



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

LIGIPÄÄSETAVUSE RAKKERÜHM

Teede taristu alateema Lõpparuanne

Autor: Sander Sein

Autori tänu

Suur tänu kõigile küsitluses ja aruteludes osalejatele: Andres Levald, Kalle Toomet, Dago Antov, Juta Saarevet, Heiki Kalberg, Janno Sammul, Pavel Karev, Jakob Rosin, Jarko Koort, Kati Tamtik, Silver Riisalo, Toomas Paaver, Lili Tiri, Liis Vahter, Mari Jüssi, Paavo German, Imre Saar, Kristo Priks, Villu Urban, Veronika Valk-Siska, Simo Ilomets, Keit Parts, Ago Kokser, Artur Räpp, Kaido-Allan Lainurm, Endrik Mänd, Agnes Einman, Jan Trei ja Tiit Metsvahi

Teie panus on selle aruande valmimisel on väga tähendusrikas!

SISUKORD

Sissejuhatus	3
Hetke olukorra kirjeldus.....	5
Füüsiline keskkond	5
Liikluskorraldus ja hooldus	6
Liikleja mugavus	7
Lahendused ja ettepanekud	8
Erialgsed meetmete ettepanekud	9
Kasutatud kirjandus.....	11

SISSEJUHATUS

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2019–2023 punkt 8.11 seab eesmärgiks parandada elukeskkonna ligipääsetavust kõigi valdkondade üleselt. Sellest eesmärgist lähtudes otsustas Vabariigi Valitsus 26. septembril 2019. aastal luua ligipääsetavuse rakkerühma. Rakkerühma moodustas riigisekretär 8. novembril 2019. aastal käskkirjaga nr 36. Rakkerühma üheks alateemaks on teede taristu, mille hetke olukorra kaardistamiseks ja ettepanekute tegemiseks koguti infot alatöörühmana. Antud aruanne on kokkuvõtte alatöörühma juhi kogutud ja erinevate küsitluste või koosolekute käigus välja toodud info põhjal.

Teed ja selle juurde kuuluv taristu on kaasatud rakkerühma tegevusse, sest taristu on loodud eesmärgiga võimalda inimestel liikuda eluks vajalikel trajektooridel. Liikumise tagamisega luuakse võrdsed võimalused ühiskonnaelus osalemiseks. Peale vajaduste on inimestel ka ootused, mille seas on põhjendatult ka ootus pääseda ligi vajadustele vastavatele kohtadele ilma liigsete takistuste ja mõistliku aja jooksul.

Taristu planeerimise ja projekteerimise valdkonnas on juba praeguseks välja töötatud erinevad juhised, standardid ja määrused, mille eesmärgiks saavutada avaliku ruumi kvaliteedi tõus ja millest on elanikkonnal ka kasu. Sellegipoolest ei ole kõikide liiklejate liikuvustingimused piisavad ja ilma sõidukita liiklejate ligipääsetavust võib pidada hetkel pelgalt rahuldavaks. Näiteks ei ole teede võrgustiku planeerimisel arvestatud, et jalakäijate liikumisteed oleks terviklikud, kus ei esine katkestusi ega tupikuid. Lisaks on märgatavaid puudjärke ligipääsetavuse tagamisel teede taristu elukaare jooksul, hõlmates ehitamist, hooldamist, remonti ja lammutamist. Valdonna ligipääsetavuse uurimiseks on kokku lepitud järgnevates punktides:

- Ligipääsetavuse loomisel tuleb arvestada **kaasava ehk universaalse disaini** põhimõtetega. Sellest tulenevalt lähtutakse, et laiatarbekaupade, keskkondade, hoonete ja teenuste disain on selline, mille tulemus on **ilma kohandusteta kasutatav** ja ligipääsetav nii paljudele inimestele kui **võimalik ja mõistlik**.
- Ligipääsetavust hinnatakse läbi inimese ja taristu elukaare
- Kaasava disaini sihtrühmaks on kogu elanikkond – lapsed, eakad, erivajadustega inimesed, lapsevanemad, ajutise tegevuspiiranguga inimesed ja kõik teised
- Teetaristu on osa transpordisüsteemist, mille areng peab tuginema **ühtsele liikluspoliitikale**, mis parandab ja tasakaalustab elukvaliteeti ning majanduselu toimivust [EVS 843, 2016]
- Ligipääsetavus tähendab **juurdepääsu, läbipääsu või kasutamisevõimalust**. Liikumistee peab olema hästi läbitav ja ehituslike takistusteta [Falkenberg jt, 2012]

Vähese ligipääsetavuse tagajärjena ei ole teatud osal liiklejatest võimalik realiseerida ühiskonnas oma potentsiaali, millel on kindlasti mõju ka riigi majanduslikule võimekusele. Lisaks majandusliku arengu takistamisele on vähesel ligipääsetavusel mõju ka inimeste tervisele (<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>) ning ilma autota liiklejate ligipääsetavuse probleemide lahendamist on peetud üheks kulu-efektiivsemaks meetmeks [Litman, 2003].

Jalgsi liikumine on kogu teetaristu ja transpordisüsteemi jaoks kriitilise tähtsusega, sest ilma selleta ei saa süsteem toimida. Selleks, et teetaristu ligipääsetavuse teema tähtsust konkretiseerida, siis tuleb tähelepanu juhtida järgnevatele punktidele:

- Eesti seisab silmitsi vananeva ühiskonnaga. Statistilised andmed näitavad, et vanusega suurenevad igapäevategevuse piirangud – 62,5% (ligikaudu 164 000 inimest) eakatest ehk 65-aastastest ja vanematest hindab endal olevat mõningal või suurel määral igapäevategevuse piiranguid.¹
- Lapsed ja noored on uue ühiskonna alustalad, kuid vähese ligipääsetavusega ühiskonnas ei ole neil võimalik harjuda iseseisva, autota, liiklemisega. Ilma harjumusteta ei oska noored vananeva ühiskonna probleemiga samastuda ja seda lahendada.

Arvestades kokku lepitud punkte ja kahte eri ühiskonna gruppi puudutavat tähelepanekut on kaasava disaini mõiste all mõeldud kogu **teede taristu ohutut kasutatavust võimalikult paljude inimeste jaoks olenemata eest ja võimetest.**

Eestis parim kaasava disaini kasutajakogemus veel puudub ja sellest tulenevalt keskendub rakkerühma teetaristu alateema pigem hetke olukorrast ülevaate saamisele ja seoste leidmisele, tuues välja kitsaskohad seadusandluses, ühiskonna arusaamades, füüsilise keskkonna nõuetes ja kaasatud isikute (sh tellijad, projekteerijad, ehitajad, hooldajad ja järelevalve) teadlikkuses.

Ülevaate saamiseks on läbi töötatud erinevad õigusaktid, standardid, uuringud ja muud teaduslik kirjandus ja lisaks on aruandesse panustanud erinevad osapooled läbi 2020. aasta aprillis läbi viidud küsitluse vastuste ja perioodil 2020. aasta mai kuni september toimunud arutelude. Aruande koostaja soovib eraldi tänada neid, kes võtsid vaevaks mõelda kaasa ligipääsetavuse üle teetaristu alateemas.

Tööd finantseeritakse Euroopa Liidu Sotsiaalfondist rahastatud ühtekuuluvusfondide 2014-2020 rakenduskava prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetmest 12.2 „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“.

HETKE OLUKORRA KIRJELDUS

Praeguseks hetkeks välja on töötatud mitmeid juhendmaterjalide [nt „Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine“; EVS 843] ja läbi viidud uuringuid [nt EPIK variraport; „Laste ligipääsetavuse uuring“], kus on selgelt välja toodud, et teede taristu loomisel ja ümber ehitamisel tuleks lähtuda motoriseeritud sõidukita liiklejatest (sh lapsed, eakad, puuetega inimesed), kuid vaatamata sellele on liikluskeskkonnas puudujääke. Ligipääsetavuse probleemi laiemaks, kvaliteedile suunatud, lahendamiseks kaardistati teetaristuga seotud puudujäägid kasutaja vaatest, sõnastades paralleelselt olukorra soovitud alaeemärgid, mille abil saab luua terviklikuma vaate transpordisüsteemile.

Füüsiline keskkond

Järgnevalt on kokku koondatud füüsiline keskkonnaga ehk teede, tänavate ja rajatiste füüsilise suurusega seotud probleemid. Neid suuruseid peaks olema võimalik korduvalt mõõta ja vajadusel omistada numbrilised piirväärtused. Füüsilise keskkonna ligipääsetavuse parandamiseks on välja töötatud erinevad mõõdetavad või arvulised piirväärtused juba normides [EVS 843, EVS 613 kuni 615, EIT määrus nr 28, MTM määrus nr 106] kirjeldatud. Füüsilise keskkonna puhul on välja toodud järgnevad kitsaskohad:

- Sõiduteelt kõnniteele liikumis kohtades olevate äärekivide kõrgus nii vanematel kui ka viimastel aastatel valminud objektidel, mille paigaldamisele esitatud tolerantside määramisel (± 1 cm) ei ole arvestatud eakamate inimeste, lapsevankrite, laste rataste ja ratastoolis liiklejatega. Maksimaalse tolerantsiga lubatud kõrguse erinevus tekitab olukorra, kus pääs sõiduteelt kõnniteele või ohutusaarele on raskendatud väiksemate ratastega liiklejalatel (sh. lapsevankrid, laste rattad, ratastoolid). Teisalt ei saa äärekivide kõrguseid viia 0-tasandile, sest nägemispuudega inimeste jaoks on see tähtis element kõnnitee ääre tuvastamiseks ja lisaks kasutatakse äärekive vee ärajuhtimiseks.
- Jalakäija ja jalgratturi mõistliku ruumivajaduse temaatikal puuduvad selgelt sõnastatud eesmärgid, piirsuurused ja hindamismetoodikad. Näiteks ei ole käsitletud laste nähtavuskauguseid või teeninduskõrguseid (paljud foorinupud keskmise täiskasvanu kõrguse järgi), ratastooli või lapsevankri vajalike pöördenukkasid või liikumistee pikkuse suhet pikkusega linnulennult.
- Ligipääsetavus ei ole teede taristut käsitlevates aktides ja standardites reguleeritud ega kajastatud põhimõttena, mida tuleb taristu loomisel järgida. Nõuded teede taristu ligipääsetavusele tulenevad määrusest nr 28 ning oluline on üle vaadata nende seos muude teede ehitust reguleerivate aktidega, et nõuete tagamisel oleks vaadeldud probleemi tervikuna (näiteks ei tohiks inva parkimiskohad olla hoonetest liiga kaugel).
- Määruse nr 28 nõuete täitmine on kohustuslik ainult asula sees. See tähendab, et asula märgiga tähistamata, kuid asula tunnusena asumeid läbivad maanteed ei pea järgima ligipääsetavuse nõudeid ning ligipääsetavuse nõuded ei kehti ka maapiirkondades ja maanteedes ääres. Ei ole selge, milline on optimaalne taristu ja millised peaksid olema ligipääsetavuse nõuded maapiirkondades. Lisaks ei ole hetkel selge, kas nõudeid on vaja täita ka näiteks eraparklate ja parkide rajamisel.
- Teede projekteerimisel kasutusel olev riiklik standard EVS 843 „Linnatänavad“ on suures mahus loodud toimima paremini uue linnaruumi rajamisel, mistõttu olemasoleva linnaruumi kujundamisel on standardit raske rakendada selliselt, et kergliiklejate huvid ja ligipääsetavus ei jääks tagaplaanile võrreldes autoliiklusega. Seda põhjusel, et tegelikkuses on enamik projekteerimisest seotud olemasolevate teede rekonstrueerimisega olemasolevas linnaruumis ja ruumi puudusel kannatavad standardi rakendamisel kergliiklejad, mitte sõidukid.
- Puudub kokkulepe riigi ja kohaliku omavalitsuse vahel, millistele nõuetele (sh ligipääsetavuse nõuded) peab vastama asulasisene maantee. Maanteeameti ehitatavaid riigiteid nähakse pigem transiidikoridorina, mis on vastuolus kohaliku omavalitsuse sooviga käsitleda ka asulasiseid maanteed kvaliteetse ning kohaliku elaniku ja kergliiklejaid arvestava avaliku ruumina.
- Taristu planeerimisel kasutatud liiklussageduse prognoosi metoodikas on autoga liikleja vajadused jätkuvalt esikohal ja ruumi puudusel vähendatakse pigem autota liiklejatele mõeldud ruumi.

- Majandus- ja taristuministri 9. jaanuari 2020. a määrus nr 2 „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“ nõuab teema käsitlemist vaid liikluskorralduse alapeatükis, mistõttu ei pruugi tee ehitusprojekti olev ligipäasetavusega seotud füüsilise keskkonna käsitus olla piisav.
- Teedeehituse nõuete ja standardite seisukohast on probleemiks asjaolu, et tellija teadlikkuse tase on üldiselt madal, mistõttu ligipäasetavuse nõudeid ja kaasava disaini põhimõtteid rakendatakse väga erinevalt ning häid disainilahendusi ei kasutata ega levitata järjepidevalt. Samuti puudub laiem teave heade näidete kohta.
- Teede ja tänavate puhul on tellija, rahastaja, ehitusloa menetleja ja järelevalve teostaja sama isik (kas kohalik omavalitsus või Maanteeamet), mistõttu on arvestatav huvide konflikti võimalus.
- Erinevalt hoonetest puudub avalikel tänavatel kasutusloa kohustus, ilma milleta puudub kontrolli kohustus ja võimalus sõltumatu järelevalve teostamiseks objekti projektikohase ehituse üle, sh ligipäasetavuse lahenduste üle. Seega erinevalt hoonetest, kus pakutakse avalikkusele mõeldud teenust, puudub sõltumatu järelevalve teede ja tänavate projekteerimisel ja ehitamisel.

Liikluskorraldus ja hooldus

Liikluskorraldusega seotud muutujaid on võimalik hinnata eri tasemetena, kuid tulenevalt kasutajate erinevusest ei saa otsest numbrilist piirväärtust omistada. Sarnaselt füüsilise keskkonna nõuetega on juba praegu standardites ja seadusandluses [EVS 843, EVS 613 kuni 615, MTM määrused nr 92 ja 106, Maanteeameti juhised jms.] välja toodud erinevad piirväärtused ja nõuded. Liikluskorralduse ja hoolduse puhul on välja toodud järgnevad kitsaskohad:

- Nägemispuudega liiklejate liikluskorraldus on hetkel tagatud selliselt, et nende teekonnal on katkestused reljeefses teekattes, kasutatud on erinevaid materjale ja jälgitavuse tagamiseks ei ole rajatud piisavalt helisignaalidega suunaviitasid nii ülekäigurajal kui ka väljaspool.
- Nägemispuudega inimeste ligipäasetavuse tagamine kitsastes oludes on juba projekteerimise faasis pigem pealiskaudne. Vaatamata eraldi koostatud juhendmaterjalile (leitav aadressil <https://pimedateliit.ee/juhttee/>), kus heast küljest on lisaks detailsetele mõõteväärtustele välja toodud ka erinevad juhtteede lahendused, pole kitsastes oludes selle juhendi järgi suunamise projekteerimiseks häid juhiseid.
- Reguleeritud jalakäija ülekäiguradade heliga valgusfooride toon jääb samasse sagedusvahemikku liiklusrumaga ja sellega seonduvalt on nägemispuudega inimestel keeruline suunduda sõiduteele kõnniteele.
- Reguleeritud ülekäiguradade ületamiseks ette nähtud aeg on liiga lühike puuetega liiklejate ja eakate jaoks.
- Praeguses regulatsioonis ei ole liikumisruumi kitsendavate elementide nagu liiklusmärkide, prügikastide ja treppide asetsemine kõrguse suhtes selgelt sõnastatud, mistõttu võivad nad piirata ruumi vertikaalsuunas ja olla seetõttu lisaks jalakäijatele väga suureks ohuks pimedatele ja vaegnägijatele.
- Linnaruumis eksitakse uute objektide valmimisel jätkuvalt kergliiklejate liikumisruumi minimaalse väärtuse vastu, paigaldades normidega ettenähtud liikumisruumi alasse kitsendavaid objekte nagu näiteks valgustipostid või liiklusmärgid.
- Enamus liikluskorraldusest on suunatud sõidukiga liiklejatele, millest tulenevalt ei ole ilma sõidukita liiklejate liikumise suunaviitade nõuded, liikumisteel olevad suunavad piirid ja suunaviitade järjepidevus tagatud samaväärselt.
- Erinevatele transpordi sõlmpunktiidele on juba hetkel kehtestatud erinevused, mis ei vasta kaasava disaini põhimõtetele. Näiteks ei kirjeldatud jalgrattatee ja raudtee ristumise võimalusi. Sellest tulenevalt tuleks raudtee ülekäigu, ülekäiguraja, ülekäigukoha ja ohutussaare nõuded lähtuvalt kaasava disaini põhimõtetest terviklikult üle vaadata ning hinnata nende ohutust jalakäijale vastavalt teenindus- ja ohutustasemele või liikluse kiirusele. Eraldi tuleks tähelepanu pöörata ka kõnniteede ja ülekäikude trasseerimisele ning jalakäijate kaitstusele priismete eest.
- Hoolduse puudumisega juhitakse peamiselt tähelepanu talvisele hooldusele (lume lükkamine), kuid lisaks tekivad vähese hoolduse tõttu on ka teedesse augud, mistõttu on liikumiskustega inimese ligipäasetavus halvenenud igal aastaajal.

- Kergliiklusteede omandiküsimus ei ole tervikliku hoolde tagamiseks piisavalt selge, sest kergliiklusteid ehitavad omavalitsused riigimaale ja vastupidi ning hilisem korrashoid on kokkuleppeliselt ühe või teise teha, mistõttu rakendatakse samade haldusüksuste raames erinevaid seisundinõudeid.
- Tee hooldamise tase ja kvaliteet teede taristul on väga kõikuv, seda nii eri aastaaegadel kui ka ehitustööde ajal. Enamasti kannatavad sõidukita liiklejad, sest jalgsi ja kergliiklejate liiklusolude kohta pole selgeid nõudeid.
- Kergliiklusteedel puudub oma teehoiukava, mis tähendab seda, et peale valmimist ei ole teada, millal rekonstrueerimist või kattetaastust oodata on ja seetõttu ei vasta kergliiklusteed enam seisunditaseme nõuetele.

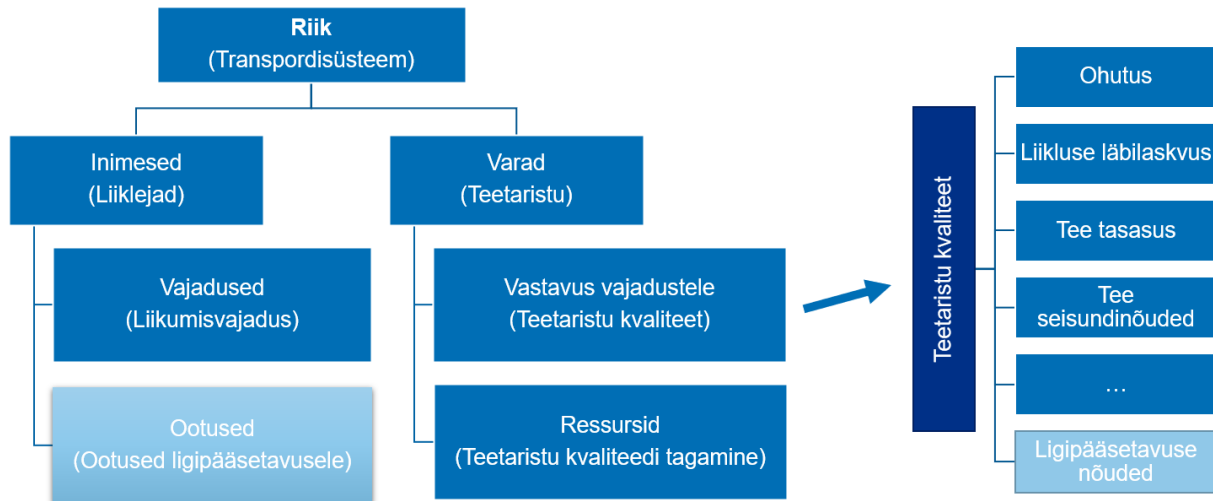
Liikleja mugavus

Liikleja mugavus, ohutus ja muud inimeste ootused transpordisüsteemile on muutujad, mida saab ainult kaudselt hinnata, sest need põhinevad peamiselt tee kasutaja tunnetel ja teadlikkusel. Ideaalis peaks kasutaja teadma kuidas on parim viis liikuda ühest punktist teise ja tahtma seda teekonda ette võtta. Siin grupis välja toodud detailsed muutujad ei ole veel tervikliku rakendamist leidnud, kuid näiteks Maanteeamet on tegemas selles suunas arendustööd [Liikuvusteemade arendamine Maanteeametis]. Selle alagrupi muutujad on seotud kogu transpordisüsteemi ligipäätavuse tagamisega pikas vaates, sest elanikkonna vanusega muutuvad ootused ja praegu tehtud õigete otsustega on võimalik tulevikus ühiskonna kulusid vähendada. Liikleja mugavusega seotud kitsaskohtadest toodi välja järgnevad:

- Inimese mugavuse hindamine keeruline, sest iga inimene on erinev ja sellest tulenevalt on erinevad ka nende poolt ohutusele, turvalisusele ja mugavusele seatud eesmärgid. Kindlasti pole teede taristu muutmisega võimalik elimineerida kõiki inimese emotsionaalsete mugavus või turvatundega seotud ligipäätavust pärssivaid tegureid, kuid tervikliku vaate ja liikleja teadlikkuse suurendamisega saab ligipäätavust soodustada.
- Puudega inimestele on tagatud parkimiskohad, kuid hetkel puuduvad juhtteed invakohast hoone sissekäiguni ja teatud olukordades on invakohad rajatud sissepääsust liiga kaugele (näiteks teisele poole tänavat).
- Liikleja ei oska teadvustada teekonna eripärasid, millest tulenevalt pole võimalik hinnata ka kohale jõudmiseks kuluvat energiat. Lisaks tuleb teede taristut vaadelda kui vaba aja veetmise kohta, mida tuleks soodustada meeldiva ümbritseva keskkonna ja piisavate puhkealadega.
- Kui inimese teekonnal esinevad mittesobivad tingimused (näiteks remont), siis hetkel puudub tervikliku võrgustiku lähenemine, kus on alati toodud alternatiivse liikumise valikuvõimalus.
- Alla 10. aastastele kooliealistele liiklejatele, kelle jaoks on ilma sõidukita liikumine peamiseks liikumisviisiks, ei ole liiklusseaduse kohaselt lubatud iseseisvalt jalgrattaga liigelda, kuid tegelikkuses liiklevad juba 7.aastased iseseisvalt liikluses.
- Enamik korraldusest on mõeldud sõidukiga liiklejatele, millest tulenevalt on puudulikud ilma sõidukita liiklejate suunaviitade ja infoviitade nõuded, liikumisteel olevad suunavad piirded ning suuna- ja kohaviitade järjepidevus. Tegemist on probleemiga, mis on olulisena esile toodud nii ühistranspordi kui ka turismi alateemade all, sest linnaruumi selge viidastamine nii elanikule kui ka turistile on oluline osa mugavast ja ligipäätavast keskkonnast.
- Teisest vaatest on välja kujunenud elukeskkonnas hetkel ligipäätava keskkonna loomisel lisaks sõidukite ruumivajadusele vastuseis ka kohalike elanike seas, mistõttu ei pruugi projekteeritud lahendused reaalselt ehitusse jõuda.

LAHENDUSED JA ETTEPANEKUD

Teede taristu ligipääsetavuse parandamiseks on oluline teada, kus kohta antud teema asetub haldusstruktuuris ja kuidas saaks seda liigitada. Üldine skeem keskendub ainult teetaristu punktidele ja on toodud järgnevalt (Joonis 1). Teede taristu alateema on käsitletud linnatänavate ja maanteedel ligipääsetavust.



Joonis 1. Teetaristu ligipääsetavuse asetumine riigi struktuuri

Joonisel 1 on toodud sulgudes täpsemad alagrupid kuhu alla teetaristu kuulub. Riigi terviklikuks toimimiseks on transpordisüsteem koos kvaliteetse taristuga liiklejatele hädavajalik. Transpordisüsteem tervikuna koosneb taristust, transpordivahenditest, veeteenusest ja inimestest, kes liiguvad. Lisaks kuuluvad transpordisüsteemi veel kaubad, mida liigutatakse ja kõik teenused, info, regulatsioonid ja organisatsioonid, mille abil hoitakse süsteem toimivana. Antud kontekstis keskendutakse ainult kahele esimesele.

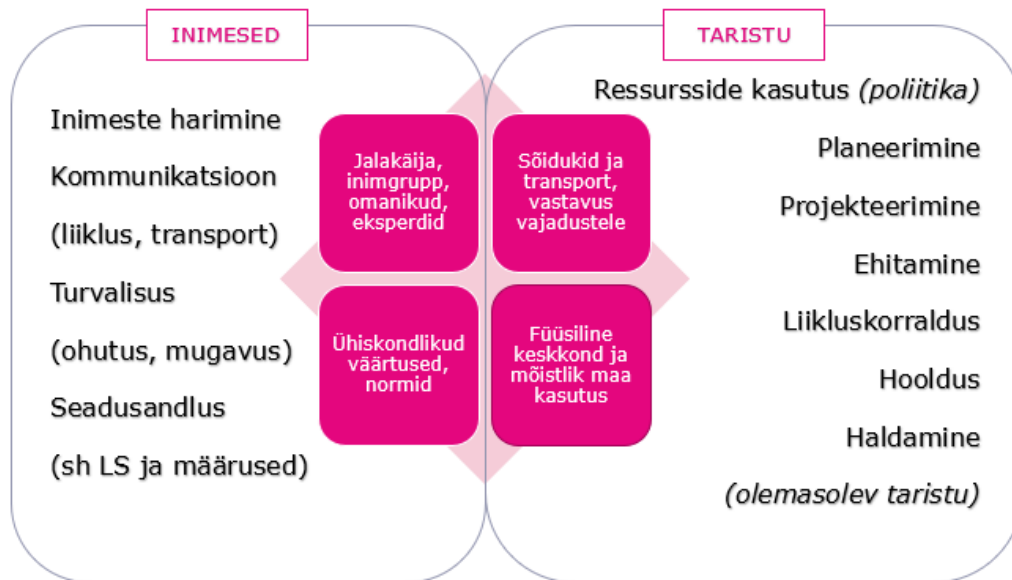
Juba eelmises riigi transpordi arengukavas (2014-2020) toodi välja, et transpordisüsteemi ülesanne on liikumisvajaduse rahuldamine, kuid laiemalt võttes täidab see eesmärgi tagada teenuste ja sihtkohtade kättesaadavus [MKM].

Järgmisena on välja pakutud filosoofilised lähenemised, mis võiksid edaspidi kujundada nägemust ligipääsetavuse tagamiseks teede taristul.

- Ligipääsetavus tuleks kasutusele võtta sarnaselt ohutusele teetaristu füüsilise keskkonna kvaliteedinäitajana. Juba praegu on määruses 28 kehtestatud nõuded vastavalt miinimumootustele, kuid kvaliteedinäitaja kasutuselevõtul saab kehtestada vajadusel ka karmimad nõuded, mida on võimalik rakendada ümberehitamise või rekonstrueerimise korral. Ligipääsetavuse normide loomisel tuleb vaadelda probleeme terviklikult ehk hooneid ja bussipeatuseid koos teede taristuga ning arvestada teede aastaringse kasutamisega, mitte ainult suviste oludega.
- Neid tänavaid ja teid, kus sõidukita liiklejate osakaal on suurem, tuleks käsitleda avaliku ruumi osana, mitte transiitkoridoridena. Sellest lähtuvalt tuleks planeerimisel esmajärjekorras vaadata kõikide inimeste liikuvust, mitte liiklust ega liikluskoosseisu.
- Head tavad ja parimad praktikad peaksid olema kokku koondatud ning kättesaadavad nii tee kasutajatele, tee omanikele kui ka ekspertidele. Eraldi tuleb tähelepanu juhtide kaasava disaini kasutamisele ja edendamisele kaugemale tänastest kehtivatest miinimumnõuetest.
- Lisaks nõuete täpsustamisele peab projekteerimine algama hästi sõnastatud lähteülesandest, mille peaks suutma sõnastada projekteerijad koostöös linnaplaneerijate ja arhitektidega.

Esialgssed meetmete ettepanekud

Meetmete ettepanekute koostamisel lähtuti COST 358 [Methorst jt] tegevuskavas välja toodud jalakäijate kvaliteedivajaduste tagamiseks kasutatud "pitsa" mudelit, kus peamised väärtused on jaotatud nelja alagruppi, mis omakorda liigituvad inimeste ja taristuga seotud teemade alla (Joonis 2).



Joonis 2. Erinevate meetmete liigitamine Methorst (2003) mudeli järgi.

Jooniselt 2 on näha, et inimestega seotud ligipääsetavus paraneb ennekõike teadlikkuse tõstmisega, mille tulemusena muutub kommunikatsioon paremaks ja keskkond turvalisemaks. Seadusandluse muutmisel on peamine mõju tee omanikele ja ekspertidele. Taristuga seotud meetmed on peamiselt seotud tegevustega ja nendega tegevustega seotud nõuetega. Esialgssed meetmete ettepanekud on järgnevad:

- Lähtuda ligipääsetavuse käsitlemisel nn laiast vaatest, mis annab kõigile kogu elukaare vältel liikuvuspõhise võimaluse eneseteostuseks ning väärikalt ja iseseisvalt ühiskonnaelus osalemiseks. Selleks asendada ehituseadustiku §-s 11 olev kitsas, puudega inimeste erivajadusi puudutav sõnastus ligipääsetavuse laia vaadet kirjeldava sõnastusega ning sama teha vajaduse korral teede ehitust reguleerivates õigusaktides.
- Vaadata üle määruses nr 28 sätestatud teetaristu projekteerimise nõuded koos kohaldamisalaga, mh kaaluda nõuete tõstmist määrusesse „Tee projekteerimise normid“ (koostamisel uus terviktekst).
- Kaaluda määruse nr 28 § 1 lõike 3 ümbersõnastamist, et tagada paremat õiguselgust ja vältida määruse nõuetest möödamineku võimalusi.
- Määruse „Tee projekteerimise normid“ uue tervikteksti koostamisel käsitleda võrdselt tänavaid ja maanteid ning kaaluda teede liigitamist lisaks liiklusvoogudele ka funktsionaalsuse alusel mis tagab parema nõuete seotuse ja terviklikkuse ning ühtlasema ligipääsetavuse nõuete rakendamise, sh asula piirialadel.
- Määruses „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“ tuua paremini esile ligipääsetavuse osa, nt sätestada ühe nõudena kohustus käsitleda ligipääsetavust ehitusprojekti seletuskirjas.
- Kaaluda ligipääsetavuse lisamist teede taristul tehtavate auditite koosseisu eesmärgiga tagada ligipääsetavuse nõuete üle pisteline kontroll. o Vaadata üle määruse „Tee seisundinõuded“ nõuded eesmärgiga parandada ligipääsetavust ja kergliiklejate taristu kasutusmugavust talvisel ajal.
- Algatada Eesti standardi EVS 843 „Linnatänavad“ revisjon. Revisjoni käigus vaadata üle tänavate rekonstrueerimise võimalused ja parimad kogemused kitsas linnaruumis ning motoriseeritud liikluse ja kergliiklejate tasakaal. Kaaluda toetava juhendmaterjali koostamist, mis koondaks parimad tavad ligipääsetavuse tagamiseks kõigile inimrühmadele.

- Analüüsida võimalusi ligipääsetavuse parandamiseks tee ehitustööde ajal. o Sõltumatu järelevalve loomiseks määruse nr 28 nõuete täitmise üle teetariistu ehitamisel kaaluda vastava pädevuse ja ressursi andmist Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile.
- Teha eraldi analüüs, et käsitleda ligipääsetavat teetariistut maapiirkonnas, sh leida kokkuleppeline ligipääsetavuse tase väljaspool asulaid olevates ühissõidukipeatustes, kergliiklejate liikumisvõimalused maanteel ja kergliiklusteedel (sh kergliiklusteedega ühendatud ühissõidukite peatustes).
- Lisada riigiteede teehoiukavasse liikuvusmeede, mille eesmärk on soodustada väikeinvesteeringute kaudu säästlikke liikumisviise ja luua võrdsed liikumisvõimalused eri liiklejatele. Seeläbi aitab see kaasa ligipääsetavuse tagamisele riigiteede taristul. Kaaluda meetme fookuse laiendamist ning lisavahendite taotlemist riigi eelarvestrateegiast.
- Taotleda riigi eelarvestrateegia raames lisavahendid määruse „Kohaliku tee ehitamiseks juhtumipõhise investeeringutoetuse andmise põhimõtted“ raames ligipääsetavuse meetme loomiseks (juhtumipõhise toetuse lisameede).
- Analüüsida liiklusseaduse 9. peatükki eesmärgiga käsitleda liikumispuudega inimese ja pimedate inimese liiklemise tagamise teemat laiemalt kui ainult parkimise korraldamine.
- Erinevate osaliste teadlikkuse suurendamiseks lisada ligipääsetavuse teadlikkuse nõue teedeehitusega seotud õppekavade õpiväljunditesse ja kutsequalifikatsioonidesse. Lisaks kaaluda õppe- või juhendmaterjali koostamist ning koolituste korraldamist praegustele tellijatele, projekteerijatele ja ehitajatele.
- Kaaluda invakoha nõuete kehtestamist avalikkusele ligipääsetavale erateele (avaliku kasutusega eraparklatele).
- Kaaluda võimalusi, kuidas kaasata puuetega inimeste esindusorganisatsioonide esindajaid või valdkonna eksperte tänavate ehituse ja kapitaalremondi objektide projektide kooskõlastamise protsessi ning objektide valmimisel ligipääsetavuse testimiseks, et mittevastavuste korral saaks teha õigeaegselt vajalikke muudatusi.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Eesti Standard EVS 613 „Liiklusmärgid ja nende kasutamine“
- Eesti Standard EVS 614 „Teemärgised ja nende kasutamine“
- Eesti Standard EVS 615 „Foorid ja nende kasutamine“
- Eesti Standard EVS 843 „Linnatänavad“
- Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 29.mai 2018. a määrus nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“
- Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 23.november 2017. a määrus nr 61 „Kvalifikatsiooni tõendamise nõudega ehituse tegevusalade täpsem jagunemine ja nendele tegevusaladele vastavad täpsemad kvalifikatsiooninõuded“
- Jüri Järve, Kristo Priks, Signe Falkenberg, Valeri Falkenberg, Teet Kallaste, Villu Urban, Artur Räpp (2020) „Transpordi ja tehiskeskonna ligipäasetavuse analüüs“ Tallinn
- Litman, T.A. (2003). Economic value of walkability. Transportation Research Record 1828, pp 3-11
- Maanteeameti juhise 2018-008 „Riigiteede liikluskorralduse juhise. Nõuded liikluse korraldamisele, liikluskorraldusvahenditele ja nende kasutamisele“
- Maanteeameti dokument „Liikuvusteemade arendamine Maanteeameti“ 2020.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi 2013. aasta dokument „Transpordi arengukava 2014-2020“
- Majandus- ja taristuministri 14. juuli 2015. a määrus nr 92 „Tee seisundinõuded“
- Majandus- ja taristuministri 3. august 2015. a määrus nr 101 „Tee ehitamise kvaliteedi nõuded“
- Majandus- ja taristuministri 5. augusti 2015. a määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“
- Methorst, R. (2003). Vulnerable road users - report on the knowledge base for an effective policy to promote the safe mobility of vulnerable road users. AVV Transport Research Centre, Rotterdam 2003.
- Methorst, R., Risser, R., Sauter, D., Tight, M., & Walker, J. (2010). Cost 358 Pedestrians' Quality Needs. PQN Final Report.
- Riigikogus 17.juunil 2010. a vastu võetud seadus „Liiklusseadus“
- Riigikogus 11.veebruaril 2015. a vastu võetud seadus „Ehitusseadustik“
- Valeri Falkenberg, Daniel Kotsjuba, Pille-Riika Lepik, Andres Levald, Margit Lillemaa, Ivar Lubjak, Hille Maas, Ruth-Helene Melioranski, Alo Mikola, Kristiina Peetsalu, Maria Pukk, Kristi Rummel, Tüüne-Kristin Vaikla, Veronika Valk-Siska „Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine“ 2012, Tallinn