



## Õiguskantsler

Tõnis Mölder  
Riigikogu sotsiaalkomisjon  
sotsiaalkomisjon@riigikogu.ee

Teie nr

Meie 23.08.2019 nr 7-4/190215/1904141

Sven Sester  
Riigikogu majanduskomisjon  
majanduskomisjon@riigikogu.ee

### **Juurdepääs ühistranspordile**

Lugupeetud sotsiaalkomisjoni esimees ja majanduskomisjoni esimees

Eesti ratifitseeris 2012. aastal puuetega inimeste õiguste konventsiooni, võttes sellega kohustuse kaitsta puuetega inimeste õigusi. 1. jaanuaril 2019 hakkas õiguskantsler täitma konventsioonis ette nähtud puuetega inimeste õiguste kaitse ja edendamise ülesandeid. Õiguskantsleri seaduse täiendamise seadus paneb õiguskantslerile ühtlasi kohustuse teha konventsiooni rakendamise üle järelevalvet.

Selleks et tagada puuetega inimestele konventsioonis tunnustatud õigused, peab riik tegema ka vajalikke seadusemuudatusi (konventsiooni art 4 p 1a).

Üks riigi kohustus on tagada kõigile juurdepääsetav ühistransport. Riik peab hoolitsema selle eest, et ühissõidukid oleksid puuetega inimestele juurdepääsetavad.

Olen juhtinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Maanteeameti tähelepanu sellele, et kõik ühissõidukid ei ole kõigile sõita soovijatele sobivad, sest liikumisraskustega inimestel ei ole võimalik igasse bussi sisse pääseda. Samuti olen juhtinud tähelepanu, et juurdepääs ühistranspordile on kohati muutunud halvemaks.

Ühistranspordiseaduse § 15 lõige 3 sätestab, et piirkondlik ühistranspordikeskus peab tagama elanikele soodsama ja majanduslikult tõhusama ühistranspordi, mille aluseks on ühtne liinivõrk, kooskõlastatud sõiduplaanid ning ühtne piletisüsteem. Seadus ei kohusta hankijat soetama juurdepääsetavaid busse. Mitmete kohalike omavalitsuste ja ühistranspordikeskuste korraldatud liinihangete põhjal võib öelda, et hankelepingutes on kehtestatud bussidele juurdepääsu kohta erinevad tingimused. Mõnes hankes on nõutud üksikute, mõnes poolte busside juurdepääsetavust, mõnes hankes on kehtestatud juurdepääsunõue kõigile bussidele. Juurdepääsunõude seadmine on jäänud hankija otsustada.

Riik ei ole loonud süsteemi, mis tagaks, et ühistransport muudetaks järk-järgult paremini juurdepääsetavaks, ning mis välistaks tagasilanguse. Seesuguse süsteemi puudumine võib põhjustada liikumiserivajadusega inimeste elukorralduses suuri tagasilööke.

Näiteks pöördus õiguskantsleri poole lapsevanem, kelle laps ei saanud enam iseseisvalt liinibussiga sõita, sest tema kooliteel korraldati bussiliiklus ümber. Riigile kuuluvad madala sisenemise võimalusega bussid suunati teisi liine teenindama. Uutele hanketingimustele vastavad

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

bussid on sellised, kuhu koolilaps oma elektriratastooliga sisse ei saa. Bussiettevõtte oli vastutulelik (kuigi leping seda ei nõudnud) ja tõi liinile siiski ka mõned sellised bussid, millega lapsel on võimalik sõita. Nõnda suudeti tagada, et laps on saanud sõita kooli ja koolist koju, muud sõidud on jäänud valdavalt vanemate ja kohaliku omavalitsuse korraldada. Ometi on ju selge, et lapse liikumisvajadus ei piirdu vaid kodust kooli ja koolist koju sõitmisega. Varasema juurdepääsetava ühistranspordi kadumine on põhjustanud perele palju ebameeldivusi ja meeolehärra.

Teine näide on seotud rongiliiklusega. Rongid on kõigile juurdepääsetavad ja võimaldavad liikumiserivajadusega inimestel iseseisvalt liikuda. Siin tekivad aga probleemid remonttööde ajal, kui rongid asendatakse bussidega. Asendusbussid ratastooliga liikuvatele inimestele tavaliselt ei sobi. Niisiis tuleb liikumiserivajadusega inimesel oma sõidusoovist ette teatada, et ettevõtte võiks liinile saata reisijale sobiva bussi. Etteteatamise aeg on erinev: 24 või 48 tundi, vahel viis tööpäeva. Sellisel viisil ei ole liikumiserivajadusega inimestele ühistranspordi kasutamine tegelikult tagatud. Selleks et asendusbuss tõesti toimiks liinilt ära jäänud rongi asendajana, tuleb tagada, et kõik reisijad saaksid seda kasutada.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi selgituste kohaselt on kasutusele võetud asendusbusside süsteem üles ehitatud põhimõttel, et enamik igapäevareisijaid saaks võimalikult kiiresti teenindatud. Ministeeriumi hinnangul tuleb erivajadustega reisijate probleemi lahendamisele läheneda spetsiifilisemalt ning vajaduse korral tellida ka invatransporti.

Niisugune liikluskorraldus ei ole ilmselgelt piisavalt paindlik viis liikumisraskustega inimeste sõiduvajaduste rahuldamiseks, vaid viitab pigem arvamusele, et ratastooliga liikuv inimene on üldjuhul kodus ning väljas ei liigu. See eeldus ei ole kooskõlas ei konventsiooni ega riigi tööturupoliitikaga, mille üks eesmärk on soodustada ka osaliselt puuduva töövõimega inimeste tööhõivet. Samuti ei sobi riigi arengusuundadega seisukoht, et need reisijad, kellele asendusbuss on kasutuskõlbmatu, peaksid sõitma oma autoga või kasutama sotsiaaltransporti. Transpordi arengukavas on öeldud, et ühissõidukid on mõeldud kõigile ning isiklikule sõiduautole tuleks eelistada just ühissõidukit. Sotsiaaltransporditeenuse eesmärk on tagada sõiduvõimalus inimesele, kes puude tõttu ühissõidukiga sõita ei saa. See teenus ei pea tasandama riikliku transpordikorralduse vajakajäämisi.

Etteteatamisele tuginev transpordikorraldus puudega inimeste veoks on koormav ka vedajatele. Vedajad peavad juurdepääsetavaid busse teistelt liinidelt ära tooma. Tööaeg kulub ümberkorraldustele. Kui juurdepääsetavat bussi vajab mitu inimest, võib juhtuda, et bussiliine polegi võimalik ümber korraldada ja inimene ei saa sõita talle vajalikul ajal. Ja seda isegi siis, kui ta oma sõidusoovist ette teatab.

Juurdepääsematud bussid (nt järsud trepiastmed) teevad keeruliseks ratastooli kasutajate, aga ka muude liikumisraskustega (nt kipsis jalaga) inimeste elu. Busside kõrged trepiastmed takistavad ka lapsevankriga liikumist. Rahvastiku vananedes liikumisprobleemidega inimeste hulk suureneb.

Juurdepääs ühistranspordile on küsimus, mille on tõstatanud ja millele ootab riigilt vastuseid ka ÜRO puuetega inimeste õiguste komitee<sup>1</sup>.

Ühistranspordi kättesaadavuse kohta on avaldatud [värske uuring](#) Riigikogu Toimetistes (Helerin Äär, „Ühistranspordi kättesaadavus“) Uuringutulemuste kokkuvõttes leitakse, et kolm inimest neljast peab ühistranspordi kättesaadavust heaks, nii linnas kui ka maapiirkondades. Analüüs ei käsitle ühistranspordi kättesaadavust liikumiserivajadusega inimestele, samas on ilmne, et see on

---

<sup>1</sup> List of issues in relation to the initial report of Estonia. 17 April 2019. CRPD/C/EST/Q/1.

märkimisväärselt halvem. Küsisime ühistranspordi juurdepääsetavuse kohta andmeid Maanteeametilt. Selgus, et kahjuks riigil selliseid andmeid ei ole.

Ühistranspordi korralduse kohta on ka häid näiteid. Näiteks Tartu linna liinibussid on täielikult juurdepääsetavad ka liikumisraskustega inimestele. Tunnustan selliselt mõtlemaid transpordikorraldajaid. Kahjuks (nagu selgus ka toodud näidetest) ei pea kõik ühistranspordi korraldajad juurdepääsetavust samavõrra vajalikuks. Tehtud otsustel on paraku aastatepikkune mõju: vedajatega sõlmitakse lepingud näiteks isegi kaheksaks aastaks.

Küsisime ühistranspordi juurdepääsetavuse kohta selgitusi ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt. Ministeerium selgitas, et puudega inimestele täielikult juurdepääsetava ühistranspordi tagamine pole korralduslikel ja eelarvelistel põhjustel võimalik. Kõigile juurdepääsetava ühistranspordi kohustuse kehtestamist seaduses ei pea ministeerium vajalikuks ega võimalikuks. Ministeeriumi hinnangul tuleb liikumiserivajadusega inimeste sõiduvõimalused ka edaspidi tagada näiteks sotsiaaltranspordiga.

Ministeeriumi selgitustest juurdepääsetava transpordi loomise kulukuse ja keerukuse kohta võib aru saada, kuid riik on võtnud konventsiooniga kohustuse kaitsta puuetega inimeste õigusi. Riik on lubanud muuta ühistranspordi järk-järgult juurdepääsetavaks.

Riigikohus rõhutas oma hiljutises lahendis ([3-16-1191](#), p 8.2) taas, et riik peab Riigikogu ratifitseeritud välislepinguid täitma. Kui selle tagamiseks tuleb võtta vastu seadusi või neid muuta, on riik kohustatud seda tegema. Praktika on näidanud, et üksnes vabale tahtele toetudes ei muutu ühistransport kõigile juurdepääsetavaks.

Selleks et ühissõidukeid saaksid kasutada kõik liiklejad, teen ettepaneku täiendada ühistranspordiseadust ning lisada sinna nõue, et riigi- ja kohalike omavalitsuste eelarvest rahastatav ühistransport peab olema juurdepääsetav. Niisugune nõue tuleks kehtestada uutele ühistranspordi hangetele. Olemasolevatele liiniveolepingutele tuleb kehtestada üleminekunõuded. Kõigile juurdepääsetavad peaksid olema ka rongide asendusbussid., Teen ettepaneku lisada seadusesse ka tingimus, et juba saavutatud juurdepääsuvõimalused ei tohi halveneda. Järelevalvet nõuete täitmise üle võiks teha Maanteeamet.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Ülle Madise

Juta Saarevet 693 8446; Juta.Saarevet@oiguskantsler.ee