuotta. Tämän jälkeen työllisyysvaikutus lähtee hitaalle kasvu-uralle. Työllisyysvaikutusten arvioinnin yhteydessä on kuitenkin mm. otettava huomioon, että tämänkoinen hanke on kansainvälisesti kilpailutettava. Hankkeen työllistävä vaikutus tai osa siitä ei siten välttämättä kohdistu alueelle tai edes Suomeen.

Matkailu

Vaikutusselvityksen veneilyennusteet perustuvat paitsi tehtyyn veneilijäkyselyyn lisäksi alueen rekisteröityjen moottoriveneiden nykyiseen lukumäärään sekä yleisiin valtakunnallisiin venekaupan kasvunäkymiin. Päijänne-Saimaa-kanavan vaikutusalueen venemääristä ei ole tehty kasvuennusteita. Ympäröivillä alueilla tehdyt venemäärän kasvuennusteet ovat ainakin osittain osoittautuneet liian optimistisiksi. Esim. vuonna 1994 valmistuneen Keiteleen kanavan veneilymäärät eivät ole alkuinnostuksen jälkeen läheskään vastanneet odotuksia ja tehtyjä ennusteita.

Päijänne-Saimaa-kanavan on vaikutusselvityksessä arvioitu ensimmäisinä vuosina houkuttelevan ydinalueelle (Leppävirta, Suonenjoki) noin 4 900 venekuntaa. Kolmen ensimmäisen vuoden jälkeen venekuntien määrän arvioidaan laskelmissa vähenevän noin 3 000 venekuntaan vuosittain. Tästä eteenpäin vierailevien veneiden määrän arvioidaan kasvavan vesistöjen kokonaisvenemäärän kasvun mukaan. Keskimääräiseksi kasvuksi arvioidaan noin 3 % vuodessa. Näin ollen 10. vuonna venemäärä on noussut noin 3 600 veneeseen ja 30. vuonna noin 5 700 veneeseen vuosittain.

Merenkululaitoksen (MKL) kanavien sulutustilastojen pohjalta voidaan veneilyn määrän kehityksestä tehdä myös hieman toisenlaisia johtopäätöksiä (kuva 3). Veneilyn sulutustilastoissa näkyy talouden yleinen kehitys 1980-luvun nousuna ja 1990-luvun laskusuhdanteena. Veneiden sulutusmäärät ovat nousseet vuoteen 1991 saakka, jolloin veneiden sulutuksia oli 24 sulkukanavalla yhteensä noin 47 000 kpl. Tämän jälkeen sulutukset ovat vähentyneet siten, että vuonna 2003 näillä samoilla 24 sulkukanavalla oli yhteensä noin 33 000 veneiden sulutuskertaa. Edes uudet kanavareitit ja niiden 7 uutta sulkua (Keiteleen kanava 1994 ja Tahkon reitti 2002) eivät ole pystyneet säilyttämään sulutusmääriä 1990-luvun alun tasolla.



Kuva 3. Veneiden sulutusmäärien kehitys kanavilla 1985-2003.

Rekisteröityjen veneiden määrän kasvusta huolimatta kanavaliikenteen kokonaismäärät ovat olleet hitaassa laskussa. Mahdollisia selityksiä tälle ilmiölle ovat mm. väestön ja samalla veneilyn keskittyminen rannikkojen suuriin kaupunkeihin.

Tahkon reitti avattiin vesiliikenteelle kesällä 2002. Vuonna 2003 reitin kolmella sululla oli sulutuksia yhteensä noin 4 000. Määrä vastaa arvioita vaikutusselvityksessä (1998).

Tahko on Pohjois-Savon ja koko sisävesien voimakkaimmin kasvava ympärivuotinen matkailukeskus; tällä hetkellä 5300 vuodepaikkaa ja alueen voimassaoleva osayleiskaava mahdollistaa vuodepaikkamäärän kohottamisen 10 000 vuodepaikkaan lähitulevaisuudessa. Tahko ja Leppävirta (Päijänne-Saimaa kanavan itäpää) ovat Pohjois-Savon matkailustrategian kuuden kehitettävän matkailukeskuksen/keskittymän keskeisiä kohteita.

Tahkon reitin seuranta ja vaikutusten analysointia tulisi jatkaa useamman vuoden ajan ennen kuin Päijänne-Saimaa kanavahankkeessa voitaisiin tukeutua Tahkon reitin kokeuksiin. Tätä edellytti myös liikenne- ja viestintäministeriö Päijänne-Saimaa kanavaa koskevassa kannanotossaan syksyllä 2002. Tulevat vuodet vasta näyttävät, säilyttääkö Tahkon reitti vetovoimansa vai hiljeneekö liikenne Keiteleen kanavan tavoin.

Päijänne-Saimaa-kanavan matkailullisten vaikutusten määrään vaikuttaa oleellisesti se, miten alueen matkailukohteiden kesäinen vetovoima ja palveluvarustus kehittyvät. Kanava yksin ei tuo alueelle matkailutuloa, vaan kanava luo ainoastaan edellytykset uusien ja nykyisten matkailupalveluiden kehittämiseen ja sitä kautta matkailutulon lisäykseen.

Vaikutusselvityksessä on erityisesti vuokraveneilyä pidetty tärkeänä kehittämiskohteena ja arvioidut siitä saatavat matkailutulot ovat merkittävät. Tähän sisältyy kuitenkin epävarmuustekijöitä. Vuokraveneily Suomessa on vielä varsin pienimuotoista, joten olemassa olevaa vertailukelpoista tietoa on vähän. Vuokraveneilyn kehittämiseen vaikuttavat voimakkaasti useat ulkopuoliset tekijät, kuten esim. kanava-alueen palvelutarjonnan kehittyminen, taloudelliset suhdanteet sekä ulkomaan markkinoinnin onnistuminen.

On myös muistettava, että vuokraveneilyn ja muun matkailun kehittäminen ei ole riippuvainen Päijänne-Saimaa kanavan rakentamisesta, sillä sitä on mahdollista kehittää myös Päijänteen ja Saimaan vesistöjen olemassa olevan väylästön puitteissa.

Matkailun edistämiskeskus on laatinut hankkeesta lausunnon, jossa se katsoo, että kanavahankkeella olisi jonkun verran vaikutusta kotimaan kesämatkailulle. Hankkeen matkailullinen merkitys ei olisi merkittävä vaan kanava loisi lähinnä lisäedellytyksiä kesämatkailun kehittämiseksi.

Rantakiinteistöt

Päijänne-Saimaa-kanavan rakentaminen lisää vaikutusselvityksen mukaan kanava-alueen ja sen lähiympäristön rantakiinteistöjen kysyntää lomarakennuspaikoiksi ja nostaa rantakiinteistöjen hintaa.

Tavarakuljetukset

Tavaraliikennettä harjoittavien yritysten mukaan pienproomukuljetusten merkitys ei lähi-vuosina tule olemaan kovin suuri kanavan vaikutusalueen yrittäjille. Kanavaa pidettiin kuitenkin tulevaisuuden kannalta hyvänä asiana. Mahdollisten kriisien tai öljyn hinnan rajun nousun jälkeen on hyvä olla tarjolla vaihtoehtoinen kuljetusmuoto. Toisaalta suunnitellulla sulkumitoituksella kanavan hyöty tavaraliikenteessä on tulevaisuudessakin varsin rajallinen.

5. Hankkeen kustannusarvio

Järvi-Suomen merenkulkupiiriin vuonna 2002 laatiman kustannusarvion mukaan kanavan rakentamiskustannukset ovat noin 32 milj. € jakautuen taulukossa 2 esitetyllä tavalla.

Vuotuiset käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat Merenkululaitoksen arvion mukaan noin 0,25 milj. € ensimmäisten 10 vuoden aikana ja sen jälkeen noin 0,27 milj. € vuodessa. Käyttö- ja ylläpitokustannusten rahoituksen osalta on yleisenä periaatteena, että jos kanavasta tulee osa valtion liikenneinfrastruktuuria, tulee valtion myös huolehtia sen ylläpidosta. Käyttö- ja ylläpitokustannusten nykyarvo on 4,0 M€ (laskenta-aika 30 vuotta, diskonttokorko 5 %).

Rakentamisen kustannusarvio vuodelta 2002 perustuu vuonna 1998 laaditun yleissuunnitelman päälinjaukseen, mutta pienproomu- ja matkustaja-alusliikenteen mahdollistavaan kanavamitoitukseen. Kustannusarvion laadinnassa on voitu hyödyntää Tahkon reitin rakentamisen toteutunutta kustannustietoa.

Rakennuskustannukset	26,9 milj. €
Suunnittelu	1,3 milj. €
Tutkimukset	0,5 milj. €
YVA ym.	0,2 milj. €
Yleiskustannukset	2,7 milj. €
Maalunastukset, korvaukset	0,3 milj. €
Päijänne-Saimaa kanavainvestointi yhteensä	32,0 milj. €
Käyttö- ja ylläpitokustannukset / vuosi	0,25 - 0,27 milj. €
Nykyarvo (laskenta-aika 30 vuotta, diskonttokorko 5 %)	4,0 milj. €

Taulukko 2. Päijänne-Saimaa-kanavan kustannusarvio vuoden 2002 kustannustasossa

Kustannusarvioon liittyy kuitenkin huomattavia epävarmuustekijöitä ja erityisesti se, että arvio perustuu puutteellisiin maaperätutkimuksiin. Ottaen huomioon nämä epävarmuustekijät merenkulkupiiri arvioi, että **kustannusarvio kanavan mahdollisen toteutusajan kohdan (2008) tasossa on 35-40milj.€**

Maaperätutkimusten puutteellisuudesta aiheutuvien epävarmuustekijöiden lisäksi kustannusarvion osalta on huomioitava mm. seuraavaa:

- Taajama-alueilla (Suonenjoki ja Leppävirta) ympäristölliset ja maisemalliset tekijät saattavat aiheuttaa ennakoimattomia kustannuksia lupaprosessi- ja rakennussuunnitteluvaiheessa
- Silta- ja tiekustannukset on arvioitu minimimittojen ja minimitarpeen pohjalta. Maisemallisesti hallitsevien siltojen kustannukset todennäköisesti kasvavat mm. maisemallisista syistä

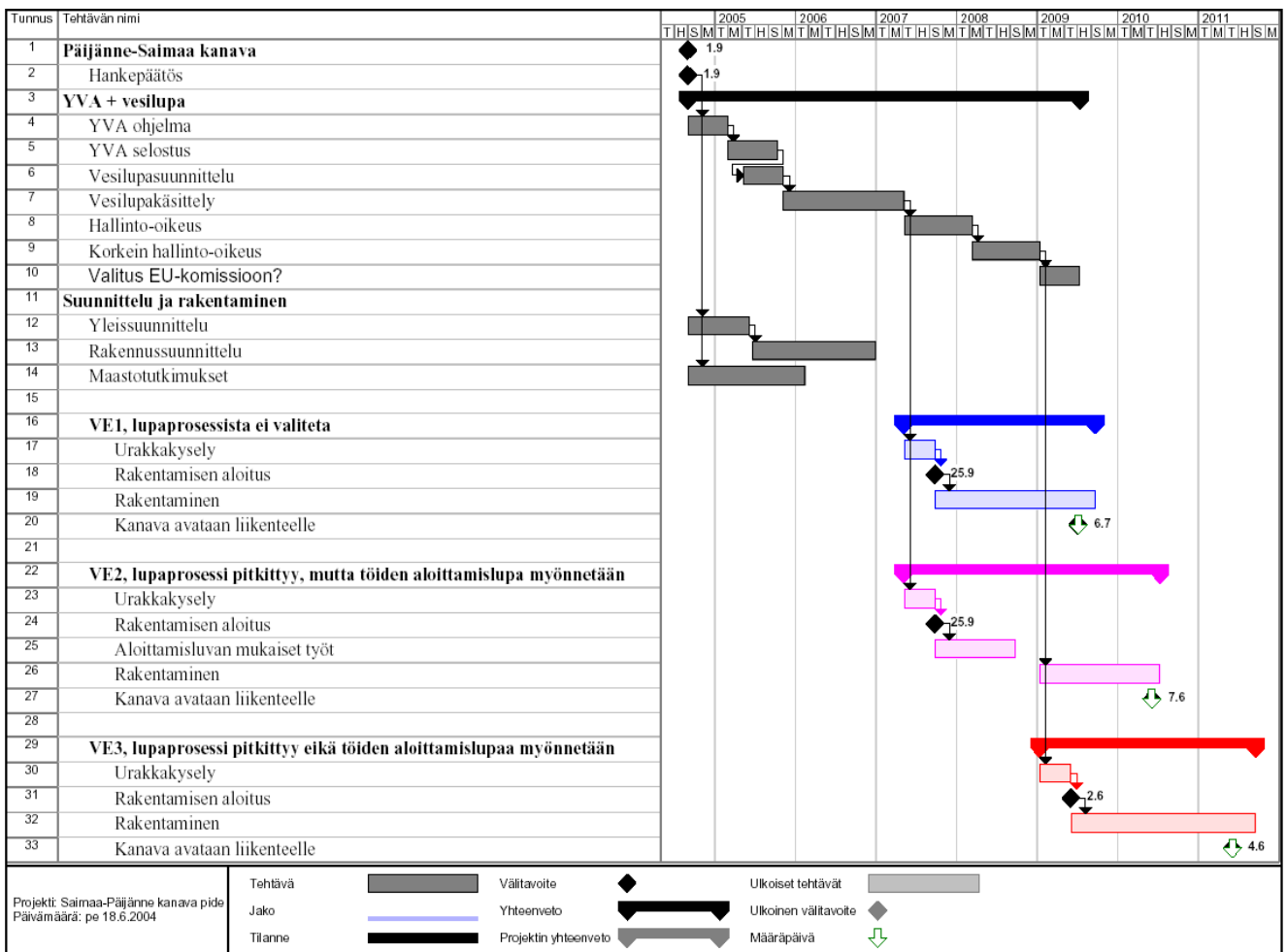
6. Hankkeen aikataulu

Hankkeen toteutukseen on kaavailtu Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) Itä-Suomen tavoite 1-ohjelman rahoitusta. EAKR -rahoituksen käytön mahdollisuus nykyisen tavoite 1-ohjelman puitteissa riippuu kuitenkin hankkeen lopullisesta aikataulusta, koska nykyinen ohjelma päättyy 2006 ja siinä olevat varat tulee käyttää vuoden 2007 loppuun mennessä.

Järvi-Suomen merenkulkupiiri on laatinut Päijänne-Saimaa-kanavasta kolme vaihtoehtoista aikataulua, jotka riippuvat mahdollisesti tehtävistä valituksista ja vesilupaprosessin pituudesta (kuva 4). Nopeimman aikataulun mukaan, kanava avattaisiin liikenteelle kesällä 2009. Sen sijaan hankkeen ns. "maksimiaikataulun" mukaan liikennöinti kanavalla alkaisi kesällä 2011.

Nopein vaihtoehto 1 on rakentamisen aloituksen suhteen varsin kireä. Tämän aikataulun toteutuminen edellyttää, että hanke ei aiheuta laajaa valituskierrettä. **Myöskään nopein aikataulu ei mahdollista tavoite 1 –ohjelmarahoituksen käyttämistä kanavan rakentamiseen.**

Hankkeessa on kuitenkin syytä varautua myös maksimiaikatauluun, koska kyse on sen kokoluokan hankkeesta, että ympäristövaikutusten arviointi (YVA) ja vesilupakäsittely saattaa myös viedä enemmän aikaa. Aikatauluvaihtoehdoissa 2 ja 3 on huomioitu mahdollisiin valituksiin ja lupakäsittelyihin liittyvät hankkeen viivästysmahdollisuudet.



Kuva 4. Hankkeen prosessikaavio

7. Hankkeen rahoitus

Hankkeen mahdollisia rahoittajatahoja ovat kunnat, valtio ja Itä-Suomen tavoite 1-ohjelma.

Pohjois-Savon maakunnan yhteistyöryhmä on tehnyt lokakuussa 2003 päätöksen sisällyttää Päijänne-Saimaa kanava tavoite 1 –ohjelmarahoitukseen ja samalla Pohjois-Savon maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelmaan. Myös Pohjois-Savon maakuntahallitus on hyväksynyt kanavahankkeen sisällyttämisen toteuttamissuunnitelmaan.

Kanavan rakentaminen käynnistyy kuitenkin aikaisintaan syksyllä 2007, joten kanavainvestoinnin osarahoittaminen on tavoite1 -ohjelman (2000 -2006) sulkeuduttua mahdotonta. Käyttämättä jäänyt rahoitus joudutaan palauttamaan komissiolle ja se menetetään. EAKR-rahoitusta voitaisiin käyttää ainoastaan suunnitteluvaiheen kustannuksiin (noin 5 % kokonaiskustannuksista).

Työministeriön rahoitusmahdollisuudet ovat rajoitetut määrärahakehysten puitteissa. Ministeriö jakaa vuosittain investointirahoituksen suoraan TE-keskusten työvoimaosastojen käyttöön, jotka voivat myöntää tai osoittaa käytettävissä olevien määrärahojen rajoissa työllisyysperusteista investointiavustusta. Keskeistä investointiavustuksen myöntämisessä ja osoittamisessa ovat hankkeen pysyvät työllisyysvaikutukset. Työministeriön näkemyksen mukaan kanavahankkeen pysyvät työpaikat ovat investoinnin suuruuteen nähden varsin alhaiset. Työllisyysvaikutukset keskittyvät rakennusaikaiseen toimintaan.

Pohjois-Savon TE-keskus katsoo, että kanavahanketta ei tulisi rahoittaa aluekehittämiin varatuilla EU-rahoilla aikatauluongelmista johtuen ja että nykyisen tavoite 1 -ohjelmakauden aikataulun puitteissa on alueella isoja teollisuushankkeita, jotka priorisoidaan työllisyysperusteista investointitukea myönnettäessä kanavahankkeen edelle. Mikäli kanava toteutetaan, sille tulisi osoittaa edellä kuvatuista syistä muuta kuin alue- ja yrityskehittämisen rahoitusta. Vaihtoehtoisena menettelynä voisi olla valtion lisätalousarvio, missä hankkeelle annettaisiin erillisoito, joka ei syrjäyttäisi maakunnan kannalta vaikeuttavia ja välttämättömiä yritys- ja työllisyys-hankkeita.

TE-keskuksen mukaan hanketta on valmisteltu tähän mennessä hyvin kanavapainotteisesti eikä heidän tiedossaan ole sitovia kanavasta johtuvia tai siihen kytkeytyviä yritysinvestointeja. Kanavan seurauksesta syntyvien muiden uusien ulkopuolisten tarpeellisten investointien rahoittajat, toteuttajat, täsmälliset investointisuunnitelmat, kokonaiskustannukset ja rahoitusarviot puuttuvat monien tahojen osalta. Kanavan ulkopuolisen kokonaissuunnitelman puute (Master Plan -konsepti) vaikeuttaa kokonaiskuvan saamista.

Kuntien rahoitus (Suonenjoki, Leppävirta) on korkeintaan 2 milj. €. Kuntien lopullisia rahoituspäätöksiä ei kuitenkaan ole vielä tehty.

Liikenneväyläpolitiikkaa pohtineen **ministerityöryhmän** mukaan valtion rahoituksen lähtökohdaksi on, että valtion osuus hankkeen rakentamiskustannuksista voi olla korkeintaan 50 % (vastinraha).

Yhteenvetona voidaan todeta, että hankkeen kustannusten (32 milj. €) rahoitukseen kunnat osallistuisivat 2 milj. eurolla. Liikenne- ja viestintäministeriön osuudeksi jäisi loppuosa, noin 30 milj. €. Ministeriön kehityksessä ei ole ko. rahoitusta.

MATKAILUN EDISTÄMISKESKUS

LAUSUNTO

1 (3)

Jaakko Lehtonen/ET

27.5.2004

Dnro 179/031/2004

Päijänne-Saimaa kanavatyöryhmä

PÄIJÄNNE-SAIMAAN KANAVAN (SAVON KANAVAN) MATKAILULLINEN MERKITYS

Pyydettyinä lausuntona Päijänne-Saimaan kanavahankkeen matkailullisesta merkityksestä Matkailun edistämiskeskus esittää kunnioittavasti seuraavan. Lausunnossa pitäydytään mahdollisimman puhtaasti kanavan matkailullisiin vaikutuksiin eikä kantaa oteta taloudellisiin, työllisyys- tms. vaikutuksiin eikä liioin siihen, onko kanavan rakentaminen tarkoituksenmukaista vaiko ei. MEK ei ota tällä lausunnolla kantaa myöskään siihen, tuottaisiko Päijänne-Saimaan kanavaan tehtävä investointi matkailun kannalta paremman tuloksen sijoitettuna johonkin muuhun matkailupalveluun.

Kanavahankkeesta on vuosien mittaan tehty kymmenkunta selvitystä, joista tiettävästi tuorein on Suunnittelukeskus Oy:n "Päijänne-Saimaa Kanavan vaikutus selvitys" joulukuulta 2003. Viimemainitussa on arvioitu mm kanavan matkailullista merkitystä verrattain perinpohjaisesti (s. 34-44).

Sisävesien matkailullisesta merkityksestä yleensä

Suomi on tunnetusti tuhansien järvien ja saarien maa. Suomella on siten selkeät ja vahvat lähtökohtaiset edellytykset kehittää sisävesimatkailua. Järvien välinen yhteys ei kuitenkaan ole niin hyvä kuin kartalta voisi olettaa. Esimerkiksi Kymen ja Vuoksen vesistöjen välillä ei ole yhteyttä, mikä onkin esitetty yhtenä keskeisenä syynä kanavahankkeelle.

Monissa Euroopan maissa on panostettu selkeästi sisävesistöjen matkailulliseen käyttöön mm. juuri kaivamalla eri vesistöjä yhdistäviä kanavia sekä kehittämällä vesistöjen yhteydessä olevia matkailupalveluita. Menestyksekkästä liiketoimintaa sisävesimatkailussa on mm. Irlannissa, Hollannissa, Ranskassa, Saksassa ja Puolassa.

Suomessa sisävesiä käytetään virkistysmatkailuun, mutta keskimäärin arvioiden rantojen infrastruktuuri ei ole kovin kehittyntä. Kun esimerkiksi Päijänne ja Saimaa ovat varsin suuria sisävesiä, ne tarjoaisivat jo ilman kanavaakin kumpikin erikseen hyviä mahdollisuuksia sisävesimatkailuun, mikä ei kuitenkaan ole johtanut matkailupalvelutarjonnan huomattavaan kehittymiseen, muutamien selkein ja menestyksellisin poikkeuksin.

Jaakko Lehtonen/ET

27.5.2004

Dnro 179/031/2004

Kanavan matkailullinen vaikutus

On todennäköistä, että jos kanava rakennettaisiin, se alkuvaiheessa houkuttelisi paljonkin veneilijöitä tutustumismatkoille. Sen jälkeen käyttö vähenisi ja kehittyisi hiljalleen uudelleen ylöspäin sitä mukaa kuin virkistysveneilyn määrä kehittyi muutoinkin.

Myös risteilyaluksia tulisi kanavan käyttäjiksi. Ongelmaksi saattaisi muodostua matkailijoiden auto, jota todennäköisesti ei haluta jättää lähtösatamaan, ellei risteily pääty samaan satamaan kuin mistä lähdettiin. Näin ollen vesistöltä toiselle suuntautuvaa risteilyä käyttäisivät enemmän sellaiset matkailijat, jotka eivät liiku omalla autolla.

Keskeistä kanavan matkailulliselle menestymiselle onkin matkailupalvelutarjonnan kehittyminen. Tärkeää on myös alkuvaiheessa. Jos tarjonta alkuvaiheessa on vähäistä tai kovin harvaa, se luo mielikuvan, jonka muuttaminen myönteisemmäksi myöhemmin on työlästä.

Kanavat usein ovat kiinnostavia myös maamatkustajille, jotka voivat tulla katsomaan kanavaa ja viettämään aikaa kanavan varteen. Esimerkiksi Ruotsin Göta-kanavalla on huomattavaa maamatkailumerkitystä, joka on paljon suurempaa kuin vesimatkailu kanavaa käyttäen. On ainakin mahdollista, että maamatkailu kasvaisi myös Päijänne- Saimaa-kanavan kohdalla.

Kanavasta matkailullisesti saatavia etuja

Kanava loisi lisäedellytyksiä kesämatkailun kehittämiseksi koko Järvi-Suomen keskeisille alueille. Tämä kuitenkin edellyttää matkailupalvelutarjonnan kehittymistä koko vaikutusalueella. Olisi eduksi, jos kanavan vaikutusalueen matkailupalveluiden kehittämisestä tehtäisiin kokonaisvaltainen suunnitelma.

Kanava loisi kansainvälisestikin ainutlaatuisen laajan vesistökokonaisuuden, ja kanavan myötä syntyisi Päijänteen puoleltakin yhteys myös mereen. Lisääntynyt veneily hyödyttäisi alueella mm. ravitsemispalveluita, majoituspalveluita, vähittäiskauppaa, huoltamopalveluita sekä loisi mahdollisuuden esimerkiksi veneenvuokraustoiminnalle nykyistä laajemmalla kysyntäpohjalla.

Kanava lisäisi Päijänteen ja Saimaan markkina-arvoa ja tekisi Suomesta aiempaa vieläkin kilpailukykyisemmän sisävesimaan. On kuitenkin selvää, että ylivoimainen valtaosa kanavaa käyttävistä sisävesimatkailijoista olisi suomalaisia.

MATKAILUN EDISTÄMISKESKUS

LAUSUNTO

3 (3)

Jaakko Lehtonen/ET

27.5.2004

Dnro 179/031/2004

Matkailuun kanavan osalta liittyviä ongelmia

Kanavan virkistyskäytösesonki on lyhyenlainen, noin kaksi kuukautta kesällä. Muuna aikana virkistyskäyttöä olisi vähän tai ei lainkaan. Tämä merkitsee vaikeuksia yrittäjille, koska sesongin lyhyden vuoksi isohkojen investointien kuoletusaika muodostuu hyvin pitkäksi tai niitä ei kannata tehdä lainkaan. Tämä saattaisi rajoittaa esimerkiksi vuokravenetoiminnan kehittymistä.

Ulkomailta Suomeen suuntautuvan matkailun kannalta kanavalla ei olisi kovin suurta merkitystä. Matka omalla aluksella Saimaan kanavan kautta uuden kanavan vaikutuspiiriin on pitkä ja rajamuodollisuuksien kannalta hankalakin. Niiden ulkomaisten matkailijoiden, jotka vetävät trailerilla autonsa perässä omaa venettä, matkan tekee vaikeaksi auto/perävaunu paikkojen riittämättömyys autolautoilla etenkin juuri siihen aikaan, kun Järvi-Suomi olisi matkailullisesti houkuttelevimmillaan. Toisaalta ulkomaisten matkailijoiden kannalta Saimaan alueen etäisyydet ja tarjonta ovat sinällään jo riittäviä tyydyttämään nykyisin hyvin harvalukuisten ulkomaisten veneilijöiden runsaastikin lisääntyvän kysynnän.

Matkailullinen aluekehittäminen suurina kokonaisuuksina ei ole helppoa ja on riski siitä, ettei mitään erityisempää kokonaisvaltaista matkailupalvelutarjontaa kuitenkaan jäntevästi luoda, vaan tarjonta jää hajanaiseksi.

Loppupäätelmä matkailun kannalta

Kanavan rakentaminen on eduksi lähinnä kotimaiselle kesämatkailulle ja avaa uusia mahdollisuuksia matkailuyrittäjyyteen.

Ylijohtaja

Jaakko Lehtonen

Hallintojohtaja

Pekka Laukala



11.6.2004

Viite
ASIAPohjois- Savon TE- keskuksen kuuleminen / Jaakko Kekoni 11.6.2004
Pohjois-Savon TE-keskuksen kanta kanava-investointiin

Eu 1 tavoiteohjelman aikataulu on huomioitava

Itä-Suomen Tavoite 1 -ohjelma kattaa vuodet 2000 -2006 ja päättyy 31.12.2008 mennessä. Jos kanavan rakentaminen käynnistyy aikaisintaan syksyllä 2007, kanavainvestointien osarahoittaminen on EU 1 -ohjelman 2000 -2006 sulkeuduttua jälkikäteen mahdotonta. TE- keskus toteaa, että kanavan vaikutusalueelle (Sisä-Savo) on jo suunnattu henkeä kohden eniten investointitukivaroja 1- tavoiteohjelmasta Pohjois-Savossa. Tämä johtuu alueen teollisuuden panostushalusta.

Työllisyysperusteinen investointiavustus söisi rahat työllistäviltä hankkeilta

Kanavaan on esitetty yhtenä rahoituslähteenä työministeriön työllisyysperusteista investointiavustusta. Tämän kelpoisuusarvion valmistelee TE-keskus. Työllisyysinvestointina kanava ei kilpailevien teollisten hankkeiden paineissa ole riittävän vaikuttava. Työllisyysvaikutuksiltaan vähäinen kanava veisi TE-keskuksen rahoitusmahdollisuudet useaksi vuodeksi muilta tehokkaammin työllistäviltä ja suurempia aluetaloudellisia vaikutuksia luovilta teollisuuden hankkeilta sekä teollisuuden innovaatorakenteiden kehittämiseltä koko maakunnassa. On siksi huomioitava, että kanavan alueen kunnissa ja muualla maakunnassa on v. 2005 -2006 suunniteltu työllistäviä teollisuusinvestointeja, joihin varoja ei tuolloin olisi. Kanavan sysäysvaikutukset ovat lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikajännteellä yritysinvestointeihin tai osaamisen kehittämiseen verrattuna huomattavan vähäiset.

Investointituki ja toimintaympäristötuki eivät sovellu

Kauppa- ja teollisuusministeriön investointiavustus ei ole mahdollinen kanavan rahoittamiseen. Investointituessa sovelletaan yritystukilakia. Kanava ei ole liiketoiminnan muodossa harjoitettavaa yritystoimintaa eikä hakija ole yritys tai kunta, joka rakentaa yritystoimitilaa. Toimintaympäristötuki ei koske kanavan tyyppisiä infrastruktuurihankkeita. KTM:n investointitukea on Sisä-Savossa suunnattu yrityksiin, mikä näkyy suunnitellun kanava-alueen nykyisten ja uusien yritysten liikevaihdon ja palkkatulon nopeana kasvuna.

Rahoitusvaihtoehdot

Mikäli kanava toteutetaan, sille tulisi osoittaa edellä kuvatuista syistä muuta kuin alue- ja yrityskehittämisen rahoitusta. Vaihtoehtoisena menettelynä voisi olla valtion lisätalousarvio, missä hankkeelle annettaisiin erillirahoitus, joka ei syrjäyttäisi maakunnan kannalta vaikuttavia ja välttämättömiä yritys- ja työllisyys-hankkeita.

11.6.2004

Toinen vaihtoehto on Venäjän valtion velan lyhennys, jota käyttämällä rahoitettiin mm. Keiteleen kanavaa. Todennäköisesti tässä voisi harkita ja arvioida Keiteleen kanavahankkeessa sovellettua molempien rahoitusmallien yhteiskäyttöä. Nämä vaihtoehdot eivät sido aikataulujen takarajojen suhteen niin kuin EU 1 -ohjelma.

Kanavaan kytkeytyvät uudet matkailu- ja muut sysäysinvestoinnit auki

Savon kanavalta toivotut aluetalousvaikutukset edellyttävät matkailuyritysten ja kanavan vaikutuspiirissä olevien kuntien, sekä kanavaan liittyvien ja kytköksissä olevien elinkeinojen merkittäviä uusia lisäinvestointeja. Nämä investoinnit ovat välttämättömiä, mikäli pyrkimyksenä on, että alueelle syntyisi toivottuja, merkittävän matkailumassan mahdollistavia ja kanavaan kytkeytyviä matkailutuotteita ja matkailupalveluja. Matkailuelinkeinon näkökulmasta investoinnit ovat mittavia.

Master Pian -kokonaissuunnitelma puuttuu

Hanketta on valmisteltu tähän mennessä hyvin kanava-painotteisesti eikä tiedossamme ole sitovia kanavasta johtuvia tai siihen kytkeytyviä yritysinvestointeja. Kanavan seurauksesta syntyvien muiden uusien ulkopuolisten tarpeellisten investointien rahoittajat, toteuttajat, täsmälliset investointisuunnitelmat, kokonaiskustannukset ja rahoitusarviot puuttuvat monien tahojen osalta. Kanavan ulkopuolisen kokonaissuunnitelman puute (Master Pian -konsepti) vaikeuttaa kokonaiskuvan saamista. Ulkopuolisen rahoituksen riittämättömyys on realisoitunut mm. Koillis-Savon kanavan vaikutuspiirissä, jossa on edelleen investointeja auki. Myös kokemukset Keiteleen kanavasta osoittavat, että pelkkä kanavainvestointi ei tuo vallitsevissa talousmaantieteellisissä olosuhteissa suuria matkailutuloja. Kanavan aluetaloudellisten vaikutusten ja niiden toteutettavuuden arviointi, vertaamalla kanavahanketta lämpimissä maissa rakennettuihin vanhoihin kanaviin, on edellä mainituista auki olevista investoinneista ja luonnonolosuhteista johtuen haastavaa.

Tämä kanavatyöryhmälle pyynnöstä valmisteltu kannanotto on syntynyt TE-keskuksen kaikkien hallinnonalojen asiantuntijayhteistyön tuloksena ja perustuu TE-keskuksen tällä hetkellä käytössä oleviin tietoihin ja muista Pohjois-Savon alueella toteutetuista matkailuperusteisista kanavahankkeista saatuihin kokemuksiin.

Johtaja

Jaakko Kekoni