

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Tanel Vaher

**KÄÄRIKU SPORDIKESKUSE LIGIPÄÄSETAVUS JA
TRANSPORDIVÕIMALUSED**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: dotsent Kati Kõrbe Kaare

Tallinn 2017

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele,
olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Tanel Vaher

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 135102

Üliõpilase e-posti aadress: tanelvaher@gmail.com

Juhendaja dotsent Kati Kõrbe Kaare:

Töö vastab bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. SPORDIKESKUSTE LOGISTIKA	7
1.1 Kääriku spordikeskus	7
1.1.1 Kääriku asukoht	7
1.1.2 Kääriku keskuse ajalugu	8
1.1.3 Kääriku spordikeskuse tulevikuplaanid	10
1.1.4 Kääriku spordikeskuse infrastruktuur	11
1.2 Sporditurismi logistika	13
1.2.1 Sporditurismi logistika teooria	13
1.2.2 Spordikeskuse ligipääsetavus	14
1.3 Transpordikorraldus	15
1.3.1 Ühistranspordi kättesaadavuse tagamise kohustus	15
1.3.2 Spordivarustuse transportimine	15
1.3.3 Transpordijagamine	17
1.3.4 Kääriku spordikeskuse ligipääsetavus	17
2. METOODIKA	20
2.1 Juhtumiuuring	20
2.1.1 Kääriku spordikeskuse hetkeolukord	21
2.1.2 Transpordiviiside alternatiivid	22
2.1.3 Käärikule viivad transpordivõimalused	23
2.2 Intervjuude läbiviimine	25
2.3 Andmete analüüsimine	27
3. ANALÜÜS JA SÜNTEES	29
3.1 Kääriku spordikeskuse külastatavus ja majutus	29
3.1.1 Majutuse täituvus	30
3.1.2 Kääriku spordikeskuse kliendid	31
3.2 Intervjuude analüüs	32
3.2.1 Ekspertintervjuud	32
3.2.2 Spordiklubide võrdlevanalüüs	35
3.2.3 Transpordiviiside võrdlusanalüüs	38

3.3 Järeldused ja ettepanekud	39
KOKKUVÕTE	44
SUMMARY	46
VIIDATUD ALLIKAD	48
LISAD	50
Lisa 1. Kääriku spordikeskuse asukoht kaardil	50
Lisa 2. Kääriku spordikeskuse kompleks	51
Lisa 3. Bussiliin nr. 112 marsruut	52
Lisa 4. Bussiliin nr. 71 marsruut	53
Lisa 5. Bussiliin nr. 73 marsruut	54

ABSTRAKT

Töö pealkiri on: Kääriku spordikeskuse ligipääsetavus ja transpordivõimalused

Käesoleva bakalaureusetöö probleem avaldub Kääriku spordikeskuse ambitsioonikates plaanides teha Kääriku spordikeskusest spordimeka ning seejuures olla klientidele juurdepääsetav ainult isikliku või tellitud transpordiga. Arvestades Kääriku spordikeskuse võimekust, peab sellega vastavuses olema ka ligipääsetavuse lihtsus, kuid tänasel päeval see nii ei ole. Siinkohal on oht, et transpordiprobleem hakkab pärssima Kääriku spordikeskuse arengut ning seetõttu on käesoleva töö eesmärgiks teha ettepanekuid Kääriku spordikeskuse transpordisüsteemi paremaks korraldamiseks nii, et see oleks vastavuses spordikeskuse arengu eesmärkidega. Töö probleem seisneb selles, et Kääriku spordikeskust ootavad ees suured arendustööd, kuid selle transpordivõimekus ei ole vastavuses planeeritud kasvuga. Käesoleva töö koostamisel viidi läbi ekspertiintervjuu ning osalejaintervjuud. Ekspertintervjuu viidi läbi Kääriku spordikeskuse tegevjuhiga ning osalejaintervjuud spordikeskuse klientideks olevate spordiklubidega. Käesolevas töös on ekspertintervjuu abil analüüsitud Kääriku spordikeskuse praegust olukorda, selle tulevikuplaane ning transpordi korraldust. Samuti viidi intervjuu läbi nelja spordiklubiga, kes on olnud Kääriku spordikeskuse pikaajalised kliendid. Spordiklubide intervjuude abil koostatakse võrdlevanalüüs, et selgitada välja nende praegune transpordi praktika ning eelistused selle osas. Töö tulemusena leidis autor, et ühistranspordi võrk Kääriku suunal paremaks ei muutu, seega peab spordikeskus ise enda transpordivõimekust parandama. Lahendusena leiab autor meetodeid, kuidas transporti kättesaadavamaks ning klientidele atraktiivsemaks muuta.

Võtmesõnad: Kääriku, spordikeskus, spordiklubid, bussiliinid, ligipääsetavus, sporditurism, bakalaureusetööd

SISSEJUHATUS

Kääriku spordikeskus on kvaliteetne ja mitmekülgsede võimalustega treening- ja spordilaagrikeskus, mis asub Kääriku külas, Otepää vallas. Kääriku spordikeskus on enda võimalustelt ja olemuselt ainulaadne spordikeskus Eestis, mis pakub sportimisvõimalusi pea kõikidele Eestis harrastavatele spordialadele. Kääriku spordikeskus on asutatud 1947. aastal Tartu Ülikooli kehakultuuri teaduskonna õppe- ja treeningkeskusena ning on tänaseks päevaks kasvanud üleriigiliseks spordilaagri keskuseks. Kääriku spordikeskuse populaarsust võib kirjeldada sellega, et aastaks 2020. planeerib Kultuuriministeerium ja sihtasutus Tehvandi spordikeskus arendada Kääriku spordikeskusest välja Eesti „spordimeka“, mis teeks Kääriku spordikeskusest Eestis ainulaadse sporditeaduste, spordimeditsiini ja spordiinnovatsiooni keskuse.

Vaatamata abitsioonikale plaanile arendada spordikeskusest välja esinduslik spordiinnovatsioonikeskus, on jäänud tähelepanuta üks oluline teema, milleks on juurdepääsetavus. Silmapaistva arenguga peab käsikäes käima ka nende teenuste kättesaadavus kõikidele kliendigruppidele, et klientidel oleks neid võimalikult lihtne ja mugav tarbida ning, et need oleksid taskukohased kõikidele . Paraku aga asub Kääriku spordikeskus lähimast linnast, Otepääst 12 kilomeetri kaugusel ning lähimast suuremast linnast, Tartust, 54 kilomeetri kaugusel. Kuigi tegemist on lühikeste vahemaadega, siis transport Käärikule võib olla keerulisem, kui see esmapilgul tundub.

Praeguse praktika kohaselt minnakse Käärikule peamiselt eratranspordiga, sest kuigi ühistranspordi ühendused on olemas, siis pole need enda graafikute ega mahutavuse poolest piisavad paindlikud, et teenindada suuri spordilaagri gruppe. Probleem tekib siis kui puudub võimalus kasutada isiklikku transporti, kas eraisikute või spordiklubide puhul, ning siinkohal tuleb esile küsimus, et kes peaks Kääriku spordikeskuse transporti eest vastutama ning millisel viisil oleks transporti kõige mõistlikum korraldada, et kõik soovijad jõuaksid sihtpunkti.

Käesoleva bakalaureusetöö põhiuurimusküsimused on järgmised:

- Millised võimalused on Käärikule minemiseks ?
- Kas kliendid on rahul olemasolevate võimalustega Käärikule minemisel ?
- Kas ja millised on vajadused ning võimalused Kääriku spordikeskuse transpordi arendamiseks?

Töö eesmärgiks on teha parendusettepanekuid selliselt, et Kääriku spordikeskus saaks luua endale paremad transpordivõimalused ning seeläbi muutuda enda klientidele paremini kättesaadavaks.

Töö eesmärgi saavutamiseks on autor läbi viinud ekspertintervjuu Kääriku spordikeskuse tegevjuhiga ning nelja spordiklubiga, kes on olnud Kääriku spordikeskuse peamisteks klientideks.

Esimeses peatükis annab autor Kääriku spordikeskuse kohta teoreetilise ülevaate. Kirjeldatakse spordikeskuse ajalugu ning tutvustatakse tulevikuplaane. Samuti on kirjeldatud ühistranspordi ning sihtkoha logistika põhimõtteid ning välja toodud, miks transport on oluline.

Teises peatükis on välja toodud meetodika, millisel viisil käesolev töö on tehtud ning kirjeldatakse põgusalt kasutatud meetodeid. Antakse ka parem ülevaade Kääriku spordikeskuse majutuse ning külastatavuse kohta.

Kolmandas peatükis analüüsitakse intervjuu tulemusi. Esmalt kirjeldatakse ekspertintervjuu käigus kogutud informatsiooni ning tuuakse välja olulisemad pidepunktid, mida edasisel analüüsimisel kasutatakse. Teisena analüüsitakse spordiklubidega läbi viidud intervjuusid ning kategoriseerimise abil viiakse läbi võrdlevanalüüs, millega tuuakse välja klientide senine praktika. Intervjuude analüüsimise tulemusena on autor pakkunud välja ka omapoolsed parendusettepanekud, kuidas oleks võimalik korraldada Kääriku spordikeskuse transport selliselt, et see muutuks klientide jaoks atraktiivseks ning aitaks spordikeskusel juurde saada klientuuri.

Lõpp-tulemusena on välja selgitatud, millised on spordiklubide ootused transpordi osas ning kuidas võiks Kääriku spordikeskus selle küsimuse lahendada selliselt, et see oleks kasulik nii klientidele kui spordikeskusele endale.

1. SPORDIKESKUSTE LOGISTIKA

1.1 Kääriku spordikeskus

1.1.1 Kääriku asukoht

Kääriku spordikeskus asub Valgamaal, Otepää vallas, Kääriku külas ning lähimast linnast, Otepääst 12 km kaugusel lõunas. Kääriku spordibaasile kuulub 128 hektari suurune ala, kus paiknevad suusa- ja jooksurajad, erinevad väljakud, hooned ning basseinid. Spordikeskuse ala jagab mõtteliselt kaheks seda läbiv Otepää-Kääriku-Kurevere tee. Maanteest vasakul, ehk läänes on spordikompleksi põhihoonestus ning teisele poole maanteed jäävad spordiväljakud, saun, Kääriku hostel ning Kääriku järv. Lähim suurem linn, Tartu asub Kääriku spordikeskusest 54 km kaugusel põhjas.

Tartu linn on Kääriku spordikeskuse jaoks oluline keskus, kuna seal asub suur osa spordiklubi kliente, millest olulisemana võib välja tuua Kääriku spordikeskuse pikaajalise koostööpartneri ja kliendi Tartu ülikooli ning Tartu ülikooli akadeemilise spordiklubi. Teine oluline keskus on Kääriku jaoks Tallinn, mis asub Käärikust 234 km kaugusel ning kus asub samuti suur hulk kliente. Kuna Kääriku asub Lõuna-Eestis, võrdlemisi lähedal Eesti-Läti piirile, siis on märkimisväärne see, et Riia on Käärikule isegi lähemal, kui Tallinn, asudes kõigest 202 km kaugusel.

Kääriku spordikeskuse populaarsus on suurel määral tingitud ka selle geograafilisest positsioonist, asudes looduskaunil Lõuna-Eesti kuppelmaastikul, kus on olemas suurepärased soodumused erinevateks spordivõimalusteks. Asudes Otepää kõrgustikul, on talvel suurepärased võimalused erinevateks suusatreeningute läbiviimiseks ning samuti on Kääriku kõige pikema lumekatte perioodiga piirkond Otepääl. Suvel pakub maastik häid võimalusi jooksu-, jalgratta- ja rullisutreeningute harrastamiseks ning olemas on ka kvaliteesed matkarajad.

Samuti on spordikeskuse kõrval kohe Kääriku järv, kus saab tegeleda ujumisspordiga. Lisaks mitmekülgsel maastikule, mis pakub häid võimalusi erinevate spordialade harrastamiseks on Käärikut ümbritsev loodus naudinguks kõikidele külastajatele.

1.1.2 Kääriku keskuse ajalugu

Kääriku spordikeskus on olnud läbi aastakümnete Eesti üks populaarseim sportimise ja puhkamise sihtkoht, mis on asutatud 1947. aastal Tartu Ülikooli kehakultuuri teaduskonna õppe- ja treeningkeskusena.

Kääriku spordikeskus muutus kiiresti kohaks, kus ei viibinud ainult Tartu Ülikooli üliõpilased, vaid kuhu tulid treenima ümberkaudsete riikide tippportlased ning puhkama inimesed, kes soovisid aega veeta tervislikus ja sportlikkus keskkonnas. Kääriku spordikeskus sai enda alguse 14.aprillil 1947. aastal, kui Tartumaa Tööraha Saadikute Nõukogu (TNS) Täitevkomitee määras Käärike talu, mille nimi hiljem muudeti Kääriku taluks, Tartu Ülikooli kehakultuuriteaduskonna abimajandiks ning juba sama aasta juunis organiseeriti Käärikul esimene suvelaager, mis oli organiseeritud III ja IV kursuse üliõpilastele. (Valter 1997)

Edasine areng toimus 18.märtsil 1948. aastal, mil rektor A.Koort saatis kirja Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi (ENSV) Ministrite Nõukogu esimehele A.Veimerile, milles paluti Kääriku talu kinnitamist kehakultuuriteaduskonna õppebaasiks. Mitte kõik ei sujunud alguses plaanipäraselt, kuid peagi tuli ENSV Ministrite Nõukogu Asjadevalitsuselt teade, et Ministrite Nõukogu määrusega nr.336 on Kääriku kinnitatud Tartu Ülikooli abimajandiks. Saamaks lõplikku kinnitust Moskvalt, pidi õppebaas likvideerima enda põllumajandusliku osa, mille raames andis Kääriku Pühajärve vallale üle 31,30 hektarit maad koos suvinisu, talirukki, odra ja kaera külvidega. (Ibid)

Esimese ametliku üritustena korraldati Käärikul 1948. aasta talvel suusavõistlused kohalike nõukogude valimiste tähistamiseks, mis leidis aset kuupäevadel 16-18.01.1948. Sellele järgnes peatselt märtsikuus korraldatud Tartu Ülikooli meistrivõistlused, mis toimusid kuupäevadel 6-8.03.1948.

Esimene teade Kääriku mängude pidamisest ilmus ajakirjanduses poolteist kuud pärast Nõukogude Liidu üliõpilasvõistlusi, 1955.aasta märtsis. Võistluste raames prooviti jõudu murdmaasuusatamises ja slaalomis, mõningatel kordadel ka suusahüpetes ja kahevõistluses.

Pikka aega olid Kääriku mängud Tartu Ülikooli teaduskondadevahelisteks võistlusteks, kuid alates 1979.aastast hakati Kääriku mängudele kutsuma ka teiste kõrgkoolide võistkondi Eestist ja Nõukogude Liidust. 1988.aastal tegid mängudel kaasa Turu ja Jyväskylä üliõpilased, kes võitsid individuaaldistantsidel. (Ibid)

Samamoodi aeglaselt arenesid välja ka Kääriku hooned ning suurimaks verstepostiks võib lugeda peahoone ja ühiselamu valmimist, mille järel nimetati Kääriku kohe Nõukogude Liidu olümpiabaasiks.

Aina rohkem hakkas Tartu Ülikool kasutama Kääriku spordikeskust enda õppetöö läbiviimiseks. Nõukogude Liidus kuulusid üliõpilased ametiühingutesse ning selle üks soodustustest oli tuusik tervistavasse puhkelaagrisse. Selle raames sai kehakultuuriteaduskond ülesande hakata niisuguseid laagreid korraldama Käärikul. Kokkuleppel ametiühingukomiteega anti nendele aastaringseks kasutamiseks 30-kohaline rõdumaja, kus üliõpilased said elada. Seejuures lepiti kokku, et laagrid saavad sportliku ilme ning osalejad korrastavad iga päev paari tunni vältel baasi territooriumi.

Esimene tervistav puhkelaager toimus Käärikul juba 1954.aasta suvel, kus peetav tuusik maksis kokku 27 rubla, millest 12 tuli tasuta üliõpilastel endal. Tuusik tagas 24-päeva vältel laagrielu, korraliku söögi ja seda kõike 50 kopika eest päevas. Osa tuusikuid jagati ka spordivõistkondadele treeninglaagrite korraldamiseks, mille korral maksis üliõpilaste eest osamaksu spordiklubi. Leidus ka selliseid olukordi, kus suuremate ehitustööde ajal läks osa tuusikuid üliõpilasbrigaadide toidlustamiseks.

Populaarsust kogus suurel määral ka talisport ning kehakultuuriteaduskonna 1960. aasta aruandes märgitakse, et ülikooli kõikides teaduskondades on korraldatud talispordipäevi. Talispordilaagreid korraldati peamiselt märtsis, suusahooajal märtsis ning õppetöö organiseeriti selliselt, et sai sõita nädalaks Käärikule või Vellaverre. Isegi osa loenguid tehti ette ning põhiliste õppeainete õppejõud sõitsid kaasa laagrisse, kus toimusid loengud ja seminarid. 1963. aasta jooksul oli laagris kokku 595 üliõpilast. Osa loenguid tehakse ette, põhiliste õppeainete õppejõud sõitsid kaasa laagrisse, kus toimusid loengud ja seminarid. Kokku oli laagrites õppeaasta jooksul 595 üliõpilast. Arstiteaduskonnas kujunes sellest traditsioon – viimane kursus oli enne töökohtadele määrimist nädala Käärikul. Käärikule pääsemine ergutas ülikooli harrastussporti. Üleülikoolilise kompleksvõistluse (spartakiaadi) autasuks sai 1963. aastast võitjale kursusele 10-päevane lager Käärikul, kolmanda koha kursusele tasuta väljasõit Käärikule. (Ibid)

1.1.3 Kääriku spordikeskuse tulevikuplaanid

Kääriku puhke- ja spordikeskus on pidevalt uuenev ja arenev kompleks, mille hulka kuuluvad hotell, puhkemajad, spordiehitised (spordihall, kergejõustikustaadion, pallimänguväljakud, väliujula), konverentsi- ja toitlustuskeskus, järveäärne saun, suusastaadion ning matka- ja suusarajad. Kääriku puhke- ja spordikeskus pakub võimalust pidada konverentse ja seminare, läbi viia efektiivseid treening- ja spordilaagreid ning veeta tervislik puhkus mitmekesise teenustevalikuga looduskaunis kohas. (Kääriku ... 2012)

Kääriku spordikeskusel on hetkel olemas väliväljakute ala koos valgustatud tennise-, pallimängude- ja rannaspordiväljakutega. Kõige kriitilisem koht spordikeskuse kompleksil on siia maani olnud majutushooned, mis on võetud käsile ning 2017. aasta juuni teises pooles valmib uus sportlasmajutushoone. Juurde ehitatakse L-kujuline majutushoone, mis koosneb neljast korruste kaupa jagatud hooneplokist. Antud juurdeehituse raames tuleb senise 102 voodikoha asemele 250 voodikohta ning oluliselt parandatakse majutustingimusi. Ehitustööde käigus rekonstrueeritakse ka veel veejaam ja reoveejaam ning rajatakse välisvõrgud.

Edaspidiselt plaanitakse veel juurde ehitada pallimängude hall, täismõõtmetes kunstmuruga jalgpalliväljak ning prioriteetide hulka on määratud ka kergejõustikustaadioni rekonstrueerimine koos selle juurde käivate jõulinnakude ja heitealade väljakutega. (Ibid)

2017. aastaga on Kääriku spordikeskusel välja arendamisel veel üks suurem projekt, seda siis koostöös Eesti Olümpiakomitee, SA Tehvandi Spordikeskuse, Tartu Ülikooli, Tallinna Tehnikaülikooli, Telia Eesti AS-i ja SA Tartu Ülikooli Kliinikumiga. Nimetatud osapooled sõlmisid lepingu, mille raames on plaanis Kääriku spordikeskusest kujundada kaasaegne rahvusvaheline sporditeaduste, spordimeditsiini ning spordiinnovatsioonikeskus. Niinimetatud „Tark“ Kääriku spordikeskus toob endaga kaasa täiendavaid võimalusi treeningtegevuste ja olümpiaettevalmistuse tõhustamiseks ning annab võimalused spordiga seotud uute tehnoloogiliste lahenduste ja treening – ning spordimeditsiini metodoloogiate väljatöötamiseks.

Tallinna Tehnikaülikool annab oma panuse loodavasse keskusesse oma teadmistega tervisetehnoloogiate ja IT valdkondadest. Prioriteediks on seatud erinevate sensorika-, elektroonika- ning andmeedastuslahenduste väljatöötamine, mida saab kasutada treeningprotsesside jälgimisel ning selle baasil uute treeningmeetodite väljtöötamisel.

Siinkohal on oluline rõhk andmete kogumisel, mis peab olema teaduslikult mõtestatud ning seejuures sportlastele võimalikult lihtne. (Eesti ... 2017)

Tartu Ülikooli huvi kujutab endast Kääriku spordikeskuse kasutamist aastaringse praktikabaasina ning teadustegevuse arendamise eesmärgil potentsiaalse andmete kogumise paigana.

SA Tartu Ülikooli Kliinikumi huvi on spordimeditsiini, vigastuste ennetuse ning taastusravi metodoloogiate väljatöötamine Kääriku spordikeskuses.

Telia AS annab projekti tarvis IoT platvormi, mis võimaldab andmeid koguda. Nende eesmärgiks on viia järgmise generatsiooni andmekogumine ning tehnoloogilised lahendused erinevatesse eluvaldkondadesse.

Lõpp-tulemusena sisaldab „tark“ Kääriku spordikeskus endas võimalusi, kus spordihuviline saab Käärikul treenimise ajaks endale külge erinevad andurid, mis kaardistavad tema toitumise, liikumise, südametöö, kehakaalu, geenid, verepildi ja teised näitajad. Neid andmeid mõõdetakse ja analüüsitakse ning treeninglaagri lõppedes on andmetest moodustatud tervikpilt, mis näitab, kui tervislikult inimene elab ning kas tema toitumis-, liikumis- või treeningharjumistuses on vaja teha mingeid muudatusi. (Telia ... 2017)

1.1.4 Kääriku spordikeskuse infrastruktuur

Praegusel hetkel koosneb Kääriku spordikeskus kolmest järjestikku paiknevast, teineteisega ühendatud, kuid selgesti eristuvast hooneosast. Spordihoone on nendest kolmest hoonest keskmine, läänepoolsem. Spordihoone mõlemal pool otsas on saalid, mille juures on eriline see, et seda ühendab jooksurajana kasutatav koridor ning madalam hooneosa, kus asuvad majutustoad. Majutushoone all omakorda on soklikorrus, kus asuvad duširuumid ning abiruumid. Madalas hooneosas asub ka peasissepääs, kuid eraldi sissepääs asub ka korvpallisaaliga hooneosa esimesel korrusel ning lasketiiru viiv sissepääs on nurgaseinas.

Kohekorruselise korvpalliga hooneosa esimesel korrusel asuvad suusahoidlad, suuskade hooldusruumid koos määrderuumiga, lasketiir ning veeremänguruum. Teine hooneosa on kahekorruseline raskejõustikusaaliga hoone, mille esimesel korrusel on garaažid.

Lisaks veel pallimängude saal, kus on olemas ka samuti võrkpalli, sulgpalli mängimise võimalused ning vajadusel saab seda kohandada ka kahevõitlusaladeks.

Veel on olemas jõusaal, mis on varustatud erinevate trenaažööriidiga, tõsteala varustusega, jooksulintide, sõudeergomeetrite, velotrenaažööriidide ja hantlitega.

Kääriku spordikeskusel on ka suurepärased võimalused väljas sportimiseks. Olemas on multifunktsionaalne välispordiväljak, kus on kaks korvpalliväljakut, neli tenniseväljakut, võrkpalli-, saalihoki-, käsipalli- ja jalgpalliväljak. Lisaks on rannaspordi harrastajatele rannavolle, rannatennise, indiaca, rannajalgpalli liivaväljakud. Väljas on ka kergejõustiku staadion, kus on olemas kõik vajalik inventar ja tehnika. Staadioni koosseisus on täismõõtmeline 400m staadioniring koos heiteala sektoritega, eraldi on veel kaugus-, kõrgus- ning teivashüppe sektorid.

Ühe kõige populaarsema spordiala – suusatamise tarbeks on suusastaadion, kus saab korraldada nii suviseid kui ka talviseid spordivõistlusi. Lisaks on erinevad liikumisrajad, kus on olemas 1,5, 2,5, 3 ja 5 km pikkune suusarada ning 5 km pikkune jooksurada. Populaarseks on saanud ka Järverada ja Kekkose nime kandvad suusarajad.

Samuti on võimalik harrastada ka veesporti, mille tarbeks on hetkel olemas väliujula koos hüppetorni ja ujumisradadega. (Kääriku ... 2012)

Tuleviku arendused

Kääriku spordikeskuse väljaarendamine on kirjas nii Kultuuriministeeriumi arengukavas, kui ka kehtivas koalitsioonilepingus. Eesti spordimaastikul puudub ühtne spordikompleks spordilaagrite läbiviimiseks alaspetsiifiliselt, kus oleks samuti tagatud täielikult kõrvaltegevuste kogum, mille hulka kuuluvad tegevuste analüüs, meditsiin, toitlustus ja ööbimine. Esmajoones renoveeritakse treening- ja laagrimajutuse hooned, misjärel tehakse korda kergejõustikustaadion, rajatakse kunstmuruga jalgpalliväljak ja pallimängude spordihoone. Kääriku spordikeskusele tekkiv moodne treeningbaas annab 80%-le spordialadest võimaluse trennida Eestis, mitte välismaa baasides ning millega kattub ka Kääriku spordikeskuse slogan – Eesti spordi treeningkeskus. Kogu arendustegevuse lõpptähtaeg on aasta 2020. (Ibid)

1.2 Sporditurismi logistika

1.2.1 Sporditurismi logistika teooria

Turismi logistikat on defineeritud kui erinevate transpordiviiside, teede ja terminalide omavahelist koostööd ja opereerimist, mis aitab inimesi ja materiaalseid ressursse liigutada turismikeskustesse sisse ja välja.

Turismi logistika all mõistetakse veel transporditeenuste pakkumist sihtkoha piirides ja transpordiviiside ühendamise võimekust konkreetses turismipiirkonnas. Turismikeskuse jaoks on transport oluline faktor võimaldamaks turistidel liikuda nende elukohast sihtkohta, kus nad soovivad aega veeta.

Turisminduses on transpordisüsteemi efektiivsem uurida tervikliku süsteemina kui võtta erinevad transpordiliigid eraldi vaatluse alla. Sellise tervikliku süsteemi uurimise eeliseks on see, et muutuste korral ei vaadelda muutust kui konkreetset sündmust, mis mõjutab ühte kindlat transpordiliiki, vaid selle mõju vaadeldakse transpordisüsteemis tervikuna.

On võimalik välja tuua neli peamist transpordisüsteemi elementi (Prideaux 2000):

- **Transpordiviisid:** Transpordiviisid kujutavad endas kindlaid transpordiliike, mis tagavad kauba ja reisijate liikumise vajadused. Transpordiliigid on klassifitseeritud neljaks: maanteetransport, õhustransport, meretransport ja raudteetransport. Mõningatel juhtudel on raudtee- ja maanteetransporti vaadeldud ka ühtselt, kui sisemaatransporti. Maanteetranspordi puhul võib eristada ka erinevaid liikumiseks kasutatavaid viise, milleks võib lugeda eraautot, rendiautot, bussi, taksot, jalgratast ja jalgsi liikumist. Need erinevad liikumisviisid tervikuna kujundavad turismireiside kiiruse, mugavuse, reisija ja kauba kandevõime, maksumuse ja ohutuse.
- **Teedevõrk:** Teedevõrk kujutab endast infrastruktuuri, mida mööda erinevad sõidu- või transpordiliigid liiguvad. Teed, nagu ka transpordiliigid on jaotatud nelja suuremasse kategooriasse: maantee, mereteed, õhuteed ja raudtee. Efektiivne teekond aitab vähendada nii reisimise maksumust kui ka ajakulu.
- **Terminalid:** Sisuliselt on terminalid sõlmpunktid, kus üks transpordiliik vahetub teise vastu.
- **Tehnoloogia:** Tehnoloogiline muutus määrab ära transpordiliigi jätkusuutlikuse, hinnastamise poliitika, kiiruse, mugavuse taseme ning samuti ka ohutuse.

Kokkuvõtlikult, transpordisüsteem peab ühendama turismi tekitavad piirkonnad turismi sihtkohtadega. Samuti on transpordisüsteemi ülesanneteks (Prideaux 2000):

- Tagada transport lähtekohast terminali, sõlmpunkti, kust teekond turismi sihtkohta algab
- Tagada teenused, mis on ohutud, mugavad, mõistlikus hinnaklassis ning kiired
- Tagada transport sihtkoha siseselt
- Tagada kauba liikumise võimalused sihtkohtadesse

1.2.2 Spordikeskuse ligipääsetavus

Tavapärasel ruumilisel analüüsil on ligipääsetavus seotud kaugusega ning transpordivõrgu efektiivsusega. Veal (1987) on täheldanud, et spordi sihtasutuste puhul distant, reisimisele kuluv aeg ja reisi maksumus piiravad juurdepääsetavust, mis tähendab seda, et tihtipeale spordivõistluste puhul valitakse võistluse pidamiseks selline koht, mis on mõlemale meeskonnale logistiliselt sobiv ning kättesaadav. Erinevatest uuringutest on selgunud, et kaugemates ning erilisemates kohtades spordilaagrite läbiviimine on sportlastele olnud motivatsiooniks, kuna enda tavapärasest keskkonnast eemal olles on enda spordialaga tegelemiseks motivatsiooni leida. (Higham 2005)

Sellegipoolest, vaatamata kaugemale reisimise võlust, on uuringud spordi turismi kohta välja toonud ligipääsetavuse kui väga olulise mõjuteguri. Erinevad uuringud Weed and Bull (2004) poolt on näidanud ligipääsetavuse olulisust vahemere treeninglaagrite näitel. Treeninglaagrite populaarsus ning asukoht vahemere ääres on mõjutatud sellest, kui kiiresti on sinna võimalik lennata Põhja-Euroopa suurematest linnadest ning kui head transpordi sõlmpunktid on neile lähimates suurlinnades. Transpordi sõlmpunktide all mõistetakse kohti, kus maanteed ja linnasisese transpordi võrgustikud ühinevad ning kus on olemas nii kohalik kui ka rahvusvaheline lennujaam. Eelnimetatud faktorid ongi just need tegurid, mis teevad nendest vahemereäärsetest kohtadest populaarsed spordiürituste sihtpaigad. (Ibid)

1.3 Transpordikorraldus

1.3.1 Ühistranspordi kättesaadavuse tagamise kohustus

Eesti Ühistranspordi seaduse, paragrahvi 13 järgi peab kohalik omavalitsus suunama ja koordineerima ühistranspordi arengut ning töötama välja arengukavasid. Samuti on ülesanneteks korraldada elanike liikumisvajaduste uuringuid, et välja selgitada nõudlus ühistranspordi järele ning eri liiki vedude korraldamise otstarbekus ja võimalused. (Ühistranspordiseadus, § 13, lg 2)

Antud seaduse kohaselt lasub Kääriku valla ühistranspordi korraldamise kohustus kohalikul omavalitusel, ehk Otepää vallavalitsusel. Selle järgi peaks ka Kääriku spordikeskuse külastatavuse tihedust ning inimeste nõudlust sinna liikumisel hindama kohalik omavalitsus ning vastavalt nõudlusele koordineerima liinibusside graafikuid selliselt, et ka kõrghooajal oleks inimestel paremad võimalused Käärikule pääsemiseks. Siinkohal muidugi kerkib see küsimus päevakorrales alles siis, kui Kääriku spordikeskuse arenguplaanid on jõudnud lõpusirgele ning oodatud spordimeka on valminud. Alles siis saab hinnata nõudlust ühistranspordile, et saada Kääriku spordikeskusesse.

1.3.2 Spordivarustuse transportimine

Gammon & Robinson, 1997 töö uurib sporditurismi ja tavaturismi motiivide omavahelisi seoseid, nende mõju inimeste valikutele, kinnitamaks, et nii spordi kui ka tavaturismi puhul on valikute tegemisel juhtivaks siiski üks peamine domineeriv motiiv ning teised motiivid lihtsalt rikastavad kogemust. Keskendumine ainult spordile või turismile on üle lihtsustamine, mis ignoreerib erinevaid motiive, mis toetavad valikute tegemist, sest sporditurismi element on vaid üks osa üleüldisest reisist. Siinkohal on spordivarustuse transportimine oluline faktor ainult siis, kui treenimine on reisi peamine eesmärk. Kui sporditegemine on reisi põhieesmärk, siis sporditarvete kaasa vedamise kasu on maksimaalne ning kohaliku varustuse rentimine siinkohal viiks reisist saadavat väärtust alla. Teisalt jällegi, kui treenimine pole reisi põhiliseks eesmärgiks, siis enda isikliku varustuse kaasa vedamine on liiga kulukas ja ebamugav ning ei tasu ennast ära, sellisel puhul oleks lihtsam varustust

kohapealt rentida. Oluline roll on ka spordialal, mida harrastatakse, sest erinevad spordialad nõuavad erineva varustuse olemasolu. (Humpreys 2017)

Spordivarustusega reisimisel on otsene kulu. Lennureiside puhul on varustusele küllaltki kõrged kulud, kuid raudteetransport üldjuhul lubab spordiinventari kaasa võtta kui tavalist pagasit, kuigi erilist transportimist vajaksid jalgrattad. Autoga reisimise puhul avaldub lisavarustuse kaasavõtmise kulu tõusva kütusekuluna, olgu selleks siis rattad katusel või rasked pagasid autos. Siinkohal võib tõdeda, et spordivarustusega reisimisel tehakse ka sihtkoha valik ning transpordiviisi valik lähtuvalt inventari olemasolust ning mugavusest sellega liigelda. Mida rohkem ning keerulisem varustus kaasas on, seda suuremaks muutuvad ka reisimise kulud. Kuigi spordivarustusega reisimine võib olla keeruline, eriti kui varustus on liialt koormav, siis see võib sellegipoolest osutuda mugavaks. Näitena võib tuua suusatajad, kes alpidesse lähevad. Kui jõutakse sihtpunkti kohale, siis need, kellel on varustus olemas, saavad minna kohe nõlvadele, samal ajal kui teised peavad hakkama endale sobilikku varustust otsima. Jalgratturid saavad näiteks enda ratastega sihtkoha siseselt ringi liikuda, mis annab mugavuse faktorile palju juurde. Inventari kaasavõtmise või kohapeal rentimise otsustab suurel määral ka see, kui tõsiselt sporti tehakse, kui professionaalsel tasemel. Kui tegemist on profisportlasega, siis on isikliku varustuse kaasavõtmine peaaegu, et kohustuslik. (Ibid)

Kääriku spordikeskuse puhul võib tegemist olla nii profi- kui ka harrastussportlastega, seega üldisem inventar peab spordikeskusel olemas olema, kuid kui tegemist on näiteks jalgrataste või suuskadega, siis peavad kliendid selle ise kaasa võtma. Siinkohal tekib klientidel olemasolevate alternatiivide vahel otsustamine. Kui soovitakse enda mahukat varustust kaasa võtta, siis peab selleks olemas olema kas isiklik transport või tellitud buss, mis ühtlasi mahutaks ära ka vajaliku inventari. Vastasel juhul on Käärikule minemine enda varustusega liiga keeruline ning tihtilugu pole seda vaeva väärt. See on spordilogistika puhul oluline aspekt, mida peab arvestama ka Kääriku spordikeskuse ligipääsetavuse puhul, sest tavapäraselt spordiklubid võtavad enda isikliku varustuse kaasa ning peavad leidma viisi, kuidas seda kõike transportida.

1.3.3 Transpordijagamine

Reisijatel on tänapäeval transpordiviiside valimisel mitmeid erinevaid variante. Valiku tegemisel üldjuhul lähtutakse selle maksumusest, reisiajast, paindlikkusest (olles suuteline tegema graafikus muudatusi), mugavusest, usaldatavusest ja ohutusest.

Kõige esmased variandid on tavaliselt avalikud sõiduliinid, milleks on bussid või rongid ning mis sõidavad mööda kindlat geograafilist marsruuti ja kindla graafiku alusel. Nende meetodite puhul on reisi maksumus küll väike, kuid mugavus ja paindlikkus on puudulikud.

Sõidujagamisel võib pealevõtu ning mahapaneku kohti olla küll mitmeid, kuid leppides sõidu puhul kokku vaid ühe kindla pealevõtu ning mahapaneku koha, kindlustatakse sõidu parem sujumine ning sellega vähendatakse ka juhi ebamugavust. Erinevad peatused ning marsruudimuutused on ka ebamugavad reisijatele ning takistuste ilmumine sõidu läbiviimisel on suurema tõenäosusega. (Stiglic *et al* 2015)

Sõidujagamine on transpordiviis, kus individuaalsed reisijad jagavad enda sõiduvahendit, et sooritada vajalik reis ning jagada enda reisimise kulusid, milleks võivad olla kütus, kiirteemaks, parkimise tasud, teistega, kellel on sarnane marsruut ja ajaline graafik. Sisuliselt on sõidujagamine süsteem, mis kombineerib eraautode paindlikkuse ja kiiruse ning avalike liinide odava maksumuse. Enamikel juhtudel siiski on sõidujagamise koordineerimine mitteametlik ja organiseerimatu tegevus ning ainult mõningatel puhkudel saavad reisijad seda võtta kui transpordiviisi alternatiivi. (Furuhata *et al* 2015)

1.3.4 Kääriku spordikeskuse ligipääsetavus

Võimalused kasutada Kääriku spordikeskusesse minemiseks ühistransporti on antud hetkel puudulikud. Kääriku spordikeskuse juures asub vaid üks ühistranspordi peatus, milleks on „Kääriku“ nime kandev bussipeatus. Selles bussipeatuses peatuvad kolm bussiliini, millest üks on kaugmaaliin ja kaks tükki maakonnaliinid. Kaugmaaliiniks on bussiliin nr. 112, mida haldab vedaja Taisto Liinid OÜ ning mille marsruut kulgeb järgmiselt: Tallinn – Tartu – Otepää – Kääriku – Sangaste – Antsla. Liin on käigus kõikidel nädalapäevadel ning läbib seda teekonda üks kord päevas, alustades lähtejaamast, Tallinna bussijaamast, teekonda kell 8.30 ja lõpetades Antsla bussijaamas kell 12.55 ning vahepeatusena peatub Käärikul kell 12.15. Vastupidises suunas peatub buss nr. 112 Kääriku bussipeatuses kell 15.16 ning jätkab sõitu Tallinna suunas.

Maakonnaliinidest läbivad Kääriku bussipeatust liinid nr. 73 ja 71, mida mõlemat haldab GoBus AS. Bussiliin number 73 sõidab marsruudil Otepää – Kääriku – Otepää ning peatub Kääriku bussipeatuses kell 7:00 hommikul ja kell 17.40 õhtul. Siinkohal vajab tähelepanu see, et eelnimetatud liin peatub nendel kellaaegadel bussipeatuses esmaspäevast reedeni ning lisaks on teisipäeval ja reedel juures üks kellaaeg – kell 10:25, mil antud bussiliin Kääriku peatuses peatub. (Busside ... 2017)

Liin number 71 sõidab marsruudil Tartu – Kambja – Pangodi – Kääriku – Otepää ning peatub Kääriku bussipeatuses kell 11:45 hommikul ning tagasi Tartu suunas kell 13:50 pärastlõunal. Antud liin sõidab kõikidel nädalapäevadel.

Tuues välja veel lennu-, mere- ning raudteetranspordi ühendused, siis kuna nende transpordiviiside puhul otseühendusi Käärikuga ei ole, siis kõige otstarbekam ja ajasäästlikum on sõita esmalt Tartusse. Tartusse saab sõita, kas kasutades kaugmaa bussiliine või kasutades Elroni rongi.

Tartust edasi Käärikule saab sõita eelpool nimetatud aegadel, bussiliinidega nr 71 ja 112, mille puhul viimane alustab sõitu ka otse Tallinnast kell 8.30 hommikul. Teine võimalus on Tartust sõita esmalt Otepäele, kasutades bussiliine 71, 323, 112, 380 või 72. Otepäält edasi saab juba Käärikule minna bussiga nr 73, kuid selle viimane väljumine on kell 17.15 õhtul. Võimalik on Käärikule tulla ka Riiast, kuid ka selle marsruudi puhul peaks esmalt sõitma bussiga Tartusse, kust saaks edasi sõita maakonna bussiga või teise variandina sõitma marsruudil Riia-Valga-Otepää-Kääriku, kuid mis ilmselt on ajakulukam. (Ibid)

Teisi ühistranspordi liike Kääriku suunal ei sõida, seega Käärikule saamine on sellevõrra raskendatud. Kääriku spordikeskuse tegevjuht tõi välja, et põhiliseks liikumisvahendiks on siiski inimeste enda eraautod või spordiklubide puhul mikrobussid, millega külalised Käärikule liikleavad. Aeg-ajalt on olnud olukordi, kus Kääriku Spordikeskus on spordiklubidele ise tellinud transpordi liiklemiseks Kääriku – Otepää suunal, kuid need on olnud harvad juhused. Transpordivõimekuse poolt räägib siinkohal jällegi asjaolu, et transpordi kohta on külastajad küsinud korduvalt. Põhjuseks on siis puudulik informatsioon selle kohta, kuidas või millisel viisil on võimalik Kääriku Spordikeskusesse liigelda.

Käesolevas töös on uurimise all Kääriku spordikeskuse transpordivõimekus ning võimalused. Kuna Kääriku spordikeskusest tahetakse arendada Eesti „spordimekat“, siis peab sellel olema ka vastav transpordivõimekus, et seda eesmärki täita. Kääriku spordikeskus enda teenustelt ning olemuselt on Eestis ainulaadne ning klientuuri võib olla nii tippportlastest kuni

konverentsi huvilisteni. Praegusel hetkel on nii Kääriku spordikeskuse kui ka valla transpordikorraldus olnud rahuldav, mis tähendab, et kliendid, kellel on olnud soovi sinna minna, on üldjuhul leidnud ka võimaluse sinna liikumiseks, kuigi seda ei ole otseselt uuritud. Praegusel hetkel on transport vastavuses majutusvõimalustega, kuid juba madalhoogaegadel on keeruline majutustäituvust tõsta ilma transpordi arendamiseta. Arvestades fakti, et alates 2017. aasta juunist on Kääriku spordikeskusel võimekus majutada 280 inimest, peab siinkohal tõsiselt mõtlema sellele, kas praegune transpordiinfrastruktuur pigem toetab või pärsib Kääriku spordikeskuse arengut. Tuleb välja selgitada, milline olukord on Kääriku spordikeskusel praegu, millised on klientide vajadused ja ootused Käärikule saamisel ning milline on nõudlus transpordile. Saades vastused nendele küsimustele, on võimalik leida lahendused ning ettepanekud transpordi parendamiseks Käärikule.

Töös on rõhk eelkõige uurimisel, et millisel viisil on ühistranspordi teenus ülesehitatud Valgamaal, Kääriku külas ning kuidas ühistranspordi infrastruktuur kattub Kääriku spordikeskuse vajadustega. Kääriku spordikeskusest plaanitakse arendada Eesti „spordimeka“, mille jaoks on loodud arengukava aastani 2020. ning on investeeritud suured summad.

See kõik aitab jõuda lähemale selleni, et Kääriku kasvaks Eestis peamiseks spordikeskuseks, kuid siinkohal tekib küsimus, et kuidas kohalik ning riiklik ühistranspordi struktuur seda eesmärki toetab? Võib eeldada, et sellise arengukava juures eeldatakse päris suurt külastajate aktiivsuse kasvu millega käib käsikäes ka aina suurenev vajadus transpordi järele, kuid kas praegune infrastruktuur vastab sellele nõudlusele.

2. METOODIKA

2.1 Juhtumiuuring

Juhtumiuuring on empiiriline uuring, mis uurib kindlat fenomeni või probleemi reaalse elu kontekstis, kasutades selleks erinevaid andmeallikaid. YIN (2003) arvamuse kohaselt on juhtumianalüüsi läbiviimiseks kuus võimalikku andmekogumise allikat : dokumendid, arhiivid, intervjuu, otsene vaatlus, osalev vaatlus ja eksperiment. Juhtumianalüüsi tugevaks eeliseks on selle meetodi võimalikkus analüüsida erinevaid andmehulkasid – dokumente, eksperimente, intervjuusid ja vaatlust. (YIN 2003) Juhtumianalüüs ei kujunda endast ainult ühe kindla andmeliigi analüüsimist, vaid see annab võimaluse viia läbi kas kvantitatiivne või kvalitatiivne analüüs. Juhtumiuuringuid nähakse ka kui põhjalikku huvi tundmist selle vastu, kuidas ja mis põhjusel on sündmused juhtunud ning selgitamaks välja erinevused selle vahel, mis oli algselt planeeritud ja mis tegelikult juhtus. (Alam 2008)

Juhtumiuuring ei ole mõeldud terve organisatsiooni tundma õppimiseks, vaid keskendumaks konkreetsele probleemile, kasutades andmeanalüüsi. Juhtumiuuringud on eriti kasulikud siis, kui on vaja õppida sügavuti tundma mingit kindlat probleemi või situatsiooni.

Juhtumiuuringuid on kritiseeritud selle teadusliku tõestuse puudulikkuse pärast ning samuti nende puuduliku võime pärast üldistada konkreetseid probleeme. Juhtumiuuringu kasuks räägib aga selle võimalikkus uurijal näha terviklikku pilti antud olukorrast, probleemist ning õppida seda põhjalikult tundma tänu erinevate andmekogumismeetoditele. YIN (2003.a) arvates on olemas kolme tüüpi juhtumiuuringuid : uurimuslik, kirjeldav ja selgituslik. Siinkohal kasutatakse uurimuslikku juhtumiuuringut tihtipeale ärianduslikes valdkondades, et pilootuuringu abil selgitada välja küsimused või hüpoteesid. Kirjeldavat juhtumiuuringut kasutatakse näiteks sellisel juhul, kui on tarvis uurida, mis juhtus konkreetse tootega, kui see lasti turule. Selgituslikku juhtumiuuringut saab kasutada organisatsioonide protsesside uurimiseks. (Ibid)

2.1.1 Kääriku spordikeskuse hetkeolukord

Kääriku spordikeskuse praegune olukord on positiivne, sest nõudlus on suur, ehitatakse juurde uusi hooneid, arendatakse sportimisvõimalusi ning arengukava järgi liigutakse suunas, kus Kääriku spordikeskusest peaks saama Eesti „spordimeka“. Enda võimaluste ning omaduste poolest on Kääriku spordikeskus juba praegu üks ainulaadsemaid ning paremaid spordikeskusi Eestis, seega konkurents keskusele kui täielikule spordikompleksile puudub.

Teised puhke- ja spordikeskused võivad konkureerida pigem erinevate teenuste arvestuses, kus kellelgi võib olla majutus soodsam, mõni on asukoha poolest paremini ligipääsetav, mõnel on konverentsivõimalused paremad, kuid üldarvestuses on Kääriku spordikeskus enda teenuste valiku ning suunitluse poolest ainulaadne.

Klientidele on Kääriku spordikeskuses laagrite pidamine mugavaks tehtud, sest nad saavad enda laagreid broneerida just neile sobival ajal, mis spordikeskuse jaoks aga tähendab keerulisemat organiseerimist, et majutuse täituvus oleks maksimaalne. Hinnaklassi poolest on Kääriku spordikeskus samuti päris soodne, sest nende laagripaketi hinnad sisaldavad nii majutust, toitu (hommikusöök, lõunasöök ja õhtusöök), ühte saunakorda laagri vältel ning kõikide spordirajatiste kasutamist selle juurde kuuluva inventariga. Allpool on toodud spordikeskuse laagripakettide hinnad (Kääriku... 2017):

- Lastelaagri pakett Kääriku hotellis: 22 eurot ööpäev
- Lastelaagri pakett spordi- ja sportlasmajutushoones: 17 eurot ööpäev
- Treeninglaagri pakett Kääriku hotellis: 25 eurot ööpäev
- Treeninglaagri pakett spordi- ja sportlasmajutushoones: 22 eurot ööpäev

Siinkohal saab välja tuua Kääriku spordikeskuse kaks kõige nõrgemat kohta, milleks on majutus ja transport. Majutuse küsimus lähikuudel laheneb, sest juurde ehitatakse uus sportlasmajutus hoone ning toimub praeguste hotellitubade parendamine. See tõenäoliselt tõstab ka külaliste nõudlust majutuse järele. Lisaks majutushoonetele rekonstrueerib Kääriku spordikeskus ka enda väliväljakute ala, ehitab juurde kunstmuruga jalgpalliväljaku, uue spordihoone, puhkemajad, kergejõustiku staadioni ja heitealade staadioni. Samuti arendatakse „targa“ Kääriku projekti, mille tulemusena peaks Käärikust saama ideaalne sporditeaduse keskus, mis on peamiseks treeningkeskuseks kõikidele tipp-, olümpia- ja harrastussportlastele.

Kogu arengukava juures kerkib aina tugevamini esile teine probleemkoht – transport. Praegusel hetkel Kääriku spordikeskus enda klientidele transporti ei paku, seega kõik külalised peavad Käärikule oma transporti ise organiseerima. Nagu intervjuudest selgus, siis see ei ole ka siiaaani spordiklubidele eriliseks takistuseks olnud, sest vahemaad on piisavalt väikesed ning lahendusi leiab kergelt. Samuti ei ole spordiklubidel erilist valikut spordikeskuste osas, kus enda laagreid korraldada, seega see asjaolu on Kääriku spordikeskuse jaoks positiivne. Mida kaugemale Kääriku spordikeskus enda arendustega jõuab, seda tugevamini transpordiküsimus esile tuleb.

Asudes lähedal, kuid samas piisavalt kaugel suurematest linnadest, peab ühel või teisel moel ka transport Käärikule arenema, sest ka praegune ühistranspordi võrk ei ole oma graafikute ega ressursside poolest võimeline teenindama suuri laagrigruppe. Paraku ei ole ka riigi transporti arengukavas ette nähtud selles piirkonnas transporti arendamist.

2.1.2 Transpordiviiside alternatiivid

Ühistransport hõlmab endas mitmeid erinevaid transpordiviise, mis on kättesaadavad kogu avalikkusele, nende hulgas näiteks bussid, rongid, parvlaevad ja nende erinevad variatsioonid. (Litman 2015, 4). Ühistranspordi puhul on väga oluline, et milline on teenuse kvaliteet, mida saab hinnata teenuse kättesaadavuse järgi. Vaadata tuleks, et kus ja millal on transporditeenus kättesaadav ning kui suurt ala see geograafiliselt katab. Ühtlasi on oluline busside liikumise sagedus, reisi kiirus, usaldusväärsus, maksmise võimalus, hinna struktuur ning transpordiviisi sidumise lihtsus teiste transpordiviisidega. Lisaks on tähtis silmas pidada ka turvalisust, mugavust, ligipääsetavust, taskukohasust, universaalsust, informatsiooni lihtsat leitavust, esteetikat ning meeldivust. (Ibid.)

Kuigi ühistranspordil on kõige tähtsam roll suurlinnades, peab see siiski olema hoolikalt planeeritud ka maapiirkondades. Ühistranspordi planeerimisel tuleb silmas pidada eelkõige klientide vajadusi, mis võivad olla mõjutatud erinevatest keskkondlikest, majanduslikest kui ka sotsiaalsetest teguritest. (Schöbel 2007, 1)

Üldjuhul on inimestel transpordiviisi valimisel mitu alternatiivi ning otsus tehakse tavaliselt selle transpordiviisi kasuks, mis on kõige kasulikum või mis täidab kõige paremini inimese reisi eesmärgi. (Ceder 2007, 322)

2.1.3 Käärikule viivad transpordivõimalused

Käärikule saamiseks on võimalik kasutada erinevaid ühistranspordi ühendusi, mille puhul ühistranspordi infrastruktuur ei ole küll väga paindlik, kuid soovitud eesmärki on võimalik saavutada. Eelnevalt oli mainitud, et Kääriku spordikeskuse juures asub „Kääriku“ nime kandev bussipeatus, mis on ühtlasi ka ainus spordikeskuse ühenduskoht ühistranspordiga. Põhiline Kääriku spordikeskuse klientuur tuleb Tartust ning järgmine peamine lähtekoht on Tallinn. Siinkohal saab eeldada, et Tartus kui Tallinnas asuvad kliendid liiguvad Käärikule peamiselt enda transpordiga, milleks on eraauto või siis spordiklubi korral mikrobuss. Tartu puhul on vahemaa võrdlemisi väike, seega enda sõiduvahendi kasutamine pole liialt ajakulukas ega ka kallis. Tallinna klientidel on eratranspordi kasutamise tõenäosus väiksem, kuna vahemaa on pikk ning valdav osa kasutab kas rendibussi või spordiklubi mikrobussi. Ühistranspordi kasutamine Käärikule on siamaani olnud pigem tagasihoidlik, kuid kui teisiti ei saa, siis see võimalus on kindlatel kellaaegadel olemas.

Tallinnast liikumist alustades on võimalusi mitmeid: kas liikuda olemasolu korral spordiklubi bussiga, võimaluste korral eraautoga või rentida mikrobuss ning minna sellega. Sellisel juhul oleks kõige kiirem viis Käärikule jõudmiseks:

- mööda Tallinn – Tartu maanteed ning Tartust edasi mööda Tartu – Võru - Luhamaa maanteed kuni Tatrani. Tatrast edasi mööda Tatra – Otepää – Sangaste teed kuni Otepääni ning sealt juba jõuab Käärikule mööda Otepää – Kääriku – Kurevere teed. Teekonna kogupikkuseks on 235 km ning ajaliselt kuluks selle teekonna läbimiseks 2 tundi ja 47 minutit.
- Sama variant kehtib ka Tartu puhul, alustades koheselt sõitu mööda Tartu – Võru – Luhamaa teed mööda ning seejärel jätkates mööda eelnimetatud marsruuti. Tee kogupikkuseks on 54,7 km ning selle läbimiseks kuluv aeg eratranspordiga on 49 minutit, Google mapi järgi.

Antud teekonnad on kõige kiiremad marsruudid jõudmaks Tallinnast ja Tartust Käärikule eratranspordiga.

Ühistranspordi korral on Kääriku jaoks kolm olulist sõlmpunkti, milleks on Tartu bussijaam, Tallinna bussijaam ning Otepää bussijaam.

Allpool olevas tabelis on välja toodud erinevad marsruudid, millisel viisil saab liigelda Kääriku spordikeskusesse, kasutades selleks ühistransporti. Kuna ainukesed bussiliinid, mis Kääriku bussipeatust läbivad, on seotud kas Tallinna, Tartu või Otepäega, siis on ka need kolm linna tabelis lähtepunktideks.

Tabel 2.1 Kääriku bussipeatust läbivad bussiliinid

LÄHTEPUNKT	MARSRUUT	KASUTATAV ÜHISTRANSPORT	AJALINE KESTVUS
TALLINN	Tallinn - Tartu - Otepää - Kääriku	Bussiliin nr. 112	3h 45min
TARTU	Tartu - Kambja - Pangodi - Kääriku - Otepää	Bussiliin nr. 71	1h 15min
OTEPÄÄ	Otepää – Kääriku - Otepää	Bussiliin nr. 73	20min
OTEPÄÄ	Otepää – Kannistiku – Kääriku – Otepää	Bussiliin nr. 73	25min

Allikas: (autori koostatud)

Variatsioone ühistranspordiga on siinkohal võimalik teha ainult linnade vahel liikudes, kuid Käärikule jõudmiseks peab kasutama vähemalt ühte ülaltoodud bussiliini.

Tallinnast on võimalus Käärikule minna kas bussiga nr 112 otse Käärikule või bussiga kuni Tartu bussijaamani ning seejärel edasi Otepäele. Võimalus on ka minna läbi Valga, kuid see oleks liialt ajakulukas. Teine alternatiiv on sõita Tallinnast Tartusse rongiga, misjärel tuleb Tartu rongijaamast läbida 3,2 km kas kõndides või muu transpordiga liikudes Tartu bussijaama ning sealt edasi juba Otepäele. Selliste ühenduste korral peab arvestama sellega, et viimane buss Otepäält Käärikule läheb kell 17.15.

Tartust Käärikule liikudes on võimalik kasutada kas eelnevalt nimetatud bussiliine või siis bussiliine nr. 320, 380 ja 630, millega saab Otepäele ning sealt edasi saab jätkata sõitu Kääriku suunas.

Kui alustada teekonda mujalt Eestist, siis parim viis Käärikule saamiseks on see, kui arvestada kõige kiirem ja odavam ühendus lähtekohast Tallinnasse, Tartusse või Otepääle ning sealt edasi juba Käärikule. Sellisel moel on tagatud ühistranspordiga ligipääsetavus spordikeskusesse kõige kindlamal ja kiiremal viisil.

2.2 Intervjuude läbiviimine

Intervjuu põhieesmärk on koguda vastajalt infot selle kohta, mida konkreetses juhtumiuuringus uuritakse. Intervjuus osalev vastaja saab anda infot selle kohta, mis on tema isiklik arvamus, nägemus antud teema analüüsimisel ning samuti ka saab vastata faktipõhisematele küsimustele. Enne intervjuu läbiviimist tehakse intervjuu kava ning tutvutakse antud teema ja objektiga. Intervjueerija eesmärk on intervjuus vastajat suunata ning motiveerida. Oluline roll on ka hiljem intervjuu analüüsimisel, mida tuleb teha kindlate ning paika pandud reeglite kohaselt. (Kohlbacher 2006)

Veelgi enam, kvalitatiivsed- või ekspertintervjuud on väga levinud uurimismeetodid, mida kvalitatiivses uuringus kasutatakse. YIN (2003.a) arvates on intervjuu juhtumiuuringu kõige tähtsam allikas andmete saamiseks.

Juhtumiuuringu intervjuu on oma iseloomult avatud allikas, kus on võimalik võtmeisiku käest küsida nii faktiküsimusi, kui ka isiklikku arvamust antud teema ja uurimisküsimuse kohta. Kvalitatiivne sisuanalüüs intervjuu transkripteerimisel kujutab endast reeglitest juhinduvat ja teoorial põhinevat meetodit, mis on juhtumiuuringu põhimõtetega kindlaks määratud. (Ibid)

Käesolevas juhtumiuuringus on viidud läbi kaks ekspertintervjuud, kus esimeseks kontaktisikuks on Kääriku spordikeskuse tegevjuht ning teiseks intervjueeritavaks on logistika doktorant ja korvpalliklubi mäenedžer Raul Markus. Tegevjuhiga läbi viidud intervjuu eesmärk oli saada eksperdi hinnang praegusele Kääriku spordikeskuse olukorrale, esitades nii fakti- kui ka arvamusküsimusi ning saada ülevaade tulevikuplaanidest. Intervjuu viidi läbi 10. mail ning intervjuu pikkuseks oli 40 minutit.

Intervjuu peamiseks teemadeks oli :

- Sihtgrupp ja kliendid
- Küllastatavus
- Majutus ja selle täituvus
- Transport
- Konkurents
- Tulevikuplaanid

Intervjuu eesmärk on koguda infot Kääriku spordikeskuse toimimise, põhimõtete, suunitluse ning tuleviku väljavaadete kohta. Samuti küsitakse selle kohta, kes on antud hetkel Kääriku spordikeskuse peamiseks kliendiks, kes on nende sihtgrupiks, kui palju küllastajaid neil iga-aastaselt käib, millistel eesmärkidel need kliendid Kääriku spordikeskust külastavad ning milline on potentsiaalne sihtgrupp, kellele võiks Kääriku spordikeskus ennast veel turundada. Kogutud info põhjal saab kaardistada spordikeskuse tugevusi, nõrkusi ning toimimisprotsesse. Intervjuust saab välja tuua ka probleemkohad, mida tegevjuht ise oluliseks peab ning mis on tema arvamus nende puhul.

Intervjuu peab vastama küsimustele :

- Kes on Kääriku spordikeskuse sihtgrupp, klient?
- Millised on Kääriku spordikeskuse transpordivõimalused antud hetkel?
- Milline on spordikeskuse majutustäituvus olnud praeguseni?
- Milliseid uuendusi on oodata ning kuidas need mõjutavad spordikeskuse toimimist?

Samuti viidi ekspertintervjuu läbi logistika doktorandi ja korvpalli klubi mäenedžeri Raul Markusega. Intervjuu põhieesmärk oli saada eksperdi hinnang ning arvamus Kääriku spordikeskuse toimimise kohta läbi kõrvalvaataja silmade. Kuna intervjuueeritaval endal on Käärikul suvila, siis oskab ta adekvaatselt hinnata Kääriku spordikeskuse ligipääsetavust ning samuti on Raul korraldanud korvpalli laagreid erinevates spordiklubides Lõuna-Eestis, seega on olemas praktilisel kogemusel põhinev võrdlusmoment. Intervjuu käigus sooviti teada saada, et kuidas ja kuhu on nemad enda laagreid siiaaani korraldanud ning mis on nende jaoks oluline. Milline on hinnang Kääriku spordikeskuse võimalustele ja olukorrale ning millised oleksid eelistused spordikeskusesse minemisel. Intervjuu viidi läbi 11.mail ning kestvuseks oli 30 minutit.

Lisaks eelmistele intervjuudele, on intervjueritud ka nelja spordiklubi, kes on Kääriku spordikeskuse pikaajalisteks klientideks. Intervjuude eesmärk on teada saada, miks spordiklubid eelistavad just Kääriku spordikeskust, millised on nende enda vajadused laagrigruppidele ning kui tähtis osakaal on laagrite organiseerimisel transpordil. Küsitakse ka selle kohta, et millisel viisil on spordiklubid enda transpordi siamaani organiseerinud, millised on olnud nende vajadused transpordile ning kas nad näeksid ka teisi lahendusi, kuidas saaks logistilist poolt nende jaoks lihtsustada.

Intervjuu peab vastama küsimustele:

- Miks korraldate enda laagreid just Kääriku spordikeskuses ?
- Kui tähtis osakaal on Teie laagrite organiseerimisel transpordil ?
- Millisel viisil olete enda transporti siamaani organiseerinud ?
- Kas ja millistel tingimustel oleksite nõus kasutama Kääriku spordikeskuse poolset transporti ?

2.3 Andmete analüüsimine

Kasutades eelnevalt kirjeldatud meetodikat on saadud käesoleva bakalaureusetöö tulemused ja järeldused, mis on peamiselt tuletatud intervjuude analüüsimisel. Kõik andmed ja informatsioon, mida käesolevas töös on Kääriku spordikeskuse analüüsimisel kasutatud, on saadud kas ametlikest avalikest allikatest või Kääriku spordikeskuse tegevjuhi käest. Andmete kogumine ning juhtumi analüüsimine oli peamiselt intervjuudel põhinev kaardistamine ning spordiklubide puhul kasutati andmete võrdlemiseks ka võrdlevanalüüsi.

Kääriku spordikeskuse hetkeolukorda, toimimist ning tulevikuplaane on kirjeldatud tuginedes intervjuule, mis viidi läbi spordikeskuse tegevjuhiga. Selliselt sai olulise informatsiooni ning hetkeolukorra kirjelduse spordikeskuse vaatevinklist. Teine ekspertintervjuu, vastukaaluks spordikeskuse tegevjuhi arvamusele, viidi läbi logistika doktorandi ja korvpalli klubi mäenedžeri Raul Markusega. Intervjueritava käest on saadud eksperdi arvamus Kääriku spordikeskuse kohta, hinnates keskuse toimimist ja olukorda väljastpoolt vaadatuna.

Kolmandaks viidi läbi neli intervjuud spordiklubidega, kes on Kääriku spordikeskuse klientideks ning nende intervjuude baasil koostati võrdlevanalüüs, millega selgitatakse välja klientide arvamus, seisukoht ning ootused Kääriku spordikeskuse osas. Käärikule ligipääsetavus, ühistranspordi ühendused ja marsruudid ning transpordiviiside võrdlevanalüüs on koostatud avalike allikate baasil ning kõik andmed on kehtivad vastavalt andmebaasidele. Kõik analüüsimisel kasutatud allikad ja tabelid on välja toodud lisades.

3.ANALÜÜS JA SÜNTEES

3.1 Kääriku spordikeskuse külastatavus ja majutus

Turismiorganisatsioonis saab majutuse kogumahutavust kirjeldada kui kõikide allüksuste mahutavuse summat. Näiteks, hotelli kogumahutavus on kõikide hotelliruumide mahutavuse summa. Kui hotell loob endale olukorra, kus toad jäävad pidevalt tühjaks ning majutuskohad on ülepakkumises, siis hotellitubade hinnatariifid kukuvad ning selle tulemuseks on omanikele madalamad tulud. Vastupidises olukorras, kui nõudlus suureneb ning tekib olukord, kus hotellil jääb tubasid puudu, siis hakkavad hotellitubade hinnatariifid kiiresti tõusma, mis pikemas perspektiivis loob olukorra, kus investoritel tekib huvi laiendada hotelli mahutavust vähemalt niipalju, et hotellitubade pakkumine vastaks nõudlusele. (Prideaux 2000)

Selleks, et tekiks eelnimetatud olukord, kus tegemist on üle- või alanõudlusega, peab olema selline turusituatsioon, kus tarbijatel või antud juhul klientidel on võimalik kindlasse sihtkohta reisida, liigelda ilma igasuguste piiranguteta. Sellist tüüpi ligipääsetavus ei pruugi aga alati võimalik olla.

Turismikeskuse puhul, mis asub kohalikust infrastruktuurist eemal ning kuhu liiklemine on võimalik ainult isikliku liiklusvahendiga, määrab täituvuse keskuse enda majutuskohtade arv ning teisalt inimeste võime ja võimalikkus liigelda antud sihtkohta, kasutades olemasolevaid transpordivahendeid.

Siinkohal võib välja tuua asjaolu, et sihtkoha populaarsuse või atraktiivsuse kujunemisel mängib olulist rolli ka transpordi maksumus sinna liiklemisel.

Samuti on määravaks subjektiivsed faktorid, nagu näiteks inimeste valmisolek ja tahe liigelda antud sihtkohta, kasutades erinevaid transpordiliike ning nõusolek kulutada selleks enda ajalist ressursi. Selles punktis, kus nõudlus saab võrdseks pakkumisega, on võimalik kindlaks määrata tasakaalupunkt. Tasakaalupunkt on olukord, kus on saavutatud kogutäituvus, kasutades selleks olemasolevaid ressursse, antud olukorras.

Kui tasakaalupunkt on saavutatud, siis edasine kasv on raskendatud ning vähetõenäoline. See on saavutatav sellises olukorras, kus turismikeskuse mahutavus ja sihtkohta liiklemise takistused on ületatavad ning keskus suudab endale ligi meelitada uut turusegmenti, kellele antud transporditingimused on vastuvõetavad. (Ibid)

Võttes arvesse ülalpool toodud informatsiooni, võib järeldada, et ka Kääriku spordikeskus on selline sihtkoht, kuhu liiklemine on raskendatud ning mille majutuskohtade täituvust määravad mitmed Kääriku spordikeskusest endast mittesõltuvad faktorid. Kuna Käärikul puudub paindlik transpordinfrastruktuur, siis enamik külastajaid liiklevad sihtkohta isikliku transpordivahendiga, milleks on enamjaolt auto või spordiklubide puhul ka mikrobuss. Siinkohal on majutuse täituvus ja spordikeskuse külastamine suurel määral sõltuv inimeste enda tahtest ning võimalustest. Eesti turul need faktorid nii suurel määral ei mõjuta, kuna vahemaad on suhteliselt lühikesed ning üldjuhul on inimestel endal küllaltki head võimalused liiklemiseks. Küll aga mõjutab see suuremal määral kaugemal asuvaid spordiklubisid, kelle jaoks on mugavam ning säästlikum korraldada enda laagreid spordikeskustes, mis on logistiliselt kättesaadavamad.

3.1.1 Majutuse täituvus

Siinkohal tasub ka välja tuua selle, et kuigi Kääriku spordikeskus on tuntud eelkõige spordilaagrite poolest, siis vaatamata suurele küllastajate arvule, on vähem neid, kes seal ka majutuvad. Tegevjuhi sõnul oli 2016. aasta seisuga Käärikul küllastajaid kokku ligikaudu 17 – 18 000 ning siia võrdluseks saab tuua, et neid kliente, kes majutusid, oli kõigest 4128. Kääriku arvestab enda majutuse täituvust majutusööde kaudu, mis saadakse majutuvate klientide arvu ja nende külustusaja pikkuse korrutisena. Kääriku enda statistikatabeli järgi oli 2016. aasta seisuga Kääriku hotellis 12386 majutusööd ning keskmiseks külustusaja pikkuseks 3 päeva. Samuti on välja toodud hooajalisus, kus on näha, et kõige suurema külustatavusega kuud on juuni, juuli, august ning teisena on detsember, jaanuar, veebruar. Järelikult on nõudlus spordikeskuse teenuste järele väga hooajaline. Madalhooajal – märts, aprill, mai ja september, oktoober, november on majutatavus ja külustatavus ligikaudu 18-90 % madalam, seega hooajalisest tingitud erinevus on päris suur. Kuigi külustatavus on aja jooksul kasvanud, siis seda mitte iga aasta. Näitena võib tuua, et 2016. aastal, võrrelduna 2015. aastaga, on majutusööde arv vähenenud 3.5%.

Majutuskohtade täitvusel mängib suurel määral rolli ka spordikeskuse enda majutuspakettide müümise süsteem.

Praegusel hetkel on Kääriku spordikeskusel kasutusel selline süsteem, kus külalised saavad majutust broneerida endale meelepärasteks kuupäevadeks ning samuti endale sobival ajal. Selline süsteem on kliendi vaatenurgast küll vägagi paindlik ja mugav, kuid spordikeskuse seisukohalt riskantsem, kuna keerulisem on saavutada maksimaalset täituvust.

3.1.2 Kääriku spordikeskuse kliendid

Kääriku spordikeskuse peamiseks sihtrühmaks on spordiga seotud kliendid. Kääriku spordikeskus ise on orienteeritud sellele segmendile ning ka keskuse teenuste ja infrastruktuuri ampluaa on spordivaldkonna suunitlusega. Vastavalt müügiprogrammile ja broneerimissüsteemile eristatakse koondatuna kolme erinevat kliendisegmenti :

- Tippspordi klient, kes on orienteeritud juhendatud tulemustele orienteeritud sporditegevuses
- Harrastusspordi klient, kes on tavaspordiharrastaja või tegevusele orienteeritud sporditegevuses
- Muud kliendid, kes on seotud äri- või konverentsitegevusega, kliendid kelle külastus ei ole seotud sporditegevusega

2015. majandusaruande analüüsi põhjal on välja toodud, et Kääriku spordikeskuses olid kogukülastajatest 44% harrastusspordi kliendid, teisena oli 40% tippspordi kliendid ning muu suunitlusega kliente oli vaid 16%. Siinkohal tasub välja tuua asjaolu, et kuigi Kääriku spordikeskusel on tugev spordisuunitlus, mida on näha ka majandusaruande tulemustest, siis kasvu võiks näha pigem potentsiaalsetes äri- või konverentsiklientide näol. Spordikeskusel on küll soodsad majutus- ja konverentsi hinnad, kuid kuna põhilisem hulk konverentsikliente asub Tallinnas, siis transport Käärikule on raskendatud, mis on ka siinkohal takistuseks. Konverentsikliendi peamiseks motivatsiooniks, et Kääriku spordikeskusesse tulla, oleks odav hind ning eriline asukoht, kuid siamaani need tegurid ei ole nimetatud kliente väga palju spordikeskusesse toonud. Põhjus siinkohal peitub ilmselt selles, et praegusel hetkel on transpordi keerukus ning Kääriku kaugus niivõrd palju suurema osakaaluga, et kliendil ei tasu pelgalt nädalavahetuseks Käärikule sõita ning seal enda üritust korraldada.

Klientide juures saab veel välja tuua selle, et välismaalastest külastajaid oli Kääriku spordikeskusel ainult 7%, seejuures kodumaiseid kliente oli 93%.

Varasemalt on spordikeskusel välismaised treeninglaagrid olnud vaid paaril korral Eesti naaberriikidest, mis tähendab seda, et välismaine klient ei ole Käärikust eriti teadlik ning samuti ei ole see kliendisegment Kääriku spordikeskuse sihtgrupp. (Inforegister ... 2015)

3.2 Intervjuude analüüs

3.2.1 Ekspertintervjuud

Tegevjuhi sõnul on Kääriku spordikeskuse peamiseks kliendiks 80% ulatuses spordiklubid ning spordiala liidud. Samuti on see peamine sihtgrupp, kelle jaoks Kääriku spordikeskus ennast turundab, kelle jaoks see keskus ehitatakse ning keda nad enda keskusesse ootavad. Spordialaliitudega tehakse ka järjepidevalt koostööd, näiteks uue jalgpalli kunstmuruväljaku rajamisel konsulteeritakse jalgpalli-liiduga. Kääriku spordikeskust külastavad ka ettevõtted, seda siis peamiselt suve- või talvapäevade pidamisel või harvemal juhul konverentsi läbiviimisel. Erasisikute puhul tõi tegevjuht välja, et nende näol on tegemist kohaliku kliendiga, kes käivad Käärikul lihtsalt trenni tegemas või siis suuremate ürituste korral ööbimas.

Samuti ei külasta spordikeskust väga palju välismaiseid kliente ning tegevjuhi sõnul pole nad ennast väliskliendile piisavalt turundanud ning see pole ka nende sihtgrupp, sest nii Kääriku spordikeskuse eesmärk kui ka slogan on „Eesti spordi treeningkeskus“.

Välismaistest klientidest käib harvemal juhul naaberriikide - Läti ja Soome kooligrupid sügisel ning aeg-ajalt konverentsikliendid, kuid nende osakaal on marginaalne.

Külastatavuse kohta tõi tegevjuht välja, et 2016. aasta jooksul külastas Kääriku spordikeskust ligikaudu 17-18000 inimest, kuid täpset arvu ei osanud välja tuua. Samuti oli ka käesolev juurdeehitus tingitud sellest, et nõudlus Kääriku spordikeskusele on aina kasvanud ning majutuskohad ja sportimisvõimalused ei olnud enam omavahel proportsioonis. Nendest klientidest, kes spordikeskust külastab, majutub ligikaudu 4000 inimest, seega ainult 22-24% külalistest majutub Käärikul. Vähene majutatavus võis olla ka tingitud Kääriku spordikeskuse majutushoonede kehvast seisukorrast, kuid nüüd käesoleva juurdeehitusega tuleb senise 130 majutuskoha asemele 280 majutusk kohta, seega kohtade arv tõuseb 150 võrra.

Tegevjuht tõi välja, et nõudlus on lausa nii suur, et eelseisvaks suveks, 2017.aastal on kõik neli tenniseväljakut alates juuni algusest kuni septembri keskpaigani täielikult välja müüdnud ning majutus on selleks perioodiks 80% ulatuses välja müüdnud. Probleemina tõi ta välja asjaolu, et tihtilugu broneeritakse laagreid 3-5 päevaks ning kui järgmine laager tuleb peale alles 2-3 päeva pärast, siis suuremate gruppide puhul jätab selline olukord päris suure arvu majutuskohti tühjaks, mida on keeruline välja müüa.

Selline olukord raskendab saavutada maksimaalset täituvust ning 100% täituvus on ainult üksikutel päevadel. Tegevjuht arvas, et kõrghooajal oleks majutustäituvus kuskil 80% ning madalhooajal 20%.

Transpordi osas ütles tegevjuht, et Kääriku spordikeskus ise transporti ei paku kuid transpordi vastu huvilisi on palju olnud. Tihtipeale antakse klientidele vedajate kontaktid ning seejärel spordiklubid organiseerivad transpordi endale ise. Kääriku on soovi korral transporti tellinud ainult Kääriku – Otepää – Kääriku suundadel, ning selle eest on kliendile hiljem eraldi arve esitatud. Tegevjuht tõi ka välja, et ühistranspordi kasutatakse suvel igapäevaselt, kuid väikses mahus. Valdavalt kasutavad seda Otepää elanikud, kes soovivad Käärikule trenni tegema minna. Tartu – Kääriku bussi kasutavad spordiklubid samuti, kuid seda vähem ning sellistel juhtudel, kui korraga tuleb kuni 10 inimest. Transpordi kitsaskohana tõi tegevjuht välja talvise Kekkose suusasõidu näite, kus nad on pidanud enda suusasõidu starti lükkama edasi selliselt, et osalejad, kes Tartust bussiga tulevad, jõuaksid ilusti starti tulla.

Lisateenuste osas on Kääriku spordikeskus mõelnud transporti pakkuda ainult Kääriku – Otepää suunal, kuid senimaani ei ole seda ellu viidud.

Kääriku spordikeskusel on Eesti turul päris suur konkurentsieelis, kuna teist sellist spordikeskust ei leidu, mis suudaks pakkuda sama laia teenustevalikut samaväärsete hindadega. Leidub küll puhkekeskusi, mille majutus on veidi odavam, kuid samas nad ei paku sellist teenust ega ole tugevalt suunatud spordile.

Tegevjuht leiab, et Eesti spordiklubi on üsna hinnatundlik klient ning tihtilugu tuleb ette, kus laagripaketi hinda kaubeldakse alla, kuigi see on niigi miinimumtasemel. Igasugune teenuste hinnatõus mõjutaks nõudlust tugevalt ning suunaks kliendid teistesse keskustesse. Näitena võib tuua Piiri Spordi- ja Puhkekeskuse, kus paljud kliendid käivad majutumas ning seejuures enda päevaseid tegevusi viivad läbi Käärikul. Konkureerivad puhkekeskused siiski Kääriku spordikeskusele hetkel erilist probleemi ega mure ei valmista.

Tuleviku väljavaadete kohapealt oli tegevjuht optimistlik ning oli arvamusel, et planeeritud arengukava aastani 2020. tõstab oluliselt spordikeskuse populaarsust.

Üheks suurimaks sammuks on juba lähikuudel valmiv sportlaste majutushoone, tänu millele on Kääriku spordikeskuse majutus esinduslikum ning loodetavasti tänu sellele soovib rohkem külalisi ka Käärikul spordikeskuses ööbida. Kuigi Kääriku spordikeskuse arendamine on ka Kultuuriministeeriumi eesmärkides sees, siis teadis tegevjuht öelda, et transpordi arengukava Kääriku spordikeskusele ette nähtud pole.

Teine ekspertintervjuu, mis viidi läbi logistika doktorandi Rauli Markusega, näitas, et asjalood Kääriku spordikeskuses ei ole kõikidele spordiklubidele nii ideaalsed kui need võiks olla. Tagataustaks võib öelda, et intervjueeritav ise resideerub tihti Käärikul ning on korraldanud korvpalli klubile Lõuna-Eestis mitmeid spordilaagreid, seega on olemas põhjalik kogemus, et praegusele olukorrale arvestatav hinnang anda. Rauli sõnul on üheks kohaks Kuremaa spordikeskus, kus nemad enda laagreid korraldanud on. Kuremaa asukoha eelis on see, et vahemaa on väiksem ning sinna saab kergemini ühistranspordiga ligi, siinkohal siis rongiga. Kääriku on tema sõnul Tallinnast üks kaugemaid punkte ning ühistranspordiga on sinna äärmiselt keeruline saada, kuna Käärikule puudvad head transpordiühendused. Tellimusbussi puhul on kulu selle võrra suurem, et laagrisse minemisel ja tagasi tulemisel tekib kaks tühisõitu, mille kulu peab spordiklubi kinni maksma. Põhiliselt taandub kõik maksumusele ja paindlikkusele. Intervjueeritav tõdes juba eelnevalt läbi käinud asjaolu, et spordiklient on äärmiselt hinnatundlik ning tema laagrite puhul on rõhk eelkõige kokkuhoiul, et kuidas saaks laagreid korraldada võimalikult väikeste kuludega. Rauli sõnul pole klientidele niivõrd tähtis uhked tingimused spordikeskuses, vaid odav kogumaksumus, mis kujutab endast siis nii transporti kui laagrimaksumust. Nemad enda laagritega saavad kõiki tegevusi välitingimustes teha ning see on ka üks laagri võludest, et saab trennida looduses, mis on erinev igapäeva keskkonnast. Tuleviku plaanidest rääkides märkis Raul, et Kääriku spordikeskus võib küll äärmiselt innovaatiliseks keskuseks saada, kuid siinkohal ei tohi unustada ära seda, mida hindab keskpärane sportlane. Üldjuhul minnakse Kääriku spordikeskusesse laagritesse selle suurepärase võimaluste pärast trennida välitingimustes ning kui kompleksist tehakse moderne keskus, kus on suurepärased sisetingimused, siis see välitreening kaotab enda mõtte.

Transpordi kohapealt tõdes Raul, et antud hetkel on see puudulik ning kallis. Tema eelistaks ideaalis varianti, kus saaks rakendada multimodaalset vedu, ehk siis rongiga sõita Tallinnast Elvasse ning sealt edasi juba tellida buss Käärikule saamiseks. Sellise lahenduse

puhul hoiab spordiklubi kõvasti transpordikuludelt kokku ning see on ka ühtlasi päris kiire variant. Puuduseks on aga see, et kui on soov võtta kaasa lisavarustus jalgrataste näol, mida nemad enda spordiklubiga teevad, siis neid ei ole rongis kuskile paigutada. Hetkel on Rauli sõnul transpordivõimalused Käärikule saamiseks puudulikud ning ka edaspidiselt, kui riik plaanib Kääriku spordikeskusest teha spordimeka, siis selle populaarsus ning atraktiivsus taandub pakethinnale. Spordiklient on hinnatundlik ning kui kui kliendid või Kääriku spordikeskus ei suuda transporti kinni maksta, siis peab riik seda kuidagi doteerima, et spordikeskus oleks kõikidele huvilistele kättesaadav. Kokkuvõtlikult oli Raul seisukohal, et antud hetkel on Kääriku spordikeskuse lahendused puudulikud, kuna sinna on raske ligi pääseda ning kogumaksumusena ei tule Kääriku spordikeskuses laagri pidamine kõige soodsam, võrreldes teiste alternatiividega.

3.2.2 Spordiklubide võrdlevanalüüs

Telefoni teel viidi läbi neli intervjuud erinevate spordiklubidega, kes on olnud Kääriku spordikeskuse kliendiks juba mitmeid aastaid. Kuna lähtuti kahest põhilisemast lähtekohast – Tallinnast ja Tartust, siis valiti ka mõlemast linnast intervjuerimiseks kaks spordiklubi. Intervjuu eesmärgiks oli välja selgitada, miks spordiklubid just Käärikul enda laagreid peavad, mis on Kääriku spordikeskuse eeliseks ning kui pikalt on nemad enda laagreid seal juba pidanud. Intervjuu põhirõhk oli uurimisel, et millisel viisil on spordiklubid siamaani enda transporti organiseerinud ning milliseid erinevaid transpordivahendeid kasutanud. Eesmärk oli ka uurida, et kas spordiklubid oleksid huvitatud, kui Kääriku spordikeskus pakuks neile endapoolset transporti ning millistel tingimustel nad seda kasutaksid. Intervjuud viidi läbi vahemikus 8 – 12.05 mai. Allpool olevas tabelis on kategoriseerimisega toodud välja spordiklubide vastused intervjueri poolt küsitud küsimustele.

Vastused on jaotatud kuute kategooriasse :

- Kliendistaaž
- Kääriku spordikeskuse eelised
- Transporti praktika
- Grupi suurus
- Laagri kestvus
- Motivaator Kääriku spordikeskuse transporti kasutamiseks

Tabel 3.1 Spordiklubide intervjuude kategoriseerimine

Kategooria	Tartu ülikooli akadeemiline spordiklubi	MK Tenniseklubi	Fredi Vööri Tenniseklubi	Orca ujumisklubi
Kliendistaaž	Alates Kääriku spordikeskuse loomisest	Klient olnud 5. aastat	Alates aastast 2013, 4 aastat	Alates 2014. aastast
Kääriku spordikeskuse eelised	Tartu ülikool on Kääriku pikaajaline koostööpartner ning eestvedajaks olnud aastast 1947	<i>Suvehooajal on meil savi-liiva väljakut vaja. Sisetingimuse võimalused mitmekülgustreeninguteks. Metsarajad, järv, saun, rannatennise võimalused, korvpall, staadion, kogu sportimiseks vajalik olemas</i>	<i>Seal on sportimisvõimalusi hästi palju erinevaid, et kui ilm peaks kehvaks minema, et siis on ka sisetingimused, et saab asju teha</i>	Erinevad võimalused sportimiseks, laagrite mahutavus.
Transpordi praktika	Kui on vähe inimesi, siis oma autodega, kui on võimalus siis võetakse klubibuss või vajadusel renditakse buss	Üks kord on buss tellitud, kuid enamjaolt on kohale mindud enda autodega, ehk lapsevanemad on viinud.	Tellivad bussifirma käest bussi Ülemiste keskuse juurde ning hiljem Käärikule järele	Küsitakse erinevad rendibussi pakkumised ning võetakse odavam
Grupi suurus	Väikesed grupid, kuni 10 inimest ja suuremad grupid 20-30 inimest	Ligikaudu 50 inimest	Vahemikus 40-50 last	On varieerunud 50-130 inimeseni
Laagri kestvus	Olenevalt laagrist, 3-7 päevased	Terve nädal, 7 päeva	<i>Üldjuhul on meil 5-päevased</i>	Tavaliselt 5 päeva
Motivaator Kääriku Spordikeskuse transpordi kasutamiseks	<i>Eks ta tegelikult lõpp-kokkuvõttes sõltub sellest maksumusest</i>	<i>No eks ta on hind ja selline mugavus, et kui ise sa pakud oma klientidele konkreetset paketti, et kus buss väljub sealt oleks see kõikide jaoks ka mugavam ja mõistlikum</i>	Ainus motivaator oleks hind	Hind ning mugavus

Allikas: (autori koostatud)

Kategoriseerimisega saab välja tuua, et intervjueeritavad spordiklubid on olnud Kääriku spordiklubi klientideks juba mitmeid aastaid ning seda siis peamiselt tänu headele sportimis- ning laagripidamise võimalustele. Kõikidele intervjueeritavatele meeldib asjaolu, et Kääriku spordikeskuses on väga palju erinevaid sportimisvõimalusi ning teenuste valik on väga lai.

Samuti saab kehvemate ilmade korras enda tegevusi siseruumides harrastada, seega laagripäevad ei pea ilmingimata raisku minema.

Toodi välja ka tõsiasi, et Kääriku spordikeskusel on väga hea hinnaklass laagrite pidamiseks ning see on oluline faktor, sest Eesti spordiklubid on väga hinnatundlikud ning tänu võrdlemisi lühikestele vahemaadele, ei ole keeruline korraldada enda laagrit teises spordikeskuses. Siinkohal jällegi tuleb tõdeda, et Kääriku spordikeskus on enda teenuste amplituuda poolest üks ainsaid spordikeskusi Eestis, mis suudab pakkuda majutust suurtele gruppidele, erinevaid sportimisvõimalusi ning selle kõigega kaasas käivat inventari ja toidlustamist.

Valdavalt on laagrigruppide suuruseks ligikaudu 50 inimest, kuid Akadeemilise spordiklubi puhul esineb ka väiksemaid ning Orca ujumisklubi puhul suuremaid gruppe. Laagrid kestavad osalejatel kolmest päevast kuni nädalani ning Tallinna klubide puhul on traditsiooniks saanud 5-päevased laagrid.

Transpordi osas on küsitlenute vastused sarnased. Tartu linnas asuvad spordiklubid kasutavad tihti eraautot Käärikule minemisel ning seda tänu sellele, et vahemaad on lühikesed ning selliselt on tihti peale mugavam. Oleneb ka laagri suurusest, kui on tegemist suuremate laagritega, siis võimaluse korral on Akadeemiline spordiklubi kasutanud ka enda olemasolevat klubibussi ning vajaduse korral on renditud bussivedu, kuid see on pigem harv nähus. MK Tenniseklubi sõnul on nemad bussiveo tellinud ühe korra ning üldjoontes viivad õpilased laagrisse kohale nende vanemad. Eraautoga kohale minemine on tõenäoline ainult lähemal asuvate spordiklubide puhul, sest kaugemalt tulles muutuks see liialt ebapraktiliseks. Seda näitab ka Tallinna spordiklubide vastused, et nemad on Käärikule minemiseks kasutanud rendibussi, sest see on kokkuvõttes soodsam ning mugavam.

Küsimuse korral, kas spordiklubid oleksid nõus Kääriku spordikeskuse poolt pakutavat bussi kasutama või tellima, oli kõikidel klubidel sama vastus, et ainus oluline faktor siinkohal on hind. Kui spordikeskuse poolt pakutava transpordi hind on soodsam, kui ise kohale minek organiseerida, siis ollakse nõus seda teenust tellima. Kuigi hinnati ka selle teenuse mugavust, mis teeks spordiklubide laagri organiseerimise lihtsamaks, siis peamiseks motivaatoriks oli ikkagi hind. Siinkohal mängib rolli tõsiasi, et Eesti spordiklubid on väga hinnatundlikud ning kui ühe või teise teenuse hinda tõstetakse, siis kaalutakse kergekäeliselt teiste alternatiivide kasutamist.

3.2.3 Transpordiviiside võrdlusanalüüs

Intervjuul tegevjuhiga selgus, et põhilisemad lähtekohad, kust Kääriku spordikeskuse kliendid tulevad, on Tartu, Tallinn ja Pärnu. Seetõttu on koostatud võrdlev tabel, kus on võrreldud ühistranspordi parameetreid tellitud bussiga. Välja on toodud nende kõigi kolme lähtekoha kaugus Käärikust, ajaline kulu, kasutades vastavat transporti ning hind inimese kohta. Tellimusbussi hinna arvutamisel on võetud arvesse, et kõige levinum laagrigrupi suurus on 50 inimest. Kaks põhilisemat faktorit, mis on antud tabelis olulised, on reisi ajakulu ning maksumus inimese kohta. Selge on see, et tellimusbussi puhul on ajakulu väiksem ning suur mõjutegur klientide jaoks, mis on seotud ka ajaga, on mugavus. Tellimusbussiga on võimalik saada kohale väga mugavalt ning kaotamata bussipeatustes ülemäärast aega. Lisaks kaob ära kohustus planeerida laagri minekut vastavalt kindlale kellaajale, mil liinibuss sõidab.

Tabel 3.2 Transpordiviiside võrdlus

	Ühistransport			Tellitud buss		
	Hind	Kaugus	Aeg	Hind	Kaugus	Aeg
Põhja-Eesti (Tallinn)	10.20 €	235 km	3 h 45 min	8.96 €	235 km	3 h 20 min
Lõuna-Eesti (Tartu)	3 €	54 km	1 h 15 min	3.20 €	54 km	50 min
Lääne-Eesti (Pärnu)	9.00 €	147 km	4 h	4.70 €	147 km	2 h 15 min

Allikas: (autori koostatud)

Ülalpool on välja toodud liinibussi ja tellimusbussi võrdlustabel, kus võrreldakse reisi maksumust inimese kohta, kaugust lähtekohast ning selleks kuluvat aega. Lähtepunktideks on valitud kolm põhilisemat lähtepunkti, kust Kääriku spordiklubi kliendid asuvad ning samuti on need kõik Eesti erinevates paikades, et oleks parem võrdlus. Tellimusbussi maksumuse arvestamisel on võetud enamlevinud laagrigrupi suurus, 50 inimest.

Tabelist võib näha, et tellimusbussi maksumus tuleb inimese kohta isegi odavam kui liinibussi puhul, ainult Tartu – Kääriku suunal on tellimusbuss kallim. Tallinna ja Pärnu suundadel on hinnavahe päris suur, arvestades spordikliendi hinnatundlikkust. Tellimusbussil on eelis ka ajalises võrdluses, kus Tartust ja Tallinnast sõitu alustades säästaks tellimusbussiga ajaliselt 25 minutit ning Pärnu suunal isegi 1 tund ja 45 minutit kiirem. Seega, võttes arvesse neid näitajaid, siis liinibussil siinkohal eelis puudub ning selliste valikuvariantide ees on spordiklubil igati pidi mõttekam valida tellimusbuss, sest selliselt hoitakse nii ajaliselt kokku kui ka rahaliselt ning samuti on tellimusbussi eelised paindlikkus ja mugavus.

3.3 Järeldused ja ettepanekud

Praeguseni pole antud probleemkoht Kääriku spordikeskuse jaoks niivõrd tugevalt esile tulnud, sest kuigi transpordi kohta on küsitud korduvalt ning nõudlus selle järele on suur, siis ei jää spordiklubidel muud üle kui enda transport ise organiseerida. Intervjuudest selgus, et ka spordiklubidele on selline variant sobinud, sest sellisel viisil saavad nad enda transpordikulud ise kontrollida ning Tartu kliendid saavad võimaluse korral transpordikulu eraautode vahel ära jaotada. Kuigi siiaaani on transpordikorraldus spordiklubide enda teha olnud, siis intervjuudest selgus, et kõik neli spordiklubi on vähemalt korra rendibussi pidanud tellima ning kaks nendest teevad seda regulaarselt.

Samuti tõi tegevjuht välja, et transpordi kohta küsitakse pidevalt, sest vaatamata lühikestele vahemaadele on Käärikule saamine raskendatud, eriti suurte laagrigruppide puhul. Ühistransporti kasutatakse harvem, kuid Tartu ja Otepää klientide puhul on seda ette tulnud ning seda rohkem just Otepää elanike seas, kes käivad Käärikul spordivõimalusi tihedamalt kasutamas.

Transpordi areng peaks toimuma kas riigi või siis Kääriku spordikeskuse enda initsiatiivil. Tõenäolisem variant siinkohal on spordikeskuse enda initsiatiivil, kuna Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi arengukavas pole Kääriku küla puudutavat transpordi arengut ette nähtud. Valga maakonna arengunõukogu poolt kinnitatud arengustrateegias „Valgamaa 2020“ oli küll välja toodud Kääriku spordikeskuse arendamine ning selle investeeringutega toetamine, kuid transpordi arendamisest selles piirkonnas ei räägitud. Järelikult tuleb Kääriku spordikeskusel endal see küsimus lahendada. *(viide)*

Varem või hiljem see küsimus päevakorda tekib ning siis peaks Kääriku spordikeskusel olema varuks plaan, kuidas enda klientidele tagada transport lähtekohast keskusesse ja tagasi. Kavandatav transpordisüsteem peab olema realistlik ning võtma arvesse klientide käitumismustrit, nende eelistusi, hooajalisust, erinevaid suurüritusi ja teisi faktoreid, mis võivad liikumist ühel või teisel moel mõjutada. Suureks piiranguks siinkohal on teadmine, et Eesti spordiklubi, kui Kääriku spordikeskuse peamine klient, on väga hinnatundlik ning loodav süsteem peab olema oma hinnaklassilt nii madal, et see oleks põhisihtrühmale atraktiivne. Paindlik transpordisüsteem meelitaks kohale ka kindlasti rohkem kliente, kelleks võivad olla väiksemad harrastussportlaste grupid, konverentsikliendid, ettevõtted ja teised kliendid, kellel Kääriku spordikeskuse osas tugevat kiindumust ei ole, kuid parema ligipääsetavuse korral oleks see neile väga soodne valik.

Tõsiasi on see, et Kääriku spordikeskuse hinnad on erinevate teenuste lõikes väga soodsad ning nagu tõi ka tegevjuht välja, siis hind kindlasti takistuseks ei ole, vaid põhjus, miks erinevad kliendisihtrühmad ei ole enda teed Käärikule leidnud, peitub puuduliku transpordi taga. 2015. aasta majandusaruande järgi moodustas Kääriku spordikeskuse kogukülastajatest „muu klient“ vaid 16%, kelle eesmärk ei ole otseselt spordi tegemine, vaid võibki olla kas konverentsi läbiviimine või firmapäevade pidamine. Võttes seda näitajat arvesse, siis on spordikeskusel ka teiste kliendisegmentide pealt kasvupotentsiaali küllaldaselt.

Järgnevalt on välja toodud neli parimat varianti, mida Kääriku spordikeskus saaks ette võtta enda tugiteenuse ehk transpordi arendamiseks.

Esimese variant oleks Kääriku spordikeskuse laagripakettidest lähtuv. Antud hetkel on Kääriku spordikeskuse laagripakettide müümise süsteem väga paindlik, mis lubab klientidel broneerida laagreid just neile sobival ajal. Selline meetod on kliendi jaoks äärmiselt mugav, kuid teeb keerulisemaks spordikeskuse enda tegevuste planeerimise ja organiseerimise. Uue süsteemi idee seisneks selles, et Kääriku spordikeskus koostab endale kõrghooajaks optimaalse pikkusega laagripaketid, mida spordiklubi saab endale soovi korral broneerida. Nagu ka intervjuusid läbiviies selgus, siis optimaalne laagri kestvus on viis päeva. Siinkohal saakski mõelda välja süsteemi, kus laagripaketid oleksid fikseeritud 5-le päevale ning vastavalt sellele on ka vedajatelt transport tellitud. Selle mudeli eeliseks on vedamiskulude kokkuhoid, kuna nii Käärikule grupe viies kui ka tuues ei teki tühisõitu, mis muidu oleks reaalne. Tänu sellele, et laagreid saab planeerida kindlatel ajavahemikel ning selliselt, et kui üks grupp läheb välja ning uus grupp tuleb koheselt peale, saab hoida ka majutustäituvuse kõrgel. Ainus küsimus tekiks

transpordi maksumuse ning nõudlusega selle järele. Kui kõik kliendid sooviksid ka spordikeskuse poolset bussivedu, siis oleks lihtne, kuid reaalsuses see nii ei pruugi olla. Kuna klient on hinnatundlik, siis ei saa transpordi hinda ilma kliendi nõusolekuta laagripaketi hinna sisse lisada, sest võimaluse korral eelistab klient pigem odavamalt alternatiivi. Seega peab selle süsteemi puhul olema vedajatega kokku lepitud väga soodsad hinnad, mis motiveeriks spordiklubisid seda teenust kasutama. Ideaalne olukord oleks see, kus kõik kliendid kasutaksid Kääriku spordikeskuse poolset transporti ning tühisõitude arv oleks viidud miinimumi.

Teise alternatiivina pakuks Kääriku spordikeskus külalistele välja multimodaalse transpordi võimaluse. Selle kõige paremaks lahenduseks oleks olukord, kus kaugemal asuvad kliendid tulevad Tartusse kas bussi või rongiga ning seejärel ootab Tartus kliente Kääriku spordiklubi poolne buss, mis toimetab nad Käärikule.

Selle variandi puhul hoiaks spordiklubid enda kulusid kokku ning eelkõige sobiks see väiksemaarvulistele gruppidele. Erinevate Eesti linnade ühistranspordi ühendused Tartuga on väga head, seega oleks selline korraldus ka ajaliselt väga paindlik. Ainus küsimus siinkohal tekib inventari kaasavõtmisel. Kuna Kääriku spordikeskusel on laagripaketi hinna sees ka juba vajalik inventar, mida spordikeskus suudab tagada, siis ei tohiks sellest probleemi olla. Kui on aga tegemist sellise spordialaga, kus on tarvis personaalset varustust, siis selle peavad kliendid ise kaasa võtma. Suuskade ning jalgrataste puhul oleks kõige lihtsam variant sõita rongiga Tartusse, sest sinna saab lihtsasti mahutada vajaliku varustuse ning spordiklubi poolne buss Tartu-Kääriku suunal peaks olema vajalike lisadega, et seda inventari transportida. Selline variant sobiks eelkõige väiksematele gruppidele, sest see on ajaliselt paindlik, kulusäästlik ning väiksemate gruppidega tulemisel ei ole ühistranspordi kasutamine liialt keeruline.

Kolmas variant oleks ilmselt kõige lihtsam ning kõige paindlikum. See kujutaks endast transporditeenuse pakkumist vaid soovi korral, mis tähendab seda, et Kääriku spordikeskusel peaks vedajatega kokku leppima odavad mahupõhised hinnatariifid. Selline meetod hajutaks spordikeskuse riske kui ka oleks kliendi vaatenurgast paindlikum. Sellisel juhul saaks klient tellida transpordi vaid siis kui ta ise seda soovib ning mis tähendaks ka Kääriku spordikeskuse jaoks vähem planeerimist ning väiksemaid riske ja kulusid. See mudel arvestaks asjaoluga, et teenust kasutaksid pigem kaugemal asuvad kliendid. Lähemal asuv klient sõidab Käärikule peamiselt enda vahenditega, sest nende jaoks on vahemaad väikesed ning lisatransport tähendaks lisakulu, seega nendel puuduks nii suur huvi selle vastu. Selle teenuse tõenäolisem kasutaja oleks kaugemal asuv klient, kes peab Käärikule tulles igatahes bussi tellima ning

siinkohal oleks Kääriku spordikeskuse poolt pakutav bussivedu neile mugavam, sest jääb ära transpordi organiseerimine ning samuti suudaks Kääriku spordikeskus tänu enda mahtudele saada ka paremad transpordihinnad. Sellisel juhul peaks Kääriku spordikeskus leidma endale odava, kuid samas usaldusväärse vedaja, kellega on eeldatavad mahud läbi analüüsitud ning vastavad hinnatariifid kokku lepitud. Hind peab kindlasti olema soodsam, kui seda saaks spordiklubi endale hinnapäringu korras küsida, sest muidu ei oleks kliendid motiveeritud Kääriku poolset transporti kasutama.

Neljandaks variandiks on sõidujagamise foorum Kääriku spordikeskuse kodulehel, mis on sõltumatu eelnevatest ettepanekutest ning tuleks kasuks igatahes. Selline lahendus ei nõuaks erilisi muutusi klientide ega spordikeskuse transpordikorralduses, kuid oleks suurel määral abiks, et kombineerida erinevaid sõiduvajadusi.

Näiteks tellib klient A endale Käärikule minemiseks bussi ning samal päeval soovib klient B enda laagrigrupiga Käärikult tagasi sõita, millisel juhul saab klient B näha foorumist, et grupp A saabub samal päeval Käärikule ning Käärikult tagasiminemiseks on buss vaba. Sellisel viisil saab klient B broneerida bussi tagasisõidu suunal ning tekiks olukord, kus kasu oleks mõlemapoolne ning väldidakse olukorda, kus tekiks tühisõit. See variant annaks kõikidele klientidele võimalusi enda sõite kombineerida, lihtsustades sellega enda transpordi organiseerimist.

Kõikide variantide puhul taandub otsus kahele peamisele tegurile - maksumusele ning mugavusele. Mugavus seetõttu, et isegi kui transpordi hind oleks klientide jaoks sama kui nad ise seda telliks, siis asjaolu, et nad ei pea ise transporti organiseerima ning vastutuse selle eest võtab enda peale Kääriku, oleks neile piisav motivaator, et seda teenust kasutada. Siinkohal võidab ka Kääriku spordikeskus, sest transpordi maksab lõpp-kokkuvõttes ikka klient kinni kuid lisateenuse olemasolu tõstaks oluliselt Kääriku spordikeskuse atraktiivsust. Nagu ka intervjuudest selgus, siis peamine motivaator Kääriku poolse transpordi kasutamiseks oleks selle maksumus. Kui Kääriku spordikeskuse transpordi hind tuleb kallim, kui klientide enda organiseeritud transpordi hind, siis nad valiksid viimase, olenemata sellest, et see toob endaga kaasa lisa organiseerimist. Kuid kui Kääriku spordikeskus suudaks transpordi korraldada selliselt, et selle hind oleks samaväärne või soodsam sellest, mis on spordiklubidel endal, siis oleks see klientidele igati positiivne uudis, sest selline lisateenus annaks väga palju juurde.

Samas on oluline ka, et Kääriku spordikeskus ei võtaks endale liialt suuri kohustusi ning riske, vaid valiks sellise tee, mis oleks sobilik nii kliendile hinna poolest, kui ka spordikeskusele riskide vähendamise poolest. Spordiklient on hinnatundlik ning selliste otsuste tegemisel peab ka sellest asjaolust lähtuma, sest vastasel juhul võib teenus olla hästi läbi mõeldud ja mugav, kuid nõudlus selle järele puuduks.

KOKKUVÕTE

Käesolev töö uuris Kääriku spordikeskuse toimimist, selle tulevikuplaane ning põhilisemat probleemkohta, milleks on transport. Samuti uuriti, millisel viisil liiklevad spordiklubid Käärikule ning millised on nende eelistused transpordi osas. Informatsiooni koguti intervjuude abil, mis viidi läbi Kääriku spordikeskuse tegevjuhiga ning samuti nelja spordiklubiga.

Töö eesmärgiks oli uurida praeguseid transpordivõimalusi ning teha parendusettepanekuid tulevikuks, kuidas saaks Kääriku spordikeskust muuta klientidele paremini kättesaadavamaks.

Intervjuude analüüsimise käigus selgus, et kuigi Kääriku spordikeskusele on ette nähtud suured arendusplaanid, siis transporti selle kõige kõrvalt ei plaanita arendada. See on aga oluline punkt, kuna Kääriku spordikeskuse arendamine on riigi arengukavas sees ning sellest plaanitakse luua ainulaadne spordi innovatsioonikeskus.

Praegusel hetkel minnakse Käärikule peamiselt eratranspordiga, sest ühistranspordi ühendused on küll olemas, kuid suuremate laagrigruppide teenindamiseks on see puudulik. Ühistranspordi kasutavate klientide osakaal on siinkohal marginaalne. Lähemal asuvad spordiklubid kasutavad suures osas isiklikku transporti ning kaugemal asuvad spordiklubid tellivad reeglina endale bussiveo. Selgus, et kaks peamist tegurit, millest transpordi valikul lähtutakse on paindlikkus ja hind. Paindlikkus seetõttu, et saaks võimalikult kiiresti ning operatiivselt laagrigruppidega Käärikule ning hind, kuna spordiklient on päris hinnatundlik. Intervjuude käigus selgus ka, et võimaluse korral kasutada Kääriku spordikeskuse poolset transporti, oleks selle ainus tingimus ja motivaator odavam või vähemalt samaväärne hind, kui spordiklubidel on praegu.

Omavalitsuse transpordi arengukavas Kääriku ühistranspordi arendamist ette nähtud pole, seega siinkohal peab Kääriku spordikeskus ise enda transpordikorralduse peale mõtlema. Töös toodi välja neli võimalikku varianti, kuidas lahendada transpordiküsimus.

Esimeseks lahenduseks pakuti välja, et Kääriku spordikeskus võiks enda laagripakettide müümise struktuuri muuta konkreetsemaks, et saaks leppida kokku bussiveod kindlatel aegadel ning seeläbi tagada klientidele paremad transpordivõimalused. See meetod eeldaks aga Kääriku spordikeskuse poolsele transpordile pidevat nõudlust.

Teiseks variandiks oli, et Käärikule minemiseks kasutatakse multimodaalset transporti. See kujutab endast siis lahendust peamiselt väiksematele gruppidele, kes sõidavad kas bussi või rongiga Tartusse ning seejärel ootab neid Tartus vastas Kääriku spordikeskuse poolne buss, mis viib nad Käärikule. Selle variandi puhul saaks küll kulusid kokku hoida, kuid küsimus tekiks eelkõige mugavuse kohapeal ning lisavarustuse olemasolu puhul ning selle transportimisel.

Kolmanda variandina toodi välja, et Kääriku spordikeskus pakub allhanke korras laagrigruppide vedu ning vastavalt klientide vajadusele tellib koostööpartneri käest eraldi bussiveo. Selle variandi puhul oleks Kääriku spordikeskuse riskid madalamad, kuid reisijateveo kulu oleks suurem kui teise variandi puhul.

Neljas lahendus on sõidujagamise foorum Kääriku spordikeskuse kodulehel, mis on sõltumatu eelmistest lahendustest ning on hea võimalus klientidele, et kombineerida enda sõite. Sellise lahenduse korral saaks kasutada ära olukordi, kus üks laagrigrupp tellib Käärikule saamiseks bussi ning teine grupp soovib samal ajal Käärikult tagasi minna. Mõlemad grupid saaksid kasutada sama vedajat ning sellega välistatakse ühel suunal tühisõit.

Siinkohal peab Kääriku spordikeskus tegema reaalsed arvestused, et milline variant oleks kõige optimaalsem ning tagaks parima teenuse nii enda klientidele kui ka madalamad riskid spordikeskusele endale.

SUMMARY

TRANSPORT ACCESSIBILITY OF KÄÄRIKU SPORTS CENTER

This reasearch was focused on studying Kääriku Sport Centre operation, it's future plans and the most problematic question which was transport. Also was studied how different clients and sport clubs manage their transport to Kääriku and what are their preferences towards that aspect. The information was collected through interviews with Kääriku Sport Centre manager, logistics PhD and also from the clients side with four sports club.

The aim of the reasearch was to study current transportation possibilites to Kääriku and make some improvement suggestions for the future of how to ease Kääriku Sport Centre accessibility for its clients.

The interviews revealed that although there are ambitious development plans for Kääriku Sport Center, there is no plan to extend transportation accessibility. This is a very important aspect because developing the Kääriku Sport Center is also written in the national development plan and it will be the most unique sport innovation center if its kind.

Currently, the practice is that most clients are going to Kääriku using their own transport, because the public transport connections are available, but they are not enough to serve big camp groups with their belongigs. There are very few clients, who use public transport at the moment. The sport clubs, who are closer to Kääriku, they mostly use their own transport and the ones that are further, they usually order a special bus. It turned out that the two most important factors on which clients make their choice is flexibility and cost. Flexibility, because they need to get themselves to Kääriku as quickly as possible and cost, because regular sport client is very price sensitive.

While taking out the interviews, it also turned out that if there would be a possibility to use transport on Kääriku Sport Center behalf, then the only motivator to do this would be cheaper or at least the same price.

In the local municipaly transport development plan there was no plans to extend Kääriku's public transport which means that the only way to improve this would be if Kääriku Sport Center takes care if it itself.

In the research it was brought out four main possibilities of how to improve on the transportation issue.

The first solution was that Kääriku Sport Center will make its camp packages selling policy a bit more concrete and they only sell packages for five days. In this way they can cooperate with a bus firm and arrange an extra bus for certain dates to assure better opportunities for clients. This method would assume a constant demand on customer's behalf.

The second idea was that customers can use a multimodal transport to go to Kääriku. It would consider a solution for smaller groups, who firstly have to go to Tartu by bus or by train and once they get there, there will be waiting Kääriku Sport Center's bus, which will take them to Kääriku. The only question would be about the comfort and the possibility to transport the necessary sport equipment as well.

Thirdly, it was brought out that Kääriku Sport Center can offer transport possibility through outsourcing. This means that when there is a demand for a bus transport, then the Sport Center can arrange it just for the specific client. In this solution, the risks for Kääriku Sport Center would be lower but the cost for transport would be higher than according to the previous two solutions.

The final solution was a transport sharing column on a Kääriku Sport Center homepage, which is unbound from the previous solutions and is a good opportunity for customers to combine their movements. With this solution they can easily use such situations, where one group has ordered a bus to go to Kääriku and meanwhile the other group wants to go back home, so they both can use the same bus and avoid deadheadings.

Taking all these solutions into consideration, Kääriku Sport Center have to find out which solution would be the most accurate and would guarantee the best service for customers as well as ensure lower risks for Sport Center itself.

VIIDATUD ALLIKAD

Aruanne „Spordipoliitika põhialuste aastani 2030“ elluviimise kohta. Kultuuriministeerium.https://www.kul.rik.ee/sites/kulminn/files/news-related-files/161013_sport2030aruanne.pdf (14.05.17)

Buhalis, D., Simon D. (2011). Accessible tourism: Concepts and issues. - Channel View Publications, Vol. 45.

Busside sõiduplaanid. Reisiplaneerija.
www.peatus.ee (2017)

Ceder, A. (2007). Public Transit Planning and Operation: Theory, Modeling and Practice. Amsterdam: Elsevier Butterworth-Heinemann.

EOK allkirjastas „targa“ Kääriku spordikeskuse väljaarendamise ühiste kavatsuste leppe. Eesti Olümpiakomitee.<http://www.eok.ee/eok-allkirjastas%20%80%9Etarga%20%80%9C-k%20%9A4%9A4riku-sportikeskuse-v%20%9A4ljaarendamise-%20%9BChiste-kavatsuste-leppe> (12.05.17)

Furuhata, Masabumi, Desouky, M., Ordonez, F., Brunet, M., Wang, X., Koenig, S. (2013) Ridesharing: The state-of-the-art and future directions. Transportation Research Part B: Methodological 57, pp. 28-46.

Humphreys, C. (2016). Travelling with golf clubs: The influence of baggage on the trip decision-making process. - Journal of Sport & Tourism vol 21, pp.49-63.

Higham, J. (2005) ES. Sport tourism destinations: Issues, opportunities and analysis. Routledge.

Inforegister. 2015.aasta majandusaruanne.
<https://www.inforegister.ee/en/annualreport/files?file=90007715-2015.pdf>
(15.05.2017)

Kohlbacher, F. (2006). The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research – Forum: Qualitative social research. Vol. 7.

Kääriku Spordikeskus. Koduleht.
www.kaariku.ee (2017)

Kääriku spordikeskuse arengukava. 2012. Otepää. SA Tehvandi Spordikeskus

Lenk, V. (1997). Kääriku spordibaasi kujunemise lugu.

Litman, T. (2015). Evaluating Public Transit Benefits and Costs. Victoria Transport Policy Institute.

Piirsalu, I. Telia ja Kääriku spordibaas hakkavad koos arendama terviseandmete analüüsi tulevikutehnoloogiaid <https://digitark.ee/telia-ja-kaariku-sportibaas-hakkavad-koos-arendama-terviseandmete-analuusi-tulevikutehnoloogiaid/> (12.05.17)

Prideaux, B. (2000). The resort development spectrum - a new approach to modeling resort development - Tourism management, vol 21. 28. January 2000. Department of Hospitality Tourism and Property Management, Queensland: The University of Queensland, Gatton College, pp. 225-240

Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development - Tourism management, vol 21, 28. January 2000. Department of Hospitality Tourism and Property Management, Queensland: The University of Queensland, Gatton College, pp. 53-63

Rusko, R., Kylänen, M., Saari, R.(2009). Supply chain in tourism destinations: the case of Levi Resort in Finnish Lapland - International Journal of Tourism Research, vol.11, issue 1, pp.71-87

Schöbel, A. (2007). Optimization in public transportation: stop location, delay management and tariff zone design in a public transportation network (Vol. 3). Springer Science & Business Media.

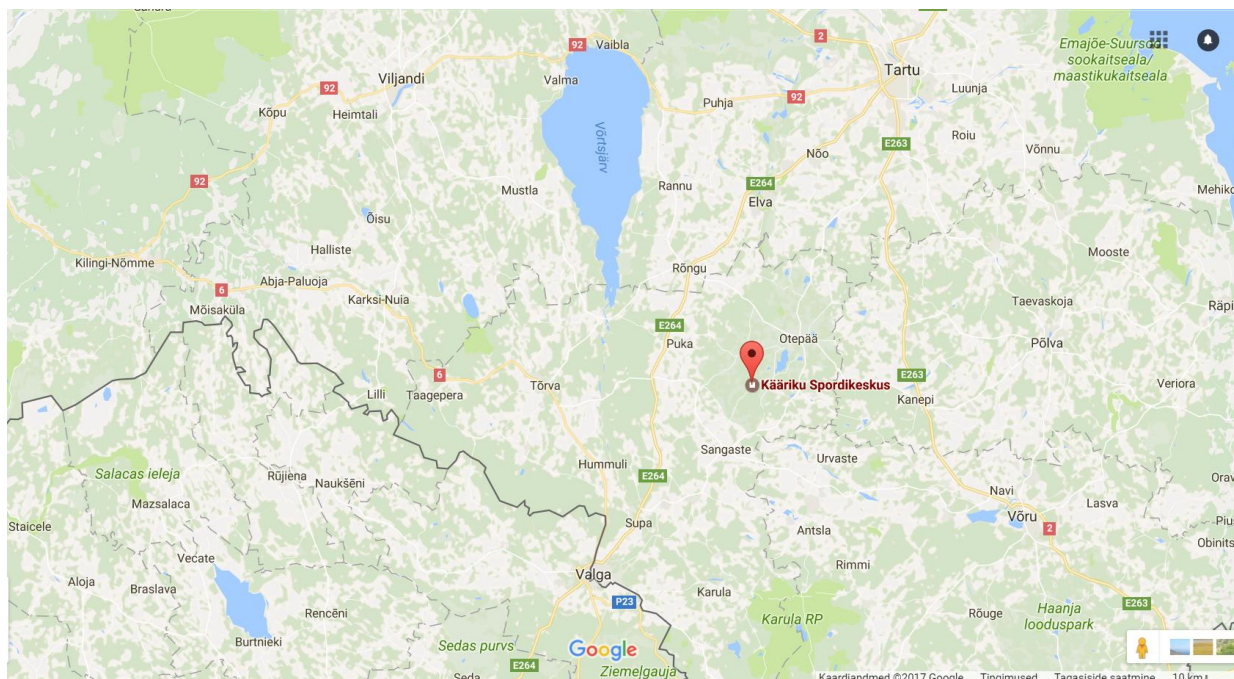
Stiglic, M. (2015).The benefits of meeting points in ride-sharing systems. Transportation Research Part B: Methodological 82, pp.36-53.

Transpordi arengukava. Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, 2013
https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf (15.05.2017)

Ühistranspordiseadus. Vastu võetud Riigikogus 18. veebruaril 2015.a – RT I, 23.03.2015, 2.

LISAD

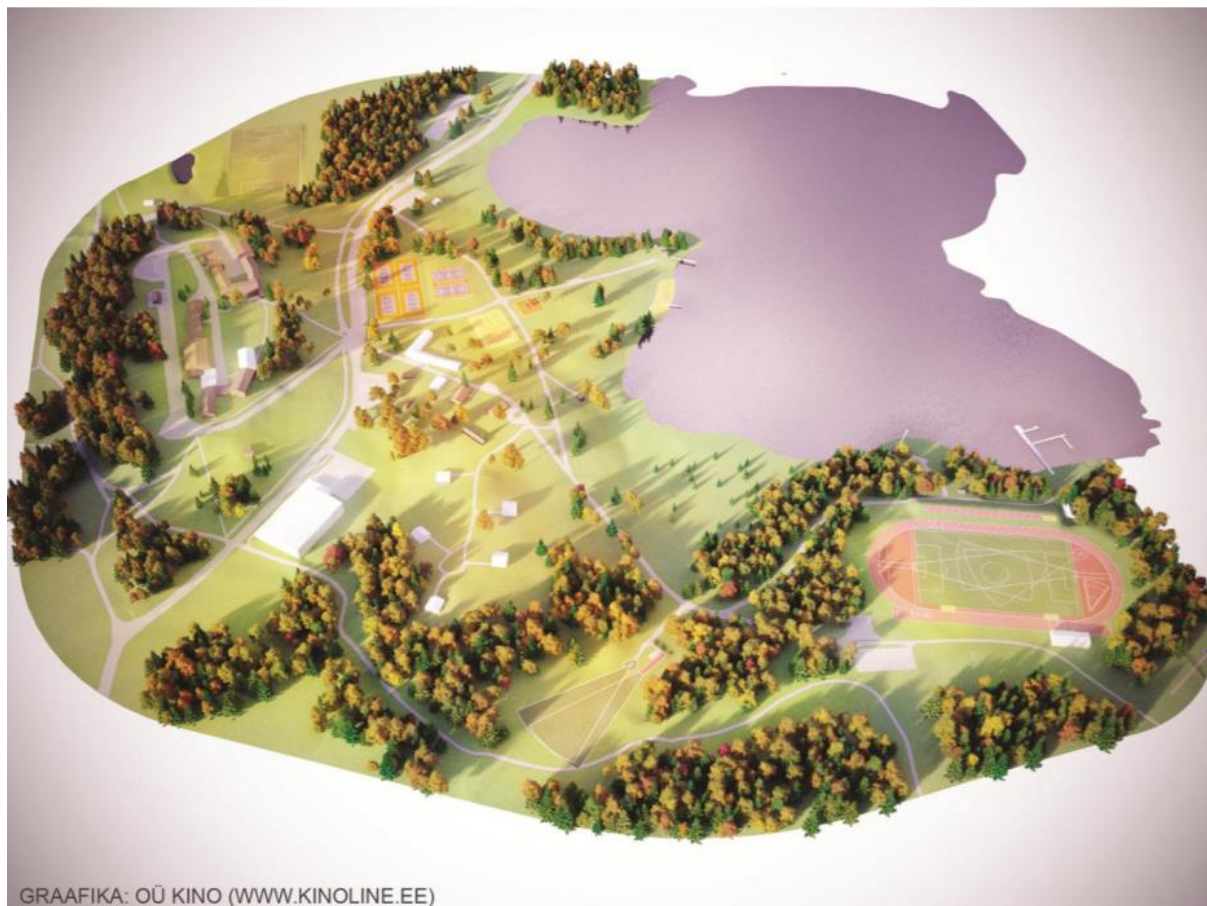
Lisa 1. Kääriku spordikeskuse asukoht kaardil



Joonis 1. Kääriku spordikeskuse asukoht kaardil

Allikas: (autori koostatud)

Lisa 2. Kääriku spordikeskuse kompleks

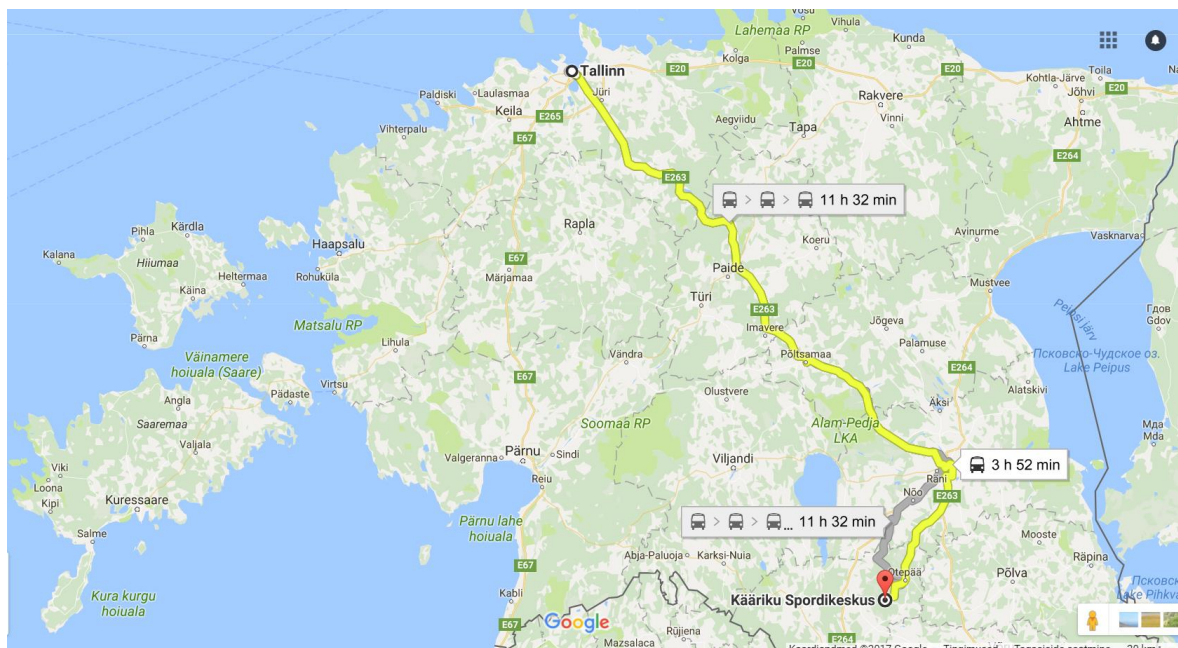


GRAAFIKA: OÜ KINO (WWW.KINOLINE.EE)

Joonis 2. Kääriku spordikeskuse kompleks

Allikas: autori poolt tehtud kuvatõmmis

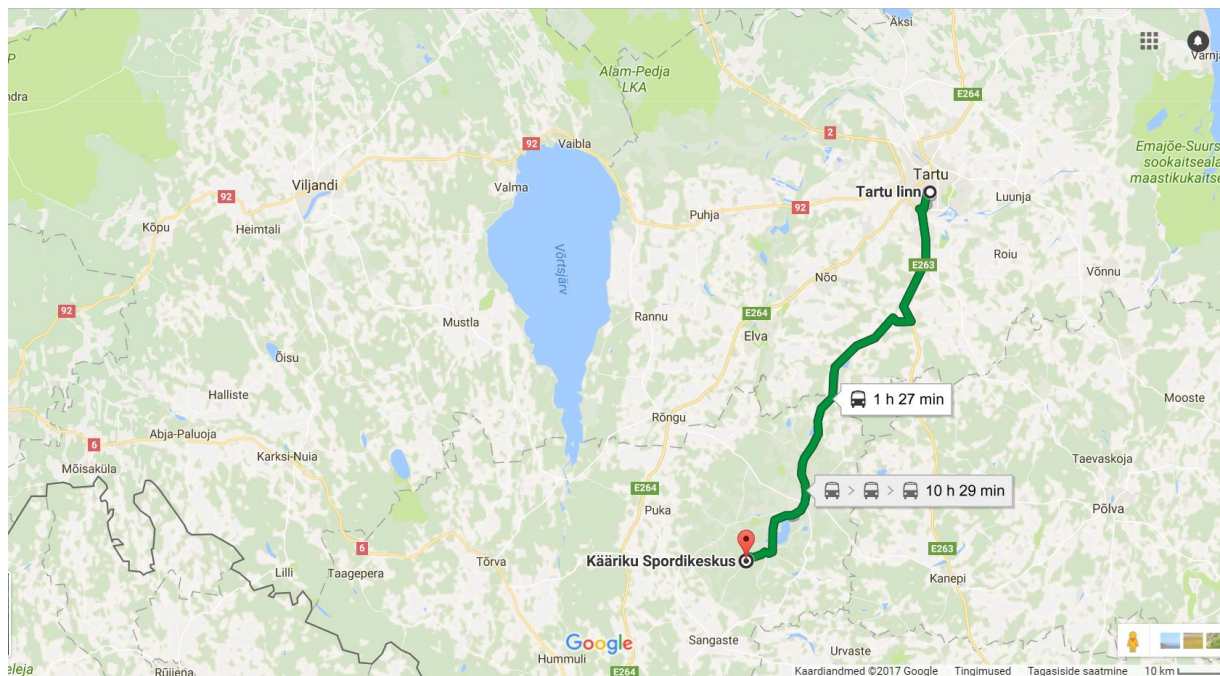
Lisa 3. Bussiliin nr. 112 marsruut



Joonis 3. Bussiliin nr 112. marsruut

(Allikas: autori koostatud)

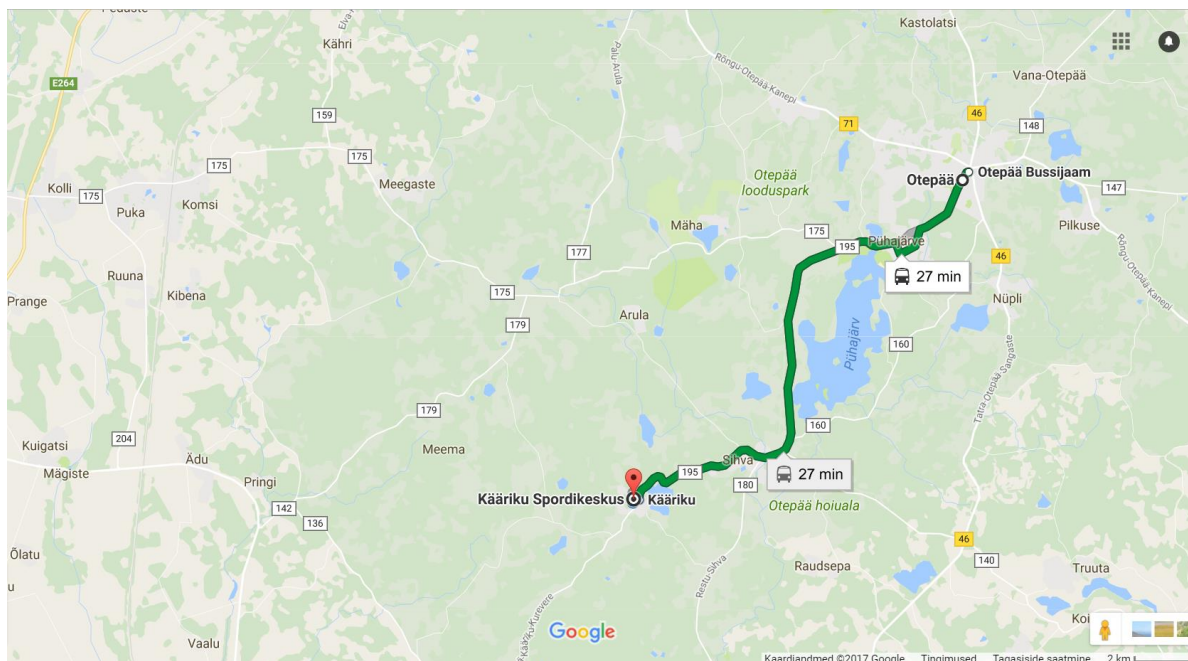
Lisa 4. Bussiliin nr. 71 marsruut



Joonis 4. Bussiliin nr.71 marsruut

Allikas: (autori koostatud)

Lisa 5. Bussiliin nr. 73 marsruut



Joonis 5. Bussiliin nr 73 marsruut

Allikas: (autori koostatud)