



Lühiküsitluse tulemused: “Milleks kasutad ja vajad sotsiaaltransporti?”

Eesti Puuetega Inimeste Koda viis läbi lühiküsitluse, et kaardistada, kuidas puudega inimesed Eestis sotsiaaltransporti kasutavad ning milliste takistustega nad igapäevaelus kokku puutuvad.

Küsisime:

- Kas Sul on võimalik liigelda ühistranspordiga?
- Miks ei ole võimalik?
- Milliste sõitude jaoks inimesed sotsiaaltransporti vajavad?
- Milliste sõitude jaoks elukohajärgne KOV sotsiaaltransporti EI PAKU või on KEELDUNUD PAKKUMAST?

Küsitlusele vastas 143 inimest 35-st kohalikust omavalitsusest. Kõige rohkem vastajaid oli Tallinnast (26.6%), Tartu linnast (16,8%), Saaremaa vallast(8.4%), Saue vallast (5.6%), Pärnu linnast(4.2%), Kohila vallast(3.5%).

83,2% vastanutest ei saa ühistransporti kasutada täielikult (kas üldse mitte või ainult osaliselt). Ühistranspordi ligipääsetavuse probleeme toodi enim esile Harjumaal, kus lisaks füüsilistele takistustele on probleemiks ka ühendused ja graafikud. Tartumaal ja Pärnumaal domineerib samuti ebapiisavate ühenduste küsimus.

Miks ei saa ühistransporti kasutada?

Vastajate hinnangul on peamised põhjused:

- Tervislik seisund või erivajadus – 42,7%
- Ühistranspordi graafikute ja ühenduste puudulikkus – 36,4%
- Ligipääsetavuse probleemid (sõidukid, peatused, talvised tingimused, teavitussüsteemid) – 25,2%
- Majanduslikud põhjused – 15,4%
- Vajadus saatja või abistaja järele – 7,7%

Vastajad kirjeldasid olukordi, kus bussid ei ole madalapõhjalised, peatused ei ole ligipääsetavad, häälteavitused puuduvad, talvel ei pääse peatustesse ning ümberistumised on keerulised või ajaliselt võimatud.

„Ühistransport ei sõida sobival ajal ja ümberistumised on minu jaoks liiga keerulised.”
„Talvel ei pääse ma bussipeatusesse.”
„Bussijuhid ei arvesta erivajadusega sõitjaga.”

“Minu hooldataval, alaealisel lapsel, kes on autist, on üksi ühistranspordi kasutamine raskendatud.”

Milleks sotsiaaltransporti vajatakse?

Vastajad vajavad sotsiaaltransporti:

- Tervishoiuteenusele – 100 inimest (69,9% kõigist vastajatest)
- Sotsiaalteenusele – 65 inimest (45,5%)
- Ametiasutusse – 54 inimest (37,8%)
- Kultuuri- ja vaba aja tegevustele (teater, kino, üritused) – 51 inimest (35,7%)
- Apteeki – 49 inimest (34,3%)
- Haridusasutusse – 46 inimest (32,2%)
- Huvitegevusele – 43 inimest (30,1%)
- Poodi – 41 inimest (28,7%)
- Küllastada pereliiget/sõpra – 38 inimest (26,6%)
- Kalmistule – 31 inimest (21,7%)
- Tööle – 28 inimest (19,6%)
- Vabatahtlikule tööle – 24 inimest (16,8%)

Vaba tekstiväljal kirjeldasid inimesed vajadusi, mis on seotud osalemise ja kogukonnaeluga.

„Soovin käia kirikus.”

“Sotsiaaltransport on kriitiliselt vajalik teenus maapiirkonnas puudega ja vanematele (üksikutele) inimestele. See on paljudel juhtudel ainuke viis kuidas inimesed kodust välja saavad. Meie pere kasutab sotsiaaltransporti vallaga kokkuleppel raske puudega lapse kooli viimiseks, mis muul viisil on võimatu. Sobiv elukohajärgne kool on 65 km kaugusel. ”

“Sotsiaaltranspordi kasutamise soov on olemas, eriti hommikuti kooli sõitmiseks. Aga kuna ebareaalne on lapsel istuda bussile kell 7 hommikul, et jõuda kooli 8.40, siis me teenust ei kasuta ja transpordime ise.”

“Sotsiaaltransport on olnud sõna otses mõttes perekonna elupäästja. Kui seda poleks, oleks üks õnnetu mittemaksumaksja juures.”

See näitab selgelt, et sotsiaaltransport ei ole pelgalt avaliku teenuse juurde jõudmise vahend, vaid eeltingimus ühiskonnaelus osalemiseks.

Milleks KOV-id sotsiaaltransporti ei paku?

Vastused näitasid, et kõige sagedamini ei võimaldata transporti:

- Kultuuri- ja vaba aja tegevusteks – 59%
- Tööle ja haridusasutusse sõitmiseks – 23%
- Huvitegevuseks ja sportimiseks – 16%
- Lähedaste külastamiseks või kirikus käimiseks – 15%
- Tervishoiuteenusele – 10%

Kuigi 37% vastanutest ei ole kogenud formaalset keeldumist, kirjeldati siiski piiranguid: sõidud on lubatud vaid teatud eesmärkidel, etteteatamiskohustus on pikk, teenus ei ole paindlik ning nädalavahetustel ja õhtuti ei ole transport kättesaadav.

“Kohalik omavalitsus on keeldunud suvel lapse hoiuteenusele viimises ja toomisest ja selle kompenseerimisest, mis on väga suur kulu.”

“Kuni 9 klassi lõpetamiseni sain sotsiaaltranspordiga kooli. Kui lõpetasin 9 klassi ja läksin Astangule edasi õppima, on kohalik omavalitsus 2 aastat keeldunud mulle sotsiaaltranspordi bussis kohta võimaldamast väites, et ruumi ei ole ja vald ei ole enam kohustatud.”

“Olen rattastoolis (74 aastane). Ei ole mulle seda teenust võimaldatud. Näiteks see inva transportbuss viskab sind 1 tund varem kohale arsti juurde, varem ju arsti juurde ei saa sisse, pigem hiljem. Ma ei saa ka üksi haigla udest sisse, see korraldus on alandav ja stressi juurde tekitav kahjuks.”

“Transpordi taotlemine lapsele käib lastekaitse kaudu. Kahjuks on ametnik väga passiivne ega aita. Ka ei ole ametnik selgitanud, kas teenust saaks üldse muuks kasutada kui lapse kooli ja koju transpordiks. Teenuse võimalusi ei tutvustanud ametnik, kes suhtles kohustuslikus korras puudeastme määramisel. Hakkasin ise otsima, kuna vajadus oli suur, aga vastuseid ei saanud ametnikult.”

Peamised probleemid puudega inimeste vaatest:

- Teenuse kättesaadavust ja piiranguid – sõite lubatakse ainult kindlatel eesmärkidel, transporti ei saa piisavalt sageli, transport on kättesaadav ainult omavalitsuse piires.
- Inimväarikus ja osalusõigus pole tagatud,
- Graafikud, etteteatamine ja bürokraatia – pikk etteteatamiskohustus transpordi tellimiseks, taotlemise keerukus, sõite ei saa paindlikult muuta, nädalavahetustel ja õhtuti pole teenus kättesaadav,

- Rahastus ja omaosalus – sõidud on limiteeritud ja omaosalus koormav,
- Ebavõrdne kohtlemine KOV-de vahel – teenuse tingimused sõltuvad elukohast, kuigi inimese vajadused on samad olenemata elukohast.

“Ühistranspordi kasutamine on minul tasuta aga sotsiaaltranspordi eest tuleb mul maksta, Paide - Tallinna sõit läheks maksma ca 27-28 eurot. See on ebaõiglane.”

“Talvel läheb siiski väga kalliks ka see nn omaosalustasu. Minul ca 150-180 eurot kuus.”

“Tartu linnavalitsuse transporditeenus on soodustusega kallim kui Bolti takso, kasutasin seda 2 korda ravile sõitmiseks ja siis loobusin Bolti takso kasuks. Kellele on kasulik selline kallis hange?”

“Liinivedu on väga jäik teenus. Saab sõita ainult kindlal ajal hommikul ja õhtul iga päev. Kui märkida natukene teine aeg, siis helistatakse tagasi ja öeldakse, et nii ei saa ja nad kustutavad selle sõidusoovi. Juhuvedu on ainult 12 korda aastas, mis on selgelt väga vähe. Taksoteenust saavad kasutada ainult ratastoolis kliendid.”

“Sõidud pole piiratud mitte ainult kohtade osas, vaid ka kellaajaliselt: teenust osutatakse ainult argipäeviti töö ajal.”

“Omaosalus on vähem kui viie aastaga enam kui kahekordistunud. Tean, et teistes valdades on sotsiaaltransport veelgi kallim, ent kuna pean käima Tallinnas ja Tartus arstide juures, siis näiteks üks sõit edasi-tagasi Tallinnasse maksab mulle kokku 40 eurot. Ent on kuid, kus pean 3-4 korda käima. See on kõikide muude kallinenud hinade arvestuses minu jaoks meeletu väljaminek.”

“Sotsiaaltranspordi kasutamine on võimatu selle hinna tõttu. Lisaks peab selle teenuse pikalt ette planeerima, mis välistab selle kasutamise juhul, kui on ootamatud tervise halvenemised, mis takistavad ise auto juhtimist.”

Sotsiaaltranspordi hüvitamise määrad on ajale jalgu jäänud. Kvartalis 100 eurot ei kata eriti talvisel ajal pimedat inimese transpordikulud ära, pean käima tööl, arstide juures sageli.

Ettepanekud:

- Täpsustada sotsiaaltranspordi eesmärki SHS-s, et sotsiaaltransport on lisaks tööl, haridusasutuses ja avalike teenuste kasutamisele ka kui ühiskonnaelus osalemise meede, sh täpsustada et sotsiaaltransport on mõeldud kultuuri-, haridus-, töö- ja kogukonnaelus osalemiseks.
- Täpsustada sotsiaaltranspordi omaosaluse põhimõtted seaduse või määruse tasandil, et võrreldustada teenuse kättesaadavust.

- Kehtestada teenuse miinimumstandardid seaduse või määruse tasandil, sh abistamise kohustus transpordi kasutamisel, juhtide koolitus erivajadustega inimeste teenindamisel, nõuded sõidukitele, mõistliku etteteatamisaja kehtestamine, kättesaadavuse tagamine kõikidel nädalapäevadel.
- SHS järgi on sotsiaaltranspordile õigus sotsiaaltoetuste seaduse § 2 lõike 1 tähenduses puudega isikul, kellel puue takistab isikliku või ühissõiduki kasutamist, kasutada tema vajadustele vastavat transpordivahendit tööle või õppeasutusse sõitmiseks või avalike teenuste kasutamiseks. Riik tõlgendab siin puude mõistet laiemalt, kuid praktikas tõlgendavad KOV-id seadust kitsamalt. Ettepanek on SHSi muuta ning puude mõiste välja võtta nagu on kõik muud KOV kohustuslikud teenused.

Kui inimene ei saa liikuda (ÜRO Puuetega inimeste konventsiooni artikkel 20), ei saa ta kasutada ühtegi teist õigust - töötada, õppida ega osaleda kogukonnaelus (artikkel 19, artikkel 30).

“Tallinnas on sotsiaaltranspordi all invatakso teenus, mis on painlik kellaaegade ja marsruutide osas. See teenus peaks kindlasti jätkuma.”

“Sotsiaaltransport peaks olema hädavajalikeks sõitudeks- arst, apteek, sotsiaalteenused- tasuta.”

“Omaosalus on vajalik ühtlustada kogu vabariigis. ”

“Kuna mul on talvel libedaga peaaegu võimatu ilma kõrvalise abita bussini jõuda, siis oleks suureks abiks, kui bussijuht tuleks ukse juurde vastu ja toetaks vajadusel. Sellist abi pakuvad Foruse taksojuhid, kes teenindavad puudega inimeste teenuse alusel.”

Ligipääsetav ühistransport on väga oluline. Kohaliku omavalitsuse transporditeenuse hangetel tuleks silmas pidada, et bussijuhtidel oleks kohustus erivajadusega inimest aidata bussi sisenemisel ja väljumisel



EESTI PUUETEGA INIMESTE KODA
ESTONIAN CHAMBER OF PEOPLE WITH DISABILITIES