



ETELÄ-
KARJALAN
LIITTO

KUTILAN KANAVAN

TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN
ARVIOINTISELVITYKSEN PÄIVITYS

RAMBOLL OY

SISÄLLYS

1. Johdanto.....	5
1.1 Hankkeen historia ja suunnitteluvaiheet.....	5
1.2 Saimaan Geopark-hanke	5
1.3 Pien-Saimaan vedenlaadun parantaminen	6
1.4 Taloudellisten vaikutusten arviointiselvityksen päivityksen tavoitteet.....	6
1.4.1 Selvityksen sisältö ja arviointimenetelmät.....	6
1.4.2 Selvityksen laatijat	6
2. Kustannusarvion päivittäminen	7
2.1 Alkuperäinen Kutilan kanavan mukainen vaihtoehto (veneilykanava Koulunlah- ti-Umianlahti)	7
2.2 Lisäveden johtamisen kustannusarvio.....	7
2.3 Veneilykanavan ja lisäveden johtamisen kustannusarvio	7
3. Kutilan kanavan välillisten taloudellisten vaikutusten arviointi.....	8
3.1 Vaikutukset veneilyyn ja risteilyliikenteeseen	8
3.1.1 Sisävesien sulkukanavien liikennemäärät.....	9
3.1.2 Kutilan kanavan vaikutukset risteilyliiketoimintaan	10
3.1.3 Kutilan kanavan vaikutukset veneilyyn	11
3.2 Kutilan kanavan vaikutukset matkailun kehittämiseen.....	12
3.3 Vaikutukset aluekehitykseen	13
3.4 Kanavan vaikutukset rahtiliikenteeseen	15
4. Hankkeen kannattavuuden arviointi.....	16
4.1 Liikenneinvestoinnin kannattavuuslaskelman yleiset periaatteet	16
4.2 Kutilan kanavahankkeen erityispiirteet	16

4.3 Hyötyjen ja kustannusten arviointia.....	17
4.3.1 Kanavan ja sillan kunnossapidon ja käytön kustannukset.....	17
4.3.2 Kuluttajan ylijäämän muutos	17
4.3.3 Tuottajan ylijäämän muutos.....	17
4.3.4 Ulkoiset kustannukset	19
4.3.5 Vaikutukset valtion perimiin liikenteen erityisveroihin ja maksuihin.....	19
4.3.6 Jäännösarvo	19
4.4 Hankkeen kannattavuus.....	19
4.4.1 Vuoden 2006 kannattavuusarvio.....	19
4.4.2 Kannattavuusarvion päivittäminen	20
5. Johtopäätökset.....	21
Lähteet:	22

1. Johdanto

1.1 Hankkeen historia ja suunnittelu- vaiheet

Kutilan kanavahanke on ollut vireillä Etelä-Karjalassa useaan otteeseen ja ensimmäisen kerran hanketta on suunniteltu jo yli sata vuotta sitten. Suunniteltu Kutilan kanava yhdistäisi Pien-Saimaan ja Suur-Saimaan uudella vesiväylällä. Kanavasta on tehty yleissuunnitelma vuonna 1994 ja kanavasillan ja paikallistien 14784 paikasta vuonna 1997. Kanavaa koskeva vesioikeuskäsittely käynnistyi vuonna 1995, vesilain mukainen katselmuskokous pidettiin vuonna 1997. Vesioikeuskäsittely on keskeytetty ympäristöministeriön annettua lausunnon ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta hankkeeseen. Arviointi valmistui vuonna 2000. Kanavan taloudellisista vaikutuksista on tehty arviointi vuonna 2000 ja sen päivitys vuonna 2006. Em. selvityksissä päädyttiin hankkeen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinneissa hyvin erisuuntaisiin tuloksiin. Vuonna 2000 hanke arvioitiin yhdyskuntataloudellisesti kannattamattomaksi, kun vuoden 2006 selvityksessä kannattavuuden arvioitiin parantuneen selkeästi.

Aiempien taloudellisten selvitysten mukaan kanava parantaisi vesiliikenneyhteyksiä Lappeenrannan ja Suur-Saimaan välillä, jolloin veneilijöillä olisi käytösään nykyistä lyhyempi reitti Lappeenrannan ja Taipalsaaren vapaa-ajan satamien ja Suur-Saimaan välillä. Muita hankkeen arvioituja hyötyjä olisivat risteilyliikenteen ja vuokraveneilytoiminnan kehittyminen. Vuoden 2006 selvityksessä hanke todettiin yhteiskuntataloudellisesti selkeästi kannattavaksi.

Kutilan kanavahanke on noussut jälleen esille eteläisen Saimaan venematkailun kehittämisen näkökulmasta sekä Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen tähtäävissä selvityksissä (ks. luku 1.3). Etelä-Karjalan

liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2030) vesiliikenteen kehittämiskohteena on yleisellä tasolla Saimaan vesiliikenteen ja matkailun kannalta tärkeiden vesitieteyhteyksien ja satamien kehittäminen. Vesistöjen saavutettavuus korostuu myös Etelä-Karjalan tuoreessa matkailustrategiassa (2015-2020):

- Etelä-Karjala on rajan ja vesistöjen maakunta, Saimaa merkittävä vetovoimatekijä kansainvälisestikin näkökulmasta; luonto on tärkein yksittäinen syy vapaa-ajan matkustajien käynnille Etelä-Karjalassa; luonto-, liikunta- ja hyvinvointimatkailun merkitys kasvussa
- Saimaa on maakunnan matkailunähtävyyksistä imagollisesti tärkein ja tunnetuin, haasteena on että Saimaa ei ole matkailijalle kovin helposti saavutettavissa

1.2 Saimaan Geopark-hanke

Saimaan Geopark-hanke on myös osaltaan nostanut Kutilan kanavan jälleen ajankohtaiseen valoon. Geopark-hanke liittyy kansainväliseen luontomatkailuverkostoon ja kasvavaan geoturismiin, joka rakentuu maisemallisesti ja geologisesti arvokkaisiin kohteisiin, jotka on koettava paikan päällä. Kohteet vastaavat matkailulliselta vetovoimaltaan kansallispuistoja ja Unescon maailmanperintökohteita. Saimaan järviolueella on merkittävä potentiaali nousta geomatkailukohteeksi. Geomatkailulle ollaan laatimassa kehittämis- ja toimintamallia Etelä-Saimaan alueelle Geopark-kriteerien mukaisesti. Tavoitteena on laatia hakemus syksyllä 2016 Euroopan Geopark-verkostoon mukaan pääsemissä. Tällä hetkellä Suomen ainoa Geopark sijaitsee Rokualla.

1.3 Pien-Saimaan vedenlaadun parantaminen

Vuosien 2000 ja 2006 selvitysten jälkeen uutena Kutilan kanavahankkeeseen liittyvänä teemana on nousut esiin Pien-Saimaan vedenlaadun parantaminen. Pien-Saimaan vedenlaadun on todettu muuttuneen huonompaan suuntaan viimeisten vuosikymmenien aikana. Muutos on konkreettisesti näkynyt lisääntyvinä leväkukintoina, veden samentumina ym. haittoina, jotka laskevat veden käyttö- ja virkistysarvoa.

Kutilan kanavahanketta on tutkittu myös Pien-Saimaan lisäveden johtamisselvityksissä: Pien3D-hankkeessa (YVA 2010-2011) sekä Kutilan ja Kolhonlahti-Kolinlahden kanavien linjausvaihtoehtoselvityksessä (Wsp, SYKE 2010-2012). Lisäveden johtamisen tavoitteena on parantaa Pien-Saimaan vedenlaatua lisäämällä veden vaihtuvuutta ja laimentamalla Pien-Saimaan korkeita ravinnepitoisuuksia Suur-Saimaan ravinnepitoisuuksiin merkittävästi parempilaatuisen veden avulla.

Pien-Saimaan vedenlaatua on lähdetty viime vuosina parantamaan lukuisilla toimenpiteillä sekä valuma-alueella että vesistöalueella, missä on keväällä 2015 käynnistetty uuden Kivisalmen pumppaamon toiminta. Pumppaamon tavoitteena on alentaa ravinnepitoisuuksia ja vähentää leväkukintoja Läntisellä Pien-Saimaalla. Alustavat tulokset ovat olleet lupaavia.

1.4 Taloudellisten vaikutusten arviointiselvityksen päivityksen tavoitteet

Tämän Kutilan kanavan taloudellisten vaikutusten arviointiselvityksen päivityksen tavoitteena on:

- tunnistaa Kutilan kanavan tuomat hyödyt ja mahdollisuudet eteläisen Saimaan matkailun kehittämiseen ja arvioida niiden paikallis- ja aluetaloudellista ulottuvuutta

1.4.1 Selvityksen sisältö ja arviointimenetelmät

Kanavan yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arvioinnissa sovelletaan Liikenneviraston liikenneinvestointien arviointia koskevaa ohjeistusta.

Välillisten vaikutusten tunnistamiseksi järjestettiin kanavahankkeeseen liittyville toimijoille työpaja Lappeenrannassa 17.9.2015. Osallistujina olivat Lappeenrannan kaupungin, Taipalsaaren kunnan, alueellisen ELY-keskuksen, Liikenneviraston ja maakuntaliiton edustajat, Rehulan seudun kylät ry:n edustaja sekä eteläisellä Saimaalla toimivia veneily- ja matkailuyrittäjiä, yhteensä 20 henkilöä. Työpajan tarkoituksena oli kartoittaa paikallisten ja seudullisten toimijoiden näkemyksiä Kutilan hankkeen vaikutuksista.

Pien-Saimaan vedenlaatuun liittyvissä kysymyksissä on haastateltu Lappeenrannan kaupungin ympäristöjohtaja Ilkka Räsästä sekä LUT:n professori Juha Pyrhöstä.

1.4.2 Selvityksen laatijat

Työtä on tilaajan puolelta ohjannut aluesuunnittelujohtaja Marjo Wallenius. Konsultin työryhmässä ovat toimineet FM Arto Ruotsalainen, DI Pekka Iikkanen sekä VTM Antti Eronen.

- päivittää hankkeen kustannusarvio ottamalla huomioon myös Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen liittyvät tekijät

2. Kustannusarvion päivittäminen

2.1 Alkuperäinen Kutilan kanavan mukainen vaihtoehto (veneilykanava Koulunlahti-Umianlahti)

Kanavan vuonna 2001 laaditun hakemussuunnitelman mukaan rakennettavan vesiyhteyden pituus on noin 11,5 km, josta perattavaa tai kaivettavaa väylää on noin 2,5 km. Väylän suunniteltu kulkusyvyys on 2,4 m, kaivetun osan pohjan leveys 25 m ja väylän alikulkukorkeus 18 m.

Kanavasta on laadittu 1990-luvulla kustannusarvio, jonka mukaan kanavan kustannusarvio olisi vuoden 2015 hintatasossa 5,0–5,5 M€.

Suunniteltu kanava risteää nykyisen paikallistien kanssa. Tieyhteyden säilyttämiseksi tarvitaan kanavan kohdalle silta. Suunnitellun laattapalkkisillan pituus on 118 m, leveys 10 m ja alikulkukorkeus 18 m. Se vaatisi kaksi välitukea. Sillan kustannusarvio on nykyrahassa 2,0–2,5 M€.

Sillan kustannuksia voidaan pienentää helpoiten alikulkukorkeutta madaltamalla. Alikulkukorkeuden pudottaminen esimerkiksi 12 metriin lyhentää sillan pituutta noin 25 metriä, mikä vastaa 0,5 M€ vähennystä sillan kustannuksissa. Lisäksi tien pengertämiseen liittyvät kustannukset pienentyvät. Sillan rakentaminen avattavaksi lisäisi merkittävästi sillan kustannuksia.

Hankkeen rakentamisen kokonaiskustannuksia koskeva arvio on 7,0–8,0 M€.

2.2 Lisäveden johtamisen kustannusarvio

Wsp:n vuonna 2010 tekemässä kanavasuunnittelutyössä laadittiin yleissuunnitelmatasoiset suunnitelmat ja

kustannuslaskelmat aiemmin suunnitellun kanavan tarvittavista muutoksista lisäveden pumppauksen järjestämiseksi tai tehostamiseksi. Uusiksi kustannustekijöiksi alkuperäisiin kanavasuunnitelmiin verrattuna on otettu:

- pumppaamo (0,8 M€)
- sulkurakenteet (0,5 M€)

2.3 Veneilykanavan ja lisäveden johtamisen kustannusarvio

Kutilan kanavan rakentamisen kokonaiskustannuksia koskeva arvio on 8,3–9,3 M€, kun kustannuksiin sisällytetään lisäveden johtamiseen ja Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen tarvittavat sulku- ja pumppaamorakenteet. Pelkän lisävesikanavan kustannusarvio (2–2,5 M€) on huomattavasti veneilykanavaa alhaisempi, mutta veneilykanavalla on laajemmat hyötynäkökohdat kuin lisävesikanavalla.

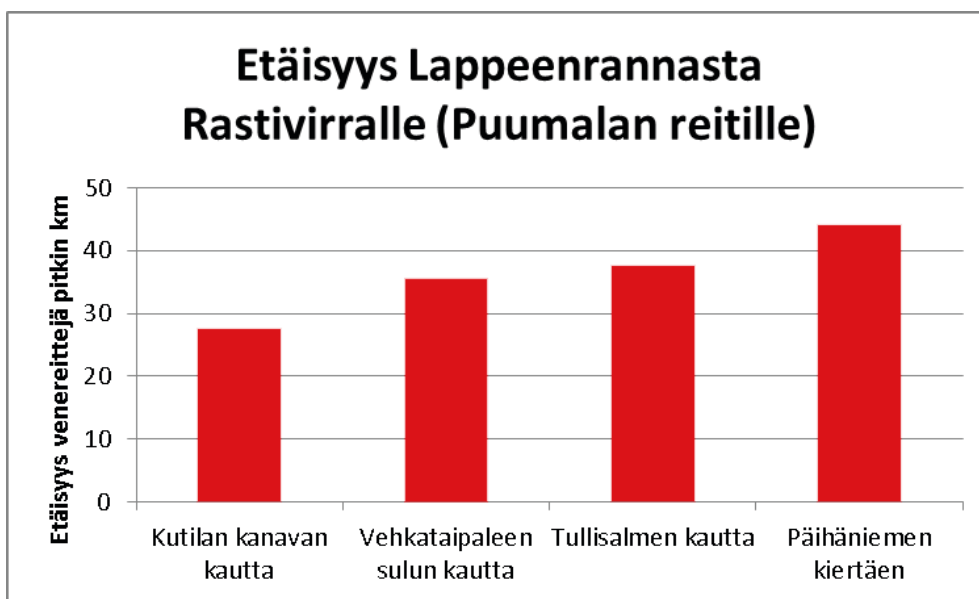
Huomioitavaa on, että yllä esitetty kokonaiskustannusarvio ei sisällä maanhankintakuluja eikä Kutilan kanavan mahdollisia matkailutoimintojen rakenteita.

3. Kutilan kanavan välillisten taloudellisten vaikutusten arviointi

Tässä luvussa arvioidaan Kutilan kanavan ja erityisesti sen avaaman uuden vesireitin vaikutusta:

- veneilyyn ja risteilyliikenteeseen
- matkailun kehittämiseen
- aluekehitykseen
- rahtiliikenteeseen

Kutilan kanava yhdistää Pien-Saimaan ja Suur-Saimaan vesistöt uudella reitillä, joka myös lyhentää etäisyyttä Lappeenrannasta Suur-Saimaalle (Puumalan reitille Rastivirran kohdalle) noin 40 %:lla verrattuna nykytilanteeseen eli Päihäniemen kiertävään reittiin. Seuraavassa graafissa esitetyt Vehkataipaleen ja Tullisalmen vaihtoehdot eivät sovellu isoille veneille tai risteilyaluksille.



Kuva1. Venereittien pituudet Lappeenrannan sataman ja Suur-Saimaan välillä eri vaihtoehdoissa (etäisyydet määritelty Foreca.fi:n venereittikarttojen perusteella).

3.1 Vaikutukset veneilyyn ja risteilyliikenteeseen

Kutilan kanavahankkeen yhteydessä on koettu tärkeäksi arvioida erityisesti kanavan avaaman uuden reitin matkailullista merkitystä. Reitin katsotaan vaikuttavan sekä yksittäisten veneilijöiden että Lappeenrannasta liikennöivien matkustaja-alusten toimintaan. Sekä vuo-

den 2000 arvioinnissa että siitä vuonna 2006 tehdyssä päivityksessä kanavan katsotaan parantavan risteilyliikenteen olosuhteita, mikä voi lisätä liikennöintimääriä ja matkailutuloa eteläisellä Saimaalla sekä erityisesti Lappeenrannan-Taipalsaaren alueella.

3.1.1 Sisävesien sulkukanavien liikennemäärät

Liikennevirasto kerää vuosittain tietoja sisävesien sulkukanavien liikennemääristä. Saimaan kanavan ja muiden sulkukanavien liikennetilastot (Liikenneviraston tilastoja 1/2015 ja 1/2013):

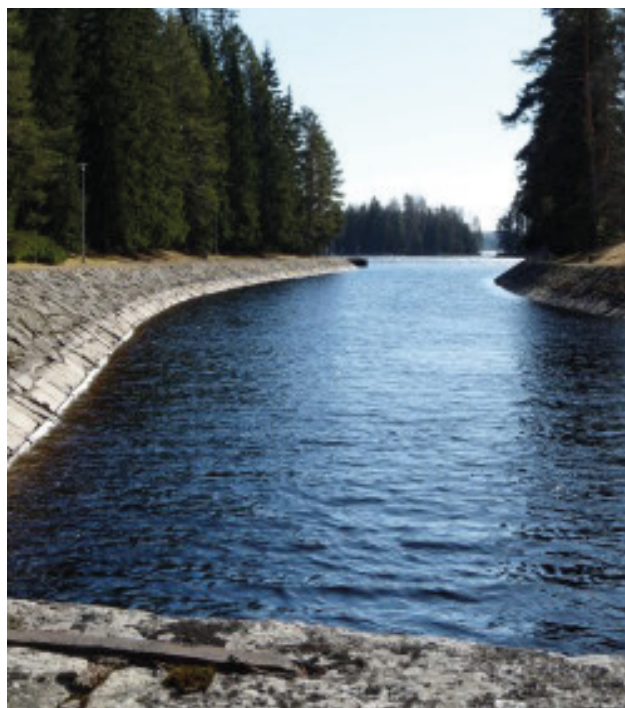
Saimaan kanavan läpi kulki vuonna 2012 matkustaja-aluksissa 24 000 matkustajaa ja veneissä 2 300 matkustajaa. Vuonna 2014 vastaavat luvut olivat 19 000 ja 2 150. Ulkomaalaisten, lähinnä venäläisten matkustajien osuus on noin kolmannes.

Vääksyn kanava Asikkalassa on Suomen vilkkain sisävesikanava, joka yhdistää Vesijärven ja Päijänteen. Vääksy on historiallinen vesiliikenteen solmukohta sekä tunnettu matkailu- ja kulttuurimaisemakohta. Tällä vuosituhanella kanavan läpi on kulkenut vuositasolla keskimäärin 7 000 – 9 000 venettä. Vuonna 2012 matkustaja-aluksissa kulki 16 800 matkustajaa ja veneissä 16 600 matkustajaa. Vuonna 2014 vastaavat luvut olivat 19 900 ja 21 200.



Kuva 2. Vääksyn kanava. (lähde: www.asikkala.fi)

Murolen kanava Näsijärven reitillä (Tampere-Virrat -välillä) on Vääksyn kanavaa parempi vertailukohta Kutilan kanavan vaikutuksia selvitetessä. Tällä vuosituhanella kanavan läpi on kulkenut vuositasolla keskimäärin 3 000 – 5 000 venettä. Murolen kanavan läpi kulki vuonna 2012 matkustaja-aluksissa 3 000 matkustajaa ja veneissä 6 600 matkustajaa. Vuonna 2014 vastaavat luvut olivat 2 500 ja 8 600. On huomion arvoista, että Murolen kanavan ympärille on viime vuosien aikana tehty paikallinen lähimatkailukonsepti, jossa tukeudutaan kanavan lähiluonnon tarjoamiin mahdollisuuksiin, kestävään lähimatkailuun sekä paikallisten palvelujen tukemiseen ja hyödyntämiseen. Kanavan ympärille on kehittynyt mm. rengasreitistö karkikohteisiin etenkin pyöräilijöille ja pyörän vuokrausta, laivamatkailupalveluja sekä ravintola-, kahvila- ja majoituspalveluja. (www.nasijarvenreitti.fi)



Kuva 3. Murolen kanava (lähde: www.nasijarvenreitti.fi)

3.1.2 Kutilan kanavan vaikutukset risteilyliiketoimintaan

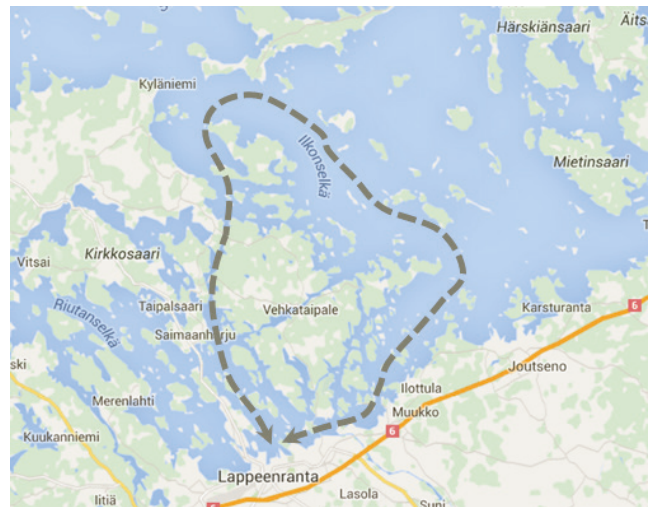
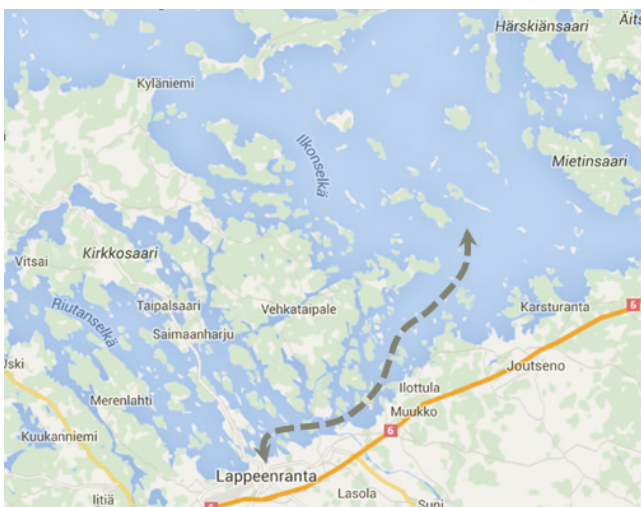
Lappeenrannassa 17.9.2015 järjestetyssä sidosryhmätyöpajassa korostettiin Kutilan kanavan positiivisia vaikutuksia alueen risteilyliiketoiminnalle. Vaikutukset perustuvat kanavan luomaan uuteen reittiin, joka lyhentää matkaa Lappeenrannasta Suur-Saimaalle. Kanava mahdollistaisi uusien kiertoreittien kehittämisen, mikä työpajassa paikalla olleiden yrittäjien mukaan parantaisi asiakkaiden risteilykokemusta. Kiertoreitti mahdollistaisi maisemaltaan monipuolisempien risteilyiden järjestämisen. Tällä hetkellä reitti Lappeenrannasta Suur-Saimaalle kulkee Kaukaan tehtaiden ohi, minkä koetaan heikentävän risteilykokemusta. Ilman mahdollisuutta kiertoreittiin tehdasnäkymä kohdataan risteilyllä kahdesti.

Uusien reittien odotetaan lisäävän risteilyiden vanhojen asiakkaiden kysyntää. Avautuvien reittien nähdään myös kannustavan lisäämään uusia asiakkaita tavoittelevaa markkinointia. Uuden väylän katsotaan mahdollistavan risteilylähtöjen lisäämisen, mikä parantaisi olemassa olevan kapasiteetin käyttöä ja voisi myöhemmin mahdollistaa uusien investointien tekemisen.

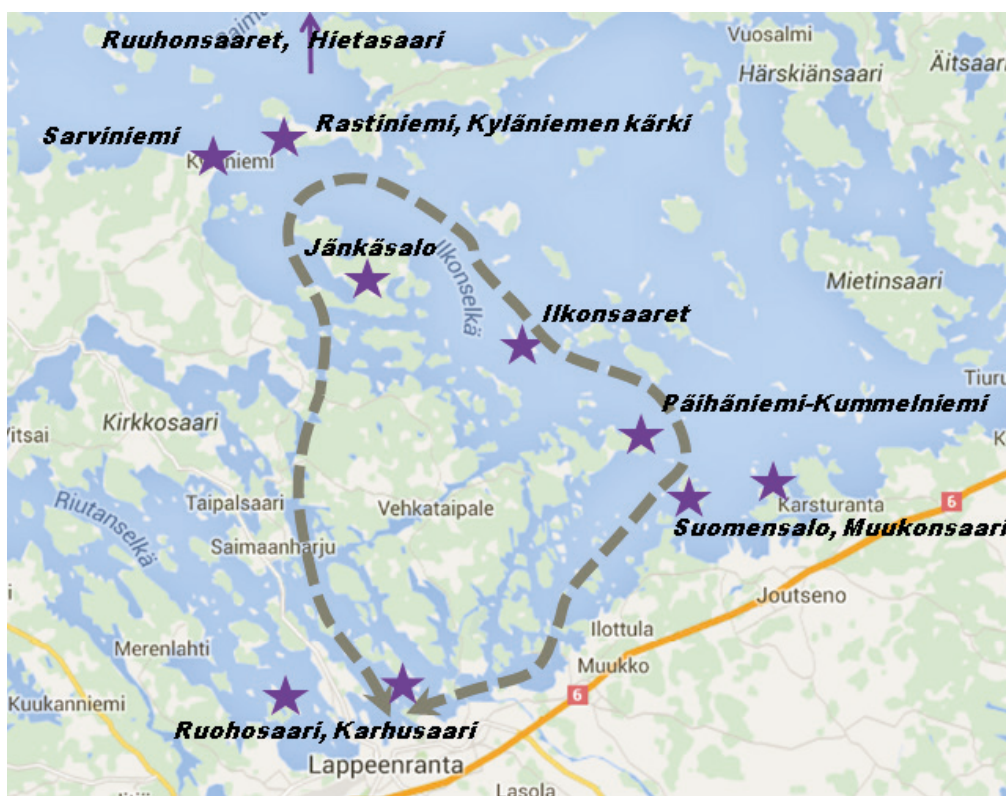
Sidosryhmätyöpajassa korostettiin vahvasti kanavahankkeen lisäävän Saimaan eri retkeilykohteiden saavutettavuutta. Kanavan alueelle kehitettävät tai jossain muualla vahvistuvat matkailupalvelut muodostaisivat luontevan pysähdyspaikan risteilyliikenteelle.

Kanavan katsotaan kannustavan kehittämään myös uudenlaisten matkailutuotteita, joissa laivat voisivat jättää matkailijoita esimerkiksi yöpymään eri saarille. Tämä voi puolestaan avata mahdollisuuksia esim. majoitus- ja kanootti-/vuokravenetoiminnalle sekä opastetuille retkille Geopark-kohteisiin.

Mikäli kanavan yhteyteen kehittyisi matkailupalveluita, voisi kanava itsessään olla Lappeenrannasta lähtevien risteilyiden kohde. Kanavan toteuttaminen maisemakuvallisesti korkeatasoisena esim. 1860-luvun suunnitelmia mukaillen voi lisätä kanavan houkuttelevuutta käyntikohteena. Risteilyliikenne lisäisi kysyntää Kutilan kanavalle mahdollisesti syntyvälle palvelukeskittymälle, mutta risteilyliikenteen voidaan katsoa hyötyvän kanavasta myös ilman uusia kaupallisia palveluita. Kanavan avaama reitti mahdollistaa paikallisten yrittäjien mukaan liiketoiminnan laajentamisen.



Kuvat 4 ja 5. Lappeenrannasta lähtevät risteilyreitit yleispiirteisesti esitettynä nykytilanteessa (vasemmalla) ja Kutilan kanavan mahdollistama rengasreitti (oikealla)



Kuva 6. Kutilan kanavan lähistöllä sijaitsevia retkikohteita (mukana myös alustavasti kartoitettuja Geopark-kohteita)

3.1.3 Kutilan kanavan vaikutukset veneilyyn

Kanavasta yksityisveneilylle kohdistuvat hyödyt ovat pitkälti samoja, kuin vaikutukset risteilyliikenteeseen. Kanavan avaaman uuden reitin nähdään parantavan veneilyn turvallisuutta, kun yksityisveneet voisivat liikua Saimaan syväväylän sijaan Pien-Saimaan puolella. Kanavan ja nopeamman reitin Suur-Saimaalle nähdään myös luovan edellytyksiä lisätä vapaa-ajan veneilyn palveluita Lappeenrannassa. Osa lappeenrantalaisista pitää venettä Joutsenossa tai Imatralla, koska sieltä on nykytilanteessa nopeampi yhteys Suur-Saimaalle.

Kanavahanke luo myös edellytykset kehittää veneilyyn liittyviä palveluja Lappeenrannan ja Taipalsaaren alueella. Tällä hetkellä Lappeenrannan ja Puumalan reitin välillä ei ole tarjontaa laadukkaille palveluille ja pysähtymispaikoille. Paikalliset vesiliikenteen toimijat arvioivat, että kytkemällä matkailupalvelujen kehittämisen kanavahankkeeseen, voidaan houkutella myös ulkomaalaisia Saimaan kanavaa käyttäviä veneilijöitä valitsemaan Lappeenranta-Taipalsaari-Kutila -reitin.

3.2 Kutilan kanavan vaikutukset matkailun kehittämiseen

Kutilan kanavahankkeen matkailullisten vaikutusten on edellä todettu perustuvan mm. risteilyliikenteen ja vapaa-ajan veneilyn lisääntyviin mahdollisuuksiin. Lappeenrannassa 17.9.2015 järjestetyssä työpajassa nostettiin vahvasti esille lisääntyvän matkailukysynnän mahdollistavan uusien matkailijoille suunnattujen palveluiden kehittämisen. Työpajassa käydyissä keskusteluissa paikalliset toimijat kokivat, että Kutilan kanavan alue itsessään olisi luonteva paikka uusille kaupallisille palveluille:

- kanavalle voisi syntyä palvelupiste (polttoaine, kahvila, sauna, kauppa, kanootinvuokraus)
- kanava on itsessään nähtävyys laadukkaasti toteutettuna

Esitettyjen näkemysten mukaan kanava tulee herättämään kiinnostusta veneilijöissä ja toimimaan risteilyalusten reittinä, mikä mahdollistaa kaupallisten matkailupalveluiden kehittämisen. Kanavan palveluiden nähdään houkuttelevan myös mökkiläisiä, autoilijoita ja pyöräilijöitä tekemään päiväretkiä alueelle. Kanavaa voidaan hyödyntää myös liikuntapalveluiden, kuten melonnan, soudun, supailun ja retkiluistelun tapahtumien tukikohtana. Matkailupalveluiden kehittäminen voisi mahdollistaa majoitustoiminnan kehittämisen (vrt. Murolen kanavan toteutunut kehitys).

Työpajan keskusteluissa nostettiin esille, että Pien-Saimalla ja eteläisellä Suur-Saimaalla veneilijöille suunnattuja laadukkaita palveluita ei ole saatavilla alueella Lappeenrantaa lukuun ottamatta. Keskusteluun osallistuneet toimijat kokivat, että palveluita voitaisiin kehittää nimenomaan Kutilan alueelle. Uuden väylän nähdään tukevan lähellä kanava-alueella toimivien matkailuyrittäjien toimintaa ja vaikuttavan positiivisesti myös Taipalsaaren matkailun kehittämiseen. Lisääntyvät matkailijamäärät tukevat myös Lappeenrannassa toimivia kaupallisia palveluita.

Kanavan avaama reitti voi tukea Saimaan luontoon perustuvien ohjelmapalveluiden kehittämistä. Esimerkiksi vireillä olevaan Geopark-hankkeeseen tai muuten retkeilyyn perustuvat matkailutoiminnot voivat hyötyä kohteiden saavutettavuuden parantumisesta. Etelä-Karjalan uudessa matkailustrategiassa on korostettu Saimaan merkitystä alueen matkailullisena vetovoimatekijänä.

Vaikutukset aluelouteen

Kanavahankkeen alueloudellinen vaikutus on riippuvainen erityisesti muualta Suomesta ja ulkomailta tulevien matkailijoiden määrästä ja toiminnasta. Alueloudelliset hyödyt ovat riippuvaisia myös hankkeen vaikutuksista alueen muiden palveluiden kysyntään. Pelkkä kanavahanke ei mahdollista matkailupalveluiden kehittymistä, vaan se voi aktivoida paikallisia yrittäjiä kehittämään ja markkinoimaan uudenlaisia tuotteita ja perustamaan uusia palveluita. Uuden liiketoiminnan perustaminen mahdolliselle kanava-alueelle, jossa ei tällä hetkellä ole teknistä eikä palveluinfrastruktuuria vaatii rohkeutta ja riskinottoa. Toiminta perustuu vahvasti kesäsesonkiin, mikä edellyttää hyvää konseptia ja vahvaa asiakasvirtaa. Kanavan avaama reitti kiinnostaa todennäköisesti tuoreeltaan veneilijöitä, matkailijoita sekä alueen asukkaita. Alueen palveluiden pitäisi olla heti reitin avaamisen yhteydessä valmiita. Tällöin vierailijoille voi jäädä mielikuva hyvistä palveluista. Palveluiden kehittäminen edellyttää investointeja alueen infrastruktuuriin, ml. kunnallistekniikka ja polttoaineenjakelu, sekä yhteistä suunnittelua potentiaalisten yrittäjien kanssa.

Kanavahankkeen jatkosuunnittelusta päätettäessä tulisi huomioida, että varsinaisen kanavan suunnittelun rinnalla tulisi panostaa myös koko alueen matkailullisten palveluiden kehittämiseen. Kuten edellä on jo todettu, kanavaa ei ole tarkoituksenmukaista tarkastella pelkkänä liikennehankkeena. Kanava itsessään ei tuota matkailupalveluita, jolloin niiden luomiseen tarvittavat investoinnit ja toimijat tulee ottaa mukaan.

tarkasteluun. Laajempi tarkastelu voi toisaalta hyvin osoittaa, että matkailun toimintaedellytyksiä voidaan kehittää myös muilla, kuin uuden kanavan kaltaisilla infrastruktuurihankkeilla. Samalla on tehtävä vertailevaa arviointia, olisiko uuden kanavan sijaan keskittyttävä panostamaan jo olemassa oleviin lomakyliin. Tässä vaihtoehdossa kylläkin menetettäisiin kanavan tuomat mahdollisuudet lisäveden johtamiseen Pien-Saimaalle ja vedenlaadun parantamisen aikaansaamat kerrannaisvaikutukset.

Kanavan alue- ja yhteiskuntataloudelliseen kannattavuuteen vaikuttaa oleellisesti mahdollisen uuden liiketoiminnan laajuus sekä matkailijoiden alkuperä Lappeenrannan alueen tai Suomen ulkopuolelta.

Kanavahankkeen välillisten taloudellisten matkailuvaiikutusten määrällinen arviointi on epävarmaa, sillä ne ovat riippuvaisia monista kanavahankkeen ulkopuolisista tekijöistä. Matkailijoiden määrä on riippuvainen taloustilanteen yleisestä kehityksestä sekä Suomessa että Venäjällä, jonka markkinoilla on hyvin merkittävä rooli Lappeenrannan alueen matkailussa. Toisaalta kanavahankkeen alue- ja yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on täysin riippuvainen alueen yrittäjien kyvystä hyödyntää kanavan avaamat mahdollisuudet, mikä edellyttää panostuksia tuotekehittelyyn, markkinointiin sekä toiminnan laajentamiseen. Mahdollisuuksien tarkempi hahmottaminen edellyttää aktiivista keskustelua alueella toimivien yrittäjien kanssa. Tässä yhteydessä tulisi selvittää risteilyliiketoiminnan kehittämispotentiaalia myös nykyisissä olosuhteissa.

Pohjois-Savon liitto on vuonna 2003 selvittänyt veneilijäkyselyllä rahan käyttöä venematkailussa: päiväretkellä on käytetty keskimäärin 35-40 €/vrk/venekunta ja yöpymisen sisältävällä matkalla keskimäärin 65 €/vrk/venekunta. Mikäli Kutilan kanavassa päästäisiin vastaaviin käyttäjämääriin kuin Murolen kanavalla, n. 4000 venettä, olisi teoreettinen veneilijöiden käyttämä rahamäärä vuositason 140 000 – 260 000 €. Tätä summaa ei voida kuitenkaan pitää suorana matkailutulona

Taipalsaarelle tai Lappeenrantaan, koska luku ei sisällä investointeja eikä palvelujen ja tuotteiden kuluja. Lisäksi ei voida varmuudella sanoa, onko rahankäyttö pois muualta Saimaalta.

Savonlinnan seudun matkailijatutkimuksessa vuonna 2010 on selvitetty matkailijoiden vuorokausikohtaista rahankäyttöä. Veneessä majoittuneilla matkailijoilla kulutus oli n. 93 €/vrk, maatilamajoituksessa 85 €/vrk, leirintäalueilla ja vuokramökeissä n. 58 €/vrk ja omalla lomamökillä 20 €/vrk.

3.3 Vaikutukset aluekehitykseen

Pääosa Kutilan kanavan potentiaalisista hyödyistä kohdistuu matkailuun. Laajemmassa perspektiivissä Kutilan kanava voidaan nähdä osana Saimaan matkailullista kehittämistä luomalla uuden rengasreitit, joka yhdistää useita pieniä kohteita toisiinsa. Vaikka vesiliikenne ja järvimatkailu on hyvin kausiluonteista, kanavalla on potentiaalia saada aikaan yritystoimintaa, joka kerrannaisvaikutuksineen synnyttää taloudellista toimeliaisuutta eteläisen Saimaan alueelle. Kanava auttaa kehittämään erityisesti luontomatkailua, johon käynnissä oleva Geopark-hanke tuo uusia mahdollisuuksia.

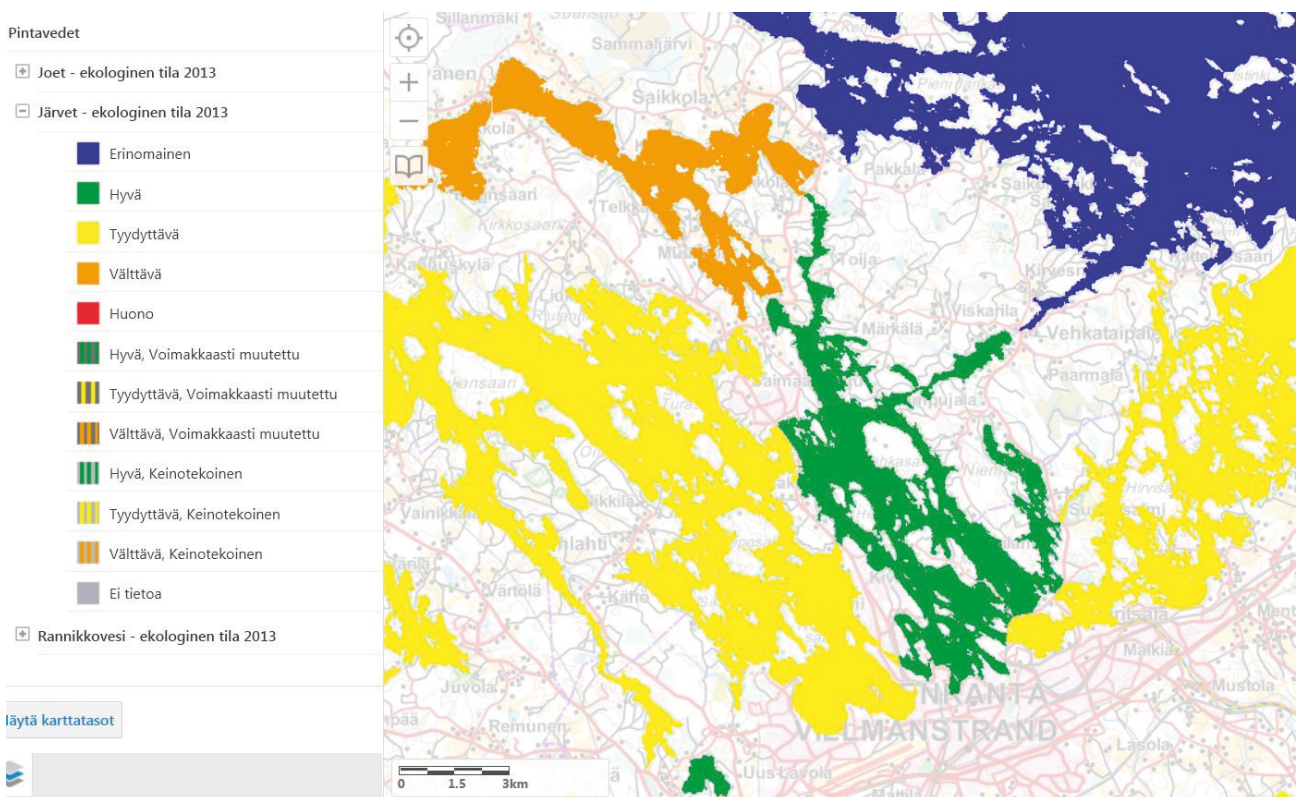
Järviekologian kannalta Kutilan kanava ja siihen yhdistetty Kopinsalmen pumppaamo on tämänhetkisen tiedon valossaärkevin Pien-Saimaan veden laadun parantamisen toimenpide. Toinen vaihtoehto on toteuttaa pumppaamo Kutilan kanavan yhteyteen. Molemmissa vaihtoehdoissa tarvitaan sulku kanavan yhteyteen, sillä ilman sitä läntisen Pien-Saimaan virtaukset voivat muuttua merkittävästi ja veden laatu Lappeenrannan edustalla voi heiketä. Alustavien arvioiden mukaan kanava, sulku ja pumppaamo parantaisivat veden laatua Maavedellä huomattavasti. Lappeenrannan edustan tai Kaukaan edustalta otettavaan raakaveden laatuun ei arvioida kohdistuvan haitallisia vaikutuksia ”käynnistysvaiheen” lyhytkestoista ravinnekuormapiikkiä lukuun ottamatta.

Pidemmällä tähtäimellä Pien-Saimaan veden laadun paraneminen nostaa vesistön ja ranta-alueiden arvoa.

Savonlinnan seudulla on arvioitu, että uusi vapaa-ajan asunto saa aikaan vuodessa keskimäärin noin 4 500 euron tulonsiirron paikallistasolle. Tulonsiirto koostuisi mm. palvelujen käytöstä (rakentaminen, korjaaminen, elintarvikkeet) sekä kiinteistöveroista. Em. paikallistason tulonsiirtovaikutus ei kuitenkaan ota huomioon vapaa-ajan asutuksen kunnalle aiheuttamia kustannuksia (infrastruktuuri, yhteydet jne). (lähde: Savonlinnan seudun kuntayhtymä, 2010: Vuoksen vesistöalueen yleisanalyysi Waterways forward –hankkeessa).

Pien-Saimaalla on paljon kulttuurihistoriallisia retkeilykohteita eli paljon potentiaalia. Matkailussa voitaisiin korostaa esimerkiksi Etelä-Karjalan kanavahistoriaa ja kanava voitaisiin rakentaa vuoden 1865 suunnitelmien

mukaisesti. Kutilan kanava sulkurakenteineen on itsessään potentiaalinen kohde matkailupalveluiden kehittämiseksi. Laiturit, septiasemat, polttoaineen jakelupiste, Geopark-infot, kahvilat ym. matkailupalvelut luovat mahdollisuuden kytkeä alueen nykyisiä palveluita ja yrittäjiä mukaan toimintaan. Sidosryhmäseminaarissa kävi ilmi, että ideoita alueen toimijoilla on. Ne vaativat toteuttajia, investointeja ja riskinottoa. Kutilan kanava olisi kytkettävä laajempaan Pien-Saimaan ja Suur-Saimaan veneilymatkailun kehittämissuunnitelmaan, jonka yhteydessä arvioitaisiin kokonaiskustannukset ja potentiaaliset tuotot.



Kuva 7. Pintavesien ekologinen tila eteläisellä Saimaalla vuonna 2013. Suur-Saimaalla veden tila oli erinomainen, Pien-Saimaan itäosissa hyvä ja länsiosissa tyydyttävä mutta pohjoisella Pien-Saimaalla välttävä. (lähde: www.ymparisto.fi)

Pintavesien laadun parantamisen hyödyiksi eri tahoille on tunnistettu seuraavia:

- rannan ja vesialueiden omistajat: omistuksen arvo nousee, hoitotarve vähenee. Kesämökkimarkkinoiden ja lähivesistöjen laadun vertailu kertoo, että paremmasta vedenlaadusta maksetaan korkeampaa hintaa. Erinomaisen vedenlaadun omaava tontti maksoi tilastollisesti merkitsevästi noin viidenneksen enemmän kuin tyydyttävän vedenlaadun tontti. Hyvä vedenlaatu nosti kiinteistön hintaa noin yhdeksän prosenttia tyydyttävää tilaa korkeammaksi.
- puhdas vesi on kunnille keskeinen vetovoimatekijä kilpailussa pysyvistä ja vapaa-ajan asukkaista
- virkistyskäyttömahdollisuudet paranevat (kalastus, vesillä liikkuminen, uinti, vesimaisemasta nauttiminen, rannalla oleilu)
- ammattimaisen kalastuksen edellytykset paranevat

(Lähteet: Artell 2013, Keto 2012)

3.4 Kanavan vaikutukset rahtiliikenteeseen

Saimaan vesistöalueen rahtiliikenne muodostuu Saimaan kanavan kautta kulkevasta ulkoliikenteestä sekä Saimaan sisäisestä raakapuun uitto- ja proomukuljetuksista. Kutilan kanava voisi parantaa rahtiliikenteen kilpailukykyä lähinnä raakapuun kuljetuksissa, jotka suuntautuvat Keski- ja Pohjois-Saimaalta Lappeenrantaan. Tällaisten kuljetusten määrä on viime vuosina ollut vuodessa noin 0,2 miljoonaa tonnia, josta uittokuljetuksia on ollut pääosa.

Yhden hinaajan vetämässä lautassa on keskimäärin 1200–1500 nippua ja nippulautta on jopa kilometrin mittainen. Kutilan kanavan suunniteltu leveys on 25 metriä ja kulkusyvyys 2,4 metriä. Kanava mahdollistaisi siten vain pienehköjen proomujen ja hinaajien käytön.

Kanavan kapeus rajoittaisi myös vedettävien nippulauttojen kokoa. Kanavan kautta kulkevan reitin käyttö uittossa ei olisi kuljetustaloudellisesti kannattavaa.

Kanavaa voitaisiin hyödyntää sellaisissa raakapuun ja energiapuun proomukuljetuksissa, jotka lähtevät Saimaan syväväylästä ulkopuolella sijaitsevista satamista eli 2,4 metrin väylästä varrella sijaitsevista satamista. Tällaisia raakapuukuljetuksia on Liikenneviraston tilastojen mukaan hyvin vähän. Energiapuuta kuljetetaan nykyisin vain maanteitse. Liikenneviraston energiapuun optimointimallilla tehtyjen tarkastelujen mukaan proomukuljetusten kilpailukyky on huono erityisesti silloin kun ei voida hyödyntää syväväylästä mahdollistamaa maksimialuskokoa.

4. Hankkeen kannattavuuden arviointi

4.1 Liikenneinvestoinnin kannattavuuslaskelman yleiset periaatteet

Vesiväyläinvestointien, kuten muidenkin liikenneväyläinvestointien, yhteiskuntataloudellista kannattavuutta mitataan hyötykustannusanalyysillä, jossa tutkitaan hankkeen synnyttämiä hyötyjä ja haittoja vertailuvaihtoehtoon nähden. Vertailuvaihtoehto vastaa yleensä nykyistä liikennejärjestelmää täydennettynä investoinneilla, joista on olemassa toteuttamispäätös. Kannattavuuslaskelmaan otetaan sellaiset hankkeen välittömät hyödyt ja haitat, joihin hanke vaikuttaa, ja joiden rahamääräiseen kustannusten ja tulojen arviointiin on olemassa selkeät menetelmät.

Vesiväylähankkeiden kannattavuuslaskelmaa koskevat ohjeet on esitetty yksityiskohtaisesti Liikenneviraston vesiväyliä arviointiohjeessa (Liikenneviraston ohjeita 14/2013). Ohjeistusta tulee noudattaa kaikissa vesiväylähankkeissa, joihin haetaan valtion rahoitusta. Kannattavuuslaskelman yleinen rakenne on seuraava:

Investointikustannukset

- rakentamiskustannukset (ml. välilliset investoinnit, kuten laiturit yms.)
- rakentamisen aikaiset korot

Väylänpidon kustannusmuutokset

- vesiväyliä ylläpito ja käyttö
- muiden liikenneväyliä ylläpito ja käyttö

Kuluttajan ja tuottajan ylijäämän muutokset (liikenneinvestointikustannusten muutos)

- aluskustannukset
- liikenteen erityisverot ja maksut

Liikenteen ulkoisten kustannusten muutokset

- liikenteen päästökustannukset
- liikenteen melukustannukset
- liikenteen onnettomuuskustannukset

Vaikutukset valtiontalouteen

- liikenteen erityisverot ja maksut

Investoinnin jäännösarvo

Kannattavuuslaskelmassa tarkastellaan valmiiksi rahamääräisiä ja rahaksi muutettavia vaikutuksia. Kaikki tällaiset vaikutukset määritetään 30 vuoden laskenta-ajanjaksolta, jonka lisäksi tarkasteluajanjaksoon sisällytetään rakentamisaika investointien rakentamiskaisten korkojen laskentaa varten. Vuotuiset hyödyt ja haitat diskontataan hankkeen oletettuun avaamisvuoteen 3,5 %:n laskentakorkoa käyttäen. Hankkeen kannattavuutta osoittava hyöty-kustannussuhde määritetään seuraavasti:

- $HK\text{-suhde} = (\text{hyödyt-kustannukset}) / \text{investointikustannukset}$
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava, jos HK-suhde on $>1,0$.

4.2 Kutilan kanavahankkeen erityispiirteet

Kutilan kanava poikkeaa tavanomaisista liikennehankkeista. Kanava palvelee erityisesti matkailuelinkeinoa ja siihen liittyviä oheispalveluja, kuten risteily-, veneenvuokraus-, majoitus- ja ravitsemuspalveluja. Hankkeen ensisijaisena tavoitteena on parantaa veneilyn mahdollisuuksia sekä sisävesimatkailun ja siihen liittyvien oheispalvelujen kilpailukykyä ja kysyntää Etelä-Karjalan alueella. Kutilan kanava liittyy myös Pien-Saimaan veden laadun parantamiseen, mikäli kanava toteute-

taan lisävesikanavana sulk- ja pumppaamorakenteineen.

Valtion väyläinvestointeja koskeva ohjeistus soveltuu huonosti tällaisten hankkeiden kannattavuuden arviointiin. Kanavan rakentamista tulisi tarkastella aluekehitys- ja matkailuhankkeena liikennehankkeen asemasta.

Liikenneviraston vesiväyläinvestointien uusin arviointiohje on tarkoitettu lähinnä tavaraliikennettä palvelevien väylähankkeiden arviointiin. Matkailua palvelevien hankkeiden osalta oli vuonna 2004 laaditussa arviointiohjeessa maininta: ”Matkailua palvelevien hankkeiden hyödyt ovat yleensä paikallisia asiakasmäärien kasvun tuomia lisätuloja. Sen sijaan valtakunnan tasolla matkailuelinkeinon kokonaishyödyt eivät välttämättä kasva, ellei hanke lisää ulkomaisten matkailijoiden määrää”. Matkailuhankkeiden toteuttamista voidaankin puoltaa lähinnä alueiden kehitystä tukevilla vaikutuksilla. On myös huomattava, että matkailuhankkeet eivät itsessään tuota merkittäviä hyötyjä, vaan hyötyjen saavuttaminen edellyttää investointeja myös muuhun matkailua palvelemaan infrastruktuuriin”.

4.3 Hyötyjen ja kustannusten arviointia

4.3.1 Kanavan ja sillan kunnossapidon ja käytön kustannukset

Kanavan ja maantiesillan kunnossapitokustannuksia koskevat arviot on tehty 1990-luvulla. Näiden mukaan kanavan ja sillan vuotuiset kunnossapitokustannukset ovat nykyrahassa yhteensä noin 25 000 euroa/vuosi.

Mikäli kanava toteutetaan Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen tähtäävillä ratkaisuilla, on karkea arvio pumppaamon sähkönkulutuksen kustannuksista vuositasolla 20 000 – 30 000 euroa.

4.3.2 Kuluttajan ylijäämän muutos

Liikenneinvestointihankkeissa tarkasteltavia kulutta-

jia ovat liikenneväylän käyttäjät eli veneilijät ja risteilymatkustajat. Mikäli kuluttaja kokee saavuttavansa hankkeen ansiosta enemmän hyötyä kuin hän joutuu maksamaan, on kuluttajan ylijäämän muutos positiivinen.

Kutilan kanava lyhentää matkaa ja matkaan kuluva aikaa Lappeenrannasta ja Taipalsaarelta Suur-Saimaalle. Kuluttajien ylijäämä voi periaatteessa tällöin kasvaa. Veneilyn luonne poikkeaa kuitenkin tavanomaisesta muusta liikenteestä. Veneilyssä on useimmiten kysymys vesilläolon tuomista elämyksistä ja virkistäytymisestä, johon kuluva ajasta ollaan valmiita maksamaan. Toisin sanoen veneilyyn kuluva aikaa ei pidetä haittana, kuten muussa liikenteessä ulkoilua lukuun ottamatta. Hyödyn suuruutta on kuitenkin vaikea mitata.

Kutilan kanavan synnyttämä uusi reitti ja siihen liittyvä matkailupalvelujen tarjonnan kehittyminen voivat houkutella myös uusia ihmisiä veneilyn pariin ja risteilypalvelujen käyttäjiksi. Uusien veneilijöiden ja vesiliikennepalvelujen käyttäjien kokema hyöty muodostuu vesillä ja matkakohdeissa koetuista elämyksistä, joista he ovat valmiita maksamaan. Vertailutilanteessa, jossa kanavaa ei ole, potentiaaliset uudet veneilijät käyttävät vapaa-aikaansa muihin harrastuksiin esimerkiksi ostamalla muita vapaa-ajanviettopalveluita. Jotta he siirtyisivät veneilijöiksi, on heidän kokemansa kuluttajan ylijäämän kasvettava vertailuvaihtoehtoon nähden. Kutilan kanavahankkeen synnyttämä kuluttajan ylijäämä yhteiskunnan tasolla on yksilöiden saavuttamien kuluttajien ylijäämien muutosten summa. Myös tämän hyödyn määrää on vaikea arvioida olemassa olevin menetelmin.

4.3.3 Tuottajan ylijäämän muutos

Liikenneväylähankkeen arvioinnissa tuottajalla tarkoitetaan normaalisti yrityksiä, jotka harjoittavat ammatimaista henkilö- tai tavarankuljetuksia. Tällaisia ovat mm. Saimaalla risteily-, reitti- ja rahtiliikennettä harjoittavat varustamot.

Kutilan kanavan rakentaminen vaikuttaa varustamojen ylijäämään, jos hankkeella on vaikutusta näiden yritysten myyntikatteeseen eli tulojen ja kustannusten muutosten erotukseen. Esimerkiksi risteilyvarustamojen tulot voivat kasvaa matkustajamäärän kasvun vuoksi. Tulot lisääntyvät tällöin risteilylippujen ja laivoilla tapahtuvan myynnin osalta. Lisäksi varustamojen kustannukset voivat muuttua risteilyjen määrän, risteilymatkojen pituuden tai risteilyihin kuluvan ajan muuttuessa. Vastaavasti varustamojen kustannukset voivat muuttua laivojen pääomakustannusten, polttoainekustannusten, kunnossapitokustannusten ja miehistökustannusten osalta.

Risteily- ja reittiliikenne

Kanavan rakentamisen arvioidaan parantavan risteilytoiminnan mahdollisuuksia. Kanavan kautta kulkevat uudet reitit lisäävät risteilyjen houkuttelevuutta ja mahdollistavat lähtöjen määrän lisäämisen, mikäli kysynnän kasvun synnyttämät lisätulot ovat lisäkustannuksia suuremmat. Vuoden 2006 vaikutusselvityksessä arvioitiin kanavan mahdollistavan sesongin aikana 11 lisälähtöä viikossa 8 viikon ajan ja sesongin ulkopuolella kolme lisälähtöä viikossa kuuden viikon ajan. Kanavan arvioitiin siten lisäävän risteilytarjontaa yhteensä 106 lähdöllä kaudessa. Yhdellä risteilyllä arvioitiin olevan sesonkiaikana keskimäärin 40 matkustajaa ja sesongin ulkopuolella keskimäärin 20 matkustajaa. Matkustajien käyttämä rahamäärä risteilyä kohti arvioitiin olevan 60 euroa/matka, jolloin varustamon lippu- ja muut myyntitulot kasvaisivat noin 230 000 eurolla kaudessa.

Kanavan on arvioitu vaikuttavan myös reittiliikenteeseen. Vuoden 2006 vaikutusselvityksessä kanavan arvioitiin mahdollistavan uuden Lappeenranta-Puumala (-Savonlinna) -linjan avaamisen. Linjaa arvioitiin liikennöitävän kuutena päivänä viikossa kahdeksan viikon ajan. Matkustajia aluksilla arvioitiin olevan keskimäärin 40 ja varustamon myyntituloiksi keskimäärin 60 euroa/matka. Varustamon nettotulojen arvioitiin siten kasvavan 115 000 euroa kaudessa.

Vuoden 2006 selvityksessä tuottajan ylijäämän muutosta arvioitiin vain lisätulojen kannalta unohtaen palvelujen lisäyksestä aiheutuvat lisäkustannukset. Näitä ovat ainakin risteilyjen määrän kasvusta aiheutuvat alusten polttoainekustannusten, kunnossapitokustannusten, henkilöstökustannusten sekä myytävien tuotteiden hankintakustannusten kasvu. Risteilyjen lisäyksellä ei sen sijaan välttämättä ole vaikutusta alusten pääomakustannuksiin, sillä todennäköisesti suurin osa lisäristeilyistä voidaan tehdä nykyisillä aluksilla niiden käytöstä nostamalla.

Veneen vuokraus

Veneenvuokraustoiminta on rinnastettavissa mihin tahansa muuhun palvelutuotantoon. Kutilan kanava voi lisätä veneiden vuokrausta erityisesti Lappeenrannan ja Taipalsaaren alueella. Tämän vuoksi alueen yrittäjien tuottajien ylijäämä kasvaa. Tässäkin on otettava huomioon kysynnän kasvun edellyttämät lisäkustannukset, kuten veneiden hankinnan sekä huollon ja kunnossapidon kustannukset, jotka oli jätetty vuoden 2006 laskelmista pois.

Tuottajan ylijäämän muutos henkilökuljetuksissa ja veneen vuokraustoiminnassa

Tuottajan ylijäämän nettohyötyä koko yhteiskunnan tasolla arvioitaessa on otettava huomioon, että Kutilan kanavan synnyttämä Etelä-Saimaan risteily- ja reittiliikenteen (ml. ravintoloiden myynti) tai veneen vuokrauksen kysynnän kasvu voi olla pois Saimaan vesistöalueen tai muiden Suomen alueiden tarjoamien vastaavien palvelujen tai joidenkin muiden palvelun kysynnästä ja myyntituloista. Yhteiskuntatalouden kannalta merkitystä on vain sillä, lisääkö Kutilan kanavan mahdollistama risteily- ja reittiliikenteen tarjonta ostettavien palvelujen kokonaismäärää ja myyntikatetta koko valtakunnan tasolla. Kutilan kanavan rakentamisella arvioidaan olevan vähäinen vaikutus kotimaisen kulutuksen kokonaismäärään sekä Suomessa vierailevien matkailijoiden määrään ja matkailutuloihin. Tämän vuoksi Kanavan nettovaikeus kaikkien Suomen palvelujen tuottajien ylijäämään jäänee vähäiseksi.

Rahtiliikenne

Koska Kutilan kanavan kautta kulkevalle reitille ei arvioida syntyvän rahtiliikenteen kysyntää (ks. luku 3.4), ei hankkeella saavuteta tuottajan ylijäämän lisäystä rahtiliikenteessä.

4.3.4 Ulkoiset kustannukset

Hankkeen aiheuttamat ulkoisten kustannusten muutokset voivat koskea liikenteen päästökustannuksia ja mahdollisesti myös melu- ja onnettomuuskustannuksia.

Hankkeen vaikutukset veneilyn päästökustannuksiin ovat riippuvaisia siitä, miten hanke vaikuttaa polttoaineen kokonaiskulutukseen. Kanavan toteutuessa polttoaineen kulutus vähenee Pien-Saimaan ja Suur-Saimaan välillä, mutta kuten jo edellä arvioitiin, voivat nykyisten ja uusien veneilijöiden kokonaistunnit jopa kasvaa, mikä lisäisi päästöjen määriä. Myös risteily- ja reittiliikenteen osalta hankkeen toteuttaminen lisäisi myös päästöjen määrää, sillä risteilyjen määrän arvioidaan kasvavan ja reittien pidentyvän.

Kanavan synnyttämä uusi veneilyreitti voi lisätä moottoriveneiden aiheuttamaa meluhaittaa, sillä osa nykyisin syväväylää käyttävästä liikenteestä siirtyy uudelle reitille, jonka läheisyydessä on vapaa-ajanasutusta. Veneilyn vähenemisellä syväväylällä ei ole vaikutusta haitalliselle melulle altistuvan vapaa-ajan asutuksen määrään.

Kutilan kanavan kautta kulkeva reitti mahdollistaa syväväylää suojaisemman reitin Pien-Saimaalta Suur-Saimaalle. Merkittävin vaikutus onnettomuuskustannuksiin olisi syväväylällä tapahtuvien uppotukkeihin törmäysten väheneminen, kun osa syväväylän veneilyliikenteestä siirtyy Kutilan kanavan kautta kulkevalle reitille, jolle ei uittoa arvioida siirtyvän.

4.3.5 Vaikutukset valtion perimiin liikenteen erityisveroihin ja maksuihin

Yhteiskuntataloudellisessa kannattavuuslaskelmassa valtion perimiä liikenteen erityisveroja ja maksuja tarkastellaan sekä maksajan että saajan eli valtion kannalta. Veroja ja maksuja koskevat muutokset näkyvät laskelmassa siten kahteen kertaan yhtä suurina, mutta erimerkkisinä. Esimerkiksi veneiden polttoaineiden hintaan sisältyvät verot ovat osa yksityisen kuluttajan maksuhalukkuutta ja vaikuttavat tällä tavoin kuluttajan ylijäämän muutokseen.

4.3.6 Jäännösarvo

Kannattavuuslaskelmassa hankkeen jäännösarvoa käsitellään hyötynä. Ohjeistuksen mukaan kanavan ja sillan jäännösarvo perustuu 50 vuoden pituiseen pitoaikaan. Pumppaamon osalta sovelletaan 30 vuoden pitoaika. Tällöin hankkeen jäännösarvon suuruus 30 vuoden tarkastelujakson lopulla on noin 3,0–3,4 M€. Jäännösarvo diskontataan muiden hyötyjen tapaan laskentavuoteen 3,5 %:n korolla, jolloin jäännösarvon suuruus kannattavuuslaskelmassa on 1,1–1,3 M€.

4.4 Hankkeen kannattavuus

4.4.1 Vuoden 2006 kannattavuusarvio

Vuonna 2006 Kutilan kanavan taloudellisten vaikutusten arvioinnin päivityksessä laadittiin kannattavuuslaskelma, jossa hankkeen hyöty-kustannussuhteeksi saatiin 2,4 eli selvityksen mukaan hanke olisi erittäin kannattava. Selvityksessä tarkasteltavat hyödyt ja niiden arviointimenetelmät poikkesivat kuitenkin monelta kohdilta liikenneinvestointien kannattavuuslaskelman ohjeistuksen mukaisesta sisällöstä ja periaatteista. Vuoden 2006 selvityksessä hankkeen hyötynä tarkasteltiin mm. seuraavia ns. laajempia taloudellisia vaikutuksia, joita ei pidä ottaa mukaan kannattavuuslaskelmaan:

- Kutilan kanava-alueelle syntyvän monipuolistuvan yritystoiminnan generoima matkailutulo, joka perustuu automatkailulle ja pyöräilylle kohdistettuun palvelutarjontaan
- työllisyysvaikutukset kanavan rakentamisen ja käyttövaiheen ajalta (vaikutukset työttömyyden kustannuksiin)
- vaikutukset kiinteistöjen arvoon ja kysyntään

Vuoden 2006 selvityksessä esitetyt hyödyt muodostuvat suurelta osin yritystulojen kasvusta, jotka ovat osa tuottajan ylijäämän muutosta. Laskelmassa ei kuitenkaan otettu huomioon lisätulojen saavuttamisen edellyttämien tarjontamuutosten kustannuksia, joita voivat olla esimerkiksi investoinnit rakennuksiin ja laitureihin, työvoimakustannukset, energiakustannukset ja muut ylläpitokustannukset. Mikäli nämä olisi sisällytetty laskemiin, olisi yritysten saavuttamien nettohyöty pudonnut pieneen osaan selvityksessä esitetyistä hyödyistä. Todellisen hyödyn määrä on riippuvainen syntyvän uuden liiketoiminnan kannattavuudesta. Tätä voidaan arvioida hyötyvien elinkeinojen yleisen kannattavuuden perusteella. Laskelmassa ei myöskään otettu huomioon matkailuun liittyvien tulovirtojen muutoksia valtakunnan tasolla kaikkien keskenään kilpailevien palvelujen osalta. Näillä vaikutuksilla on merkittävä vaikutus valtakunnan tasolla laskettaviin yhteiskuntatalouden nettohyötyihin.

4.4.2 Kannattavuusarvion päivittäminen

Hankkeen kustannusarvioon (8,3–9,3 M€) liittyy huomattavaa epävarmuutta. Kustannusarvio on laadittu 1990-luvulla ja sitä on päivitetty yksinomaan kustannusindeksin pohjalta sekä lisäämällä kustannusarvioon Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen liittyvien sulk- ja pumppaamorakenteiden kustannukset. Hankkeen rakentamisajan pituudeksi arvioidaan kaksi vuotta, jolloin rakennusaikaiset korot ovat noin 0,4 M€. Hankkeen investointikustannuksia koskeva kokonaisarvio on siten 8,7–9,7 M€.

Hankkeen kannattavuus edellyttäisi jäännösarvon huomioon ottaen vähintään 0,41–0,46 M€:n suuruisia vuotuisia nettohyötyjä. Hyötyjä tullaan todennäköisesti saavuttamaan sekä kuluttajan että tuottajan ylijäämän kasvuna sekä Pien-Saimaan veden laadun paranemisen aikaansaamien välillisten hyötyjen (ks. luku 3.3 myötä). Näiden hyötyjen luotettava määrällinen arviointi on erittäin haastavaa eikä niitä käytännössä voida luotettavasti arvioida mm. soveltuvien menetelmien puutteen vuoksi. Liikenneinvestointien arviointiin käytettävät menetelmät eivät tällaiseen arviointiin sovellu.

5. Johtopäätökset

Tässä selvityksessä on päivitetty Kutilan kanavan rakentamisen kustannusarvio ja tunnistettu hankkeen synnyttämiä hyötyjä ja kasvusysäysmahdollisuuksia Saimaan alueen matkailulle ja muulle aluekehitykselle. Kutilan kanava ei ole liikennehankkeena arvioituna yhteiskuntataloudellisesti kannattava eikä taloudellisten vaikutusten selvityksen päivittämiseen voida soveltaa liikenneinvestoinnin kannattavuuslaskelman periaatteita. Hankkeen kannattavuutta ei voida näin ollen arvioida hyöty-kustannussuhteella. Sen sijaan Kutilan kanavan ja sen avaaman uuden vesireitin potentiaalisiksi hyödyiksi tunnistettiin seuraavat:

1. Eteläisen Saimaan matkailullisen saavutettavuuden sekä luonto-, liikunta- ja hyvinvointimatkailun kehittämisedellytysten parantaminen.
2. Kanava lyhentää matkaa Lappeenrannasta Suur-Saimaalle noin 40 %.
3. Kanava avaa uuden Lappeenranta-Taipalsaari-Kutila -rengasreitin, jonka läheisyyteen sijoittuu useita nykyisiä ja potentiaalisia retkisatama- ja geopark-kohteita. Tämä luo edellytykset uusille risteily- ja matkailupalveluille.
4. Matkailu- ja veneilypalvelukohteen kehittäminen Pien-Saimaalla (joko Lappeenranta, Taipalsaari tai Kutila, jossa toteutuneena kotimaisena vertailukohtana voi olla Murolen kanava).
5. Kutilan kanava osana Saimaan pienten matkailukohteiden helminauhaa.
6. Kutilan kanava osana Pien-Saimaan veden laadun parantamista: välilliset hyödyt (vesistöjen ja ranta-alueiden arvonnousu) Taipalsaarella ja Lappeenrannassa.

Kutilan kanava tulisikin kytkeä vielä vahvemmin eteläisen Saimaan matkailun ja saavutettavuuden vahvistamiseen, kestävän luontomatkailun, Saimaan Geopark, geokätköt, lähimatkailu, kehittämiseen sekä Pien-Saimaan vedenlaadun parantamiseen. Hankkeen tuomat

välilliset hyödyt edellä mainituille Etelä-Karjalan strategisille kehittämistavoitteille voivat olla merkittäviä.

Kutilan kanavaan liittyviä jatkoselvitys- ja suunnittelu-tarpeita ovat:

- Selvitetään kanavan (veneilykanavan ja lisäveden johtamisen) ja siihen liittyvän matkailun kehittämissuunnitelman rahoitusmahdollisuudet ja mahdolliset ajankohdat; samassa yhteydessä kartoitetaan kanavan rakentamisen rahoitusvaihtoehtoja (kansalliset ja EU:n rahoitusinstrumentit; esim. EU:n Horisontti 2020).
- Tarkennetaan lisäveden johtamisen teknisiä ratkaisuja Kutilan kanavassa ja syvennetään vesistövaikutuksen arviointia.
- Laaditaan kokonaisvaltainen ja eri toimijat sitouttava Pien-Saimaan matkailun kehittämissuunnitelma, jossa tutkitaan Kutilan kanavaan liitännäiset kehittämistarpeet ja arvioidaan kehittämistoimenpiteiden ja -investointien hyödyt ja kustannukset. Suunnitteluun on kytkettävä myös kanavan lähialueiden asukkaita, yrittäjiä ja maanomistajia.

Lähteet:

Artell (2013), Vedenlaadun vaikutus kesämökkkitonttien hintoihin, Vesitalous 1/2013.

Etelä-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030

Etelä-Karjalan matkailustrategia 2015-2020

Keto (2012), Mikä on puhtaan veden arvo, puheenvuoro Puula Forumissa 6.7.2012.

Liikenneviraston tilastoja 1/2013 ja 1/2015

Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa, Merenkululaitoksen julkaisuja 5/2005.

Waterways forward kohdealueen yleisanalyysi, Savonlinnan seudun kuntayhtymä 2010.

