

VIA HANSEATICA ARENGUSTRATEEGIA

Tartu 2002

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1 VIA HANSEATICA EESTI TRANSPORDIKORIDORI JA SELLE EELDATAVA MÕJUALA OLUKORRA ÜLEVAADE	6
1.1 VIA HANSEATICA TRANSPORDIKORIDORI ÜLEVAADE	6
1.2 VIA HANSEATICA EELDATAVA MÕJUALA ÜLEVAADE	9
1.2.1 Valgamaa	9
1.2.2 Tartumaa	13
1.2.3 Jõgevamaa	18
1.2.4 Ida-Virumaa	22
2 VIA HANSEATICA ARENGUT MÕJUTAVAD OLULISEMAD TEGURID	27
2.1 HANSA-TEMAATIKA	27
2.2 RAHVUSVAHELINE JA EESTI-SISENE ARENDUSTEGEVUS	28
2.2.1 Euroopa ja Eesti transpordipoliitika	28
2.2.2 Euroopa ja Eesti turismipoliitika	29
2.2.3 Rahvusvaheline koostöö- ja arendustegevus	31
3. VIA HANSEATICA ARENGUEELDUSED	32
3.1 OLUKORRA HINNANGU LÄHTEPUNKT	32
3.2 OLUKORRA TUGEVDAD JA NÕRGAD KÜLJED, VÕIMALUSED JA OHUD (SWOT-ANALÜÜS)	32
3.3 ARENGUEELDUSTE KOKKUVÕTE	34
4. VIA HANSEATICA EESTI ARENGUVISIOON	36
5. ARENGUMUDEL	36
5.1 ARENGUEESMÄRGID	36
5.2 STRATEEGIA	38
5.2.1 Rahvusvaheline koostöö, arendustegevus ja marketing	38
5.2.2 Transpordikoridori arendamine	39
5.2.3 Via Hanseatica turismitoote arendamine	43
5.2.4 Eesti-sisese arendustegevuse sihipärasus ja jätkusuutlikkus	47
6. VIA HANSEATICA ARENGUSTRATEEGIA ELLUVIIMINE	49

MÕISTED

Arengumudel-	olemasoleva olukorra analüüsil põhinev ja visioonist, missioonist ja strateegiast lähtuv üldine terviklahend.
Arengustrateegia-	eesmärkide saavutamise üldine teostustee, mis arvestab olukorra tugevaid ja nõrku külgi ning väliskeskkonnast tulenevaid võimalusi ja ohtusid. Arengustrateegia lähtub üldjuhul visioonist.
Arenguvöönd-	tõmbekeskuste vahelisi transpordikoridore ja liiklussõlmi ümbritsev laiaulatuslik ala, e transpordikoridori mõjuala, kus paikneva ettevõtluse, elanikkonna ja kohalikel omavalitsuste areng on (soodsalt) mõjustatud piki transpordikoridore kulgevast intensiivsest liiklusest ja liikumisvõimalustest.
Eesmärk-	visioonist lähtuv arengutaseme, seisundi üldkirjeldus, milleni soovitakse teatud ajaks jõuda ja mis on määrtletav, mõõdetav, realselt elluviidav ja liigendatav. Võib eristada pea- ja alaeesmärke.
Probleem-	negatiivne nähtus, vahe olemasoleva ning soovitud olukorra vahel.
Projekt-	täpselt kavandatud tegevuste kompleks koos eelarvega, kindlaksmääratud tulemuste saavutamiseks.
Regioon-	halduslikel, riigipoliitilistel või analüütilistel eesmärkidel, sisemise seotuse või sarnaste tunnuste alusel defineeritud terviklik riigi territooriumi osa ehk piirkond.
Tegevuskava-	loend konkreetsetest ülesannetest või tegevustest, mida on vaja täita püstitatud eesmärkide saavutamiseks koos ressursside, elluviijate ja tähtaja määratlemisega.
Transpordikoridor-	liikumisteid (maantee, raudtee, veetee) vahetult ümbritsev ala, mis hõlmab liikumisteid, trassiteenindust, liiklussõlmi (ühendusi teiste trassidega), määratletav ka trassilt visuaalselt nähtava maa-alana. Suuremaid transpordikoridore käsitletakse ka mitme samasuunalise liikumisvõimsluse(-trassi) kombinatsioonina (maantee, raudtee, sadamad,veetee jt).
Visioon-	tulevikupilt (seisund), mida tahetakse teatud ajaks saavutada.

SISSEJUHATUS

Vastavalt üleriigilisele planeeringule “Eesti 2010”, on Eesti ruumilises arengus võetud üheks prioriteediks arenguvööndite kontseptsiooni rakendamine. See tähendab tähtsamate, peamiselt rahvusvahelist liiklust kandvate, teede ärakasutamist regionaalarengut tasakaalustava ja koostööd ajendava tegurina, kuna piki peamisi liiklusteid paikneval ettevõtlusel, kohalikel omavalitsustel ja elanikkonnal on tänu piki teid toimuvale intensiivsele liiklusele täiendavad arengu- ja koostöövõimalused. Ligipääs peamistele kohalikele turgudele on seetõttu kergem, võimalikud on ühtsed teenindus- ja turismiketid, töö- ja teenuste saamise võimalused. Üheks üleriigilise planeeringu eesmärgiks on Eesti kõikide transiitkaubandust võimaldavate transpordisuundade infrastruktuuri ja neil toimiva sujuva liikluskorralduse väljaarendamine.

Ühe rahvusvahelist liiklust kandva transpordisuunana peetakse Eestis vajalikuks Valga-Tartu-Jõhvi-Narva suuna arendamist. Riiklikul ja regionaalsel tasemel nähakse Valga-Tartu-Jõhvi maanteed regionaalarengu huvidest lähtuvalt nii ühendava kui ka tasakaalustava lülina kolmele Eesti olulisemale transpordisuunale, so Tallinn-Pärnu, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Narva suunale.

Mitmete Eesti arengudokumentide alusel käsitletakse Valga-Tartu-Narva maanteed Via Hanseatica nimetuse all. Rahvusvahelisel tasandil on nimetus Via Hanseatica tuntud kui Ida-Euroopa ühe olulise transpordikoridori nr 1 (Via Baltica – Helsinki-Tallinn-Riia-Kaunas-Varssavi) kõrvalharu (nr 1A) ametlik tiitel, mis tulevikus peaks paiknema ida-lääne suunas ja ühendama omavahel Põhja-Saksamaa alad Loode-Venemaa aladega. Eesti näeb Riia-Valga-Tartu-Jõhvi-Narva trassi tulevikus Via Hanseatica koosseisus.

Ehkki Via Hanseatica mõiste on üldlevinult kinnistatud Via Baltica ida-lääne suunalise kõrvalharu (1A) nimetuseks, mis juba üldiselt väljakujunenud arusaama järgi (mida toetab ka TINA võrgustik) kulgeb suunal Lübeck-Gdansk-Kaliningrad-Riia ning mõnede arengudokumentide alusel jätkub suunal Riia-Tartu-Narva-Peterburi, ei ole Via Hanseatica kui transpordisuuna perspektiiv ega laiem roll läänemere ida- ja lõunaregioonide arengus veel kaugeltki selge. Et konkreetset trassi ei ole Riias Peterburi suunas rahvusvahelisel tasandil täpselt määratletud, siis on tõlgendusi selles osas erinevaid. Ühtede arvamuste alusel peetakse Via Hanseaticat endiste hansalinnade võrgustikuks, kus peatähelepanu on koondunud turismile ja reisijateliiklusele. Mõningate arengudokumentide kohaselt peetakse Via Hanseaticat mereäärsete hansalinnade võrgustikuks, kus maanteedtranspordile sekundeerib meretransport. Riias Peterburiga ühendava Via Hanseatica mõiste alla on lisaks Valga-Tartu-Jõhvi maanteele pakutud nii Tallinnat kui ka Pihkvat läbivaid trasse.

Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa maakondi iseloomustab mitmekesine ja kaunis looduskeskkond, ajaloo- ja kultuuritaust. Samas iseloomustab maakondi ka Eesti keskmisest suurem tööpuudus. Arenemas on turismiettevõtlus, kuid Eesti turismitoote liigse pealinnakesksuse tõttu satub maksujõulisi välituriste Eesti ida- ja lõunapoolsetesse piirkondadesse veel ebapiisavalt.

Üheks eelduseks eelpoolnimetatud maakondade turismiarengu elavdamiseks võiks olla Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maantee toimimine rahvusvahelise, turismile ja reisijateliiklusele suunatud transpordikoridori koosseisus.

Sõltuvalt vajadusest Via Hanseatica teema arendamiseks Eestis ja tulenevalt ka planeeringu “Eesti 2010” tegevuskavas olevast ülesandest (käivitada Eestis Via Hanseatica alane arendustegevus), algatasid neli maavalitsust (Valga, Tartu, Jõgeva ja Ida-Viru maavalitsused) ja neli ministeeriumi (Majandusministeerium, Siseministeerium, Teede- ja Sideministeerium ja Keskkonnaministeerium) Via Hanseatica arengukoridori arendusprojekti. Maavalitsuste ja ministeeriumite esindajatest

moodustati projekti juhtrühm. Projekti koordinaatoriks juhtrühma tasandil sai Valga maavalitsus. Iga maakond moodustas KOV esindajatest, turismitöötajatest ja ettevõtjate esindajatest koosneva maakondliku töögrupi, maakondlike arenguvajaduste väljaselgitamiseks ja analüüsimiseks.

Üheks esimeseks suuremaks ettevõtmiseks arendusprojekti raames kujunes käesoleva Via Hanseatica arengustrateegia väljatöötamine. Arengustrateegia väljatöötamisega sooviti jõuda ühisele arusaamale Via Hanseatica olemusest ja potentsiaalid Eestis ning leida vastused küsimustele, mida Via Hanseatica arendamisel tuleks edaspidi teha, st töötada välja strateegilised arengusuunad ja konkreetsed ülesanded ning tegevused.

Arengustrateegia väljatöötamise protsess kestis 2002. aasta veebruarist kuni detsembrini. Lisaks juhtrühmale ja maakondlikele tööühikutele palgati arengustrateegia väljatöötamise konsultant firmast Geomedia OÜ. Arengustrateegia koostamisel (SWOT-analüüs, tegevusvajaduste tabel jms) maakonna tasandil korraldati konsultandi koordineerimisel maakondlike tööühikute seminare igas maakonnas eraldi. Konsultant koostas maakondlike tööühikute materjali tervikuks. Strateegia kujundamiseks, kokkuvõtete tegemiseks ja otsuste vastuvõtmiseks kohtus juhtrühm kogu perioodi jooksul ca kuuajaliste vaheaegadega roteeruvalt kõigis neljas maakonnas. Via Hanseatica trassi ja kohaliku olustikuga tutvumiseks korraldati ka kahepäevane tutvumisreis piki Valga-Tartu-Narva trassi.

Valminud arengustrateegia dokument koosneb 6 peatükist. Esimeses, teises ja kolmandas peatükis antakse ülevaade Via Hanseatica eeldatava mõjuala olukorrast ja selle arengut mõjutavatest olulisematest teguritest ning hinnatakse arengueeldusi. Neljandas peatükis püstitatakse Via Hanseatica Eesti arenguvision ja viiendas peatükis sätestatakse Via Hanseatica arendamise strateegia e strateegilised eesmärgid ja tegevussuunad ning ülesanded. Kuues peatükk käsitleb arengustrateegia elluviimist.

1 VIA HANSEATICA EESTI TRANSPORDIKORIDORI JA SELLE EELDATAVA MÕJUALA OLUKORRA ÜLEVAADE

1.1 VIA HANSEATICA TRANSPORDIKORIDORI ÜLEVAADE

Via Hanseatica transpordikoridorina Eesti piires käsitletakse antud arengustrateegia raames peamiselt Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maanteed ja selle lähiala, e teeäärne ala, kus paikneb oluline osa trassile suunatud teenindussfäärist ja teistest konkreetse maanteega seotud objektidest. Transpordikoridorina võib teatud asjaolude (miljöö) hindamisel mõista ka teelt avaneva vaate ulatust maastikul.

Järgnevas ülevaates käsitletakse Valga-Tartu-Jõhvi-Narva trassi kõrval ka olulisemaid alternatiivseid teid ja transpordiliike.

Maanteeinfrastruktuur

Valga maakonda läbib Valga-Tartu-Jõhvi (Via Hanseatica) maantee (põhimaantee T-3) ligi 45 km ulatuses. Alternatiivseks kulgemise variandiks on Otepää turismipotentsiaali arvestades Valga - Tsirguliina - Sangaste - Otepää - Tartu - Jõhvi (T-72, T-46) trass.

Olulisemaks sõlmpunktiks trassil Valga maakonna piires on **Valga linn** - turismikeskus ja piirilinn, kus paiknevad mitmekesised teenindus-, ööbimis- ja toitlustusvõimalused. Teiseks oluliseks sõlmpunktiks trassil on **Puka alevik** - teederistmik kõrvalsuundadele, kus paiknevad kaubandus-teeninduslikud asutused ja raudteejaam (Valga-Tartu raudteeliin).

Põhimaantee on suhteliselt korras, kuid vajab katte uuendamist kogu maakonna ulatuses. Lõigul Valga - Sooru (ca 10 km) tuleks laiendada ka tee muldkeha jalgrattatee ehitamiseks. Kiirusepiirangud kehtestatud päevasel ajal Öru aleviku läbimisel.

Teest eraldatud peatus- ja puhkekohaks trassi Valgamaa osas on Väike-Emajõe äärne peatuskoht Tõllistes, arvestatavaks peatuskohaks ka Paju lahingu mälestusmärgi juurde rajatud tasku.

Valga maakonna piires pole peale Valga linnasiseste bensiinijaamade ja autoteeninduskeskuste Valga-Tartu-Jõhvi maantee äärde rajatud bensiinijaamu ega teeninduskeskusi, puuduvad ka korralikud toitlustuspunktid.

Tartu maakonda läbib Valga-Tartu-Jõhvi maantee ca 70 km ulatuses. Lisaks põhitrassile (T-3) on alternatiivseks trassiks Alatskivi-Kallaste-Omedu (tugimaantee T-43) suund.

Tartu maakonna osas on Via Hanseatica trassi sõlmpunktideks **Rõngu alevik** (teederistmik kõrvalsuundadele, vallakeskus ja kohalik teeninduskeskus), **Elva linn** (mitmekesise teenindussfääriaga kultuuriajalooline puhkelinn) ja **Tartu linn** (regionaalne keskus, haridus- ja teaduskeskus, mitmekesised teenindus-, ööbimis- ja toitlustusvõimalused. Kultuuriüritused, muuseumid, teatrid, kultuuri- ja ajaloomälestised. Logistikakeskus: lennuväli, siseveesadam, ümbersuundumine Tallinna ja Jõgeva maanteedele ning Tapa-Tartu-Valga raudteele).

Alatskivi-Kallaste-Omedu trassi puhul on sõlmpunktideks **Alatskivi** (vallakeskus ja kohalik teeninduskeskus, kaitsealad ja loodushoiuprojektid, puhkemaastik) ja **Kallaste** (vallakeskus, kalastus, puhkepiirkond, kultuuride segunemine).

Maantee olukord rahuldav maakonnapiirist Elva ristmikuni, sealt kuni Elva viaduktini väga hea, viaduktist Tartuni üldiselt hea. Tartust maakonnapiirini vajab teekate rekonstrueerimist (lõhed ja kühmud). Tartu linna osas on transiittranspordi liiklus ümbersõidutee puudumisel seni kohmakas. Praegu suundub liiklus paratamatult läbi linna kuni Tiksoja – Vahi tn suunalise teelõigu ja vastava Emajõe ületava silla või lõunapoolse silla rajamiseni. Senini pole liiklusummikud suureks probleemiks. Sildadel ja ohtlikel viraažidel on möödasõidu keelud ning muid liikluspiiranguid. Lahendamist vajavaks probleemiks on turvaline jalgrattasõit trassi ulatuses, eriti Elva ja Tartu vahelisel alal.

Ohutud maanteeäärsed teest eraldatud ning manööverdamist mittenõudvad peatus- ja puhkekohad trassi Tartumaa osas puuduvad. Arvestatavad parklad (puhkekohad) väljapool Tartu linna asuvad Rõngu bussi- ja bensiinijaama ja Vaide motelli juures, Külitsel, Aovere tankla ja Vedu kaupluse juures. Alatskivi-Kallaste-Omedu trassi puhul Alatskivi alevikus.

Jõgeva maakonda läbib Via Hanseatica trass ligi 40 km ulatuses. Alternatiivseteks trassiks on Alatskivi-Kallaste-Omedu trass, aga ka Tartu-Jõgeva-Mustvee trass.

Olulisemaks Via Hanseatica trassi sõlmpunktiks maakonnas on **Mustvee linn** (maakonna idapoolse osa keskus, teenindussfäär ja sadam). Tartu-Jõgeva-Mustvee trassi puhul on sõlmpunktideks **Tabivere alevik** (vallakeskus), **Kaarepere** (raudteejaam), **Jõgeva linn** (maakonnakeskus, teeninduskeskus, raudteesõlm) ja **Torma alevik** (kohalik keskus).

Põhimaantee on suhteliselt korras, ligi 50% ulatuses renoveeritud 2000 aastal. Kõige keerukam lõik (u 3-4 km) Raja küla läbimine, kus trass läheb mööda külgnevast tiheasustuspiirkonnast ning kus traditsioonilise ja omapärase tegevuse levinud tänava(maantee-) kaubandus. Vajalik lahendada probleemid, mis seotud kiirusepiirangutega, liiklusohutuse tagamise ja samas traditsioonilise kaubandustegevuse säilitamisega, liikluse intensiivsuse järsu kasvuga seoses (pikema aja perspektiiv) ka võimaliku kaitsemeetmete väljatöötamisega, mis seotud liiklusmüra ja heitgaasisaastega.

Trassiäärsed arvestatavad peatus- ja puhkekohad põhitrassil asuvad Shelli tankla juures Mustvee-Jõgeva/Jõhvi-Tartu mnt ristmikul ja söögikoht Kuldkalakese juures (Kasepää vallas), kõrvaltrassidel (Tartu-Jõgeva-Mustvee) Äksi Puhkemaja juures, Tabivere alevikus, Kassinurmes, Jõgeva linnas, Laiuse Ordulinnuse juures ja Torma alevikus.

Trassiäärsetest teenindusjaamadest on arvestatavalt tasemel Shelli tankla (pood, söögikoht) Jõgeva-Mustvee/Jõhvi-Tartu mnt ristmikul.

Ida-Viru maakonda läbib Via Hanseatica trass umbes 115 km ulatuses, kulgedes 65 km ulatuses piki Valga-Jõhvi maanteed (T-3) ja 50 km ulatuses piki Tallinn-Narva maanteed (T1, E-20).

Ida-Virumaa osas on sõlmpunktideks Narva linn (piirkonnakeskus ja piirilinn, turismikeskus, teeninduskeskus, tööstuskeskus) ja Jõhvi linn (maakonnakeskus, turismi- ja teeninduskeskus, logistikakeskus).

Narva- Jõhvi lõigu (T-1) osas võib tee olukorda hinnata rahuldavaks. 2002-2003 a. planeeritakse renoveerida kogu Jõhvi-Narva vaheline teelõik. Jõhvi-Tartu vaheline maanteelõik ligi 65 km ulatuses on ligi 50 % ulatus hea või väga hea, ülejäänud osas rahuldav. 2003.a. on planeeritud renoveerimistööd Rannapungerja - Venemetsa km 50,3-61,0 lõigul.

Arvestatavad peatus- ja puhkekohad (väljpool Jõhvi ja Narva linna) on Valga-Tartu-Jõhvi mnt Venemetsas (km 61,0) ja Sõrumäel (km 21,1), Tallinn-Narva mnt Laagnal (km 199,0).

Kõrvalteede olukord valdavalt alla rahuldava (halvas seisukorras kruusateed).

Liikluskoormus on Valga-Tartu-Jõhvi trassil ebaühtlane, kõikudes väljapool suuremaid asulaid vahemikust 4000–6000 autost ööpäevas (Elva-Tartu vaheline lõik) kuni 800-900 aöp (Puka ja Sooru vaheline lõik). Keskmine liiklussagedus väljapool asulaid jääb vahemikku 1000–2000 aöp (üksikutel lõikudel ja kuni 3000 aöp, näiteks Sillamäe-Narva). Liiklussagedus näitab, et hetkel on tegemist rohkem regionaalsete ja kohalike keskuste tagamaaga ühendava teega, kui Valga-Narva suunal toimiva transiitteega.

Muu transpordiinfrastruktuur

Alternatiivseks transpordiinfrastruktuuriks ja transpordiliikideks on raudteed ja reisirongiliiklus, veeteed ja reisilaevandus, lennuväljad ja reisilennuliiklus ning reisibussiliiklus.

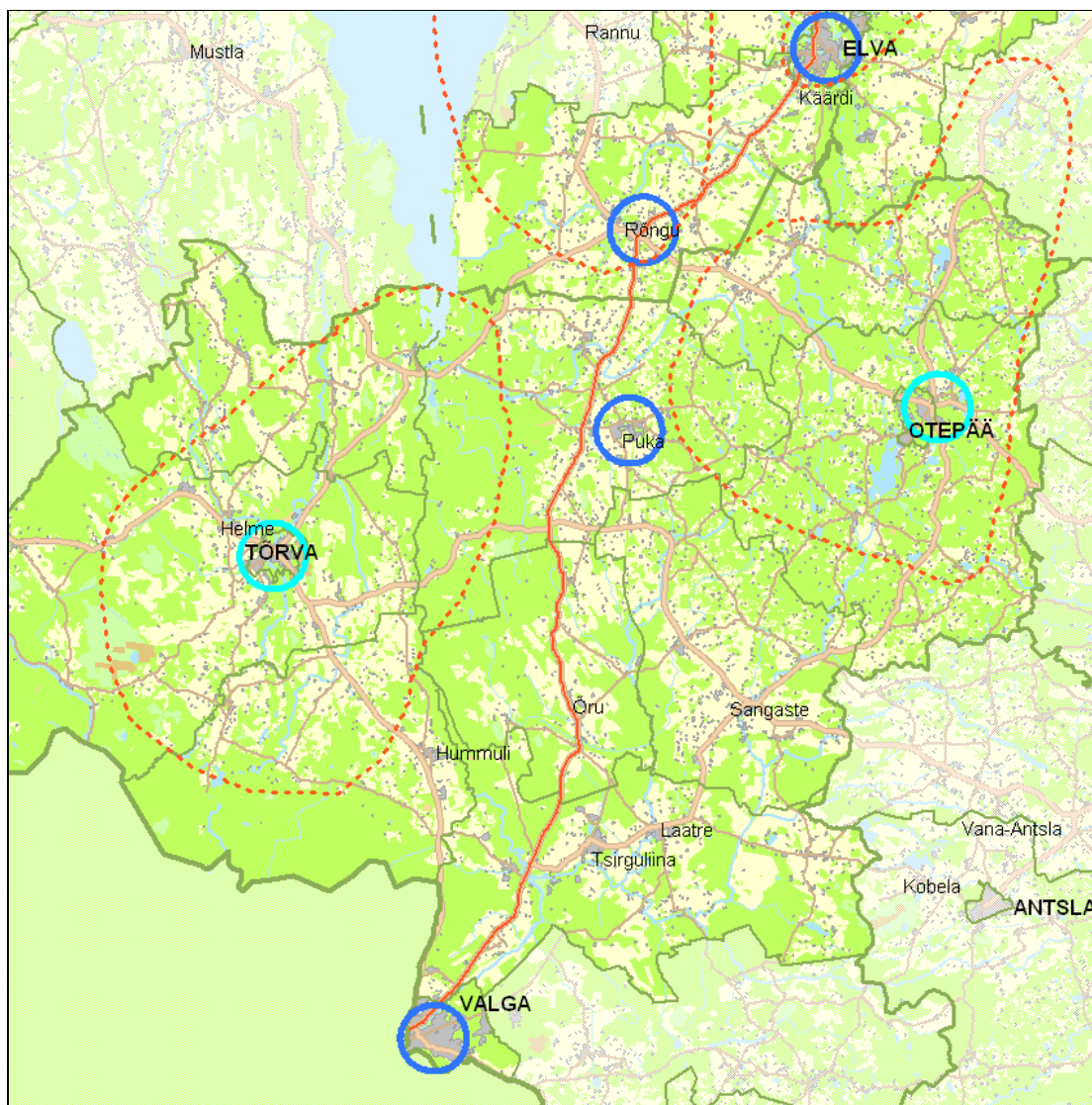
Raudteeliinidest läbib vaatlusaluseid maakondi Tapa-Tartu-Valga ja Tallinn-Narva raudteeliin. Raudteed kasutatakse valdavalt kaubavedudeks. Reisirongiliiklus toimib mõningal määral Valga-Tartu-Tapa ja ka Tapa-Narva vahel. Peterburiga peab ühendust Tallinn-Peterburi-Tallinn liin. Läti ja Eesti vahel reisirongiliiklus hetkel puudub.

Rahvusvaheline bussiliiklus toimib Eurolines'i kaubamärgi all Riia-Valga-Tartu ja Tartu-Narva-Peterburi vahel kahes suunas igapäevaselt. Riist Peterburi või tagasi reisisid, kasutades bussitransporti, on vajalik igal juhul ümberistumine ja ööbimine Tartus. Siseriiklikult toimib ka Valga ja Narva vaheline kiirliin. Olemasolevaid kaugbussiliine kasutades on võimalik Riia ja Peterburi vahelisel reisel päeval ajal põgusalt tutvuda vaid Narvaga. Riigisiseseid kaugliine ja kohalike liine kasutades on valikuvõimalused märgatavalt suuremad. Bussiliikluse osas võib pidada suureks probleemiks linnade bussijaamade seisukorda (Tartu, Valga).

Alternatiivse liikumisvõimalusena võib käsitleda **veeteed**, mis ühendab endas Väike- ja Suur-Emajõe, Võrtsjärve ja Peipsi järve ning Narva jõe. Veeteed kuni Tartuni (lähtuvalt Soorust) on kasutatav pigem matkamise otstarbel. Reisilaevaliikluse algatamist pärsib nii nõudluse vähesus kui ka Alam-Pedja looduskaitseala kaitsereežiim. Tartust Narvani on reisilaevaliiklus teoreetiliselt võimalik, kuid selle võimalikkus tulevikus on ebaselge. Potentsiaali tõstaks tunduvalt lahenduse leidmine Narvat läbiva laevatatava veeteed loomisele, mis avaks Peipsi järve ja Emajõe vesikonna arengule hoopis avarama perspektiivi kui seni. Hetkel on Tartust lähtuva regulaarse laevaliikluse loomine aktuaalne Pihkva suunal, sedagi peamiselt kaubanduslikest kaalutlustest lähtuvalt. Kavas on siiski käivitada ka reisilaevaliiklus. Arenemas on Mustvee väikesadam, mis loodab konkurentsi pakkuda Tartule kaubavedude osas (toorpuut, saematerjal, turvas). Võib tekkida vastuolu peamise tegevuse, turismi ja kaubasadama tegevuse vahel: vajalik planeerida võimalike kauba ladustamise, ümberlaadimise ning esmase töötlemise, samuti kaubavedude probleemid, et mitte muuta ebaatraktiivseks turismipotentsiaali. Samuti on kavas Peipsi ranniku väikesadamate väljaarendamine (Kallaste, Vasknarva/Alajõe, Rannapungerja, Lohusuu).

Eesti Põhjaranniku väikesadamad on suhteliselt tagasihoidlikult arenenud ja arvestatavat võrgustikku, eriti Peterburi suunal, endast ei kujuta. Perspektiivis on kavandatud esmalt Narva, Narva-Jõesuu ja Toila paadisadamate väljaarendamine, seejärel Narva ja Kulgu sadama ühendustee ja Kulgu sadama väljaarendamine. Hetkel Narva arendab järkjärgult välja linnasadamat, probleemiks aga jääb Narva jõe suudme faarvaater.

Lennuliikluse osas Riia ja Peterburi vahelisel alal täiendavad võimalused peaaegu puuduvad. Regionaalsetest lennujaamadest on olemas Tartu-Ülenurme lennujaam. Lennuväljakutest, mis asuvad Via Hanseatica lähistel on olemas Narva lennuväljak, kaugematest ka Ridali, mis on spetsialiseerunud klubilisele sportlikule lennundusele. Vastavalt regionaalsete lennujaamade arengukavale kuni 2006, võidakse avada Tartust lähtuv rahvusvaheline lennuliiklus Riiga.



Joonis 1. Via Hanseatica mõjuala ja turismipiirkonnad Valgamaal.

1.2 VIA HANSEATICA EELDATAVA MÕJUALA ÜLEVAADE

1.2.1 Valgamaa

Eeldatav mõjuala

Valgamaa osas on Via hanseatica mõjutsooni arvatud omavalitsused, mida läbib Valga-Tartu maantee (Valga linn, Tõlliste, Öru ja Puka vallad) ning tähtsamate kõrvalmarsuutidena teed Valga-Sangaste-Otepää-Tartu (Sangaste, Otepää ja Palupere vallad) ning Valga-Jõgeveste-Tõrva-Rõngu (Tõrva linn ja Helme vald).

Asend, looduslikud tingimused

Valgamaa asub Eesti lõunaosas, piirnedes lõunast Läti Vabariigi, läänest Viljandi maakonnaga, põhjast Tartu maakonnaga ning idast Põlva ja Võru maakonnaga. Maakonna pindala on 2043,5 km², mis hõlmab kogu Eesti territooriumist 4,7%. Maakonna keskuseks on Valga linn, mis asub Eesti-Läti piiril ja moodustab kaksiklinna koos Läti Vabariigi Valka linnaga.

Valga maakonna pinnaehitus on väga mitmekesine. Maakonna lääneosa jääb Sakala kõrgustiku kaguossa. Selles on valitsev ürgorgudest liigestatud lainjas moreentasandik siin-seal kerkivate kuplite ning seljakutega. Põhja pool annavad maastikule ilme põhja-lõuna suunalised väikevoored ning madalamatel niiskematel aladel puisniidud ja metsad. Tõrva-Helme ümbrus on tasasem, kuid liigestatud Õhne ja ta lisajõgede orgudest. Sellel tihedasti asustatud alal vahelduvad laialdased põllumaad niitude, lohkudes asetsevate järvede ning üksikute metsatukkadega.

Maakonna keskosa hõlmab põhja-lõuna suunaline Väike-Emajõe orund ning selle jätkuks olev Valga nõgu, kus valitseb suuremalt osalt lainjas moreenmaastik, läbitud madalatest lamm- või moldorgudest. Laiemad põllualad on levinud Sangaste ja Laatre ümbruses.

Reljeefi vahelduvaim ja kõrgeim osa maakonnast on Otepää ümbruses. Kõrgeimad tipud on Kuutsemägi (217 m), Meegaste mägi (214 m), Harimägi (212 m). Otepää ümbruses on valitsev väga vahelduv kupuline moreenmaastik suurte kuppelmägede ning rohkete järvedega.

Valgast kagus kerkib lääne-idasuunalise vöötmena Karula kuplistik. Eriti vahelduva reljeefiga on kuplistiku idaosa. Karula ümbrus on rikas järvedest.

Maakonna lõunaosas jääb Hargla nõgu - kõrgustike vaheline tasane ala, kus metsade keskel kerkib kohati üksikuid moreenkupleid ja kühme. Omapärase kauni loodusega on Koiva ja Mustjõe orud ning Aheru järve ümbrus.

Maakond on väga järvederohke. Eriti rohkesti on järvi Otepää kõrgustikul, maakonna kaguosas Karula kuplistiku alal ning lääneosas Õhne jõe valgjalal. Suuremad järved on Pühajärv (286 ha) ja Aheru järv (234 ha).

Rahvastik

2002. a 01. jaanuari seisuga elas Valgamaal 37096 elanikku, mis moodustab 2,7% kogu Eesti elanikkonnast. Neist elab linnades 20 664 ehk 55,7% ja maal 16 432 ehk 44,3%. Eelviimase rahvaloendusega (1989. a.) võrreldes on maakonna rahvaarv vähenenud 8,4% (Eestis keskmisena umbes 8%). Maakonnas on 2 linna (Valga, 14938 el. ja Tõrva 3443 el.) ja 11 valda.

18,8 % maakonna rahvastikust on tööeelses eas (2000. a. 19,2%), tööeas 58,8% (59,2%) ja pensionieas 22,4% (21,6%). Töötute osakaal tööealisest elanikkonnast on 9,1% (Eesti keskmine 6,6%).

Via Hanseatica eeldatava mõjuala omavalitsustes elab kokku 32756 elanikku.

Majandus

Valga maakonnast on keskäriregistris registreeritud 1520 objekti.

Kõige enam ettevõtteid ja ka töötajaid (üle 50%) hõlmab tertsiaarsektor, mis annab üle poole maakonna kogukäibest. Suurema osa teenindussektori ettevõttest moodustavad kaubandus- ja turiste teenindavad ettevõtted. Transporditeenust osutab ligi 20 ettevõtet.

Sekundaarsektor annab põhiosa maakonnas toodetavast kasumist ning selles on hõivatud ligi 30% maakonna tööjõust. Põhiliselt kohalikul toorainel baseeruvateks tööstusharudeks on metsa-, puidu-, toiduainete- ja kergetööstus. Tööstustoodangu peamised eksportartiklid on puitmööbel, kokkupandavad puitelamud, rõivad jm. Väliskaubanduse bilanss 2001. a. oli 273 301,1 tuh. kr.

Primaarsektoris tegutseb umbes 15% maakonna töötajast. Talusid on ligi 800. Talu keskmine suurus umbes 25 ha (Eesti keskmine 21 ha).

Olulisim loodusressurss on mets, mida on kokku üle 105 000 ha ehk 51% maakonna kogupindalast. Maavaradest leidub savi, liiva, kruusa, turvast, rauaookrit ja sapropeeli.

Turismipiirkonnad ja -atraktsioonid

Valgamaa Via Hanseatica mõjuala võib funktsionaalselt jagada neljaks alaks:

- Otepää puhkepiirkond – Sangaste, Otepää ja Palupere valla territoorium;
- Tõrva-Helme puhkepiirkond – Tõrva linn, Hummuli ja Helme vald;
- Valga linn.

Otepää piirkonda (Sangaste, Otepää, Palupere vald) tuntakse kui looduslikult kauni maastikuga rahvusvahelist talispordikeskust, mis rajaneb peamiselt Otepää linnas ja lähialal mitmekesiste ja kaasaegsete sportimisvõimalustega Tehvandi-Kääriku tippspordi ja puhkekeskusebaasil. Aktiivse puhkuse ja sportimise võimalused on arenemas ka Otepää ümbrusest kaugemal. Talvise tegevuse kõrval on jõudsalt arenemas ka suveperioodi puhkevõimalused. Otepää piirkonna olulisemateks märksõnadeks on aktiivne puhkus, talispord ning meelelahutus. Piirkonnas korraldatakse hulgaliselt nii kohaliku kui ka rahvusvahelise tähtsusega spordivõistlusi ja kultuuriüritusi, millest olulisemad on spordiüritustest Wordloppet sarja kuuluv Tartu Maraton, Tartu rattamaraton, Tartu jooksumaraton, suusatamise MK etapp, Saku Suverull, Vidrike Galopp (ratsustamine) jt, kultuuriüritustest Pühajärve Beach Party, Pühajärve Kuldkala, Leigo järvemuusikakontserdid jt.

Piirkond on rikas ka kultuuri ja ajalooobjektide poolest. Olulisemateks vaatamisväärsusteks ses osas on **Otepää linnamägi**, **Maarja luteri kirik** (ehitatud 1671. a), **Eesti Lipu muuseum**, **Otepää Suusamuuseum**, **Energiasammas** jpt.

Piirkonna peamiseks looduslikuks väärtuseks on väga vaheldusrikka kuplistikuga Otepää kõrgustik, mille kõige iseloomulikuma osa baasil on loodud Otepää looduspark (22430 ha) mis on suurim maastikukaitseala Eestis.

Valgamaal on kõige rohkem järvi Eestis. Otepää ümbruses on iga 9 km² kohta üks järv. **Pühajärv**(254 ha) on üks Eesti ilusamaid järvi, maalilisust lisab ümbritsev kaunis kupliline loodus. Otepää ümbruse loodus- ja ajalooäärtustega tutvumiseks on rajatud ümber järve Pühajärve õpperada ning Otepää-Kääriku matkarada.

Lisaks Otepää talispordikeskusele on piirkonnas välja arenemas ka Sangaste turismikeskus, mille südames on **Sangaste loss** (ehitatud 1874-1881) koos pargiga.

Tõrva-Helme puhkepiirkonna olulisemad turismiattraktsioonid on seotud Tõrva linna ja Helme ümbrusega. Tõrva linna võib pidada väikeseks aed- ja suvituslinnaks, kus paiknevate järvede ja Öhne jõe baasil on välja kujunemas mitmekesised puhkevõimalused. Olulisematest kultuuri- ja ajalooobjektidest on piirkonnas **Hummuli mõis**, Vene väejuhi **Barclay de Tolly** (1761-1818) **hauakamber** Jõgevastes, **Tõrva raekoda** (e 1890), **Tõrva kõrtsihoone** (19 saj), **Helme mõis ja mõisapark** (18 saj), **Helme ordulinnuse varemed** (14 saj) jpt.

Valga linn on Eestimaa noorima ja ühe väiksema maakonna pealinn, omapärane kaksiklinn, kus linnast läheb läbi Eesti-Läti riigipiir. Lätimaale jäävat linnaosa nimetatakse Valkaks. Ehkki Valgat peetakse rohkem piirilinnaks ja arenevaks logistikakeskuseks (maantee- ja raudteetransport), on linnas ka mitmeid vaatamisväärsusi, nagu näiteks **18. saj. valminud kabel** (Riia tn 16), **Valga Muuseum**, Valga **Jaani kirik** (ehitatud 1787-1816), Valga **Issidori apostliku-õigeusu kirik** (e 1897-1898. a), **Rooma katoliku kirik**, Valga **raekoda** (1865. a.) jt. Valga lähistel Tartu maantee ääres asub imposantne **Paju lahingu** (31.01.1919) **mälestusmärk**.

Turismiteenindus ja aktiivse puhkuse võimalused

Valgamaal on kaasajaks välja arenenud juba küllaltki mitmekesine turismiteenindussfäär.

Majutusasutusi (atesteeritud) on Valgamaal 2002. a alguse seisuga ühtekokku 67 (kokku ca 1743 ööbimiskohta, neist 6 on hotellid (447 kohta), 2 motellid (44 kohta), 12 külalistemajad (340 kohta), 14 puhkemajad (137 kohta), 7 hostelid (151 kohta, 6 puhkekülad ja –laagrid (459 kohta), 5 külaliskorterid (31 kohta) ja 15 kodumajutust (134 kohta). Majutusasutustest enamik e ca 50 asub Otepää piirkonnas (kokku ca 1450 kohta), olulisemad neist on Pühajärve hotell, Kääriku hotell, Hotell Bernhard, Scandic hotell Karupesa, Annimatsi Kämping, Madsa puhkeküla jt. Tõrva piirkonnas on majutusasutusi 6 (kokku ca 85 kohta), neist olulisemad De Tolly hotell, hotell Pigilinna jt. Valga linnas ja selle lähialas on majutusasutusi 4 (kohti ühtekokku ca 90), neist olulisemad on Säde Külalistemaja ja Jaanikese motell. Hotell Valga linnas hetkel puudub.

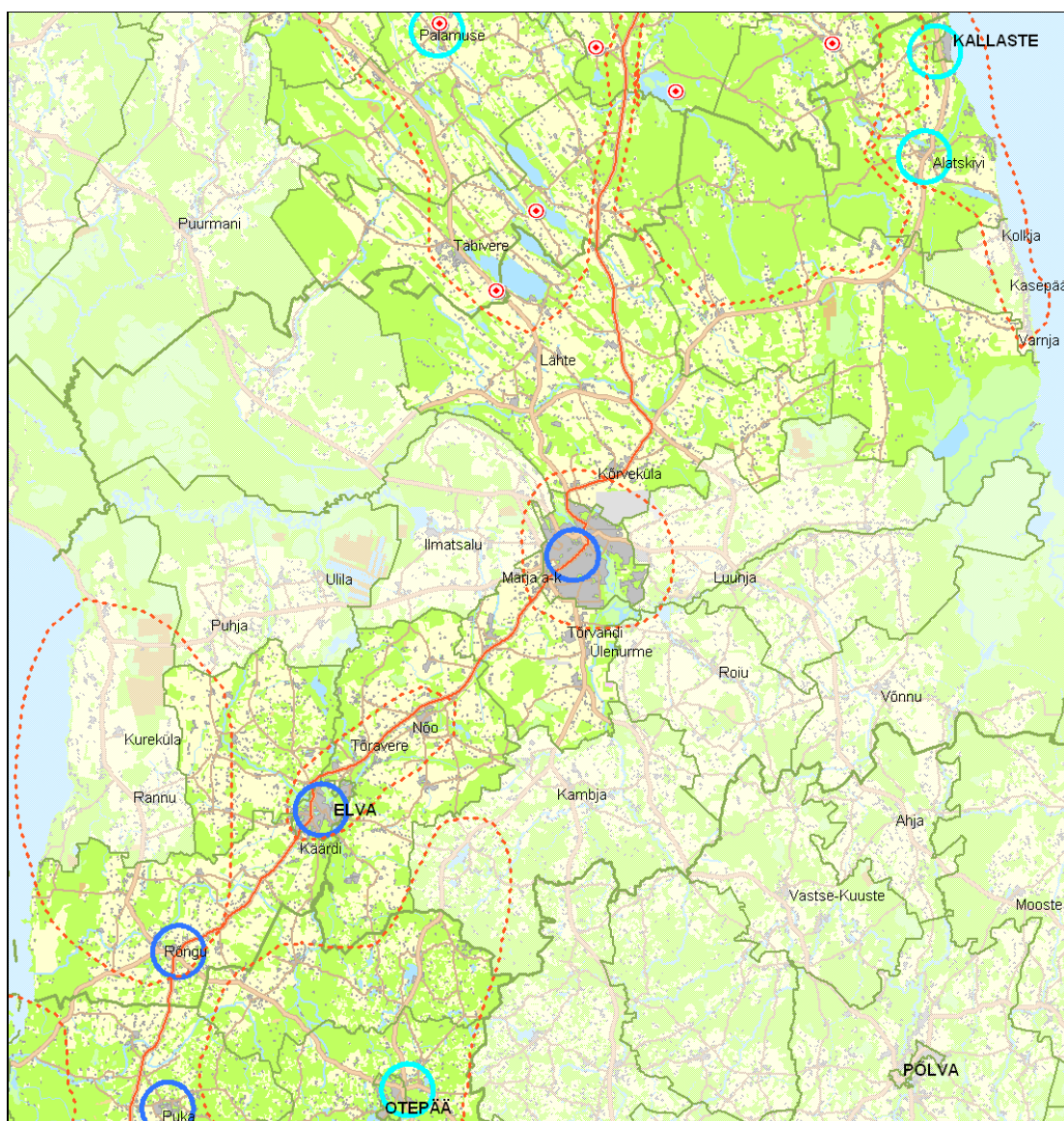
Toitlustusasutusi (atesteeritud) on Valgamaal ca 50 (ühtekokku 2517 kohaga), neist 7 restorani (398 kohta), 11 publi (800 kohta), 13 baari (542), 5 kohvikut (128 kohta), 6 sööklad ja kiirtoitlustuskohta (169 kohta), 4 ööklubi (480 kohta) ja 3 kasiinot. Nagu majutusasutustegi puhul, asub enamik toitlustuskohti Otepää piirkonnas.

Aktiivse puhkuse toodetest on Valgamaal levinumad mäesuusatamine (6 mäe, 13 tõstukit, 18 nõlva), murdmaasuusatamine (8 kohta) ratsutamine (9 ratsatalli) lume *safari* ja *snowtubing* (2 kohta), kanuumatkad (6 firmat) jalgrattamatkad (jalgrataste laenutused 18-pakkujat, mägirataste trasse 4), loodusmatkad (tähistatud matkaradu 10), kalastamine (3 pakkujat), jahipidamine (3 pakkujat), ATV matkad ja laenutus (1koht), samuti mitmesugused kultuuri- ja spordiüritused. Lisaks on veel mitmesugused võimalused erinevate spordialadega tegelemiseks, nagu krossirajad (2), rollerirada (1), liuväljad (6), lasketiir laskesuusatajatele (1), tenniseväljakud (11 pakkujat), squash (1), petanque (6), *fun-ball* (1 väljak), paintball (2), spordisaalid (4), spordiväljakud (11 pakkujat), jõusaalid (4), golfi harjutusväljak (1) jt. Lisaks on võimalik paljudes kohtades laenutada vajalikku spordivarustust. Enamik aktiivse puhkuse toodetest ja infrastruktuurist asub Otepää piirkonnas.

Turismiinfot väljastavatest asutustest on Valgamaal Valga Turismiinfokeskus, Otepää Turismiinfokeskus ja Tõrva Turismiinfopunkt. Maakondlike viidaprojektide raames on paigaldatud suunaviidad kõigile olulisematele turismiobjektidele.

Olulisemateks reisikorraldajateks on Valgamaal ASHansareisid, Valga Reisibüroo Otepää Reisibüroo

Turismiarendusorganisatsioonidest on olulisemaks Sihtasutus Valgamaa Turism (maakondlikud turismiprojektid, arendustöö).



Joonis .. Via Hanseatica mõjuala ja turismipiirkonnad Tartumaal.

1.2.2 Tartumaa

Eeldatav mõjuala

Tartumaal on Via Hanseatica eeldatava mõjuala hulka arvatud Rõngu, Konguta, Nõo ja Ülenurme vald ning Elva linn (Valga-Tartu maantee), Tartu linn, Tartu, Vara, Alatskivi vald ja Kallaste linn (Tartu-Jõhvi ja Aovere-Kallaste-Omedu teed).

Asend, looduslikud tingimused

Tartumaa asub Eesti kesk- ja idaosas, olles ümbritsetud põhjas Jõgeva, läänest Viljandi, lõunast Valga ja Põlva maakonnaga, idast Peipsi järvega. Maakonna pindala on 3051 km², mis moodustab 6,9% Eesti territooriumist. Maakonna ja ühtlasi kogu Kagu-Eesti keskuseks on Tartu linn, mis asub tähtsate rahvusvaheliste Peterburi - Riia ja Tallinn - Pihkva liikumisteede ristumiskohas.

Tartumaal on esindatud peaaegu kõik maastikutüübid, mida Eestis leida: Peipsiäärsed ja Võrtsjärve nõo soised madalikud, Otepää kõrgustik ja Vooremaa, Kagu-Eesti lavamaa tasandikud ja ürgorud. Kolmandikku maakonnast katab mets, kolmandik on põllumaa, ligi veerandi moodustavad sood. Peipsi - Euroopa suuruselt viies järv - on oluline kalajärv ning ka mõnus puhkuse veetmise paik oma liivarandade, paadisadamate ja kaunite looduspaikadega. Võrtsjärv on samuti kalarikas järv ning meeldiv puhkusekoht. Lisaks nimetatutele on Tartumaal veel ligi 100 looduslikku ja tehisjärve. Eesti tuntuim jõgi - Emajõgi - voolab läbi Tartu linna ja poolitab maakonna. Ajalooliselt on ta olnud tähtis kaubatee kui ainus täies pikkuses laevatatav jõgi Eestis. Tartumaa suuremate jõgede langus on väike, kevadiste suurvetede ajal leiavad siin aset ulatuslikud üleujutused. Olulisim maavara on turvas, mis annab märkimisväärse osa ekspordist. Teisi maavarasid on vähe, peamiselt liiv ja kruus kohalikeks vajadusteks. Vaatamata intensiivsele inimtegevusele on Tartumaal säilinud palju puutumatu loodust ja kaitsealad võtavad enda alla üle kümnendiku maakonna territooriumist.

Rahvastik

2002. a 1. jaanuari seisuga elas Tartu maakonnas 149 160 inimest, mis moodustab 11% kogu Eesti elanikkonnast. Neist elab linnades 108322 inimest ehk 73% ja maal 40838 inimest ehk 27%. Tartumaa on üks tihedamalt asustatud piirkondi Eestis. Enamus rahvastikust elab siiski Tartu linnas ja selle lähiümbruses, teised suuremad asulad paiknevad suuremate maanteede ääres ja viljakamate põldudega piirkondades.

Maakonnas on 3 linna (Tartu 101149 el., Elva 5974 el. ja Kallaste 1208 el.) ja 19 valda. Siinne rahvastik paistab silma oma suhteliselt kõrge haridustasemega: tervelt 12 protsendil on kõrgem haridus. Peamiseks põhjuseks on kaks Tartus asuvat ülikooli.

17,8% maakonna rahvastikust on tööeelses eas, 67% tööeas ja 15,2% pensionieas. Töötute osakaal tööealisest elanikkonnast on 9,5% (Eesti keskmine 6,6%).

Via Hanseatica eeldatava mõjuala omavalitsustes elab kokku 129921 elanikku.

Majandus

Tartumaa on arenenud tööstus-, põllumajandus- ja teeninduspiirkond. Suurima kasumiga majandusharud on tööstus ja energeetika, finants- ja äriteenused, transport ja ehitus. Käibemahult on suurimad tööstus, kaubandus ja energeetika. Tartumaale iseloomulikud tooted on plastmassid, toiduained, mööbel ja ehitusmaterjalid. Siin valmistatakse lasereid, pannakse kokku telefone ja monteeritakse Scania busse. Suurt arengupotentsiaali omab eeskätt teadusmahukas tootmine. Tartumaal asuvad Eesti ühed viljakamad põllumaad ja siin antakse kümnendik kogu Eesti põllumajandustoodangust. Tähtsaks elatusallikaks maamajanduses on kalapüük Peipsil ja Võrtsjärvel.

Turismipiirkonnad ja -atraktsioonid

Tartumaa Via Hanseatica mõjuala võib funktsionaalselt jagada kuueks piirkonnaks:

- Rõngu-Rannu-Võrtsjärve piirkond – Rõngu, Konguta, Rannu ja Puhja vald. Hõlmab Võrtsjärve idakalda puhkepiirkonda. Liikumistrassiks kasutatav tee Rõngu - Rannu – Väike-Rakke – Puhja – Tartu tee kõrvalepõigetega;
- Elva-Nõo puhkepiirkond – Elva linn ja Nõo vald;
- Tartu piirkond – Tartu linn ja Ülenurme vald;
- Peipsiääre rannikualad-Alatskivi piirkond – Vara ja Alatskivi vald ning Kallaste linn. Alternatiivseks liikumistrassiks Koosa - Varnja - Kolkja - (Nina) – Alatskivi;
- Saadjärve piirkond, Vooremaa lõunaosa – Tartu vald. Hõlmab Vooremaa lõunaosa. Alternatiivseks liikumistrassiks Tartu – Lähte – Äksi – Elistvere – Maarja.

Rõngu-Rannu-Võrtsjärve piirkond paikneb peamiselt Võrtsjärve idakalda ja Rõngu aleviku vahelisel alal. Võrtsjärv on Eesti suurim siseveekogu. Loodusväärtustest on siin olulisemad rannaastangu liivakivipaljandid (ca 4 km pikk ja kuni 8,5 m kõrgel). Kauneimaks kohaks peetakse **Trepimäge**, kus kaldaastangus on mitmeid süvendeid, nn röövliikopaaid.

Kultuuri- ja ajalooväärtustest on olulisemad **Püha Martini kirik** (15. saj. algus), Lüllemäe **Jumalaema Jeruusalemma Minemise kirik** (ehitatud 1899-1901), **Rannu mõis** (ehitatud 1770. a.), **Rõngu kirik** (ehit. 1901. a), Rõngu **Vabadussõja mälestusmärk** (taastatud 1995. a) ja **Rõngu kõver kõrts**.

Elva-Nõo puhkepiirkond asub Valga-Tartu maantee lähialadel ja hõlmab endas peamiselt Elva-Vitipalu, Vapramäe ja Vellavere maastikukaitsealade territooriumi koos Elva aedlinna koos Peedu linnaosaga, mis on ajalooliselt tuntud suvituspiirkonnana (mitmed järved, männimets). Looduslikult on tegemist mitmekesise ja atraktiivse piirkonnaga. Olulisemateks maastikuobjektid on Elva jõe org, Vapramägi (kõrgus jõe pinnast ca 40 m, abs kõrgus 78 m), Verevi järv jt. Elva-Vitipalu, Vapramäe ja Vellavere maastikukaitsealal on välja arendatud mitmekesine matkaradade võrgustik ning ala on saavutamas üha suuremat populaarsust vaba aja veetmise kohana.

Piirkonna kultuuri- ja ajalooobjektidest olulisemad on Nõo luteriusu **Püha Laurentsiuse kirik** (ehitatud arvatavasti 13. saj), Nõo **apostliku õigeusu kirik**, (ehitatud 1873. a). **Lukel** asub üks paremini säilinud alge planeeringuga mõisaparki Tartumaal.

Piirkonnas asub ka **Tõravere observatoorium** (ehitatud 1958–1964), kus on ka näitusetuba ja stellaarium. Observatoorium on 4 teleskoopi (suurim 1,5 m peegelteleskoop). Tõraveres valmistatud seadmed leidsid kasutamist Nõukogude Liidu kosmosejaamadel. Observatooriumi baasil on kavas välja arendada mitmekesine huvikeskus.

Tartu linn on kaasajal Lõuna-Eesti regionaalne keskus, teadus- ja arenduskeskus, ülikoolilinn, logistikakeskus, kaubandus- ja teeninduskeskus. Ajalooliselt on Tartu olnud tähtsamate kaubateede ristumiskohaks. 13. sajandist alates kujunes Tartu üheks tähtsaimaks Liivimaa kaubalinnaks (Hansa Liidu koosseisus). 1632. a. loodi Tartu Ülikool, mida nimetati Rootsi kuninga Gustav II Adolphi auks *Academia Gustavianaks*.

Tartu on rikas erinevatest ajalooajalooperioodidest pärit ajaloo- ja arhitektuurimälestiste poolest. Olulisemateks kultuuri- ja ajalooväärtusteks on **Jaani kirik** (ehit. 14 saj), **Tartu Raekoda** (ehitatud 1786), **Tartu Ülikooli peahoone** (ehit 1803–1809), **Tartu toomkiriku** varemed, **Tartu Tähetorn** (ehit 1807–1810) jpt. ajaloolised hooned ja objektid.

Kaasajal on Tartu arenev keskus, kus pidevalt lisandub üha uusi vaba aja veetmise ja meelelahutusvõimalusi, areneb kaubandus- ja teenindussfäär. Tartu on ka populaarseim siseturismi koht Lõuna-Eestis. Tartu on ainulaadsete festivalide, laulupidude ja muuseumide linn. Siin korraldatakse laulupidusid, rahvakunstipäevi, näitusi, kontserte, noortefestivale, kuhu tullaakse ka väljastpoolt Eestit. Siin soodustatakse nii professionaalse kui rahvakultuuri arengut. Tartus muuseumides tutvustatakse aktiivselt rikkalikku kunsti- ja rahvaloomingupärandit.

Tartu ja Tartumaa sümbol on Emajõgi. Emajõe mööda ida suunas saab Peipsi järvele ja lääne suunas Võrtsjärvele Emajõe ülem- ja alamjooksul laiuvaid sood - Alam-Pedja looduskaitseala ja Emajõe Suursoo, mis on rahvusvahelise tähtsusega linnualad ja mille eripäraks on erakordselt madal inimasustus ning mis on arenemas loodusturismi piirkondadeks.

Tartu lähisteles jäävatest objektidest on olulisemad **Ülenurme põllumajandusmuuseum** kui Eesti rahvatraditsioone tutvustav keskus. Samuti on potentsiaalse teemapargina oluline Emajõe-äärse **Kärkna tsistertslaste kloostri** (tsistertslaste ordu Euroopa kõige idapoolsem klooster) varemed ja vesilinnus.

Saadjärve piirkond jääb Tartu ja Jõgeva vahel laiuva omanäolise loode-kagusuunalise voorestiku – Vooremaa, lõunaossa. Saadjärve piirkond on looduslikult mitmekesise maastikuga ja rikkaliku ajalooajaloopärandiga. Vooremaa on enam kui ükski teine piirkond Eestis seotud Kalevipoja legendidega. Saadjärve piirkonna turismiattraksioonid ja tooted on enamikus seotud Saadjärvega ja Kalevipoja legendidega.

Piirkonna olulisemad vaatamisväärsused on **Püha Andrease** pseudo-gooti stiilis **kirik** Äksis (ehit 1730. a), **Saadjärve mõis** (18.-19. saj) ja **Kukulinna mõisahooned** (ehitatud 19.-20. saj vahetusel).

Saadjärv on kaasajal populaarne suvitus- ja vaba aja veetmise koht, samuti on järve populaarne purjetamiskohana nii suvel kui talvel.

Peipsiääre rannikualad – Alatskivi piirkonna märksõnadeks on Peipsiveere vanausulised, Alatskivi loss ja Juhan Liivi muuseum.

Alatskivi piirkond on välja kujunemas vaba aja veetmise ja kultuurikeskuseks. Loodust ilmestavad Alatskivi ürgorg, Alatskivi jõgi, paisjärv, muistne linnamägi, e **Kalevipoja säng**. Olulisemad ajaloo- ja kultuuriväärtused on **Alatskivi mõisahooned** (ehit 1601), **Alatskivi kirik** (ehit 1777-1782) **Juhan ja Jakob Liivi muuseum**, **Alatskivi kalmistu**. Arenemas on turismiinfrastruktuur.

Peipsiääre piirkonnas on säilinud vene vanausuliste kogukond. Tervikuna kulgeb vanausuliste kultuuriga seotud piirkond kitsa vööndina piki Peipsi järve kallast Tartumaal Varnjast kuni Kauksini Ida-Virumaal. Huvi pakuvad Tartumaal piki Peipsi kallast paiknevad ainulaadsed ridakülad (Kasepää, Kolkja, Varnja), mille elanikke on ajast aega tuntud sibula- ja kurgikasvatajatena. Seal on võimalus osa saada kolme sajandi pikkusest erinevate rahvuste kooselu tulemusena kujunenud segakultuurist ja vene küla isloomulikust elulaadist ja kombestikust, mida tutvustab ka Kolkja vanausuliste muuseum. Looduslikest vaatamisväärsustest on olulisem Euroopa üks suurim järv Peipsi järv (pikkus on 143 km, suurim laius 48) ja järve kallas koos Kallaste pangaga (700 m pikk, kuni 11m kõrge). Kultuuri- ja ajalooajalooväärtustest on olulisemad Kolkja **Jumalaema Kaitsmise kirik**, (ehit 1827.- 1998. a), Varnja **Issanda Templisseviimise kirik** (1855) ja **vanausuliste koguduse palvela** (1903).

Kalarikas Peipsi järv on populaarne kalastuskohana.

Turismiteenindus ja aktiivse puhkuse võimalused

Majutusasutusi (atesteeritud asutusi) on Tartumaal 39, kokku 1361 ööbimiskohaga. Tartu linnas asub neist 28, kokku 1162 ööbimiskohaga. Hotelle on Tartus 8 (kokku 651 kohta), tuntumad neist Barclay, Draakon, Ihaste, Pallas jt. Külalistemaju on 9 (kokku 263 kohta), tuntumad Aleksandri, Carolina, Oru Villa jt. Hosteleid on 4 (211 kohta), kodumajutusi 5 (33 kohta) ja külaliskortereid 2 (4 kohta).

Maakonnas on majutusasutusi kokku 11 (kokku 199 kohta), neist külalistemaju 2 (55 kohta), motelle 2 (72 kohta), puhkemaju 1 (6 kohta), hosteleid 1 (22 kohta), kodumajutusi 4 (32 kohta) ja kämpinguid 1 (12 kohta). Elva-Nõo piirkonnas asub 3 majutusasutust (1 motell – Waide (52), 1 hostel – Verevi (22) ja 1 kodumajutus (8)) ja Alatskivi-Peipsiääre piirkonnas 2 majutusasutust (kodumajutus Alatskivil (8) ja kämping Varnjas (12)).

Toitlustusasutusi on Tartu linnas kokku 49 (kokku 4422 kohta), neist on 22 restoranid (kokku 1818 kohta, tuntumad restoranid Atlantis, Barclay, Entri, Püssirohukelder jt), 13 pubid (kokku 1393 kohta, tuntumad Illegaard, Wilde Irish Pub, Zum-Zum jt), 8 kohvikud (928 kohta, tuntumad Vilde, Werner jt) ja 6 kiirtoitlustused (kokku 283 kohta, tuntuim Mc Donalds).

Maakonnas on toitlustusasutusi kokku 16 (kokku 838 kohta), neist 2 on restoranid (Kala ja Sibula restoran (50) Kolkjas ja Waide (50) Elvas), 6 pubid (425 kohta, neist 3 Rõngu-Võrtsjärve ja 1 Elva piirkonnas) ja 8 kohvikud (kokku 313 kohta, kohvikutest 1 Elvas, 1 Alatskivil ja 2 Lähel).

Muuseum on Tartu linnas kokku 19, neist olulisemad Eesti Rahva Muuseum, Eesti Kirjandusmuuseum, Eesti Postimuuseum, Eesti Spordimuuseum, Ahhaa keskus, TÜ Geoloogiamuuseum, TÜ Zooloogiamuuseum, Tartu Linnamuuseum jt. Kunstigaleriisid on linnas 6, neist tuntuim Illegaardi galerii.

Maakonnas on muuseumide kokku 6, neist olulisemad on Eesti Põllumajandusmuuseum Ülenurmel, Lennundusmuuseum Haaslaval, Vene vanausuliste muuseum Kolkjas jt.

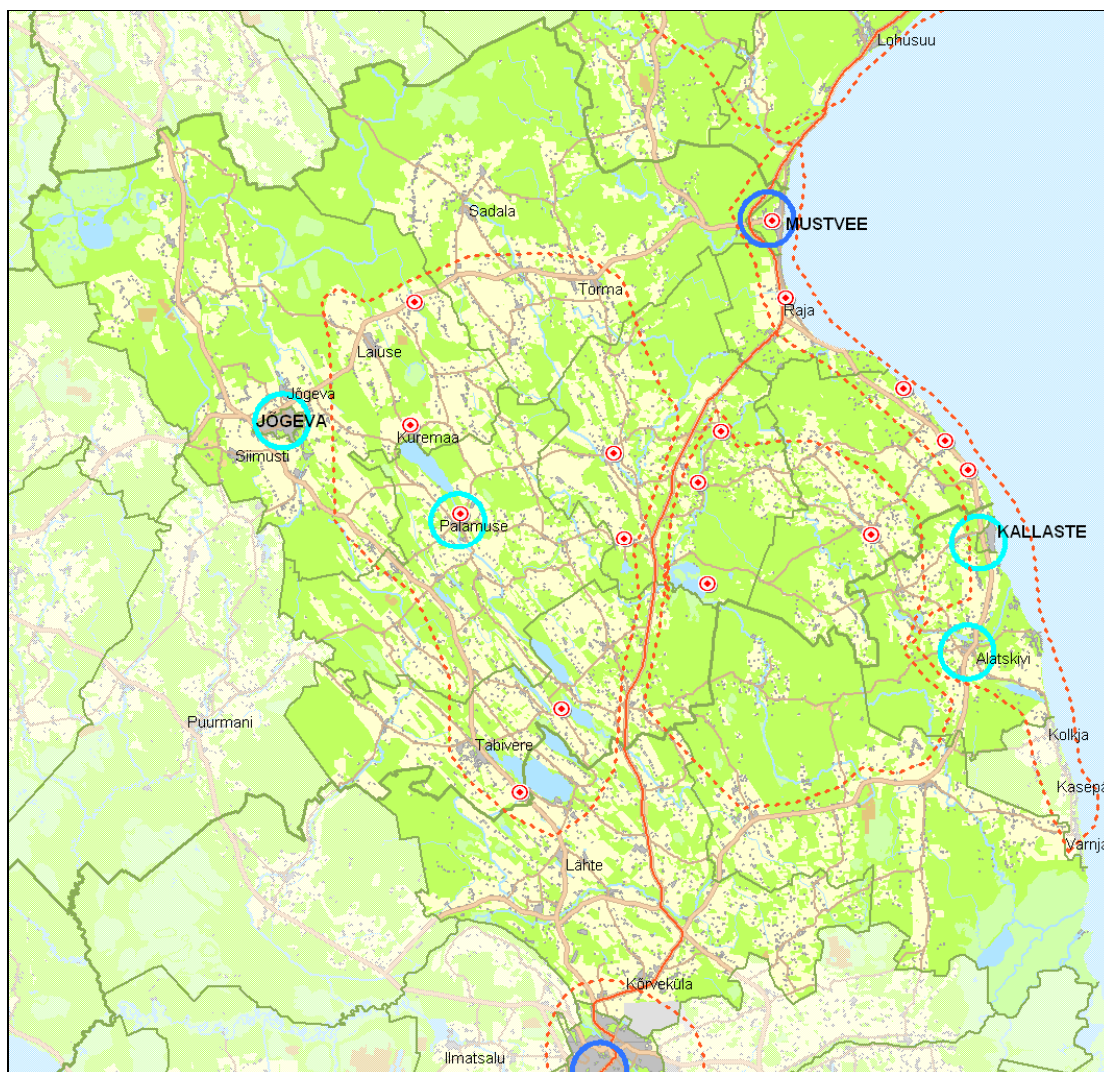
Meelelahutusasutustest on Tartu linnas 6 ööklubi, 2 kino, 5 teatrit.

Aktiivse puhkuse ja vaba aja veetmise võimalustest ja infrastruktuurist võib märkida jalgratta laenutusi (2 kohta), paadilaenutusi (2 kohta), ratsutamisevõimalusi (1), kalastamisevõimalusi (2), kardirada (1), keeglisaale (4), lasketiiru(1), lauatennis (1), liuväljad (3), ujulad (4, suurim Aura veekeskus), rulapark (2), sulgpalli (1),squashi (2) erinevaid spordiklube (8) jt. Aktiivse vaba aja veetmise keskustena on Tartu linnas välja kujunemas Tartu lauluväljaku piirkond (rulapark, laululava, jalgrattateed, matkarada Emajõe kallastel, supelrand jm), samuti Raadi mõisa ja endise sõjaväelennuvälja piirkond (mitmesugused mootorisportivõimalused, jalgrattarajad jm), samuti ka Annelinna kanali piirkond (supelrand, jalgrattateed jm). Aktiivse puhkuse võimaluste osas on oluline ka Emajõgi, mida mööda lähtuvad laevareisid ja ka paadimatkad.

Maakonnas on aktiivse puhkuse toodete valik tagasihoidlik. Olemas on paadilaenutused Võrtsjärve, Saadjärve ja Verevi järvel. Ratsutamisevõimalusi on 6 kohas (sh ka Külitses, Saadjärvel, Rõngus). Tenniseväljakud on olemas Elvas, Kukulinnas ja Waide motelli juures. Huviparkides on Tartumaal olulisem Vara Nõiamaja. Olulisemad tähistatud matkarajad asuvad Elva-Vitipalu, Vapramäe ja Vellavere piirkonnas.

Turismiinfot väljastatakse Tartumaal peamiselt Tartu linna turismiinfopunktist ja ka SA Lõuna-Eesti turismi büroost. Reisibüroosid on Tartus 21.

Turismiarendusorganisatsioonidest on olulisemateks SA Tartumaa Turism ja SA Lõuna-Eesti Turism, Peipsiveere Arengu SA, Peipsi Koostöökeskus jt.



Joonis 3. Via Hanseatica mõjuala ja turismipiirkonnad Jõgevamaal.

1.2.3 Jõgevamaa

Eeldatav mõjuala

Jõgeva maakonna osas on Via Hanseatica eeldatavaks mõjualaks territoorium, mis jääb idapoole Tallinn-Tartu raudtee põhimõttelisest joonest kuni Peipsi järveni. Eeldatava mõjuala koosseisus on seega Tabivere, Palamuse, Jõgeva, Saare, Torma, Kasepää ja Pala vald ning Jõgeva ja Mustvee linn.

Asend, looduslikud tingimused

Jõgevamaa paikneb Eesti kesk- ja idaosas. Maakonna pindala on 2603,8 km², mis hõlmab 6% kogu Eesti territooriumist. Jõgeva maakond omab ühist piiri Ida-Viru, Lääne-Viru, Järva, Viljandi ja Tartu maakonnaga. Maakonna keskuseks on Jõgeva linn, mis asub maakonna keskosas.

Suurem osa Jõgeva maakonnast kuulub Vooremaa maastikku, millele annavad tema nime loodekagusuunalised seljakud ning künnised – voored. Nende pikkus on keskmiselt 2-5 km, suhteline kõrgus aga 25 m ümber. Suurim ning kõrgeim on Laiuse voor maakonnakeskusest – Jõgeva linnast – ida pool. Laiuse mägi kerkib 144 meetrit merepinnast, suhteliselt aga 59 m üle ümbritseva tasandiku. Voored on enamasti võetud põldude alla, kuna voorte vahel on soised heinamaad ning järved. Maakonna keskosas asub suur Kuremaa järv, sellest lõuna pool Pikkjärv ja Prossa järv. Maakonna lõunaossa jäävad Saadjärv, Soitsjärv, Elistvere, Raigastvere ja Kaiavere järv. Ka jõed, teed ning asulad omavad enamasti voortega ühist suunda. Mõnelt kõrgemalt seljakult torkab maastiku viirulisus hästi silma: mägi järgneb mäele, nende vahel soised niiduribad või järved, looklev jõeke ning voorelt voorele kulgev tee.

Vooremaa kirdeserval, Sadala ja Torma ümbruses ei esine tüüpilisi voori, kuigi ka siin on loode-kagu suund maastikus kohati jälgitav. Valitseb lainjas moreenmaastik rohke põllumaa ning tiheda asustusega. Eriti ilus on maastik vana Tartu-Narva maantee ümbruses Tormast lõuna pool.

Maakonna kaguosas on Kaiu järve lähedal mõhnastikke ja sandureid. See on suurte metsade ala, kus ainult siin-seal leidub väikesi külasid ja üksikperesid. Kaugemal, Pala ümbruses, on jällegi valitsev kultuurmaistu; see ala on juba Kagu-Eesti lavamaa osaks.

Maakonna idaosa hõlmab madalik, mis on endine Peipsi järve põhi. See on suuremalt osalt kaetud metsaga ja niitudega. Madalikku läbivad Kääpa ja Mustvee jõgi. Jõgede äärde ning samuti kõrgematele kümmudele ja künnistele koonduvad väikesed külad ning üksikpered. Tihedam on asustus Peipsi ääres, mida kohati palistab pidev rida külasid. Maakonna põhjaosas, Pedja jõe ülemjooksul ning Endla järve ümbruses on laialdane soostunud tasandik, mis eraldab Vooremaad Pandivere kõrgustikust. Sellest maastikust saab pildi kõrgelt Kärde mäelt, kust vaade ulatub üle soode ja metsade Endla järveni ning silmapiiril kerkivate Pandivere kõrgustiku mägedeni.

Põltsamaa ümbruses on valitsev nõrgalt lainjas moreentasandik, mis on üleni põllustatud ning tihedasti asustatud. Siin on Eesti ulatuslikumad kultuurmaistualad, mis hõlmavad mitmesaja ruutkilomeetri suurusi massiive. Tasandiku äärealad madalduvad pikkamööda ning põllumaad asenduvad puisniitude ja metsadega. Eriti metsarikas on Puurmani lähikond, kus asustus on koondunud peamiselt Pedja äärde.

Rahvastik

2002. a 1. jaanuari seisuga elas Jõgeva maakonnas 38060 inimest, mis moodustab 2,8% kogu Eesti elanikkonnast. Neist elab linnades 12946 inimest ehk 34% ja maal 25114 inimest ehk 66%.

Maakonnas on 3 linna (Jõgeva 6416 el, Põltsamaa 4819 el ja Mustvee 1711 el) ja 10 valda.

19,9% maakonna rahvastikust on tööeelses eas, 63,7% tööeas ja 16,3% pensionieas. Töötute osakaal tööealisest elanikkonnast on 20,5% (Eesti keskmine 6,6%).

Via Hanseatica eeldatava mõjuala omavalitsustes elab kokku 25117 elanikku.

Majandus

Eesti majanduses aset leidnud märkimisväärsed struktuurimuutused on ka Jõgeva maakonnas kajastunud põllumajandusliku tootmise vähenemises ja teenindussektori osakaalu suurenemises. Jõgeva maakond paistab vabariigi teiste maakondade hulgast silma sellega, et siin on tööhõive osatähtsus esmassektoris kõige suurem ja tertsiaalsektoris kõige väiksem. Maakonna tööga hõivatud töötajatest ca 30% töötab esmassektoris (Eestis keskmiselt 8,8%); ca 24 % sekundaarsektoris (Eestis keskmiselt 31,8 %) ning ca 47 % tertsiaarsektoris (Eestis keskmiselt 59,4 %).

Esmassektorist põllumajanduses on põhilisteks tootmissuundadeks teravilja-, piimakarja- ja seakasvatus ning taimekasvatus. Kogu vabariigi haritavast maast moodustab Jõgeva maakonna haritav maa 10%. Kalapüügi ja -töötlemise ettevõtted paiknevad maakonna idaosas. Kalanduse seisukohast on lisaks Peipsi järvele olulisteks järvedeks ka Elistvere, Jõemõisa-Kaiu järvestik, Kaiavere, Kuremaa, Raigastvere, ja Saadjärv.

Põhilised maavarad, mida Jõgeva maakonna territooriumil leidub, on lubjakivi, liiv, kruus, savi ja turvas. 45% maakonna territooriumist on metsamaa. Jõgevamaa põhilised eksporditüübid on mets ja metsamaterjalid ning toiduainetetööstuse tooted. Tähtsaks imporditüübiks on metall.

Turismipiirkonnad ja -atraksioonid

Jõgeva maakonnas võib Via Hanseatica mõjutsooni jagada :

- Vooremaa piirkond – Tabivere, Saare, Palamuse, Jõgeva ja Torma vald ning Jõgeva linn. Alternatiivseks liikumistrassiks Lähte-Elistvere-Luua-Palamuse-Kuremaa-Laiuse-Mustvee tee;
- Kaiu-Pala piirkond – Pala vald (osaliselt ka Saare, Tabivere ja Vara vald);
- Peipsiääre rannikualad – Kasepää vald ja Mustvee linn. Alternatiivseks liikumistrassiks Alatskivi-Kallaste-Omedu tee.

Vooremaa piirkond hõlmab peamiselt voorelist maastikurajooni Jõgeva maakonnas ja Tartu maakonna põhjaosas. Tegemist on maastikuliselt atraktiivse kultuurmaastikuga piirkonnaga (voored ja nendevahelised järved (9), avatud vaated), kus leidub ka rikkalikult kultuuriajaloolisi vaatamisväärsusi (mõisad, mõisapargid, Kalevipoja legendidega seotud objektid jm). Vooremaa piirkonnas on potentsiaalselt välja arenemas mitu funktsionaalset turismikeskust-teemaparki, nagu näiteks Elistvere loomapark (loomapark, järv, õpperajad, linnuvaatlus, puhkeinventar, teenindus jm), Luua metsanduskeskus (metsakool, arboretum, park, topiste muuseum jm), Palamuse (kihelkonnakool-muuseum, palju O.Lutsu loomingu seotus objekte ja vaatamisväärsusi ning tegevusi, teenindus), Kuremaa (põllukool, spordikompleks, ujula, järv, supelrand, teenindus jm), Laiuse (ordulinnuse varemed, Jõgevamaa kõrgeim mägi (144m) jm), Saare koduloomapark ja ürdiaed (loomapark, mõisapark, järv, matkarada, puhkeinventar jm) ning Kassinurme (linnamägi, kultuseplats, matkarajad, puhkeinventar, mitmekesise üritused jm)

Piirkonna olulisemad ajaloo- ja kultuuriväärtused on Maarja **Maarja-Magdaleena kirik** (14 saj, taastatud 1887. a), **Luua** barokne **mõisaansambel**, Palamuse vana kihelkonnakooli maja (ehit. 1873 – 1874), Palamuse **Püha Bartholomeuse kirik** (13. saj.), **Kuremaa mõisa** hilisklassitsistlik peahoone (ehit. 1843. a), **Laiuse ordulinnuse varemed** (14. saj), **Laiuse apostliku õigeusu kirik** (ehit. 1864. a) Laiuseväljal, **Kaarepere apostliku õigeusu kirik** (ehit 19. saj lõpus) jpt.

Vooremaa piirkond on eriti sobiv jalgrattaturismiks (avatud vaated jm). Rajatud on ka mitmeid jalgsimatka radu, nagu Elistvere looduse õpperada (1,5 km), Elistvere järve õpperada (1 km), Palamuse loodus- ja kultuurilooline õpperada (1,5 km) ja Saare järve õpperada (1,5 km, 6 km).

Kaiu-Pala piirkonna puhul on tegemist peamiselt suurte metsaaladega, kus sobilikuks tegevuseks on loodusturism, matkamine, jahi- ja kalapüük, ka maastikul sportimine (suusatamine, orienteerumine, jalgrattasõit). Piirkonnas on arenemas kolm olulisemat turismikohta-kompleksi, nagu Koseveski (paisjärv, jõgi, kanuumatkamine, jahindus ja kalastamine, teenindus), Pala (ratta- ja suusarajad, matkarajad, puhkeinventar, spordikompleks, teenindus jm) ja Kaiu (järved, mõhnastik, kalastamine, matkamine).

Peipsiääre rannikualade puhul on tegemist jätkuga Tartu maakonnas paikneva vene vanausuliste asuraladele. Jõgevamaa osas on olulisemaks Kasepää valla ridaküladest ja Mustvee linnast koosnev tiheasustusala, kus väga iseloomulikult tuleb esile vene külade iseloomulik arhitektuur, paiknemine, traditsioonilised tegevused ja kombestik.

Piirkonna olulisemad ajaloo- ja kultuurobjektid on **EELK Mustvee Kirik** (1880.a), **Raja vanausuliste klooster** (18 saj I veerand), **Kodavere Püha Mihkli Kirik** (1777. a), vanausuliste kalmistud jt.

Sadama olemasolust lähtuvalt on Mustvee arenev turismikeskus (võimalik reisilaevaliiklus). Samuti on arenemas Omedus jahisadam.

Turismiteenindus ja aktiivse puhkuse võimalused

Majutusasutusi on Jõgevamaal üldiselt vähe. Kokku on 12 atesteeritud majutusasutust (ööbimiskohti kokku 234). Vooremaa piirkonnas paikneb 3 külalistemaja (Voorel, Äksis ja Jõgeval, kokku 109 kohta) ja 1 turismitalu (Palamusel, 12 kohta). Kaiu-Pala piirkonnas on 2 puhkemaja (kokku 30 kohta), hostel (9 kohta) ja turismitalu (13 kohta). Peipsiääre piirkonnas atesteeritud majutusasutusi pole.

Toitlustusasutusi on Jõgevamaal 9 (kokku 464 kohta), neist 1 restoran (Adaveres, 125 kohta), 4 kohvikut (Pauastveres (44), Jõgeval (35), Põltsamaal (30) ja Palamusel (20)), 1 pubi (Siimustis, 50 kohta), 1 baar (Luual, 60 kohta), 1 kõrts (Voorel, 50 kohta) ja 1 kiirtoitlustus (Palamusel, 20 kohta). Jõgevamaa peipsiäärses piirkonnas tunnustatud toitlustusasutused puuduvad.

Muuseumid on Jõgevamaal kokku 12, neist 6 Vooremaa piirkonnas (Palamuse kihelkonnakoolmuuseum, Luua topiste muuseum, Kalevipoja muuseum jt) ja 3 Peipsiääre piirkonnas (Kaalude muuseum, Rajaküla vanausuliste klooster, Mustvee vanausuliste muuseum).

Käsitöökodasid on 2 (Palamuse klaasikoda ja Laiuse õletuba).

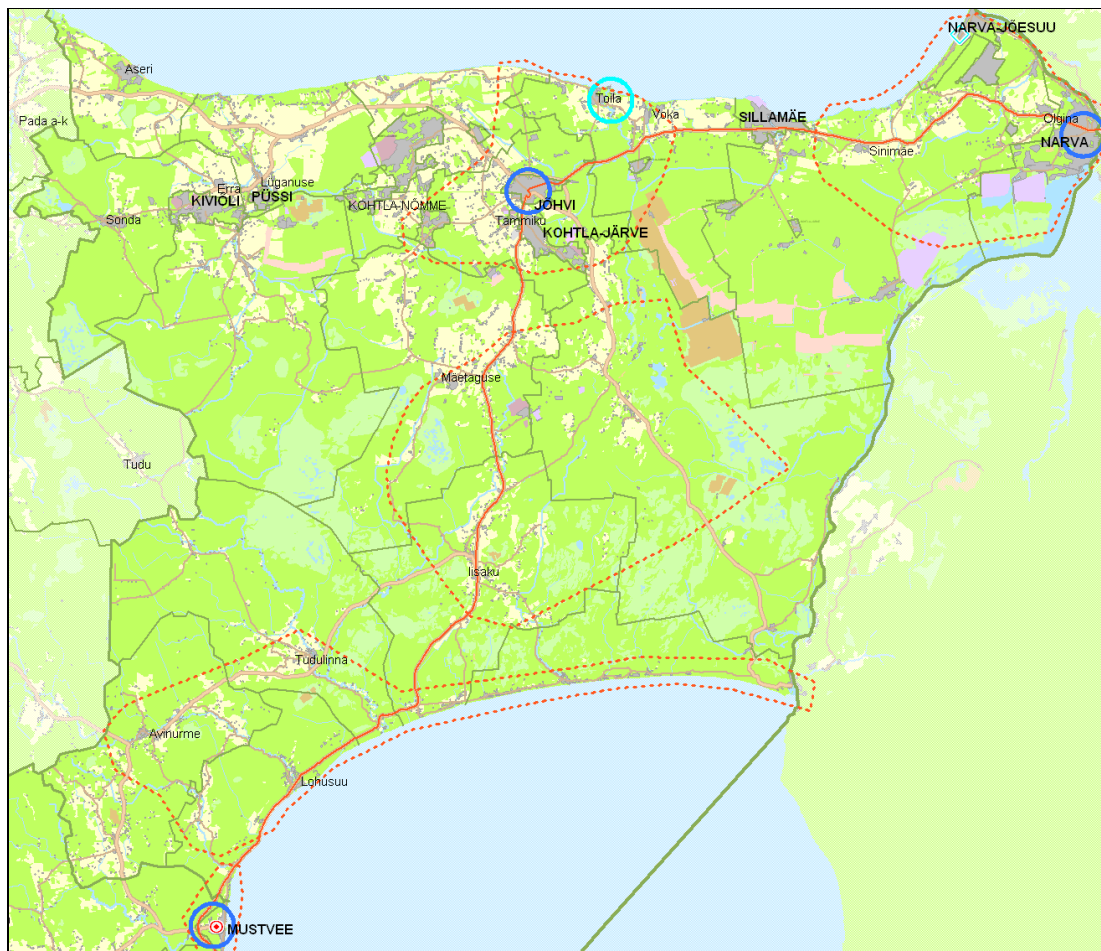
Aktiivse puhkuse veetmise võimalustest on Jõgevamaal matkaradasid 9 (neist 6 Vooremaal, 1 Palal), ratsutamisvõimalusi 8 (neist 5 Vooremaal ja 1 Kaiu-Pala pk), tenniseväljakuid 3 (neist 2 Vooremaal), murdmaasuusatamise võimalusi 3 (neist 1 Vooremaal ja 1 Palal), mägirataste trasse 1 (Palal), jahipidamise teenust 2 (1Vooremaal, 1 Kaiu-Pala pk), kanuumatkakorraldajaid 3, minigolf 2, piknikukohti 8 (neist 5 Vooremaal), telkimiskohti 5 (neist 2 Vooremaal, 3 Peipsiääre pk), paadilaenutusi 3 jt. Lisaks veel 2 suuremat spordihoonet (Jõgeva, Mustvee), ujula (Kuremaa) ja tervisekeskus (Mustvee).

Traditsioonilistest üritustest on olulisemad Alo Matiiseni muusikapäevad, Jõgevamaa suvemängud, maastikurataste mitmepäevasõit Vooremaal, Theodor Lutsu Filmipäevad Palamusel, Suur Paunvere väljanäitus ja laat Palamusel jpt.

Turismiinfot edastab peamiselt Palamuse Turismiinfokeskus ja Mustvee turismiinfopunkt (Mustvee Ökoturismiühing).

Reisikorraldaja maakonnas puudub. Populaarsemateks turismireiside sihtkohtadeks ja marsruutideks on Vooremaa (Endla-Laiuse-Palamuse-Elistvere) ning Peipsiäär ja Vooremaa (Raja vanausuliste palvela-Palamuse-Elistvere).

Turismiorganisatsioonidest olulisemad on Jõgeva Maakonna Turisminõukogu, MTÜ Jõgevamaa Giidide Ühing, MTÜ Jõgevamaa Metsaselts, MTÜ Mustvee Ökoturismiühing, MTÜ Palamuse Turism, MTÜ Peipsi Piirkonna Arenduskoda, MTÜ Saare Mõisa Arendajate Selts, MTÜ Torma Mõisakompleksi Taastajate Ühendus, MTÜ Võtikvere Külaselts, SA Jõgevamaa Ettevõtluskeskus, SA Vooremaa Looduskeskus jt.



Joonis 4. Via Hanseatica mõjuala ja turismipiirkonnad Ida-Virumaal

1.2.4 Ida-Virumaa

Eeldatav mõjuala

Ida-Virumaa osas on Via Hanseatica eeldatavaks mõjualaks Alajõe, Avinurme, Iisaku, Illuka, Jõhvi, Kohtla, Lohusuu, Mäetaguse, Toila ja Vaivara valla ning Jõhvi, Kohtla-järve, Sillamäe, Narva-Jõesuu ja Narva linna territoorium.

Asend, looduslikud tingimused

Ida-Virumaa paikneb Eesti kirdeosas Soome lahe kaldal, ulatudes Soome lahe lõunarannikust Peipsi järve põhjakaldani. Maakond hõlmab endise Virumaa idaosa ning osa endise Tartumaa põhjaosast. Maakonna pindala on 3364 km², mis hõlmab kogu Eesti territooriumist 7,7%. Põhjust piirneb maakond Soome lahega, idast Vene Föderatsiooniga, lõunast Peipsi järvega, edelast Jõgeva maakonnaga ning läänest Lääne-Viru maakonnaga. Maakonna keskuseks on Jõhvi linn.

Ida-Viru maakond paikneb maastikulise liigestuse järgi viies maastikurajoonis: põhjarannik, Kirde-Eesti lavamaa, Jõhvi kõrgustik, Alutaguse ja Peipsi rannik. Põhjarannik on peaaegu kogu maakonna

ulatuses järsk pankrannik, kuhu jääb Põhja-Eesti pankranniku kõige kõrgem ja suurejoonelisem osa. Ontika kohal ulatub pankrannik 56 m üle merepinna. Ontikast ida pool, Valaste suurkraavil asub Eesti kõrgeim juga - erinevad mõõtmised küünivad 20-25 meetrini. Kirde-Eesti lavamaa hõlmab paekaldast lõuna poole jääva vahelduva laiusega maa-ala, kus aluspõhi ulatub maapinna lähedale. Lavamaa on juba muinasajast tihedalt asustatud. Tähelepanuväärseteks pinnavormideks lavamaal on Uhaku karstiaala ja aluspõhjalise tekkega Vaivara Sinimäed (max 84,6 m ü.m.p.).

Põlevkivi kaevandamisega seoses on Kirde-Eesti lavamaa reljeefis tähtsal kohal mitmesugused tehispinnavormid: terrikoonikud, elektriyaamade tuhaplatood. Terrikoonikud on suurima suhtelise kõrgusega pinnavormid Eestis. Kiviõli - Sonda tee äärsete terrikoonikute tipud küünivad 101 ja 107 meetrini. Jõhvi kõrgustik hõlmab kõrgema piirkonna Kohtla-Järvest ja Jõhvist lõuna poole kuni Atsalama ja Ohakvere küalani, kus kõrgused ulatuvad 60 meetrini.

Alutaguse maastikurajoon on eelnevatega võrreldes ulatuslikum ning hõlmab suurima osa maakonnast. Selle ala reljeef on kujunenud jääaja lõpul. Mandrijää servakuhjatiseid on kujundanud Iisaku-Illuka oosistiku, Kurtna mõhnastiku, Mäetaguse - Sildoja oosistiku. Alutaguse maastikurajoonis paiknevad ka kõrgeimad looduslikud kohad maakonnas: Iisaku oosi Täriveri mäe kõrgus on 94 ü.m.p., Kuremäe kõrgus on 92 m. Peipsi järve rannajoone erinevaid asendeid märgistavad Alutaguse lõunaosa soodes olevad rannamoodustised, mida kohalik elanikkond kutsub griivadeks ja mis on kuni 20 m kõrgused. Alutaguse on Eesti sooderikkaim piirkond; siin asub Eesti suurim, Puhatu soostik, samuti Muraka, Ratva, Seli ja Sirtsu soo. Peipsi rannik on maakonnas suuremalt osalt luiteline, ainult edelaosas, Lohusuu ümbruses on ülekaalus madal liivarand.

Kolmest küljest ümbritseb maakonda vesi: põhjast Soome laht, lõunast Peipsi järv ja idast Narva jõgi. Maakonna idapiiril on kunstlik veekogu - Narva veehoidla, läänepiiril kaunis Uljaste järv ja Tudurabajärv. Maakonna põhjaosas on umbes 70 km mereranda, lõunaosas üle 50 km Peipsi järve randa ning idaosas 48 km Narva jõe (kohati ka veehoidla) kaldajoont.

Rahvastik

2002. a 1. jaanuari seisuga elas Ida-Viru maakonnas 177471 inimest, mis moodustab 13% kogu Eesti elanikkonnast. Neist elab linnades 156130 inimest ehk 88% ja maal 21341 inimest ehk 12%.

Maakonnas on 7 linna (Narva 68117 el, Kohtla-Järve 47106 el, Jõhvi 11882 el, Sillamäe 17011 el, Narva-Jõesuu 2910 el, Kiviõli 7242 el ja Püssi 1862 el) ja 16 valda.

15,4% maakonna rahvastikust on tööeelses eas, 68% tööeas ja 16,5% pensionieas. Töötute osakaal tööealisest elanikkonnast on 18% (Eesti keskmine 6,6%).

Ida-Virumaa omapäraks on rahvuslik koosseis, 80% elanikkonnast on mitteeestlased.

Via Hanseatica eeldatava mõjuala omavalitsustes elab kokku 161828 elanikku.

Majandus

Majandusstruktuurilt võib maakonda pidada tööstusregiooniks. Olulisim majandusharu on energeetika, regioonis toodetakse põlevkivi baasil kahes suurimas soojuselektriyaamas 95% Eesti energiast. Toorainet kaevandamiseks jätkub veel mitmekümneks aastaks. Ida-Virumaal paikneb ka suur osa riigi suurtööstusest (põlevkivikeemia ja tekstiilitööstus). Maakonna lõuna- ja lääneosa on valdavalt agraarse iseloomuga. Põllumajandustootmine on vähenenud, arenemas on väikeettevõtlus, seda eriti teeninduses. Ida-Virumaal paiknevad ka Eesti suurimad metsamassiivid, 68,3% maakonnast on kaetud metsaga.

Maakonna tööga hõivatud töötajatest 2,1% töötab esmassektoris, 39,8% sekundaarsektoris ja 35,2% tertsiaalsektoris.

Tähtsamad ekspordiartiklid on tekstiil ja tekstiilitooted, keemiatööstuse tooted, puit ja puittooted. Olulisemad impordiartiklid on tekstiil ja tekstiilitooted, masinad ja seadmed ning keemiatööstuse tooraine.

Maakonna suurimad ettevõtted on Narva Elektri jaamad AS (1840 töötajat), Eesti Põlevkivi AS (5200 töötajat), Kreenholmi Grupp AS (5000 töötajat), Viru Keemia Grupp AS (1340 töötajat), Silmet AS (770 töötajat), Repo Vabrikud AS (580 töötajat).

Turismipiirkonnad ja -atraktsioonid

Ida-Viru maakonnas moodustava Via Hanseatica mõjutsooni võib jagada järgmisteks funktsionaalseteks aladeks:

- Peipsi põhjaranniku piirkond – Alajõe, Tudulinna, Avinurme ja Lohusuu vald. Alternatiivseks liikumistrassiks on Iisaku - Kauksi - Mustvee või Iisaku - Alajõe - Kauksi - Tudulinna - Avinurme - Mustvee.
- Iisaku-Illuka-Alutaguse piirkond – Iisaku ja Illuka vald. Alternatiivseks liikumistrassiks on Jõhvi - Kuremäe – Iisaku tee.
- Jõhvi põlevkivitööstuse piirkond –, Kohtla-Järve ja Jõhvi linn ning Jõhvi, Kohtla ja Mäetaguse vald. Alternatiivseks liikumistrassiks on Narva mnt. - Toila - Ontika - Kohtla-Järve - Jõhvi/Kohtla-Järve - Kohtla-Nõmme (Kohtla kaevandus) - Jõhvi või Mäetaguse.
- Ontika-Toila pankrannik – Kohtla ja Toila vald, Sillamäe linn. Alternatiivseks liikumistrassiks on Jõhvi- Kohtla-Järve - Ontika – Toila- Narva mnt.
- Narva piirkond – Narva ja Narva-Jõesuu linn ning Vaivara vald. Alternatiivseks trassiks Narva-Narva-Jõesuu-Sinimäe tee.

Peipsi põhjaranniku piirkond hõlmab Peipsi järvega seotud puhkepiirkonda Kalmakülast Remnikuni. Piirkonda jäävad ka Tudulinna ja Avinurme.

Peipsi rannik on ajalooliselt tuntud suvituspiirkonnana, mille peamiseks väärtuseks on ligi 30 km pikkune liivarand ja rannaga rööbiti kulgevad metsaga kaetud luiteahelikud. Rannapiirkonnas leidub mitmeid majutus- ja puhkepaiku. Olulisemaks keskuseks on Kauksi, mis on populaarne koht ka suuremate kokkutulekute ja ürituste korraldamiseks. Mitmes kohas on olemas ka väikesed paadisadamad (Lohusuu, Rannapungerja). Olulisemateks kultuuri- ja ajalooobjektideks on Lohusuu kirik (1878-1882) ja Lohusuu õigeusu kirik väravaehitisega (1897-1898).

Avinurme-Tudulinna ala on traditsioonilise eesti küla elulaadi tutvustavate atraktsioonidega piirkond, mida iseloomustavad suured metsamassiivid ja puutöötraditsioonid. Puitkäsitöö oskuste keskuseks on Avinurme, kus on olemas ka vastav puidutööstus, hulgaliselt käsitöömeistreid ja ka muuseum. Oluliseks iga-aastaseks ürituseks on pütilaat. Tähtsamad kultuuri- ja ajalooobjektideks on Avinurme kirik (1906-1909), Tudulinna kirik (1939) ja Tudulinna vana kirik (1766-1863).

Iisaku-Illuka-Alutaguse piirkonda iseloomustatakse kui eri rahvaste kultuuride ja uskude kokkupuutekohta, kuhu 12.-14. sajandil toimus vadjalaste ja 16.-17. sajandil vanausuliste sisseränne. Aja jooksul on välja kujunenud erinevate kultuuride ja uskude mõjul omapärane tervik. Piirkonnas on mitmeid olulisi nii looduse kui kultuuriga seotud turismikohti, nagu:

- Vasknarva, kus asus keskaegne Saksa Ordu kindlus;
- Kuremäe, kus tegutseb 1891. a rajatud õigeusu nunnaklooster;
- Illuka mõis (1888), kus lisaks säilinud mõisaarhitektuurile on arenemas turismikeskus;
- Kurtina järvistu, kus väikesele territooriumile on koondunud ligi 40 järve ja kuhu on rajatud matkarajad.

Piirkonna vaatamisväärsuseks on ka Iisaku kirik (1894-1896) ja maakonnamuuseum.

Jõhvi põlevkivitööstuse piirkonda nimetatakse ka Eesti Ruhriks. Vastuolulises piirkonnas seisavad ajalooäärtused kõrvuti nõukoguaegse ja kaasaegse põlevkivitööstuse infrastruktuuriga. Maastikku iseloomustavad aherainemäed (suurim üle 100 m kõrge). Piirkonna keskus on Jõhvi linn, ajalooline kauba- ja postimaanteede ristumiskoht, milles tänaseks on saanud arenenud kaubandus- ja teenindussfääriga maakonnakeskus.

Põlevkivi kaevandamise traditsioonidega seotud keskuseks-teemapargiks on kujunemas Kohtla põlevkivipark-muuseum, kus on võimalik tutvuda kaevuritööga maa-alustes tingimustes, sportida ja vaba aega veeta.

Olulisematest kultuuri- ja ajalooobjektidest on piirkonnas Mäetaguse mõis (1796), Kiiikla mõis (XIX saj), Pagari mõis (XIX saj), Jõhvi kirik vallikraaviga (14.-16. saj), Kukruse mõisa peahoone (18.-19. saj) jt.

Ontika-Toila pankrannik on kõige suurejoonelisem looduslik vaatamisväärsuseks maakonnas. Merepinnast kohati rohkem kui 56m kõrguselt pankrannikult avaneb majesteetlik vaade nii paejärsakule ja merele kui unikaalsele pangaalusele ürgmetsaribale. Valaste küla lähedal langeb üle pangaserva alla Eesti kõrgeim 25,6 m kõrgune Valaste juga. Piki pankranniku serva kulgeb iidne sõja- ja kaubatee. Maastikuobjektidest on olulisem ka Toila org ja Oru park (72 ha). Toila on üha suuremat populaarsust saavutamas kuurordina (sanatoorium).

Narva piirkonna olulisemateks osadeks on Narva linn, Narva-Jõesuu kuurortlinn ja Sinimäed.

Sinimägedes on rajamisel II maailmasõja lahinguid tutvustav muuseum ja maastikupark, kuhu on rajatud ka matkarada.

Narva-Jõesuud tuntakse kui kliima-, vesi- ja mudaravikuurorti, mille oluliseks väärtuseks on 13 km pikkune liivarand. Linna iseloomustavad möödunud sajandi puitarhitektuur ja pargialad, samuti Narva-Jõesuu õigeusu kirik (19. saj), Narva-Jõesuu kuursaal, park, lehtla (1922) jt.

Narva on ajalooline piirilinn, mille omamise eest on võidelnud mitmed Euroopa võimsamad riigid. Seetõttu on Narva alati olnud kindluslinn. Narva olulisemaks vaatamisväärtuseks on Narva kindlus. Teised olulisemad vaatamisväärsused on Narva raekoda (17 saj), Kreenholmi Manufaktuur (19 saj), Õigeusu Ülestõusmise peakirik (1890) jt.

Turismiteenindus ja aktiivse puhkuse võimalused

Majutusasutusi on Ida-Viru maakonnas 26 (kokku 1225 ööbimiskohta), neist 5 hotelli (149 kohta), 6 hostelit (387 kohta), 2 puhkemaja (12 kohta), 11 külalistemaja (454 kohta), 1 motell (63 kohta) ja 1 puhkeküla (160 kohta). Lisaks mitmed telkimislaagrid Peipsi rannikul (suurim Kauksis, 3000 kohta). Enamik Ida-Virumaa majutusasutusi asub Narvas, Narva-Jõesuus ja Peipsi rannikul.

Toitlustusasutusi on 27 (1306 kohta), neist 8 restoranid (440 kohta) ning 19 kohvikud ja pubid (866 kohta). Enamik toitlustusasutusi asub Narvas, Jõhvis ja Kohtla-Järvel.

Muuseumid on Ida-Virumaal 6 (Avinurme koduloomuuseum, Kohtla-Järve põlevkivimuuseum, Iisaku koduloomuuseum, Sillamäe muuseum, Hermannini linnus ja Narva muuseum, Narva muuseumi kunstigalerii).

Aktiivse puhkuse võimalustest on jalgrattalaenutus 7, ratsutamiskohti 1, tenniseväljakuid 7 kohas, valgustatud suusaradu 2 kohas, kanuamatkade korraldajaid 3 kohas, paadilaenutusi 3 kohas, paintball 3 kohas, bowling 1 kohas. Kalastusretki organiseeritakse 3 kohas (Peipsi) ja jahiretki 2 kohas. Lisaks

on 6 matkarada (Ontika, Selisoo, Vaivara, Kurtna, Kotka, Purtse). Autorendivõimalust pakutakse 4 kohas.

Turismiinfot edastavad peamiselt Jõhvi turismiinfopunkt ja Narva turismiinfopunkt.

2 VIA HANSEATICA ARENGUT MÕJUTAVAD OLULISEMAD TEGURID

2.1 HANSA-TEMAATIKA

Nimetus *hansa* tuleneb ajalooliselt sõnast (vanaülemsaksa keeles 'salk, jõuk'), millega eelmise aastatuhande algupoole tähistati enamasti võõrsil viibivate saksa kaupmeeste ühishuve, eesõigusi ning julgeolekut tagada püüdvat ühingut. 13. sajandil loodi Hansa Liidu nime all Põhja-Saksa, Madalmaade ja Liivimaa linnade liit, mille eesmärk oli ühendada linnade jõud Lääne- ja Põhjamere piirkonna kaubanduse ühiseks korraldamiseks ja kaitseks. Ühistegevuse aluseks oli Hansa leping. Hansa Liidul oli hästi välja kujunenud juhatuse, kes asus Lübeckis. Eri aegadel kuulus Hansa Liitu üle 200 linna. Hansal olid oma kaubakontorid paljudes linnades, näit. Londonis, Brugges, Antwerpenis, Kaunases, Novgorodis jt. Hansa Liitu kuulunud Liivimaa linnad olid peamiselt vahendajaks Ida ja Lääne vahel. Hansaliidu kaubanduses oli ülekaalus merekaubandus. Tähtsaim kaubatee kulges liinil Novgorod-Tallinn-Lübeck-Hamburg-Brugge-London. Idast läände toimetati nahku, vilja, mett, vaha, lina, vilja jm. Läänest itta riiet, soola, heeringaid, metalle, veini ja õlut.

Eesti linnadest olid Hansa liikmed Tartu, Tallinn, Pärnu ja Viljandi. Hansaliitu ei kuulunud Narva (Tallinna vastuseisu tõttu), ehkki oli üks olulisi kaubalinnu Novgorodi-Tallinna kaubateel. Veeteel mööda Narva jõge sõideti sisse juba viikingite ajal (V - XI saj.) ja kujutas endast ühte kuulsat Balti - Vahemere jõetee haru, mida vana-vene käsikirjad nimetavad "Teeks Varjaagidest Kreekasse". XV sajandi lõpust (pärast Novgorodi vabariigi Moskvaga ühinemist) kandub Novgorodi endine ajalooline roll - Vene - Euroopa kaubandussidemete vahendaja roll - vähehaaval Narvale üle.

Tartu oli samuti üks olulisi tugipunkte lääne-ida vahelisel Hansateel. Suurte kaubavankritega toodi Tallinnast ja Riiast kaup Tartusse, laaditi siin laevadele ja lotjadele ning viidi Emajõe pidi üle Peipsi järve Pihkvasse ja Novgorodi, sealt toodi sama teed pidi kaup Tartusse, laaditi siin ümber ja saadeti maanteed mööda Tallinna või Riiga. XIII sajandi teisest poolest peale hakkasid kaubad liikuma üha rohkem maad mööda, Tartu ja Pihkva kaudu. Tartu omandas silmapaistva koha Saksa-Vene kaubanduses, XIV sajandil sattus Hansa kaubakontor Novgorodis üha suuremasse sõltuvusse Tartust. Viljandit läbis kaubatee Eesti põhjarannikult Läti aladele üldsuumaga Riia peale ning Pärnust Tartu poole viiv transiitsuund, milleks oli peamiselt Pärnu jõe ja Emajõe jõgikonda ühendav veeteel.

16. sajandil Hansa Liidu mõjuvõim vähenes, seda peamiselt seoses Liivi sõjaga, aga ka Inglismaa, Rootsi ja Venemaa sõltumatu majanduspoliitika arenguga.

Kaasaegne hansaliikumine seostub peamiselt hansapäevade traditsiooniga, mille algatasid 1980. a. Hollandi linnad, Zwolle linna 750. aastapäeva puhul. Esimese kokkusaamisele tulid 43 hansalinna esindajad, kes taastasid hansa idee kaasaegsel kujul. Kaasaegse hansaliikumisega (hansalinnade võrgustikuga) on ühinenud ca 208 endist hansalinna 16 maalt. Kord aastas saadakse kokku ühisel hansapäeval.

Hansaliikumise keskuseks on Lübeck. Hansa liidu kõrgeimaks organiks on hansalinnade delegaatide aastakoosolek. 2001.a. moodustati Saksamaa, Rootsi, Belgia, Hollandi, Eesti, Läti, Soome, Norra, Poola ja Venemaa esindajatest komisjon, kes organiseerib kaasaegse hansaliidu tööd aastakoosolekute vahepeal. Eestit esindab seal 2005. aastani Tartu, kes korraldab ka 2005. a hansapäevad.

Hansatemaatika taaselustamisega seoses on kaasajal algatatud palju erinevaid ideid ja projekte, hansaliidet kasutatakse paljude ettevõtmiste, organisatsioonide ja mõistete nimetustes.

Hansatemaatika taaselustamise alane tegevus on leidnud tunnustuse ka Euroopa Komisjoni poolt, kes on Põhjamaade ettepanekul toetanud Hansateede(marsruutide) projekti (*The Hanseatic Route, Via*

Hansa). Projekt algatati 1991. aastal Taanis, projekti eesmärk on turismi edendamiseks oluliste endiste hansalinnade ja neis paiknevate ajaloo- ja kultuuriväärtuste põhjal Põhja-Euroopat katva hansamarsruutide võrgustiku väljaarendamine. Soome turismiarendajate poolt on välja pakutud ideena *Hansaring'i* projekti idee, mille eesmärgiks on ümber Läänemere kulgevale turistile, kes kasutab sõiduautot, turismibussi, autokaravani, jalg- või mootorratast, kaasaegse ja kvaliteetse turismiinfrastruktuuri ja –teenuste väljaarendamine. Nimetusega Via Hanseatica on hakatud tähistama Pan-Euroopa transpordikoridori nr. 1A, mis ühendab omavahel Läänemere lõuna- ja idakallastel paiknevaid endiseid olulisi hansalinnu Lübeckist Riiani. Eesti näeb perspektiivis Via Hanseatica koosseisus ka Riia-Valga-Tartu-Jõhvi-Narva trassi kuni Peterburini, ehkki Tartu-Narva-Peterburi suunal pole Hansa kaubateed paiknenud ning Riia-Valga-Tartu-Jõhvi-Narva suund on ajalooliselt seotud rohkem XVII sajandil toimunud Peterburi ja Euroopat ühendanud postiteega.

2.2 RAHVUSVAHELINE JA EESTI-SISENE ARENDUSTEGEVUS

2.2.1 Euroopa ja Eesti transpordipoliitika

Eesti peamiseks eesmärgiks vastavalt transpordipoliitikale, transpordi infrastruktuuri arendamisel, on integreerumine üle-euroopalisse transpordivõrgustiku kujunemisprotsessi.

Euroopa Liidu teede, telekommunikatsioonide ja energia võrgustiku (Trans-European Network) ülesanne on ühendada Euroopa ühtseks tervikuks, et tugevdada majandust, luua töökohti ning parandada kõigi kodanike elukvaliteeti. Euroopa transpordivõrkude arengus eelistatakse raudteetransporti maanteetranspordiga võrreldes ning pürgitakse maanteede paindlikkuse ning raudteede keskkonnasõbralikkuse sümbioosile. Üldiselt on võetud transpordi infrastruktuuri arengus prioriteetiks transpordivõrkude multimodaalsus, st eri transpordiliikide omavaheline kombineerimine ühes prioriteetses transpordisuunas, eelistades raudtee- ja veeteid pikemate vahemaade läbimisel ja autotranspordi lühemate vahemaade läbimisel. See tuleneb transpordivõrkude arengu ühest olulisemast prioriteedist – keskkonnakaitse aspektide arvestamine transpordi arengus. Oluliseks peetakse erinevate transpordiliikide ristumiskohtade arendamist, mis võimaldaks paindlikult kasutada erinevaid transpordivõimalusi (vähendades autotranspordi osakaalu).

Lisaks Euroopat ühendavatele suurtele ühendusteedele, mis seovad omavahel tugevaid piirkondi ja keskusi ning jätavad tihti vahepealsed alad varju, peetakse infrastruktuuriprojektides oluliseks arendada ka suurtest ühenduskoridoridest eemale jäävate väiksemate keskuste ja tagamaade regionaalühendusi. Samuti peetakse oluliseks mere- ja sisevetetranspordi arendamist.

Euroopa Liiduga ühinemise-eelsel perioodil määratakse kandidaatriike läbivate transpordikoridoride prioriteetselt arendatavad lõigud kindlaks EL poolt algatatud transpordinfrastruktuuri vajaduste hindamise programmi TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) raames. TINA raames vaadeldavad transpordikoridoride arendusprojektid Kesk- ja Ida-Euroopa riikides on sisuliselt TEN-võrgustiku koridoride pikendused. Eestit läbib üle-euroopalisse transpordivõrku (Pan-European Network) kuuluv nn. Kreeta koridor nr 1 (Via Baltica) oma harudega 1A ja 1B. Koridor nr 1 kuulub ka TINA programmi põhivõrku ja selle koosseisu kuuluvateks lõikudeks Eestis on:

- Ikla-Pärnu-Tallinn maantee;
- Valga-Tartu-Tapa-Tallinn raudtee;
- Tallinn-Narva maantee ja Tallinn-Tapa-Narva raudtee (1A)¹.

Koridori nr 1 koosseisu kuuluvad veel:

- Tapa-Tartu-Petseri raudteeliin ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee (üks ühendusteedest Skandinaavia ja Kesk-Venemaa vahel, aga ka koridor nr1 ja nr 9 (Helsingi-Peterburi-Kiiev) vahel);

¹ Vastavalt Eesti transpordi arengustrateegiale.

- Valga-Jõhvi maantee, mis on Ikla-Pärnu-Tallinn-Jõhvi trassist 84 km võrra lühem;
- Tallinn-Paldiski raud- ja maantee, Paldiski jäävabade sadamate potentsiaali kasutamiseks.

Seega on Valga-Tartu-Jõhvi maantee perspektiivne roll, rahvusvahelise ja multimodaalse Kreeta koridori nr 1 koosseisus, lühim ühendustee Peterburi ja Riia vaheliseks autotranspordi liikluseks. Eesti siseliikluse jaoks on üheks prioriteetseteks suunaks, mis ühendab omavahel suurema potentsiaaliga regioone, mis on olulised tasakaalustatud regionaalse arengu seisukohalt, Tartu-Jõhvi suund.

Eesti transpordipoliitikale vastavalt on nii siseriiklikku kui rahvusvahelist tähtsust arvestades on Jõhvi-Tartu-Valga maantee valitud üheks prioriteetselt arendatavaks transpordisuunaks (Tallinn-Tapa-Narva raudtee, Tapa-Tartu-Valga raudtee, Tallinn-Pärnu-Ikla maantee, Tallinn-Narva maantee ja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa järel).

Lisaks lühima ühendustee rollile Peterburi-Riia vahelisele autotranspordi transiidile Kreeta transpordikoridoris nr 1, nähakse Jõhvi-Tartu-Valga maantee perspektiivset rolli samuti Läänemere ida- ja lõunaregioone ühendava lääne-ida suunalise, peamiselt reisijate liiklusele suunatud koridori (ei ühenda ainult suuri majanduskeskusi, vaid peamiselt kultuuriliselt ja looduslikult atraktiivseid piirkondi läänemere rannikualadel) Via Hanseatica osana².

Eesti transpordiarengu prioriteetideks lähiaastatel (kuni 2006) on Pan-Euroopa transpordikoridoride/TINA võrgustiku hulka kuuluva transpordinfrastruktuuri arendamine. Peamisteks prioriteetseteks meetmeteks on:

- maanteede ehitus- ja taastusprogrammi läbiviimine tähtsamatel maanteedel (sh ka Valga-Tartu-Jõhvi maanteel);
- raudtee kaasajastamise programmi läbiviimine (sh ka Tapa-Narva-Peterburi liini rekonstrueerimine koos Narva piirijaama ehitusega, Tapa-Tartu-Petseri-Pihkva raudteeliini rekonstrueerimine koos uue Kagu-Eesti raudteejaama ehitusega ja Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liini kaasajastamine rõhuasetusega rahvusvahelisel reisijateveol Tallinn-Varssavi ja regionaalarengul).

Muud teede ehitus ja uuendusprojektide planeerimisel lähtutakse regionaalarengu vajadustest, keskkonnakaitse nõuetest ja liiklusohutusest. Üheks prioriteediks on seatud teedevõrgu arendamine piki Peipsi järve kallast ning Kagu-Eestis.

Transpordinfrastruktuuri arendamiseks kasutatakse lähemas tulevikus ja ka kaugemas perspektiivis riiklikke investeringuid, laene rahvusvahelistelt finantsinstitutsioonidelt (EIB, Maailmapank, NIB) ja ka finantsabi Euroopa Liidult (esialgu ISPA eelstruktuurifond, hiljem Euroopa Ühtsusfond).

2.2.2 Euroopa ja Eesti turismipoliitika

Turismi näol on tegemist kaasajal ühe suurema tegevusalaga maailma majanduses. Turism mõjutab paljude teiste eluvaldkondade arengut ning on üha olulisema kaaluga riikide tööhõives ning kaupade ja teenuste ekspordis. Turism on oluline riikide majanduste mitmekesistamisel ja üldise elukeskkonnakvaliteedi parandamisel ning oluline täiendavate töökohtade ja sissetulekute looja piirkondades, kus muudes sektorites töökohtade loomine on märgatavalt keerulisem ja kallim. Maailma Turisminõukogu (WTTC) andmetel annab turism ca 10% maailma rakendatud tööjõust ja ca 12% SKP-st (Eestis ca 15% SKP-st).

² Erinevates arengudokumentides ja infoallikates käsitletakse siiski nii Valga-Tartu-Jõhvi maantee kuulumist Pan-Euroopa koridori nr 1 haru 1A, kui ka Via Hanseatica marsruudi koosseisu, erinevalt. Koridori 1A ja Via Hanseatica osana käsitletakse mitmete hiljutiste allikate kohaselt ka Tallinn-Narva trassi. Via Hanseatica mõistet on seni peetud seotuks koridori nr 1 (Via Baltica) lääne-ida suunalise haruga 1A. Asjaolu on oluline seoses Euroopa Liidu rahastamisprioriteetide määratlemisel.

Maailma turismiorganisatsioon prognoosib aastani 2020 rahvusvahelise turismi kasvuks keskmiselt 4% aastas, prognooside kohaselt on Ida-Euroopa riikides oodata saabumiste arvu suuremat kasvu võrreldes Lääne-Euroopa riikidega. Kasvu ennustatakse nii tavaturismile (linnatuism, ostuturism, bussi- ja autoturism, kruisiturism, talvine- ja rannapuhkus, meelelahutus, ringreisid), kui ka erihuvidel põhinevale turismile (kultuuriturism, terviseturism, õppereisid, ökoturism, seiklusturism). Olulist suurenemist nähakse ka äri- ja konverentsiturismis. Arvestatavalt muudavad rahvusvahelist turismi maailma demograafilise olukorra muutused, elulaadi ja väärtushinnangute ümberkujundamine ning tehnoloogia kiire areng. Eeldatavalt iseloomustavad tuleviku turisti käitumist, mis mõjutavad ka turismitoodete arengut tulevikus, järgmised omadused:

- Suuremad teadmised ja reiskogemused, mis tingivad suurema nõudlikkuse turismitoote kvaliteedi ja omapära suhtes;
- Kõrgem vanus, ent samas suurem kehaline ja vaimne aktiivsus, suurem nõudlus aktiivse puhkuse järele, aja vabam planeerimine, suurem orienteeritus erihuvidele;
- Enesekesksem hoiak pingelises elurütmis, soov veeta aega vähemrahvastatud piirkondades, reisi aja efektiivsem kasutamine;
- Suurem nõudlus uuendusliku ja aktiivse vaba aja veetmise ning kliendi individuaalsetele vajadustele vastavate reisipakettide järele;
- Enesearendamise ja – täiendamise suurem tähtsustamine vaba aja sisustamisel, reisimine pigem sisukama ajaveetmise eesmärgil kui lihtsalt lõõgastumine, süvenev huvi kohalike kultuuride ja eluviisi vastu;
- Suurem huvi säästva turismi, keskkonnasõbraliku reisimise ja ökoturismi vastu;
- Hinna ja kvaliteedi suhte määramine nii reisipakettide kui transpordivahendite valikul;
- Parem informeeritus maailmaturu hindadest, elektrooniliste infokanalite ja interaktiivsete broneerimissüsteemide suurem kasutamine.

Eesti geograafilise asendi, looduslike ja ilmastikutingimuste, vaatamisväärsuste ning kultuuritraditsioonide poolest on Eesti kui reisisihi peamised konkurendid Soome, Läti, Leedu, Rootsi, Taani, Poola ja Iirimaa ning Suurbritannia maapiirkonnad, kus peamistelt pakuvad turismielamusi ajaloomälestised ja arhitektuuripärand, traditsioonidel põhinev maa- ja kultuurielu ning puhas ja liigirikas loodus. Maailmakuulsad vaatamisväärsused ja teravatel kontrastidel põhinevad reiselamused puuduvad. Eesti turismi arengu üldisteks probleemideks on Eesti vähene tuntus reisisihina, selgelt väljendatud reisisihi maine puudus, turismitoote Tallinna-kesksus, suur lühiküllastuste osatähtsus, suur sõltuvus Soomest, investeringute vähesus turismiinfrastruktuuri ning ettevõtjate ja oskusteabe vähesus maapiirkondades.

Eesti turismi arengule soodsalt mõjuvate teguritena peetakse olulisemaks Eesti ühinemist Euroopa Liiduga ning integreerumist Läänemere turismivõrkudega.

Vastavalt riiklikule turismiarenduskavale on Eesti turismi arengu eesmärgiks seatud turismisektori rahvusvahelise konkurentsivõime kasv. Selleks kavandatakse suurendada Eesti kui reisisihi tuntuks ja parandada Eestit puudutava turismiteabe kättesaadavust nii Eestis kui välismaal, ühtlasi suurendada turismitoodete valikut, laiendades turismi geograafilist ja hooajalist jaotumist ning tõsta turismitoodete kvaliteeti.

Turismitoodete arengus koondatakse tähelepanu tasakaalustatud regionaalse arengu seisukohast suurima potentsiaaliga tooteliikidele ja turismikeskustele, kus on võimalik saavutada intensiivsem areng ning eeldused ettevõtluse lisateenuste käivitamiseks ja nõudluse suurenemiseks teenuste järele. Soodustatakse turismialal tegutsevate, omavahel seotud või üksikest täiendavate ettevõtete piirkondlikku kontsentratsiooni ja võrgustumist. Prioriteetseteks tootesuundadeks on valitud: 1) konverentsiturismitoote väljaarendamine Tallinnas, Tartus ja Pärnus, 2) ajaloo- ja kultuuripärandile tuginev turismitoode, 3) loodus- ja harrastusturismi toode rahvusparkide külastuskeskustest lähtuvalt ja 4) aktiivse puhkuse turismitoode. Turismitoodete arendamist toetatakse turismi juhtimise kvaliteedi arendamise, turismialase koolituse ja info juhtimise arendamisega. Olulised vajalikud kõrvaltegevused turismi arendamisel on rahvusvaheliste piiriületuskohtade ja turistide vastuvõtutingimuste väljaarendamine väljaspool Tallinna, viisa- ja piiriületuskorra lihtsustamine, väikesadamate ja Eestiseste veetransporditeenuste täiustamine, suuremad investeringud maanteede arengusse (sh viidad ja

jalgrattateed) ja maanteeäärse teenindusvõrgu väljaehitamine, keskkonnakaitse tagamine, stabiilse maksupoliitika ning turvalisuse tagamine.

Vastavalt turismipoliitikale on Eesti looduslikud ja kultuurilised varud rühmitatud geograafiliselt nelja piirkonda:

- Pealinn Tallinn – hästisäilinud keskaegne vanalinn ja linnamüür;
- Põhja- ja Ida-Eesti – omanäolise loodusega põhjarannik, Lahemaa Rahvuspark, Kõrvemaa ja Tuhala looduskaitsealad, mõisaarhitektuur ja linnused, värav Venemaale;
- Lääne-Eesti koos Saaremaa ja Hiiumaaga (Eesti looduslikest ressurssidest suurima potentsiaaliga) – ranna- ja külamaastikud, rannapuhkus ja sanatooriumid, Vilsandi Rahvuspark, suvituslinn Pärnu;
- Lõuna-Eesti – vahelduva kuppelmaastiku, järvede ja elava kultuurieluga piirkond, võimalused loodusturismiks, taliharrastuseks, rohked suveüritused ning etniline ja kultuuriline mitmekesisus (setud, vanausulised), Soomaa ja Karula rahvuspargid, teadus- ja kultuurikeskus Tartu.

2.2.3 Rahvusvahelised koostööprojektid

Teadaolevalt on üks olulisemaid Via Hanseatica alaseid koostööprojekte “South-Baltic Arc”, milles koostööpartneritena osalevad Saksamaa, Poola, Venemaa, Leedumaa ja Lätimaa. Projekti olulisemateks tegevussuundadeks on:

- ühtse piireületava regionaalarengustrateegia väljaarendamine
- rahvusvaheliste ühenduskoridoride väljaarendamise vajalikkuse põhjendamine riikidesisese regionaalarengu tagamisel
- mõõdikutesüsteemi väljaarendamine ja põhjendamine, mille abil saab tuvastada infrastruktuuri arendamise mõju regioonide arengule
- “piireületava” ühistegevuse (ühisprojektide) ettevalmistamine

Tegevus on suunatud peamiselt Via Hanseatica poolt läbitavate regioonide arengu soodustamisele ja ida-lääne suunalise Läänemere rannikualasid ühendava transpordikoridori väljaarendamisele. Läti osas on koostöö enam-vähem välja kujunenud Riiani. Eesti “South-Baltic Arc” projektiga veel ühinenud ei ole. Projekti tegevused on rahastatud Interreg III programmi poolt. Eesti kaasamiseks projekti tegevusse ja ka finantseerimisallikana oleks üheks võimaluseks Phare CBC programmi vahendite kasutamine konkreetsete Via Hanseatica arendamisele suunatud projektide abil.

3. VIA HANSEATICA ARENGUEELDUSED

3.1 OLUKORRA HINNANGU LÄHTEPUNKT

Via Hanseatica alase arendustegevuse ja seda suunava arengustrateegia väljatöötamise Eestis tingisid ühest küljest Valga-Tartu-Jõhvi maantee käsitlemine Via Hanseatica rahvusvahelise transpordikoridori eeldatava osana (TINA võrgustik) ning teisest küljest siseriiklik vajadus rakendada Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maantee potentsiaal ja Via Hanseatica mõistest (nii konkreetse transpordikoridori, turismitoote, rahvusvahelise koostöövõrgustiku vm mõistes) tulenevad võimalused parimal viisil Eesti ida- ja kaguregioonide, so Valgamaa, Tartumaa, Jõgevamaa ja Ida-Virumaa, arengu edendamiseks. Üleriigilises planeeringus "Eesti 2010" on seatud ülesandeks arenguvööndi väljakujundamine Valga-Tartu-Jõhvi maantee kui potentsiaalse rahvusvahelise liiklusega trassi lähialadel.

Olemasolevale olukorrale hinnangu andmisel lähtuti Via Hanseatica rahvusvahelise transpordikoridori võimalikust potentsiaalist ergutada regioonide arengut Riia-Peterburi (Peterburi-Riia) suunalise turismi elavdamise kaudu. Arendustegevuse üldise ülesandeks, mida võib käsitleda ka missioonina, seati **turistidele, reisijatele ja ka kaubaveoks atraktiivsete, mugavate ja turvaliste tingimuste loomine ajaloolisel marsruudil Riia-Peterburini, kasutades selleks olemasolevat, lühimat, looduslikult vaheldusrikast ja atraktiivset teed suunal Riia-Valga-Tartu-Jõhvi-Narva-Peterburi.**

Olukorra hinnangus (SWOT-analüüs) käsitletakse tegureid, mis ühest küljest soodustavad (olukorra tugevad küljed ja väliskeskkonnast tulenevad võimalused) ja teisest küljest takistavad (olukorra nõrgad küljed ja väliskeskkonnast tulenevad ohud) Riia-Peterburi suunalise rahvusvahelise transpordikoridori ja sellel põhineva arenguvööndi väljaarenemist, seda eelkõige turismi perspektiivist lähtuvalt, samas arvestades ka muu transiidi (kaubad jm) arengu potentsiaali.

3.2 OLUKORRA TUGEVAD JA NÕRGAD KÜLJED, VÕIMALUSED JA OHUD (SWOT-ANALÜÜS)

Tugevad küljed

Vaatlusaluse ala, nagu ka kogu Eesti oluliseks väärtusteks turismiarengu perspektiivi silmas pidades, on **vaheldusrikas loodus- ja kultuurimaastik** (ajaloomälestised ja arhitektuuripärand, traditsioonidel põhineva maa- ja kultuurielu ning puhas ja liigirikas loodus). Selle baasil on välja kujunenud **mitmed atraktiivsed turismipiirkonnad**, nagu Otepää, Vooremaa, Emajõe vesikonna märgalad, Põhja-Eesti pankrannik, Peipsiäärne, Alutaguse jt, kus mitmekesise kultuuripärandi ja looduskeskkonna baasil on välja arenemas turismiettevõtlus ja –infrastruktuur. Nimetatud piirkondadel on olemas eeldused neile omaste turismitoodete ning imago väljakujunemiseks. Omapärane turismipotentsiaal on välja kujunenemas samuti Ida-Virumaal nõukogudeaegse tööstuspärandi baasil (kaevandused, tuhamäed jt).

Valga-Tartu-Jõhvi trass toimib kui olemasolev ja **traditsiooniline liikumissuund**. Trassil paiknevad **Valga, Tartu ja Jõhvi kui arenevad logistikakeskused**, mida läbivad teised olulised transpordikoridori: 1) Valgat – Uulu-Valga maantee ja Tartu-Valga-Riia raudtee (Valgat); 2) Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee ja Tapa-Tartu-Petseri ja Tartu-Valga-Riia raudtee ning Pihkva-Tartu-Võrtsjärve veetee (Tartut) ja 3) Tallinn-Narva maantee ja Tallinn-Tapa-Narva raudtee (Jõhvit). Trassist eemale jäävate turismivõimaluste kasutamise üheks eelduseks on piisavalt **tihedevõrk trassi mõjualas**. Lisavõimalusi eri liikumisviiside kombineerimiseks ja liikumismarsruutide mitmekesistamiseks pakub **trassiga paralleelse Riia-Tartu ja Jõhvi-Narva raudtee** olemasolu.

Tulevikku silmas pidades on oluline ka **Väike-Emajõe, Võrtsjärve, Suur-Emajõe, Peipsi järve, Narva jõge ühendava veestiku olemasolu.**

Olulisteks eeldusteks edasises arengus on **maakondade ja ministeeriumide koostöö algatamine** Via Hanseatica arendamiseks ning **üha hoogustuv Valga-Tartu-Jõhvi-Narva trassi renoveerimistegevus.**

Nõrgad küljed

Olulisemateks puudusteks transpordikoridori edukaks toimimiseks on liiklustingimuste kvaliteediga seotud probleemid. **Põhitrassi teekatte kvaliteet on paiguti ebarahuldav, teekatte- ja liiklusringistuse (sh viidad) on ebahõlpsad. Asulatest läbisõidust tulenevad kiirusepiirangud põhjustavad ebamugavusi kiirelt kulgeda soovijale. Rahvusvahelise transiitliikluse üheks takistavaks teguriks on ebamugav ja aeganõudev piiriületus Narvas.**

Reisijate liikluse teenindamisele suunatud teenindussfäär on nõrgalt arenenud. **Väljapool asulaid on trassiäärne teenindusvõrgustik (toitlustus, majutus, veokite parklad, haagissuvilate parklad) puudulik, leidub vaid üksikuid toitlustus- ja kaubandusasutusi. Peaaegu puuduvad trassiäärsed kompleksed puhkekohad.**

Trassi atraktiivsust vähendab **teeäärse maastiku vaateline risustatus** (lagunenud ehitised, võsa, räämas majapidamised, vananenud tööstushooned jms).

Trassi eeldatava potentsiaali kasutamist mõjuala turismiarengu ergutamiseks pärsib **trassi mõjuala võimalustele suunava süsteemse info puudumine.** Turismi arengut mõjualas iseloomustavad puudused on **piirkonniti ebahõlpsalt arenenud teenindussfäär, vähe "sissetöötatud" turismiobjekte välituristidele, ebapiisavalt "aktiivse puhkuse" võimalusi ja selgelt välja kujunenud toimivate turismimarsruutide puudumine.** Liikumisvõimalusi pärsib madala kvaliteediga **kruusateede ülekaal mõjuala teedevõrgustikus.**

Turismiarengu seisukohalt on negatiivseks küljeks ka **Ida-Virumaa negatiivne maine** (kriminoogensus, venekeelsus, lagastatud keskkond), mille mõju ulatub väljapoole Eestit ning mis jätab Ida-Virumaa tegelikud väärtused ja potentsiaali varju isegi Eesti elaniku jaoks.

Arenguvööndi väljaarenemist takistab **eesmärgistatud ja süsteemse maakasutuse planeerimise puudumine** trassiga külgnevatel aladel.

Võimalused

Arvestades Eesti vajadusi transpordiinfrastruktuuri arendamisel ja regionaalarengu tagamisel on kõige olulisemaks võimaluseks eelseisev **ühinemine Euroopa Liiduga ning EL ühinemiseelne ja liitumisjärgne struktuuriabi.** Eesti liitumine Euroopa Liiduga samaaegselt teiste Balti riikide ja Kesk-Euroopa riikidega loob täiendavaid eeldusi riikidevaheliste transpordikoridoride edukaks toimimiseks, kuna **väheneb piiriületuste arv.**

Võimalusi pakub **Saksamaa, Poola, Leedu, Venemaa (Kaliningrad) ja Läti alanud koostöö Via Hanseatica kontseptsiooni väljakujundamiseks** koridori nr. 1A ulatuses, millega Eesti võib tulevikus liituda, arvestades ka asjaolu, et **Põhja-Läti regionaalsed omavalitsused on huvitatud Riia-Valga transpordisuuna arendamisest.**

Võimalusi tulevikus võib pakkuda **Peipsit Läänemerega ühendava veetee loomise jätkuv aktuaalsus.**

Täiendavaid eeldusi loova võimalusena saab käsitleda ka **inimeste käitumist ja väärtushinnangute muutumist iseloomustavad trendid** (mobiilsuse kasv, looduse ja keskkonnapuhtuse väärtustamine jt), mis suurendavad ka Eesti kagu- ja idaregioonide atraktiivsust reisisihtkohana.

Transpordikoridori väljaarenemise üheks eelduseks ja võimaluseks on **Venemaa jätkuv majanduslik ja sotsiaalne areng**, mistõttu suureneb majanduslikult aktiivne kodanikkond, kes väärtustab üha enam aktiivset eluviisi ja reisimist.

Ohud

Üheks oluliseks ohuks Valga-Tartu-Jõhvi suunda läbiva rahvusvahelise transpordikoridori väljaarenemisele on **Peterburi ja Euroopa vaheliste võimalike ühenduste rohkus**. Võrreldes Valga-Tartu-Jõhvi maanteega konkureerivad Peterburi Euroopaga ühendava peamise transpordisuuna üle veel Riia-Pihkva-Peterburi, Vilnius-Rezekne-Peterburi ja Helsinki-Peterburi suund. Ohtu suurendab asjaolu, et **Läti transpordipoliitikas ja EL eelstruktuuriabi programmi ISPA Läti transpordistrateegias ei ole suuna Riia-Valka arendamine prioriteetide hulgas**.

Lisaks on olemas oht, et Hansa temaatika võib Riia-Tartu-Jõhvi suunal osutada väheatraktiivseks, kuna mitmetes dokumentides **käsitletakse Via Hanseaticat kui Läänemereäärsete sadamalinnade võrgustikku**, kus maanteetranspordile sekundeerib meretransport (ka hansaaegne kaubandus toomis rohkem veeteid mööda), mistõttu Via Hanseatica koosseisu sobivad enam Pärnu ja Tallinn. Samuti on probleemiks **Hansa-temaatika nõrk seotus Tartu-Peterburi suunaga**, kuna Peterburi hansaaegadel ei eksisteerinud ning ajaloolised Hansa kaubateed kulgenud suunal Riia-Tartu-Pihkva-Novgorod või siis Tallinn-Narva-Novgorod.

3.3 ARENGUEELDUSTE KOKKUVÕTE

Arengueelduste analüüsis nähtub, Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maantee poolt läbitavate regioonide kõige olulisemaks tugevuseks võib pidada vaheldusrikast loodus- ja kultuurmaastikku ja selle põhjal väljakujunevas turismipiirkondi, eeldustena atraktiivse reisitranspordile suunatud transpordikoridori väljakujunemiseks. Hetkel veel antud suunas olulist turistide ja transpordi transiitliiklust ei toimu. Trass funktsioneerib pigem regionaalsete keskuste (Valga, Tartu, Jõhvi ja Narva) ja nende tagamaa ühendusteena ning omab pigem siseriiklikku tähtsust. Vaatlusaluste regioonide turismipotentsiaal on enamasti rakendamata, välituristidele sihtkohana esialgu väheatraktiivne ja toimib üksikute turismikeskuste (Otepää, Tartu jt) baasil. Selgelt välja kujunenud ja toimivad turismimarsruudid (temaatilised tootepaketid) esialgu puuduvad.

Enim võimalusi Valga-Tartu-Jõhvi-Narva suuna väljaarendamiseks pakub eelseisev Euroopa Liiduga ühinemine. Euroopa Liidu huvides on liikmesmaade ruumi omavaheline sidumine üle-euroopalise transpordikoridoride võrgustikuga. Sel eesmärgil toetab EL liikmesriikide püüdlusi oluliste transpordisuundade väljakujundamiseks. Eesti on Valga-Tartu-Jõhvi maantee tulevikku mitmete arengudokumentide põhjal planeerinud Riia-Peterburiga ühendava transpordikoridori (Via Hanseatica) osana ning eeldanud transpordikoridorist tuleneva kasuna arenguvööndi väljakujunemist, mis mõjuks soodsalt vaatlusaluste regioonide üldisele arengule. Antud sihi saavutamist ohustavad hetkel mitmed asjaolud. Esiteks on toimiva transpordikoridori eelduseks kõigi suunal paiknevate riikide samasuunaline ja -aegne arendustegevus. Lätis kahjuks Riia-Valka suund prioriteetselt arendatavate suundade hulka ei kuulu (seda nii transpordipoliitika kui ka ISPA rahvuslikus transpordistrateegia kohaselt). Ehkki Riia-Valga-Tartu-Jõhvi trass on Riia-Tallinn-Jõhvi trassist oluliselt lühem, võivad hetkel eelisarendatavate transpordikoridoride (Via Baltica raames) liiklustingimused ja atraktiivsus selle üles kaaluda, eriti kui reisija eesmärgiks ei ole kiireim liikumisviis. Oluline on siinkohal märkida, et tähelepanuta on jäänud liikumissuund Rakvere-Paide-

Pärnu, mida võib pidada samuti mingil määral Valga-Tartu- Jõhvi maantee konkurendiks otseteena Narva ja Riia vahel.

Teiseks oluliseks ohuallikaks on Hansa temaatika ja seetõttu ka Via Hanseatica (eeldusel, et Via Hanseatica kaubamärk³ on hansatemaatikaga seotud) paikapidavus Valga-Tartu-Jõhvi suunal. Hansa temaatika on enim seotud ajalooliste kaubateede ja linnadega (linnaarhitektuuriga), mida näitab ka Euroopa Komisjoni poolt toetatava Euroopa kultuurimarsruutide projekti *The Hanseatic Route* (Via Hansa) ideoloogia. See võib tähendada tõenäolisust, et Via Hanseatica kui turismitoote puhul saab määravaks oluliste hansalinnade paiknemine ja nende seotus veeteede kui endiste kaubateedega, mistõttu loogilise osana Via Hanseaticast (Via Hansast) tuleb Eestis käsitleda ka Tallinnat ja mõiste ei seondu ainult ühe konkreetse marsruudiga. Samuti võib probleemiks osutuda Via Hanseatica mõiste seostamine loodusväärtustel põhineva turismiga, kuna hansatemaatika on seotud peamiselt ajaloo- ja kultuuriväärtustega.

Seega on hetkeolukorras ebakindel Riia-Valga-Tartu-Jõhvi vahelise transpordikoridori arengupotentsiaal ning on välja kujunemata Via Hanseatica rahvusvahelise turismitoote, -võrgustiku, kaubamärgi vms kontseptsioon ja paiknemine Riias põhja-ida suunas.

Kujunenud olukorda arvestades on eelseisvas arendustöös võtmeküsimuseks konsensuse saavutamine naaberriikidega (eriti Lätiga) Riia-Peterburi transpordisuuna arendamises ning aktiivne osalemine Via Hanseatica kontseptsiooni väljakujundamises koostöös teiste Läänemeri-riikidega (eriti projekti "South-Baltic Arc" partnerriikidega), et tagada Eesti üleriiklikus planeeringus "EESTI 2010" sätestatud eesmärkide täitmine. Samuti on oluline Peterburi-Riia vahelisele alale enim sobivate turismitoodete kavandamine (näiteks Postitee).

³ Hetkel rahvusvaheliselt väljakujundamata.

4. VIA HANSEATICA EESTI ARENGUVISIOON

Via Hanseatica on Läänemere-regiooni atraktiivne, ajalooline, kultuuride ja looduskeskkonna mitmekesisusel põhinevaid elamusi pakkuv, mugavat ja sujuvat liiklust ning kaasaegset teenindust võimaldav, Lübeck-Gdansk-Kaliningrad-Riia-Tartu-Narva-Peterburi suunal paiknev transpordi- ja arengukoridor.⁴

5. ARENGUMUDEL

5.1 ARENGUEESMÄRGID

Via Hanseatica Eesti arendustegevuse üldiseks eesmärgiks on **Valga-, Tartu, Jõgeva- ja Ida-Virumaa jätkusuutlik sotsiaal-majanduslik areng ja regioonide konkurentsivõime kasv**. Selle tagamise ühe eeldusena nähakse Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maantee väljaarendamist atraktiivseks transpordi- ja arengukoridoriks (otsene eesmärk), osana rahvusvahelisest Läänemere ida- ja lõunaregioone ühendavast perspektiivsest transpordi- ja arengukoridorist.

Via Hanseatica transpordi- ja arengukoridori soodsat mõju Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa arengule eeldatakse järgmiste teguritena:

- Valga-Tartu-Narva suunalise transpordinfrastruktuuri arendamisega kaasnev liikumistingimuste ja –võimaluste paranemine suurendab mobiilsust, mistõttu tekivad eeldused kohalike ja regionaalsete keskuste tagamaade ning tööjõu pendelrändearealide laienemiseks, mis soodustab uute ettevõtlusalade tekkimist ja arengut ning uute asustuspiirkondade loomist transpordikoridoriga külgnevatel aladel. Lisaks suurenevad eeldused Valga-Tartu-Narva maantee kasutamiseks Eestit läbiva Peterburi ja Kesk-euroopa vaheliseks transiitliikluse poolt, mis aitab kaasa teenindussfääri väljakujundamisele transpordikoridori alas ja mõjutab kaudselt ka teiste majandusharude arengut ning üldist sotsiaal-majanduslikku arengut;
- Valga-Tartu-Narva maantee mõjualas paiknevate turismivõimaluste esiletoomine, arendamine ja kaasamine Via Hanseatica rahvusvahelise turismitootega(-võrgustikuga) ühtsesse “paketti”, loob eeldused nii sise- kui välisreisijate (turistide) hulga kasvuks, kui ka maantee atraktiivsuse kasvuks rahvusvahelise transpordi- ja arengukoridori osana, mis omakorda avaldab soodsat mõju trassiäärse ja trassi mõjualas paikneva, turismiga seotud teenindussfääri arengule (seda eriti seni nõrgalt arenenud teenindussfääriga piirkondades), mis omakorda mõjub positiivselt teiste majandusharude arengule ja regiooni arengule üldiselt.

⁴ Tegemist on Eesti Via Hanseatica arenguvööndi arendusprojekti raames püstitatud arenguvisioniga, mille realiseerumise poole edasises arendustegevuses püüeldakse. Vision võib täpsustuda või muutuda sõltuvalt Läänemeriikide ühistöö tulemustest antud küsimuses.

Seega on **Via Hanseatica Eesti arendustegevuse soovitavaks tulemuseks asustuse, ettevõtluse, eriti turismi arenguks atraktiivsete tingimustega ulatuslikuma arenguvööndi väljakujunemine Valga, Tartu, Jõgeva ja Ida-Viru maakonnas.**

Via Hanseatica Eesti arendustegevuse strateegilised tegevussuunad (alaeesmärgid) on:

- **Rahvusvahelise Via Hanseatica transpordi- ja arengukoridori ja Via Hanseatica turismitoote kontseptsiooni arengu tagamine Valga-Tartu-Jõhvi suunda kaasavana;**
- **Kaasaegse ja mitmekesise ning keskkonnasõbraliku transpordinfrastruktuuri väljaarendamine Valga-Tartu-Jõhvi-Narva suunal, mis võimaldaks mugavat, sujuvat ja turvalist liiklemist, kaasaegset ja kliendikeskset teenindust, eri transpordiliikide kasutust ja kvaliteetseid ühendusi teiste transpordikoridoridega;**
- **Via Hanseaticaga seotud turismitoote väljaarendamine transpordikoridori mõjualas;**
- **Via Hanseatica alase koostöö- ja arendustegevuse sihipärasuse ja jätkusuutlikkuse tagamine Eestis.**

Via Hanseatica Eesti arendustegevuse strateegilised tegevussuunad ja nende piires rakendatavad meetmed on üksteisest sõltuvad ja üksteist toetavad, st ühe strateegilise suuna eelisarendamine ei taga eraldi püstitatud eesmärgi täitmist.

5.2 STRATEEGIA

5.2.1 Rahvusvaheline koostöö, arendustegevus ja marketing

Eesmärgid

Eesmärgiks on tagada rahvusvahelise Via Hanseatica transpordi- ja arengukoridori ning Via Hanseatica rahvusvahelise turismitoote kontseptsiooni areng Valga-Tartu-Jõhvi suunda kaasavana.

Hetkeolukord, probleemid ja arenguvajadused

Via Hanseatica teemaline rahvusvaheline arendustegevus toimib teadaolevalt peamiselt koostööprojekti “South-Baltic Arc” vahendusel, mille tegevus on konsentreeritud Lübecki ja Riia vahelise Läänemere rannikuala piirkondade arendamisele ning ühtse transpordinfrastruktuuri loomisele. Eesti projektiga esialgu ühinenud ei ole, mistõttu on määratlemata ka Via Hanseatica koostööala Riias põhja suunas ja Eesti territooriumil.

Põhja-Läti regionaalsete omavalitsustega, kui Eestile Via Hanseatica koridori väljaarendamisel oluliste koostööpartneritega, on olnud mitmeid vastavasisulisi kontakte, kuid ühtne arusaam transpordisuuna arenguvajadustest ja perspektiivist hetkel puudub. Riia-Valka suuna arendamise tähtsustamine Lätis eeldab otsustusi riiklikul tasemel. Via Hanseatica koostööala määratlemine eeldab riikidevahelist kooskõlastamist ja kokkuleppeid.

Sõltuvalt olukorrast on eesmärgi saavutamiseks vajalik:

- Integreerumine rahvusvahelisse Via Hanseatica arendustegevusse,
- Ühtse kontseptsiooni loomine Riia-Valga-Tartu-Jõhvi suuna arendamiseks Põhja – Läti regionaalsete omavalitsustega,
- Valga-Tartu-Jõhvi trassi ja Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa turismivõimaluste marketing rahvusvahelisel tasemel.

Meetmed

- **Integreerumine rahvusvahelisse Via Hanseatica arendustegevusse**

Ülesanded:

- ↳ Ühinemine “South-Baltic Arc” projekti ja teiste analoogsete projektide tegevusega,
- ↳ Ülevaate loomine teiste olulisemate Läänemere maades tegutsevate hansatemaatikaga tegelevate arendusprojektidest ja nende eesmärkidest ning vajadusel nendega püsiva kontakti loomine.

- **Ühtse Via Hanseatica alase kontseptsiooni loomine Põhja-Läti regionaalsete omavalitsustega**

Ülesanded:

- ↳ Koostööprojekti algatamine Põhja-Läti regionaalsete omavalitsustega Riia-Valka/Valga-Tartu-Narva suuna arendamiseks, võimalusel kaasates ka Leningradi oblast ja Peterburi linn;

↳ Kontakti loomine Läti Vabariigiga riiklikul tasemel ja Eesti seisukohtade edastamine Riia-Valka suuna kaasamiseks Lätis prioriteetselt arendatavate transpordisuundade hulka.

- **Valga-Tartu-Jõhvi trassi ja Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa turismivõimaluste marketing rahvusvahelisel tasemel**

Ülesanded:

- ↳ Valmistada ette ja toota Via Hanseatica Eesti mõjuala turismivõimalusi tutvustavad rahvusvahelisel tasemel infomaterjalid;
- ↳ Võtta osa rahvusvahelistest turismimesssidest.

5.2.2 Transpordikoridori arendamine

Eesmärgid

Eesmärgiks on arendada välja Jõhvi-Tartu-Valga suunaline kaasaegne ja mitmekesine transpordinfrastruktuur ja kvaliteetsed liikumistingimused, nii autotranspordi kui reisijate(turistide)liikluse vajadustest lähtuvalt, mille põhimõteteks on:

- **Liikumise sujuvus ja turvalisus**
Liiklemistingimused peavad võimaldama kiiret, sujuvat ja turvalist liiklemist kogu trassi ulatuses, sujuvaid piiriületusi;
- **Juurdepääs**
Tagatud peab olema kvaliteetne juurdepääs olulistele trassil ja trassi lähialas paiknevatele majandus- ja administratiivkeskustele, teistele transpordikanalitele, olulisematele turismipiirkondadele;
- **Liikumisvõimaluste mitmekesisus**
Lisaks maanteele ja autotranspordile on oluline pakkuda võimalusi ka teiste, alternatiivsete transpordiliikide kasutamiseks transpordikoridoris või sellega samasuunaliselt kulgemiseks (ühistransport, veeliiklus, jalgrattaliiklus jm);
- **Kaasaegne, kvaliteetne ja kliendikeskne teenindus**
Transpordikoridoris või selle vahetus läheduses peab olema kättesaadav mitmekesine ja kaasaegne teenindus, mis arvestaks eri transpordiliikide ja reisijate erinevaid vajadusi;
- **Keskkonnasõbralikkus**
Transpordikoridori arendamisel rakendatakse vajalikke meetmeid negatiivsete mõjude vähendamiseks ümbritsevale keskkonnale, suurendatakse teemaastiku miljööväärtust.

Hetkeolukord, probleemid ja arenguvajadused

Liikumise sujuvust mõjutavad piiriületused, teekatte kvaliteet, asulatest läbisõidud, liiklusrühm, liikluskoormus jm asjaolud. Via Hanseatica põhitrasil piiriületusega hetkel olulisi probleeme pole. Narva piiripunkti osas võib piiri ületava transpordi mahu kasvades tekkida probleeme läbilaskevõimega, mis tingib vajaduse Narva ümbersõidu ja uue piiriületuskoha rajamiseks. Sellesuunalised ettevalmistused juba käivad.

Hoolimata üha hoogustuvatest teekatte renoveerimistööst Valga-Tartu-Jõhvi-Narva maanteel (hiljuti renoveeritud lõigud Tartu maakonnas kuni Jõgevamaa Saare vallani, lõik Lohusuu ja Rannapungerja vahel ja Elva ümbersõit), on mitmeid lõike, kus teekatte kvaliteeti võib pidada ebarahuldavaks.

Probleemsemad lõigud on Tartu maakonnas Tartu linnast kuni Jõgeva maakonna piirini ning Jõgevamaal Saare ja Mustvee vahelisel alal.

Vastavalt riigimaanteede hoiukavale aastateks 2001-2006, on 2003. aastal kavas teekatete taastusremont Valga-Tartu-Jõhvi maanteel Ida-Virumaal 10,7 km ulatuses. 2002-2003. aasta jooksul renoveeritakse Jõhvi ja Narva vaheline tee Via Baltica renoveerimistöde käigus. Vastavalt ISPA transpordistrateegiale on aastatel 2002-2006 Euroopa Liidu poolt rahastatavate projektide hulgas aastatel 2004-2006 ka Valga-Tartu-Jõhvi maantee rekonstrueerimine teekatte kvaliteedi ja liikluse turvalisuse parandamiseks 77,4 km ulatuses, sh teekatete taastusremondid Ida-Virumaa, Valgamaa ja Jõgevamaa lõikudel ning Tartu-Elva vahelise lõigu rekonstrueerimine koos Riia mnt liiklussõlme renoveerimisega. Ehkki peamiselt on tegemist teekatte taastusremondiga, on vajalik Via Hanseatica strateegiast tulenevate vajaduste kajastamine trassi renoveerimisprojekti.

Liikluse sujuvuse osas peetakse probleemideks ka trassil paiknevatest asulatest tulenevaid kiirusepiiranguid, seda Tartumaal Rõngu aleviku ja Jõgevamaal Raja küla osas. Samuti on liikluse sujuvuse osas probleemiks Tartu übersõidu puudumine Valga-Tartu-Jõhvi suunal. Hetkel transpordiinfrastruktuuri arenguplaanides vastavate übersõitude rajamist kavandatud ei ole. Probleemideks võib pidada ka Tartu linnast Valga-Jõhvi suunalist läbisõitu, kus üheselt määratletud transiittee puudub (Jõhvi suunaline väljasõit teispoole Emajõe), samuti Jõhvist läbisõitu Tallinn-Narva maanteele.

Liikluse turvalisuse huvides vajaks renoveerimist kogu trassi ulatuses teekatemärgistus.

Liikluse sujuvust ja turvalisust pärssivateks teguriteks on hetkel samuti jalgratturid ja jalakäijad. Probleem on suurem trassi tihedama liiklusega osades, nagu Tartu-Elva vaheline lõik jt lõigud. Eraldi jalgrattateed Via Hanseatica suunal praktiliselt puuduvad. Märjastatud on rahvusvahelised (Eurovelo) ja siseriiklikud jalgrattamarsruudid, kuid need kulgevad tihti kehvast olukorras kruusateid pidi. Pikemate vahemaade läbimiseks on vajalik põhimaanteega kaasnevalt kulgeva kõvakattega jalgrattate rajamine.

Trassiteeninduse olukord on hetkel suhteliselt nõrk. Üldiselt on trassil teenindusvõimlusi ebapiisavalt (va tanklad), soovida jätab ka olemasolevate teeninduskvaliteet. Vajadus on täiendavalt trassiäärsete toitlustus- ja majutusasutuste järele. Reisiliiklust silmas pidades on trassiäärse teeninduse üks olulisemaid kitsaskohti hetkel see, et peaaegu täielikult puuduvad kompleksed, teest eraldatud nn "puhketaskud", kuis oleks võimalik peatuda, pikniku pidada, prügi ladustada, käimlat kasutada ja vajadusel ka vett võtta. Samuti puuduvad võimalused haagissuvilate parkimiseks koos vajalike kommunikatsioonide kättesaadavusega. Probleemseks võib pidada ka kaugvedudega tegelevatele kaubaveokitele suunatud/kohandatud teeninduse ja parkimis/puhkamisvõimaluste puudumist.

Autotranspordile alternatiivsete transpordiliikide kasutamise võimaluste osas on probleemideks kogu trassi ulatuses kurseeriva bussitranspordi vähesus, suuremate keskuste bussijaamade kehv olukord ja teeninduse puudulikkus. Raudtee kasutamise osas on probleemiks üldine reisirongiliikluse madalseis ja Riia-Tartu vahelise reisirongiliikluse puudumine, samuti jaamahoonete olukord (Tartu, Valga). Vee- ja lennuliiklus puudub täielikult.

Valga-Tartu-Narva **maanteest lähtuvad negatiivsed keskkonnamõjud** ei ole sõltuvalt hetkel enamasti madalast liikluskoormusest märkimisväärselt suured. Tulevikus, liikluskoormuse suurenedes, võib transpordiinfrastruktuuri eraldav mõju ja saastekoormus tõusta, mis eeldab vajalike keskkonnakaitsemeetmete rakendamist tulevikus infrastruktuuri arendamisel. Hetkel on peamiseks probleemiks vahetult teega piirnevate alade kohatine halb heakord, paljudes kohtades on lagunenuid hooneid, räämas majapidamisi. Mitmetes kohtades varjab võsa potentsiaalselt huvipakkuvaid maastikuvaateid.

Sõltuvalt eelpooltoodud probleemistikust on eesmärgi saavutamiseks vajalik alljärgnevate meetmete rakendamine:

- Valga-Tartu-Narva maanteel liikluse sujuvuse ja turvalisuse arendamine,

- Alternatiivsete transpordivõimaluste arendamine Valga-Tartu-Narva suunal,
- Peatus- ja puhkekohtade võrgustiku väljaarendamine,
- Jalgrattaliikluseks tingimuste loomine piki Valga-Tartu-Narva maanteed,
- Maanteeäärse miljöö parandamine ning maanteeliiklusest tulenevate negatiivsete keskkonnamõjude vähendamine,
- Trassiäärse teenindusettevõtluse arengu soodustamine ja suunamine.

Meetmed

- **Valga-Tartu-Narva maanteel liikluse sujuvuse ja turvalisuse arendamine**

Ülesanded:

- ↳ Valga-Tartu-Jõhvi maantee rekonstrueerimisprojekti koostamisel arvestada maakondade ja kohalike omavalitsuste ning Via Hanseatica arenguvajadustega;
- ↳ Koostada terviklik Via Hanseatica transpordi- ja arengukoridori teemaplaneering;
- ↳ Liiklusmärgistuse vastavusse viimine rahvusvaheliste nõuetega;
- ↳ Märgistada sõidurajad ööpimeduses nähtava teekattemärgistusega;
- ↳ Rajada Narva ümbersõit ja uus piiriületuspunkt;
- ↳ Rajada asulate ümbersõidud (Tartu linn, Jõhvi linn, Rõngu alevik, Raja küla);
- ↳ Määratleda üheselt ja tähistada Tartu linna läbiv transiittee kulgemine.

- **Alternatiivsete transpordivõimaluste arendamine Valga-Tartu-Narva suunal**

Alternatiivsete transpordivõimalustena käsitletakse Riia-Valga-Tartu-Tapa ja Tapa-Narva-Peterburi raudteed, Emajõe vesikonna veeteed ning Soome lahe väikesadamaid.

Ülesanded:

- ↳ Selgitada välja Peipsi järve ja Soome lahe veeühenduse rajamise võimalikkus ja Emajõe vesikonda, Peipsi järve ja Läänemerd ühendava veeteede potentsiaal regioonide sotsiaalmajandusliku arengu mõjutajana ning veeühenduse loomise tõenäosus;
- ↳ Ida-Virumaa väikesadamate võrgustiku väljaarendamine;
- ↳ Toetada Riia-Valga-Tartu-Tapa-Narva-Peterburi vahelise reisirongiliikluse väljaarendamist;
- ↳ Rajada asfaltkattega ühendustee Valga-Tartu maanteelt Ülenurme lennuväljani;

- **Peatus- ja puhkekohtade võrgustiku väljaarendamine**

Arendatakse välja Via Hanseatica trassi ääres puhkekohtade võrgustik. Põhitrassi rekonstrueerimistöde käigus tagatakse peatus- ja puhkekohtadeks vajake alade ettevalmistamine. Puhkekohad komplekteeritakse vajaliku väikeinventariga (laud, istepingid), kuivkäimlaga, prügikastidega ja vajaliku informatsiooniga. Võimalusel ühildatakse puhkekohad olemasolevate ja perspektiivsete teenindusjaamadega või -asutustega (teeäärne tankla, kaubandus- ja/või toitlustusasutus). Soodustatakse haagissuvilate parkimiseks tingimuste loomist (näiteks Omedul, Raadil, Waide motelli juures ja Pangodis vm) ja kaugvedude kaubatranspordi teenindamisele suunatud parklate arengut (Valgas ja Narvas).

Via Hanseatica äärsete peatus- ja puhkekohtade võrgustik kavandatakse trassiäärsete alade maakasutuse teemaplaneeringus. Potentsiaalsed peatus- ja puhkekohtade väljaarendamise kohad on Valga maakonna piires Puka teeristil, Soorus, Tõllistes, Paju lahingu mälestusmärgi juures, Tartumaa piires Vapramäel, Aovere ristmikul, Vedul, Jõgevamaa piires Kodavere-Palamuse ristmikul, Mustvee ristmikul, Ida-Virumaal jm.

Ülesanded:

- ↳ Määratleda peatus- ja puhkekohtade potentsiaalsed kohad ja väljaarendamistööde maht:
 - ↳ Olemasolevate teenindusjaamade, puhkekohtade ning teiste platside analüüs ja arendamise planeerimine,
 - ↳ Uute puhkekohtade planeerimine,
 - ↳ Puhkekohtade vajaliku inventari, rajatistega ja infoallikatega varustamine;
- ↳ Arendada välja kaugvedude kaubatranspordi teenindusjaamad Valgas ja Narvas;
- ↳ Soodustada haagissuvilate parkimiseks tingimuste loomist puhkealade, laagriplatside kámpingute, majutusasutuste, teenindusjaamade vms juures.

- **Jalgrattaliikluseks tingimuste loomine piki Valga-Tartu-Narva maanteed**

Ülesanded:

- ↳ Töötada välja ja rakendada lahendused katkematu jalgrattatee loomiseks piki Via Hanseatica trassi (võimalusel kasutades olemasolevaid kõvakatteid):
 - ↳ Jalgrattatee projekteerimine ja vajalike raamdokumentide algatamine,
 - ↳ Puuduvate füüsiliste jalgrattateede osade rajamine (alustades tihedama liiklusega ja atraktiivsematest piirkondadest):
 - Jalgrattatee rajamise lülitamine Elva-Tartu maantee, renoveerimiskavasse
 - ↳ Jalgrattatee tähistamine ja viidastamine.

- **Maanteeäärse miljöö parandamine ning maanteeliiklusest tulenevate negatiivsete keskkonnamõjude vähendamine**

Ülesanded:

- ↳ Analüüsida transpordikoridori visuaalset atraktiivsust,
- ↳ Kavandada ja rakendada maastikukujunduslikke meetmeid (vaadete avamine jm),
- ↳ Toetada lagunenuid tööstushoonete ja muude rajatiste likvideerimist,
- ↳ Tagada teeäärte regulaarne hooldus,
- ↳ Tõhustada heakorranõuete täitmist maaomanike poolt,
- ↳ Korrastada bussiootepaviljonid.

- **Trassiäärse teenindusettevõtluse arengu soodustamine ja suunamine**

Trassiäärse teenindusvõrgustiku moodustavad teeäärsed parklad-puhkekohad, kütusetanklad, kaubandus-, toitlustus- ja majutusasutused ning hoolduse- ja remonditeenuseid pakkuvad asutused⁵.

Trassiäärse ettevõtluse arengu soodustamiseks on oluline ettevõtluseks vajalike ja sobivate maalade reserveerimine trassi lähialas ning vajalike tehniliste kommunikatsioonidega

⁵ Vastavalt EL ettepanekule on soovituslikud vahemaad trassiäärsetele eri tüüpi teenindusvõimalustele alljärgnevad:

- Parkimis- ja puhkevõimalus koos käimlaga iga 20 km järel
- Teenindusjaam, mis võimaldab parkimist, WC-d, toitlustamist, kütuse tankimist ja telefoni, iga 50-100 km järel
- Teenindusjaam, mis võimaldab parkimist, WC-d, toitlustust, kütuse tankimist, telefoni ja majutusteenuseid ning turismiinfot, iga 100-200 km järel

varustamine. Selleks algatatakse trassiäärsete alade maakasutuse teemaplaneering (üldplaneeringu täpsusastmes), millega töötatakse välja maakasutuse soovitud tulenevalt Via Hanseatica üldisest arengukontseptsioonist, sh ka potentsiaalsete teenindusettevõtjalade paiknemine.

Ülesanded:

- ↳ Tagada trassiäärse ettevõtluse arenguks vajalike maade olemasolu:
 - ↳ Trassiäärse maakasutuse planeerimine,
- ↳ Toetada ettevõtlust genereerivaid projekte:
 - ↳ Varustada ettevõtjalad vajalike kommunikatsioonidega.

5.2.3 Via Hanseatica turismitoote arendamine

Eesmärgid

Via Hanseatica Eesti turismiarengu pikema-aja eesmärgiks on rahvusliku, Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaaga seotud Via Hanseatica turismitoote väljaarendamine rahvusvahelise, Lübeck-Peterburi suunal toimiva Via Hanseatica turismitoote (turismivõrgustiku) koosseisus.

Via Hanseatica Eesti turismiarengu lähi-aja eesmärgiks on potentsiaalsete kohalike turismitoodete väljakujundamine, mis perspektiivis sobiks rahvusvahelise võrgustiku koosseisus.

Turismi lõpptooteks on paljudest komponentidest koosnev **külastuselamus**. Olulisemaks turismitoote komponendiks on **atraktsioonid**, mis on seotud mingi kindla asukohaga ning mis kas üksikult või siis kombineerituna on esmaseks põhjuseks turistile konkreetse paiga (piirkonna) külastamiseks. Peamiselt on tegemist **turismi sihtkoha** (edaspidi turismikoht) looduslike, kultuuriliste või ajalooliste väärtustega, mis enamasti on avalikuks kasutuses (hinnata) olevad vaatamisväärsused. Atraktsiooniks, mis on aluseks turisti sihtkohavalikul, võivad olla ka näiteks nõ "aktiivse puhkuse teenused", nagu mitmesugused kultuuri- ja spordirajatised(-infrastruktuur) ja sündmused. Järgmise oluliseks komponendiks turismitoote koosseisus on atraktsioonide nautimist ja nendest osasaamist võimaldavad **lisateenused**. Need sisaldavad enamasti majutust, toitlustust, transporti, juhendamist, jm külastajate teenindamist, kus olulisel kohal on teeninduse kvaliteet. Oluliseks turismitoote komponendiks on turismi sihtkohta jõudmise lihtsus, e **ligipääsetavus** (või ka sihtkoha kättesaadavus), mis sisaldab enamasti transpordikorraldust, teedevõrku ja selle kvaliteeti (sh parkimist ja selle turvalisust) ja informatsiooni olemasolu (teeviidad, infostendid, infobukletid, internet jms infoallikad). Kaasajal on üha olulisemaks turismitoote komponendiks sihtkoha üldine **imago**, mis infohulkade ja pakkumise üha suurenevas määris mõjutab turistil sihtkoha külastamise otsust teha.

Kokkuvõtlikult lähtub turist külastuspaiga valikul konkreetsele kohale (piirkonnale, regioonile) loodud imagost ja sellele vastavast eeldatavast külastuselamusest, mida pakub turismitoode, mis mille kvaliteet sõltub ja mis koosneb omakorda paljudest erinevatest komponentidest.

Kvaliteetse turismitoote loomisel on olulised märksõnad **partnerlus ja ühtsed tootepaketid**. Need on olulised tervikliku turismitoote väljakujundamisel, mis ühendab omavahel mitmesuguseid kohalikke atraktsioone, teenindusasutusi, infosüsteemi ja infrastruktuuri. Mida rohkem komponente suudetakse ühtse turismitoote hulka kaasata, seda konkurentsivõimelisem see on. Ühtsed tootepaketid (erinevate teenuste kombineeritud müük) on olulised turismitoodete ja –teenuste müügi võimaluste suurendamiseks, kuna need võimendavad sarnaste turismitoodete imagot, mis võimaldab turukonkurentsivõimelisemal määral mõjule pääseda.

Tootepaketid võivad olla nii **lokaalsed** (erinevaid kohalikke atraktsioone ja lisateenuseid ühendavad) kui ka **piirkondlikud** või **regionaalsed** (ekskursioonid, jalgrattamatkad, turismimarsruudid, turismiteed jms). Tootepakettide puhul on oluline **eristumine, e sihtrühmale suunatus**, st tootepaketid sisaldavad sihtrühmale eriomastele vajadustele vastavaid atraktsioone ja/või teenuseid.

Hetkeolukord, probleemid ja arenguvajadused

Valga-Tartu-Narva maantee eeldatavas mõjualas on mitmeid eristuva imagoga ja funktsionaalsusega turismipiirkondi. Olulisemateks turismipiirkondadeks on Otepää-Pangodi puhkepiirkond, Tõrva-Helme piirkond, Rõngu-Rannu-Võrtsjärve piirkond, Elva-Nõo puhkepiirkond, Emajõe vesikond koos märgaladega, Tartu linn, Vooremaa piirkond, Kaiu mõhnastik ja metsad, Peipsiääre piirkond, Peipsi põhjaranniku puhkepiirkond, Iisaku-Illuka-Alutaguse piirkond, Jõhvi tööstuspiirkond, Põhja-Eesti pankrannik, Narva piirkond.

Üldiseks probleemiks võib pidada enamiku eelpoolloetletud turismipiirkondade puhul selge imago puudumist või selle hägusust. Reeglina on tegemist piirkondadega, kus peamiseks väärtusteks peetakse “mitmekesisit, puhast ja puutumatut looduskeskkonda ning rikkalikku ajaloo- ja kultuuritausta”, mis aga on omane paljudele kohtadele üle terve Eesti. Vähe on “sissetöötatud” turismiobjekte välituristidele. Selgelt mõjuva ja Eesti piirest välja ulatuva imago on olemas esialgu peamiselt Otepää piirkonnal (rahvusvaheline talispordikeskus). Selgem imago on olemas ka Tartu linnal (teadus- ja hariduskeskus, oluline hansalinn). Eestist väljapoole ulatuva imago olemasolu aga võib vastupidiselt hoopis probleemiks pidada Ida-Virumaa tööstuspiirkonna puhul, mida peetakse enamasti kriminoogeenseks ja lagastatud keskkonnaga piirkonnaks, ning mis varjutab Ida-Virumaa tegelikud väärtused ja potentsiaali isegi Eesti elaniku jaoks.

Lisateenused on piirkonniti väga ebaühtlaselt arenenud. Majutus ja toitlustusasutusi on väljapool linnu ja Otepää piirkonda ebapiisavalt. Vähe on komplekssete teenustega kohti (kus on omavahel ühendatud nii atraktsioonid kui lisateenused). Ebapiisavalt on aktiivse vaba aja veetmise võimalusi (matka- ja suusarajad, jalgrattateed, muud spordirajatised jt).

Turismikohtade **ligipääsetavuse v kättesaadavuse** osas on kõige olulisemaks probleemiks kruusateede rohkust ja nende halba olukorda. Ligipääsetavuse osas võib probleemiks pidada ka ühistranspordi ebaühtlust (kohati liiga harv või puudub üldse), mis ei soosi põhitrassilt eemale jäävate turismiobjektide, -piirkondade külastamist.

Infosüsteemi osas on suurimaks probleemiks info ebaühtlus. Viitasid on küll rohkesti, kuid tihti puudub info konkreetse turismiobjekti enda juures. Vahel puuduvad korduvviidad, mistõttu objekti leidmine on keeruline. Probleemiks on ka see, et enamasti on informatsioon kättesaadav vaid maakondlikest või suuremate asulate infopunktidest.

Via Hanseatica alase turismiarengu kavandamise suurimaks probleemiks on hetkel **rahvusvahelise kaubamärgi ja turismikontseptsiooni puudumine**. On ebaselge, millistele sihtrühmadele ja millistele turismiliikidele Via Hanseatica tulevane turismitoode vastab. Seega on Eestis Via Hanseaticaga seotud turismialases arendustegevuses oluline eelkõige Riia-Peterburi suunal potentsiaalsete turismialaste kaubamärkide, toodete- või tootepakettide (turismimarsruudid, -teed) väljakujundamine, potentsiaalsetesse tootepakettidesse kuuluvate turismiatraktsioonide ja lisateenuste arendamine, sh seni kasutamata võimaluste (peamiselt seotud atraktsioonidega) kasutuselevõtmine ning turismivõimaluste ligipääsetavuse (kättesaadavuse) parandamine Valga-Tartu-Jõhvi maanteelt või selle olulisematelt kõrvalmarsruutidelt. Eesti Via Hanseatica mõjuala atraktiivsuse suurendamiseks turismi sihtkohana on oluline turismivõimaluste aktiivne tutvustamine rahvusvahelisel tasandil ning aktiivne osalemine rahvusvahelises Via Hanseatica turismialases arendustegevuses.

Via Hanseatica Eesti turismiarengu eesmärkide täitmiseks vajalikud prioriteetsed meetmed on:

- Turismikohtade potentsiaali arendamine, kohalike “turismiklastrite” ja nendele põhinevate Via Hanseatica potentsiaalsete turismitoodete, tootepaketide, turismimarsruutide vms väljakujundamine;
- Turismivõimaluste füüsilise ligipääsetavuse parandamine;
- Infosüsteemi väljaarendamine;
- Turismiettevõtluse arendamine toote ja teeninduskvaliteedi parandamiseks;
- Turismialase rahvusvahelise koostöö ja marketingi arendamine.

Meetmed

- **Turismikohtade potentsiaali arendamine, Via Hanseatica potentsiaalsete turismitoodete, tootepaketide, turismimarsruutide vms väljakujundamine**

Turismikohtade potentsiaali arendamiseks on vajalik kohalikule omapärale ja olulisematele kohalikele väärtustele põhinevate turismivõimaluste (turismiatraktsioonid ja olemasolevad lisateenused) arendamine ja omavahelise integreerituse suurendamine, sh ka seni kasutamata turismipotentsiaali esiletoomine ja kasutuselevõtmine. Selleks analüüsitakse Via Hanseatica suhtes oluliste turismikohtade olukorda – olemasolevaid atraktsioone ja lisateenuseid. Tuuakse esile kasutamata turismivõimalusi ning genereeritakse lahendusi nende kasutuselevõtmiseks, st turismikohtade atraktsioonide mitmekesistamiseks ja lisateenuste arendamiseks. Arendatakse lokaalseid (konkreetsed koha, paikkonnaga seotud) tootepakette.

Eesti Via Hanseatica mõjuala turismivõimaluste atraktiivsuse suurendamiseks ja selgepiirilise imago väljakujundamiseks töötatakse välja sarnaseid turismivõimalusi ja/või turismikohti ühendavad tootepaketid, turismimarsruudid vms. Tootepaketide valikul arvestatakse eri kliendigruppide vajadusi. Töötatakse välja tootepaketi toimimise ja turustamise põhimõtted.

Ülesanded:

- ↳ Töötada välja Via Hanseatica potentsiaalsete turismitoodete (turismimarsruutide) kontseptsioonid (koos komplektselt osutatavate teenustega), määratleda arendatavad prioriteetsed turismikohad ning nende väljakujundamiseks vajalike arenguvajaduste kavad;
- ↳ Töötada välja Via Hanseatica turismitoodete ja teenuste turustamis põhimõtted ja süsteem;
- ↳ Rakendada turismikohtade arendamisel kompleksseid planeerimismeetmeid (turismikoha arengu terviklik planeerimine sisaldades nii atraktsioone, teenuseid).

- **Turismivõimaluste füüsilise ligipääsetavuse parandamine**

Füüsilise kättesaadavuse suurendamiseks on vajalik trassi mõjualas paiknevate olulisemate turismipiirkondadega seotud kruusateede kõvakattega katmine. Olulisemad renoveerimist vajavad kruusateed on näiteks Puka-Arula-Otepää tee, Luke mõisa ühendustee, Vitipalu-Vellavere teed, Koosa-Varnja teed, Vooremaa ühendusteed (sh Maarja-Elistvere, Kukulinna-Elistvere), Saare-Lümati tee, Voore-Koseveski tee, Tudulinna ja Ontika piirkonna teed jt.

Ülesanded:

- ↳ Koostöös maanteeametiga teede investeeringuplaanide koostamine.

- **Infosüsteemi väljaarendamine**

Infosüsteemi ülesanne on tagada sujuv ja eesmärgipärane liiklus trassil ja selle mõjualas, võimaldada õigeaegset ja kvaliteetset teavet trassil ja selle mõjualas paiknevate teenindusvõimaluste, sõlmpunktide (ristumised teiste transpordikoridoride ja –võimalustega), vaatamisväärsuste jms kohta.

Arendatakse välja **ühtne infosüsteem**, mille olulisemad komponendid on:

- **Info- ja suunaviidastus.** Põhitrassil paiknev info- või suunaviidastus peaks olema võimalusel dubleeritud eelviitadega ja vähemalt kahes keeles. Trassi mõjualas paikneva suunaviidastuse puhul on oluline jälgida suunavate ahelate järjepidevust, tähistuse ja võimalusel elementaarse tutvustava info olemasolu vaatamisväärsuste või muude turismivõimaluste juures ning põhitrassile tagasi suunavate viitade olemasolu ja suunavate ahelate toimimist;
- **Infostendid peatus- ja puhkekohtades ning teenindusjaamades.** Peatus- ja puhkekohad varustatakse infostendidega, mis kajastavad ümbruskonnas paiknevaid turismi- ja teenindusvõimalusi;
- **Olulisemate asustatud punktide ja piirkondade “infovõravad”.** Olulisemate asustatud punktidele eelnevate teenindusjaamade või parkimis- ja puhkekohtade juurde rajatakse infostendid, mis tutvustavad trassil või selle naabruses paikneva asula turismi- ja teenindusvõimalusi ning liiklusskeemi (võimalusel kasutada kaasaegseid infotehnoloogia lahendusi). Asulate “infovõravate” rajamine võimaldab samuti vähendada põhitrassilt ümbersõitude rajamisega eemale jäämisega seotud negatiivseid mõjusid;
- **Internetikioskid piiripunktides ja suuremates teenindusjaamades.** Piiripunktidesse ja suurematesse teenindusjaamadesse paigaldatakse internetikioskid, mis võimaldavad hankida informatsiooni interneti vahendusel;
- **Internetiportaal.** Arendatakse välja Eesti rahvuslik Via Hanseatica internetiportaal, mis perspektiivis integreeritakse rahvusvahelise Via Hanseatica internetiportaaliga. Rahvusliku portaali vahendusel koondatakse olemasolevad ja toimivad interneti infokanalid ja -allikad, mis käsitlevad Eestis trassi mõjualas asuvaid teenindus- ja turismivõimalusi;
- **Info- ja reklaamtrükised.** Töötatakse välja Via Hanseatica teemalisi info- ja reklaamtrükiseid ning tagatakse nende kättesaadavus trassil ja selle mõjualas paiknevates teenindusasutustes ja piiripunktides. Info- ja reklaamtrükiste produtseerimisel ja jaotamisel arvestatakse infomaterjalide üldistustaset, ehk detailset infot sisaldavad infoallikad jaotatakse objekti lähipiirkonnas ning üldistatud ja ülevaatlikku infot sisaldavad infoallikad jaotatakse konkreetset objekti sisaldavale piirkonnale eelnevalt;
- **Raadio- ja mobiilteenuste tugi** trassiinfo edastamiseks.

Infosüsteemi väljaarendamisel on oluline ühtse stiili ja sümboolika kasutamine vähemalt Eesti piires, võimalusel ka kogu rahvusvahelise Via Hanseatica piires. Samuti on tähtis olulisemate infoallikate kättesaadavuse tagamine erinevates keeltes (lisaks eesti keelele veel näiteks vene, inglise ja saksa keeles)

Ülesanded:

- ↳ Töötada välja Via Hanseatica infosüsteemi arenguvajaduste kava.

- **Turismiettevõtluse arendamine toote ja teeninduskvaliteedi parandamiseks**

Turismiettevõtete teeninduskvaliteedi parandamiseks toetatakse turismiettevõtjate koolitust ning turismiettevõtete töötajate tööringlust (EL-i poolt toetatav *Job-rotation* meede) kogemuste omandamiseks välisriikide analoogsetes turismiettevõtetes. Samuti toetatakse

turismiettevõtete koolitamist kohalike ressursside (vaatamisväärsused, loodus- ja kultuuriväärtused) efektiivsemaks kasutamiseks turismiteenuste arendamisel, eriti aktiivse puhkuse võimaluste loomisel.

Ülesanded:

- ↳ Via Hanseatica turismiarengu vajadustest lähtuvate koolituste kavandamine ning läbiviimine.

- **Turismialase rahvusvahelise koostöö ja marketingi arendamine**

vt. p 5.3.1

5.2.4 Eesti-sisese arendustegevuse sihipärasus ja jätkusuutlikkus

Eesmärgid

Eesmärgiks on tagada ministeeriumite, maavalitsuste ja kohalike omavalitsuste ja teiste asjast huvitatud osapoolte Via Hanseatica- alase koostöö sihipärasus ja jätkusuutlikkus.

Hetkeolukord, probleemid ja arenguvajadused

Via Hanseatica-alast koostööd Eestis koordineerib hetkel ministeeriumite (keskkonna-, sise-, majandus- ja kommunikatsiooniministeerium) ja maavalitsuste ning Turismiameti esindajatest moodustatud juhtrühm. Maakondliku arendustegevuse korraldamiseks on moodustatud maakondlikud töörühmad.

Via Hanseatica Eesti arendustegevuse sihipärasust ja jätkusuutlikkust ohustavateks teguriteks võib pidada arengukavandamise ebäühtlust ja arendustegevuses osalejate vähest suutlikkust arendusprojektide algatamise ja elluviimise osas.

Eesti-sisese arendustegevuse sihipärasuse ja jätkusuutlikkuse tagamiseks on vajalik:

- Koostöö arendamine avaliku (ministeeriumid, maavalitsused, kohalikud omavalitsused), era- (teenindustevõtjad) ja kolmanda sektori (turismiühendused, muud mittetulunduslikud organisatsioonid) vahel ning Via Hanseatica alase koostöö ja arendustegevuse organisatsiooni väljakujundamine;
- Kohalike arendajate algatuse toetamine ning arendussuutlikkuse tõstmine;
- Trassi ala hõredat asustust ja sellest johtuvat infrastruktuuride kallidust arvestades on avaliku kokkuleppe saavutamise kontsentratsioonitsentrite (konkreetsete arendusalade) suhtes läbi vastava planeeringu.

Meetmed

- **Koostöö arendamine avaliku (ministeeriumid, maavalitsused, kohalikud omavalitsused), era- (teenindustevõtjad) ja kolmanda sektori (turismiühendused, muud**

mittetulunduslikud organisatsioonid) vahel ning Via Hanseatica-alase koostöö ja arendustegevuse organisatsiooni väljakujundamine

Ülesanded:

- ↳ Via Hanseatica teemaplaneeringu koostamine,
- ↳ Via Hanseatica arendamiseks mitmeid osapooli hõlmavate koostööprojektide algatamine.

• **Kohalike arendajate algatuse toetamine ning arendussuutlikkuse tõstmine**

Ülesanded:

- ↳ Kohalike arendusprojektide koostamine,
- ↳ Projektijuhtimisealase koolituse korraldamine.

6. VIA HANSEATICA ARENGUSTRATEEGIA ELLUVIIMINE

Via Hanseatica arengustrateegiat viiakse ellu ministeeriumite, Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa maavalitsuste, omavalitsuste, turismiorganisatsioonide, ettevõtete ja teiste asjast huvitatud isikute koostöös.

Arengustrateegia elluviimist koordineerib Eesti Vabariigi ministeeriumite Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Viru maavalitsuste, omavalitsuste esindajatest moodustatud Via Hanseatica arengunõukogu, kelle ülesandeks on ka Via Hanseatica alase välissuhtluse korraldamine. Lisaks sellele on igas maakonnas omavalitsuste, turismiorganisatsioonide ja ettevõtjate ning teiste asjast huvitatud organisatsioonide esindajatest moodustatud maakondlikud töörühmad (komisjonid), kes koordineerivad maakondlikku Via Hanseatica teemalist arendustegevust.

Arengustrateegia elluviimine toimub tegevuskava alusel, mis koostatakse kolmeks aastaks. Esimene tegevuskava koostatakse aastateks 2003-2006. Tegevuskavas määratletakse prioriteetsed arendusprojektid lähiaastateks. Projektide elluviimist rahastatakse riiklike toetuste ja investeeringute kaudu, riiklikest abiprogrammidest (RAK 2003-2006), era- ja mittetulundussektori investeeringutest, rahvusvahelistest koostöö- ja abiprogrammidest.

Via Hanseatica arengustrateegia elluviimise oluliseks osaks on selle vajaduste kajastamine edaspidi koostatavates, maakondade ja kohalike omavalitsuste arengudokumentides.

**VIA HANSEATICA ARENGUSTRATEEGIA
ELLUVIIMISE TEGEVUSVAJADUSED**

Tabel 1. Via Hanseatica arengustrateegia elluviimise tegevusvajadused

I Rahvusvaheline koostöö, arendustegevus ja marketing			
Meetmed: Tasandid:	M1.1: Integreerumine rahvusvahelisse Via Hanseatica arendustegevusse	M1.2: Ühtse Via Hanseatica-alase kontseptsiooni loomine Põhja-Läti regionaalsete omavalitsustega	M1.3: VH trassi ja Valga-, Tartu-, Jõgeva- ja Ida-Virumaa turismivõimaluste marketing rahvusvahelisel tasemel
<i>Lokaalne, e KOV tase</i>			
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			

II Transpordikoridori arendamine (Tabeli 1. osa)			
Meetmed:	M2.1: Liikluse sujuvuse ja turvalisuse arendamine Valga-Tartu-Narva maanteel	M2.2: Alternatiivsete transpordivõimaluste arendamine Valga-Tartu-Narva suunal	M2.3: Peatus- ja puhkekohtade võrgustiku väljaarendamine
Tasandid:			
<i>Lokaalne, e KOV tase</i>			
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			

II Transpordikoridori arendamine (Tabeli 2. osa)			
Meetmed:	M2.4: Jalgrattaliikluseks tingimuste loomine piki Valga-Tartu-Narva maanteed	M2.5: Maanteeäärse miljöö parandamine ning maanteeliiklusest tulenevate negatiivsete keskkonnamõjude vähendamine	M2.6: Trassiäärse teenindusettevõtluse arengu soodustamine ja suunamine
Tasandid:			
<i>Lokaalne, e KOV tase</i>			
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			

III Via Hanseatica turismitoote arendamine (Tabeli 1. osa)			
Meetmed:	M3.1: Turismikohtade potentsiaali arendamine, VH potentsiaalsete turismitoodete, tootepakettide, turismimarsruutide vms väljakujundamine	M3.2: Turismivõimaluste füüsilise ligipääsetavuse parandamine	M3.3: Infosüsteemi väljaarendamine
Tasandid:			
<i>Lokaalne, e KOV tase</i>			
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			

III Via Hanseatica turismitoote arendamine (Tabeli 2. osa)			
Tasandid:	Meetmed:	M3.4: Turismiettevõtluse arendamine toote ja teeninduskvaliteedi parandamiseks	M3.5: Turismialase rahvusvahelise koostöö ja marketingi arendamine
	<i>Lokaalne, e KOV tase</i>		
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			

IV Eesti-sisese arendustegevuse sihipärasus ja jätkusuutlikkus			
Meetmed:	M4.1: Koostöö arendamine avaliku, era- ja kolmanda sektori vahel ning VH alase koostöö ja arendustegevuse organisatsiooni väljakujundamine	M4.2: Kohalike arendajate algatuse toetamine ja arendussuutlikkuse tõstmine	
Tasandid:			
<i>Lokaalne, e KOV tase</i>			
<i>Piirkondlik tase (KOV-de piirkondlik, maakonnasisene koostöö)</i>			
<i>Regionaalne tase (maakondadevaheline koostöö)</i>			
<i>Vabariiklik tase (kogu VH-d hõlmav koostöö)</i>			
<i>Rahvusvaheline tase (koostöö välisriikidega)</i>			