



Selle trükise väljaandmist toetab Euroopa Liit

**Emajõe sildumisrajatiste keti
teostatavus-tasuvusanalüüs**



Tallinn 2006

SISUKORD

1. Kokkuvõte ja projekti lühikirjeldus	3
2. Projekti tegevusmudel	5
2.1 Objekti seotus piirkonna arengukavadega.....	5
2.2 Sihtgrupid.....	8
2.3 Vajalikud investeeringud ja toetusvajadus.....	9
2.4 Ajakava	11
2.5 Juhtgrupp	11
2.6 Laiem mõju piirkonnas	12
2.7 Objekti valiku põhjendus.....	13
3. Sotsiaalmajandusliku olukorra kirjeldus	14
3.1 Asukoht.....	14
3.2 Rahvastik.....	15
3.3 Tartu maakonna ajalugu.....	17
3.4 Olemasolevad turismiatraktsioonid ja turismistatistika	18
3.5 Ettevõtlus.....	20
3.6 Transport.....	21
3.6.1 Veeliiklus	21
3.6.2 Pääs sildumiskohtadeni.....	25
4. Projekti sotsiaalmajanduslik mõju piirkonnas	25
5. Projekti majanduslik tasuvus	31
6. Projekti tehniline teostatavus ja mõju keskkonnale	32
7. Projekti ettevalmistatuse tase	34
8. Riskitegurite analüüs	35
9. Järeldused ja kokkuvõte	37

1. Kokkuvõte ja projekti lühikirjeldus

Käesolev analüüs on koostatud hindamaks Emajõe planeeritavate **sildumisrajatiste keti** teostatavust ning tasuvust.

Analüüsi tellijaks on Tartumaa Omavalitsuste Liit ning teostajaks Apik Partner OÜ. Käesolev analüüs on osa 1997. aastal alguse saanud projektist „Emajõe Jööriik”. Projekti raames on aktiivselt tegeletud Emajõe kui veetee arendamise probleemide ning Tartu-Pihkva vahelise laevaliikluse taaskäivitamise küsimustega. Samuti on tegeletud keskkonna-alaste projektidega.

Projekti üldiseks eesmärgiks on Emajõe Jööriigi väljaarendamine, jõeliikluse taaskäivitamine ning vajaliku turismi tugiinfrastruktuuri loomine. Käesoleva dokumendi objektiks on Emajõe veetee –Emajõe Jööriik- paadisildade keti (Puhja vald- Reku, Luunja vald- Luunja aleviku ja Sava, Vara vald- Liivanina, Meeksi vald- Mehikoorma, Mäksa vald- Kaagvere, Tartu vald- Emajõe-Amme, Tartu linna- Kvissentali, Konsumi, Liiva, Marja, Lubja, Anne) teostatavuse ja tasuvuse analüüs.

Analüüsi tulemusena on võimalik arendada paadisildade kett optimaalses mahus, arvestades paadisildade keti funktsioneerimist pikemas perspektiivis, samuti paadisildade keti haldamiseks vajaminevaid ressursse.

Randumissildade keti idee seisneb turismiinfrastruktuuri rajamises Emajõe, mis hõlmab kogu Tartu maakonda ning tagab seega piirkonna tasakaalustatud arengu läbi turismi elavdamise.

Projekti sotsiaalmajanduslik mõju ilmneb uute töökohtade tekkes peamiselt turismi teenindavas sektoris ning seeläbi piirkonna elatustaseme tõusus.

Tellijal soovil on analüüsi koostamisel alusmaterjalidena kasutatud järgmisi sama projekti raames koostatud dokumente:

2001.a koostatud Emajõe Jõeriigi ruumilise arengu koridor (Geomedia OÜ);

2001.a koostatud Emajõe kalda- ja sidumisrajatiste planeerimisettepanek (AS Kobras);

2004.a koostatud Emajõe Veetee säästva kasutamise (Emajõe-Peipsi veetee sildumis- ja/või randumiskohtade ning paadisadamate keti) teostatavusuuring. (Geomedia OÜ)

2. Projekti tegevusmudel

Projekti üldiseks eesmärgiks on Emajõe Jõeriigi väljaarendamine ja jõeliikluse taaskäivitamine ning vajaliku turismi tugiinfrastruktuuri loomine. Käesoleva dokumendi objektiks on järgmiste sildumisrajatiste teostavus ja tasuvusanalüüs:

- Reku (Puhja vald)
- Luunja aleviku (Luunja vald)
- Sava (Luunja vald)
- Liivanina (Vara vald)
- Mehikoorma (Meeksi vald)
- Kaagvere (Mäksa vald)
- Emajõe-Amme (Tartu vald)
- Kvissentali (Tartu linn)
- Konsumi (Tartu linn)
- Liiva (Tartu linn)
- Marja (Tartu linn)
- Lubja (Tartu linn)
- Anne (Tartu linn)

Kõigi nimetatud objektide kohta on koostatud ka individuaalsed teostatavus tasuvusanalüüsid.

2.1 Objekti seotus piirkonna arengukavadega

Kõik objektid paiknevad Tartumaal Emajõega piirnevates omavalitsustes.

Alljärgnevalt on toodud väljavõtted kehtivatest piirkonna arengukavadest, mis ühtivad projekti (Emajõe randumissildade rajamine) eesmärkidega.

Arengustrateegia Tartu 2012

(http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=2&page_id=569)

Linna tugevuste võimendamiseks ja nõrkuste ületamiseks nähakse järgnevaid võimalusi:

- logistikakeskuse väljaarendamine, mis hõlmaks infovahetust ning maa-, õhu- ja veeteid

Visioon:

7.6. Tartu on rahvusvaheline logistikasõlm

Tartu on Eesti üldisesse logistikasüsteemi kuuluv informatsiooni- ja transpordikeskus, kus on välja arendatud maantee-, raudtee-, lennu- ja veeteühendused ning side- ja infosüsteemid.

7.7. Tartu on Emajõe keskne turismilinn

Tartu kuulub rahvusvahelisse turismivõrku, on üks Lõuna-Eesti turismimagneteist ja "Emajõe jõeriigi" sihtsadam. Tartu on konverentsi-, miljöö-, ajaloo- ja kultuuriturismi linn, lisaks pakub Tartu mitmekülgseid aastaringseid aktiivse ja interaktiivse aja veetmise võimalusi nii sise- kui välituristidele ja linna külalistele.

Arengumudel:

12.8. Teed ja arengukoridorid

Laevaliikluse taastamine Tartu ja Pihkva vahel Tartu jõesadama baasil on ennekõike turismi- ja puhkemajandusliku suunitlusega. Emajõe arengukoridori väljaarendamine loob eeldusi sellega piirnevate alade majanduskasvuks. Pääsuga Peipsi ja Pihkva järvele ning Võrtsjärvele, sealtsaadi teistesse Eesti piirkondadesse ja Venemaale saab Tartu suurendada oma atraktiivsust reisikorraldajana.

Eesmärgid, infrastruktuur:

- uute sildade ehitamine Emajõeale, et luua liikluse nn sisemine ja välimine ring
- Emajõe kallaste jätkuv avamine ning täiendavate sportimise-, puhke- ja vaba aja veetmise võimaluste loomine. Emajõe roheline koridor sidumine linna ja lähiümbruse puhkealadega;
- laevaturismi (eelkõige huviturismi ja loodusturismi) arendamine

Tartu Linna Arengukava aastateks 2004-2007

(http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=56)

Arengustrateegia kohaselt soovitakse Tartut aastal 2012 näha Atraktiivse elupaigana tervisliku, tervist edendava ja kaitsva linnana Emajõekeskse turismilinnana.

Tartu Linna Turismi Arengukava 2004-2007

(<http://www.tartumaa.ee/?op=body&id=507>)

Nimetatud arengukava näeb turismi tootearendamise ühe peamise ressursina Tartus Emajõge. Kuna aktiivse harrastusturismi tootearenduse peamine rõhuasetus on Emajõel (paadisillad/peatuskohad, paadi- ja kanuulaenutused, vesijalgrattad, paar suuremat jõekruisialust ning kalastusteenused), Võrtsjärve ja Peipsi vahelisel veeteel, siis kaetakse turismiinfrastruktuuriga Tartu linna piires esmalt Emajõgi ning seejärel naabervaldade piirkonnad. Aktiivse turisminavigatsiooni käivitudes Emajõel vajab see lisainvesteeringuid väiksemate aluste paremaks teenindamiseks. Oluliste investeeringutena lähiaastateks tuuakse välja Emajõe paadisildade rajamine.

Emajõe turismipotentsiaali suurendamiseks näeb arengukava aastatel 2004 kuni 2007 ette 1,25 miljonit krooni Tartu Linnakantselei eelarvest erinevate Emajõe turismiprojektide kaasfinantseerimiseks.

Tartu Maakonna Arengustrateegia aastani 2014

(<http://www.visittartu.com/13742>)

Tähtsad maakondlikud programmid ja ühisprojektid:

Emajõe jõeriik

Kultuur, sport, meelelahutus:

Võrtsjärve, Emajõe ja Peipsi sadamate ketid pakuvad võimalusi mitmekesise veespordi harrastamiseks;

Turism:

uute turismitoodete arendamine: Emajõe Jööriigi pakett; turismilaevandus siseveekogudel; temaatilised marsruudid (Emajõe–Hansatee; Tartumaa ökomuuseumid, "Linlane loodusesse");

turismiobjektide rajamine ja mitmekesistamine, sh Via Hanseatica ja Emajõe Jööriigi projektides (nt kämpingute võrgu rajamine);

Teed ja transport:

Emajõe ja Peipsi-Lämmijärve siseveeteede rekonstrueerimine faarvaatri ohutuks laevatamiseks ja randumisvõimaluste suurendamiseks;

veetranspordi sadamate ja randumiskohtade rajamine ja renoveerimine: rahvusvaheline reisisadam Tartus, reisiterminal Emajõe Ärikeskuse hoones; Ropka kaubasadam ja külaliskaj; sisevete tollijaam Tartus; Võrtsjärve-Emajõe-Peipsi sadamate ja randumiskohtade võrgu kujundamine;

navigatsioonihooajal regulaarse laevaliikluse käivitamine Tartu–Pihkva ja Tartu–Piiressaar-Pihkva liinidel;

2.2 Sihtgrupid

Sildumisrajatist tulevased kasutajad ning nende otsene saadav kasu on järgmine:

- Siseturistid – võimaldab tutvuda Emajõe kauni loodusega, pakub piirkonnas huvitavat tegevust pikemaks ajaks. Kaasaegse sildumisrajatiste keti olemasolu, mis tagab mugava ja ohutu teenindamise, samuti ootevõimaluste paranemine, suurendab reisijate arvu huvireisidel
- Välisturistid – võimalus tutvuda uue Euroopa Liidu riigi vaatamisväärsustega, sh loodukaunid paigad, kultuurimälestised, giiditeenuse kasutamise võimalus
- Kohalikud ettevõtjad –turistidele suunatud tegevuste pakkumise võimalus paadisildade läheduses ning Emajõel, küllastuste suurenemine piirkonda, tulude kasv.
- Kohalikud elanikud – võimalus väikealuste lühiajaliseks hoiuks ja randumiseks, harrastuskalapüügi või lõbureiside tegemise hõlbustamine;

- Veespordilased – kaasaegne ja turvaline sildumisrajatiste hõlbustab treeningute ning võistluste läbiviimist, potentsiaalne huvi kasv veespordi vastu tulenevalt tingimuste paranemisest;

Turistide sihtgrupi potentsiaalseks suuruseks võib hinnata kuni 100 000 turisti tuginedes 60-ndatel aastatel Emajõe huvireisidel osalenute arvule, vanema põlvkonna siseturistide aktiivsuses huvireisidel osalemiseks mängib kindlasti rolli ka nostalgia.

Reisijateveo dünaamika Emajõel 1960 - 2003 (tuhat reisijat):

<i>Aasta</i>	<i>Linnasisesed reisid</i>	<i>Kokku</i>
1960	143,8	177,4
1965	129,0	171,3
1970	108,9	166,3
1975	74,0	137,1
1980	59,0	134,0
1990	47,0	120,0
2000	4,3	10,7
2001	9,7	14,7
2002	7,7	13,5
2003	9,1	13,9

Allikas: Tartu sadam

2.3 Vajalikud investeeringud ja toetusvajadus

Planeeritud investeeringute tehniline kirjeldus on toodud käesoleva dokumendi kuuendas peatükis. Hetkel, mil projektis käimas ettevalmistavad tegevused, on investeeringute lõplikku rahalist mahtu raske hinnata. Seega on käesolevas tasuvusanalüüsis sildumisrajatise ehituse maksumuse prognoosimisel tuginetud sarnaste objektide rajamise maksumusele ning nimetatud maksumusi on korrigeeritud elatustaseme ning ehituse sisendite hinnatõusu mõjudega.

Järgnev tabel kajastab Emajõe sildumisrajatiste keti rajamiseks vajalike ettevalmistavate tööde ning ehituse maksumust (kroonides).

Keskkonnamõjude hindamine	119 700
Geoloogilised ja geotehnilised uuringud, hüdroloogiline mõõdistus	231 600
Detailplaneeringute koostamine	310 000
Ehitusprojektide koostamine	575 222
Sildumisrajatiste ehitus*	21 480 000
Kokku	22 716 522
Käibemaks 18%	4 088 974
Maksumus koos käibemaksuga	26 805 496

**Hinnanguline maksumus tuginedes sarnaste objektide maksumustele*

Projekt ei ole investorile tulus ettevõtmine ning seega on vähetõenäoline investeeringute teostumine erasektori finantseerimisel. Ühtlasi võib investeeringute tasuvusaeg osutada erasektorile vastuvõtmatult pikaks. Seetõttu on antud juhul vajalik avaliku sektori sekkumine toetamaks olulise piirkonna ressursi – Emajõe – ära kasutamist edutegurina.

Sildumisrajatiste keti rajamine on plaanis ellu viia avaliku sektori toetusel, kes tagab omafinantseeringu ning struktuurifondide vahendeid kaasates. Potentsiaalsetest finantseerimisallikatena võib siinkohal nimetada Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise programmi, Piirkondade konkurentsivõime tugevdamise väikeprojektide programmi, Norra finantsmehhanismi, Interregi erinevaid alaprogramme ning uusi sarnase orienteeritusega meetmeid.

2.4 Ajakava

Käesoleval ajal on projekt sildumisrajatiste ehitust ettevalmistavas staadiumis. Koostatakse sildumisrajatiste ehitusprojekte, viiakse läbi keskkonnamõjude hindamist, valmistatakse ette detailplaneeringuid. Muuhulgas viiakse läbi geodeetilised ning geoloogilised uuringud ning hüdroloogiline mõõdistamine.

Ehitustegevust ettevalmistavad tegevused jõuavad lõpule augustis 2006 ning sildumisrajatiste ehitamine võib vahendite olemasolul alata septembris 2006. Kuna ehitusprojektid ei ole valminud ning pakkumisi ehituse maksumusele ei ole võetud, on praeguses faasis investeringu mahu hindamisel tuginetud vastava ala ekspertide hinnangutele.

2.5 Juhtgrupp

Projekti eesmärkide põhiline elluviija on projekti juhtgrupp, kuhu kuuluvad erinevate töögruppide juhid, kohalikud esindajad ning teiseks elluviijaks on töögrupid, mis koosnevad oma ala parimatest spetsialistidest. Juhtgrupis toimub töögruppide töö kooskõlastamine, töögruppide töö koordineerimine ning arutelud. Projekti juhtgrupp teostab pidevat kontrolli projekti käigust, vajadusel teeb korrektiivseid töögruppides.

Vastutavad eksperdid on kaasatud kõigi teostatavate uuringute juurde. Juhtgruppi kuuluvad Tartumaa Omavalitsuste Liidu esindaja ja projekti hõlmavate valdade esindajad. Projektijuhtimist korraldab Tartumaa Omavalitsuste Liidu poolt selleks volitatud isik kaasates nii erialaspetsialiste kui ka vajadusel projektijuhtijaid konkreetsete ja spetsiifilisi teadmisi nõudvate tegevuste, läbiviimiseks.

2.6 Laiem mõju piirkonnas

Projekt on seotud turismi arenguga kogu piirkonnas ning aitab sellest tulenevalt kaasa majanduse arengule Tartu maakonnas tervikuna. Tänu külastuste arvu kasvule jõuab turistide poolt tehtavate kulutuste kaudu tulu paljudesse teistesse valdkondadesse. Turismi areng aitab seega kaasa piirkonna majanduse edendamisele ja üldise elukvaliteedi paranemisele, soodustades samal ajal ka kohalikku ja regionaalset arengut.

Turism on oluline ka töökohtade ja sissetulekute loojana piirkonnas, kus muudes sektorites töökohtade loomine on märgatavalt keerulisem ja kallim. Käesoleva projekti tulemusena on lisaks Tartu külastamisele võimalik meelitada külastajaid ka maakonnakeskusest välja ning tagada kogu piirkonna turismi tasakaalustatud areng. Üheks olulisemaks võimaluseks piirkonna turismisektori arengu tagamisel on luua turistile stiimul jääda Tartusse või maakonda kauemaks kui üks päev. Mida kauem turist piirkonnas viibib, seda rohkem teenuseid ta tarbib ja toob sellega tulu kogu piirkonnale. Käesolev projekt aitab nimetatud eesmäärke saavutada läbi atraktiivse marsruudi rajamise Emajõe läbi kogu Tartumaa.

Kasusaajaks käesoleva objekti rajamisest on Tartu maakond. Mõju ilmneb koostöövõrgustike loomises valdade ja Tartu linna vahel läbi tiheda laevaliikluse rajamise Emajõe, majandusarengu ja tööhõive edendamises, transpordi, turismi ja keskkonnakaitse arendamises. Piki Emajõge rajatavad paadisillad võimaldavad ära kasutada Emajõe suurt potentsiaali ja taasavada laevaliiklus Tartust piki Emajõge Peipsi järvele ja sealt edasi Venemaale. Sildumisrajatiste võrgu olemasolul suureneb Emajõge seilavate aluste arv.

Käesoleva projekti elluviimine, võimaldab luua läbi spetsiifilise konkurentsieelise väljaarendamise eeldused piirkonna jätkusuutlikuks majandusarenguks, toetab seeläbi Eesti üldist regionaalselt tasakaalustatud arengut.

Paadisildade keti väljaehitamise ja suureneb turismiteeninduse ja sellega seotud tootmise ning ettevõtluse areng, mis omakorda loob juurde töökohti ja kasvatab sissetulekuid. Koos paadisildade keti väljaarendamisega laieneb oluliselt piirkonna külastatavus ning suurenevad kaubanduse ja toitlustuse turumahud

Oluline kasu ilmneb laevaliikluse ning sildumisrajatiste ehitamisest piirkonna ettevõtjatele – projekt loob võimalused uute töökohtade ja ettevõtete tekkeks, ettevõtjate vahelise koostöövõrgustiku arendamiseks. Suureneb ettevõtjate huvi paadimatrade ja paadilaenuvõtte laiendamise vastu nõuetele vastava ja ajakohase paadisildade keti olemasolu korral. Prognoosida võib investeringuid nii turismiatraktsioonide kontseptsioonide rajamiseks kui ka tugiteenuste arendamiseks. Oluline on siinkohal luua Emajõel liikuvate aluste tarbeks piisavalt sildumiskohti, et anda kohalikele ettevõtjatele võimalus pakkuda oma teenuseid ning tutvustada piirkonna looduslikku- ning kultuurilist eripära. Optimaalse arvu paadisildade rajamine üheaegselt on see, mis tagab projektist saadava suurima sotsiaalmajandusliku mõju.

Jõeliikluse taaskäivitamine ja huvireiside elavnemine muudab kättesaadavaks ja külastatavaks piirkonna vaatamisväärsused, mis seoses sellega muutuvad ka müügiobjektideks, luues piirkonnas eeldused täiendavate töökohtade ja ettevõtete tekkeks, elukeskkonna väärtustamiseks ning soodustab investeringuid piirkonda

2.7 Objekti valiku põhjendus

Sildumisrajatiste kett on kokku pandud rajatistest, mis moodustavad terviku tagamaks Tartu linna ja Tartu maakonna vaatamisväärsuste tutvustamise ning piisavate tugiteenuste pakkumise jõge seilavaile turistidele. Aluseks on võetud sildumisrajatiste geograafiline paiknemine ning potentsiaalsete turismiobjektide lähedus. Peamiseks sihtgrupiks on Emajõel tulevikus seilavad turistid.

Teine oluline sihtgrupp Emajõe sildumisrajatisele on kohalikud elanikud ja ettevõtjad. Sildumisrajatiste olemasolul ja külastuste arvu kasvul piirkonda tekib nõudlus turismi tugiteenuste vastu. Seega tekib kohalikel võimalus ettevõtete laiendamiseks ja uute loomiseks, seeläbi luuakse uusi töökohti ning genereeritakse piirkonda täiendavat tulu.

Ühe sihtgrupina sildumisrajatistele võib välja tuua ka sõude- ning veemoto sportlased (seda eriti Tartu linnas, aga huvi kasvu alade vastu võib prognoosida ka valdades). Nõuetele vastavate väikesadamate ja paadisildade olemasolul paraneks olukord kohalike ning rahvusvahelise taseme võistluste korraldamiseks ning treeningute läbiviimiseks. Tartu on läbi aegade olnud Eesti veespordi üks peamisi keskusi, kus oma sportlaskarjäärile on aluse pannud mitmed Eesti sõudjad ja aerutajad.

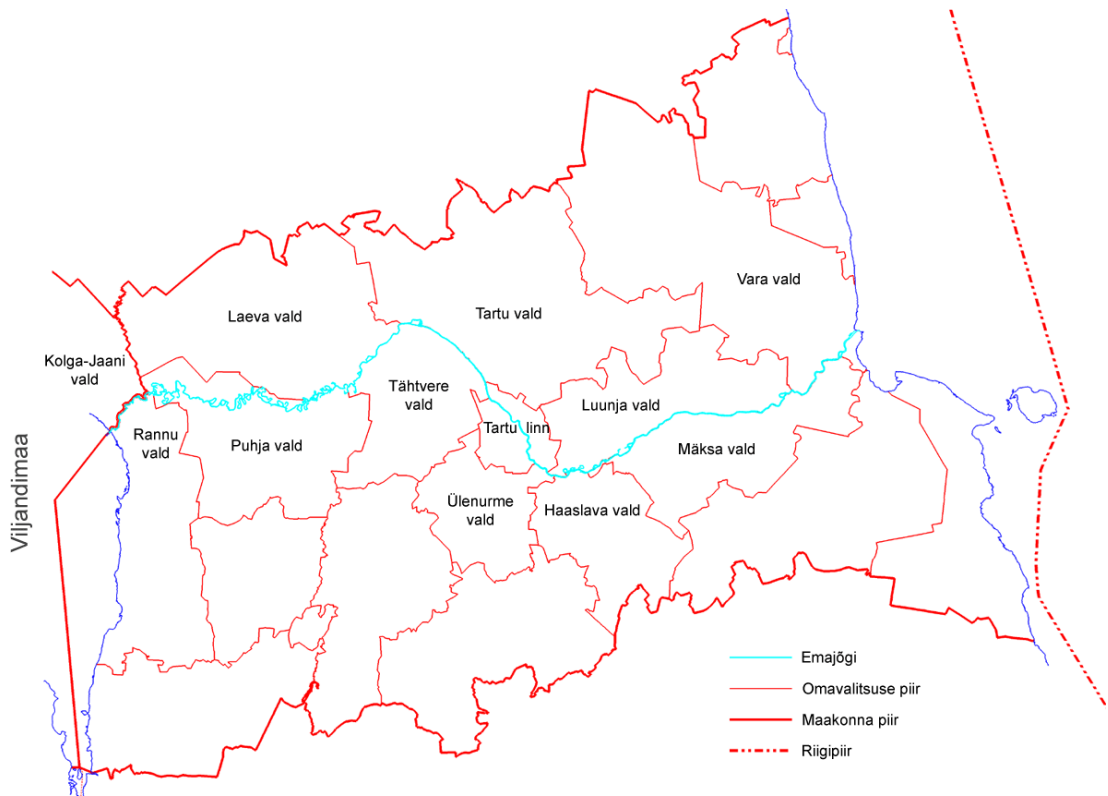
Tartu maakonnal, arvestades 101 km pikkuse Emajõega külgneva 11 omavalitsusega, kus elab peaaegu 125 000 elanikku on väga oluline Emajõe Jööriigi-veetee valdkonda arendada. Tuleb luua kõik eeldused turismi, kaubanduse ja ettevõtluse arendamiseks. Emajõest tulenev arengupotentsiaal ja konkurentsieelis on ainuomane Emajõega külgnevale Tartu linnale ja 10 vallale: Rannu, Puhja, Tähtvere, Laeva, Tartu, Ülenurme, Haaslava, Mäksa, Luunja, Vara.

3. Sotsiaalmajandusliku olukorra kirjeldus

3.1 Asukoht

Tartu maakond asub Eesti kaguosas. Maakonna pindala on 2882,74 km². Maakonna keskus on Tartu linn. Haldusjaotus on järgmine: linnad Elva (5992 elanikku), Kallaste (1711 elanikku), Tartu (101 240 elanikku); 19 valda (Alatskivi, Haaslava, Kambja, Konguta, Laeva, Luunja, Meeksi, Mäksa, Nõo, Peipsiääre, Piirissaare, Puhja, Rannu, Rõngu, Tartu, Tähtvere, Vara, Võnnu, Ülenurme)

Tartu on suuruselt Eesti teine linn, kus 2000. aasta rahvaloenduse andmeil elas 101 246 inimest 38,8 ruutkilomeetrit. Tallinnast 185 kilomeetri kaugusel olev Tartu on ühtlasi Lõuna-Eesti keskus. Tartut ilmestab Emajõgi, mis kahte suurimat Eesti järve ühendades voolab 10 kilomeetri ulatuses linna piires.



Emajõe äärsed omavalitsused

Emajõel kehtib seadusest tulenevalt kümnemeetrine kallasrada, 10 meetri laiune veekaitsevöönd, kus majandustegevus on keelatud, maksimaalselt 200 meetri laiune piiranguvöönd ning üldreeglina 50 meetri laiune ehituskeelu vöönd, mida on üldplaneeringuga kohati vähendatud ja kohati suurendatud.

3.2 Rahvastik

Elanike arv Tartu maakonnas on 149 512 inimest. Asustustihedus 50,0 in/km² kohta. Tartu linna elanikeregistri andmetel elas 1. jaanuari 2006.a seisuga Tartus 99 041 inimest.

Järgnev tabel kirjeldab Tartumaa rahvastiku soolist ning haldusüksuste järgset jaotust 2004. aasta seisuga:

Vanuserühmad kokku			
2004	TARTU MAAKOND	Mehed ja naised	148872
	Tartu maakonna linnad	Mehed ja naised	108357
	..Elva linn	Mehed ja naised	5877
	..Kallaste linn	Mehed ja naised	1183
	..Tartu linn	Mehed ja naised	101297
	Tartu maakonna vallad	Mehed ja naised	40515
	..Alatskivi vald	Mehed ja naised	1422
	..Haaslava vald	Mehed ja naised	1682
	..Kambja vald	Mehed ja naised	2460
	..Konguta vald	Mehed ja naised	1372
	..Laeva vald	Mehed ja naised	873
	..Luunja vald	Mehed ja naised	2562
	..Meeksi vald	Mehed ja naised	775
	..Mäksa vald	Mehed ja naised	1714
	..Nõo vald	Mehed ja naised	3656
	..Peipsiääre vald	Mehed ja naised	925
	..Piirissaare vald	Mehed ja naised	92
	..Puhja vald	Mehed ja naised	2361
	..Rannu vald	Mehed ja naised	1718
	..Rõngu vald	Mehed ja naised	2956
	..Tartu vald	Mehed ja naised	5046
	..Tähtvere vald	Mehed ja naised	2945
	..Vara vald	Mehed ja naised	1953
..Võnnu vald	Mehed ja naised	1247	
..Ülenurme vald	Mehed ja naised	4756	

3.3 Tartu maakonna ajalugu

Tartumaa asub kahe suure veekogu - Peipsi järve ja Võrtsjärve - vahel. Järvi ühendav 101 km pikkune, 145 m laiune ja kuni 11 m sügavune Suur-Emajõgi on olnud ajalooliselt tähtis vee- ja kaubatee ning Eesti ainus laevatav jõgi.

Seega on Emajõel olnud ajalooliselt määrav roll Tartumaa ja Tartu linna arengul ning selle kujunemisel tuntud hansalinnaks ja tänapäevaseks tugevaks keskuseks.

Emajõega piirnev ala on äärmiselt mitmekesine, hõlmates mitmeid eriilmelisi piirkondi – ulatuslikke puutumatu loodusalasid Alam-Pedja looduskaitseala ja Emajõe Suursoo kaitseala näol, ajaloolisi asustatud piirkondi Mäksa ja Luunja vallas ning erinevaid ajaloolis-kultuurilisi vaatamisväärsusi: Kaagvere, Kastre ja Mäksa mõis, vanad kõrtsikohad Kantsil, Jänesel, Kaagveres ja Kärkna kloostri varemed.

Kui Tartu oli Rootsi võimu all, oli siin peale kaubasadama ka sõjasadam. Rootsiaegse Emajõe laevastiku lipulaev "Carolus" langes 1704. aastal Kastre mõisa all vene vägede seatud lõksu. Kapten Hertzfeldt õhkis laeva pärast mitmetunnist võitlust, sest allaandmine oli rootsi mereväelastel võimatu. Laevavrakk on siiani Emajõe põhjas.

1843. aastast algas alaline aurulaeva ühendus Tartu ja Narva ning Tartu ja Pihkva vahel. Pihkvasse jõuti tol korral 12 - 14 tunniga.

1964. aastal hakkasid Emajõel sõitma kiired (65 km/h) jõetaksod - veealuste tiibadega mootorkaatrid "Volga" - mis võtsid peale 5-6 inimest ning sõidutasid neid linnalähistelt kuni Kauksini Peipsi põhjarannikul.

Veeteed pidi on Tartust Piirissaarele 65 km ehk ligikaudu 1 tund ja 20 minutit sõitu, Pihkvasse 176 km ehk 3,5 tundi sõitu.

Esimene jälg kirjasõnas, mis räägib Tartust, pärineb aastast 1030. Muinaslinnus asus Tartus juba I aastatuhandel m.a.j. 1030. aastal vallutasid linna Kiievi vürsti Jaroslav Targa väed. See sündmus on kajastatud vanades Vene kroonikates ja seetõttu loetakse 1030. aastat ka Tartu esmamainimise aastaks kirjalike allikates.

Paljud Tartumaa ajaloo olulised sündmused on seotud Tartu linnaga, ülikooli rajamisega ning sealse kultuuri- ja hariduskeskuse arenemisega.

3.4 Olemasolevad turismiattraksioonid ja turismistatistika

Nii Tartu linnas kui ka Tartu maakonnas üldiselt on alustatud ja jätkuvalt tegeletud Emajõe kujundamisega edukaks puhkuse- ja siseturismi piirkonnaks. Tartu linna piiresse jääb Emajõe kaldajoont 19 550 m.

Sildumisrajatiste lähedusse jäävaid turismiobjekte on analüüsitud individuaalselt igale sildumisrajatisele koostatud teostatavus-tasuvusanalüüsis.

Turism on Tartus aastatel 2000-2006 jätkuvalt kasvanud, jäädes siseturistide reisisihtkohana siiski alla kahele peamisele liidersihtkohale (Tallinn, Pärnu) ning jagades kolmandat kohta Saaremaa ning Ida-Virumaaga (Uuring „2005.aasta suve siseturism“, Saar-Poll 2006). Turismisihthokana pakub Tartu elamuse eelkõige kultuurihuvilisele turistile, kes hindab traditsioonilisi väärtusi. Tartus on 5 teatrit ja 16 muuseumi. Ajavahemikul 1998–2006 on oluliselt kasvanud kultuuri-, spordi- ja noorteürituste arv. Tartust on saanud rahvusvaheliste kultuuriürituste - ooperietendused, muusikalid, näitused, spordi- ja noorteüritused jms. - korraldamispaik. Eraldi väärivad kõigest turistidele huvipakkuvast nimetamist Emajõe Suveteater, Eesti Kontserdi filiaalina tegutsev Vanemuise Kontserdimaja, teaduskeskus „Ahhaa“, Neliküritus ehk Tartu Maraton, Tartu Rattaralli, Tartu Jooksumaraton ja Tartu Rattamaraton, Vanemuise poolt Raekoja platsil

korraldatud etendused "Öö Veneetsias", "Tosca", "Evita", laululaval korraldatud "Ooperitähed augustiöös" ja Aura Keskus.

Tulenevalt rahvusvaheliselt tunnustatud ülikooli olemasolust ning erinevate, muuhulgas ka välituristidele suunatud, ürituste arvu kasvu on Tartu külastatavus ka välituristide poolt kasvanud. Maailma Turismiorganisatsioon prognoosib, et 2006.aastal kasvab välisreiside arv kogu maailmas 4-5%. Seda toetavad positiivsed arengud maailma majanduses. Samas võivad nõudlust negatiivselt mõjutada terrorismi ja linnugripi oht ning kütusehindade tõus. (Allikas EAS-i Turismiarenduskeskus). Turism Euroopa riikidesse kasvab Maailma Turismiorganisatsiooni prognoosi järgi 3%. 2005.aastal kasvas Eestis ööbinud välisküllastajate arv esialgsetel andmetel 1,9 miljonini (võrreldes 2004.aasta 1,75 miljoniga suurenes nende arv 9%). Eestis ööbinud välisküllastajatest 1,45 miljonit ööbis majutusettevõtetes Positiivseks võib lugeda ka seda, et tänu reiside pikenenud kestusele kasvasid välituristide ööbimised majutusettevõtetes 9% ehk veidi kiiremini kui majutatud turistide arv. Veelgi rohkem (12%) kasvas majutusettevõtete sissetulek majutusteenuste müügist välituristidele. Regioonide lõikes kasvas 2005.aastal välituristide arv eelkõige Tallinnas, Tartus ja Saare maakonnas. Tartus kasvas eelkõige Saksamaa, Soome, Venemaa ja Leedu turistide arv, kusjuures Tartu oli üks vähestest piirkondadest Eestis, kus Soome turistide arv kasvas. Nii Tartus kui ka mujal Lõuna-Eestis on välituristide arv kasvanud samas tempos nende arvuga kogu Eestis, mistõttu Lõuna-Eesti osatähtsus Eesti majutusturul ei ole viimasel paaril aastal muutunud. Eesti turismiteenuste eksport oli 2005.aasta jaanuarist septembrini Eesti Panga andmetel 11,7 miljardit krooni, võrreldes 2004.aasta sama perioodiga kasvas see 6% ehk 704 miljoni krooni võrra. Seejuures kasvasid välisküllastajate kulutused Eestis (reisisiteenuste eksport) sel perioodil 4% ehk 330 milj.kr. võrra jõudes 9,2 miljardi kroonini.

3.5 Ettevõtlus

Tartumaal on 01.05.05 seisuga registreeritud 8974 äriühingut Valdav osa piirkonna ettevõtlusest on koondunud Tartu linna. Tegemist on peamiselt tööstus- ja transpordiettevõtetega. Tööstusettevõtetest on arvuliselt enim esindatud ehitusmaterjalide ja puidutööstuse ettevõtted. Hotelle ja restorane on viimastel andmetel Tartu linnas 176. Mõnes vallas ei tegutse käesoleval ajal ühtegi majutusettevõtet (näiteks Luunja vald).

<i>Vallad , linnad</i>	<i>Kokku</i>	<i>Aktsiaselts</i>	<i>Osaühing</i>	<i>Tü</i>	<i>Täisü</i>	<i>Usaldusü</i>	<i>FIE</i>
Alatskivi vald	85	1	22	1		1	60
Elva	229	10	179	2		3	35
Haaslava vald	96	3	50	2			41
Kallaste	20	2	12				6
Kambja vald	194	1	85	4	2	2	100
Konguta vald	76	1	23				52
Laeva vald	70	2	29		1		38
Luunja vald	151	12	75		2		62
Mäksa vald	85	6	45	1			33
Meeksi vald	72		12				60
Nõo vald	160	11	100				49
Peipsiääre vald	26	1	5				20
Piirissaare vald	9		2				7
Puhja vald	111	5	50	2			54
Rannu vald	127		44			1	82
Rõngu vald	132	11	55	1			65
Tähtvere vald	128	8	77	2	1		40
Tartu	6238	450	4967	10	35	24	752
Tartu vald	397	28	183	3	1	5	177
Ülenurme vald	374	34	252	2			86
Vara vald	139	3	36	1		2	97
Võnnu vald	55	2	21	1			31
Tartu maakond kokku	8974	591	6324	32	42	38	1947

3.6 Transport

3.6.1 Veeliiklus

Emajõel liiklemise kord on üldjoontes paika pandud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 28 11.02.2003.a. "Laevatavatel sisevetel liiklemise kord". Veeseaduse § 18 lõige 3 kohaselt on veekogul liikleja kohustatud vältima maaomanike ja teiste veekogu kasutajate õiguste rikkumist, vee-elustiku, veekogu sängi, kallaste, vesiehitiste ja tehnovõrkude kahjustamist ning täitma kahjulike mõjutuste levimise tõkestamiseks kehtestatud nõudeid. Veeseaduse § 18 lõige 17 kohaselt ei tohi keegi veeliiklust ohustada. Paadisilla ja tähistatud kalapüümisega tohib tõkestada kuni kolmandiku veeliikluseks kasutatava vooluveekogu laiusest. Supelrannaks kuulutatud veekogul või selle osal veesõidukitega liigelda ei tohi, välja arvatud teenistusülesandeid täitvad veesõidukid (Veeseadus § 18 lõige 4). Veeseadus § 18 lõige 5 sätestab, et maavanemal on õigus oma korraldusega keelata avalikul ja avalikult kasutataval veekogul veesõidukitega liiklemine, kehtestada liikluskiiruse piirang ja keelata veekogu jääle minek, kui liiklemine, veesõiduki suur kiirus või jäälemine:

- 1) ohustab veeliiklust;
- 2) kahjustab või võib kahjustada veekogu seisundit ning lõhkuda veekogu kaldaid;
- 3) kahjustab või võib kahjustada kalavarusid või kalakoelmute seisukorda;
- 4) häirib teisi veekogu kasutajaid;
- 6) ohustab jääleminejaid.

Veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded Emajõe lisajõgedel on kehtestatud keskkonnaministri määrusega nr 67, 29.11.2002.a. "Veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded". Paragrahv 2 lõige 1 kohaselt on lubatud piirkiirus 30 km/h kui Veeseaduse § 18 lõige 5 alusel ei ole otsustatud teisiti (ei kehti järelevalveks ja päästetöödeks kasutatavatele sõidukitele). Mootoriga varustatud sõidukite

kasutamine on keelatud jõgedel, mille minimaalne laius veesõidukite liiklemist võimaldaval lõigul on alla 10 meetri.

Emajõgi on Tartut Võrtsjärve ja Peipsi järvega ning sealt edasi Pihkva, Storožinetsi ja perspektiivis ka Narvaga ühendav veetee. Kuni 1990-ndate aastate alguseni, kui lõppes Tartust lähtuv reisilaevaliiklus, toimus regulaarne ühendus Piirissaare, Pihkva, Narva, Vasknarva ja Slantsõga. Turismi- ja puhkereise korraldati Värskasse, Peipsi põhjarannikule ja Võrtsjärvele.

Jõelaevu ja puksiire teenindab Tartus kaks sadamat – Tartu kesklinna sadam (aadress Soola 5, Tartu) ja Ropka tööstusrajooni sadam (aadress Ropka tee 22, 29, Tartu).

Tartu kesklinna sadam rajati XX sajandi alguses ja viimane suurem rekonstrueerimine toimus 1970-ndate aastate alguses. Sadamas asub kai, mille pikkus on 210 m, millest 70 m on amortiseerunud ja vajab kapitaalremonti. Sadama territooriumil asub slipp laevade kaldale tõstmiseks ja sadamahoone. Sadamat kasutavad peamiselt reisilaevad ja puksiirid, kuid sildumiskohti renditakse ka väikelaeva omanikele.

7. septembril 2000. aastal kehtestas Tartu Linnavolikogu Soola 5 asuva kinnistu ja selle lähiala detailplaneeringu, kus nähakse ette reisisadama väljaarendamist ja olemasoleva slipi üleviimist Ropka tööstusrajoonis paiknevasse sadamasse. Keslinna sadama väljaarendamine sõltub Eesti (Tartu) ja Venemaa (Pihkva, Storožinets) vahelise laevaliikluse käivitumisest.

Tartu Ropka tööstusrajooni sadam ehk Kaubasadam (aadress Ropka tee 22, 25,29, Tartu). Sadam rajati XX sajandi 1980-ndate aastate alguses peamiselt liiva ja kruusa vedavate aluste teenindamiseks. Sadamas asub kai, mille pikkus on 162 m ja sadamahoone. Sadamat kasutavad peamiselt liiva- ja kruusapraamid, puksiirid ja süvenduslaevad. reisilaevad ja puksiirid.

4. oktoobril 2001 aastal kehtestas Tartu Linnavolikogu Ropka tee 22 krundi detailplaneeringu, kus nähakse ette tööstusliku sadama väljaarendamist.

Lisaks kesklinna sadamale ja Ropka tööstusrajooni sadamale paikneb Tartu linna territooriumil kuus väikejuvvahendite paigutusala:

- Turu 18 krundiga külgnev ala Emajõe paremkaldal (umbes 150 paadikohta),
- Rebase 25 ja 27 kruntidega külgnev ala Emajõe paremkaldal (umbes 35 paadikohta),
- Ranna pst ja Emajõe vaheline ala Kroonuaia sillast kuni Lubja tänavani,
- Võidu silla ja Kaarsilla vaheline ala Emajõe vasakkaldal,
- Tartu vetelpäästejaam Ujula tänava supelrannas (10 paadikohta),
- Tartu "Kalevi" veemotoklubi Kvissentalis (6 paadikohta).

Ükski nimetatud kohtadest ei vasta Sadamaseaduses ja teede- ja sideministri 12. juuli 1999. a määruses nr 40 "Harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate klassifikatsioon ja nendes sadamates osutatavate teenuste üld- ja miinimumnõuded" kehtestatud tehnilistele tingimustele. Hüdrotehnilised rajatised paatide ja väikelaevade turvalise randumise tagamiseks väikejuvvahendite paigutusosaladel kas puuduvad täielikult või on amortiseerunud.

Tartu linna piires ja terve Emajõe ulatuses puudub harrastussõitjatele teenuseid osutav väikesadam, kus oleks võimalik pilsivee, fekaalvee, prügi ja muude saasteainete mahalaadimine ning väikelaevade hoidmise võimalus talveperioodil.

Väljaspool Tartu linna on ajalooliselt väljakujunenud sildumis-randumisaladeks (sh ka väikejuvvahendite paigutusaladeks):

- Rannu-Jõesuu,
- Reku parv,
- Kärevere,

- Kaagvere,
- Visnapuu sadam,
- Luunja,
- Kavastu parv,
- Kastre,
- Praaga.

OÜ Geomedia 2004.aastal läbiviidud „Emajõe veete säästva kasutamise teostatavus-tasuvusuuringust” nähtub, et laeva mõõtmetega 30 x 5 x 3,8 x 0,8 m saab kasutada Emajõel sõiduks Tartust Rannu-Jõesuuni, kuid väljumist Võrtsjärvele takistab madalveeperioodil väike sügavus Rannu-Jõesuu muulide vahel.

Emajõe alamjooksul Tartust Peipsini olulisi laevasõidu takistusi ei ole. Keskmise navigatsioonilise taseme korral on laevatee väikseim garanteeritud sügavus 3,5 m ja laius 50 m. Absoluutse miinimumtaseme puhul on laevatee väikseim sügavus 2,5 m ja laius 40 m. Arvestatavaks takistavaks teguriks on alamjooksul jõe looklevus. Tartust Peipsini on Emajõe keskmine lookeraadius 201 m ja väikseim 46 m. Kõrgveeperioodil on Emajõel peamiseks laevasõidu takistuseks sildade väikesed avad ja kandeosade ebapiisavad kõrgused veetasemest. Seda tuleb eriti arvestada Tartu linna siseselt, kus sildu on rohkem kui kusagil mujal Emajõe läbitavas kohas.

Keskmisest navigatsioonilisest veetasemest 1,0 m kõrgema veetaseme korral, mis võib kesta keskmiselt 30% navigatsiooniperioodist, väheneb sillaava kõrgus 1m võrra, seega peaksid tulevased reederid, kellel on kavas avada laevaliinid Tartust Võrtsjärvele arvestama, et laeva maksimumkõrguseks veeliinist saab olla 3,70 m.

Peale eespoolkirjeldatud laevasõidu takistuste on tõsisemaks probleemiks sildumisalade täielik puudumine.

3.6.2 Pääs sildumiskohtadeni

Planeeritavate sildumisrajatiste juurdepääsu võimalused on erinevad. Täpsema ülevaate annavad objektidele individuaalselt koostatud teostatavus tasuvusanalüüsid.

4. Projekti sotsiaalmajanduslik mõju piirkonnas

Tartu maakond on käesoleval ajal vähese tuntusega turismi sihtkohana ning turismiinfrastruktuuri ühekülgse, ebapiisava atraktiivsete turismipakettide valiku, keskse idee või tõmbenumbri puudumisega. Tartu linn võiks siinkohal olla erandiks.

Saar Polli poolt läbiviidud 2005.aasta suviste vaba aja reise uuringus on Tartu linn reisisihina Eesti linnadest neljandal kohal (9%) jäädes endiselt alla Tallinnale (13%), Pärnule (12%) ja jagades kohta Saaremaa ja Ida-Virumaaga (9%). Siiski on uuringus mainitud, et Tartu külastatavus on aastaga tõusnud. Olulised tegevused reisidel olid looduslike vaatamisväärsustega tutvumine (19%), ajaloo või kultuuriga seotud vaatamisväärsustega tutvumine (17%), kontsertide, festivalide külastamine (15%), jalgsimatkamine (11%), veega seotud harrastused (8%).

Need trendid näitavad, et Tartu maakonnal kui eelpoolnimetatud huvitegevuste sihtkohal on suur potentsiaal tõusta Eesti turismi liidersihtkohaks. Omades rikkalikku kultuuri- ning ajaloopärandit võiks Tartumaa koos Tartu linnaga olla üks põhilisi sise- ja väliturismi sihtkohti Eestis. Kultuuri ning ajaloo turistidele tutvustamise üheks atraktiivseimaks viisiks on alusel seilamine Emajõel ning peatuste tegemine oluliste vaatamisväärsuste ning vajalike tugiteenuste juures. Sildumisrajatiste ketil on oluline roll turismist saadava kasu jaotamisel ühtlasemalt üle kogu maakonna tuues turiste maakonnakeskusest Tartust kaugemale.

Sildumisrajatiste arendamise mõju tekib just eelpoolkirjeldatud viisil luues turistidele (nii sise kui välis) meeldivad tingimused Tartu linna ning kogu maakonna külastamiseks, vaatamisväärsustega tutvumiseks, üritustel osalemiseks ning tugiteenuste tarbimiseks. Siinkohal on oluline mainida, et ainuüksi laevaliikluse käivitamine Emajõel ei ole piisav atraktiivsete turismipakettide ning – toodete väljatöötamiseks. Oluline on rajada alustele ka randumisvõimalused koos kaasnevate tugiteenustega.

Emajõel on olnud ajalooliselt määrav roll Tartumaa ja Tartu linna arengul ning selle kujunemisel tuntud hansalinnaks ja tänapäevaseks tugevaks keskuseks. Käesoleval ajal on Emajõe potentsiaal turismiobjektina, veeteena, piirkonna majandusliku ning elukeskkonna arengu motivaatorina ära kasutamata. Võib teha suuri investeeringuid erinevatesse valdkondadesse, kuid need ei ole nii efektiivsed ning ei suuda asendada Tartumaa sümboliks oleva Emajõe omapära ja spetsiifilist, ainult Tartumaale omast konkurentsieelist.

Jõeliikluse taaskäivitamine ja huvireiside elavnemine muudab kättesaadavaks/külastatavaks piirkonna vaatamisväärsused, mis seoses sellega muutuvad ka müügiobjektideks, loob piirkonnas eeldused täiendavate töökohtade ja ettevõtete tekkeks, elukeskkonna väärtustamiseks ning soodustab investeeringuid piirkonda.

Käesoleval ajal takistab Emajõe kui Tartu linna ja piirkonna arengupotentsiaali täielikku ärakasutamist vajaliku infrastruktuuri (randumiskohad, paadisillad, juurdepääsuteed, viidad, tualetid jne) puudumine. Randumiskohtade olemasolul antakse positiivne tõuge erainvesteeringute tekkeks. Toitlustus, majutus, matkarajad ning muu turistidele huvipakkuv teenus toob kindlasti turule uusi eraettevõtteid või on aluseks olemasolevate laienemisel ning uute töökohtade tekkeks.

Randumissildade ehitamine Emajõele ei ole rahalises mõttes tasuv projekt. Projektis on rõhk projektiga kaasnevatel sotsiaal-majanduslikel tuludel ja positiivsetele mõjudel ühiskonnale, mitte rahanduslikel kasudel. Samas sotsiaal-majanduslikud mõjud annavad kaudselt panuse kohaliku majanduse ning elukeskkonna parandamisse ja edasisse arengusse. Projekti positiivsed mõjud on ennekõike sotsiaalset laadi, mis soodustavad piirkonna arengut eelkõige läbi turismi arengu.

Peamine sotsiaal-majanduslik mõju kaasneb piirkonna populaarsuse kasvuga, mille tulemusena kasvab piirkonna külastuste arv ja sellest tulenevalt kasvab piirkonnas ka nõudlus turismiga seotud teenuste järele. Pikemas perspektiivis toob see kaasa piirkonna tulude kasvu tervikuna, mis väljendub nii suuremates maksutuludes kui ka elanike elukvaliteedi tõusus.

Projektist „Emajõe Jõeriik” tulenevat sotsiaalmajanduslikku mõju võib käsitleda järgmiste etappidena:

Projekti tegevus	Vaheetapp	Mõju
Ettevalmistavate tegevuste läbiviimine (uuringud, keskkonnamõjude hindamine jne) projekti „Emajõe Jõeriik” raames	Ettevalmistuse taseme paranemine laevaliikluse taaskäivitamiseks Emajõel, projekti teostumise tõenäosuse kasv.	Eraettevõtjate huvi kasv projekti suhtes, ettevalmistused tugiteenuste pakkumiseks, erainvesteeringute kasv tulenevalt tulevikuootustele, võimalik uute töökohtade teke ning omavalitsuste tulude kasv.
Sildumisrajatiste	Turistidele ning	Tugiteenuseid

keti väljaehitamine	kohalikele võimaluste loomine Emajõe kasutuselevõtuks piirkonna konkurentsieelisena, külastuste kasv piirkonnas	pakkuvate ettevõtete teke ja laienemine. Uute töökohtade teke. Omavalitsuse tulude kasv.
Laevaliikluse käivitamine Emajõel	Külastajate arvu suur kasv piirkonnas, seeläbi nõudluse kasv erinevate tugiteenuste järele.	Toitlustus- ja majutusettevõtete tekkimine ja laienemine, erainvesteeringute kasv piirkonnas. Uute töökohtade teke teenindussektoris, Elanike elukvaliteedi parandamine. Omavalitsuste tulude kasv.
Erinevate turismipakettide väljatöötamine ning aktiivne turustamine kodu- ning välismaal	Info levik olemasolevate võimaluste kohta. Välituristide teavitamine olemasolevatest võimalustest. Külastuste kasv, eriti välituristide.	Majutus- ja toitlustusettevõtete tulude kasv läbi klientuuri suurenemise, ettevõtete laienemine, uute erainvesteeringute jõudmine piirkonda, omavalitsuse tulubaasi suurenemine.

Sotsiaalmajandusliku mõju mõõdikutena võib välja tuua järgmised näitajad:

Tulemusnäitaja	Mõõdik	Arv
Tartu linna ja selle lähiümbruse külastajate arvu suurenemine aasta lõikes	a) aasta pärast projekti teostamist b) 5 aastat pärast projekti teostamist	a) Suurenemine u 60 000 külastaja võrra, keskmine külastuse aeg üle 1 päeva, ööbimistega reise arvu kasv 40-50% b) Suurenemine u 100 000 külastaja võrra, keskmine külastuse aeg 1-3 päeva, ööbimistega reise arvu kasv veel kuni 20%
Ettevõtete tekkimine	Juurde tekkinud ettevõtete arv 5 a pärast projekti teostamist (tk)	Kuni 20 ettevõtet
Turismi infrastruktuuri areng	Turismi tugiteenuste pakkujate arvu kasv piirkonnas 5 a pärast projekti teostamist	15 ettevõtet
Töökohtade tekkimine	Juurde tekkinud töökohtade arv 5 a	Kuni 100 töökohta,

	pärast projekti teostamist (tk)	peamiselt turismi teenindavas sektoris
KOV maksutulu kasv	1 juurdetulnud töökohta kohta aastas	24 000
Erainvesteeringute kaasamine	Projekti mõju tulemusena kaasatud investeeringud 5 aasta jooksul (miljonit krooni)	20 miljonit krooni

Möödikute prognoosimisel on eeldatud, et iga sildumisrajatise lähipiirkonda tekib vähemalt üks uus majutus- ja toitlustusettevõtte ning mõned rekreatsiooniteenust ning veesõiduteenust osutavad ettevõtted. Igas ettevõttes tekib umbes viis uut töökohta. Maksutulu prognoosimisel on arvestatud, et töötajata keskmine töötasu on 4000 krooni kuus, mis varieerub seoses liikumisega maakonnakeskusest kaugemale. Investeeringute mahu ning külastajate arvu kasvu prognoosimisel on tuginetud teistele sarnastele objektidele. Külastuste arvu kasvu prognoosimisel on aluseks võetud 60-datel aastatel Emajõel korraldatud huvireisidel osalenute arv. Praeguses prognoosis on eeldatud välituristide suuremat osakaalu turistide koguarvus.

5. Projekti majanduslik tasuvus

Sildumisrajatised jäävad kohaliku omavalitsuse omandisse. Siiski on võimalik rajatiste kasutada andmine sobiva operaatori leidumisel. Selleks korraldatakse vajadusel avalikud konkursid.

Kasutajamakseid turistidelt ning muudelt randumissilla kasutajatelt prognoositud ei ole. Avaliku sektori finantseerimisel loodud objekt on plaanitud viia avalikku tasuta kasutusse. Aluste pikemaajalist tasulist hoidu on planeeritud nõudluse tekkel rakendada mõne ketti kuuluva randumissilla juures.

Teenuse osutamisega seotud kuludena võib ette näha vaid erakorraliste remondi- ning hooldustöödeks vajaminevaid vahendeid. Hinnanguliselt võib selline ühekordne väljaminek moodustada kuni 15% rajatise maksumusest. Sellise ressursi olemasolu tagab üldjuhul kohalik omavalitsus kui objekti omanik, võimalikud on ka kokkulepped randumissilla haldaja või operaatoriga.

Projekti majanduslikku tasuvust ei ole käesoleva projekti puhul seatud põhieesmärgiks tulenevalt projekti spetsiifikast. Avalikku tasuta kasutusse planeeritud objektide puhul, nagu seda on käesoleva projekti objektiks olevad Emajõe Veetee kontseptsiooni hõlmatud randumissillad, ei ole projekt tavapärase tasuvusmõõdikute järgi majanduslikult tasuv. Seetõttu puudub erasektoril üldjuhul huvi antud valdkonda investeerida. See on ka peamiseks põhjuseks, miks on vajalik avaliku sektori poolt piirkonna arengueelistena käsitletavatesse objektidesse investeringute tegemine ja selliste objektide arendamisse tugev sekkumine. Selle tulemusena arendatakse piirkonna arengueeldusi ja kõrvaldatakse neid takistusi, mida ilma avaliku sektori sekkumiseta teha ei oleks võimalik.

Avaliku sektori sekkumise negatiivseteks kõrvalmõjudeks võib olla näiteks konkurentsieelise andmine silla haldajale. Selle riski maandamiseks tuleb silla haldaja valimiseks korraldada avalik konkurss ning sõlmitavas lepingus tagada, et kõik silda kasutada soovijad oleksid randumissilla haldajaga võrdsel positsioonil.

Emajõe rajatava infrastruktuur loob tingimused turismi elavnemiseks Tartus ning teistes Emajõega seotud omavalitsustes. See omakorda tagab teenindavate asutuste arvu kasvu ning olemasolevate tulubaasi suurenemise, mis omakorda aitab kaasa uute töökohtade tekkele, omavalitsuse tulubaasi suurenemisele ning elukvaliteedi paranemisele piirkonnas. Seega võib randumissildade rajamist pidada sotsiaalmajanduslikult tasuvaks investeeringuks.

Finantsilise jätkusuutlikkuse tagamiseks peavad kohalikud omavalitsused olema valmis katma sildumisrajatiste eksploatatsiooniga kaasnevaid erakorralisi kulutusi (remont), püsivaid perioodikulusi randumissildade ülevalpidamiseks ei teki.

Investeeringu teostamiseks tagavad projekti kaasatud omavalitsused omafinantseeringu. Investeeringu täiendavaks finantseerimiseks planeeritakse toetust taotleda erinevatest struktuurifondidest, millest oli juttu peatükis 2.3.

6. Projekti tehniline teostatavus ja mõju keskkonnale

Iga sildumisrajatise tehnilist teostavaust on analüüsitud individuaalsetes teostatavus-tasuvusanalüüsides. Täpne tehniline spetsiifika pannakse paika sildumisrajatistele tellitud ehitusprojektidega, mille valmimise tähtaeg on september 2006.a. Praeguses etapis võib väita, et kõigi planeeritud sildumisrajatiste ehitamine on tehniliselt teostatav.

Randumis- ja sildumiskohtade ning sadamate arendamisel, rajamisel ja eksploateerimisel on peamisteks võimalikeks negatiivseteks keskkonnamõjudeks kalda kahjustamine, vee-elustiku häirimine, reostusohk (nt kütused, määrdeained,

jäätmed), setete ebasoodne liikumine, kaldavööndi hüdroloogilise režiimi ebasoodne muutus, mürareostus (nt laadimine), kallasraja sulgemine (sotsiaalne mõju), veeliikluse ohtlikkuse kasv (riskid) jm.

Laevatee süvendamine on olulise keskkonnamõjuga tegevus. See mõjutab vee-elustikku, vee kvaliteeti, kaldaalaseid jm. Süvendustöid tuleb teostada vastava projekti kohaselt, mille kohta teostatakse vajaduse korral keskkonnatingimuste ja mõjude hindamine. Ilma hüdroloogilisi mõõdistusi läbiviimata ei ole võimalik täpset süvendamisvajadust prognoosida.

Randumis- ja sildumiskohtade rajamisel on võimalikud negatiivsed ohud analoogsed sadamatega, kuid need avalduvad tunduvalt väiksemas mahu. Randumis- ja sildumiskohtade rajamisel tuleb arvestada konkreetseid kohapealseid keskkonnaspekte ning rakendada vajalikke leevendavaid meetmeid (nt kaldakindlustus erosiooni vältimiseks).

Laevaliiklus Emajões võib negatiivsete keskkonnamõjudena kaasa tuua lainetusest tuleneva kallaste lõhkumise, vee-elustiku häirimise, mürareostuse (mõju nii inimestele kui loomastikule), vee reostamise jääkainetega, veeomaduste muutuse (nt vindiga üleskeerutatavad setted), veeliikluse ohtlikkuse kasvu jm. Kasvava laevaliikluse positiivse keskkonnamõjuna saab välja tuua jõe kinnikasvamise takistamise (otsene ujuvahendite mehhaaniline mõju ning lainetus). Avarduvad ka majanduslikud ja sotsiaalsed võimalused. Laevade ja teiste mootoriga ujuvahendite liikluse negatiivsete mõjude leevendamiseks tuleb laevatataval veeteel fikseerida osapooli rahuldavad liikumistingimused (nt lainetekitamise ja kiirusepiirangud kaitsealadel), tagada laevade tehniline korrasolek ning veeliikluse eeskirjade täitmine.

Väikeste ujuvahendite (süstad, kanuud, matkaparved jms) kasutamine võib negatiivse keskkonnamõjuna tuua kaasa jäätmetega risustamise jõel ja jõe

kallastel, veeliikluse ohtlikkuse kasvu ja kallaste kahjustamise sobimatute randumiskohtade valikul. Positiivse arenguna laienevad puhkevõimalused ja turismimajanduslik potentsiaal. Võimalike keskkonnaohtude leevendamiseks tuleb rajada maandatud keskkonnariskidega randumis- ja puhkekohad ning korraldada jäätmekäitlus.

7. Projekti ettevalmistatuse tase

Käesoleva projekti algudaatumiks võib lugeda 1997.aastat. Projekti raames on läbi viidud järgmised tegevused:

Emajõe ruumilise arengu koridor I etapp

- Projekti eelarve kokku 60129 EUR, s.h. Phare toetus 40318 EUR ja kaasfinantseerimine 19811 EUR Tartumaa Omavalitsuste Liidu, Tartu linna partnerlus, Tartu Maavalitsuse, Tartumaa Keskkonnateenistuse ja Uppsala Läänivalitsuse partnerlusprojekt

Projekti eesmärk oli koostada programmi "Emajõe Jõeriik" arengustrateegia aastani 2012; tegevuskava aastani 2004; Emajõe kaldaalade funktsionaalne tsoneering koos kasutustingimuste määratlemisega, valmistada Ropka-Ihaste linnuala kaitsekorralduskava projekt.

Valminud dokumendid olid "Emajõe Jõeriigi" arengustrateegia aastani 2012, Emajõe Jõeriigi ruumilise arengukoridori tegevuskava aastani 2004, Emajõe kaldaalade funktsionaalne tsoneering

Käesoleva projekti eestvedajaks on Tartumaa Omavalitsuste Liit, kes koordineerib kogu Emajõe veetee projekti tervikuna. Tihedalt on kaasatud Emajõe äärsed 11 omavalitsust ((Rannu, Puhja, Tähtvere, Laeva, Tartu vald, Ülenurme, Haaslava, Mäksa, Luunja, Vara vald ja Tartu linn). Projektiga on seotud ka Tartu Maavalitsus ja Tartumaa Keskkonnateenistus.

Hetkel on struktuurifondide toel käimas randumissildade ehituse ettevalmistavad tegevused nagu näiteks keskkonnamõjude hindamine, ehitusgeodeetiliste ja – geoloogiliste uuringute läbiviimine, hüdroloogiline mõõdistamine, detailplaneeringute koostamine ja ehitusprojektide koostamine.

Projektile on tagatud koostööomavalitsuste ideoloogiline, poliitiline ning rahaline toetus, mis läbi on projekti lõplik realiseerumine lähema paari aasta perspektiivis ülimalt tõenäoline ning taotletava lõpliku mõju teke tagatud.

8. Riskitegurite analüüs

Projekti erinevates etappides ilmnedavad võivad riskitegurid ning nende elimineerimise meetodid on toodud järgmises tabelis:

Risk	Elimineerimise meetod
<i>Teostamisriskid</i>	
Investeeringute mahu alplaneerimine	Reservi planeerimine eelarvesse
Finantseerimisallikatega kokkuleppe mittesaavutamine	Alternatiivsete rahastamisallikate leidmine
Ekstreemne veetase ja kalade sisserände ajale langev ehitustegevus	Projekti ajakavasse on planeeritud varu vältimaks nimetatud sündmuste (toimumisaeg prognoositav) kokkulangemist
Looduskeskkonna kahjustamine investeeringute elluviimise käigus	Ehitus- ning keskkonnajäreelvalve rakendamine ehitusprotsessi ajal
<i>Mõju saavutamise riskid</i>	
Plaanitust väiksem kasutajate arv	Turundustegevuse agressiivsem lähenemine, omavalitsuse toetus, kliendirahulolu uuringute läbiviimine, vastavalt tootepakettide täiustamine
Teenindustevõtete asutamise ja	Omaavalitsuse sekkumine pakkumise

laiendamise planeeritust väiksem aktiivsus, vähene loodavate töökohtade arv	vastavusse viimiseks nõudlusega, näiteks stardiraha eraldamine turismi teenindavatele ettevõtetele
Erakorraliste tööde (remont) planeeritust suurem rahaline maht	Alternatiivsete finantseerimisallikate otsimine, kaasfinantseering objektist põhilise kasusaaja poolt

9. Järeldused ja kokkuvõte

Käesoleva teostatavus-tasuvusanalüüsi objektiks oleva Emajõe sildumisrajatise keti väljaehitamine ning arendamine on piirkonna arengu seisukohalt perspektiivne tegevus. Sildumisrajatised on vajalikud tagamaks jõelt ligipääsu atraktiivsete turismiobjektide ning teenidusasutusteni. Projekti kaasatud sildumisrajatised on valitud tulenevalt oma ainulaadsest geograafilisest asukohast ning lähedalasuvatest turismiobjektidest.

Lisaks turistidele teenindavad sildumisrajatised tulevikus ka kohalikke elanikke pakkudes mitmekesiseid puhke- ja sportimisvõimalusi. Kohalike ettevõtjate ja elanike suurim kasu seisneb aga turismist saadava tulu suurenemises läbi külastuste arvu kasvu piirkonda.

Projekti majanduslikku tasuvust ei ole käesoleva projekti puhul seatud põhieesmärgiks tulenevalt projekti spetsiifikast. Avalikku tasuta kasutusse planeeritud objektide puhul, nagu seda on käesoleva projekti objektiks olevad Emajõe Veeteo kontseptsiooni hõlmatud randumissillad, ei ole projekt tavapärase tasuvusmõõdikute järgi majanduslikult tasuv. Seetõttu puudub erasektoril üldjuhul huvi antud valdkonda investeerida. See on ka peamiseks põhjuseks, miks on vajalik avaliku sektori poolt piirkonna arengueelistena käsitletavatesse objektidesse investeeringute tegemine ja selliste objektide arendamisse tugev sekkumine. Selle tulemusena arendatakse piirkonna arengueeldusi ja kõrvaldatakse neid takistusi, mida ilma avaliku sektori sekkumiseta teha ei oleks võimalik.

Randumissildade keti rajamine toob endaga kaasa pikemal ajaperioodil ilmneva positiivse sotsiaalmajandusliku mõju, mis seisneb turismi infrastruktuuri arenemises (majutus- ja toitlustusasutused, rekreatsiooniteenust pakkuvad ettevõtted). Nimetatud areng toob endaga kaasa uute töökohtade loomise

ettevõtete laienemisest ning uute ettevõtete loomisest tingituna. Lõppkokkuvõttes toodab arendatav turismivõrk regioonile arvestatavat tulu ning loob lisaks teenindusasutustele nõudluse ka teiste turismiatraktsioonide vastu.