



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
INSENERITEADUSKOND

Ehituse ja arhitektuuri instituut

PUUETEGA INIMESTE OLUKORD LIIKLUSES

THE SITUATION OF PEOPLE WITH DISABILITIES IN TRAFFIC

MAGISTRITÖÖ

Üliõpilane: Kaivo Jürgenson

Üliõpilaskood: 176523EAXM

Juhendaja: Dots. Andrus Aavik

Tallinn, 2019

KOKKUVÕTE

Tallinna linna põhjal saab väita, et tänasel päeval on puudega ja vanematel inimestel iseseisvalt tänaval liikumine ning ühistranspordi kasutamine raskelt häiritud ja kohati võimatuks muudetud. Enamasti on probleemi algeks Nõukogude ajal projekteeritud ning ehitatud tänavate ja hoonete pärand, kus ei ole arvestatud nõrgemate inimestega. Kuna Eestis ei ole suudetud koostada teemakohest juhendit, mis seaks raamid ja nõuded projekteerijale, on raske midagi muuta. Meil reguleerib vaid ehituseadustiku määrus, mis esimest korda anti välja 2002. aastal ning mis kehtis 2015. aastani, milles enamasti kajastatud liikumispuudega inimeste vajadused ja seda ka minimaalsel kujul. 2018. aastal hakkas kehtima uus ehituseadustiku määrus, mis haldab võrreldes eelmise määrusega laiemat sihtgruppi, kuid samas ei taga juhendi eesmärki.

Meie tänavapilti on kujundanud erinevad võimud ning puuduvad seadused ning selle tõttu oleme jõudnud punkti, kus linnade ja riigi muutmine ligipääsetavaks on väga kulukas. Tallinnas ringi liigeldes on näha, et kohati on proovitud rajada lahendusi, mis rahuldaks puuetega inimesi. Kuid kui neid lähemalt uurida ja vaadata ümbritsevat keskkonda tuleb tunnistada, et antud lahendused on puudulikud ja katkendlikud. Puudega inimeste jaoks on kõige olulisem ühendatud ja läbi mõeldud tänavavõrgustik. Iga taksitus, mis jääb teele ette võib tema teekonna lõpetada ning ta on selle tõttu sunnitud alguspunkti tagasi pöörduma.

Riik peaks koostama korraliku juhendi ja siduma selle ehituseadustiku määrusega, mille läbi muudetakse selle kasutamine ja järgimine kohustuslikuks. Sellisel juhul oleks mis tahes kohas rajatud hoonetel ja tänavatel kasutatud analoogseid lahendusi, millega harjudes on inimestel lihtsam liigelda. Kõige olulisem sihtgrupp selle juures on pimedad, kelle jaoks on kõige olulisem teada kus ja mis on, kuna neil pole lihtsalt võimalik pilguga soovitud asju leida. Linnad ja vallad peaks koostama tänavavõrgustiku, mis oleks omavahel seotud ja mis tagaks inimestele võimaluse külastada iseseisvalt vajalikke asutusi, kasutada ühistransporti, pääseda ligi avalikku ruumi jne. Kui linnad ja vallad on oma võrgustikud valmis saanud, siis peaks riik leidma lahenduse kuidas neid omavahel ühendada, et tagada inimestele võimalus pääseda liikuma üle riigi. See soodustaks hariduse levikut, tööjõu liikumist ning annaks võimaluse inimestele kodukohast välja liikuda.

Asutused, mille eesmärk on välja koolitada insenere, projekteerijad, disainereid ning neid, kes teevad täiend- ja korduskoolitusi, peaksid oma eesmärgiks seadma universaalse disaini tutvustamise. Universaalne disain on maailmas aina rohkem levinud ning Eesti võiks ka selle kasutusele võtmisega

näidata muule maailmale, et kuigi me oleme e-riik ja saame kõike kodus arvuti taga teha, soovime me ikkagi tagada turvalisi ja mugavaid tänavaid. Täna liigeldes kasutame enamasti ühte meelt ja selleks on nägemine, kuid kui rajame tänavad, mida saab tajuda lisaks nägemisele veel kuulmise ja kompimisega, rahuldame puuetega inimeste vajadusi ja suurendame teiste kasutajate turvalisust.

SUMMARY

According to Tallinn, it can be said that today for disabled and older people it is very hard or nearly impossible to independently move in the streets and use public transportation. Mostly the problem comes from the Soviet era when built and projected streets and buildings weren't meant for weaker persons. As Estonia haven't managed to compile germane manual, what would set frames and demands to draftsmen, it is hard to change anything. In here regulates only construction law irade, which was first released in 2002 and was valid until 2015, what mostly reflected needs of people with reduced mobility and that in only a minimal way. In 2018 started to apply new construction law irade that covers a wider target group comparing to previous one, but at the same time it doesn't certify the purpose of the manual.

Our street view has been designed by different authorities and we haven't had laws, so that is why we have come to the point where changing the city and country accessible is really expensive. When moving around in Tallinn it can be seen that city has tried to create some solutions that would please disabled persons. But when we examine and have a closer look to the surrounding environment, we have to admit that those solutions are defective and fragmental. The most important for disabled people is street network that is combined and thought through. Every obstacle that comes in their way could end their journey and so they are forced to return to the starting point.

Country should compile a proper instruction and tie it with construction law irade, so in that way using and following would be mandatory. In that case all the different buildings and streets would use analogous solutions, so once accustomed with them, it would be easy for people to move around. The most important group of people in that case are blind, for whom it is vital to know where and what is as they can't find things by glance. Cities and municipalities should compile a street network that would be connected and provide people a chance to independently visit necessary institutions, use public transport and get into public space. When cities and municipalities have terminated their networks then a country should find a way to connect them, to secure people a chance to move around everywhere in the country. This would predispose the spread of education, workforce movement and give people a chance to move out of their home place.

Institutions, whose goal is to train engineers, draftsmen, designers and them, who do in-service and retrainings, should aim to universal design introduction. Universal design is more and more known in the world and Estonia should use it too, so we could show to the world that although we are an e-

country and can do everything at home in our computers, we still wish to provide secure and comfortable streets. Today on the move we mostly use only one sense and that is visual sense, but if we could build streets that you can also feel with aural and tactile sense then we will satisfy disabled peoples needs and also increase other users' safety.