

Transpordi ja tehiskeskonna ligipääsetavuse analüüs

Faktilaht

Analüüsi käigus kaardistati Eesti olulisemad ühistranspordi sõlmpunktid ehk kohad, kust sõidavad läbi erinevat liiki transpordivahendid, sealhulgas peatused, mis tagavad inimeste ligipääsu spetsiifilistele teenustele, jaamahooned ja nende juures olevad invaparkimiskohad ning põhilistele liikumissuundadele jäävad ülekäigud sõlmpunktide aladel. Kokku kaardistati 767 erinevat transporditaristu objekti, mille asukohaandmed on kättesaadavad [Google Mapsi avalikus kaardirakenduses](#).

Uuring näitab, milline on Eesti ühistranspordipeatuste ja jaamahoone olukord ning kas ja mil määral on peatuste juures arvestatud erinevate kasutajate vajadustega. Iga sõlmpunkti ja objekti osas hinnati, **millistes aspektides on need erivajadustega inimestele, eakatele, lapsevankriga liiklejatele, lastele ja paljudele teistele, kel on avalikus ruumis liiklemiseks tarvis abivahendit või kelle füüsiline võimekus või nägemis- või kuulmistaju on langenud ligipääsetavad, millised kohandused on vajalikud ligipääsetavuse tagamiseks ning milline oleks kohanduste eeldatav maksumus.**

Mõõtmise peamised tulemused:

- Kõikidest peatuste liikidest on parima ligipääsetavusega **raudtee- ja trammipeatused**, kokku hinnati 89 tk. Nendes peatustes on kõige rohkem arvestatud eri ligipääsetavuse aspektidega, näiteks füüsiline ligipääs, puute ja kompimisega tajutavad teekatted, kontrastsus, reaalse infotablood jne.
- **Bussipeatused** on üldiselt heas seisukorras, erinevused esinevad regiooni, parimad lahendused on suuremates linnades nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu. Linnade keskmine skoor 61%. Maapiirkonnas on peatuste üldine seisukord linnadega võrreldes halvem – puuduvad ootekojad, valgustus, ooteplatvormid ning teekate on liikumisabivahenditele läbimatu.
- **Jaamahoonetest** on vähem ligipääsetavad bussi- ja raudteejaamad ning sadamad. Mõnevõrra paremas seisus on lennujaamad, mis on seletatav rahvusvaheliste nõuetega, kuid näitaja võiks olla palju parem. Näiteks Tallinna Lennujaam on küll füüsiliselt hästi ligipääsetav, kuid on teisi puudeliike puudutavate kohanduste osas puudulik. Ligipääsetavust hinnati kokku 47 eri liiki jaamahoones, millest bussijaamasid 21, rongijaamasid 9, sadamaid 11 ja lennujaamu 6.
- **Ülekäigurajad**. Helisignaali kasutamine ülekäikudel ei ole väga levinud, kuid liiklusohutuse ja vaegnägijate seisukohalt on see väga oluline. 198 kaardistatud ülekäigust esines helisignaali kõigest 13 teeületuskohal. Rohkem tähelepanu vajaksid ka ülekäigu puute ja kompimisega tajutav tähistamine ja ülekäiguni suunamine.
- Invaparkimiskohad. Heas seisus on transporditaristu hoonete juures olevad invaparkimiskohad. Kaardistatud jaamahoonetest (47 hoonet) puudus invaparkimine aga 61%-l (29 hoonel).
- **Invatualetid**. Kaardistatud jaamahoonetest puudus invatualett 28%-l juhtudest.

Maksumuse analüüsi tulemused:

- Analüüsi käigus kaardistatud **bussipeatuste hinnanguline ligipääsetavaks tegemise maksumus oleks ligi 3,4 miljonit eurot**, kaardistatud **jaamahoone** ligipääsetavaks tegemise maksumus veidi üle **270 tuhande euro**, kaardistatud **ülekäikude maksumus ligi 875 tuhat eurot** ning tööd kaardistatud objektide juurde **invaparklate** rajamisel maksaksid üle **31 tuhande euro**. Kokku maksaks kaardistatud objektide ligipääsetavaks tegemine hinnanguliselt **4,6 miljonit eurot**¹.

¹ Maksumused on arvestatud koos km-ga.