



Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
info@agri.ee

Meie: 13.03.2026 nr 22

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Sotsiaalministeerium
info@sm.ee

Eesti Puuetega Inimeste Koja pöördumine seoses ühistranspordireformiga

Eesti Puuetega Inimeste Koda (EPIKoda) koos oma võrgustiku liikumispuudega inimeste organisatsioonidega kohtus Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga 6.märtsil, et kuulda, mida toob ühistranspordireform kaasa ratastoolisõbraliku veeremi osas ning et teha ettepanekuid selle teostumiseks.

Kuigi ühistranspordireformi kuuest põhiprintsiibist üks rõhutab, et ühistransport peab olema ligipääsetav ja atraktiivne kõigile Eesti elanikele sõltumata east, puudest, elukohast või jõukusest, selgus kohtumisel, et riigil puudub konkreetne plaan ligipääsetavuse edendamiseks ning riigipoolseid lahendusettepanekuid ei esitatud.

EPIKoja seisukoht on, et ühistranspordireformi tuleb käsitleda tervikuna ehk erinevad transpordiliigid ja ühendused peavad teineteist täiendama. Puudega inimese teekond ei alga peatusest ega lõpe sõidukisse sisenemisega. Teekond algab kodust ning hõlmab liikumist peatusesse või jaama, vajadusel sotsiaaltranspordi, taksoveoteenuse, pereliikme või lähedasega. Kohale jõudes peab teenuse kasutamiseks olema loodud toetav taristu (parkimisvõimalused, takistusteta ja toetatud liikumine nagu juhtteed, liikumisjuhised või navigatsioonisüsteemid, saatmisvõimalused, ja info kättesaadavus). Praegu on teekonna erinevad osad killustunud ministeeriumite, kohalike omavalitsuste, riigiasutuste ja ettevõtete vastutusalade vahel. See on põhjuseks, miks ligipääsetavust ei saa lahendada ühe transpordiliigi või haldusala piires.

Sotsiaaltranspordi sõite lubatakse ainult kindlatel eesmärkidel, transporti ei saa piisavalt sageli, transport on kättesaadav ainult omavalitsuse piires. Sageli kasutatakse sotsiaaltransporti just ühistranspordi ligipääsetavuse probleemide tõttu (vt [EPIKoja sotsiaaltransporditeemaline küsitlus 2026](#)).



Eestis, ja üldisemalt Euroopas, moodustab 250 km lävendiga seotud regulatsioon suurt osa bussiturust, mis tähendab, et enamik reisijaid jäävad ilma määruse (EL) nr 181/2011 nn laiendatud õigustest. Praktikast tähendab see, et linnadevahelised liikumisvõimalused on ratastoolikasutajatele ahtad, sisenemine bussi erinevates asukohtades takistatud ja liikumine ajaliste piirangutega, sest on seotud ligipääsetava bussi tehniliste omaduste, saatja ning teiste teenuste kättesaadavusega.

Aastal 2024 valminud Euroopa Liidu reisijaõiguste konsultatsioonis tuuakse välja, et tahaplaanile jäävad ka teiste puudega inimeste vajadused. Konsultatsiooni tulemusel soovitatakse kaaluda lävendi langetamist 150 km-ni. On oluline, et ühistranspordireform tegeleb transpordi küsimustega laiemalt ning edasised tegevused on selgelt määratletud, osapooltega kokku lepitud ja tegevuskavasse sisse viidud. Arendades samaaegselt erinevaid liikumisviise on võimalik ühistranspordisüsteemis tagada võrdväärne kohtlemine.

Sel põhjusel tõime kohtumisel välja, et hetkel ei ole ratastooli kasutajatele sobivale taksoveoteenusele ettenähtud mootorisõiduki maksuvabastust. Meie hinnangul on maksuvabastus üks võimalus soodustada taksoveoteenuse pakkujate lisandumist turule. Täna on teenusepakkujaid vähe ning olukord varieerub või on keeruline erinevates linnades, kus kohalik sotsiaaltransporditeenus ei ole kõigile, sh turistidele kättesaadav. Ratastoolisõbralik taksoteenus on sageli ainuke liikumisviis, sest ühistransport ei kata kõiki peatuseid ega asukohti. Veeremi ratastoolisõbralikkus on otseselt seotud bussi tellimise hankega, paljud teised ligipääsetavuse lahendused nagu ekraanid, häälteavitused või heliedastussüsteemid on kohaldatavad ka tagantjärele.

Maakondadevahelisi bussiliine rahastatakse riigi dotatsioonist, kuid madalapõhjalisuse nõue neile ei kohaldu, maakonnasisestel liinidel nõue kehtib. Kuid ka maakonnaliinidel ei piisa ainult madalapõhjalisuse nõudest: ligipääsetavus eeldab terviklikku lähenemist ning arvestada tuleb tingimusi, mis on vajalikud erinevate puuetega inimestele. Kohtumisel lepidi kokku koostöö EPIKojaga, eesmärgiga täiendada tehnilisi tingimusi.

Muuhulgas ei ole riik kehtestanud kommertsvedajatele avaliku teenuse osutamiseks ligipääsetavuse miinimumnõudeid. Praktikast tähendab see, et ligipääsetavate busside osakaal bussiparkides on väga väike (vt [Ligipääsetavuse rakkerühma lõpparuanne](#)) ning levinud on ootus,



et ratastool tuleb reisi ajaks kokku pakkida. Oleme seisukohal, et ratastoolisõbralike kommertsliinide miinimumnõuded tuleb liiniloa saamiseks kehtestada.

EPIKoda tegi kohtumisel järgmised ettepanekud:

- läheneda ühistranspordireformile ligipääsetavuse laia vaate kohaselt, arvestades puudega inimeste teekonda teenuse kasutamiseni jõudmisel,
- kaasata EPIKoda koos võrgustikuliikmetega riigi strateegilise partnerina kõikidesse ühistransporti puudutavatesse aruteludesse,
- sõnastada maakonnaliinidele tehnilised nõuded nelja peamise puudega arvestavalt, sh ootused bussijuhtide koolitamiseks,
- luua mootorisõiduki maksuvabastus ligipääsetava taksoveoteenuse korraldajale ning luua meetmed, mis soodustavad ratastoolisõbralike taksode kättesaadavust erinevates Eesti piirkondades,
- sõnastada kommertsvedajatele nõuded bussiparki ligipääsetavate veeremite soetamiseks protsentuaalselt või arvuliselt, lähtudes määrusest (EL) nr 181/2011,
- luua koostöös puudega inimeste esindusorganisatsioonidega tegevuskava ühistranspordireformi õnnestumiseks koostöös puudega inimeste organisatsioonidega. Tegevuskava tuleb rakendada tihedas koostöös.

Teeme lisaettepanekud:

- määrata maakondadevaheliste liinide ligipääsetavuse eest vastutajaks konkreetne haldusorgan ja lisada ligipääsetavuse edendamine konkreetse(te) positsiooni(de) tööülesannete hulka,
- käsitleda reformi osana teenuse kasutamist toetavaid tugiteenuseid, sealhulgas saatmisteenus jaamades, terminalide ja peatuste ligipääsetavust, parkimiskohtade rajamist koostöös KOV-dega, ümberistumisi jne,
- edasistes aruteludes ja tegevuskavade koostamisel arvestada 2024. aastal valminud reisijaõiguste konsultatsiooni järeldustega.

EPIKoda on kinnitanud osalemist tehniliste tingimuste ülevaatamises märtsis ning seejärel valmis kaasama võrgustikuorganisatsioone, et koostada täiendatud miinimumtingimused.



Transpordi ja liikuvuse arengukava elluviimist ja aruandlust toetab arengukava juhtkomisjon, kuhu kuuluvad asjakohased esindajad nii avalikust- kui ka erasektorist (**sh kolmandast**), mis koguneb vähemalt kord aastas enne riigi eelarvestrateegia arutelusid, et mh teha tulemusaruande põhjal soovitusi programmide ja ka arengukava muudatusteks. Ettepanekud esitatakse Vabariigi Valitsusele. **Oleme nõutud, kuivõrd juhtkomisjoni ei ole kaasatud puudega inimeste ehk ühe olulise sihtgrupi esindajaid, samuti ei vasta väljaspool juhtkomisjoni kaasamine kaasamise heale tavale ega ka ühisele koostööle ja koosloomele. Oleme seisukohal, et juhtkomisjoni tuleb kiiremas korras määrata puudega inimeste õiguste eest seismiseks EPIKoja esindaja. Ühtlasi on meil õigustatud küsimus, mil moel senini puudega inimeste õigused, seisukohad ja vajadused arengukava koostamisel ja ka juhtkomisjonis esindatud on olnud.**

Lugupidamisega
Maarja Krais-Leosk
tegevjuht
(allkirjastatud digitaalselt)

Mari Puuram
Eesti Puuetega Inimeste Koja nõunik
mari.puuram@epikoda.ee
tel +372 5401 0437