

Via Hanseatica strateegia

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 Läänemeremaades 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 turismimessidest.

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 meetmed negatiivsete mõjude vähendamiseks ümbritsevale keskkonnale, suurendatakse teemaastiku miljööväärtust.

Hetkeolukord, probleemid ja arenguvajadused

Liikumise sujuvus mõjutavad piiriületused, teekatte kvaliteet, asulatest läbisõidud, liiklusemürgistus, liikluskoormus jm asjaolud. Via Hanseatica põhitrassil 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 ümbersõidu puudumine Valga-Tartu-Jõhvi suunal. Hetkel transpordiinfrastruktuuri arenguplaanides vastavate ümbersõitude rajamist kavandatud ei ole. Probleemideks võib pidada ka Tartu linnast Valga-Jõhvi suunalist läbisõitu, kus üheselt määratletud transiittee puudub (Jõhvi suunaline väljasõit teispool Emajõge), samuti Jõhvist läbisõitu Tallinn-Narva maanteele.

Liikluse turvalisuse huvides vajaks renoveerimist kogu trassi ulatuses teekattemärgistus.

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. Märgistatud on rahvusvahelised (Eurovelo) ja siseriiklikud jalgrattamarsruudid, kuid need kulgevad tihti kehvast olukorras kruusateid pidi. Pikemate vahemaade läbimiseks on vajalik põhimaanteega kaasnevalt kulgeva kõvakattega jalgrattatee 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 jaamahoone 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 lagunened 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 teenindusettevõtelse 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;
- Liiklumärgistuse vastavusse viimine rahvusvaheliste nõuetega;
- Märjastada 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 veete 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 väljaarendamistöde 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 käämpingute, 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 asutused.

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

Trassiäärse ettevõtluse arengu soodustamiseks on oluline ettevõtluseks vajalike ja sobivate maalade reserveerimine trassi lähialas ning vajalike tehniliste kommunikatsioonidega varustamine. Selleks algatatakse trassiäärsete alade maakasutuse teemaplaneering (üldplaneeringu täpsusastmes), millega töötatakse välja maakasutuse soovitud tulenevalt Via Hanseatica üldisest arengukontseptsioonist, sh ka potentsiaalsete teenindusettevõtlusalade paiknemine.

Ülesanded:

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

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 koosseisu.

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 massis 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 turukonkurentsis rohkem 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 “mitmekesist, puhast ja puutumatu 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 kriminogeenseks 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 spordialad jne).

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 põhitraspordite 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 turismiarenduse 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 turismiarenduse eesmärkide täitmiseks vajalikud prioriteetsed meetmed:

- Turismikohtade potentsiaali arendamine, kohalike “turismiklastrite” ja nendele põhinevate Via Hanseatica potentsiaalsete turismitoodete, tootepakettide, 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, tootepakettide, 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 (konkreetse 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. Tootepakettide valikul arvestatakse eri kliendigruppide vajadusi. Töötatakse välja tootepaketi toimimise ja turustamise põhimõtted.

Ülesanded:

- Töötada välja Via Hanseatica potentsiaalsete turismitoodete (turismimarsruutide) kontseptsioonid (koos komplekselt 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 turismi piirkondadega 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 investeringuplaanide 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

Eesti-sisese arendustegevuse sihipärasus ja jätkusuutlikkus

Eesmärgid:

Eesmärgiks on tagada ministriumite, 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 ministriumite (keskkonna-, sise-, majandus- ja kommunikatsiooniministrium) ja maavalitsuste ning Turismiameti esindajatest moodustatud juhtrühm. Maakondliku arendustegevuse korraldamiseks on moodustatud maakondlikud tööühikud.

Via Hanseatica Eesti arendustegevuse sihipärasust ja jätkusuutlikkust ohustavateks teguriteks võib pidada arengukavandamise ebaühtlust 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 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.