
OTEPÄÄ PIIRKONNA MOOTORSAANIRADADE ARENGUKAVA



norwegian financial mechanism



SISEMINISTEERIUM
Estonian Ministry of the Interior



2010

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS.....	3
2. HETKEOLUKORRA ANALÜÜS.....	5
2.1. GEOGRAAFILINE ASEND JA LIGIPÄÄS.....	5
2.2. LOODUSLIKUD VÄÄRTUSED.....	6
2.3. RAHVASTIK.....	8
2.4. TURISM JA PUHKEMAJANDUSLIK ETTEVÕTLUS.....	9
2.5. MOOTORSAANISÕIT EESTIS.....	15
2.6. GLOBAALNE KONKURENTS.....	18
2.7. SWOT-ANALÜÜS.....	20
2.8. ARENGUVAJADUSED.....	22
3. MOOTORSAANIRADE PLANEERIMISE ÜLDPÕHIMÕTTED.....	24
4. TEGEVUSMUDEL.....	30
4.1. PÕHISTRATEEGIA.....	30
4.2. VISIOON JA MISSIOON.....	34
4.3. EESMÄRGID.....	34
4.4. HALDUS JA FINANTSEERIMINE.....	36
5. MARSRUUTIDE KIRJELDUS.....	40
6. ÜLES KERKINUD ERIARVAMUSED MOOTORSAANIRAJA TRASSI RAJAMISE OSAS.....	45
7. TURUNDUS.....	47
7.1. SIHTGRUPID.....	47
7.2. TOOTED.....	50
7.3. TURUNDUSEESMÄRGID.....	51
7.4. TURUNDUSPROGRAMM.....	52
8. TEGEVUSKAVA.....	54
LISAD.....	55
1. OLEMASOLEVAD TEENUSEPAKKUJAD.....	55
2. MOOTORSAANISÕITU REGULEERIVAD ÕIGUSAKTID.....	56
3. VIIDASÜSTEEMI KUJUNDAMINE.....	64
4. SOOVITUSED PUHKEKOHA RAJAMISEKS.....	66
5. KAASATUD ASUTUSTE SOOVITUSED.....	67
5.1. Keskkonnaameti soovitused.....	67
5.2. Lõuna Regionaalse Maanteeameti soovitused.....	67
5.3. Riigimetsa Majandamise Keskuse soovitused.....	67
5.4. Eesti Energia soovitused.....	67
5.5. Päästeameti soovitused.....	67
5.6. Omavalitsuste soovitused.....	67
6. VÄLISTURISTID: PEAMISTE SIHTRIIKIDE KLIENTIDE KIRJELDUS.....	68

1. SISSEJUHATUS

Otepää regiooni mootorsaaniradade arengukava koostamise eesmärgiks on luua mootorsaaniradade võrgustiku kavand, mis on strateegiliseks lähtealuseks mootorsaaniradade ja sellega seotud infrastruktuuri väljaarendamiseks. Mootorsaaniradade võrgustik ühendab piirkonna turismi- ja kultuuriobjekte, vaatamisväärsusi ning looduslikke puhkekohti. Antud dokument on aluseks edaspidiste investeeringute teostamiseks ning radade rajamiseks.

Otepää regiooni moodustavad üheksa omavalitsust, kellest juhtpartneriks on Otepää vald: Otepää, Palupera, Rõngu, Puka, Sangaste, Urvaste, Kanepi, Valgjärve ja Sõmerpalu vallad. Seega ulatuvad saanirajad Valga, Põlva, Võru ja Tartu maakonda.

Mootorsaaniradade võrgustiku kavandamisel on aluseks võetud Põhjamaades levinud radade planeerimise üldine loogika ja mudel, kus rajad on valdavalt arendatud looduse ja inimtegevuse koosmõju arvestades. Üldises plaanis kasutatakse maksimaalselt külmunud veekogusid, sobivaid lagealasid ning arvestatakse turismi- ja teenindusasutuste paiknemisega (arvestatakse radade kasutajat, kui teenuste tarbijat). Lisaks kasutatakse sobivates kohtades riigimaantee ääri (koostöö Maanteeametiga), elektriliinide aluseid, mis tagab liinide hooldamise (koostöös Eesti Energiaga) ning riigimetsa lanke ja metsateid (koostöös RMK-ga). Radade planeerimisel on esmaselt lähtutud mootorsaanidega liiklemise loogikast ning maastikulisest sobivusest. Põhjamaade mudeliga tutvumiseks ning ideede saamiseks teostati õppereis Soome Kittilä-Levi piirkonda.

Mootorsaaniradade arengukava koostamist alustati olemasolevate mootorsaaniga sõitmise võimaluste kaardistamisest Otepääl ja Eestis laiemalt. Sellele järgnes juriidiline analüüs, selgitamaks välja õigusaktidest tulenevad nõuded, mis lubavad või piiravad mootorsaanide sõitu. Oluline osa on piirkonna olemasolevatel ressurssidel (turismiobjektid, teenusepakkujad, vaatamisväärsused, olemasolev infrastruktuur), mootorsaane kasutataval huvigruppidel. Rajatrasside valikul lähtuti sellest, et need sobituksid olemasoleva väärtusliku looduskeskkonnaga (kaitsealune Otepää looduspark), läbiksid olulisi turismiobjekte ning oleks tagatud liiklusohutus. Viimasena määrati trasside väljatöötamiseks vajalikud tegevused ja ideed ning planeeriti arendustööde elluviimise ressursid ja ajakava ning koostati turunduskontseptsioon. Töö tulemina valmis edasiste tegevuste tegevuskava ning mootorsaaniradade kaart (sisaldab eraldi väljavõtet Otepää linna lähiümbrusest).

Mootorsaaniradade trassid kaardistati erinevate osapoolte koostöös: projektis osalevad omavalitsused, Keskkonnaamet, RMK, Lõuna Regionaalne Maanteeamet, Eesti Energia, aktiivsed mootorsaanisõitjad, jahiseltside esindajad, maaomanikud jms. Arengukava koostamist konsulteeris Advisio OÜ ning saaniradade kaardid koostas Miracon Grupp OÜ. Arengudokumendi valmimist toetas Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus.

Töögruppi kuulusid:

- Otepää Vallavalitsus – Merlin Müür, Aivar Pärl, Merle Anton, Vello Vou, Monika Otrokova
- Palupera Vallavalitsus – Tõnu Kukk

- Rõngu Vallavalitsus – Toomas Klein
- Puka Vallavalitsus – Heiki Kadaja
- Sangaste Vallavalitsus – Kati Kala, Priit Areng
- Urvaste Vallavalitsus – Andres Ojanurm
- Kanepi Vallavalitsus – Aare Plato
- Valgjärve Vallavalitsus – Kaido Kõiv, Riina Marran
- Sõmerpalu Vallavalitsus – Aare Hollo
- SA Otepää Turismiinfokeskus – Mare Raid
- SA Valgamaa Arenguagentuur – Sille Roomets
- Keskkonnaamet – Priit Voolaid
- Riigimetsa Majandamise Keskus – Risto Sepp
- Lõuna Regionaalne Maanteeamet – Vello Lepik
- Eesti Energia – Tõnu Dorok
- Advisio OÜ – Raido Roop, Ragne Kasesalu
- Miracon Grupp OÜ – Mihkel Meidla
- Ekspertid – Paap Kõlar, Tõnis Laur, Rein Pinn, Alar Arukuusk, Pekka Mononen, Aivar Kullamaa.

Oluline on siinkohal mõista, et käesolev arengukava on käsitletav üldise ideekontseptsioonina ning ei kohusta omavalitsusi, ettevõtjaid ega maaomanikke radade rajamiseks. Arengukava on aluseks võimalike edasiste tegevuste teostamiseks: mootorsaaniradade teemaplaneeringu koostamine (vajaduse ilmnemisel), võrgustiku lülitamine omavalitsuste üldplaneeringutesse (omavalitsuste nõusolekul), lepingute sõlmimine maaomanikega, kelle maid rajatrass ületama hakkab.

Arengukava edasisel lugemisel on võimalik leida mitmeid eriarvamusi, kuna ühisele kompromisslahendusele arengukava koostamisel ei jõutud. Seega on käesolev arengukava käsitletav kui alusmaterjal, mis koondab ülevaadet mootorsaanidega seotud liikumisvõimalustest ja ettevõtlusest ning arvamuste paljususest.

2. HETKEOLUKORRA ANALÜÜS

2.1. GEOGRAAFILINE ASEND JA LIGIPÄÄS

Projektis osalevad omavalitsused ulatuvad nelja Lõuna-Eesti maakonda: Valgamaa (Otepää, Palupera, Puka, Sangaste), Tartumaa (Rõngu), Põlvamaa (Kanepi, Valgjärve) ja Võrumaa (Urvaste, Sõmerpalu). Projektis osalevate omavalitsuste pindalad on järgmised: Otepää 217,4 km², Palupera 123,5 km², Rõngu 164,1 km², Puka 201 km², Sangaste 144,7 km², Urvaste 139 km², Kanepi 231,5 km², Valgjärve 143,2 km² ja Sõmerpalu 181,6 km². Valdade kogupindala 1 546 km² moodustab Eesti Vabariigi kogupindalast (45 227 km²) 3,4%.

Mootorsaaniradade võrgustiku arendamise lähtekohaks on Otepää, kui Eesti talispordikeskus. Otepää linnas ja lähiümbruses asuvad suuremad turismiteenuste pakkujad ning enamus vajalikest tugiteenustest (majutus, toitlustus, kaubandus, pangad, sularahaautomaadid, tanklad, remonditeenus jms). Piirkonna külastajad, kes saabuvad piirkonda näiteks Tallinnast, Tartust, Pärnust suunduvad kõigepealt Otepäale, mistõttu on planeeritud radade esmane alguspunkt Otepää lähedusse. Ülevaate Otepää linna kaugustest olulisematest turistide lähtekohtadest annab tabel 1. Eesti kontekstis asuvad olulised sihtgrupid Tallinnas, Tartus, Pärnus ning lähipiirkonnas lisaks Otepäale Võrus, Põlvas, Valgas. Välisriikidest on soodsam Otepää piirkonda külastada soomlastel, lätlastel ja venelastel. Siiski on oluline tähtsustada Lääne-Euroopa maade külastajaid, eelkõige sakslasi, kuna piirkonnas puuduvad ulatuslikud mootorsaaniradade võrgustikud.

Tabel 1. Kaugused Otepää linnast.

Linn	Kaugus
Tallinn	225
Tartu	43
Pärnu	158
Narva	221
Võru	42
Põlva	41
Valga	49
Riia	189
Vilnius	382
Helsinki	252
Varssavi	733
Berliin	1030
Sankt-Peterburg	297

Piirkonda läbivad olulisematest maanteedest järgnevad (joonis 1):

- Põhimaantee nr. 3 Jõhvi-Tartu-Valga, mis on oluliseks liikumissuunaks Tartust Elva ja Valga suunas. Maantee läbib Rõngu ja Puka valdasid.
- Põhimaantee nr. 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, mis on oluliseks liikumissuunaks Tallinnast ja Tartus tulijatel. Maantee läbib Valgjärve, Kanepi ja Sõmerpalu valdasid.
- Tugimaantee nr. 46 Tatra-Otepää-Sangaste, mida kasutavad peamiselt Tartust ja Tallinnast Otepäale liikujad. Eeldatavalt on nimetatud maantee antud projekti

seisukohast olulisima tähtsusega. Ühendab omavahel Palupera, Otepää ja Sangaste suunad.

- Tugimaantee nr. 71 Rõngu-Otepää-Kanepi, mis ühendab omavahel põhimaanteed nr. 2 ja 3. Oluliseks suunaks Rõngu ja Kanepi poolt Otepäale liikujatele.
- Tugimaantee nr. 69 Võru-Kuigatsi-Tõrva, mis ühendab omavahel Sangaste, Urvaste ja Sõmerpalu suunad. Oluline maantee Tõrvast, Valgast ja Võrust piirkonda liiklejaile.



Joonis 1. Piirkonna olulisemate teede võrgustik (allikas: Maa-amet).

2.2. LOODUSLIKUD VÄÄRTUSED

Otepää regiooni kuuluvate omavalitsuste looduskeskkond on vaheldusrikas, kus leidub hulgaliselt looduskaitsealisi objekte ning kauneid paiku. Piirkonnas asuvad järgnevad jõed: Väike Emajõgi, Mustjõgi, Orajõgi ning Purtsi, Rõngu, Antsla, Laatre, Visula, Palu, Sillaotsa, Palu, Rõuge, Võhandu, Hiiba, Leevi, Ahja, Hilba, Kokle, Elva jõed. Lõuna-Eesti on tuntud kui järvederohke piirkond ning nimetatud üheksas omavalitsuses asub kokku üle 150 jäve, millest suuremad ja olulisemad on Pühajärv, Kooraste Suurjärv, Otepää Valgjärv, Võrtsjärv, Valguta Mustjärv, Uhtjärv, Löödla, Vagula, Nõuni ja Jõksi järved.

Otepää piirkonna peamiseks vaatamisväärtuseks on kupliline maastik, mis on paremini vaadelda just Otepää lähiümbruses ning enam tähelepanuväärivateks paikadeks peetakse Otepää linnamäge, Hobustemäge, Väike Munamäge, Apteekrimäge, Armuallikat jt. Oluliseks puhkealaks on Pühajärv ja selle ümbrus – Pühajärve park, rand ja matkarajad.

Mootorsaaniradade võrgustiku alale jääb ühtekokku üle 1200 kaitstava loodusobjekti (Looduskaitseseadus § 4), millest kõige olulisem ja pindalalt suurim on Otepää Looduspark. Väike-Munamägi ja Tedremägi võeti maastiku elementidena kaitse alla 1957. aastal. 1979. aastal moodustati Otepää maastikukaitseala ning oma praegustes piirides on kaitseala 1997.

aastast, kandes Otepää looduspargi nime. Kaitseala asub Valga maakonna põhjaosas Otepää, Palupera, Puka ja Sangaste valla maadel ja hõlmab 1180 km² suuruselt Otepää kõrgustikust 230 km² (19%) ning on oma territooriumi poolest suurim maastikukaitseala Eestis. Looduspargi territooriumist jääb välja Otepää linn. Otepää looduspargi kaitse-eesmärk on Otepää kõrgustikule iseloomuliku kuppelmaastiku ja bioloogilise mitmekesisuse, kohaliku elulaadi ja kultuuripärandi ning alalhoidliku looduskasutuse säilitamine, uurimine ja tutvustamine.

Otepää kõrgustikku ilmestavad moreenkünkad ja mõhnad, nende vahele jäävad soode ja järvedega nõod. Pühajärve nõgu jagab kõrgustiku kaheks osaks — kõrgemaks ja reljeefsemaks lääne- ning veidi madalamaks, kuid mosaiiksemaks idaosaks. Kaitsealale jääb Otepää kõrgustiku kõrgeim tipp — Kuutsemägi (217 m). Pühajärve loetakse piirkonna kauneimaks järveks ja see on olnud sõna otseses mõttes püha järv. Kaitseala omab suur puhkemajanduslikku väärtust. Pühajärve kõrval on puhkemajanduslikult oluline ka Väike Munamägi, kuhu on rajatud suusakeskus. Väike Munamäe nõlval asuvat allikat loetakse Väike-Emajõe alguseks. Väärtuslikud on kaitsealal kasvavad tamme, saare ja pärna enamusega puistud. Pühajärve saartel kasvab ka looduslikke pärnametsi. Looduspark on elupaigaks ka mitmetele kaitstavatele lindudele (väike-konnakotkas, sookurg, valgetoonekurg) ning taimedele (kõdu-koralljuur, mitmed sõrmkäpad, neiuvaibad,). Lisaks leidub looduspargi hulgaliselt arheoloogiliselt ja kultuurilooliselt tähtsaid objekte.

Looduspargi kaitset korraldab Keskkonnaameti Põlva-Valga-Võru regioon. Looduspargi üheks tegevuse prioriteediks on turistide suunamiseks ning maastiku säästliku arengu tagamiseks olemasolevate matkaradade korrastamine, uute rajamine ning tähistamine. Renoveeritud on Pühajärve matkarada, samuti Pühajärve läheduses kulgev Murrumetsa matkarada. Prioriteetseteks tegevusteks on ka erinevate puhkekohtade korrastamine ja uute rajamine, sh nende jäätmekäitluse tagamine. Eesmärgiks on looduskeskkonna säästlik kasutamine ja turistide hajutamine, pereturismi ja säästliku turismiga tegeleva väikeettevõtluse arendamine.

Piirkonnas paiknevad kaitsealad:

1. Otepää looduspark;
2. Soontaga looduskaitseala;
3. Liiva-Varbuse maantelõik;
4. Valgjärve mõisa metsapark.

Piirkonnas paiknevad hoiualad:

1. Ahja jõe hoiuala;
2. Elva jõe hoiuala;
3. Jõksi järve hoiuala;
4. Lambahanna järve hoiuala;
5. Löödla järve hoiuala;
6. Otepää hoiuala;
7. Piigandi järvede hoiuala;
8. Sauniku oja hoiuala;
9. Uhtjärve hoiuala;
10. Väikese Emajõe hoiuala;

11. Vidrike järve hoiuala;
12. Võhandu jõe hoiuala;
13. Voki järve hoiuala;
14. Võrtsjärve hoiuala.

Piirkonnas paiknevad liikide püsielupaigad:

1. Põru must-toonekure püsielupaik;
2. Purtsi metsise püsielupaik.

Piirkonnas paiknevad vääriselupaigad:

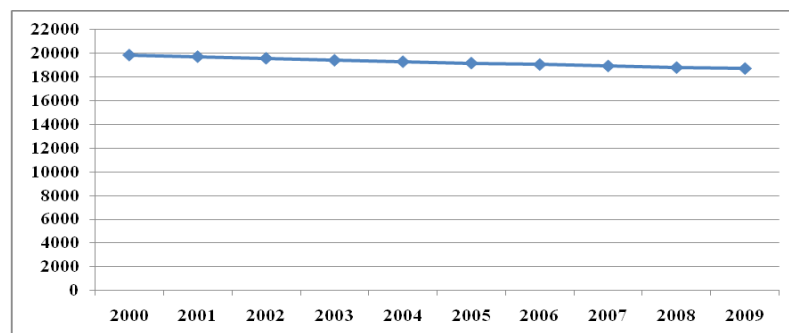
1. Vep nr 139087;
2. Vep nr E01350;
3. Vep nr E01351;
4. Vep nr E01353;
5. Vep nr E01357.

2.3. RAHVASTIK

Otepää piirkonda kuuluvad omavalitsused on valdavalt rahvaarvuga alla 5000 elaniku (tabel 2). Suurima rahvaarvuga on Otepää vald (4035 elanikku 2009. aastal) ning väikseima rahvaarvuga on Palupera vald (1137 elanikku 2009. aastal). Piirkonna kogurahvastik on viimase kümne aasta jooksul vähenenud 1138 elaniku võrra (5,8%, joonis 1).

Tabel 2. Otepää piirkonna omavalitsuste rahvastik perioodil 2000-2009 (allikas: Statistikaamet).

Omavalitsus/Aasta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kanepi vald	2746	2703	2677	2651	2622	2579	2564	2543	2525	2511
Valgjärve vald	1664	1642	1632	1617	1604	1592	1592	1589	1575	1562
Rõngu vald	3026	3024	3000	2978	2956	2943	2930	2925	2893	2882
Otepää vald	4217	4192	4177	4154	4143	4123	4094	4072	4048	4035
Palupera vald	1226	1215	1201	1185	1176	1174	1160	1152	1145	1137
Puka vald	1968	1960	1947	1919	1904	1894	1881	1855	1846	1837
Sangaste vald	1530	1519	1511	1493	1497	1494	1489	1478	1469	1465
Sõmerpalu vald	1979	1968	1950	1946	1932	1929	1914	1897	1884	1874
Urvaste vald	1498	1495	1490	1472	1458	1447	1433	1422	1414	1413
Kokku	19854	19718	19585	19415	19292	19175	19057	18933	18799	18716



Joonis 2. Otepää piirkonna kogurahvastik perioodil 2000-2009 (allikas: Statistikaamet).

2.4. TURISM JA PUHKEMAJANDUSLIK ETTEVÕTLUS

Otepää vald asub turismimajanduse arenguvajaduste kohaselt looduslikult soodsas kohas. Iseloomulik kuppelmaastik, järvede rohkus, kaunid metsad ja turvaline elukeskkond on heaks eelduseks turismi arendamiseks piirkonnas. Otepää piirkonna suurimaks looduslikuks vaatamisväärsuseks on Pühajärv koos ümbrusega – Pühajärve park ning ümber järve kulgevad matkarajad. Harrastussportlaste kasutada on tiptasemel suusa-, jalgratta- ja matkarajad koos piisavalt kvaliteetse ning pidevalt areneva tugiinfrastruktuuriga.

Otepää Turismiinfokeskuse ajalugu ulatub aastasse 1991, mil ta avati ning oli Eesti esimene roheline "I" märgiga infokeskus. Turismiinfokeskus kuulub riiklikusse turismiinfosüsteemi. Aastas külastab turismiinfokeskust üle 20 000 turisti. 2006. aastal avati Otepääl Eesti esimene spetsiaalselt vastavaks otstarbeks rajatud turismiinfokeskuse hoone, mis võimaldab veelgi paremat kvaliteeti turistide teenindamisel. Turismiinfokeskuse ehitamist toetas Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus (EAS).

Otepää piirkonna ajalooline ja looduslik omapära ning olemasolev teenindussfäär on soosinud turismi- ja puhkemajanduse arengut piirkonnas. Otepääl on kaks aktiivset turismihooaega – talv ja suvi, kuid läbi erinevate lisateenuste arendamise ning ürituste korraldamise on hoogustunud ka teiste aastaaegade areng turismihooaegadeks. Hooajalisuse ületamisele aitaks täiendavalt kaasa uute teenuste juurutamine, mis ei sõltu aastaajast, ning aktiivsem ettevõtjatevaheline koostöö, kompleksteenuste pakkumine, ühisturundus, teenuste müük ühise puhkusepaketina. Mootorsaaniradade võrgustiku arendamine Otepää piirkonda madalhooaegade probleeme otseselt ei lahenda ning teenuseid nendel perioodidel pakkuma ei hakata. Kuid siiski annab saaniradade arendamine uut hoogu ettevõtlusele ning omab kaudset positiivset mõju piirkonna majanduslikule arengule.

Otepääl on head võimalused aktiivse puhkuse harrastajatele. Tervisesportlase jaoks on kaardistatud ja märgistatud suusa-, jalgratta- ning matkarajad. Korraldatakse loodusmatku; välja on arendatud puhke- ning spordikompleksid; piirkonnas on hulgaliselt ajaloolisi- ning looduslikke vaatamisväärsusi. Otepää vallas on 64 tunnustatud majutusettevõtet 1778 voodikohaga, neist kuus on hotellid. Majutusteenuse nõudlus ületab kõrghooajal pakkumuse, kuid madalhooajal on majutusteenuseid pakkuvate ettevõtete käibed väiksed ning toimetulemine komplitseeritud.

Otepääl toimub mitmeid kohaliku ja rahvusvahelise tähtsusega spordivõistlusi ja kultuuriüritusi, mis omakorda olulisel määral mõjutavad nõudluse ja pakkumuse vahekorda.

Otepää valla ettevõtlust iseloomustab suur teenindusettevõtete osakaal (majutus, toitlustus, kaubandus jms.). Suurimaks majandusharuks on turism ja puhkemajandus ning enamik ettevõtteid on orienteeritud turisti teenindamisele või erinevate turismi tugiteenuste osutamisele. Vallas tegutseb ligikaudu 40 turismiteenust pakkuvat ettevõtet. Seega omab Otepää vald olulist potentsiaali mootorsaaniradade võrgustikule tugiteenuste pakkuvmises, kattes enamus olulisi valdkondi: majutus, toitlustus, kultuurilised huvitegevused, tankimisvõimalused ja mootorsaanide remont (esmased hädaabi korras tehtavad tööd ning

tulevikus on potentsiaal spetsiifilisema remonditeenuse tekkimiseks). Teenuseid leidub erinevates hinnaklassides ja laiadele sihtrühmadele.

Olukorda iseloomustavad ka regioonis asuvate majutusettevõtete ja voodikohtade üld- ja suhtearvud. Otepää piirkonnas asub ligikaudu pool kõigist Lõuna-Eesti (Põlva, Tartu, Valga, Võru maakonnad) majutusettevõtetest ning ligikaudu 40% kõigist Lõuna-Eesti majutusettevõtete voodikohtadest.

(Allikas: Otepää valla arengukava aastani 2020).

Palupera valla olulisemateks vaatamisväärsusteks on Hellenurme mõisakompleks koos Middendorffide perekonnakalmistuga (18.-19. saj.) ja vesiveskiga ning Palupera mõisakompleks (18. saj.). Samuti Käpa-Müürsepa taluhooned ja õu (1883.a.). Puhkealana on vallas olulised Päidla (270 ha) – Nõuni (85 ha) järvestikuga ja künkliku maastikuga osa, samuti Hellenurme läheduses paiknev Lustimägi. Probleeme on maastiku võsastumisega, paiguti rikuvad maastikupilti korrastamata ja lagunened tootmishooned.

Palupera vallas asuvad teenindavatest ettevõtetest MTÜ Hellenurme Mõis ja Leigo Turismitalu. Tegutsemist jätkab ka staažikas Kullipesa Puhkemaja (FIE Andrus Kulasalu talu). Turismiga tegeleb veel ka Mesilinnu Saloon (Agera OÜ).

Kaubanduse vallas töötab Palupera vallas kaks kauplust – üks Hellenurmes ja üks Nõunis. Ringi sõidab ka OÜ Raave-H kaubabuss ja OÜ Merker MK rändkauplus. Teenindusasutuste võrk on alles kujunemas, arengustaadiumis. Ühiskondliku toitlustamisega tegelejat vallas pole, v.a. turismitalude küllastajatele pakutav teenus. Seega on valla teenindusettevõtlike arendamisel võimalik teha koostööd mootorsaanidega tegelevate ettevõtjatega ning seeläbi arendada uusi teenuseid.

(Allikas: Palupera valla arengukava 2007-2015).

Rõngu vallas ei ole turism eriti arenenud, kuid vaatamisväärsusi on palju. Olulisim on Rõngu vanim ehitis kirik, mis on ainuke ühelööviline kirik Lõuna-Eestis. Kõige tuntum on aga keset alevikku viie tee ristil seisev Rõngu kõver kõrts. See kaarjas ehitus on huvitavamaid klassitsistlikus stiilis sakstekörtsi näiteid. Lisaks on vaatamisväärsusteks Hiugemägi, kus asus muistne hiis ja kalmekoht, Lossimägi vasallilinnuse varemetega ja veel mitmed mõisad. Suur arengupotentsiaal võiks Rõngu vallas olla spordi- ja vabaajaturismi arendamisel (Tartumaa Tervisespordikeskus, Võrtsjärve äärne puhkeala).

Turismimajanduse tasuvuse eelduseks on külastaja pikem peatumine regioonis, nii tekib vajadus kohalike teenuseid kasutada. Hetkel ei jää läbisõitjad siia pikemalt peatuma, sest neile ei pakuta küllaldaselt tegevust. Seetõttu tuleks aktiivselt otsida võimalusi erineva sesoonsusega tegevuste kombineerimiseks.

Rõngu vallas on teenindussektoris enim esindatud jaemüük spetsialiseerimata kauplustes ja hulgimüük. Muu teenindusvõrk on vallas kaetud kesiselt, enamasti üks ettevõtte teenindusala kohta. Kasvupotentsiaal on teenindussektoris suur, eriti võimalus väikeettevõtjatele. Teenindussfääri areng on problemaatiline, sest kohaliku klientuuri vähesus ning kõrged

sanitaarnõuded raskendavad tootlustusettevõtete loomist ja nende säilimist, samas aga ei suudeta küllaldaselt pakkuda teenuseid läbisõitvatele turistidele.

(Allikas: Rõngu valla arengukava 2007-2020).

Sangaste vallas asub hulgaliselt majutusettevõtteid: Kunstimäe puhkemaja, Sangaste lossi hostel, Sangaste Rukki Maja, Piiri spordi- ja puhkekeskus, Oru Puhkemaja, Kakulaane turismitalu (telkimiskoht). Toitlustusteenusega tegelevad Silva pubi ja Sangaste lossibaar. Olulisemad vaatamisväärsused vallas on Sangaste mõisakompleks, koos mõisa- ja metsapargiga, Sangaste kirik, Sangaste kalmistu, August Gailiti sünnikodu, Eduard Grosschmidt-Suursepa kodutalu, Harimägi, Sangaste linnamägi, Kirgjärv, Presnikovi järv.

Sangaste vallas on kolm toidupoodi ja üks tööstuskaupade pood. Keeni külas on üks ja Lossikülas üks pood. Sangaste asulas on lisaks Silva pubi, apteek ja juuksur. Sularahaautomaate vallas ei ole. Valla ainus tankla asub Keeni külas. Seega on olemas esmased baasteenused mootorsaaniaidega sõitjatele.

(Allikas: Sangaste valla arengukava 2008-2018).

Puka valla turismimajandus ei ole piisavalt arenenud, kuid potentsiaal loodusobjektide näol on olemas. Praegusel hetkel on vallas registreeritud üks turismitalu, asukohaga Meegaste külas ja 2007. aastal valminud Greete Motell Soontaga külas, kes pakuvad teenuseid ööbimise ja toitlustamise võimaluse näol. Puka vallas paikneb mitmeid endiste asutuste suvilaid ja puhkekohti, kuid praegusel hetkel kasutavad asutused neid kohti asutuste töötajate tarbeks.

Otepää turismipiirkonna lähedus, järvede rohkus, Kuutsemägi, Väike-Emajõgi ja Võrtsjärv pakuvad piisavalt võimlusi puhkamiseks ja meeldivalt aja sisustamiseks. Puka vallas paikneb kolm muistset linnamäge, kolm mõisat ja palju muinsuskaitsemälestisi. See kõik annab eelduse turismimajanduse arenemiseks.

(Allikas: Puka valla arengukava aastani 2012).

Kanepi vallas pakuvad turismiteenust peamiselt turismitalud (majutus, toitlustus ja aktiivse puhkamise võimalused). Üle-Eestiliselt tuntud ja tunnustatud on Hurmioru pereringi tegemised, mis pakuvad külastajatele võimalust tutvuda eheda taluelu ja maakultuuriga.

Oluliste tõmbekeskuste ning piirkonna identiteedi- ja mainekujundajatena omavad suurt potentsiaali Varbuse küla läbiv Postitee (vana Tartu-Võru maantee) koos vanas Varbuse Postijaamas avatava Eesti Maanteemuuseumiga ja Pokumaa teemapark Kanepi ja Urvaste valla piiril.

Kanepi vallas tegeleb kaubandusega 10 ettevõtet ja ettevõtjat, nendest apteek, kaks tööstuskaupadega kauplejat, kaks kasutatud riietega kauplejat ning viis toiduainetega kauplejat. Teenindussfääris tegutseb kolm juuksurit ja õmblusettevõtja. Eraldi perspektiivse valdkonna moodustavad turismi ja puhkemajandusega tegelejad.

(Allikas: Kanepi valla arengukava 2007-2015).

Valgjärve vallas asuvad Pikajärve ja Valgjärve järved, mis on turistidele ja kohalikele elanikele mõnusateks suplemis- ja ajaveetmiskohtadeks. Viimasest on tänu Valgjärve pargi korrastusprojektidele kujunemas oluline objekt turismi arengus. Järve kaldale kavandatud puhkeala telkimisvõimaluste ja piknikuplatsidega on lähitulevikus hea koht puhkamiseks. Sulaoja küla territooriumil asuv Kiirusmägi on olnud populaarne peoplats, mida saab kasutada ka pikniku pidamiseks. Samas on tegemist ajaloolise objektiga, sest Kiirusmäel asub enam kui 100 aastat vana velotrekk, kus oleks selle korrastamisel võimalik ka tänapäeval spordivõistlusi korraldada.

Vallas on üks tunnustatud majutusasutus: Relvo Sport Motell, mis lisaks majutusele pakub ka vaba aja sisustamise teenuseid. Toitlustamist pakuvad veel Valgjärvel kohvik „Atsi juures“ ja Krüüdneri kõrts, mida teatakse ka väljaspool valda. Lisaks tegutseb vallas Pikajärve mõis, kaubamärgiga Cantervilla Loss, mis pakub ajaloolise miljööga majutust ja toitlustust.

(Allikas: Valgjärve valla arengukava 2008-2017).

Urvaste valla olulisim turismiobjekt on Pokumaa teemapark, mis pakub erinevaid huvitegevusi igas vanuses isikutele. Teistest objektidest vajab väljaarendamist ja eksponeerimist Uhtjärve ürgorgu ja Urvaste kirikut hõlmav puhkepiirkond. Tegutseb atesteeritud turismitalu ning üks ettevõtja on alustamas turismiteenuse pakkumist.

(Allikas: Urvaste valla arengukava 2005-2013).

Sõmerpalu vallas tegutsevad paar majutus-, toitlustus-, ja aktiivse puhkuse teenuse pakkujat. Edasise arengu eeldusteks on maastikuline mitmekesisus, samuti suhteliselt hea teedevõrk ja ligipääsetavus. Valminud on projekt „Pühajõe puhkemajanduspiirkonna väljaarendamine“, mille raames paranes Võhandu jõe ja Vagula järve võimaluste kasutamine – tutvustatakse Võhandu jõe kasutust ja aktiivse puhkuse teenuse pakkujaid.

Vajalik on Sõmerpalu aleviku Võhandu jõe äärse ala arendamine. Üheks võimaluseks on teemapark, mille kontseptsioon tuleb välja töötada. Atraktiivsena mõjuvad avatud vaated, mis on säilinud tänu suurele haritava maa osakaalule ja toovad esile liigendatud reljeefi.

(Allikas: Sõmerpalu valla arengukava 2006-2013).

Otepää regiooni turismiteenusega seotud probleemid ja võimalikud lahendused

Väljaspool Otepää valda on turismiteenuste pakkujate kontsentratsioon madal ning enamus omavalitsustes tegutseb üks või kaks arvestatavat teenuse pakkujat (sh. Leigo Turismitalu, Sangaste loss, Greete Motell, Pokumaa teemapark, Hurmioru park, Relvo Sport Motell). Läbivaks jooneks on teenindussektori puudus, mis on tingitud peamiselt kohaliku klientuuri vähesusest. Teenindamise tase sõltub otseselt kohalikust ettevõtluskeskkonnast, mille arendamine on jäetud teenusepakkujate õlgadele ning arvestades senist vähest koostööd on areng takerdunud. Klientide püüdmiseks ei toimi ühised reklaamikampaaniad ning teenuste pakkumine pakettidena. Peamise **tugevusena rõhutatakse looduslikest ja**

kultuurilistest väärtustest rikastatud keskkonda, mille turustamine senisel kujul on äärmiselt raskendatud. Oluline on töötada välja konkreetsed teenused ning tegevused. Võimaliku lahendusena piirkonna arendamiseks on **täiendavate aktiivsete tegevusvõimaluste loomine (elamuste ning meeldejäävate emotsioonide pakkumine), kasutades võimaluse korral ära spetsiifilisi sihtgrupe püsiklientuuri saavutamiseks (mootorsaanisõitjad seda kahtlemata on)**. Püsivate piirkonna külastajate tekkimisel on võimalik saavutada pikaajaline jätkusuutlikkus.

Eesti turismitrendid

Turismitrendid näitavad turismimajanduse sihtgruppide käitumismustrite muutusi lähtuvalt majanduslikest, sotsiaalsetest ja poliitilistest muutustest maailmas. Need mõjuvad aga erinevatel tasanditel erinevalt. Järgnevalt on toodud Eesti ja Euroopa turismitrendid.

- Eestisse reisimise kasv tõenäoliselt aeglustub, mis on seotud majanduse kasvu aeglustumisega, seda nii Eestis kui ka mujal maailmas, mida mõjutab ka kasvav hinnatase Eestis.
- Eesti siseturism ja välituristide arv kasvab senisega võrreldes vähem.
- Tänu soojadele talvedele, mis tagab pikema hooaja kiirlaevadele ja uute laevade lisandumisele ning laevaliinide avamisele suureneb Soome turistide hulk.
- Liitumine Schengeni viisaruumiga suurendab eelkõige Venemaa ja Hiina turistide võimalusi Eestit külastada.
- Uute hotellide avamine ja parem turundustegevus kindlustab konverentsiturismi kasvu ja ei takista turismi kasvu enam hotellikohtade nappuse pärast.
- Vanemad, üle 55 aastased inimesed reisivad üha rohkem, sest neil on parem tervis, rohkem vaba aega ja võimalik raha enda peale kulutada. Paljud inimesed jäävad pensionile varakult, on aktiivsed ning huvitatud kõigist võimalustest, mida turism neile pakub.
- Kasvava konkurentsi tingimustes on paljud töötajad sunnitud tööpäevi pikendama ja puhkust lühendama. Puhkused muutuvad lühemaks, sagedasemaks ja intensiivsemaks. Seetõttu pannakse suuremat rõhku lühikestele reisidele, minipuhkustele ja pikkadele nädalalõpureiside (tavaliselt neljapäevast pühapäevani) ning mitte-hooajalisele puhkusele.

Allikad:

- http://public.visitestonia.com/files/statistika/Eesti_ja_maailma_turism_2007.pdf
- http://public.visitestonia.com/files/statistika/Eesti_ja_maailma_turism_1_poolaasta_2008.pdf
- <http://www.maaturism.ee/kliendid/rmt/failid/432274446.pdf>

Arvestades eelnevast loetelust tulenevaid aspekte väliturismi aeglustumise suhtes on märgata esimesi märke massiturismi hoo raugemises. Langeva majanduse tingimustes on äärmiselt raske müüa Eestit lihtsalt, kui puhkuse veetmise sihtkohta ning üha olulisemaks muutub oma niši leidmine ja selle mõtestatud turustamine konkreetsetele sihtgruppidele.

Järgnevalt on www.visitestonia.ee ja www.maaturism.ee põhjal tehtud kokkuvõtte teemal: Eesti siseturisti kirjeldavad järgmised omadused, aitab kaardistada Eesti siseturisti vajadust ja ootusi turismitoote pakkumisel:

- suuremad teadmised ja reisikogemused, suurem nõudlikkus toote standardite suhtes;
- kõrgem vanus, suurem kehaline ja vaimne aktiivsus, vabam planeerimine, suurem nõudlus aktiivse puhkuse järele, suurem orienteeritus erihuvidele;
- enesekesksem hoiak pingelises elurütmis, soov veeta aega vähemrahvastatud piirkondades, reisiaja efektiivsem kasutamine;
- suurem nõudlus innovatiivse ja aktiivse vaba aja veetmise järele, kliendi individuaalsetele vajadustele vastavate reisipakettide järele;
- enesearendamise ja -täiendamise suurem tähtsustamine vaba aja sisustamisel, reisimine sisukama ajaveetmise eesmärgil kui lihtsalt lõõgastumine, süvenev huvi kohalike kultuuride ja eluviisi vastu;
- suurenev huvi säästva turismi, keskkonnasõbraliku reisimise ja ökoturismi vastu;
- hinna ja kvaliteedi suhte määrav tähtsustamine nii reisipakettide kui transpordivahendite valikul;
- paranev informeeritus maailmaturu hindadest, elektrooniliste infokanalite ja interaktiivsete broneerimissüsteemide suurenev kasutamine.

Allikad:

- http://public.visitestonia.com/files/statistika/Eesti_ja_maailma_turism_2007.pdf
- http://public.visitestonia.com/files/statistika/Eesti_ja_maailma_turism_I_poolaasta_2008.pdf
- <http://www.maaturism.ee/kliendid/rmt/failid/432274446.pdf>

Euroopa turismitrendid

Kokkuvõtte on koostatud European Travel Commission uuringul Tourism Trends for Europe andmetel, mis aitab kaardistada välisturistide ootusi ja vajadusi turismoote pakkumisel.

Jätkub vanemaealiste juurdekasv, sest pikeneb eluiga, paraneb tervis ning suurenevad pensionid. Nõ. 50-60. eluaastad on muutumas pigem keskeaks, kui senised 40ndad. Vanemaealiste trendiks on tervisepuhkuse ja spaa teenuste nõudluse kasv, kuid ka kultuuriturismi kasv, kus soovitakse just vanemale generatsioonile välja töötatud reisipakette. Suureneb ka noorte reisijate osakaal (praegu võib omistada 20% globaalsest turismist 16-35-aastastel). Noorte reisimist mõjutavad suuremad sissetulekud ja ka elukoha vahetus, mis suurendab sõprade-pere-sugulaste külastamist. Noored soovivad pigem aktiivset puhkust ning seiklusi, käelisi tegevusi.

Turiste hakatakse ka jaotama turistideks, kellel on palju aega ning kellel on palju raha, aga vähe aega.

- Palju aega: just vanemaealiste hulgas, sellest tulenevalt oleksid huvitatud enam väljaspool hooaega reisimisest (siis on ka enamasti soodsam reisida)
- Palju raha, aga vähe aega: üritavad aega säästa, olles valmis rohkem raha kulutama. On ostjad, eelistavad lühemaid reise, intensiivsemaid kogemusi, elamusi, kultuurisündmusi, atraktsioone. Lühemad reisirid tingivad ka lähemad sihtkohad (Euroopa piires). Lühikesi reise tehakse mitu korda aastas, millest saaksid kasu lõigata ka madalal hooajal toimuvad festivalid, üritused, sündmused.

Aja nappusel tahavad osta *all-inclusive* pakette, sündmusi, reise, puhkuseid. *All-inclusive* peaks sisaldama: transporti, toitu, majutust, vaatamisväärsuste külastamist. Sõltuvalt ka turust, soovivad osad paindlikkust ja ise paketi kombineerimise võimalust.

Aja nappusel turistid nõu säästavad/koguvad aega, et siis kulutada see pikemaajaliste reiside peale, mille eesmärgiks on just enese arendamine, kus on näiteks pikad jalgsi-jalgrattaga matkad, kokanduse-joonistamise kursused või väga kaugel sihtkohaga reisid.

Tähtsamad punktid:

- Enesearendus, loovad tegevused.
- „Karjääri reisijad“ – iga uue reisiga otsitakse järjest uusi kogemusi, sügavamaid elamusi, kõrgemat kvaliteeti.
- Kõrge kvaliteet kõiges: reklaam/turundus, teenindus, majutus, transport, toitlustus, tooted jne.
- Osad turistid tahavad lahti saada „turisti“ sildist – tuleb luua loomulik keskkond (mitte *turistikas*).
- Niši tooted, kombineeritud tooted (nt tervisepuhkus ja aktiivsed tegevused).
- Kaasaegsed tehnoloogilised lahendused: kaardimakse ja internet, wifi kasutamise võimalus jne.
- Sihtkohad, mis pole kergesti juurdepääsetavad, pole enamike turistide jaoks nii atraktiivsed.

Allikas: European Travel Commission uuringul Tourism Trends for Europe

Euroopa ja maailma turismi trendid lähtuvalt hetke majandusolukorrast

Järgnevalt on kirjutatud kokkuvõtte Euroopa ja maailma turismitrendidest, mis aitab kaardistada küllastajate ootusi ja vajadusi turismitoote pakkumisel majanduslangusest tingituna:

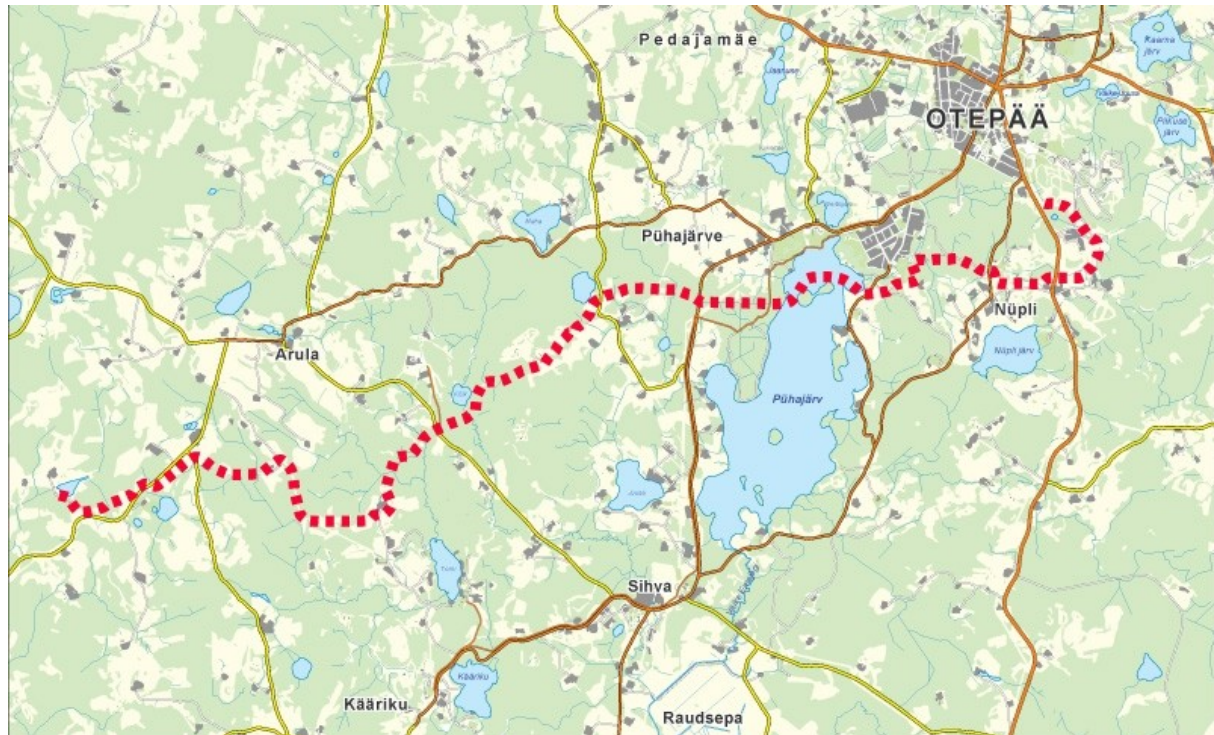
- Domineerib odavate hindade ja viimase hetke pakkumiste aktiivne otsimine.
- Populaarsed on eelkõige lühikesed Euroopa-sisesed reisid.
- Üldise nõudluse languse taustal võivad kasvada mitmed väiksed segmendid, sh. Näiteks luksusreisid.
- Kriis mõjutab negatiivsemalt neid ettevõtteid, kes pakuvad keskmise hinnaklassi tooteid ja teenuseid – võrreldes nii kõige madalama kui ka kõige kõrgema hinnaklassi toodete pakkujatega.
- Tööga seotud reisid vähenevad rohkem kui puhkusereisid.
- Elukohariikide lõikes on prognoos pigem positiivne, näiteks Soome ja Norra elanike välisreiside osas, pigem negatiivne aga Suurbritannia ja Itaalia elanike välisreiside osas.

(Allikas: EAS'i turismiuuringud).

2.5. MOOTORSAANISÕIT EESTIS

Hetkel on Eestis rajatud ainult üks ametlik ja kõikidele soovijatele avatud mootorsaanirada – Otepää-Kuutsemäe (joonis 3), avatud alates 16. jaanuarist 2009. aastast. Rada kulgeb Tehvandilt Pühajärvele ja sealt edasi Kuutsemäele, kogupikkusega 18 km. Rada on

märgistatud ja kahesuunaline, kus kehtib parempoolne liiklus ning parema käe reegel (sh. muud Maastikusõidukite liiklemise eeskirjast tulenevad nõuded). Pühajärvel on rada tähistatud jõesse torgatud okstega ning trassi järgimine järvel on kohustuslik. Rajal sõitmine on tasuta ja toimub raja kasutaja omal vastutusel. Rajal on keelatud liigelda neljarattaliste sõidukitega (k.a. ATV). Kategooriliselt on keelatud mootorsaaniga sõitmine Tehvandi Spordikeskuse territooriumil ja suusaradadel ning Tartu Maratoni rajal. Mootorkelkude üle teostab kontrolli politsei ning rikkujaid karistatakse vastavalt kehtivatele õigusaktidele.



Joonis 3. Otepää-Kuutsemäe avaliku mootorsaaniraja skeem.

Mootorsaaniga sõites tuleb järgida seda, et liigutaks raja parempoolsel osal, et ei tekiks kokkupõrget vastassuunas liikleva mootorsaaniga. Kui jätta välja põllupealsed ning Pühajärvel kulgevad laiemad lõigud, on rada enamasti kitsas ja seda eriti just metsavahelistel teedel. Seega peab olema eriti ettevaatlik enne pimedaid kurve, kus on kehvem nähtavus, kuna vastu võib tulla teine mootorsaan. Lisaks peab mootorsaani juht jälgima kõiki hoiatavaid märke, kuna rada kulgeb üle maanteed ning ka suusaradade.

Olemasoleva trassi probleemiks on sirge lõik (ei tee sopistusi ning sõitmine ei paku saanisõitjatele pinget) ja lumevaesel talvel on teed halvad (näiteks metsasihid, kus roikad ja oksad ette jäävad). Saanirada peaks olema maastikuliselt sobiv (eraldi peaks olema lauge tasane sõit ja krossisõitmine).

Mootorsaanivaldkonna arendamise ja koordineerimisega on peamiselt tegelenud MTÜ Eesti Jeti- ja Mootorkelgu Liit (asutatud 02.07.1998). Otepää vald on omalt poolt moodustanud Otepää Vallavolikogu mootorsaani- ja vabaajakomisjoni (14 liiget, esimees Aivo Pärn, aseesimees Jaanus Barkala, liikmed: Paap Kõlar, Tõnis Laur, Merlin Müür, Alar Arukuusk, Ivvari Viigimets, Aivar Tuulberg, Oliver Kruuda, Margus Kangur, Jaan Toots, Neinar Seli, Jaanus Kokkonen, Rein Pullerits.), kelle ülesandeks on teha ettepanekuid mootorsaanivaldkonna arendamiseks Otepää vallas.

Eestis on probleemiks asjaolu, et kõik mootorsaani ei ole arvel riiklikus registris. 1. detsembri 2009. a. seisuga on Eestis arvel 891 mootorsaani (tabel 3), nendest 33 Valga maakonnas. Mootorsaanivaldkonna ekspertide hinnangul võib Eestis kokku olla ligikaudu 2000 mootorsaani, millest hetkel Otepää piirkonnas hooaja jooksul liikleb ligikaudu 500 (25%). Mootorsaani Eestis on valdavalt kasutusel kahel eesmärgil: 1) ametiülesannete täitmine (näiteks Politsei- ja Piirivalveameti valduses on 42 mootorsaani, millest valdav enamus on piirivalvurite kasutuses); 2) lõbusõit ja turismiteenuse pakkumine (mootorsaanide matkad (nn. safarid). Kohalike elanike liikumisvajaduste rahuldamine on pigem teisejärguline küsimus, kuid Otepää ja Haanja piirkonnas võib rohke lumega talvel täitsa üles kerkida.

Tabel 3. Seisuga 01.12.2009 Maanteeameti liiklusregistris arvel olevad mootorsaani (MS), liikurmasinad (LM) ja ratasmaastikusõidukid ehk ATV-d (MS2) (allikas: Maanteeamet).

Kategooria	MS	LM	MS2	Kokku
Maakond				
Harjumaa	205	52	245	502
Hiiumaa	1	2	7	10
Ida-Virumaa	227	2	29	258
Jõgevamaa	115		9	124
Järvamaa	18		11	29
Läänemaa	5	2	10	17
Lääne-Virumaa	52	12	29	93
Põlvamaa	24	4	4	32
Pärnumaa	39	10	21	70
Raplamaa	8	2	18	28
Saaremaa	2	3	16	21
Tartumaa	107	10	46	163
Valgamaa	33	4	12	49
Viljandimaa	26	4	13	43
Võrumaa	29	1	17	47
Kokku	891	108	487	1486

Analüüsides Eestis tervikuna, on Otepää piirkond saaniradade arendamiseks parim valik. Otepääl on välja kujunenud vajalik turismiinfrastruktuur, arenenud on muud talialad (murdmaasuusatamine, mäesport, erinevad ekstreemsed alad), lumeolud on suhteliselt head ning maastik on olemuselt sobilik. Peamiste piiravate asjaoludena võib välja tuua Otepää looduspargist tulenevad piirangud ja looduskaitse tagamine (mis antud juhul mootorsaaniradade arendamisest olulisem) ning tihe asustus ja sellest tulenevad häiringud. Kõik suuremad Otepää piirkonnas asuvad talispordikeskused (Tehvandi, Kääriku, Kuutsemäe, Väike-Munamäe) kasutavad mootorsaane oma igapäevatoos ja turismiteeninduses.

Arengukava koostamisel osalenud ekspertide hinnangul on lisaks Otepäele on võimalik looduslikele eeldustele tuginedes Eestis veel mootorsaaniradasid planeerida Haanjas, Ontikale, Ida-Virumaale (Venemaalt lähtuv kontinentaalse kliima mõjuala) ja Peipsi äärde. Haanja piirkonda ei saa Otepää mõistes käsitleda, kui otsese konkurendina, vaid pigem koostööpartnerina. Kaugema tulevikunägemusena on võimalik tekitada Otepää ja Haanja piirkondade mootorsaaniradade vahel ühtne võrgustik ning seega laiendada teenuse ala.

Veelgi pikemas perspektiivis on võimalik võrgustikku laiendada Valga, Tõrva, Tartu ja Põlva suundades.

Ametlikud maastikusõitmise võimalused avanevad mootorsaanide kasutajatele Eestis hetkel veel kolmel Riigimetsa Majandamise Keskuse maastikusõidu kohal:

- Aru maastikusõiduala – asub Kuusalu vallas Aru küla karjääris 1,1 ha suurusel alal (jääb RMK Aegviidu-Kõrvemaa puhkealale). Telkimisvõimalus ja kattega lõkkekoht puuduvad.
- Mustjõe maastikusõiduala – asub Anija vallas Mustjõe küla liivakarjääris 3 ha suurusel alal (jääb RMK Aegviidu-Kõrvemaa puhkealale). Telkimisvõimalus ja kattega lõkkekoht puuduvad.
- Padise maastikusõidurada – asub Padise vallas Kasepere külas (osaliselt Kallaste talu eramaal) RMK Tallinna ümbruse puhkealal. 1 km pikkune rada kulgeb mööda Kloostri jõe kunagist sāngi, on järskude tõusude ja langustega ning nõuab sõitjalt julgust ja oskust sõidukit valitseda. Rada on kitsas ja möödasõiduvõimalus puudub. Telkimisvõimalus ja kattega lõkkekoht puuduvad.

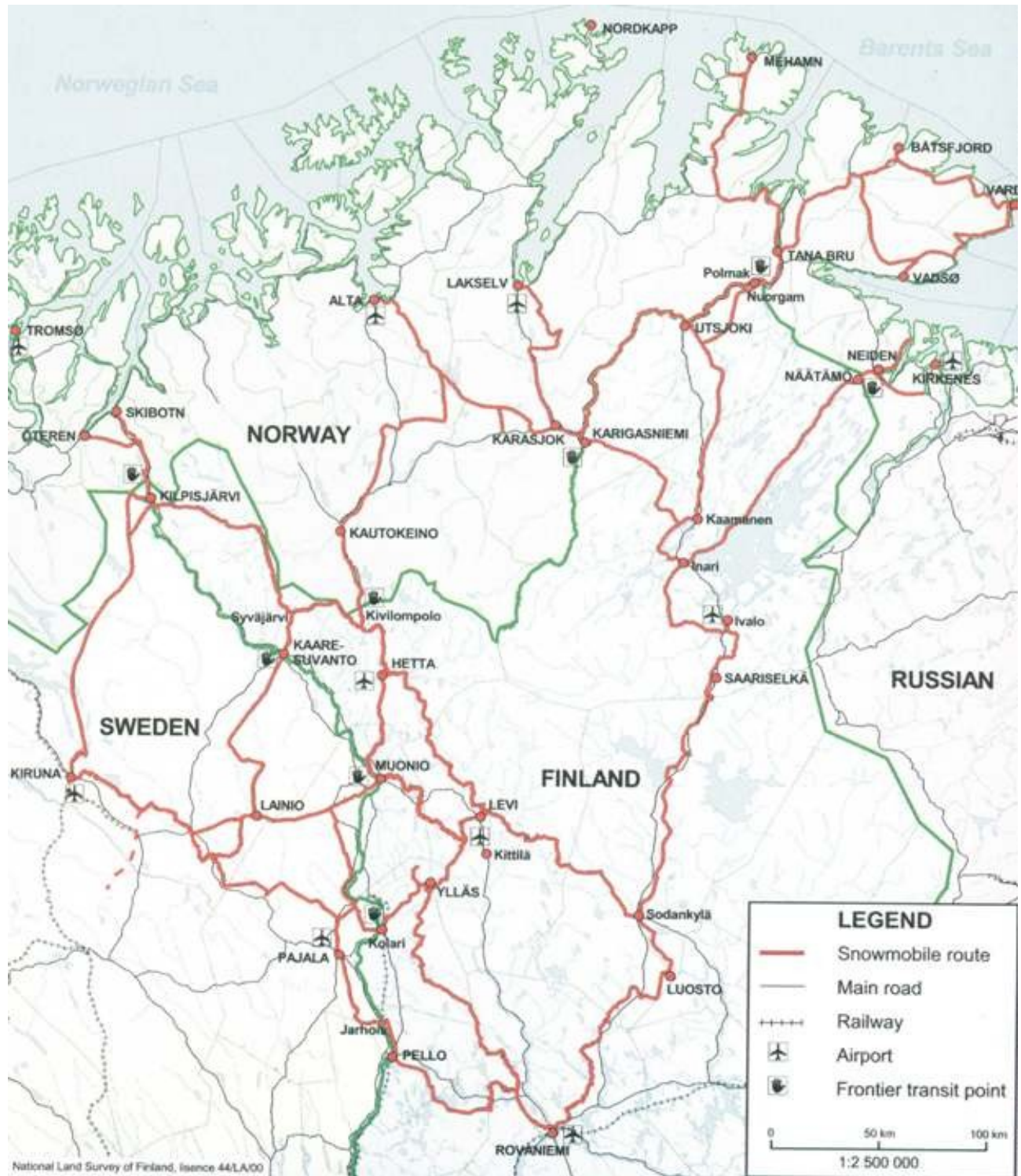
2.6. GLOBAALNE KONKURENTS

Mootorsaaniradade võrgustike planeerimine ei ole maailmas sellisel hulgal levinud, kui näiteks erinevate tervise-, jooksu-, jalgratta-, matkaradade jms planeerimine. Mootorsaaniradade planeerimine sõltub mitmetest erinevatest vajadustest ja eeldustest, mis peavad avalduma korraga. Peamisteks eeldusteks on piisava pikkusega lumeperioodi, huvitava maastiku, optimaalse asustuse, keskkonnaväärtuste, vaatamisväärsuste, tugiteenuste olemasolu. Vajadused võivad tugineda kohalike elanike liikumisvajaduste rahuldamisel (pigem avaldub raskemates kliimatilistes tingimustes, sh. Põhjamaad) või regiooni ettevõtluse arendamisel ja uute teenuste pakkumisel turismi valdkonnas.

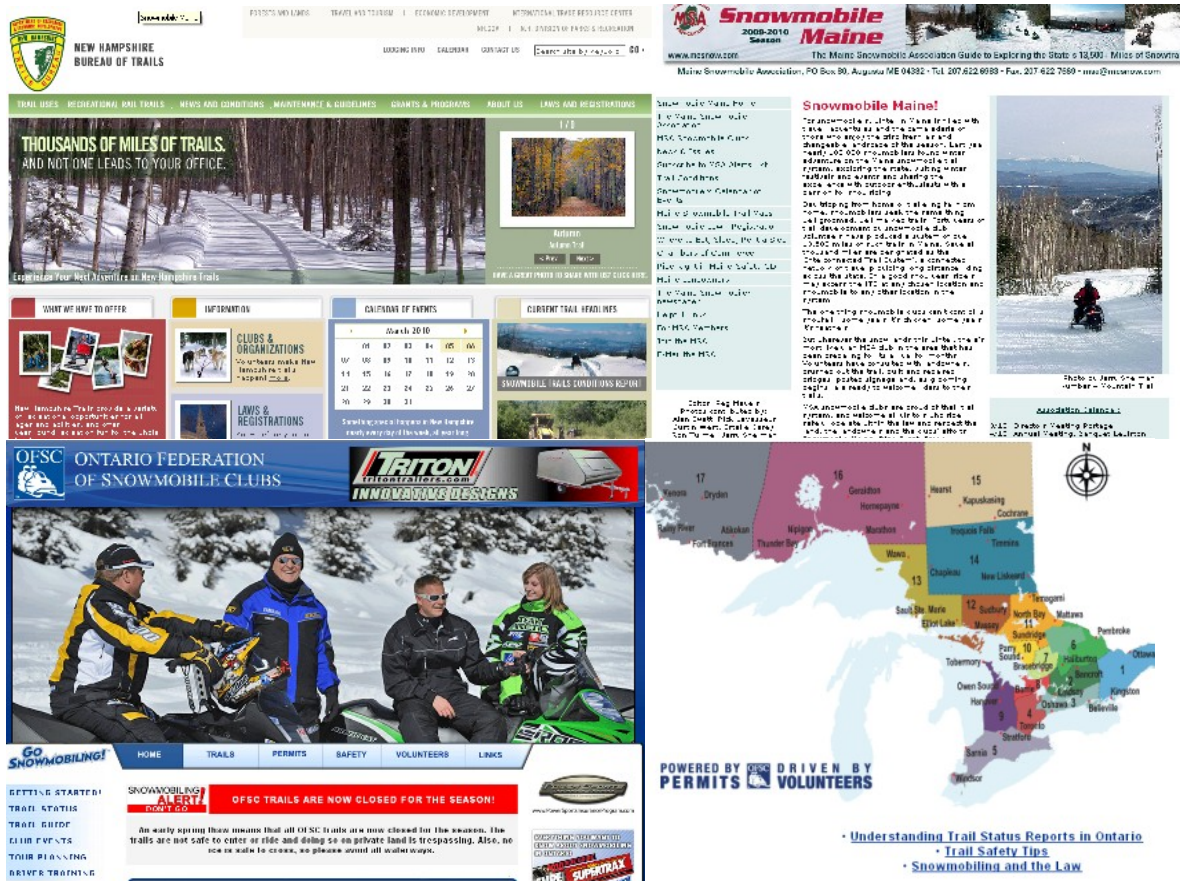
Eestile kõige lähem suuremahuline mootorsaaniradade võrgustik asub Põhjamaades. Soomet, Rootsit ja Norrat ühendav võrgustik nimega „Arctic Trail“ (joonis 4) on maailmas kogupikkuselt teisel kohal, kulgedes Norra mereni ja Barentsi mereni välja. Võrgustiku rajamise eesmärgiks on elamuse loomine, mille saab radade kasutaja. Võimalik on kogeda Põhjamaade erilist kliimat, unikaalset loodust, vaateid ning saada osa tekkivast vabaduse tundest. Turunduspõhimõtteks on Lapimaa kuvandi tutvustamine ja piirkondlike eripärade rõhutamine. Mootorsaan on ühest küljest elamusobjekt ning teisalt vahendiks ilusa loodusega tutvumisel.

Maailma suurim mootorsaaniradade võrgustik asub USA-s. Mootorsaanivaldkonna peamisteks vedavateks piirkondadeks on Minnesota, Michigan, Wisconsin, Maine ja New Hampshire. Ühtekokku leidub USA-s mootorsaaniradasid 27-s osariigis 51-st (Alaska, Arizona, California, Colorado, Connecticut, Idaho, Illinois, Iowa, Maine, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Montana, Nebraska, North Dakota, New Hampshire, New York, Ohio, Oregon, Pennsylvania, South Dakota, Utah, Vermont, Washington, Wisconsin, Wyoming). Mootorsaaniamanikud ja erineva tasemega sõitjad on koondunud klubidesse ning klubid omakorda moodustavad piirkondlikke mootorsaanide klubide ühendusi. Toimub infovahetus läbi foorumite ning reaajas kuvatavate uudiste veebis (joonis 5). Võimalik saada teavet radade läbitavuse, seisukorra ja ilma kohta.

USA-le järgneb radade hulga ja mastaapsuse poolest Kanada (Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Nfld/Labrador, Nova Scotia, Ontario, Prince Edward Island, Quebec, Saskatchewan), kus infovahetus ja klubiline tegevus on äärmiselt sarnane USA-le. Tuntuim piirkond Kanadas on Ontario.



Joonis 4. Põhjamaade mootorsaaniairadade võrgustik „Arctic Trail“ (allikas: Toivo Hiltunen'i materjalid).



Joonis 5. USA ja Kanada mootorsaanivaldkonna veebilehtede näited.

Otepää piirkonda mootorsaaniradade võrgustiku planeerimisel arvestatakse sihtturgudena eelkõige Euroopa riike ning olulisematena võib välja tuua lähiriigid Läti, Leedu, Venemaa, Soome, Rootsi ning suurt perspektiivi omavad Saksamaa ja Inglismaa, kuna Kesk- ja Lääne-Euroopas on sõitmisvõimalused kasinad. Esmaste konkurentidena tuleb käsitleda Põhjamaid, kuid arvestades piirkondade maastikulisi eripärasid on Otepääl võimalik pakkuda mõnevõrra teist laadi teenust. Otepää maastikust tulenevalt on võimalik luua huvitavamaid, ettearvamatuid ja maastikuliselt raskemaid radasid, kui Põhjamaades. Seega on võimalik luua atraktiivne teenus ka väga kogenud ja ekstreemsusi otsivale sõitjale (sh. Põhjamaadest pärit kliendile).

2.7. SWOT-ANALÜÜS

Otepää piirkonna hetkeolukorrast konkreetse ettekujutuse saamiseks viidi läbi piirkonna tugevusi ja nõrkusi, väliskeskkonnast tulenevaid võimalusi ja ohtusid kajastav SWOT-analüüs.

SWOT-analüüs on strateegilise planeerimise tööriist, millega hinnatakse käsitletavate arenduste hetkeolukorra tugevusi, nõrkusi, võimalusi ja ohtusid. SWOT-analüüsis on tugevusi ja nõrkusi käsitletud arendusobjekti siseste näitajadena ning võimalusi ja ohtusid arendusobjekti väliste näitajadena. SWOT-analüüsi eesmärgiks on fikseerida arendusobjekti hetkeolukord, et antud näitajate kaudu leida piirkonna arengu korraldamiseks vajalikud strategiad.

SWOT-analüüsi tulemused on esitatud järgnevas tabelis (tabel 4).

Tabel 4. Otepää piirkonna tugevused, nõrkused, võimalused ja ohud mootorsaaniradade projekti seisukohast.

TUGEVUSED	NÕRKUSED
1. Otepää piirkonna maine spordikeskusena (kõrghooajad on nii talvel, kui suvel). 2. Otepääl toimuvad rahvusvahelise tasemega suurüritused ja võistlused (näiteks murdmaasuusatamise MK etapp), mis meelitavad piirkonda uusi külastajaid. 3. Otepää-Kuutsemäe olemasolev mootorsaanirada (18 km), mis loob eeldused võrgustiku laiendamiseks. 4. Vajalike tugiteenuste olemasolu (kaubandus, majutus, toitlustus, pangad, internet, tanklad, tehniline abi jms). 5. Kohapealsete turismiteenuste pakkujate mitmekesisus ja suur hulk (võimekus teenuste pakettide koostamiseks). 6. Sõmerpalu motokeskus, kui atraktiivne motosportidobjekt. 7. Vaatamisväärsuste suur hulk piirkonnas tervikuna. 8. Olemasolev piirkonna tihe ja väljakujunenud teedevõrk. 9. Erinevate osapoolte huvi arendustegevuste vastu (projektis osalevad omavalitsused, saanisõitjad, jahiseltsid, asjaosalised asutused).	1. Olemasoleval rajatrassil esineb mitmeid puudusi (lühike, ebahuvitav, puudub tankla, läbib Pühajärve). 2. Loodusele tekkivad kahjud ja kohalike elanike häirimine, mis on tingitud väljaspool märgistatud trassi sõitmisest. 3. Liiklusohutlike olukordade tekkimine, mis on tingitud võrgustiku puudumisest (sõidetakse selleks mitte ettenähtud kohtades). 4. Puuduvad kohapealsed mootorsaanide hoidmise võimalused (pakutakse vaid renditeenust). 5. Mootorsaanide rendi kallis hind, mis võimaldab alaga tegeleda vaid piisavalt majanduslikult kindlustatud isikutel. 6. Otepää looduspargist tulenevad looduskaitsepiirangud, mis pärsivad trassivalikut. 7. Mootorsaanivaldkonna senine vähene propageerimine ning teiste tegevuste eelistamine (näiteks suusa- ja lumelauasport). 8. Kohalike teede kohatine halb seisukord ja madal hooldustase. 9. Omavalitsuste vähene võimekus suuremate investeeringute tegemiseks.
VÕIMALUSED	OHUD
1. Mootorsaanide kasutamise populariseerimine ning Põhjamaades levinud mudelite juurutamine (mootorsaani kasutamine talvisel ajal auto asemel). 2. Turismiettevõtjate valmisolek koostööks ning uute teenusepakettide väljatöötamiseks. 3. EL struktuurifondide rahastamisvõimalused. 4. Suur turistide hulk Otepää piirkonnas nii talve- kui suveperioodil. 5. Koostöö alustamine Baltikumi mootorsaanisõitjatega. 6. Otepää piirkonna maastikulised eripärad, mis võimaldavad rajada erineva raskusastmega radasid ning oluliselt eristuda Põhjamaadest.	1. Maaomanike negatiivne suhtumine mootorsaaniradade trasside väljaarendamisele. 2. Eesti ja Otepää piirkonna ettearvamatud ilmastikuolud, mis võivad tingida halvad lumeolud. 3. Otepää piirkonna kui reisisihi maine langus välisturistide seas (väheneb jõukamate külastajate hulk, kannatab kohapealne renditeenus). 4. Mootorsaanide soetamise ja ülalpidamise kulude kasv (võimalikud maksud). 5. EL toetusfondide prioriteedid muutuvad – toetust ei anta või lõppevad vahendid. 6. Rajatud rajatrass pole mootorsaanide kasutajatele piisavalt atraktiivne.

Mootorsaanisõit on Eestis üha populaarsust koguv spordiala, samuti on kasvanud viimase kümne aasta jooksul harrastajate hulk. Mootorsaanid kuuluvad kehtivate õigusaktide järgi maastikusõidukite kategooriasse ning seetõttu ei tohi nendega liigelda avalikel teedel (va õigusaktides ette nähtud erisused).

Suurem hulk Eestis mootorsaanisõitu harrastavaid isikuid teevad seda Otepää piirkonnas, kuna Otepää on arenenuim talispordikeskus Eestis, kus on olemas kõik vajalikud tugiteenused. Samuti on arenenud piirkonnas üldine talispordiks vajalik infrastruktuur.

Käesoleva arengukava raames läbi viidud tööseminaride käigus fikseeriti järgnevad arenguvajadused, mis tingisid mootorsaaniradade rajamise projekti elluviimise (laiemas plaanis on radade võrgustiku rajamisest Otepää piirkonnas räägitud juba viimased kümmekond aastat):

- **Puuduvad piisavad võimalused mootorsaanidega sõitmiseks Eestis** – hetkel on toimiv kogu riigi peale ainult Otepää-Kuutsemäe avalik mootorsaanirada (kogupikkusega 18 km), mis ei täida kõiki sõitjate ootusi ja vajadusi (muud erinevate teenusepakujate kasutuses olevad rajad ei ole avalikud). Olemasoleva raja peamised puudujäägid on järgnevad:
 - Rada on liialt lühike ning korduva sõitmise korral muutub üksluiseks. Puudub võimalus piisava püsiklientuuri tekkimiseks.
 - Rajatrass kulgeb üle Pühajärve, mis suurendab liiklemise ohtlikkust ning soojema talve korral, mil veekogu ei külmu täielikult on sõitmine katkestatud. Puuduvad alternatiivsed rajalõigud.
 - Puuduvad erineva raskusastmega rajalõigud, mistõttu ei ole võimalik pakkuda teenust erinevate ootustega klientidele (sh. suuremate nõudmistega põhjamaade turistidele).
 - Rajatrassil puudub tankla ning sõitjad on tihtipeale sunnitud kütust paluma kohalikelt elanikelt. Üldisemas plaanis puuduvad seosed turismiteenuse pakujatega. Hetkel ühendab saaniraja trass Otepää linna ja Kuutsemäe puhkekeskust.
- **Mootorsaaniturismist tulenev ettevõtluse arendamise potentsiaal on kasutamata** – mootorsaaniradade kasutajate pealt on võimalik teenida täiendavat turismitulu (rajatrassi kulgemine on kavandatud läbi erinevate turismiobjektide ning teenindusasutuste). Radade rajamine võimaldab hoogustada kohapealset ettevõtlust: majutus, toitlustus, saanide hoidla, saanide remont, radade hooldus, tanklad jms). Erinevate aktiivse puhkuse võimaluste kombineerimine talveperioodil ning uute turismiteenuse pakettide tekkimine.
- **Probleemid looduskaitseliste piirangute tagamisel** – Otepää piirkonnas asub Otepää, Palupera, Puka ja Sangaste valdade territooriumil 230 km² suurune maastikukaitseala Otepää looduspark, mille kaitse-eesmärkidega on vajalik arvestada. Põhiline probleem seisneb selles, et mootorsaanisõitjad sõidavad väljaspool ettenähtud trassi ning põhjustavad sellega kahju looduslikule keskkonnale.
- **Väljaspool fikseeritud trassi sõitmine põhjustab erinevaid probleeme ja on ohtlik** – Erinevates kehtivates õigusaktides on sätestatud mootorsaanidega liiklemise

põhimõtted ja erisused. Tihtipeale sellest ei piisa ning sõitjad põhjustavad probleeme maaomanikele, looduskaitsetele, suusatajatele, teistele liiklejatele. Kaootiline sõitmine on tinginud osapoolt õigustatud pahameele. Samuti on talveperioodi õhtud pimedad ning pimedal ajal puuduvad eksimise korral orientiirid. Kindel trass aitaks vältida ja vähendada eksimisvõimalust (radade tähistus on väga oluline). Seega suureneks liiklemise ohutus ning õnnetuse korral on operatiivteenistustel lihtsam inimesi leida ja õnnetuspaikadele ligi pääseda.

- **Liikumisteede parema hoolduse tagamine** – mootorsaaniradade planeerimine tähendab tulevikus regulaarseid rajatrassi hooldustöid (rajamisena hooldus, murdunud puude ja muude taksituste kõrvaldamine, koristustööd). Kuna rada on osaliselt planeeritud maanteede ja raudteede äärde ning metsasihtidele, siis raja hooldamine tagab ka nimetatud liikumiskoridoride parema hoolduse. Oluline kasu väljendub liinialuste ja teede äärte hooldajatel: nende töö tehakse osaliselt saaniraja hooldusettevõtte poolt ära.
- **Puuduvad saanide hoidmise võimalused Otepää piirkonnas** – hetkel on saanud tavapäraseks olukord, kus toimub mootorsaanide regulaarne transportimine Otepää ja suuremate linnade (peamiselt Tallinn ja Tartu) vahel. Vajalik oleks luua kohapealsed mootorsaanide hoidmise võimalused (korralikud ruumid, kus oleks tagatud saanide valvamine). Teenuse pakkumiseks on eeldused olemas renditeenuse pakkujatel.
- **Mootorsaanide kasutusvõimaluste laiendamine** – laiendades mootorsaaniradade võrgustikku avaneb inimestel võimalus kasutada mootorsaani ka muudeks otstarveteks peale harrastussõidu: lumevangist pääsemine, halbade teeolude korral on võimalik igapäevasteks toiminguteks kasutada mootorsaani auto või bussi asemel. Legaalne liikumine Otepää ja ümberkaudsete omavalitsuste keskuste vahel. Samuti on võimalik pääseda erinevate teenusteni.

3. MOOTORSAANIRADADE PLANEERIMISE ÜLDPÕHIMÕTTED

Otepää piirkonda mootorsaaniradade planeerimiseks viidi läbi töögrupi õppereis Soome Kittilä-Levi piirkonda (*õppereisi pikem kokkuvõte ja kirjeldus on esitatud arengukava lisadokumendina: Lisadokument_1_Levi_õppereisi_kokkuvõte_pikk.doc*). Reisi eesmärgiks oli tutvuda põhjamaade kogemusega mootorsaaniradade planeerimisel ning näha erinevaid lahendusvariante. Töögrupi ülesandeks oli selgitada antud kogemuse põhjal välja parim praktika Eesti jaoks ning sobitada otstarbekad lahendused Eesti õigusruumi ja Otepää piirkonna keskkonda.

Mootorsaaniradade planeerimise näol on tegemist ruumilise arengu kavandamisega ning erinevate seoste leidmisega inimese, asustuse ja looduskeskkonna vahel. Lisanduvad õiguslikud küsimused (Eesti õigusruumist mootorsaanisõidu osas annab ülevaate käesoleva dokumendi lisa nr. 2) ja erinevate huvigruppide vajadused ja hoiakud. Seega on võimalik paralleelsele tuua planeeringute koostamise protsessiga (edaspidi on vajalik märkida saaniraja trass omavalitsuste üldplaneeringutesse: esmajoonel arutatakse mootorsaaniraja trassi kandmist Otepää valla üldplaneeringusse, mis 2010. a. juunis oli eskiisi staadiumis).

Toimiva võrgustiku planeerimiseks on vajalik leida kompromisslahendus ning suhelda kõikide asjasse puutuvate osapooltega. Ainult sellisel juhul on võimalik luua atraktiivne ja funktsionaalne radade võrgustik, mis ei tekita probleeme juurde, vaid loob kasu tervele kogukonnale. Otepää piirkonna võrgustiku planeerimisprotsessi on kaasatud erinevad osapooled, keda on täpsemat kirjeldatud sissejuhatavas peatükis (kohalikud omavalitsused, riigiasutused, konsultandid, mootorsaanisõidu eksperdid, jahiseltsid, ettevõtjad, maaomanikud). Initsiatiiv on võimalik enda kätte võtta kohalikul omavalitsusel (antud arengukava koostamise eestvedajaks oli Otepää Vallavalitsus), juhtides ja koordineerides erinevate osapoolte suhtlemist. Sisulistes küsimustes on suurem sõnaõigus kohalikel elanikel ja maaomanikel, keda saaniraja trass hiljem kõige enam mõjutama hakkab. Pelgalt poliitiliste otsuste abil piirkonna vajaduste ja eripäradega arvestavat lahendust ei ole võimalik luua.

Saaniradade planeerimise algaasis on oluline mõelda, **millised on strateegiliselt olulised kohad, mida rajatrass peab kindlasti läbima**. Üks oluline komponent on ettevõtluse edendamine ja toetamine radade võrgustikuga. Vajalik on luua juurdepääsud kultuuriasutustele, tanklatele, poodidele, majutusasutustele, baaridele, kohvikutele, turismiobjektidele, vaatamisväärsustele, puhkekohtadele jms.

Otepää piirkonna mootorsaaniradade arendamise seisukohast olulised objektid, mida rajatrass peaks läbima:

- **Tanklad** kõikides vallakeskustes ja suuremates asulates, kuna radade võrgustikku on planeeritud üle 600 km, siis on oluline tagada piisavate tankimisvõimaluste olemasolu.
- **Mäesuusakeskused:** Väike-Munamägi, Kuutsemägi (mäesuusakeskused on olulised sõlmpunktid talispordi harrastajate seisukohast ning seega hea võimalus kombineerida erinevaid tegevusi ning koondada teenuste ringi).

- **Murdmaasuusakeskused:** Kääriku ja Tehvandi (sarnaselt mäesuusakeskustele olulised inimeste liikumise kohad ning samuti võimaldab mootorsaaniaide kasutamine toetada suusatajaid: varustuse transport jms).
- **Vaatamisväärsused:** Harimäe, Väikse-Munamäe ja Tehvandi vaatetornid, Märdi pais ja muud olulised objektid kõikides omavalitsustes. Rajatrass peab atraktiivsuse suurendamiseks läbima ilusa vaatega ja kauni maastikuga kohti, oluline eelkõige turismi seisukohast.
- **Puhkekohad:** Riigimetsa Majandamise Keskuse puhkekohad, muud telkimis- ja laagrikohad. Olulised peatuste tegemiseks, einestamiseks ja pikemate saanisafarite korraldamiseks.
- **Mootorsaaniaide keskused** (suletud saanirajad): Paap Kõlari safarikeskus ning Kuutsemäe mootorkelkude rendikeskus. Lisanduvad kõik uued potentsiaalselt rajatavad rendikohad (sh. Sõmerpalu motokeskus). Võimalik on rentida saani, läbida sõidu- ja ohutuskoolitusi (sh. eetikakoolitusi, mis kujundavad sõitjat looduses liikuma).
- **Majutus- ja toitlustusasutused,** mis võimaldavad teha vahepeatusi ning loovad eeldused kohaliku ettevõtluse arenemiseks.
- Suvel kasutusel olevad **krossirajad.** Luuakse võimalused nn. sõidualade tekkimiseks.
- **Veekogud:** sh. Võrtsjärv, Pühajärv. Külmunud veekogud on talvisel ajal mootorsaaniaidega sõitmise suhtes oluline ressurss, mida on võimalik loodust kahjustamata kasutada.
- **Asustuskeskused ja kaubandus:** kõikide projektis osalevate omavalitsuste olulisemad keskused. Ühest küljest on võimalik suurema inimeste liikumise alusel kasvatada kaubanduse tulusid, teisest küljest avaneb kohalikele elanikele alternatiivne liikumise võimalus erinevate keskuste vahel (sõiduauto vs mootorsaan lumeperioodil). Eesmärgiks ei ole mootorsaaniaide suunamine asustatud piirkondadesse, vaid oluliste asustuskeskuste lülitamine võrgustikku.
- **Autoremonditöökojad,** saaniaide remont (Otepääl Karter OÜ). Vajalik on alustada enam mootorsaaniaidele pühendatud remonditeenuse pakkumist, kuna saaniaide hulk piirkonnas hakkab radade valmimisel kasvama.

Teine osa strateegilistest lähtekohtadest on **kohad, kuhu kindlasti ei tohi minna:** kaitsealuste liikide elukohad, liikide talvitumisalad, linnustiku pesitsusalad. Lisaks tuleks vältida suusaradadega paralleelseid saaniradasid (varasemast ajast pärit saanid olid lärmakamad ning häirisid suusatajaid, tänapäeval on rohkem levinud neljataktiliste mootoritega saanid, mille müratase on oluliselt madalam).

Otepää piirkonna mootorsaaniairadade arendamise seisukohast olulised objektid, mida rajatrass ei peaks läbima:

- **Looduskaitsealad üldisemas plaanis.** Otepää piirkonda mootorsaaniairaja planeerimisel on võimatu vältida Otepää looduspargi ülisuurt territooriumi, mistõttu on oluline leida kaitseala valitsejaga koostöös parimad lahendused. Seni toimiv Otepää-Kuutsemäe avalik mootorsaaniairada on samuti täies mahus looduspargi alal. Karmimate piirangutega ala Otepää looduspargis on Kösti looduslik sihtkaitsevöönd, kuid üldiselt on vajalik vältida kõiki sihtkaitsevööndeid. Siiski on Otepää looduspark valdavalt asustusalas ning puhast vaikuse ala sinna planeerida ei ole võimalik.

- **Erinevate liikide püsielupaigad:** liikide elutegevuse seisukohast olulised alad, kus liigne inimeste liikumine ja mootorite müra avaldab negatiivset mõju.
- **Suusarajad:** võimalik on planeerida saaniraja ristumised suusaradadega ja need vastavalt tähistada.
- **Mäesuusa nõlvad Kuusemäel ja Väiksel-Munamäel:** saaniraja trass ei tohiks kasutada nimetatud mäenõlvu.
- **Metsloomade söötmiskohad:** oluline on võimaldada jahimeestel legaalne juurdepääs mootorsaanidega söötmiskohtadele, kuid suuremad turismimarsruudid peaksid jääma kaugemale.
- **Kõrge esteetilisusega kohad:** looduslikult väärtuslikud alad või ilusad vaatealad, kus saaniraja trassi kulgemine põhjustab visuaalseid negatiivseid mõjusid.
- **Mingil juhul ei saa mootorsaaniradasid planeerida avalikele ja erateedele, mis on talvel aktiivselt kasutuses muu liikluse poolt.** Riigimaanteede äärtesse saaniradade planeerimist on üldjuhul üritatud vältida, kuna Soomes juhtub palju liiklusõnnetusi põtrade (keskmisel üks õnnetus kilomeetri peale aastas) ning saanide suunamine kasvataks õnnetusi veelgi. Eesti oludes on riigimaanteede äärte kasutamine vältimatu, samuti on metsloomaõnnetuste kontsentratsioon madalam.

Strateegilisi kohti, mis peavad võrgustikku olema haaratud hakatakse tervikuks ühendama esmajoonel **elektriliinide koridoride** (Liinikoridoride kasutamine on hea ressurss. Ohutuse tagamiseks peab olema liinist piisav distant. Samuti tagab saaniraja trass liinialuse hooldamise.), **kinnistu piiride sihtide, metsasihtide, tehnoloogiliste teede, metsateede** (mis ei ole talvel kasutuses) ja **lagendike** abil.

Eraldi strateegiline ressurss on **külmunud veekogud**, mis hea talve korral ja täieliku kinnikülmumise puhul võimaldavad atraktiivseid rajalõike. Siiski esineb teatud erandjuhte, mille korral sõitmine veekogudel keelatakse. Erandjuht võib olla olukord, kus looduslikest eripäradest tingituna (kiire vool vms) veekogud ei külmu täielikult või segavad näiteks puud või roikad liiklemist. Veekogud on vastavalt tähistatud avalikke saaniradasid märkivatel kaartidel. Ohuolukordade esinemine veekogudel on muudetud minimaalseks.

Peamine ohuolukord veekogudel liiklemisel on **läbi jää vajumine**. Tuleb arvestada, et **maastikusõit toimub omal vastutusel ning on ettearvamatu**: ette võib kukkuda puu, teel võib olla auk, saan võib vajuda läbi jää jms. **Trassi hooldaja teeb endast kõik, et tee või rada oleks läbitav ning kõik võimalikud ohud oleksid tähistatud ja liiklejat teavitatud.**

Looduskaitse ja saanisõidu seosed:

Võrrelduna Soomega on Eestis saanisõitmine alanud vastupidist teed pidi. Esimesena tekkisid harrastussõitjad ning viimasel ajal on avastatud, et mootorsaan on hea töövahend metsatööl, jahitegevusel, kalapüügil, keskkonnakaitse valdkonnas, korrakaitstes, järelevalves jms. Soomes sai valdkonna areng alguse saanide kasutamisest töövahendina.

Edusammud saanivaldkonna arendamisel Soomes tekkisid siis, kui leiti saanisõidus väljund turismimajandusse (täiendavad tulud, uued töökohad). 1960-70ndatel loobuti Lapimaal suuremahulisest karjakasvatusest, mis enne seda oli väärtuslik elatusallikas. Põllumajandus jäeti madalseisu, kuna puudus majanduslik põhjendus selle kasuks. Peamiseks majandusharuks muutus turism. Tekkinud uus süsteem lõi uusi töökohti, tõi majanduslikku

kasu ning seega lihtsustas läbirääkimisi looduskaitsetega. **Olulisim vastuväide saanivaldkonna arendamisele looduskaitsete poolt on Soomes: mootorsaan kasutab taastumatuid loodusvarasid.** Samas on kardinaalsed erinevused kahe- ja uuemat sorti neljataktiliste mootorite vahel. Neljataktilised tekitavad vähem heitgaase ning müra.

Otepää piirkonnas on looduskaitsete piirangutega arvestamine ülioluline, kuna valdav osa Otepää ümbrusest kuulub looduspargi koosseisu ning seega on kohti, mida rajatrass ei tohiks läbida hulgaliselt (olulisim Kõsti sihtkaitsevöönd). Samas on vajalik mõista, et mootorsaan on üks väiksemaid keskkonnakahjusid tekitav mootorsõiduk ning on heaks abivahendiks pääsemaks sinna, kuhu teiste liiklusvahenditega ei ole võimalik.

Mootorsaaniradadega kaasnevad negatiivsed mõjud ja keskkonnariskid

Mootorsaaniradadega kaasnev keskkonnarisk on suurem veekogudel. Nt järved, mis ei ole kaitstud hoiualade režiimiga; pool-looduslikud kooslused (esinevad Otepää looduspargis), maakonna rohevõrgustiku elemendid ning haruldaste ja ohustatud liikide kasvukohad.

Teine oluline küsimustering on seotud saaniliikluse ja sellega kaasneva infrastruktuuri mõjuga keskkonnale ja loodusväärtustele. Heade lumeolude korral on mootorsaanide aktsepteeritavus seotud inimeste väärtushinnangutega, ootusega madala müratasemega turvalisele elukeskkonnale. Antud juhul on tegemist subjektiivse, hinnangulise ja inimeste eelarvamustel põhinevate põhjendustega, miks näiteks saaniradade vastu ollakse.

Olulisemad ja objektiivsed vastuargumendid saaniliikluse mõju osas on eelkõige:

- mürareostus;
- visuaalne reostus (maastiku visuaalse "puhtuse" või kvaliteedi rikkumine);
- taimkatte ja pinnase kahjustused halbade lumeolude korral;
- võimalik prahistamine;
- võimalikud õlireostusjuhud veekogudel;
- metsaelupaikade killustumine;
- vajalikud veerežiimi muutmised;
- mootorsaanide huvilisi koondava huvirühma eelistamine teistele maastikul liikujatele;
- Otepää looduspargi ja looduskaitse maine ning kuvandi kahjustamine.

Loomulikult kuulub sellesse loetellu ka imetajate ja lindude häirimine, kuid selle olulisusele ei oska Keskkonnaamet hinnangut anda. See vajab täiendavat uurimist ja saaniradade võrgustiku kasutus pakub selleks tegelikult häid võimalusi. Nimetatud elupaikade killustumine on seotud eelkõige metsamaastikuga. Eriti päevakorras on see Otepää looduspargi sihtkaitsevööndites ja püsielupaikades (Põru ja Purtsi). Metsa killustumise all peetakse silmas eelkõige metsa taimkatte pidevuse kahandamist. Taliteedena kasutusele võetavad metsarajad peavad nende laiuse ja teiste parameetrite osas vastama kindlatele nõuetele. Radade rajamisega kaasnevad metsas soovitud trassilaiuse saavutamisel paratamatult raietööd, mõnel juhul soovitaks rajada truupe ja kujundada teede kaldeid.

Huvigruppide eelistamise teema on tegelikult lihtne. Mootorsaanide kasutamine vahendina maastikuga tutvumisel võib välistada samas kohas nende kohtade külastamise loodushuviliste poolt, kes eelistavad vaheldust linnamürale. Samale alale ei mahu kõrvuti mootorsaanid ning vaikust ja rahu otsivad uitajad. Seeläbi saab kahjustada looduspargi

kuvand, mille osas on inimestel teatud ootused. 2010. a. kevadel puudub info selle kohta, millisena Otepää looduspargi külastajad siinset kaitseala näevad ja millised on külastajate ootused pakutava suhtes. Tuues paralleeli näiteks mõne mürarikka suurüritusega, siis paljude vastuväide toimuvale kõlab "kuidas selline asi looduspargis toimuda saab?". Keskkonnaamet peab arvestama, et saaniradade kooskõlastamisel tekitab see mitmete kohalike elanike ja külastajate seas trotsi, kes näiteks põhimõtteliselt on mootorsaanide vastased. Tekib küsimus, kelle huvide kaitsmine Otepää looduspargis on esmatähtis?

Võimalusel peab vältima pool-looduslike kooslusi. Saaniradade trassil on suurimad kattuvused pool-looduslike kooslustega Pilkuse soos ja Saksoos.

Visuaalset reostus on probleemiks järgmistel väga olulistel vaadetel: Pühajärve veepeegel (eriti selle lõunaosa) koos selle läänekaldaga, Pilkuse järv ja Võnnumäe nõlv. Saaniradade võimalik konflikt vaateliste kohtade puhul vajab täiendavat analüüsi.

Viimaks peab veel arvestama, et Otepää looduspargis peab saaniradade tihedus vastama nende äärmisele vajadusele (raja nauditavus ja seikluslikkus ei tohiks looduspargi puhul olla peamiseks põhjuseks). Ehk siis peaks radu looduspargis olema just nii palju kui vajalik ja nii vähe kui võimalik. See kehtib ka teiste kaitstavate loodusobjektide puhul.

Saanisõitmise ja jahipidamise seosed

Otepää piirkonna jahimeeste seisukohast on mootorsaanide kasutamine jahipidamise käigus vajalik ja otstarbekas: luure tegemine, loomade söötmiskohtade varustamine toiduga, jahi korraldamine (laskurite positsioonidele transportimine), lastud saagi transport jms.

Valga Jahi- ja Kalameeste Ühistu on taotlenud Keskkonnaametist luba mootorsaani ja ATV kasutamise jaoks jahipidamise käigus Otepää looduspargi territooriumil. Esitatud taotlus jäeti rahuldamata ning luba ei saadud. Hetkel on seetõttu jahimehed sunnitud näiteks sööda transportimiseks kasutama traktorit, mis lõhub pinnast, metsaalust ning suusaradu oluliselt rohkem, kui mootorsaan. Kuid vastavalt kehtivatele seadustele on traktoriga liikumine lubatud ja mootorsaanidega mitte. Arvestades konkreetset näidet hõlbustab mootorsaaniradade planeerimine jahimeeste tööd ning võimaldab loobuda kohmaka ja rohkem kütust tarbiva traktori kasutamisest.

Üldises plaanis kestab jahihooaeg jaanipäevast veebruari lõpuni. Vahepealsel ajal on seisak ning aktiivset jahti üldiselt ei toimu. Parim aeg jahipidamiseks on detsember, jaanuar ja veebruar, mis kattub otseselt eeldatava mootorsaanide kasutusperioodiga.

Võimalikud konfliktikohad jahipidamise ja mootorsaanidega sõitmise vahel: söödakohtade, talvitumisalade ja pesapaikade lähedalt sõitmine (müra ja inimeste liikumine). Loomade häirimise tase sõltub suuresti talve eripäradest ning lumikatte paksusest, kuna lumeolud määravad suuresti loomade tegevusraadiuse (suurema lumega on loomad vähem aktiivsed). Seega võivad häiringud söötmis- ja talvitumisaladele olla aastati erinevad.

Söötmiskohtade rajamiseks sõlmivad jahiseltsid maaomanikega maa kasutamise lepingud, kus on fikseeritud ka söötmiskoha eripärad (suurus, vaatlustorn või mitte jms). Sõltub suuresti konkreetsetest maastikulistest oludest ja nende muutustest.

Jahimeeste seisukoht: mootorsaani kasutamine hõlbustaks jahinduse valdkonnaga seotud tegevusi ning seda võiks lubada. Tõenäoliselt eeldaks see aga õigusaktide muutmist. Mootorsaanide rajatrassi planeerimisel võiks vältida suuri metsamassiive, loomade elupaiku ja olulisemaid söötmiskohti. Mootorsaaniradade trassi valikul on arvestatud jahimeeste poolt kaardile kantud ebasobivate piirkondadega ja neid välditud.

Saanisõitmise ja maaomandi küsimused, võimalikud kasud maaomanikule:

- Maaomanikul endal on lihtne pääseda otse saaniraja trassile ning seeläbi paranevad liikumisvõimalused.
- Mööda avalikku saanirada liigub politsei ning teostab korrakaitset. Seeläbi hoitakse trassi äärde jäävatel majapidamistel silm peal ning paraneb turvalisus (laieneb politsei tööala ja liikumisvõimalused).
- Rajatrassi hooldamise käigus hoitakse trassi alune maa puhas ka suveperioodil. Vältitakse võsastumist ning hoitakse sihid lahti. Likvideeritakse puude tuulemurrud (maaomanik ja hooldaja räägivad kõikidel juhtudel läbi, millistel tingimustel toimub tuulemurru likvideerimine, kui suurteks tükkideks toimub saagimine, virnastamine jms). Maastikuhoolduse tingimused on võimalik fikseerida maakasutuslepingus. Juhul kui on tarvis teostada metsavedu, siis sõlmitakse raja haldajaga kokkulepe. Suletakse konkreetne rajalõik ajutiselt ja suunatakse liiklus ümber. Oluline on märgistus. Maaomaniku ja rajatrassi haldaja vahel peab toimuma pidev suhtlus ja vastutulelikkus.
- Naabrivalve tegevuse paranemine, turvalisuse kasv. Metsavarguste parem avastamine.
- Üldine ettevõtluse areng, millest saavad kaudselt kasu kõik piirkonna elanikud.

Rajatrassi hooldaja vastutab ka loodud puhkekohtade ja peatuspaikade korrasoleku eest. Eesti tingimustes on võimalik ära kasutada Riigimetsa Majandamise Keskuse puhkealasid. Vajalik on rakendada maksimaalselt olemasolevaid puhkekohti, kuid kindlasti tuleb rajada ka uusi. Puhkekohtade rajamisel tuleb mõelda suvise kasutusele peale: kalastajad ja marjulised. Uute puhkekohtade rajamisel tuleb samuti lunastada maakasutusõigus ja sõlmida kokkulepped.

4. TEGEVUSMUDEL

4.1. PÕHISTRATEEGIAD

Järgnevalt on esitatud olulisemad analüüsist tulenevad strateegiad:

- Otepää piirkonda rajatakse Põhjamaade mudelitel baseeruv atraktiivne mootorsaaniradade võrgustik, mis võimaldab töötada välja uusi turismiteenuse pakette erinevate ettevõtjate koostöös.
- Looduslikele ja maastikulistele eripäradele tuginedes rajatakse erineva raskusastmega rajalõike, mis võimaldab mootorsaanide suhtes ka nõudlike Põhjamaade turistide teenindamise.
- Koostöös Sõmerpalu motokeskuse ja Otepää piirkonna mootorsaanivaldkonna arendajatega alustatakse koostööd Baltikumi sõitjatega ning tutvustatakse piirkonda rahvusvahelisel tasemel.
- Mootorsaaniradade võrgustiku rajamine loob kohalikele elanikele täiendavad võimalused lumisel perioodil legaalseks liiklemiseks, laieneb politsei tööala, suureneb naabrivalve ning samuti paraneb maastikuhoolitus radade läheduses.
- Mootorsaanisõitjate suunamine kindlale trassile vähendab olemasolevaid kaootilisest sõitmisest tingitud probleeme ning parandab maaomanike ja looduskaitsete suhtumist mootorsaanidesse.

Tabel 5. Tugevuste ja Võimaluste strateegiad.

Tugevused	T+V strateegiad
1. Otepää piirkonna maine spordikeskusena (kõrghooajad on nii talvel, kui suvel). 2. Otepääl toimuvad rahvusvahelise tasemega suurüritused ja võistlused (näiteks murdmaasuusatamise MK etapp), mis meelitavad piirkonda uusi külalastajaid. 3. Otepää-Kuutsemäe olemasolev mootorsaanirada (18 km), mis loob eeldused võrgustiku laiendamiseks. 4. Vajalike tugiteenuste olemasolu (kaubandus, majutus, toitlustus, pangad, internet, tanklad, tehniline abi jms). 5. Kohapealsete turismiteenuste pakkujate mitmekesisus ja suur hulk (võimekus teenuste pakettide koostamiseks). 6. Sõmerpalu motokeskus, kui atraktiivne motosportidobjekt. 7. Vaatamisväärsuste suur hulk piirkonnas tervikuna. 8. Olemasolev piirkonna tihe ja väljakujunenud teedevõrk. 9. Erinevate osapoolte huvi arendustegevuste vastu (projektiis osalevad omavalitsused, saanisõitjad,	1. Arvestades Otepää piirkonna mainet tugeva talispordikeskusena, mida toetavad rahvusvahelised üritused alustatakse turismiettevõtjate koostööd ühiste teenuspakettide väljatöötamiseks aktiivsete vaba aja veetmise võimaluste osas talvisel ajal. 2. Koostöö tugevdamise jaoks on oluliseks eelduseks olemasolev turistide suur hulk piirkonnas. 3. Otepää piirkonna olemasolevatele ressurssidele tuginedes (olemasolev saanirada, tugiteenused, vaatamisväärsused ja tihe teedevõrk) arendatakse välja Põhjamaade mudelitel baseeruv mootorsaaniradade võrgustik, mis on ainulaadne Baltikumis. 4. Tuginedes looduslikele ja maastikulistele eripäradele ning vaatamisväärsuste suurele hulgale, rajatakse erineva raskusastmega radasid, mis võimaldavad eristuda Põhjamaadest ning seega leevendada konkurentsi. 5. Radade planeerimiseks ja rajamiseks kasutatakse maksimaalselt Euroopa Liidu

jahiseltid, asjaosalised asutused).	
Võimalused	
1. Mootorsaanide kasutamise populariseerimine ning Põhjamaades levinud mudelite juurutamine (mootorsaani kasutamine talvisel ajal auto asemel). 2. Turismiettevõtjate valmisolek koostööks ning uute teenusepakettide väljatöötamiseks. 3. EL struktuurifondide rahastamisvõimalused. 4. Suur turistide hulk Otepää piirkonnas nii talve- kui suveperioodil. 5. Koostöö alustamine Baltikumi mootorsaanisõitjatega. 6. Otepää piirkonna maastikulised eripärad, mis võimaldavad rajada erineva raskusastmega radasid ning oluliselt eristuda Põhjamaadest.	struktuurifondide või Euroopa Komisjoni otsetoetusi. 6. Tuginedes ettevõtjate kontaktidele ning kasutades olulise sõlmpunktina Sõmerpalu motokeskust alustatakse koostööd Baltikumi mootorsaanisõitjatega.

Tabel 6. Nõrkuste ja Võimaluste strateegiad.

Nõrkused	N+V strateegiad
1. Olemasoleval rajatrassil esineb mitmeid puudusi (lühike, ebahuvitav, puudub tankla, läbib Pühajärve). 2. Loodusele tekkivad kahjud ja kohalike elanike häirimine, mis on tingitud väljaspool märgistatud trassi sõitmisest. 3. Liiklusohutlike olukordade tekkimine, mis on tingitud võrgustiku puudumisest (sõidetakse selleks mitte ettenähtud kohtades). 4. Puuduvad kohapealsed mootorsaanide hoidmise võimalused (pakutakse vaid renditeenust). 5. Mootorsaanide rendi kallis hind, mis võimaldab alaga tegeleda vaid piisavalt majanduslikult kindlustatud isikutel. 6. Otepää looduspargist tulenevad looduskaitsepiirangud, mis pärsivad trassivalikut. 7. Mootorsaanivaldkonna senine vähene propageerimine ning teiste tegevuste eelistamine (näiteks suusa- ja lumelauasport). 8. Kohalike teede kohatine halb seisukord ja madal hooldustase. 9. Omavalitsuste vähene võimekus suuremate investeeringute tegemiseks.	1. Kasutades ära Põhjamaade kogemust mootorsaaniradade planeerimisel on võimalik likvideerida mitmeid seniseid puudusi Otepää piirkonnas: kaootilisest mootorsaanisõidust tekkinud probleemid loodusele, maaomanikele, suusatajatele; ohuolukorrad teiste liiklejate suhtes; olemasolevate sõitmisevõimaluste puudulikkus. 2. Turismiettevõtjate koostöös on võimalik propageerida mootorsaane ning tekitada täiendavaid tuluvõimalikke ja laiendada teenuste valikut. 3. Euroopa Liidu toetusrahade abil on võimalik teostada vajalikke investeeringuid valdkonna arendamiseks. 4. Otepää piirkonnas väljakujunenud suur turistide hulk loob eeldused sobiva sihtgrupi tekkimiseks, kellel on võimalik kohalikku saanide renditeenust tarbida. 5. Koostöö Baltikumi mootorsaanisõitjatega võimaldab ala populariseerida laiemas plaanis ning lisada võrgustikule rahvusvahelise mõõtme. 6. Mootorsaaniradade rajamine loob kohalikele elanikele ja piirkonnas liiklejatele talvisel perioodil alternatiivse liikumise võimaluse. Väheneb sõltuvus
Võimalused	

1. Mootorsaanide kasutamise populariseerimine ning Põhjamaades levinud mudelite juurutamine (mootorsaani kasutamine talvisel ajal auto asemel). 2. Turismiettevõtjate valmisolek koostööks ning uute teenusepakettide väljatöötamiseks. 3. EL struktuurifondide rahastamisvõimalused. 4. Suur turistide hulk Otepää piirkonnas nii talve- kui suveperioodil. 5. Koostöö alustamine Baltikumi mootorsaanisõitjatega. 6. Otepää piirkonna maastikulised eripärad, mis võimaldavad rajada erineva raskusastmega radasid ning oluliselt eristuda Põhjamaadest.	talvisest autoliiklusest ja teede hoolduse tasemest. 7. Olemasolev Otepää piirkonna maastik võimaldab kujundada atraktiivse võrgustiku ning suunata sõitjad kindlale trassile, mis omakorda võimaldab parema looduskaitse tagamise ja vähendab kaootilisest sõitmisest tingitud negatiivseid mõjusid.
---	--

Tabel 7. Tugevuste ja Ohtude strateegiad.

Tugevused	T+O strateegiad
1. Otepää piirkonna maine spordikeskusena (kõrghooajad on nii talvel, kui suvel). 2. Otepääl toimuvad rahvusvahelise tasemega suurüritused ja võistlused (näiteks murdmaasuusatamise MK etapp), mis meelitavad piirkonda uusi külastajaid. 3. Otepää-Kuutsemäe olemasolev mootorsaanirada (18 km), mis loob eeldused võrgustiku laiendamiseks. 4. Vajalike tugiteenuste olemasolu (kaubandus, majutus, toitlustus, pangad, internet, tanklad, tehniline abi jms). 5. Kohapealsete turismiteenuste pakkujate mitmekesisus ja suur hulk (võimekus teenuste pakettide koostamiseks). 6. Sõmerpalu motokeskus, kui atraktiivne motosportobjekt. 7. Vaatamisväärsuste suur hulk piirkonnas tervikuna. 8. Olemasolev piirkonna tihe ja väljakujunenud teedevõrk. 9. Erinevate osapoolte huvi arendustegevuste vastu (projektis osalevad omavalitsused, saanisõitjad, jahiseltsid, asjaosalised asutused).	1. Suunates mootorsaanidega sõitjad kindlale trassile ning kasutades ära erinevaid võimalusi ettevõtluse arendamiseks on võimalik selgitada maaomanikele radade võrgustiku rajamise otstarbekust: võimalus alustada ettevõtlusega, alternatiivne liikumisvõimalus, maastikuhooldus. 2. Halbade ilmastikuolude mõju on võimalik vähendada erinevate teenuste kombineerimisel (paketid), mis aitab leida alternatiivseid tegevusi. Samuti on võimalik korraliku hoolduse tagamisel teatud rajalõigud iga-aastaselt sõidetavaks kujundada. 3. Mootorsaaniradade võrgustiku rajamine aitab oluliselt tõsta Otepää piirkonna mainet välisturistide (sh. eriti Lääne- ja Kesk-Euroopa) seas ning seega on võimalik hoida piirkonda jätkuvalt atraktiivsena. 4. Mootorsaanidega seotud maksude tekkimine ohustab küll mõnevõrra saanide omanikke, kuid pikemas perspektiivis kujundab välja hästi majandada oskavad renditeenuse pakkujad. Hea turunduse korral on võimalik teenida piisavalt tulu. 5. Mootorsaaniradade võrgustiku rajamine ei nõua liialt suuri kulutusi ning EL
Ohud	
1. Maaomanike negatiivne suhtumine mootorsaaniradade trasside	

väljaarendamisele. 2. Eesti ja Otepää piirkonna ettearvamatud ilmastikuolud, mis võivad tingida halvad lumeolud. 3. Otepää piirkonna kui reisisihi maine langus välisturistide seas (väheneb jõukamate külastajate hulk, kannatab kohapealne renditeenus). 4. Mootorsaanide soetamise ja ülalpidamise kulude kasv (võimalikud maksud). 5. EL toetusfondide prioriteetidid muutuvad – toetust ei anta või lõppevad vahendid. 6. Rajatud rajatrass pole mootorsaanide kasutajatele piisavalt atraktiivne.	toetusvõimaluste prioriteetide muutumisel on võimalik kaasata muid rahastusallikaid (ettevõtjad, sponsorid, omavalitsused jms). 6. Arvestades Otepää piirkonna maastikulisi eripärasid on võimalik rajada atraktiivne rajatrass, mis pakub sõidunaudingut ka Põhjamaade mootorsaanide osas nõudlikule turistile. 7. Rajatrassi planeerimisel on hõlmatud võrgustikku kõik piirkonna olulised turismiobjektid ning vaatamisväärsused, mis tagavad tugiteenuste olemasolu ja trassi atraktiivsuse.
--	--

Tabel 8. Nõrkuste ja Ohtude strateegiad.

Nõrkused	N+O strateegiad
1. Olemasoleval rajatrassil esineb mitmeid puudusi (lühike, ebahuvitav, puudub tankla, läbib Pühajärve). 2. Loodusele tekkivad kahjud ja kohalike elanike häirimine, mis on tingitud väljaspool märgistatud trassi sõitmisest. 3. Liiklusohutlike olukordade tekkimine, mis on tingitud võrgustiku puudumisest (sõidetakse selleks mitte ettenähtud kohtades). 4. Puuduvad kohapealsed mootorsaanide hoidmise võimalused (pakutakse vaid renditeenust). 5. Mootorsaanide rendi kallis hind, mis võimaldab alaga tegeleda vaid piisavalt majanduslikult kindlustatud isikutel. 6. Otepää looduspargist tulenevad looduskaitsepiirangud, mis pärssivad trassivalikut. 7. Mootorsaanivaldkonna senine vähene propageerimine ning teiste tegevuste eelistamine (näiteks suusa- ja lumelauasport). 8. Kohalike teede kohatine halb seisukord ja madal hooldustase. 9. Omavalitsuste vähene võimekus suuremate investeeringute tegemiseks.	1. Rajades Otepää piirkonda looduskaitsepiirangute väärtustega arvestava mootorsaanirajatrassi, mis pakub erinevaid atraktiivseid marsruute on võimalik vältida Otepää kui reisisihi maine langust. 2. Rajades mootorsaanidele kindlad liikumistrassid, on võimalik vähendada õnnetuste hulka, kaootilist sõitmist ning samuti maaomanike pahameelt, kuna on täpselt teada, kus toimub mootorsaanide liikumine. 3. Töötades välja uusi teenuseid ning kasvatades tulusid, on võimalik teostada avalikku infrastruktuuri täiendavaid investeeringuid ning seega tõsta elukeskkonna kvaliteeti.
Ohud	
1. Maaomanike negatiivne suhtumine mootorsaaniradade trasside väljaarendamisele. 2. Eesti ja Otepää piirkonna ettearvamatud ilmastikuolud, mis võivad tingida halvad	

lumeolud. 3. Otepää piirkonna kui reisisihi maine langus välisturistide seas (väheneb jõukamate külastajate hulk, kannatab kohapealne renditeenus). 4. Mootorsaanide soetamise ja ülalpidamise kulude kasv (võimalikud maksud). 5. EL toetusfondide prioriteedid muutuvad – toetust ei anta või lõppevad vahendid. 6. Rajatud rajatrass pole mootorsaanide kasutajatele piisavalt atraktiivne.	
--	--

4.2. VISIOON JA MISSIOON

Visioon 2020

Otepää piirkond on Ida-Euroopas tuntud talispordikeskuses, kuhu on rajatud ainulaadne mootorsaaniradade võrgustik Baltikumis.

Aastal 2020 on Otepää piirkonnas täielikult välja ehitatud ja vastavasisuliselt märgistatud ligikaudu 600 km mootorsaaniradasid, mida kasutab aastas üle kuue tuhande turisti ja mootorsaanihuvilise.

Missioon 2020

Otepää piirkonna missiooniks on pakkuda erinevatele sihtgruppidele atraktiivseid vaba aja veetmise ja sportimise võimalusi ning tagada põhjamaade mudelil baseeruva mootorsaaniradade võrgustiku hooldus, arendamine ja kasutusvõimalused.

4.3. EESMÄRGID

Mootorsaaniradade võrgustiku rajamine Otepää piirkonda põhjustab mootorsaanikasutajate arvu kasvu, mille prognoosimiseks on kasutatud Otepää piirkonnas mootorsaanide renditeenust pakkuvate ettevõtjate ekspertarvamust. Mootorsaaniradade kasutajate hulka tulevikuks ja külastuse pikkuse prognoosid on toodud tabelites 9 ja 10.

Radade võrgustiku kasutajad võib laiemas laastus jaotada individuaalseteks harrastajateks ning turismi teenidussektoriks. Eraldi sihtgrupp on saanud töö tegemiseks: puhkekeskused, politsei, looduskaitse, jahimehed jms. Individuaalsed harrastajad omakorda jagunevad organiseeritud või organiseerimata liiklejateks. Liiklusohutuse mõttes on vajalik eristada kohalikke ja külastajaid, kuna kohalikud elanikud teavad rajatrassi iseärasusi täpsemalt.

Saaniradade võrgustiku tulu teenimise suhtes jagunevad külastajad tabelis 10 toodule. Hooajapiletiga sõitjad maksavad radade kasutamise eest püsitasu ning omavad üldjuhul isiklikku mootorsaani. Ühekordsed sõitjad ei oma isiklikku saani, vaid on teenuse ühekordsed tarbijad (rendivad üksinda või hulgakesi mootorsaani ning liikleavad iseseisvalt). Safariteenuse tarbijad on organiseeritud gruppituristid, kes on tellinud eraldi sõidupaketi koos instruktoriga. Kõige tulusam sihtgrupp kohalikele ettevõtjatele on safariteenust tarbivad gruppituristid, kes lisaks saanide rendile kasutavad ka majutust, toitlustust, kaubandust ja võimalusel muid vaba aja veetmise teenuseid.

Tabel 9. Mootorsaaniradadega seotud arengueesmärgid.

Hetkeolukord aastal 2010	Radade valmimise hetk aastal 2012	Viis aastat pärast radade valmimist (2017)
Eestis on kokku ligikaudu 2000 mootorsaani, millest 891 on arvel. 2000-st saanist ligikaudu 80 (10 Kõrvemaal, 20 Paap Kõlaril, 10 Kuutsemäel ning 40 mitteametlikke) on renditeenust pakuvad saanid. Renditeenust pakutakse safari vormis ning üksikuid kelke ei laenutata.	Eestis kokku ligikaudu 2400 mootorsaani, millest renditeenust pakutakse 100 saaniga. Kasv toimub senise trendi alusel.	Aastal 2017, ehk viis aastat pärast Otepää saaniradade võrgustiku valmimist (eeldusel, et rohkem ametlikke võrgustikke Eestis tekkinud ei ole) on Eestis liikvel ligikaudu 5000 mootorsaani, millest 250 pakuvad renditeenust. Kasv on toimunud valdkonna populaarsemaks muutumise tõttu. Samuti on lisandunud uusi renditeenuse pakujaid (koonduvad suuremate majutusasutuste juurde).
Otepää piirkonnas asuva(te) ametliku(ametlike) raja/(radade) kasutuskooormus		
Hetkel toimub Otepää-Kuutsemäe avalikul rajal üksikkülastusi hooaja jooksul 1000 tükki. Saanide mootor töötab 1h avalikul rajal ning 2h mujal mittelubatud kohtades.	Üsikkülastuste arv on kasvanud aastas 10%, kuni 1200-ni.	Aastal 2017, mil uus radade võrgustik on toiminud viis aastat, toimub hooaja jooksul keskmiselt 4000 külastust, keskmiselt 4 h keskmise kestvusega.
Rendikülastusi Otepää piirkonnas toimub 1500, keskmise kestvusega 2h.	Rendikülastusi Otepää piirkonnas toimub 1500, keskmise kestvusega 2h.	Rendikülastusi Otepää piirkonnas toimub 4000, keskmise kestvusega 3 h.

Tabel 10. Mootorsaaniradade külastatavuse eesmärgid.

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hooajapiletiga sõitjad	100	200	300	200	200	200	200	200	200
Ühekordsed sõitjad	1 200	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Safariteenuse tarbijad	1 000	2 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Rajakaartide ostjad	500	1000	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500

4.4. HALDUS JA FINANTSEERIMINE

Otepää piirkonna avalike mootorsaaniradade haldamise ettevõtja leidmiseks kuulutatakse välja avalik konkurss, moodustatakse vastavasisuline komisjon Otepää valla eestvedamisel ning valitakse sobiv kandidaat. Radade hooldusfirmal peab olema vastav tehnika radade hooldamiseks (tehnika puudumise korral soetatakse see ettevõtja poolt). Selleks, et mootorsaaniradasid oleks üldse võimalik rajada, sõlmitakse kõikide maaomanikega vastavasisulised lepingud, kelle maad rajatrass tulevikus läbima hakkab. Hooldusfirma kohustuseks on hilisem suhtlemine maaomanikega trassi hoolduse korraldamisel ning vajadusel lähtumine maaomaniku soovist. Näitena võib tuua puude tuulemurdude likvideerimine. Igal üksikul juhul on vajalik läbi rääkida, kuidas toimub trassi puhastamine ning kuhu ja mis kujul koristatud puitmaterjal ladestada (maaomanikul on õigus anda siinkohal suuniseid).

Võrrelduna olemasoleva Otepää-Kuutsemäe avaliku saaniraja trassi hooldamisega on hinnatud, et esimesel aastal (arvestades vajalike eelööde teostamisega prognoositakse radade kasutamise alguseks 2012. a. talve) kulub ühe rajakilomeetri jooksvaks hooldamiseks 1200 krooni aastas (tabel 11). Finantsprognooside koostamisel on ümardatud rajatrassi pikkus 500-le kilomeetrile. Rajatrassi hooldus sisaldab rajatähistus- ja liiklusmärkide paigaldamist hooaja alguses, märkide teisaldamist hooaja lõpus, trassi hooldamist spetsiaalse rajamasinaga, vajadusel koristustööd trassil (tuulemurdude likvideerimine jms). Täpse lähteülesande haldusettevõtte leidmiseks koostab hanke korraldaja ning fikseerib täpsemad nõudmised rajatrassi hoolduse osa piirkondade kaupa.

Lisaks trassi hooldamisele on arvestatud turunduskulude vajalikkusega, milleks on arvestatud esimesel aastal 200 000 krooni. Turundustegevusi viivad ellu kohalikud omavalitsused koostöös turismiinfokeskustega. Oluline on võrgustiku tutvustamine laiemas plaanis ning eelkõige rahvusvahelisel turul. Spetsiifilisema turundusega tegelevad mootorsaanide rendi- ja safariteenust pakkuvad ettevõtted.

Eraldi hakatakse koguma laekuvatest tuludest investeerimisfondi võimalike rajatrassi parendustööde tarbeks. Fondi suuruseks on esialgselt 200 000 krooni, mida hakatakse kasvatama iga kolme aasta tagant 50 000 krooni võrra.

Tabel 11. Mootorsaaniradade haldamise tulud ja kulud.

KULUD									
Kulu liik	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Radade hoolduskulud	600 000	616 200	634 686	653 727	672 685	691 520	709 499	727 237	744 691
Turunduskulud	200 000	205 400	211 562	217 909	224 228	230 507	236 500	242 412	248 230
Investeerimisfond	0	200 000	200 000	250 000	250 000	250 000	300 000	300 000	300 000

Kulud kokku	800 000	1 021 600	1 046 248	1 121 635	1 146 913	1 172 026	1 245 999	1 269 649	1 292 921
TULUD									
Tulu liik	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hooajatasu	100 000	200 000	300 000	250 000	250 000	250 000	300 000	300 000	300 000
Ühekordne tasu	60 000	150 000	200 000	300 000	300 000	300 000	400 000	400 000	400 000
Safariteenuse pakkujate tasu	200 000	400 000	800 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 600 000	1 600 000	1 600 000
Rajakaartide müük	25 000	50 000	75 000	112 500	112 500	112 500	150 000	150 000	150 000
Tulud kokku	385 000	800 000	1 375 000	1 862 500	1 862 500	1 862 500	2 450 000	2 450 000	2 450 000
TULEM	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	-415 000	-221 600	328 752	740 865	715 587	690 474	1 204 001	1 180 351	1 157 079
Tulu safari- ja renditeenuse pakkujatele	1 800 000	3 600 000	7 200 000	10 800 000	10 800 000	10 800 000	14 400 000	14 400 000	14 400 000

Tulu safari- ja renditeenuse pakkujatele	1 800 000	3 600 000	7 200 000	10 800 000	10 800 000	10 800 000	14 400 000	14 400 000	14 400 000
---	------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Tulude kujunemine mootorsaaniradade võrgustikust on täpsemalt esitatud tabelites 11 ja 12. Tulud koosnevad neljast osast: 1) hooajapiletite müük (hooajapileti maksumus esimesel aastal on 1000 krooni, mida on kavas tõsta iga kolme aasta tagant); 2) ühekordne radade kasutamise tasu (üksikud sõitjad, kes liiklevad radadel isikliku või renditud mootorsaaniga. Ühekordse pileti maksumus on esimesel aastal 50 krooni, mida on kavandatud tõsta iga kolme aasta tagant); 3) tulu safari- ja renditeenuse pakkujatel (kõik piirkonnas ametlikult safariteenust pakkuvad ettevõtted sõlmivad eraldi lepingu haldusfirmaga ning maksavad 10% safariteenuse maksumusest radade hoolduse tagamiseks); 4) rajakaartide müük (kaardi hind on esimesel aastal 50 krooni, mida tõstetakse iga kolme aasta tagant 25 krooni võrra).

Kokkuvõttes laekub suurim tulu safari- ja renditeenuse pakkujatel, mille abil on võimalik tagada radade hooldus ning teostada vajalikke investeeringuid ja rajatrassi edasiarendusi. Sarnane mudel on kasutusel Soomes Kittilä-Levi piirkonnas, kuigi Soomes on maksjate hulka lisaks safari- ja renditeenuse pakkujatele lisatud ka muud turismiettevõtjad (majutus- ja toitlustusasutused).

Tabel 12. Mootorsaaniradade kasutajate keskmine tulu kohalikele ettevõtjatele.

Aasta	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hooajapilet	1 000	1 000	1 000	1 250	1 250	1 250	1 500	1 500	1 500
Ühekordne tasu	50	50	50	75	75	75	100	100	100
Safariteenuse keskmine hind	2 000	2 000	2 000	3 000	3 000	3 000	4 000	4 000	4 000
Rajakaart	50	50	50	75	75	75	100	100	100

Esialgse lihtsustatud finantsanalüüsi tulemusena võib öelda, et mootorsaaniradade rajamine on pikemas perspektiivis majanduslikult tasuv, kuna tegevustulem on alates kolmandast aastast positiivne (tabelid 11 ja 13). Kaasates Euroopa Liidu toetusrahasid esmaste investeeringute tegemiseks (esialgse plaani kohaselt on arvestatud investeeringute vajaduseks viis miljonit krooni), on võimalik rajade haldamisega teenida kasumit. Investeeringute puhul on arvestatud trassi rajamise maksumusega ning esmase turundusega. Radade hooldamiseks ning safari- ja renditeenuse pakkumiseks käesoleva arengukava raames arvutusi ei teostata. Üldiselt on võrgustiku rajamine hea majandamise korral tasuv nii haldusettevõttele, kui kohalikele rendi- ja safariteenuse pakkujatele ning muudele turismiettevõtetele (majutus, toidlustus, kaubandus, muud aktiivsed tegevused ja puhkamisvõimalused).

Tabel 13. Mootorsaaniradade haldamise lihtsustatud finantsanalüüs.

Näitaja	Allikas, selgitus	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Majanduskasv	Rahandusministeerium	3,0%	3,8%	4,4%	4,3%	4,0%	3,7%	3,4%	3,1%	2,7%
Keskmise palga kasv		2,8%	3,5%	5,6%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%	5,9%
SKP deflaatori muutus		2,4%	2,6%	3,0%	3,0%	2,9%	2,8%	2,6%	2,5%	2,4%
Tarbijahindade muutus		2,3%	2,7%	3,0%	3,0%	2,9%	2,8%	2,6%	2,5%	2,4%
Reaalne diskontomäär	6%									
tuhandetes kroonides	Kokku	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Lisanduvad tulud	15 497 500	385 000	800 000	1 375 000	1 862 500	1 862 500	1 862 500	2 450 000	2 450 000	2 450 000
Lisanduvad kulud	10 116 992	800 000	1 021 600	1 046 248	1 121 635	1 146 913	1 172 026	1 245 999	1 269 649	1 292 921
Netotulu	5 380 508	-415 000	-221 600	328 752	740 865	715 587	690 474	1 204 001	1 180 351	1 157 079
Investeering		5 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Jääkväärtus		4 662 000	4 346 849	4 053 002	3 779 019	3 523 557	3 285 365	3 063 274	2 856 197	2 663 118

Nominaalne diskontomäär		0,085	0,088	0,092	0,092	0,091	0,090	0,088	0,086	0,085
Diskontotegur		1,000	0,919	0,842	0,771	0,707	0,649	0,597	0,549	0,506
Hinnaindeks (2010=1)										
Diskonteeritud väärtused	Kokku	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Lisanduvad tulud	10 286 801	385 000	735 465	1 157 795	1 436 422	1 316 925	1 208 543	1 461 768	1 345 392	1 239 490
Lisanduvad kulud	7 151 400	800 000	939 189	880 975	865 043	810 952	760 507	743 413	697 215	654 107
Netotulu	3 135 400	-415 000	-203 724	276 820	571 380	505 973	448 036	718 355	648 177	585 383
Investeering	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jääkväärtus	1 347 309	4 662 000	3 996 194	3 412 760	2 914 506	2 491 415	2 131 814	1 827 672	1 568 451	1 347 309
Finantseerimisallikad	Kokku	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
EL toetus		4 250 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Omavahendid		750 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Laen										
Finantsressursid kokku		5 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Jätkusuutlikkus	Kokku	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Lisanduvad tulud		385 000	800 000	1 375 000	1 862 500	1 862 500	1 862 500	2 450 000	2 450 000	2 450 000
Finantsressursid	5 000 000	5 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Raha sissevool		5 385 000	800 000	1 375 000	1 862 500	1 862 500	1 862 500	2 450 000	2 450 000	2 450 000
Lisanduvad kulud		800 000	1 021 600	1 046 248	1 121 635	1 146 913	1 172 026	1 245 999	1 269 649	1 292 921
Investeering	5 000 000	5 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
Laenu tagasimakse		103 655	103 655	103 655	103 655	103 655	103 655	103 655	103 655	103 655
Raha väljavool		5 903 655	1 125 255	1 149 903	1 225 291	1 250 568	1 275 682	1 349 655	1 373 305	1 396 576
Rahavood kokku		-518 655	-325 255	225 097	637 209	611 932	586 818	1 100 345	1 076 695	1 053 424
Kumulatiivsed rahavood		-518 655	-843 911	-618 814	18 395	630 326	1 217 145	2 317 490	3 394 185	4 447 609
Kuumakse annuiteedi alusel	-8638									
Aasta		2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Aastane kogumakse		-103655	-103655	-103655	-103655	-103655	-103655	-103655	-103655	-103655

5. MARSRUUTIDE KIRJELDUS

Otepää piirkonda mootorsaaniradade planeerimisel on arvestatud **logistiliste põhimõtetega** ning **peamiste liikumise suundadega autoliikluse osas**. Sellest sõltub otseselt saanisõitjate piirkonda saabumine ja nende vajadused liikumisskeemi osas. Eraldi on käsitletud kohalike elanike liikumisvajadusi mootorsaanidega talveperioodil ning lähtutud sellest, et erinevad suuremad asustatud punktid oleksid võrgustikku lülitatud (Otepää piirkonna suur välisring). Mootorsaaniradade täpseks planeerimiseks on läbi viidud 2010. a. veebruaris ja märtsis välitööd: perspektiivne saaniraja trass on enamuses läbitud mootorsaanidega ning trass üles märgitud GPS seadmetega. Osade rajalõikude ning samuti mootorsaanidega mitte läbitud trassiosade täpsustamiseks on kasutatud paraplaaniga lendamist, mille käigus on hinnatud trassi rajamise võimalikkust.

Üldises plaanis koosneb käesolevas arengukavas ette nähtud mootorsaaniradade võrgustik Otepää piirkonnas (Otepää, Palupera, Puka, Sangaste, Urvaste, Sõmerpalu, Kanepi, Valgjärve ja Rõngu vallad) järgnevalt:

- **Otepää ring nr. 1** – mis võimaldab ligipääsu olulistele teenustele (majutus, toitlustus, tankla, kaubandus, remonditeenus) ja turismiettevõtetele otse Otepää linna servas ja lähiümbruses. Võimalus liikuda rajale otse Otepää linnast.
- **Otepää ring nr. 2** – suurem ring Otepää linna ümber, mis võimaldab ühendada erinevad võrgustiku suunad nii, et ei peaks läbima Otepää linna. Hea võimalus alustada sõitu inimesel, kes ei lähtu Otepää keskusest.
- **Otepää ring nr. 3** – ring, mis ühendab omavahel Otepää valla olulisemaid punkte ning valda läbivaid maanteid. Võimaldab pikemat sõitu neile, kes lähtuvad Otepää linnast ning ei plaani tervet päeva sõiduks või mitut päeva kestvat safarit.
- **Otepää piirkonna kõiki omavalitsusi ühendav ülisuur ring**, mis võimaldab läbi viia päevi kestvaid safareid. Samas ühendab kõikide omavalitsuste olulisemad keskused võrgustikku.
- Looduskaitselistest seisukohtadest lähtuvalt on saaniradade võrgustik planeeritud niimoodi, et alustada on võimalik Otepää linna lähiümbrusest ning liikuda Otepääd ümbritsevatel ringidel ja edasi **liikuda kiirtena Otepää looduspargist välja ümberkaudsetesse omavalitsustesse**.

Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustiku keskseks logistiliseks sõlmpunktiks on Otepää linn. Radade võrgustiku planeerimisel lähtuti sellest, et on vajalik luua ümber Otepää linna võimalikult väike ring, mis võimaldaks pääseda rajale otse linnast olulisemate majutusasutuste juurest. Otepää linna ümbritseb saaniraja trass igast küljest ning võimaldab läheneda linnale mootorsaanisõitjale sobivast küljest.

Radade planeerimise käigus otsustati, et ei ole otstarbekas ja liiklusskeemi kohaselt võimalik luua ligipääsu linnakeskusele. Kuid linna servas paiknevatele majutus- ja toitlustusasutustele ligipääsu loomine on võimalik. Otepää linnas Kalda ja Pika tänavate piirkonnas asuvad järgnevad majutusasutused: Nuustaku villa, Villa Otila, Miku kodumajutus, Sinu puhkemaja, Valentini kodumajutus, Kaitseliidu puhkemaja Kalda koda, lisaks Kaasiku kiirtoitlustus, mis omavad potentsiaali pääsemaks otse saaniraja trassile (Otepää linna lääneküljest mööduv trass). Liikudes edasi linna lõunaosas mööda Mäe tänavat, paiknevad lähedal järgnevad

majutusasutused: Kevade puhkemaja, Ernitsa kodumajutus, Mäe puhkemaja, Eedeni puhkemaja, Energiasamba kodumajutus. Valga ja Võru maantee vahelisel alal paiknevad Karu-Mati puhkemaja, Koolitare puhkemaja, Hotell Murakas, Saho puhkemaja, Scandic Hotell Karupesa, Tehvandi külalistemaja. Linna põhjapoolse saaniraja ümbersõidu juurde jäävad Sulevi majutus, kolm muuseumi (Eesti Lipu Muuseum, Otepää suusamuuseum, Rahvusliku liikumise tegelase Jakob Hurda tubamuuseum) ning olulisema objektina Alexela Otepää automaattankla. Otepää linna ümber kavandatud lähitrassi nimetatakse edaspidi **Otepää ring nr. 1**.

Järgnevalt on kavandatud saaniraja trass nimega **Otepää ring nr. 2**, mis ühendab omavahel kokku Otepää linna saabuvad suuremad maanteed ja linnakeskusest kaugemal asuvad turismiteenuse pakkujad. Otepää teiselt ringilt ja sellelt lähtuvatelt suundadelt on võimalik luua ligipääs järgnevatele olulistele asutustele: Veski spordi- ja puhkelaager, Suusanäitus, Järvesaare puhkemaja, Andu matkamaja, Hundu motell, Neitsijärve puhkemaja, Pühajärve hotell, Pühajärve mõis, GMP Clubhotel, Pühajärve restoran, Paju puhkemaja, Martini puhkemaja, Saaremäe puhkemaja, Tamme külalistemaja, Kikka külalistemaja ja grillbaar, Külalistemaja Valge Kroon ja kohvik, Hotell Bernhard, EKS Villa külalistemaja, Nuustaku pubi, Nuustaku puhkemaja ja külalistemaja, Kolga matkamaja, Marguse talu puhkekeskus, Marguse-Järve puhkemaja, Partsilombi puhkemaja, Lombi puhkemaja, Muna puhkemaja, Väike Munamäe puhkemaja, Munamäe Suusakeskus, Helbemäe puhkemaja, Härmamäe puhkemaja, Pilkuse puhkemaja ja majutus. Teiselt ringilt on võimalik hõlpsalt üle minna **Otepää ringile nr. 3**, mis ühendab omavahel Otepää valla erinevaid piirkondi laiemalt. Kolmanda ringi vahetusse lähedusse jäävad järgnevad olulised ettevõtted: Pohlaretkes puhkemaja, Saare puhkemaja, Lutsu talu, Madsa puhkeküla, Restoran Oskari, Annimatsi kämpingu baar, Metsatu talu.

Otepää teise ja kolmanda ringi vahele jääb väga olulise objektina **Pühajärv**, mis on samuti haaratud võrgustikku. Pühajärve osas on kavandatud saaniraja trass ületama järve idast läände järve põhjaosas (lõik on 2010. a. juba kasutusel olemasoleva trassi koosseisus) ning põhjast lõunasse järve idaosas. Eesti ilmastikuoludes on aga vajalik arvestada võimalusega, et veekogud ei külmu talve jooksul korralikult ning jääkate puudub kohati täielikult või on jää liialt habras mootorsaaniga veekogu ületamiseks. Seega on kavandatud Pühajärve idapoolsest küljest varuvariandina ümbersõit, mis lähtub Nuustaku pubi kandist ning võtab suuna Pohlametsa puhkemajale. Pühajärve põhjaosast ümbersõitu kavandatud ei ole.

Mootorsaaniraja planeerimisel on äärmiselt oluline arvestada Otepää looduspargi kaitseväärtustega ning piirangutega, mistõttu on rajatrassi planeerimisel jooksvalt konsulteeritud Keskkonnaametiga, kuna ilma Keskkonnaameti vastavasisulise kooskõlastuseta pole võimalik trassi legaalselt rajada ja kasutada. Peamiseks probleemiks on asjaolu, et saanirada läbib mitmel pool looduspargi sihtkaitsevööndeid. Suurim konflikt on Otepää kolmanda ringi ja Kõsti sihtkaitsevööndi vahel (vööndit läbi trass põhja lõuna suunaliselt ja suhteliselt sirgjooneliselt) ning Kääriku sihtkaitsevööndi vahel.

Järgnevalt on analüüsitud saaniradade võrgustiku üldskeemi ja kulgemise loogikat, lähtudes Otepää piirkonna teistest omavalitsustest ning nende turismipotentsiaalid.

Suur hulk mootorsaaniraja tulevatest kasutajatest saabub Otepää piirkonda Tallinna ja Tartu suunalt mööda tugimaanteed nr. 46 Tatra-Otepää-Sangaste. Üldises plaanis saabuvad raja esmakordsed kasutajad Otepää linna ning lähtuvad seega Otepää linnas või lähiümbruses asuvatest majutusasutustest, parklatest jms. Suundutakse esmajoonel Otepää esimesele või teisele ringile.

Korduvkülastaja ja tõsisemat sorti mootorsaanisõidu harrastaja on valmis proovima ja kogema erinevaid puhkamise võimalusi. Seega tarbitakse erinevate majutusasutuste teenust. Tartu suunalt saabujatel on saanisõidu alustamiseks kaks olulisemat pidepunkti: Nõuni või Leigo talu. Viimane on sobivaim neile, kes kavatsevad jääda piirkonda ööbima. Siiski on mõlemad variandid logistiliselt olulised. Nõuni keskus jääb otse tugimaantee äärde ning on seega hästi ligipääsetav. Nõunis ei ole võimalik ööbida, kuid keskuses asub Nõuni toidutare. Nõuni piirkonnas asuvad aga lisaks Leigole Mesilinnu talu, Sinu kodumajutus ja Kullipesa puhkemaja.

Nõuni piirkonnast on võimalik liikuda lääne suunas Hellenurme ja Võrtsjärve poole. Hellenurme on Nõunist järgmine suurem asustatud punkt. Hellenurmes asub 2010. a. kevadel ainult kauplus, majutuse ja toitlustuse võimalused puuduvad. Kuid saaniraja kulgemine läbi Hellenurme loob teenuste tekkimiseks potentsiaalse olukorra. Toimiv on Hellenurme infotuba, vaatamisväärsustena võib nimetada Hellenurme mõisa, vesiveskit ja paisjärve. Kõige olulisema vaatamisväärsus on vesiveski, mis on reaalselt töötav (kohapeal tehakse ise jahu).

Hellenurmest kulgeb rada edasi Paluperra, kus asub Palupera mõis. Muud vajalikud tugiteenused saanisõitjatele puuduvad. Palupera keskuse läbimine on oluline sõlmpunkt, kuna saaniraja kavandamisel on kaugemas tulevikus arvestatud võimalusega pääseda Tartust Pukasse mööda raudtee äärt (käesoleva arengukavaga on kavandatud rajatrassi kulgemine Pukast mööda raudtee äärt kuni Rõngu valla ja Elva linna piirini) ning võimalik on rajatrassiga ühendada Tartu linn ja maakond.

Paluperast edasi kulgeb trass Rõngu suunas. Rõngus asub tankla (Rõngu Roil OÜ), trahter ja K-Baar. Seega on võimalik teha peatusi tankimiseks ja söömiseks. Teine suund Paluperast lähtub mööda tugimaanteed nr. 71 Rõngu-Otepää-Kanepi äärt Otepää linna suunas. Tegemist ei ole saanisõidu mõttes atraktiivse trassiga, pigem on tegemist vajaliku transpordiühendusega Rõngu ja Otepää vahel.

Rõngust omakorda lähtub edasi kaks suunda: Võrtsjärve poole ja Puka poole. Võrtsjärve suund on oluline, pääsemaks otse Võrtsjärvele ja sealtkaudu Pikasillale, kus asuvad tankla ja söögikoht. Võrtsjärve kaudu on võimalik pääseda Otepää piirkonna saaniradadele loode suunast ja Viljandi poolt. Võrtsjärve kandis on olemas saaniradade kasutamisest huvitatud sihtgrupp. Võrtsjärv on üldse oluline, kuna järve ümber on palju majutus- ja toitlustusasutusi. Tegemist on hea turismi piirkonnaga: limnoloogiajaam, kalamuuseum, järve põhjaotsa rajatakse külastuskeskus. Samuti on Võrtsjärvele pääs saanidega oluline kalameeste seisukohast.

Pikasillast on võimalik sõita mööda Väikest-Emajõe lõuna suunas (reaalselt siis, kui jõgi on külmunud). Saaniraja trass läbib Soontaga looduskaitseala, kus asuvad äärmiselt ilusad

vaated ning seega on sõitmiseks piirkond atraktiivne. Soontaga piirkonnas kohtuvad Otepää piirkonna rajad Tõrvast lähtuvate saaniradadega ning seega on võimalik ühendada omavahel Otepää ja Tõrva piirkonnad. Lähedal asub samuti Greete hotell, mis pakub sõitjatele häid võimalusi majutuseks ja toitlustuseks.

Soontagast ja Rõngust lähtuvalt on järgmiseks sõlmpunktiks võrgustikus Puka alevik, kus asuvad tankla ja kauplus. Majutus- ja toitlustusasutusi alevikus ei asu.

Pukast edasi on võimalik liikuda Sangaste (laiemas plaanis mööda raudtee äärt ka Valga peale) või Otepää suunal. Puka ja Otepää vahele jäävad kaks saaniraja trassi, mis hargnevad Kuutsemäe puhkekeskuse juures. Kuutsemäel asuvad mootorsaanide rendikeskus, Arula külalistemaja ja baar, Lilli puhkemaja ja Kuutsemäe vaatetorn. Kuutsemäelt põhjapoolne trass Otepää suunal möödub Lutsu talust ja Annimatsi kämpingust, jõudes otsaga välja Otepää kolmandale ja teisel ringile ning Pühajärvele. Kuutsemäelt lähtuv lõunapoolne trass läbib Kääriku hotelli ja külaliskortereid, Annemäe talu ja jõuab välja Pohlaretke puhkemaja juurde Otepää kolmandale ringile.

Liikudes Pukast Sangastesse on võimalik esmalt välja jõuda Keeni keskusesse, kus asuvad tankla ja kauplus. Keenist edasi liigub trass kolmes suunas. Kiisitamme kodumajutus, Sangaste alevikku ja Sangaste lossi juurde. Suurim sõlmpunkt on Sangaste alevik, kus asuvad Sangaste Rukki maja koos restoraniga ja Sangaste kirik koos majutusega.

Sangaste alevikust on võimalik võtta suund Urvaste või Vidrike peale. Vidrike suunal jäävad trassi lähedusse Oru ja Metsavana puhkemajad, Ilmjärve kodumajutus, Sokka puhkekeskus, Ajamuuseum ja Vidrike puhkemaja Vidrike järvede juures. Vidrikest on võimalik liikuda Otepää, Valgjärve, Kanepi või Sõmerpalu suunal.

Liikudes Sangastest Urvastesse on võimalik kasutada kahte alternatiivset trassivalikut. Lõunapoolne trass on läbitav igal juhul ning kulgeb mööda Undruse talust, põhjapoolne trass liigub üle Visula järve, Uhtjärve ja Löödla järve ning möödub Uhtjärve ürgoru Nõiariigist (trass on sooja talve korral läbimatu). Põhjapoolne trass läbib looduslikult kauneid kohti ning on sõitmiseks atraktiivsem. Üldiselt on Urvaste suuna mõte jõuda välja Sõmerpalu alevikku ja selle läheduses asuvasse Sõmerpalu motokeskusesse, kus on potentsiaali suuremat sorti mootorsaanide laenutuse ja safariteenuse tekkimiseks. Enne Sõmerpallu jõudmist jääb trassile Varese külalistemaja ja kohvik. Tulevikus on võimalik kaaluda Urvaste-Antsla suuna otstarbekust.

Sõmerpalust lähtub oluline suund Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustikust väljapoole Haanja ja Võru suunas. Eriti oluline on Haanja suund, kuna Haanja piirkond on maastikuliselt ja lumeoludelt väga hea piirkond ja omab samuti potentsiaali radade arendamiseks. Sõmerpalust lähtub suund Võrru ja Haanjasse otse üle Vagula järve.

Lähtudes Otepää võrgustikust avaneb Sõmerpalust rajatrass Kanepisse. Rajatrass on planeeritud ümber Kanepi aleviku, kuna pole võimalik luua loogilist juurdepääsu aleviku keskusele. Trassi peale jääb olulise objektina Erastvere looduskeskus. Kanepi on võrgustiku idapoolse osa oluline sõlmpunkt, kuna Kanepist lähtuvad suunad lisaks Sõmerpalule tagasi Otepääle, Valgjärvele, Põlvasse ja ida suunas Savi talu, Eesti Maanteemuuseumi, Varbuse

mõisa ja Ala-Kure talu suunas. Samuti jääb Kanepist Põlva poole Põlgaste tankla. Kanepist põhja poole jäävad veel Piigandi ja Jõksi järved, mida trass läbib.

Kanepist lääne poole jääb Kooraste järv, kus asub nelja suuna sõlmpunkt: Otepää, Saverna, Valgjärve ja Urvaste peale. Saverna piirkond on oluline, kuna asub Valgjärve ja Kanepi vahel ning keskuses paikneb tankla (Valgjärvel ja Kanepis mõlemas tankla puudub). Lisaks on võimalik pääseda Relvo Sport Motelli ja Velo Matkad kodumajutusse.

Savernast edasi on võimalik liikuda Valgjärvele, Põlva-Räpina suunas ning Maaritsa suunas (edasi juba Kambjasse). Valgjärve ja Krüüdneri kaudu saab tagasi Leigole ja Nõuni (teisest küljest võimalik põhja suunas Tartu peale liikumine), kust antud suure ringi kirjeldust alustati.

6. ÜLES KERKINUD ERIARVAMUSED MOOTORSAANIRAJA TRASSI RAJAMISE OSAS

Järgnevalt on esitatud **olulisemad vastuolusid tekitavad seisukohad**, mis on üles kerkinud arutelude ja avaliku väljapaneku käigus.

- Pühajärve ületamine – sõitjate pilgu läbi võiks säilitada olemasoleva saaniraja trassi ning luua lisavõimalused järve ületamiseks, Keskkonnaameti hinnangul tuleks järve ületamine üldse keelata. Ühe võimaliku kompromisslahendusena nähakse olukorda, kus säilitada siiski olemasolev juba toimiv saaniraja lõik üle Pühajärve ning mitte kavandada juurde enam uusi täiendavaid järve ületamisi. Sõitjate seisukohast on Pühajärve ületamine vajalik. Seetõttu on mõistlik määrata mingi konkreetne trass, vastasel juhul hakatakse sõitma suvalistes kohtades järvel, kuigi see ilma Keskkonnaameti loata keelatud on.
- Keskkonnaameti seisukohast on rajatrassi kavandamine läbi sihtkaitsevööndite keskkonnale negatiivse mõjuga ning sellest tuleb loobuda (saaniradade võrgustik läbib arengukava kohaselt järgmisi sihtkaitsevööndeid: Alevijärve, Lüüsjärve, Trepimäe, Pilkuse, Pühajärve, Kääriku, Karja, Kösti ja Kiriku).
- Kriitiline koht on Soontaga kaitseala, kus rajatrassi ettepanek kulgeb läbi must-toonekure ja metsise püsielupaikade, sattudes ühtlasi kaitseala sihtkaitsevööndisse. Mootorsaaniraja edaspidisel planeerimisel on vajalik looduses selgitada parim võimalik lahendus, mis ei läbiks püsielupaikasad. Oluline on vältida negatiivset mõju lindudele.
- Lisaks looduskaitseliste aspektidele on suuremaks keskkonnamõjuks müra ning näiteks Otepää linna lähiümbruse trassidele on võimalik sätestada sõitu reguleeriv ajaline piirang omavalitsuse õigusaktiga (näiteks Heakorraeeskirjaga), looduslike häiringute vältimiseks tuleb trass kavandada väärtuslikest elupaikadest eemale.
- Radade planeerimise üldised põhimõtted kirjeldavad olukorda, kus külmunud veekogude kasutamine on oluline ressurss ning samas on vajalik vältida kõrge esteetilisusega kohti. Kohalike elanike nägemuse kohaselt on visuaalne reostus kõige hullem just veekogudel, kus avanevad pikad ja kaunid vaated.
- Arengukava kohaselt on kavandatud võrgustiku kogupikkus ligikaudu 600 km ja seega Otepää piirkonna asustust arvestades äärmiselt tihe. Oluline on jälgida üldist mürataset ning loobuda rajatrassi planeerimisest aladele, mis jäävad olemasolevatest maanteedest kaugemale, kuna need piirkonnad on ainukesed säilinud nn. vaikuse alad. Arvatakse, et mootorsaaniradade kavandamine välistab loodusturismi (müra, visuaalne reostus, loomade elutegevuse häirimine).
- Mootorsaanivaldkonna arendamisest huvitatud isikute seisukohast on saanisõitjate huvigrupp Otepää piirkonnas ligikaudu 500 inimest ning võrgustiku tekkides muutuks oluliselt suuremaks. Vajalik on ala populariseerida ning muuta Otepää piirkond talvisel ajal veelgi atraktiivsemaks. Osade kohalike elanike ja loodushuviliste seisukohast pole saaniradasid senimaani tekkinud seetõttu, et puudub vajadus ja piisav huvigrupp. Samuti kui rajada Otepäälle suuremahuline võrgustik, siis teeniks see puhtalt saanisõitjate huve ning põhjustaks probleeme kohalikele elanikele, kuna kohalike elanike liikumisvajadus mootorsaaniga on minimaalne.
- Jahimeeste osas on seni kaasatud seltside esimehi ning kõrvale on jäetud kohalikud jahimehed. Seega on vajalik arvestada ka kohalike jahimeeste arvamusega, mis kohati erineb seltside esimeeste omast.

- Kuna mootorsaaniradade arengukava esitab esmase nägemuse radade võrgustikust, siis on vajalik kaaluda kaardi esitamisest perspektiivsete radade kulgemise koridoridena (mitte fiskeerida täpset trassi asukohta, vaid määrata koridor, mille sees on võimalik koostöös maaomanikega leida parim lahendus). Arvestades kaardi mõõtkava ja täpsusastet, siis võibki trassiettepanekut käsitleda koridorina.
- Ühe võimaliku jätkutegevusena oleks vajalik koostada kõiki üheksat omavalitsust hõlmab teemaplaneering, kuna üldplaneeringutesse rajatrassi kandmisel ei suudeta asja detailselt läbi mõelda, kuna üldplaneeringus on palju teemasid ning asi sumbub või jääb teiste teemade varju. Teisest küljest jällegi mootorsaaniradade teemaplaneering seab mootorsaani tähtsamaks teistest liikumisvahenditest ning tuleks kaaluda alternatiivina näiteks liikumisradade teemaplaneeringu koostamist, mille üks osa on mootorsaanirajad.
- Mootorsaaniradade kavandamise järgmistes etappides on vajalik algtada laiapõhjaline kohalik dialoog erinevate huvigruppide vahel. Näiteks on vajalik avaldada erinevaid seisukohti tutvustavaid arvamusedartikleid „Otepää Teatajas“ (hõlmab Otepää, Palupera, Puka ja Sangaste valdasid) ning teiste omavalitsuste ajalehtedes.

Nimetatud teemad vajavad mootorsaaniradade kavandamise edasises protsessis täpsemat analüüsi ning lahendusi on võimalik leida objektipõhiselt, kaaludes vastuolusid konkreetsel rajalõigul (kõige efektiivsem on trassi täpne kulgemine saavutada läbirääkimiste teel maaomanikega, kui valmistatakse ette maade kasutamise lepinguid).

7. TURUNDUS

7.1. SIHTGRUPID

Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustiku hilisemad **kasutajad ehk sihtgrupid** on võimalik jaotada laiemas laastus kolmeks: **siseturistid ja kohalikud elanikud ning välisturistid** (tabelid 14 ja 15). Turistid jagunevad omakorda **esmakordseteks küllastajateks, korduvküllastajateks, harrastajateks ning professionaalseteks sõitjateks (võistlusspordiga tegelejad)**. Erinevad sihtgrupid leiavad informatsiooni radade võrgustiku kohta mitmetest infokanalitest ning seega on oluline õige info levitamine õigesti valitud kohas. Laiemaks eesmärgiks on radade võrgustiku aktiivse kasutuse tagamine ja seeläbi täiendava tulu teenimine kohalikele olemasolevatele ja perspektiivsetele ettevõtjatele.

2010. a. alguse seisuga on Otepää vallas toimiv 18 km pikkune mootorsaanirada Otepää ja Kuutsemäe vahel, mille kasutajateks võib üldises plaanis lugeda ettevõtlikke ja keskmisest jõukamaid inimesi üle Eesti („kohalik Eesti äriees“, kes armastab riski). Suur hulk kasutajatest liikleb Otepää piirkonnas oma mootorsaaniga, kuna renditeenuse hind on suhteliselt kallis (jäädes vahemikku 800-1200 krooni tunnis, oleneb konkreetse sõidukist, sõidu kestvusest ning muudest kokkulepetest). Siiski tarbib hooaja jooksul Otepääl renditeenust ligikaudu 1500 inimest.

Tabel 14. Siseturistid ja kohalikud elanikud.

Sihtgrupp	Iseloomustus	Info jagamise kanalid
Kohalikud elanikud	- Kohalikel elanikel avaneb alternatiivne liiklemise võimalus lumeperioodil. Eelkõige hakkavad radasid kasutama trassi vahetus läheduses elavad inimesed, kes omavad mootorsaani. - Arvestades toimiva võrgustikuga võib eeldada, et mootorsaanide hulk piirkonnas hakkab kasvama.	- Omavalitsuse ajalehed (näiteks „Otepää teataja“) - Omavalitsuste veebilehed - Mootorsaaniradade võrgustiku veebileht - Kohalike suhtlusvõrgustike kaudu (omavalitsuste ametnikud, politsei konstaablid jms)
Suvilaomanikud või talvise hooajalise elamu omanikud	- Otepää piirkonnas leidub hulgaliselt hooajalisi elamuid, mida on võimalik kasutada ka talvisel perioodil ning samuti on spetsiaalseid talviseid elamuid. - Hooajaliste elamute omanikel avaneb võimalus nädalavahetustel puhkuse veetmiseks ning radade kasutamiseks. - Üldjuhul omavad isiklikku saani või kasutavad renditeenust (rohke kasutamise korral on võimalik töötada välja püsiklientide paketid).	- Omavalitsuste veebilehed - Mootorsaaniradade võrgustiku veebileht
Jahiseltsid (jahimehed laiemalt)	Kasutavad mootorsaane eelkõige jahipidamise käigus: laskurite positsioonidele transportimine ja söögikohtade varustamine.	- Omavalitsuste veebilehed - Mootorsaaniradade võrgustiku veebileht - Suhtlus erinevate ametnike vahel: omavalitsuste ametnikud, RMK, Keskkonnaamet
Lõuna-Eesti piirkonna elanikud	Radade peamised kasutajad on Otepää piirkonna elanikud ning lähimate suuremate keskuste	Internet: erinevad turismialast infot

	elanikud: Põlva, Võru, Valga, Tõrva ja Tartu. Suurim sihtgrupp on Tartu linnas.	
Põhja-Eesti piirkonna elanikud	Eelkõige arvestatakse potentsiaaliga müüa Otepää piirkonna teenuseid Tallinna ja Harjumaa siseturistidele (potentsiaalne kohapeal majutusteenust kasutav turist).	
Pered	- Üldjoontes lastega täiskasvanud, kes soovivad mitmekesiseid teenuseid. - Oluline on veeta perega koos aega või külastada selliseid turismiettevõtteid, mis pakuvad tegevusi erinevatele pere liikmetele, arvestades vanust. - Vajalik on pakkuda erineva raskusastmega radasid, et oleks leida sobivaid variante ka algajatele. - Samuti on oluline lumetakso teenus ning lastele lõbusõidu tegemise võimalus järelhaagisega. - Külastavad pigem nädalavahetustel ja puhkuse perioodil.	vahendavad portaaleid (www.puhkaeestis.ee: Otepää mootorsaaniradade võrgustiku veebileht jms)
Sõpruskonnad	- Liiguvad üldjoontes väiksemate gruppidenä (eeldatavalt täiskasvanud). - Radade väärtust tõstavad vaatamisväärsused ja erinevad tugiteenused ja muud vaba aja veetmise võimalused. - Külastavad pigem nädalavahetustel ja puhkuse perioodil. - Kõige potentsiaalsemad mitmepäeva safarite tarbijad.	- Trükimeedia ja televisioon - Erinevad voldikud ja infomaterjalid - Turismiteenuseid pakkuvate ettevõtete ühispaketid ja nende raames ellu viidavad turundustegevused - Ürituste ja seminarikorraldajate vahendusel
Organisatsioonid ja ettevõtted	- Gruppidenä liiguvad erinevate ettevõtete ja organisatsioonide liikmed. - Vanuserühmad on varieeruvad ning sõltuvad ettevõttest. - Reis võetakse ette kellegi eestvedamisel, kes on eelneval t korraldanud programmi (tegemist võib olla näiteks ettevõtte või asutuse talvapäevadega). - Soovivad ühiseid tegevusi tervele meeskonnale (teenuse pakkujal peab olema piisav võimekus grupi terviklikuks teenindamiseks). - Soovivad tarbida majutus, toitlustuse ja atraktiivsete tegevuste kombineeritud paketti. - Soovivad tutvuda kohalike vaatamisväärsuste ja looduse eripäradega.	
Sportlased, kes viibivad Otepää piirkonnas treeninglaagrite tõttu	- Suurema massi moodustavad piirkonnas laagrites olevad harrastussportlased. - Tippisportlased tarbivad teenust vähem, kuna üldjuhul välditakse liigseid riske. - Soovivad aktiivselt vaba aega veeta ning treeningutest vabal ajal huvitavaid tegevusi leida. - Üldiselt eelistavad maksimaalselt paari tunniseid sõite.	- Treenerite ja spordijuhtide vahendusel levinud info. - Internetis leiduvad võimalused: mootorsaaniradade veebileht jms
Jahi- ja kalaturistid	Korraldatud lühemad ja pikemad jahi- või kalaretked.	Jahi- ja kalaseltside infolistid

	Vajavad mootorsaani piirkonnas liikumiseks, varustuse transpordiks ning samuti veekogudel kala püüdmiseks.	- Trükimeedia - Internet: seltside veebilehed, mootorsaaniradade veebileht
Eesti Jeti- ja Mootorkelgu Liidu liikmed	- Soovivad tegeleda harjutussõitudega. - Korraldavad erinevaid võistlusi. - Vajavad erineva raskusastmega radasid. - Suuremate ürituste korral soovivad tarbida majutus- ja toitlustusteenust.	- Eesti Jeti- ja Mootorkelgu Liidu veebileht, mootorsaaniradade veebileht - Rajahooldusfirmalt saadud info - Sõitjate omavahelised infolistid
Ekstreemsõitjad	- Vajavad erineva raskusastmega radasid, soovivat treenida väga rasketel radadel. - Osalevad erinevatel võistlustel. - Vajaduse korral peab olema võimalik teatud rajalõigud ohtlikeks treeninguteks või võistlusteks turistidele ja kohalikele elanikele sulgeda.	

Tabel 15. Välisturistid.

Sihtgrupp	Iseloomustus	Info jagamise kanalid
Pered	Iseloomustus kattub tabelis 14 tooduga.	- Reisikorraldusfirmad ja turismiteenuse pakkujad - Rahvusvahelised ja erinevate riikide suuremad turismiinfot vahendavad portaaliid
Sõpruskonnad	Iseloomustus kattub tabelis 14 tooduga.	
Grupituristid	- Liiguvad suuremates rühmades (40-50 inimeselised grupid). - Soovivad tarbida erinevaid teenuseid ning tutvuda kohalike vaatamisväärsuste, kultuuri ja loodusega. - Juhul, kui mootorsaanisõidust ei soovi osa võtta kõik grupi liikmed, on vajalik teistele pakkuda samal ajal muid teenuseid.	
Organisatsioonid ja ettevõtted	Iseloomustus kattub tabelis 14 tooduga.	
Harrastussõitjad	- Otsivad ise mootorsaanidega sõitmise võimalusi Euroopa piires. - Eesti asub võrreldes Põhjamaadega Lääne-Euroopa riikidele lähemal, kui kohale tulla autotranspordiga (võimaldab sõitjatel võtta kaasa isiklikud mootorsaanid ja varustus). - Otsivad erineva raskusastmega radasid harjutamiseks ja väiksemat sorti võistluste korraldamiseks.	- Info liikumine toimub peamiselt mootorsaaniklubide vahendusel - Mootorsaanidega seotud infot vahendavad rahvusvahelised portaaliid
Mootorsaaniklubid		
Ekstreemsõitjad ja professionaalid		

Välisturistidest omavad enam potentsiaali järgmised sihtriigid (täpsemalt lisa 6):

- Põhjamaad Norra, Rootsi, Soome.** Põhjamaades on arendatud välja ulatuslikud mootorsaaniradade võrgustikud, kuid arvestades Eesti ja Otepää maastikulisi eripärasid on võimalik rajada vägagi atraktiivseid trasse ka nõudlikele sõitjatele.
- Venemaa**, kus asub lai sihtgrupp ning hea turunduse korral on võimalik konkureerida Põhjamaadega.
- Läti ja Leedu**, kus puuduvad sõitmise võimalused ning samuti on võimalik alustada laiapõhjalist koostööd sõitjate ja klubidega professionaalsel tasemel.
- Lääne-Euroopa riigid**, kuid peamiselt **Saksamaa ja Inglismaa**, kus asub hulgaliselt tehnikaspordihuvilisi, kuid sõitmise võimalused pole eriti hästi välja arendatud.

Otepää piirkonda planeeritavate mootorsaaniradade osas on välja töötatud kaks erinevat turismiteenuste paketti, mis on suunatud erinevatele sihtgruppidele ning mille tutvustamiseks on vajalik teha eraldi kampaaniaid vastavates tarbijate ringkondades (tabelid 16 ja 17). Radade kasutamist kohalike elanike poolt liikumisvajaduste rahuldamiseks eraldi tootepaketina ei käsitleta.

Tabel 16. Turismiteenuste pakett nr. 1 – „Atraktiivsed mootorsaanirajad piirkonna külastajatele“.

Toote koosseis	Atraktiivsed mootorsaanirajad, mis läbivad Otepää piirkonna vaatamisväärsusi, turismiobjekte ja talvisel ajal looduskauneid kohti.
Tootes sisalduvad teenused	- Informatsioon radade võrgustiku võimaluste kohta (vaatamisväärsused, ilusad paigad, turismiettevõtted ja erinevad tugiteenused). - Mootorsaanide renditeenus (hetkel on piirkonnas kaks teenusepakkujat, kellest üks laenutab mootorsaane välja ilma instruktori kaasas sõitmiseta). Turistide arvu suurendes tekib eeldatavalt juurde uusi teenusepakkujaid (huvi on üles näidanud Sõmerpalu motokeskus). - Mootorsaanisafarid, mis kestavad paarist tunnist kuni mitme päevani. Sisaldab instruktori (lühikoolitus sõidu alustamiseks ning jooksev instruktaaz sõidu ajal) ja giidi teenust (vaatamisväärsuste ja turismiobjektidega tutvumine). - Toitlustusteenused: valida on võimalik erinevate variantide hulgast. Võimalik on kokku leppida toitlustus mõnes söögikohas või valmistada sööki ise lõkke kohal (rajatrassil on võimalik ära kasutada puhke- ja peatuskohtade võimalusi). - Majutusteenus mitmepäevastel safaritel osalejatele või piirkonda ööbima jäävatele turistidele.
Pakettide koostamise võimalused	- Koostööpaketid mootorsaanide safari- ja renditeenuste pakkuvate ettevõtete, majutus-, toitlustus- ja muude turismiteenuseid pakkuvate ettevõtetega. - Eelkõige on vajalik luua koostöövõrgustik otse trassi vahetus läheduses tegutsevate toitlustus- ja majutusettevõtetega. - Operatiivne teenindus õnnetuste ja mootorsaanide rikete korral kohalike ettevõtjate poolt, kes tegelevad remonditeenusega. - Aktiivsed vaba aja veetmise teemapaketid mootorsaanide safari- ja renditeenuste pakkuvate ettevõtete ning mäe- ja murdmaasuusakeskuste vahel.
Turupotentsiaal	Potentsiaalselt kasvav, kuna peale Põhjamaade puuduvad Euroopas suuremat sorti mootorsaaniradade võrgustikud. Valdonna populariseerimise abil lähiriikides ja Lääne-Euroopas on võimalik koguda püsiklientide baas.
Kliendisegmendid	- Otepää piirkonnas hetkel talvepuhkust veetvad turistid (nii sise- kui välituristid), kes otsivad aktiivseid vaba aja veetmise võimalusi ja seiklusi. - Pered, sõpruskonnad, kes planeerivad veeta talvepuhkust Põhja- ja Ida-Euroopas. - Organisatsioonid ja ettevõtted, kes otsivad ühiseid tegevusi ja uusi elamusi. Hea lahendus on pikem mootorsaanisafari.
Konkurents hetkel ja tulevikus	- Siseriiklik: hetkel on kõige tõsisemalt võetav konkurent Kõrvemaa piirkond, aga seal puuduvad samuti avalikult kasutatavad rajad. Tulevikus on võimalik veel radasid planeerida Haanjasse, Ontikale, Ida-Virumaale (Venemaalt lähtuv kontinentaalse kliima mõjuala) ja Peipsi äärde. Lõuna-Eestis tekkivad radade laiendusi ei saa käsitleda konkurentidena, vaid võrgustiku suurenemisega kaasnevate võimaluste kasvuna. Radasid on tulevikus võimalik laiendada Elva, Tartu, Võrtsjärve-Viljandi, Tõrva, Võru-Haanja ja Põlva suundadel. - Piiriülene: Põhjamaad (Soome, Rootsi, Norra), USA ja Kanada. Täpsemalt peatükis 2.6.
Vajalikud investeeringud	- Radade võrgustiku tähistamine (viidad ja liiklusmärgid). - Ohtlike olukorda likvideerimine ja läbipääsude loomine (sillad ja tunnelid). - Puhkekohtade täiustamine ja rajamine. - Turundustegevused veebis, trükimeedias, raadios, televisioonis.

Tabel 17. Turismiteenuste pakett nr. 2 – „Treeningradajad mootorsaanisõitjatele“.

Toote koosseis	Erinevaid treeninguvõimalusi pakkuvad mootorsaanirajad harrastus- ja ekstreemsõitjatele.
Tootes sisalduvad teenused	- Informatsioon radade võrgustiku võimaluste kohta (võimalikud ohtlikud kohad, rajatrassi tehnilised iseärasused, erinevatel kiirustel liikumise võimalused jms). - Vajadusel mootorsaanide renditeenus, kuigi treeningsõitjatel on üldjuhul isiklik mootorsaan(id) kaasas. - Mootorsaanide remondi- ja hooldusteenused. - Majutus- ja toitlustusteenus treeninglaagrite korral. - Transporditeenus piirkonnas liiklemiseks.
Pakettide koostamise võimalused	- Võimalik on luua ühised paketid majutus- ja toitlustusteenuse pakkujatega, et korraldada sõitjate piirkonnas viibimine. - Muud aktiivsed vaba aja veetmise võimalused vastavate teenusepakkujatega treeningutest vabade ajahetkede sisustamiseks.
Turupotentsiaal	Arvestades sihtgruppide Lāti, Leedu, Venemaa ja Lääne-Euroopa (peamiselt Saksamaa) sõitjaid on turupotentsiaal oluline ja korraliku võrgustiku korral kasvav.
Kliendisegmendid	Eesti, Lāti, Leedu, Venemaa, Põhjamaade ja Lääne-Euroopa mootorsaanisõitjad ja –klubid.
Konkurents hetkel ja tulevikus	- Eesti siseselt konkurents puudub. - Peamiseks konkureerivaks piirkonnaks on Põhjamaad („Arctic Trail“ võrgustik). Lāti, Leedu ja Venemaa sõitjate osas Soome Lapimaa piirkond.
Vajalikud investeeringud	- Vajalik on rajada erineva raskusastmega radasid, et oleks võimalik pakkuda treeninguvõimalusi erineva tasemega sõitjatele. - Samuti on oluline eristuda Põhjamaades, eeldus selle jaoks on Otepää piirkonna kupliline maastik.

7.3. TURUNDUSEESMÄRGID

Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustiku tutvustamiseks võimalikele sihtgruppidele on seatud turunduseesmärkide plaan järgmiseks viieks aastaks. Võrgustiku planeerimisel on arvestatud asjaoluga, et esimene hooaeg, kuna on võimalik võrgustiku valmis osasid kasutada on talv 2011/2012. 2010. aasta teises pooles toimub maaomanikega trassialuste maade kasutuslepingute sõlmimine ning eeltööd võrgustiku rajamiseks. 2011. aastal on võimalik alustada vajalik sildade, tunnelite projekteerimise ja ehitamisega (eeldades, et 2010. a. jooksul on sõlmitud vajalikud maade kasutuslepingud).

Tabel 18. Otepää mootorsaaniradade võrgustiku turunduseesmärgid järgmiseks viieks aastaks.

2011	2012	2013	2014	2015
Turule on toodud kõige olulisemad marsruudid Otepää ümbruses. Otepää ringid 1, 2 ja 3.	Turule on toodud mootorsaaniradade terviklik võrgustik, mis hõlmab üheksat omavalitsust.	Välja on töötatud erinevad teemapaketid üheskoos piirkonna teiste turismiteenuste pakkujatega.	Lisandunud on uued ettevõtted mootorsaanide valdkonda ning toimub piirkonna ettevõtluse elavnemine.	Mootorsaaniradade võrgustik ning erinevad teemapaketid on täies mahus toimivad.
Sõitjad ja piirkonna külastajad on teadlikud radade olemasolust.	Sõitjaid ja Eestisse reisi planeerivaid turiste on informeeritud võrgustiku valmimisest.	Võrgustiku külastajate arv on kasvanud ligikaudu 5000 külastajani.	Võrgustiku külastajate arv on kasvanud ligikaudu 8000 külastajani.	Välja on kujunenud võrgustiku püsikasutajad ning rajad on tuntud laimale tarbijaskonnale

				Eestis ja kogu Euroopas.
Info radade võrgustiku käivitumise kohta on leitav veebist.	Võrgustikku kirjeldavad voldikud ja kaardid on koostatud.	Laiemat üldsust on teavitatud tervikliku võrgustiku toimumisest Otepää piirkonnas.	Võrgustikku kirjeldavad voldikud ja kaardid on uuendatud.	Toimiv on võrgustiku turundusskeem: veeb, meedia, reisikorraldusfirmad ja turismiinfo-punktid, toimib voldikute jagamine.
Loodud on võrgustiku haldamise struktuur ja leitud hooldus-firma.	Tootearendus on süstemaatiline (uus tootearenduse korraldus on juurutatud).	Radade võrgustik on ühendatud Otepää piirkonnas toimuvate talispordiüritustega (sh. MK etapp, kohalikud võistlused).	Tootearendus on süstemaatiline (vanu pakette täiendatakse vastavalt klienditagasisidele).	Toimib jooksev koostöö erinevate teenusepakkujate, hooldusfirma ja maaomanike vahel.
Tagatud on kvaliteetne teenindus ja toote tarbimise protsess.	Toimub pidev infovahetus haldusfirma, teenuse pakujate, turismiinfo jagajate ning reisikorraldusfirmade vahel. Töötatakse välja uuendatakse ühiseid teenuspakette ning tagatakse kliendi vajadustele orienteeritud teenindus.			

7.4. TURUNDUSPROGRAMM

Turundusprogrammi koostamisel on kasutatud 4P mudelit. Tabelis 19 esitatud turundusprogramm on üldjoontes kohaldatav kõikidele kliendisegmentidele.

Tabel 19. Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustiku turundusprogramm.

Product (toode)	Klientidele pakutakse järgnevaid tooteid: - Atraktiivsed mootorsaanirajad, mis läbivad Otepää piirkonna vaatamisväärsusi, turismiobjekte ja talvisel ajal looduskauneid kohti. - Erinevaid treeninguvõimalusi pakkuvad mootorsaanirajad harrastus- ja ekstreemsõitjatele. Otepää mootorsaaniradade võrgustiku trass on täies ulatuses kontrollitud ja hooldatud ning ette valmistatud ohutuks sõitmiseks (st. sõitjat on teavitatud kõikidest võimalikest ohtudest läbi sõidule eelneva koolituse ja infoviitade). Siiski tuleb arvestada, et maastikusõit võib olla ohtlik ning liiklemine lõppkokkuvõttes toimub omal vastutusel. Trassi vahetus läheduses paiknevad erinevad tugi- ja turismiteenuste pakujad (majutus, toitlustus, muud puhkuse ja vaba aja veetmise võimalused). Otepää piirkonna mootorsaaniradade võrgustiku pakutavate võimalustega saab tutvuda veebis spetsiaalselt võrgustiku tarbeks loodaval veebilehel, Otepää valla kodulehel, www.puhkaeestis.ee lehel. Võimalik on saada infot trassi seisukorra, tugiteenuste, sõitmise iseärasuste, ürituste jms kohta. Informatsioon tehakse kättesaadavaks eesti, inglise, saksa, vene ja soome keeles. Vajaduse ilmnemisel on võimalik tõlkida infot täiendavatesse keeltesse.
Price (hind)	Sõitmine radadel on üldjuhul tasuline, mis võimaldab tagada radade hoolduse. Erisused (tasuta sõitmise õigus) kehtivad Otepää, Palupera, Puka, Sangaste, Rõngu, Urvaste, Sõmerpalu, Kanepi, Valgjärve valdade elanikele ja maaomanikele. Sõitmiseks on võimalik kasutada hooajapiletite ostmist või ühekordse tasu maksmist:

	▪ Esimesel kolmel aastal maksab hooajapilet 1000 krooni ühe mootorsaani kohta ning võimaldab piiramatut sõiduõigust tervel võrgustikul. ▪ Ühekordse tasu suurus on 50 krooni (vastavate kleeibiste müük) esimesel kolmel aastal ning võimaldab radade piiramatut kasutust ühe päeva jooksul. Pilet kehtib konkreetsele mootorsaanile. ▪ Täiendavalt on võimalik osta 50 krooni eest radade võrgustikku kaarte, mis võimaldavad paremini orienteeruda. Mootorsaanide rendi- ja safariteenuse hinnas sisaldub raja kasutamise tasu. Rendi- ja safariteenuse hinna määravad teenust pakuvad ettevõtjad. Hetkel jääb ühe renditunni hind vahemikku 800-1200 krooni. Majutus-, toitlustus- ja muude tugiteenuste hinnad sõltuvad konkreetsete ettevõtjate hinnapoliitikast.
Place (turustamine)	Mootorsaaniradade võrgustiku kohta käiv informatsioon on kättesaadav: ▪ Internetis (spetsiaalselt loodud veebilehel, turismiportaalides). ▪ Jaotusmaterjalid (voldikud) turismiinfopunktides, majutus-, toitlustus- ja turismiteenuseid pakkuvas ettevõttes. ▪ Infostendidel Otepää piirkonnas ja raja ääres. Edasimüüjatest on prioriteetsed, kellele info edastatakse: ▪ Mootorsaanide rendi- ja safariteenust pakuvad ettevõtted. Edasimüüjatele suunatuna kasutatakse otseturunduskanaleid. Edasimüüjatele (reisikorraldajad, klubid jne) edastatakse infot eelkõige otsekontakte ning personaalset lähenemist kasutades. Edasimüüjatele pakutakse valmis tootepakette. Siseturistidele (pered, sõpruskonnad, organisatsioonid jne) edastatakse infot nii veebilehe teel kui ka edasimüüjate vahendusel. Samuti jagatakse infot ürituste, toodete ja teenuste kohta meedia vahendusel (raadio ja televisiooni teated, päevalehed) ning turismiinfopunktides üle Eesti, kus on saadaval aktuaalne ja värske info. Kohalikule elanikule edastatakse informatsiooni nii veebilehe, kohalike ajalehtede, raadioreklaami kui välireklaamide kaudu. Külastajatele edastatakse informatsiooni ka koostööpartnerite kaudu.
Promotion (müügitoetus)	Tarbijani jõutakse otseturunduse ▪ Üle-Eestilistel tuntud veebi-lehtedel: www.visitestonia.com, www.turismiweb.ee, jms. ▪ Otepää piirkonna oluliste objektide nagu mäe- ja murdmaasuusakeskuste juures tutvustavad plakatid. ▪ Reisigiidide kirjeldused mitmes keeles. ▪ Välituristidele suunatuna koostatakse turismitrükiseid (jagatakse edasimüüjate ja turismiinfopunktide juures) ja tehakse koostööd reisiajakirjadega. ja läbi edasimüüjate ▪ Toitlustus- ja majutusettevõtted, teenusepakkujad jms. ▪ Edasimüüjate/koostööpartnerite töö efektiivsemaks muutmiseks luuakse meililist, mille vahendusel vahetatakse mootorsaanivaldkonda puudutavat infot. Edasimüüjatele/koostööpartneritele edastatakse radasid tutvustavaid voldikuid külastajatele jagamiseks.

8. TEGEVUSKAVA

Järgnevalt on esitatud tegevuskava Otepää piirkonna mootorsaaniradade rajamiseks, mis sisaldab radade rajamisega seotud kulusid ja turunduskulusid. Investeeringute tegevuskava elluviimise eest vastutab Otepää Vallavalitsus, kaasates projekti teisi projektis osalevaid omavalitsusi, ettevõtjaid ja turismiteenuse pakkujaid.

Tabel 20. Otepää piirkonna mootorsaaniradade rajamise tegevuskava koos investeeringute vajadusega.

Tegevus	2010	2011	2012	Maksumus
Kõikide maaomanikega vastavasisulise lepingu sõlmimine, kelle maad rajatrass läbib (eelnevalt kantakse rajatrass Otepää valla puhul üldplaneeringusse, muude omavalitsuste puhul on võimalik kanda mootorsaaniraja trass üldplaneeringusse siis, kui algatatakse uue üldplaneeringu koostamine)	X			Puudub
Trassi rajamisega seotud kulud				
Rajatrassi tähistamiseks vajalike liiklusmärkide hankimine ja paigaldamine*		X	X	300 000
Rajatrassi tähistamiseks vajalike suuna- ja infoviitade hankimine ja paigaldamine*		X	X	300 000
Sildade ja tunnelite projekteerimine		X		250 000
Sildade ja tunnelite ehitamine vajalikesse kohtadesse			X	3 500 000
Turundustegevused				
Kaubamärgi ja logo väljatöötamine		X		20 000
Hooajapiletite kujundamine ja trükkimine		X		30 000
Ühekordsete piletite kujundamine trükkimine		X		30 000
Radasid tutvustavate voldikute koostamine trükkimine		X		70 000
Rajatrassi kaartide kujundamine ja trükkimine (müügiversioon sõitjatele)		X		300 000
Otepää piirkonna mootorsaaniradasid tutvustava veebilehe koostamine		X		200 000
Kokku				5 000 000

*Rajatrassi tähistamiseks vajalike viitade ja märkide hulk ning paigutamise asukohad on vajalik välja selgitada avaliku hanke korras välja selgitatava hooldusfirma poolt.

Mootorsaaniradade hooldamiseks ja haldamiseks kuulutatakse välja avalik konkurss ning sellega seoses ei arvestata investeeringuvajaduste hulka hoolduseks vajalikku tehnikat (rajamasin, haagised, metsalangetustehnika jms). Konkursi võitnud hooldusfirma peab omama tehnilist võimekust tööde teostamiseks (või soetama tehnika vastavalt rajatrassi vajadustele).

LISAD

1. OLEMASOLEVAD TEENUSEPAKKUJAD

Järgnevalt antakse ülevaade teadaolevalt Eestis mootorsaanide rendiga tegutsevatest ettevõtjatest. Kuna ainuke ametlikult rajatud mootorsaanirada asub Otepää-Kuutsemäe vahel, kogupikkusega 18 km, siis on teenuse pakkumine raskendatud. Valdavalt korraldatakse mootorsaanide renti ja matkasid kas suletud aladel või pikematel trassidel, omades eelnevaid kokkuleppeid maaomanikega.

Suurema mahuga ettevõtjaid on Otepää piirkonnas kaks: Kuutsemäe Mootorkelkude Rendikeskus ja Paap Kõlari Safarikeskus.

Kuutsemäe Mootorkelkude Rendikeskus. Täpsemat informatsiooni on võimalik leida veebist: www.saanikuur.ee.

Kuutsemäe Mootorkelkude Rendikeskuse peamised pakutavad teenused:

- Mootorkelkude rent – rendihinnaks on 1000 kr/h, mis sisaldab endas instruktaaži, kaitsekiivrit ning tangitud ja tehniliselt korras sõidukit (joonis 6).
- Safari – mootorkelkude matk maastikul selleks spetsiaalselt ettevalmistatud radadel. Reeglina saadab gruppi 1-2 mootorkelku koos kogenud instruktoritega. Safaril osalemiseks on vajalik eelnev sõidukogemus, mida on võimalik omandada laenutuse juures asuval harjutusalal. Pakkuda on kaheksa mootorsaani, millest kuus on kahekohalised ja kaks ühekohalised. Korraga saab sõita 14 inimest. Kui seltskond on suurem, siis saavad ootajad aega veeta ja keha kinnitada Kuutse Tõnise trahteris (rendikeskusest 100 m). Sõltuvalt lumeoludest ja kliendi soovist on võimalik valida erineva raskusastmega radade vahel, mida kokku on umbes 200 km. Ajaliselt võib safari kesta 1 tunnist kuni 24 tunnini. Võimalik on matka korraldada ka koos ööbimisega mõnes majutusasutuses või peatusega lõkkeplatsil.
- Mootorkelkude hooldus- ja remonditööd (remonti teostatakse kõikidele enim levinud kelgumarkidele, samuti on olemas kohapeal valik enim nõutud varuosi, vajadusel toimib varuosade tellimine).



Joonis 6. Rendikeskuses renditavad mootorkelgud: vasakul ühekohaline SKI-DOO MXZ 550 X (2007. a. mudel), paremal kahekohaline SKI-DOO GTX 550 F (2006. a. mudel).

Paap Kõlari Safarikeskus. Täpsemat informatsiooni on võimalik leida veebist: www.paap.ee.

Paap Kõlari Safarikeskuse peamised pakutavad teenused:

- Safarite, ürituste ja seikluste korraldamine. Safarikeskus ei tegele pelgalt sõidukite väljarentimisega, vaid tähtis on elamuste ja positiivsete mälestuste pakkumine. Kohapealne mootorsaania laenutus ja matkade korraldamine on heaks kiidetud Eesti Jeti- ja Mootorkelgu Liidu ning Eesti Seiklusturismi Assotsiatsiooni poolt. Laenutuse ja matkade tellimine sisaldab koolitus, turvavarustust, instruktorite teenust, kütust, vajadusel eririietust, sõiduprille, kindaid, lisakaitsmeid jms. Peamiseks teenuseks on mootorsaania safarite korraldamine, mis võib kesta ühest tunnist kuni ööpäevani, sisaldades erinevaid tugiteenuseid: toitlustus, saunaõhtud, majutus jms. Korraga on võimalik safaril osaleda kuni 30 inimesel.
- Lumetakso ja haagiste teenus. Laste sõidutamine instruktori juhtimisel, lumelaua-, suusa-, veolangevarju vedu. Päästeteenused, puksiir- ja veoteenused.
- Uute ja kasutatud mootorsaania ost, müük, vahetus ja remont.
- Tehnilised ekspertiisid ja konsultatsioonid.
- Mootorsaanisport. Mootorsaanid enduro- ja krossitreeningud ning treeningvõistlused. Võistlusradade ettevalmistus.

Kõrvemaa matka- ja suusakeskus (Anija vald, Pillapalu küla, tel: 50 02 455, www.msm.ee). Teenuse pakkumiseks kasutatakse Soome päritolu LYNX ja USA päritolu SKI-DOO mootorsaanid. Suurema grupi sõidutamiseks on Alpine Sherpa. Üldiselt pakutakse erinevaid mootorsaaniaidega seotud teenuseid: harjutussõit; lühemad matkad (kuni 2 h); pikemad matkad (üle 2 h), öö safarid, lumetaksod, matkad kaugemale (peamiselt Lapimaa).

Mustvee külalistemaja – pakutakse talvel mootorsaaniaidega lõbusõite Peipsi järvel.

2. MOOTORSAANISÕITU REGULEERIVAD ÕIGUSAKTID

Käesolevas arengukavas nähakse ette saaniradade kasutajatena peamiselt mootorsaanisõitjaid. „**Liiklusseaduse**“ tähenduses käsitletakse nimetatud sõidukeid kui **maastikusõidukeid**. Liiklusseaduse § 68 tähenduses on maastikusõiduk **mootori jõul maastikul liikumiseks ettenähtud liiklusvahend**, mis ei ole käesoleva Liiklusseaduse tähenduses mootorsõiduk ja **mis kuulub registreerimisele** majandus- ja kommunikatsiooniministri määratud korras (Kaldkirjas kommentaar: Taivo-Ahti Adamson, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Teede- ja raudteeosakonna Teedetalituse juhataja kt.).

Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 14.01.2003. a määrusega nr 3 (RTL 2003, 11, 120), (jõustunud 1.03.2003) „**Registreerimisele kuuluvate maastikusõidukite loetelu**“ jagunevad maastikusõidukid (tuleb kanda kohustuslikus korras liiklusregistrisse):

(1) **mootorsaan** on jalaste ja roomikuga varustatud mootori jõul jääl või lumel liikumiseks ette nähtud maastikusõiduk, millel lisaks juhi istekohtale on kuni kaks istekohta.

[RTL 2008, 78, 1093 – jõust. 26.09.2008]

(2) **ratasmaastikusõiduk**, millel on vähemalt kolm ratast, mille sisepõlemismootori töömaht on üle 90 cm³ ja mis on valmistaja poolt ette nähtud maastikul liikumiseks. Ratasmaastikusõidukiks ei loeta mootorsõidukit, mis on valmistaja poolt lisaks maastikul liikumiseks ette nähtud ka teel liikumiseks.

Nõuded mootorsaani ja selle kasutamisele

- Nõutav on lähi- ja tagatuli (-tuled) ning vähemalt üks helkur ees, taga ja mõlemal küljel.
- Kiivrit peab juht kandma juhul, kui sõiduki valmistaja on seda ette näinud.

Mootorsaani registreerimine

- Mootorsaan kuulub registreerimisele MS1-kategooria sõidukina. Mootorsaani ei registreerita alla 16-aastase isiku nimele, v.a seadusega ettenähtud erijuhud.
- Mootorsaani juhtides peab juhil olema kaasas lisaks juhiloale ka registreerimistunnistus.

Edaspidi on antud töö raames oluline mootorsaani termin ja sellega seotud piirangud.

Valdkonna arendamisega tegeleb Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas tegutsev riigiasutus **Maanteeamet**, kelle põhikirjas (Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. mai 2009. a määrus nr 51) on toodud tegevusvaldkonnana järgnev: amet teostab seadusega sätestatud ülesannete ulatuses riigi poliitika ja arengukavade elluviimist, juhtimisfunktsiooni ja riikliku järelevalvet ning kohaldab riiklikku sundi teehoiu, liiklusohutuse, ühistranspordi ja liiklusvahendite keskkonnaohutuse valdkonnas.

Vastavalt „Liiklusseadusele“ on kohustuslik pidada liiklusregistrit, mis on Vabariigi Valitsuse poolt majandus- ja kommunikatsiooniministri ettepanekul asutatud andmekogu, mille eesmärk on pidada arvestust sõidukite, väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide, juhilubade ja muude juhtimisõigust tõendavate dokumentide, digitaalse sõidumeeriku kaartide ja juhtide ametikoolituse üle. Liiklusregistri pidamise põhimääruse kehtestab Vabariigi Valitsus. **Vastavalt „Liiklusseaduse“ § 63 tuleb maastikusõidukid liiklusregistris arvele võtta.**

„Liiklusseaduse“ § 70 sätestab nõuded maastikusõidukitega liiklemisele:

- (1) Maastikusõidukiga ei või sõita teel.
- (2) Maastikusõidukiga on lubatud sõita teel jõgede, teede ja muude takistuste ületamiskohtades ning lumega kaetud teel, mis ei ole mootorsõidukitele ajutiselt läbitav. Teel liikudes ei või sõita kiiremini kui 50 kilomeetrit tunnis.
- (3) Maastikul võib maastikusõidukiga sõita või seda parkida üksnes maavaldaja loal.
- (4) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud luba ei nõuta:
 - 1) politsei-, tolli- ja piirivalvetöötajatelt ametiülesannete täitmisel;
 - 2) haige toimetamisel haiglasse;
 - 3) tulekustutus- või päästetööde tegijatel;
 - 4) muudel juhtudel, mis on seotud ametiülesannete täitmisega, nagu elektri- ja sideliinide hooldus- ja parandustööde tegemine jms.
- (5) Maastikusõidukit võib juhtida isik, kellel on mis tahes kategooria mootorsõiduki juhtimise õigus. Maastikusõiduki juhtimisel peab juhil olema kaasas juhiluba ja maastikusõiduki registreerimistunnistus.
- (6) Maastikusõidukite liiklemise eeskirja kehtestab Vabariigi Valitsus. Kohalikul omavalitsusel on õigus maastikusõidukite liiklemisele kehtestada täiendavaid nõudeid oma valla või linna territooriumil.

Liiklusseadus ei reguleeri § 70 lg 2 nimetatud erandite korral tee kasutamiseks vajaliku kooskõlastuse saamist. Teeseaduse järgi peab Teehoiu korraldaja tagama tingimused ohutuks liiklemiseks, kuna teehoidu korraldab tee omanik, seega tuleb pöörduda tee omaniku poole, ka siis kui lumega kaetud tee ei ole mootorsõidukitele ajutiselt läbitav (Kaldkirjas kommentaar: Taivo-Ahti Adamson, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Teede- ja raudteeosakonna Teedetalituse juhataja kt.).

Vastavalt „Teeseadusele“:

§ 2. Tee

(1) Tee on maantee, tänav, metsatee, jalgteed ja jalgrattateed või muu sõidukite või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mis võib olla riigi või kohaliku omavalitsuse või muu juriidilise isiku või füüsilise isiku omandis.

(2) Tee koosseisu kuuluvad teemaal asuvad:

1) liiklemiseks kasutatavad järgmised rajatised:

- sõidutee ning sellega külgnevale alale sissesõidu ja sealt väljasõidu tee ning kõnnitee;
- parkla ja puhkekoht;
- tunnel, sild, truup ja viadukt;
- **liikurmasinarada;**

Liikurmasin on ratastel liikuv teatud kindla töö tegemiseks ettenähtud mootorsõiduk, mille suurim valmistajakiirus ületab 6 km/h, kuid ei ületa 40 km/h. Liikurmasinaks ei loeta autoalusel valmistatud eritöömasinat. Teeseaduse järgi on liikurmasina rada tee koosseisus, kui see rada asub teemaal („Teeseaduse“ §2 lõige 2). See tähendab, et liikurmasina rajaks võib olla ka ainult mingi iseseisev rada, kui see nii on (tee)maa omaniku tahtest, kes oma teemaal oleva osa liikurmasina rajaks on nimetanud (määranud, deklareerinud) ja kes sel rajal teehoiutöid korraldab ning ohutu liikluse tagab. Liikurmasina rajal võivad sõita kõik sõidukid või liiklejad, keda sellele rajale lubab selle raja omanik. Omanikul on kõik piiranguõigused liiklejale – kiiruse, kaalu, aja, müra, õhusaaste taseme, valgustuse ja ükskõik mille suhtes veel. Omanikul on ka vastutus, et kui ta lubab tee kasutamist mingitel tingimustel, siis ta vastutab ka vastavate tingimuste loomise eest, et ohutu liiklemine oleks tagatud (Kaldkirjas kommentaar: Taivo-Ahti Adamson, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Teede- ja raudteeosakonna Teedetalituse juhataja kt.).

- liikleja kontrollimiseks ja maksustamiseks mõeldud ala;
- ühissõiduki peatuseks ettenähtud ala ja ootekoda;
- piirikontrolli- ja tollikontrollirajatis;
- teepeenar;

2) muud rajatised:

- kraav, haljasala ning eraldus- või haljasriba;
- tee äärde liikluskahjustuste kaitseks rajatud kaitseehitis ja müratõke ning keskkonnakaitserajatis;
- liikluskorraldusvahend;
- teemärgistus- ja teevalgustusrajatis;
- tee ääres asetsev muu teehoiurajatis.

§ 3. Teemaa

Teemaa on maa, mis õigusaktidega kehtestatud korras on määratud tee koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ja teehoiu korraldamiseks.

§ 4. Avalikult kasutatav tee

(1) Avalikult kasutatavad teed on riigimaantee, riigi talitee, kohalik tee ja kohalik talitee. Avalikult kasutatavat teed võib kasutada igaüks käesolevas seaduses ja teistes õigusaktides sätestatud piirangutega.

§ 8. Talitee

(1) Talitee on üle külmunud maa või veekogu rajatav tee, mis on ette nähtud mandri ja saarte või mandri eri kohtade vahel liiklemiseks. Talitee kasutamise aeg on piiratud.

(2) Talitee rajamiseks vajaliku maa või veekogu omanikul on õigus nõuda tee rajajalt maa või veekogu kasutamise eest tasu.

(3) Talitee asukoht, tee kasutamise tähtaeg ja kasutamise tingimused ning tee rajamiseks vajaliku maa või veekogu kasutamise eest võetava tasu suurus nähakse ette maa või veekogu omaniku ja talitee rajamisest huvitatud isiku vahel sõlmitud lepingus.

Eraldi kehtib majandus- ja kommunikatsiooniministri 21. aprilli 2004. a. määrus nr. 106 „**Talitee seisundi, rajamise ja hooldamise nõuded**“.

Vastavalt Vabariigi Valitsuse 28. juuli 2005. a. määrusele nr. 199 „**Riikliku teeregistri asutamine ja registri pidamise põhimäärus**“ koosneb riiklik register riigimaanteede andmebaasist, kohalike teede andmebaasist, metsateede andmebaasist ja erateede andmebaasist.

Vabariigi Valitsuse 26. märtsi 2002. a. määrusega nr 113 on kehtestatud „**Maastikusõidukite liiklemise eeskiri**“, mille olulisemad punktid on järgmised:

- Maastikusõidukite liiklus on parempoolne.
- Maastikusõidukijuht (edaspidi *juht*) ei või liikumise alustamisel ega mis tahes manöövri sooritamisel sundida teist liiklejat muutma liikumissuunda või -kiirust. Juht, kellel on kohustus anda teed, peab sellest selgelt märku andma kiiruse vähendamisega või sujuva peatumisega.
- Kui maastikusõidukite liikumisteed lõikuvad, peab juht andma teed paremalt lähenevale või paremal asuval juhile.
- Juht ei või:
 - kahjustada keskkonda maastikusõiduki mootori või teiste seadmete põhjustatud liigse müra, tolmu või heitgaasiga, mida oleks võimalik vältida;
 - pesta maastikusõidukit veekogus ega kaldal lähemal kui 10 meetrit veepiirist;
 - saastada keskkonda kütte- või määrdeainetega ega vahetada maastikusõidukil õli kohas, mis ei ole selleks ette nähtud;
 - kahjustada, risustada või muul viisil saastada liiklemiseks kasutatavat maa-ala;
 - liigelda maastikusõidukiga, millel on keskkonda saastav leke.
- Juht on kohustatud:
 - enne sõidu alustamist veenduma maastikusõiduki korrasolekus ja jälgima sõidu ajal selle tehnoseisundit;

- hoidma sõidu ajal juhtimisseadmest (juhtrauast, roolirattast jms) kinni kahe käega, välja arvatud käega hoiatusmärguandmise ajal, kandma peas kinnirihmatud motokiivrit ja mitte sõidutama sõitjat, kes pole viimast nõuet täitnud.
- Juhil peavad olema kaasas ning ta peab esitama politseiametniku või muu selleks seadusega volitatud isiku nõudel:
 - juhtimisõigust tõendava dokumendi;
 - maastikusõiduki registreerimistunnistuse.
- Juhil on õigus nõuda kontrollijalt ametitunnistust või muud tema volitusi tõendavat dokumenti ja teha selle kohta märkmeid.
- Juht ei või olla:
 - joobeseisundis. Joobeseisund on alkoholi, narkootilise või psühhotropse aine tarvitamisest põhjustatud tervise seisund, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides;
 - sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning käesoleva määruse nõuete kõrvalekaldumatut täitmist.
- Maastikusõiduki juhtimist ei või üle anda isikule, kui:
 - tal puudub juhtimisõigust tõendav dokument;
 - ta on ülalkirjeldatud joobe-, haigus- või väsimusseisundis.
- Juht, kelle maastikusõiduki ehituses pole suuna- või stopptulesid ette nähtud, peab teiste sõidukitega üheaegsel liiklemisel andma märku käega järgmiselt:
 - paremsuunamärguandeks tõstma õla kõrgusele kõrvale sirge parema käe või kõverdama samasse tõstetud vasaku käe küünarnukist täisnurgi ülespoole;
 - vasaksuunamärguandeks tõstma õla kõrgusele kõrvale sirge vasaku käe või kõverdama samasse tõstetud parema käe küünarnukist täisnurgi ülespoole;
 - pidurdamismärguandeks liigutama kõrvale tõstetud sirget kätt üles-alla.
- Juht peab kasutama kirjeldatud käemärguandeid ka suuna- või stopptulede rikke korral.
- Hoiatusmärguandmine ei anna juhile eesõigust.
- Helisignaali võib anda vaid ohu tekkimisel liikleja tähelepanu äratamiseks.
- Sõidu ajal peavad maastikusõidukil põlema eesmised lähituled ja tagatuled.
- Juht peab kohandama oma sõiduki kiiruse selliseks, mis arvestab tema sõidukogemusi, maastikku, maastikusõiduki seisundit, veose iseärasusi, ilmastikutingimusi ja muid liiklusolusid, et ta suudaks peatada sõiduki eespoolse nähtavusulatuse piires ning etteaimatava mis tahes takistuse ees. Juht peab vähendama kiirust ja vajaduse korral peatuma, kui tingimused seda nõuavad, eriti siis, kui nähtavus on halb.
- Juht ei või sõita kiiremini maastikusõiduki valmistaja poolt määratud kiirusest.
- Maastikusõidukit võib juhtida isik, kellel on mis tahes kategooria mootorsõiduki juhtimise õigus.
- Maastikul võib maastikusõidukiga sõita või seda parkida üksnes maavaldaja loal (erandjuhud operatiivsõidukitele).
- Maastikusõidukiga ei või sõita teel, välja arvatud jõgede, teede ja muude takistuste ületamiskohtades ning lumega kaetud teel, mis ei ole mootorsõidukitele ajutiselt läbitav.

- Teed võib ületada tingimustel, et tee on mõlemale poole piisavalt nähtav, sellega ei tekitata ohtu teel liiklejatele ja sõidutee ületatakse kõige lühemat teed mööda. Teel sõites peab maastikusõiduki juht andma teed teistele liiklejatele.
- Maastikusõiduki liiklemist jääga kaetud veekogul reguleeritakse „Veeseaduses“ sätestatud korras.

Maastikusõidukite registreerimist ja tehnilisi nõudeid reguleerivad „**Maastikusõiduki registreerimise eeskiri**“ (vastu võetud teede- ja sideministri 12.12.2001. a määrusega nr 112 (RTL 2001, 136, 1988), jõustunud 1.07.2002) ja „**Maastikusõiduki tehnoseisundi kontrollimise eeskiri ning maastikusõiduki tehnoseisundile ja varustusele esitatavad nõuded**“ (vastu võetud teede- ja sideministri 14. detsembri 2001. a määrusega nr 119 (RTL 2001, 139, 2066), jõustunud 1.07.2002).

„**Looduskaitseadus**“ keelab maastikusõidukiga sõita sihtkaitse- ja piiranguvööndis, kaitsealal on lubatud maastikusõidukiga sõitmine kaitseala valitseja nõusolekul.

Vastavalt „**Looduskaitseadusele**“:

- **§ 30. Sihtkaitsevöönd** (2) Kui kaitse-eeskirjaga ei sätestata teisiti, on sihtkaitsevööndis keelatud: 5) sõiduki, maastikusõiduki või ujuvvahendiga sõitmine. Keeld ei laiene järelevalve- ja päästetöödele, loodusobjekti kaitse korraldamise ja valitsemisega seotud tegevusele ning kaitstava loodusobjekti valitseja nõusolekul teostatavale teadustegevusele.
- **§ 31. Piiranguvöönd** (2) Kui kaitse-eeskirjaga ei sätestata teisiti, on piiranguvööndis keelatud: 10) sõidukiga, maastikusõidukiga või ujuvvahendiga sõitmine, välja arvatud liinirajatiste hooldamiseks vajalikeks töödeks ja maatulundusmaal metsamajandustöödeks või põllumajandustöödeks.
- **§ 37. Ranna ja kalda piiranguvöönd** (3) Ranna või kalda piiranguvööndis on keelatud: 6) mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ja radu ning maastikusõidukiga sõitmine, välja arvatud tiheasustusalal haljasala hooldustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

Hoiualadel ei ole õigusaktide kohaselt liiklemine keelatud, kuna neil puudub kaitsereežiim. Hoiualadel on keelatud need tegevused, mis võivad kahjustada hoiuala väärtusi, seda otsustab Keskkonnaamet igal üksikul juhul eraldi.

Kaitsealal sõitmiseks on vaja kaitseala valitseja luba

Kaitstava loodusobjekti (kaitseala, hoiuala, püsielupaiga, kaitstava looduse üksikobjekti, kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstava loodusobjekti) piiresse jääva veekogu jääl mootor- või maastikusõidukiga sõitmine tuleb kooskõlastada kaitstava loodusobjekti valitsejaga ehk reeglina Keskkonnaametiga. Keskkonnaameti ja selle regioonide kontaktid leiab aadressil <http://www.keskkonnaamet.ee/>. Kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstava loodusobjekti valitseja on omavalitsus või valitsema volitatud valla- või linnaasutus.

Ohutus ennekõike

Kõige turvalisem on eelistada ametlikult avatud jääteid. Kõige operatiivsemat teavet ja nõuandeid jääteede ja neil liikumise kohta saab Maanteeinfokeskusest (tel 678 1500, lühinumber 1510). Kui aga eelistate valida näiteks teekonna lühendamiseks endale sobiva jäätnud veekogu, siis uurige eelnevalt infot jääolude kohta Politsei- ja Piirivalveametist (<http://www.politsei.ee/et/nouanded/jaaolud/index.dot>). Soovitav on nõu pidada ka lähima kordoniga. Kordonite kontaktandmed leiate aadressil <http://www.politsei.ee/et/kontakt>.

Jääteele sõites:

- ära kinnita turvavööd;
- võta kaasa mobiiltelefon;
- märgi üles teabetahvilil olev infonumber;
- tutvu teabetahvilil oleva infoga;
- järgi jääteel liiklemiseks kehtestatud nõudeid.

(Kaldkirjas kommentaar: Margus Korsjukov, Keskkonnaministeeriumi veeosakonna spetsialist).

Vabariigi Valitsuse 18. märtsi 1997. a. määrusega nr 63 kinnitatud **"Otepää looduspargi kaitse-eeskiri ja välispiiri kirjeldus"** (edaspidi Otepää looduspargi kaitse-eeskiri) p 8 kohaselt võib looduspargis mootorsaaniga liigelda kaitseala valitseja nõusolekul turistide teenindamiseks ja suusaradade hooldustöödel.

Kaitse-eeskiri ei tee erandit maa omanikule omal maal mootorsaaniga liiklemisel ja kehtib üldine regulatsioon sõltumata maa omandist. Seega kui eramaal selle omaniku poolt määratud radadel sõitmine toimub kaitse-eeskirjas toodud eesmärkidel ja kaitseala valitseja seda lubab, siis on see lubatud.

Otepää looduspargi kaitse-eeskirja kohaselt on kaitsealal maastikusõidukiga sõitmiseks vajalik kaitseala valitseja nõusolek, seega praktikas toimib olukord, et mootorsaaniga sõitja annab enda poolt sisendi, kus ta sõita soovib ja esitab selle kooskõlastamiseks kaitseala valitsejale, kes kooskõlastab tegevuse või mitte.

Siinkohal on oluline, et lõpliku lubatud marsruudi määrab kindlaks kaitseala valitseja (läbi oma nõusoleku). Kui maaomaniku poolt pakutud marsruut võib kahjustada kaitstavaid väärtusi, on kaitseala valitsejal õigus keelduda nõusolekust või teha marsruudi osas ettepanekuid seda muuta. Seega lõppkokkuvõttes on määrajaks siiski kaitseala valitseja.

Antud juhul kavas luua mootorsaanidega liikumiseks radade võrgustik turismitootena. Tulenevalt Otepää looduspargi kaitse-eeskirjast on selline plaan, kui see ei kahjusta kaitseala kaitse-eesmärki, kaitseala valitseja nõusolekul täiesti aktsepteeritav, kuna tegemist on turistide teenindamiseks ette nähtud tootega (Kaldkirjas kommentaar: Merike Laidvee, Keskkonnaministeeriumi õigusosakond).

Vastavalt „**Veeseadusele**“:

§ 18. Veeliiklus

(1) Avaliku ja avalikult kasutatava veekogu kasutamine liiklemiseks on lubatud, kui seda seaduse või muu õigusaktiga ei piirata.

(2) Kui eraõigusliku isiku omandis olev veekogu ei ole määratud avalikuks kasutamiseks, tohib sellel liigelda ainult omaniku loal.

(3) Veekogul liikleja on kohustatud vältima maaomanike ja teiste veekogu ja vee kasutajate õiguste rikkumist, vee-elustiku, veekogu sängi, kallaste, vesiehitiste ja tehnovõrkude kahjustamist ning täitma kahjulike mõjutuste levimise tõkestamiseks kehtestatud nõudeid.

(4) Supelrannaks kuulutatud veekogul või selle osal veesõidukitega liigelda ei tohi, välja arvatud teenistusülesandeid täitvad veesõidukid.

(5) Maavanemal on õigus oma korraldusega keelata avalikul ja avalikult kasutataval veekogul veesõidukitega liiklemine, kehtestada liikluskiiruse piirang ja keelata veekogujäälle minek, kui liiklemine, veesõiduki suur kiirus või jäälemine:

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

(6) Maavanema käesoleva paragrahvi lõike 5 kohased korraldused tehakse avalikult teatavaks ning nad jõustuvad ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded avaldamisele järgneval päeval.

(7) Keegi ei tohi veeliiklust ohustada. Paadisilla ja tähistatud kalapüümisega tohib tõkestada kuni kolmandiku veeliikluseks kasutatava vooluveekogu laiusest.

(8) Käesoleva seaduse § 5 lõike 2 punktis 2 nimetamata siseveekogudel veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded [kehtestab keskkonnaminister](#).

Veeseaduse kohaselt eraldi nõusolekut (kooskõlastust) maaomanikult ega -valdajalt veekogu mootorsaamidega ületamiseks ei ole vaja, kui on tegemist avalikult kasutatava veekoguga. Siinkohal ei ole vahet, kas tegemist on avaliku (sh riigi omandis oleva) või avalikuks kasutamiseks määratud veekoguga. Siiski tuleb lähtuda teatud keskkonnakaitselistest nõuetest ja samuti looduskaitseadusest tulenevatest piirangutest, näiteks kaitseala puhul Keskkonnaameti nõusolek (alljärgnev tekst) tootega (Kaldkirjas kommentaar: Katrin Broks, Keskkonnaministeeriumi õigusosakond).

Mida tuleb arvestada jääl liiklemisel

Margus Korsjukov, Keskkonnaministeeriumi veeosakonna spetsialist.

Talviti teeb pakane veekogudel kaanetamistööd, tänu millele tekivad jääteed. Jääl liiklemisel tuleb aga valida ametlikult märgistatud teed ja seejuures meeles pidada nii keskkonna- kui ka ohutusnõudeid.

Mootor- või maastikusõidukiga on lubatud sõita avaliku või avalikult kasutatava veekogu jääl, avalikuks kasutamiseks määramata eraõigusliku isiku omandis oleval veekogul on lubatud liigelda üksnes omaniku loal.

Veeseadusest tulenevalt on riigi omandis ehk avalikud järgmised veekogud:

- territoriaalmeri, sisemeri ja piiriveekogude Eestis paiknevad osad;

- laevatatavatest veekogudest Võrtsjärv, Emajõgi, Väike-Emajõgi Võrtsjärvest Pikasilla sillani ja Narva jõgi;
- kalamajandusliku tähtsusega veekogudest Nasva ja Kasari jõgi suudmest kuni Vigala jõe suudmeni, Mullutu laht ja Suurlaht.

Osa eraisikutele kuuluvaid veekogusid on määratud avalikult kasutatavaks, nende nimekirja leiab aadressil <https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=692174>.

Täiendavalt on ka maavanemal õigus keelata veekogu jääle minek, kui see on ohtlik.

Veekogu jääl mootor- või maastikusõidukiga sõitmisel tuleb arvestada järgmiste keskkonnanõuetega:

- veekogu jääkatet ei tohi reostada naftasaaduste, kemikaalide, jäätmete ja muuga;
- juht ei või keskkonda kahjustada ka liigse mootori- või muu müra, tolmu või heitgaasiga, mida oleks võimalik vältida;
- tuleb vältida maaomanike ja teiste veekogu ja vee kasutajate õiguste rikkumist, vee-elustiku, veekogu sängi, kallaste, vesiehitiste ja tehnovõrkude kahjustamist ning täita kahjulike mõjutuste levimise tõkestamiseks kehtestatud nõudeid;
- sõidukit ei või pesta veekogus ega kaldale lähemal kui 10 meetrit veepiirist.

Ranna ja kalda piiranguvööndis on keelatud mootorsõidukiga sõita väljaspool teid ja radu ning maastikusõidukiga sõitmine (v.a tiheasustusalal haljastustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks ning maatulundusmaal metsa- ja põllumajandustöödeks).

Sõidupiirang kaitseb veekogude kaldaid, pinnast ning taimestikku. Piiranguvööndi laius sõltub veekogu suurusest ning seda arvestatakse alates veekogu piirist:

- Läänemere, Peipsi järve, Lämmijärve, Pihkva järve ja Võrtsjärve rannal on piiranguvööndi laius 200 m;
- üle 10 ha suurusel järvel ja veehoidlal ning üle 25 km² suuruse valgalaga jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul 100 m;
- allikal ning kuni 10 ha suurusel järvel ja veehoidlal ning kuni 25 km² suuruse valgalaga jõel, ojal, maaparandussüsteemi eesvoolul 50 m.

Infot veekogu ja selle valgala suuruse kohta saab Keskkonnaregistrist aadressil <http://register.keskkonnainfo.ee/envreg/main>.

Vastavalt „**Metsaseaduse**“ § 35 avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja piiramata või tähistamata erametsas tohib: sõita sõidukiga metsamaal paiknevatel teedel ja metsaomaniku loal ka väljaspool teid.

3. VIIDASÜSTEEMI KUJUNDAMINE

Mootorsaanidega liiklemine on reguleeritud „Maastikusõidukite liiklemise eeskirjaga“, mis sätestab olulisemad liiklemise reeglid.

Lisaks on liiklemisel avalikul mootorsaanirajal vajalik lähtuda rajatrassile paigutatud liiklusmärkidest ja viitadest, mis reguleerivad liiklemist ning tähistavad erinevaid objekte ja piiranguid.

Liikluseeskiri (vastu võetud Vabariigi Valitsuse 2. veebruari 2001. a. määrusega nr. 48) sätestab mootorsaanide liikluse tähistamiseks järgmised liiklusmärgid (joonis 7):

- 315. Mootorsaani sõidu keeld.
- 437. Mootorsaanitee. Sõita tohib ainult mootorsaaniga.
- 447. Mootorsaanitee lõpp.
- Lisateabetahvel – 84. Sõidukiliik. Näitab, mis liiki sõiduki kohta liiklusmärk kehtib.
- 849. Mootorsaan.

Muus osas on samuti vajalik järgida paigaldatud liiklusmärkidest: eesõigusmärgid, kiirust piiravad märgid, ohu eest hoiatavad märgid jms.



Joonis 7. Liikluseeskirjas sätestatud mootorsaanide liiklemist tähistavad märgid (vastu võetud Vabariigi Valitsuse 2. veebruari 2001. a. määrusega nr. 48).



Joonis 8. Näiteid Soome Levi piirkonna mootorsaaniradasid tähistavatest liiklusmärkidest (fotod: Paap Kõlar).

Lisaks paigaldatud liiklusmärkidele on rajatrassi tähistamisel oluline tähelepanu pöörata erinevatele suuna- ja asukohaviitadele, ohuobjektidele ning erinevate objektide tähistusele (turismiobjektid, vaatamisväärsused jms) (joonis 9).



Joonis 9. Näiteid Soome Levi piirkonna mootorsaaniradade suunaviitadest (fotod: Paap Kõlar).

4. SOOVITUSED PUHKEKOHA RAJAMISEKS

Otepää piirkonda on kavandatud mootorsaaniradade võrgustiku rajamine, mille kogupikkus üle 300 km ning samuti on erinevaid marsruute kasutades võimalik korraldada päevi kestvaid mootorsaanide matku. Seetõttu on oluline piisava tugiinfrastruktuuri loomine puhkekohtade näol. Rajatrassi planeerimisel on arvestatud maksimaalselt Riigimetsa Majandamise Keskuse ja kohalike omavalitsuste poolt rajatud avalike puhkekohtade kasutamise võimalusega. Siiski kerkib üles vajadus rajada täiendavad rajatrassi äärsed peatuspaigad, mis sisaldavad elementaarseid võimalusi.



Joonis 10. Mootorsaaniraja äärne puhkekoht Soomes Levi piirkonnas varjualuse ja infotahvliga (fotod: Priit Voolaid, Paap Kõlar).

Oluline on, et puhkekoht oleks tähistatud ning varustatud infotahvliga, mis sisaldab informatsiooni peatuspaiga asukoha kohta ja üldist rajaskeemi. Puhkekohas peab olema võimalus tule tegemiseks (sh. võimaluse korral peab puhkekoht olema varustatud vajalike küttepuidudega) ning pikniku pidamiseks (eelistatud on kergemat sorti varjualuste rajamine) (joonis 10).

5. KAASATUD ASUTUSTE SOOVITUSED

5.1. KESKKONNAAMETI SOOVITUSED

5.2. LÕUNA REGIONAALSE MAANTEAMETI SOOVITUSED

5.3. RIIGIMETSA MAJANDAMISE KESKUSE SOOVITUSED

Oleme suhelnud Põlvamaa ja Võrumaa metsaülematega ning meil pole vastuseisu radade rajamiseks riigimetsa.

Mõningad asjad millest peab lähtuma:

1. Kasutusse antakse rajad, mis kulgevad olemasolevatel teedel või paralleelselt nendega ning olemasolevatel sihtidel. Saanisõit ei tohi segada igapäevast metsa majandamist.
2. Konkreetne radade kulgumine vaadatakse looduses üle kohaliku metsandiku metsnikuga, mille järel otsustame võimaliku raja muutmise.
3. Looduskaitseliste jm. piirangute täpsustamine ning lubade hankimine jääb peale raja kooskõlastamist radade haldaja ülesandeks (kooskõlastus Keskkonnaametist, Muinsuskaitsest, kohalikust omavalitsusest jne.)
4. Rajad antakse kasutusse maarendilepinguga, mis sõlmitakse RMK ja raja haldaja vahel

Lugupidamisega

Risto Sepp
RMK Valgamaa metsaülem
51 30147
Risto.Sepp@rmk.ee
www.rmk.ee

5.4. EESTI ENERGIA SOOVITUSED

5.5. PÄÄSTEAMETI SOOVITUSED

5.6. OMAVALITSUSTE SOOVITUSED

EESTI SISETURIST

Eesti siseturisti kõige levinumaks tegevuseks vaba aja reisidel on sugulaste või tuttavate külastamine (56% kõigist reisidest), näitab 2005. aastal läbiviidud küsitlus Eesti elanike seas. 30% reisidest külastati vaatamisväärsusi, vaatamisväärsustega tutvumine on populaarsust kogumas. Rohkem reisivad nooremad, rahvuselt eestlased, kõrgema hariduse ja sissetulekuga inimesed. Rahulolu avaldati looduslike vaatamisväärsuste ja ajaloo või kultuuriga seotud vaatamisväärsuse olemasolu mitmekesisuse ja hulga kohta.

66% Eesti elanikest tegi 2005. aasta suvel vähemalt 3-tunnise reisi, ühepäevaseid ilma ööbimiseta reise tegi kultuuri- või meelelahutusürituse külastamiseks 51% Eesti elanikest. Ööbimisega vaba aja reise tegi 55% Eesti elanikest.

Kõige enam ööbivad Eesti elanikud vanuses 15-19 eluaastat (68%), 62% elanikest vanuses 20-49 on samuti ööbinud väljaspool kodupiirkonda. Kõige sagedasem reisija on kõrgharidusega eestlane sissetulekuga üle 3 000 krooni kuus (leibkonnaliikme kohta). Tasulisi ööbimisvõimalusi kasutavad rohkem mitte-eestlased.

Looduslike vaatamisväärsustega tutvumine on huvipakkuv tegevus eelkõige 30-39 aastastele Eesti elanikele (24% selle vanusegrupi esindajatest), sama grupp on domineeriv ajaloo või kultuuriga seotud vaatamisväärsuste tutvumise hulgas (23% vanusegrupist). Muuseumide või näituste külastamine on kõige populaarsem 30-49 ja 60-74 aasta vanuste vanusegruppide hulgas (vastavalt 11% ja 12% vanusegrupist). Nimetatud tegevused on võrdselt tähtsad nii eestlastele kui mitte-eestlastele ning olulisi erisusi välja tuua ei saa. Reisijate hinnang vaatamisväärsuste atraktiivsusele on kõrge.

Turismiinfoteenuseid kasutavad Eesti elanikud sisereiside planeerimisel ja reisi jooksul kohapeal endiselt suhteliselt vähe, kuigi 2003. aastaga võrreldes on märgata väikest kasvutendentsi. Eestlastest reisijad pöördusid turismiinfokeskuste poole endiselt veidi harvem kui mitte-eestlased. Mehed ja naised kasutasid turismiinfokeskuste teenuseid enam-vähem võrdselt, mehed siiski veidi enam. Vanusegruppide lõikes olid kõige aktiivsemad info kasutajad 30-49-aastased reisijad. Kõrgema haridusega ja suurema sissetulekuga inimesed kasutasid turismiinfokeskuste teenuseid rohkem kui madalama hariduse ja madalama sissetulekuga inimesed.

SOOME TURIST

Soomlased on väga aktiivsed välisreisijad. 15-74 aastastest elanikkonnast käis 90% vähemalt ühel välisreisil aastas. Välisreisidest kümnendik on ühepäevareiseid, veerand kruisid ööbimisega laevas ja 65% reise, mille jooksul ööbiti sihtriigis. 80% soomlaste reisidest välisriikidesse on vaba aja reise, 20% tööga seotud reise. Eesti on aastaid olnud soomlaste populaarseim sihtkoht. Samas on Eesti muutunud soomlastele samas arengufaasis olevaks nagu Rootsi – reisimiste ja ööbimiste tase on suhteliselt stabiilne, mõnel aastal veidi tõustes, teisel langedes.

Kui veel paar aastat tagasi oli soomlaste vaba aja reise eesmärgiks suuresti spaade külastus, siis viimastel aastatel on taas hakanud kasvama majutus muudes ööbimiskohtades. Samas veedavad pea pooled Eestis ööbivad soomlased oma ööd Tallinna majutusasutustes, järgneb Pärnu (27%), Saare maakond (6,4%).

Eestit oma puhkuse sihtkohaks valima motiveeris see, et Eesti asub lähedal. Teine tähtis tegur on Tallinna vanalinn ja kolmas soodsad hinnad. Negatiivselt hinnati Eesti atraktiivsust sihtkohana lastega peredele.

2007. aastal läbiviidud uuringu kohaselt on Eestisse puhkusereisile tulijad enim huvitatud mõnepäevasest lühipuhkusest Tallinnas või mõnes teises Eesti linnas. Samas pidas 42% vastanutest huvipakkuvaks Balti riikide ringreisi. Autoringreisi Eestis ja maapuhkust nimetas huvipakkuvana veidi üle veerandi vastanutest.

ROOTSI TURIST

2007. aastal ööbis Eestis 100 000 Rootsi turisti, neist 90 000 majutusettevõttes. Samas nende osatähtsus majutusettevõtet klientuuri hulgas vähenes Rootsi turistide arvu tunduva vähenemise tõttu.

Puhkusereise teevad Rootsi elanikud eelkõige seetõttu, et saada eemale argipäevast (40%), külastada sugulasi või tuttavaid, lõõgastuda rahu ja vaikus (25%), nautida lõbustusi ja meelelahutust. 2007. aastal ööbis 6% Rootsi turistidest Lõuna-Eestis (koos Tartuga).

Eestisse reisivad rootslased peamiselt seetõttu, et Eesti on sihtriigina lähedal, siin on soodne hinnatase. Samas ei pea rootslased argumendiks Eestisse reisimisel vaatamisväärsusi. Seega seostub rootslastele Eestiga endiselt vähe tugevaid argumente, mis motiveeriks neid Eestisse reisima. Rootsi turistide ööbimised on mõnevõrra vähem suvehooajale keskendunud kui välisturistidel keskmiselt.

Eestit oma puhkuse sihtkohaks valima motiveeris eelkõige Tallinna vanalinn (72% vastanutest pidas oluliseks), soov tutvuda kultuuri ja ajaloo (42%) ja soodsad hinnad (32%). Valdav osa Rootsi turistidest tutvub vaatamisväärsustega omal käel.

Kõige huvipakkuvamaks reisirühmaks nimetati rootslaste poolt nädalalõpureisi Tallinna laevaga (49%), spaapuhkus (48%), ringreis balti riikides (40%), autoringreis Eestis (23%), organiseeritud bussiringreis Eestis (18%).

Ajaveetmisvõimalustest on rootslastele Eestisse reisis kõige huvipakkuvad restoranid, baarid ja kohvikud (87%), looduslikult kaunite kohtade külastus (69%), ostuvõimalused (55%).

LÄTI TURIST

Eesti külastamine pakub eelkõige huvi üle 35-aastastele lätlastele. Umbes kolmveerand vastanutest on väga või mõnevõrra huvitatud lühipuhkusest Tallinnas või mõnes teises Eesti linnas, Eesti ja Soome või Rootsi kombineeritud reisist ning autoringreisist Eestis. SPA-

puhkus pakuks huvi umbes 2/3-le ning bussiringreis ja maapuhkus kumbki umbes pooltele vastanutest. Nagu teisteski riikides, on autoringreis eelkõige alla 45-aastaste, organiseeritud bussireis aga pigem üle 45-aastaste eelistus.

Vaatamisväärsustest või ajaveetmisvõimalustest pakuvad kõige rohkem huvi looduslikult kaunite kohtade külastamine (seda pidas väga või üsna huvipakkuvaks 81% vastanutest) ja puhkus mere ääres (74%). Arhitektuuri pidas huvipakkuvaks 66% vastanutest, ning muuseume, kultuurisündmusi ja aktiivseid harrastusi veidi alla 60% vastanutest. Restoranid-baapid, ööelu ja ostud pakkusid eelnimetatutega võrreldes oluliselt vähem huvi. Mehed on naistega võrreldes rohkem huvitatud aktiivsetest harrastustest ja ööelust, naised aga arhitektuurist, muuseumidest, kultuurisündmustest, ostudest ja rannapuhkusest. Looduslikult kaunid kohad aga pakuvad meestele ja naistele enam-vähem ühepalju huvi ja on mõlema grupi eelistustes esikohal.

Looduslikult kaunite kohtade külastamine on esimene eelistus ka kõigile vanusegruppidele, v.a. 15-24-aastastele, kes nimetasid kõige huvipakkuvamana puhkust mere ääres. Aktiivsed harrastused, restoranid ja baarid, ostud ja ööelu huvitavad rohkem nooremaid vanusegruppe; arhitektuur, muuseumid ja kultuurisündmused aga pigem üle 35-aastasi. Sissetulekust või Eesti külastuse kogemusest eelistused eriti ei sõltu.

Kõige olulisemate infoallikatena nimetasid vastanud reisiraamatuid, internetti ja turismibrošüüre. Internetti eelistavad eelkõige nooremad ja kõrgema sissetulekuga vanusegrupid.

SAKSAMAA TURIST

Kogukulutustelt välisreisidele on Saksamaa elanikud aastaid olnud maailmas esikohal. Saksamaal on 82 miljonit elanikku, kellest ligi 71 miljonit on üle 14-aastased. 2008. a. tehtud 76 miljonist ööbimisega välisreisist 68% olid puhkusereisid. Balti riikidesse tegid Saksamaa elanikud 2007. aastal vaid 0,3% kõigist oma puhkusereisidest. Ida-Euroopasse on puhkusereisid võrreldes 2006. aastaga tunduvalt vähenenud, mille põhjuseks võib olla, et Ida-Euroopa regioon ei tundu sakslastele enam nii uudne ja soodne kui varem. 2008. a. küll puhkusereisid Ida-Euroopasse kasvasid 11%, kuid tulenevalt eelnevate aastate suurest langusest oli nende arv ikkagi koguni veerandi võrra väiksem kui 2005. a. (mil puhkusereiside arv kokku ja sealhulgas ka puhkusereiside arv Ida-Euroopasse saavutas oma senise kõrgtaseme).

Saksamaa turistid olid 2008. aastal Eesti majutusasutustes ööbivate välisturistide hulgas teisel kohal Soome turistide järel (moodustades 6,4% välisturistidest). Veedetud ööde poolest olid nad 3. kohal Soome ja Venemaa turistide järel. 2008. a. kokkuvõttes ööbis Eesti majutusasutustes 91 915 Saksamaa turisti.

Suurem osa Saksamaa turistidest reisib Eestisse maist septembrini. Juuli ja august on enam-vähem võrdselt populaarsed, juuni nendega võrreldes veidi vähem. Saksamaa turistide ööbimistest Eesti majutusettevõtetes oli 2008. aastal suurem osa Tallinnas (70%), Pärnumaal tehti 4% ööbimisi.

Saksamaa turistid reisivad mööda Eestit ringi rohkem kui teistest Lääne-Euroopa riikidest pärit turistid. 20% reisis mööda Eestit oma või tuttavate autoga, 14% rendiautoga, 14% ekskursioonibussiga, 12% liinibussi või rongiga ja 4% rattaga. Võrreldes teiste Eestit külastavate Lääne-Euroopa turistidega külastavad sakslased ka rohkem looduskauneid kohti (45% neist matkas või viibis looduses), kuid suurem osa neist tutvub ka kultuuri ja ajalooga soetud vaatamisväärsustega.

Saksamaa üle 15-aastastest elanikest on Balti riikides käinud 8,2%, sealhulgas Eestit on külastanud 5%. Baltimaades käinuid on rohkem kõrgema hariduse ja kõrgema sissetulekuga inimeste seas, kes üldiselt teevadki rohkem välisreise. Lisaks mida vanem vanusegrupp, seda rohkem on nende seas Balti riike külastanud. Eestis käinuid on kõige rohkem üle 65-aastaste ning kõrgema hariduse ja kõrgema sissetulekuga inimeste hulgas, ning Berliini ja Loode-Saksamaa elanike hulgas.

Noorematele inimestele on kõige olulisem infoallikas internet, millele järgnevad reisiraamatud ja reisiajakirjad. Vanemad vanusegrupid nimetasid kõige olulisemana reisiraamatuid, millele järgnesid reisifirmad ja reklaambrošüürid.

NORRA TURIST

Nagu teiste skandinaavlaste puhul, domineerivad ka norralaste reisisihtide hulgas naaberriigid ja Vahemeremaad. Balti riikidesse kokku tehti 1,5% puhkusereisidest; Balti riikidest oli populaarseim Eesti. Kasvanud on lühikeste linnapuhkuste ja spaapuhkuste populaarsus, aga ka eksklusiivsete/unikaalsete sihtkohtade ja ökoturismi populaarsus.

Norra turistid on Eesti majutusasutustes ööbivate välisturistide hulgas 7. kohal (moodustades 3,4% välisturistidest).

Populaarseim puhkusteperiood on jaanipäevast augusti keskpaigani, sh. eriti juuli kolm viimast nädalat. Norra turistide ööbimised Eestis on mõnevõrra vähem suvehooajale keskendunud kui välisturistidel keskmiselt.

Valdav osa välisreise tegevatest Norra elanikest otsib reisiinfot internetist. Norra Statistikaameti 2007. a. uuringu andmetel ostis 65% internetikasutajatest interneti teel reisiteenuseid. Kõige aktiivsem seejuures oli vanusegrupp 25-54.

Kuna valdav osa Norra turistide reisidest Eestisse on kas linna- või spaapuhkused, on nende ööbimistest Eesti majutusettevõtetes kolmes populaarseimas piirkonnas: Tallinnas, Pärnus ja Ida-Virumaal. Vaid veerand Norra turistidest reisis mööda Eestit ringi, transpordivahenditena olid seejuures enam-vähem võrdselt olulised liinibuss või rong, oma auto ja rendiauto. Valdav osa Norra turistidest (84%) tutvust Eesti vaatamisväärsustega omal käel.

Eestit küllastunud oli keskmisest rohkem kõrgema sisetulekuga ja kõrgema haridusega elanikkonna gruppide hulgas, samuti vanemate vanusegruppide hulgas (üle 50. a.). Eestisse puhkusreisile tulla soovijaid on kõige rohkem nende seas, kes on Eestis mitu korda käinud (49%). Kuna Eestis käinud vastajad andsid Eesti turismivõimalustele üldiselt paremaid hinnanguid kui mittekäinud, näitavad tulemuselt ühelt poolt Eestit külastanute rahulolu

reisiga, kuid teiselt poolt ülejäänud elanikkonna suhteliselt vähest teadlikkust Eesti turismivõimalustest.

VENEMAA TURIST

Vene turisti profiili saamiseks küsitleti Peterburi ja Moskva elanikke. Viimasel kümnel aastal on Eestit külastanud vaid 4% Moskva ja 11% Peterburi elanikest. Mida vanem on vanusegrupp, seda rohkem on ka Eestit külastanud. Eristada võib viimase kümne aasta jooksul Eestis käinud Vene turisti haridustaseme poolest – kõrgharidusega inimesed on Eestis rohkem käinud. 7% Moskva elanikest ja 16% Peterburi elanikest on Eestis sugulasi või tuttavaid.

Üle poole vastajatest nõustus, et Eesti pakub huvitavaid vaatamisväärsusi ja ajaveetmisvõimalusi, veidi vähem hindas Eestit turvaliseks sihtkohaks. Miinusena ilmnes, et Vene turist ei ole Eestis teretulnud (vaid 20% nõustus selle väitega). Samas on 36% Moskva elanikest ja 41% Peterburi elanikest huvitatud Eestis reisimisest.

Vene turisti huvitab kõige enam võimalus ühendada Eesti külastamine Soome või Rootsi külastusega. Kolmveerand elanikest on huvitatud pakutavast SPA-puhkusest. Autoringreis Eestis pakub huvi 60%-le ja organiseeritud bussireis 45% elanikele. Maapuhkust väärtustab 40% vene turistidest.

Vaatamisväärsustest pakub Vene turistile eelkõige huvi looduslikult kaunite kohtade külastamine ja arhitektuur (ca 80% vastanutest), sellele järgneb kõiksugu kultuurisündmuste ja muuseumide külastamine (ca 75% vastanutest). Oluliseks peeti ka veeparkide külastust (70% ligi). Looduse vastu tunnevad huvi kõik vanusegrupid võrdselt, muuseumide ja kultuurisündmuste vastu tunnevad huvi vanemad vanusegrupid. Naised tunnevad võrreldes meestega rohkem huvi kultuuri ja arhitektuuri vastu.