

LISA 2: vastus teabenõudele

Pr Eve Liblik
Õiguskantsleri nõunik
Kohtu 8, 15193 Tallinn

10.07.2009

Täname õiguskantslerit initsiatiivi eest, millega ta algatas menetluse kontrollimaks puuetega isikute ühistranspordi kasutamise võimalusega seonduvaid küsimusi. Liikumispuudega inimestele on sageli (inva)transpordi kasutamise võimalus eelduseks aktiivseks osavõtuks ühiskonnaelust – õppimisest, töөл käimisest, sotsiaalsest suhtlusest.

Kommentaariid püstitatud küsimuste osas:

1. Ligipääsetavuse tagamine transporditeenusele, eriti ühistransporditeenusele.

ELILi juhatus kohtus 2007.a maikuus minister J. Partsiiga, et arutada olukorda ministeeriumi haldusalasse jäävas ehitus- ja transpordivaldkonnas, kus liikumispuudega inimestel tekivad sageli valusad probleemid ligipääsetavusega. Lisan siia toona kohtumisel küsitud küsimused ja ettepanekud transpordi kohta ja saadud vastused, mis näitavad, et erilist edasiminekut paari aasta jooksul pole toimunud:

ELILi ettepanekud ministrile: Ühistransport. Linnadevaheline bussiühendus:

a) teatavasti kehtib Euroopa Liidus 2003.a augustist Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2001/85/EC (vastu võetud 20.11.2001), mille järgi EL liikmesriigid peavad tagama, et kõik linnapiirkonnas kasutamiseks ostetud bussid on ligipääsetavad väiksema liikumisvõimega reisijatele, s.o. "...reisijatele, kellel võib raskusi olla ühistranspordi kasutamisel, n. puuetega inimesed, väikesekasvulised inimesed, vanemad inimesed, rasedad, reisijad lastega, s.h. lapsevankriga". Direktiivi lisas nr 7 on toodud nõuded tehnilistele vahenditele võimaldamaks väiksema liikumisvõimega reisijate ligipääsu sõidukisse.

Ettepanek: riigihangete puhul rangelt jälgida nimetatud direktiivi täitmist.

b) Linnadevahelisel bussiühendusel puudub madalapõhjaline transport täielikult.

Tallinna Autobussijaamaga on ELIL saavutatud kokkuleppe, et vajadusel abistab turvatöötaja puudega inimest bussi sisenemisel või bussist väljumisel. Seni osutatakse sellist teenust vaid Tallinnas ja vabatahtliku töö vormis, st puudega inimeselt ei võeta sellise abistamise eest tasu.

Ettepanek: kuna puuduvad ligipääsetavad bussid, tuleb riigil (või eraldades raha omavalitsusele) leida ressursid teenuse eest tasumiseks. Teenus tuleb seniks, kuni puuduvad bussid, käivitada ka teistes suuremates linnades.

c) Ühistranspordiseaduse § 27 alusel on **tasuta sõit riigisisesel liiniveol** teiste hulgas sügava puudega 16-aastastel ja vanematel isikutel ning sügava või raske nägemispuudega isiku saatjal või nägemispuudega isikut saatval juhtkoeral.

Ettepanek: tasuta sõiduõigus kehtestada ka sügava liikumispuudega isikute (ka laste) saatjatele.

d) Valitsusliidu koalitsioonilepingus on kirjas: puuetega inimeste tööhõive parandamiseks võimaldatakse **transporditoetust** erivajadustega inimestele, kes ei saa kasutada ühiskondlikku transporti, ent soovivad õppida ametit ning käia tööl.

Ettepanek: tegemist on väga olulise punktiga liikumispuudega inimeste jaoks, ministrilt kui valitsuskabineti liikmelt palume tõhusat toetust ja abi leppepunkti kiireks jõustumiseks.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastused:

a); b) – Ühistranspordi arenguprogrammi 2006-2010 rakenduskavas on nähtud ette terve rida tegevusi, kus on kajastatud ka puuetega inimeste (sh liikumispuuetega inimeste) ühistranspordi ligipääsetavuse ja kasutusvõimaluste parandamine. MKM on alustanud olemasoleva olukorra kaardistamist ning võimalike veeremipargile esitavate nõuete kirjeldamist. Kindlasti saab olema üheks kriteeriumiks, mida tõsiselt käsitletakse, linnapiirkonnas kasutatavate busside ligipääsetavus väiksema liikumisvõimega sõitjatele. Väljatöötavad kriteeriumid saavad olema ka sisendiks avaliku liiniveo tellijatele riigihanke hankedokumentide koostamisel. Liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuete väljatöötamisel analüüsitakse kindlasti ka linnadevahelisel bussühendusel väiksema liikumisvõimega sõitjatele paremat ligipääsu võimaldavate busside kasutuselevõtmist. Kahjuks kiireid lahendusi siin ei ole, kuna see nõuab olemasoleva veeremipargi välja vahetamist ja suuri investeeringuid.

Nõuete väljatöötamisel kavatses MKM kaasata ka erinevaid osapooli, sh Eesti Liikumispuudega Inimeste Liitu.

Samas on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiivi 2001/85/EC sätteid harmoneeritud Eesti seadusandlusega ja linnaliikluses on see ka enamasti juba rakendust leidnud. Enim on selles valdkonnas tehtud Tallinna linnas. Puudega ja lastega sõitjate teenindamiseks Tallinna linnaliinide ühissõidukites on piktogrammiga tähistatud lapsevankriga ja ratastooliga sisenemise kohad bussidesse, trollidesse ja trammidesse. Samuti on sõitjatesalongis tähistatud lapsevankri ja ratastooli asukoht ning lapsega ja puudega sõitja istekohad. Käesoleval ajal töötab liinidel madala sisenemisega 57 bussi, 12 trammikoosseisu ja 28 trolli. Iga aastaga suureneb Tallinna linnaliinidel töötavate madala sisenemisega sõidukite osakaal, mis lihtsustab puudega ja lastega sõitjate sisenemist ühissõidukisse. Aastatel 2007-2008 on planeeritud soetada 65 madala sisenemisega bussi ja aastatel 2007-2010 28 madalapõhjalist trollibussi.

MKM on arvamusel, et puuetega isiku abistamine bussi sisenemisel ja bussist väljumisel peaks põhinema ikkagi inimeste vastastikusel abistamisel, vabatahtlikkusel ja vastutulelikkusel. Eraldi teenusena selle finantseerimine ei ole ilmselt reaalne.

c) Hetkel on käimas uue Ühistranspordiseaduse (ÜTS) eelnõu ettevalmistamine. Uue ÜTS kohaselt on kavas tulevikus puuetega laste, sügava puudega 16-aastaste ja vanemate isikute, ning sügava või raske nägemispuudega isiku saatja või nägemispuudega isikut saatva juhtkoera sõidukulu hüvitada riigisisel liiniveol (sh kommertsliiniveol) riigieelarvest sõidusoodustusteks eraldatud rahaliste vahendite arvel kuni 100 protsenti pileti täishinnast. Vastava hüvitamise ulatuse määrab VV oma korraldusega. Uue sõnastuse puhul on rõhk pandud soodustuse hüvitamise osas sellele, et hüvitada sõidukulu otse teenuse tarbijale, st sõitjale. Kehtiva korra kohaselt kommertsliinidel vedajatele eelnimetatud isikute tasuta sõidust põhjustatud kulu ei hüvitata. Kehtiv kord diskrimineerib kommertsliine teenindavaid vedajaid ja on ka vastuolus EL õigusega.

MKM arvates väärib Eesti Liikumispuudega Inimeste Liidu ettepanek kaalumist. Kindlasti peab MKM antud küsimuses konsulteerima ka Sotsiaalministeeriumiga, kelle eelarvest eelmainitud sõidukulud eelnõu kohaselt hüvitama hakatakse

d) MKM peab väga oluliseks puuetega inimeste tööhõive paranemist ning vajadusel transporditoetuste võimaldamist erivajadustega inimestele. Seoses sellega, et kõige parem

ülevaade transporditoetusi vajavatest erivajadusega inimestest ning nende vajadustest on Sotsiaalministeeriumil, on MKM arvamusel, et vahendid transporditoetuste maksmiseks tuleks näha ette Sotsiaalministeeriumi eelarves. Sotsiaalministeeriumi kasuks räägib ka asjaolu, et neil on Sotsiaalkindlustusameti kohalike pensioniametite näol olemas toimiv infrastruktuur, mille kaudu transporditoetusi erivajadustega inimestele võimaldada.

ELIL: Raudteeliiklus:

Suureks probleemiks on raudteeperroonidele ligipääs ja pääs perroonilt rongi.

Ettepanek: Vähemalt ühel vagunil peab olema teisaldatav platvorm, mis katab vahe, mis jääb platvormi ja vaguni vahele. Ministeerium aitab survestada Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS ja Elektriraudtee AS oma kohustusi täitma.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastus:

Suur osa Eestis olevatest platvormidest on amortiseerunud ning nende kõrgus ei vasta enam nõuetele, seetõttu on ka raskendatud puuetega inimeste rongilepääs. Hetkel puuduvad üle 50%-l kõrgetest perroonidest kaldteed. Järgmisel aastal alustatakse kõrgete platvormide ümberehitamist kõrgusele 550 mm, et valmistuda uute madalapõhjaliste rongide Eestisse tulekuks. Ümberehituste käigus luuakse platvormidele ka kaldteed, millega parandatakse liikumispuudega inimeste võimalusi pääseda platvormile. Kahjuks puuduvad aga võimalused parandada ligipääsu platvormilt rongile enne uue veeremi Eestisse jõudmist.

Teisaldatavad platvormid on vähemalt elektrirongide puhul võimalik soetada, aga tasub kaaluda nende soetamise mõistlikkust, sest see saab kesta ainult kuni platvormide ümberehitamise alguseni (2008) ning seejärel on kuni uue veeremi tulekuni rongid kõrgepõhjalised (vana veerem) ja platvormid juba madalad. Platvormide ehitust ei ole aga võimalik edasi lükata, sest kõikide platvormide ümberehitus on võimalik teostada minimaalselt kolme aastaga.

Platvormide renoveerimisel ja uute rongide soetamisel arvestatakse igakülgselt puuetega inimeste vajadustega ning probleeme rongile pääsemisega ei tohiks seejärel enam olla. Elektriraudtee AS on avaldanud valmisolekut kohtuma puuetega inimeste liitudega ja otsima koos võimalikke lahendusi.

Kommentaariid juuli 2009 seisuga: tuleb täielikult nõustuda ministri vastusega õiguskantslerile – Eestis on veel palju arenguruumi puuetega inimestele parema ligipääsetavuse tagamisega ühistransporditeenusele.

1. Endiselt võib rääkida ligipääsetavast ühistranspordist vaid suuremates linnades – Tallinn, Tartu, Pärnu. Endiselt hangitakse kasutatud linnaliinibusse – n Tallinna Autobussikoondise AS hanketeade TAKi kodulehelt 06.01.2009: 02.09.2008.a. avaldatud hanketeate tulemusena laekunud pakkumiste alusel sõlmis Tallinna Autobussikoondise AS 29. detsembril 2008.a lepingu firmaga AS Balti Bussi Grupp viie kasutatud liigendbussi VOLVO B10 M55 ostmiseks.
2. Trammidega liiklemist takistab asjaolu, et peatuste platvormid pole igal pool sobivad ratastoolidega sisenemiseks/väljumiseks – võib juhtuda, et mõnes peatuses saab trammi siseneda, kuid väljuda soovitud peatuses ei saa, kuna trammi ja platvormi vahele jääb suur kõrguste vahe.
3. Invatransporditeenuse korraldamine on *Sotsiaalhoolekande seadusega* pandud KOVide õlule. Invataksoteenust osutatakse ainult mõnes suuremas linnas, kuna see on ressursimahukas teenus. Näiteks **Tallinnas** osutatakse teenust sügava ja raske

liikumis-, nägemis- ja liitpuudega inimestele. Kuulimiidid on väikesed – taksoteenusel 540 kr, millest kliendi omaosalus on 25%. Ratastoolibussi kuulimii on 10 pooletunnist sõitu, millest klient tasub 1.50 kr kilomeetrilt. Tegelikult tähendab see ratastooli kasutavale inimesele, kes ühistransporti kasutada ei saa, ainult viit doteeritud sõitu kuus. Tallinnas on ~20 000 puudega inimesest, samas invatarkso teenust saavad kasutada linna piiratud rahalise ressursi tõttu vaid 4,1%.

Tartu linn doteerib invatarkso teenust 500 krooni isiku kohta, mis katab keskmiselt 10 sõitu Tartu linnas. Isik ise tasub teenuse osutajale 13 sõidu maksumusest. Raske liikumispuudega isikul on õigus kasutada täiendavat teenust – abistamist treppidel liikumisel. Täiendava teenuse eest tasub klient teenuse osutajale 1,5 krooni korrusel.

Pärnus on olenevalt puude liigist ja raskusastmest on invatranspordi kasutamisel järgmised limiidid: sügava ja raske liikumis-, nägemis- ja vaimupuudega täiskasvanud –

35 km ühes kuus, alaealised – 40 km ühes kuus;

Kuressaares osutatakse invatarkso teenust linna piires liikumis- või nägemispuudega klientidele, samuti erivajadustega isikutele ravi-, rehabilitatsiooni- ja hooldusasutusse sõiduks. Teenust osutatakse erijuhtudel ka isiku vältimatut asjaajamist nõudvate toimingute teostamiseks. Omaosalus kolmandik hinnast.

4. Endiselt puudub ligipääsetav linnadevaheline bussiliiklus. Tänu Tallinna Autobussijaama vastutulelikkusele kehtib seal endiselt kokkuleppeline „sületeenus“, st et vajadusel abistab turvatöötaja puudega inimest bussi sisenemisel või bussist väljumisel. Ratastoolikasutaja viiakse süles bussi, mis iseenesest on inimese väärikust tugevalt riivav.
5. Suureks probleemiks on endiselt raudteeperroonidele ligipääs ja pääs perroonilt rongi.

Tallinnas on Balti jaamas perrooni ja vaguni vahe selline, mis seab ohtu iseseisvalt ratastooliga rongi sisenemise. ELILi initsiatiivil saavutati kokkulepe, et piletimüüjad rongis abistavad ratastoolikasutajaid sisenemisel ja väljumisel, kuid see on ilma väljaõppeta väga poolik, isegi ohtlik lahendus. Miks meie korduv ettepanek, et vähemalt ühel vagunitest oleks vahetükk, mis võimaldaks ohutu sisenemise/väljumise, tagasi lükatakse, on arusaamatu.

6. Kiita tuleb Tallinna Lennujaama, kes kutsus mais 2008 ELILi uue reisiterminali liikumis- vabaduse testimisele. Teekond ratastoolis ja liikumisabivahendeid kasutavate inimestega toimus piletikontrollist lennu ooteruumini lennujaama turundusjuhi juhtimisel. Juhtisime tähelepanu sellele, et lisaks liikumispuudega inimestele on vaja arvestada nägemispuudega inimestega. Selles osas oli puudujääke, vahendasime töötajatele vastavad Pimedate Liidu kontaktid.
7. Tallinna Reisisadamaga on olnud konstruktiivne koostöö, meie ettepanekutele on reageeritud ja kitsaskohti likvideeritud. Käesoleval ajal pole me saanud reisijatelt mingeid pretensioone. Tallinki laevafirma on kutsunud meid ka oma laevade ligipääsetavust testima.
8. Saarte vaheline praamiliiklus – ratastoolikasutaja peab reisi ajal istuma autos/bussis autotekil. Võimalus liftiga üles sõita puudub. See on täiesti selge seaduse rikkumine – meresõidu ajal ei tohi autotekil inimesi üldse viibida.

2. Peamised kitsaskohad ühiskondlikule transpordile ligipääsetavuse tagamisel.

Minister toob peamise põhjusena, miks ligipääsetavuse probleemide lahendamine venib, ebapiisavad rahalised vahendid. Sellega võib nõustuda, kuid ELIL on seisukohal, et uute

transpordivahendite hankimisel tuleb järgida Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiivi 2001/85/EC ja renoveeritavate infrastruktuuride puhul tuleb rangelt jälgida ministri määrust [Nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks üldkasutatavates ehitistes](#), mis on kehtestatud *Ehitusseaduse* lisana (28.11.02 määrus nr 14). Ratastoolikasutajad ja raske liikumispuudega inimesed tunnevad eriti suurt puudust ligipääsetavast linnadevahelisest bussisühendusest. Riigi rahalisel toel vedajale peaks igal suuremal linnadevahelisel liinil (Tallinn-Tartu; Tallinn-Pärnu, Tallinn-Narva jne) vähemalt üks selline buss liikuma.

Minister viitab vastuses õiguskantslerile, et välja töötamisel on liiniveol kasutatava veeremi kvaliteedinõuded. Paari aasta tagusel kohtumisel lubas minister sellesse kaasata ka liikumispuudega inimestest eksperdid, kuid pole seda teinud. Oleme kindlad, et sihtgrupi eksperthinnang nõuetele on vägagi vajalik.

3. Ühistranspordi valdkonda reguleerivad õigusaktid

ELIL on seisukohal, et Euroopa Liidu liikmena peab ka Eesti täitma EL seadusandlike akte. Samas pole kasu sellest, kui aktid jäävad vaid paberile, neid ei täideta. Ehitustegevuses eiratakse pidevalt eelpool nimetatud *Ehitusseaduse* lisa [Nõuded liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimaluste tagamiseks üldkasutatavates ehitistes](#), samuti pole ette nähtud sanktsioone eirajatele. Sellist olukorda tuleks vältida. Arusaadavalt ei saavutata kõike ühistranspordi ligipääsetavuses kohe, kuid selge seadusandlik raamistik toetab seda eesmärki igal juhul. Kindlasti peab ministeerium arvestama sellega, et ühistransporditeenuse osutajad vajavad ümberkorralduste tegemisel investeringuteks riigipoolset tuge. Liinil ei pea olema korraga 100% ligipääsetavad bussid, kuid igal linnadevahelisel liinil vähemalt üks buss päevas peaks küll olema. Töö peab olema süsteemne, pole kasu, kui osa perroone ja platvorme on ratastoolikasutajatele kõlbulikumad, osa mitte. See kõik nõuab selget tegevus- ja ajakava.

4. Puudealase teadlikkuse lülitamine ühistranspordialase teenuse osutajate baasõppekavasse.

ELIL toetab ministeeriumi seisukohta baasõppe vajalikkusest. Kuigi see on juba praegugi õppekavas, tuleb sageli ette olukordi, kus bussi- või trollijuht ei tea, kuidas olukorras, kus tal tuleb teenindada puudega inimest, toimida. Selle all võib kannatada puudega reisija ja ka teiste reisijate turvalisus. Tallinna Puuetega Inimeste Koda viib regulaarselt läbi täiendkoolitusi invataksjuhtidele, samuti toimitakse mujalgi vabariigis.

5. Puudega inimene ja teda abistav juhtkoer

Intsidente pimedate ja nende juhtkoertega on ette tulnud teenindusasutustes (kauplus, avalikud asutused), kuid väga harva ühissõidukites. Pigem on küsimus olnud kaassõitjate teadmatuses. Liikumispuudega inimeste abikoerad pole veel Eestis levinud, esialgu on abikoer meie andmetel vaid ühel inimesel.

6. Invaparkimine

Ei pea paika, et liikumispuudega inimesed pole teinud ettepanekuid ega märkusi puuetega inimeste parkimiskohti puudutava regulatsiooni või selle rakendamise osas.

1. Puudega inimesed on teinud *Liiklusseaduse eelnõusse* järgmise ettepaneku juba 23.09.05:

- Täiendada eelnõu § 56 lg (2) teksti ja lugeda selle lõike uueks redaktsiooniks:
- (2) Liikumispuudega juht ja liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki juht, kes talutab liikumispuudega või pimedat inimest kavatsatud kohta ja tagasi, võib tema kasutuses

- olevat sõidukit lisa 2 kohase parkimiskaardi olemasolul parkida avalikes tasulistes parkimiskohtades tasuta.
- Põhjendus: sagenenud on juhtumid, kus Falcki parkimiskontrolörid tõlgendavad seadust mitte sisuliselt, vaid sõna-sõnalt – tasuta parkimisõigus on üksnes liikumispuudega juhil. Trahvitakse sõidukijuhte, kes on ühtlasi liikumispuudega inimeste ja pimedate, kel on nõuetekohane parkimiskaart, vältimatud abistajad liikumisel kavatsetud kohta ja tagasi. Eriti kahetsusväärne ja mõistetamatu on liikumispuudega või pimedate laste vanemate, kes saadavad last, trahvimine. Sisuliselt on tegemist olukorraga, milles on liikumispuudega juht, kellele on antud tasuta parkimisõigus.
- Viitame ka kohtulahendile, kus trahvi vaidlustanud sõidukijuht saavutas Tallinna Linnakohtus võidu (23.11.2001 menetlusse antud haldusrikkumise asi nr.4-1811/2001). Trahviti tütar, kes saatis oma kahte proteesi kasutavat eakat isa Haigekassasse. Kohtunik lähtus sellest, et (väljavõtte kohtuotsusest, kus nimed on asendatud sõnadega isa ja tütar) liiklusseaduse ja eeskirja mõtte kohaselt laienesid tütrele kui liikumispuudega inimest teenindava sõiduki juhile kõik eesõigused, mis on sätestatud LE 21. peatükis, kuna tütar pidi oma raske liikumispuudega isa, kes muidu oleks võinud end vigastada, saatma sihtkohta ja tagasi. Tähtsust ei oma antud juhul see, kellele kuulub sõiduk, millega puudega isikut teenindati.

2. Probleemiks on invaparkimiskohtade märgistamine. Tegime 29.05.09 Maanteeametile ettepaneku:

Muuta seadusandlust nii, et teekatte märgistus „Puudega inimese sõiduki parkimiskoht“ oleks KOHUSTUSLIKULT dubleeritud lisatahvliga „Puudega inimese sõiduk“.

Probleem seisneb selles, et seadusandlikult puudub kohustus märgistada asfaldile märgitud puudega inimese sõiduki parkimiskoht TÄIENDAVA lisatahvliga. **Sellest tulenevalt:**

- talveperioodil „kaovad“ puudega inimese sõiduki parkimiskohad lume alla;
- kuna asfaldimärgistust ei taastata igakevadiselt, siis paljudes kohtades „kaovad“ puudega inimese sõiduki parkimiskohad kulunud värvi tõttu;
- parklasse sõidul pole operatiivselt võimalik saada selgust, kas on ja kus asub puudega inimese sõiduki parkimiskoht.

Nimetatud ettepanekule vastati eitavalt.

3. ELIL nõustub ministriga, et liiklusseadust tuleb täiendada järelevalvetoimingute osas.

Invaparkimiskohale parkinud mitteõiguslik isik pääseb reeglina trahvita, sest trahvimise õigus on antud seadusega kindlaks määratud isikute ringile, kuid eratee omanik nende hulka ei kuulu. Liikluskorraldusvahendite nõuete eiramise eest saab karistusi määrata politsei, linna- või vallavalitsus. Seega lasub antud küsimuses põhiline raskus politseil ja kohalike omavalitsuste pädevatel ametnikel – nende kohalejõudmise ajaks on parkimiskohta kuritarvitanud autoomanik ammu juba lahkunud.

7. Koostöö ELIL ja MKM vahel

Oleme kohtunud minister Partsiiga 2007.a. ehitiste ja transpordi ligipääsetavuse küsimuses, nagu kirja algul kirjeldasin. Samuti oleme probleeme arutanud telefonitsi ja pidanud kirjavahetust. Nõupidamist, kuhu oleksid kaasatud ka teised asjassepuutuvad instantsid, pole toimunud.

ELIL avaldab samuti valmidust tihedamaks koostööks MKMiga meile nii oluliste küsimuste lahendamiseks.

Lugupidamisega

Auli Lõoke, tegevjuht
5293144, 6720223