

Sotsiaaltranspordi katseprojekt



Triin Raag

KOV sotsiaalteenuste ja -toetuste poliitika juht, sotsiaalministeerium

Transpordi kättesaadavusest, ligipääsetavusest, korraldusest, liinidest jms räägitakse palju. Seda enamasti siis, kui olemasolevad liikumisvõimalused ei vasta ootustele ja vajadustele. Sotsiaaltransporditeenus on üks kohaliku omavalitsuse korraldatavatest sotsiaalteenusest, mis on kirjeldatud sotsiaalhoolekandeseaduses, see on üks põhjustest, miks tihti ei nähta ja tajuta seda osana muust (ühis)transpordist.

Analüüs osutab arendusvajadusele

Maakondlikud arenduskeskused koostasid 2016. aastal sotsiaalministeeriumi tellimisel analüüsi, et välja selgitada sotsiaalteenuste arendamise vajadus maakondades (Rasu 2016). Sotsiaaltranspordi arendamist peeti vajalikuks kõigis maakondades. Uuringu raportis toodi välja, et sotsiaaltransport on nii hoolekande- kui ka tervishoiuteenuste kättesaadavuse eelduseks. Ka paljude teiste avalike teenuste kättesaadavus oleneb just sotsiaaltranspordist. Kui piirkonnas, kus abivajaja elab, on sotsiaaltransport halvasti korraldatud, siis ei pääse inimesed ka teisi teenuseid kasutama ning nende täisväärtuslik elu on takistatud.

Väikestel kohalikel omavalitsustel on sotsiaaltransporti keeruline korraldada. Teenus eeldab sõidukeid, autojuhte ja isiklike abistajaid, head logistikat. See on kohalikele omavalitsusele keerukas ülesanne nii rahaliselt kui ajaliselt. Analüüs

näitas, et väikevaldades kulub suur osa sotsiaalteenuste osutamisele mõeldud ajast just sotsiaaltranspordi pakkumiseks.

Selliste järelduste tõttu hakati otsima uusi võimalusi sotsiaaltransporditeenuse korraldamiseks ja pakkumiseks.

Projekti korraldus ja sihtrühmad

Sotsiaaltranspordi korraldus eeldab kohalike omavalitsuste head koostööd, kuna inimeste liikumisvajadus ei piirdu enamasti ühe omavalitsusega, sageli ületavad sõidud nii omavalitsuse kui ka maakonna piire. Üks KOVide võimalus korraldada sotsiaaltransporditeenust on teha seda ühistranspordikeskuste (ÜTK) kaudu. Euroopa Sotsiaalfondi rahastatud „Sotsiaaltransporditeenuse korraldusmudelite testimine” toetuse andmise tingimuste elluviimisel katsetavad ÜTKd ministeeriumi partneritena oma maakonna vajadusi ja eripärasid arvestades sotsiaaltranspordi korraldamist. Ministeeriumi partneriteks on Pärnumaa ja Kagu ÜTK ning ka üks omavalitsus – Saaremaa vald, kuna Saaremaal korraldabki transporti vald ise. Võimalust katseprojektis osaleda pakuti ka kõigile teistele ühistranspordi korraldajatele, kuid nemad ei olnud osalemisest huvitatud.

Katseprojekti raames kaetakse partnerite kulutusi operaatorteenuse ja vedude korraldamisele ning projekti juhtimisele. Autode

ja busside ostu ega kohandamist ei toetata. Selline valik tehti, kuna autode ja busside ülalpidamise püsikulud on suured ja kui hanke teel leitakse sobiv vedaja, siis vastutab sõidukite korrashoiu ja vajalike kohanduste eest juba tema. Teenuse korraldaja, kas siis ÜTK või KOV, vabaneb seega olulisest aja- ja rahakulust.

Projekti sihtgrupiks on:

- ♦ füüsilise erivajadusega inimesed, kes ei saa puudest tulenevalt kasutada ühissõidukit/autot (nt liikumispuudega inimesed, vaegnägijad jne)
- ♦ psüühilise erivajadusega inimesed, kes ei saa oma seisundist tulenevalt kasutada ühissõidukit/autot
- ♦ eakad, kes ei tule liikumisega iseseisvalt toime
- ♦ inimesed, kes kasutavad abivahendit, millega tavalises autos/bussis sõita ei saa (nt ratastool)
- ♦ inimesed, kes vajavad raamitransporti, kuid ei vaja sõidu ajal meditsiinilist abi (ehk sõidud, mida ei tee kiirabi)
- ♦ kaudne sihtrühm: omastehooldajad.

Sotsiaaltransporti saab kasutada nii maakonnasisesteks kui ka kaugemateks sõitudeks – on arvestatud, et paljud sõidud viivad oma omavalitsuse või maakonna piires välja, olgu siis tegu sõiduga arsti juurde, rehabilitatsiooniteenusele, tööle, kooli vm otstarbel.

Igal piirkonnal oma erisused

Koostöö kohalike omavalitsuste ja partnerite vahel on väga oluline. Inimese suunab teenusele sotsiaaltöötaja, kes hindab tema abivajadust, sh vajadust saatja järele. Kui selline vajadus ilmneb, siis tuleb teenust pakkudes saatja ka tagada. Vajaduse korral tuleb teha koostööd tervishoiuteenuse pakkujatega, nt leppida kokku, kuidas

inimest tervishoiuasutuses vastu võetakse või kes teavitab omavalitsust inimese transportivajadusest, et ta tagasi koju saaks. Katseprojektis osalevad partnerid saavad lähtudes oma piirkonna eripärast ja inimeste vajadustest ise otsustada, millised osapooli projekti tegevustesse kaasata. Kokku tuleb leppida selleski, kuidas KOV teavitab teenuse korraldajat inimestest, kel on õigus teenust saada, kuidas sõite tellitakse jne. Projekti partnerite vahel on juba enne teenuse korraldamisega alustamist kujunenud tihe koostöö, arutatakse lahendusi operaatoriteenuse pakkumiseks ja vedude korraldamiseks.

Projekti üks eesmärkidest on sotsiaaltransporti ühildamine ühistranspordiga, kuna alati ei ole tarvis kasutada kohandatud sõidukit. Kuid muidugi on ka selliseid erivajadusi, mille tõttu inimene ei saa sõita koos teiste reisijatega. See, kui palju sõite on võimalik ühildada, sõltub juba konkreetsest piirkonnast, inimeste erivajadustest jm tingimustest. Igas piirkonnas katsetatav mudel selgubki partnerite, kohalike omavalitsuste, maakondlike esindusorganisatsioonide jt osaliste vahelises koostöös. Koostöölepingud partnerite ja ministriumi vahel on sõlmimisel.

Kuidas teenusega jätkata?

Katseprojekti käigus otsime vastuseid mitmele küsimusele grupile.

1) Milline on kõige mõistlikum teenuse osutamise mudel, mille alusel saaks tulevikus sotsiaaltransportiteenust pakkuda? Kas on otstarbekas pakkuda ka üle-eestilist operaatoriteenust või peaks teenust korraldama KOVi tasemel või ÜTKde kaudu?

2) Teenuse kriteeriumid. Millised on sihtrühma profiilid ja millises mahus tuleks teenuseid neile pakkuda? Kas ja millistel tingimustel (nt ajavahemikus) on kliendil

õigus teenust saada? Millal võiks teenus olla kliendile tasuta? Millal tekib õigus teenusele? Kui pikk on mõistlik sõidukis viibimise aeg? Kuidas võiks toimuda pikade sõitude ja kulude jagamine? Milline on optimaalne ettetellimisaeg?

3) Milline on tõendus põhine ja efektiivne sotsiaaltransporditeenus rahastamise skeem? Milline on kulude jaotus riigi, KOVi ja inimese vahel?

4) Kas on vaja muuta õigusruumi, mis (sotsiaal)transporditeenus osutamist reguleerib? Mis saab siis, kui toetus läbi saab? Kas ja kes võtab üle teenuse rahastamise ning korraldamise?

Katseprojekti tulemuste põhjal otsustatakse teenuse edasine korraldus. Projekti rakendamisel tehakse koostööd majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ning maanteeametiga. Projekti juurde moodustatakse eri asutuste esindajatest juhtrühm, kelle ülesanne on jälgida projekti kulgu, anda soovitusi edasisteks tegevusteks ning projekti lõpuks välja valida sobivaim mudel.

Õpitakse ka teiste kogemustest

Projekti osaks on ka heade lahendustega tutvumine. Lääne-Viru Omavalitsuste Liit (VIROL) on aastate jooksul edukalt katsetanud sotsiaaltranspordi korraldamist mitme kohaliku omavalitsuse osalusel, neid kogemusi arvestatakse ka uues projektis. Häid teenuse korralduse näiteid on teisteski omavalitsustes, kelle esindajatega kohtutakse ning kelle kogemusi kuulatakse. Lisaks õpitakse sotsiaaltranspordi hõlmavast nõudetranspordi korraldusest Taanis, Hollandis ja Gotlandil jm.

Ükski mudel ei toimi ilma vedajateta. Kui sõita saab ainult ühe KOVi autodega, siis on võimalused üsna ahtad ning teenuse arengus inimese ja kulude vaates efekti ei avaldu. Seega on sotsiaaltranspordi arendamisel suund igal juhul kohalike omavalitsuste vahelisele koostööle ja sõitude ühitamisele ühistranspordiga.

Tahame jõuda niikaugele, et saaksime öelda, et sotsiaaltransporditeenus vastab inimeste vajadustele, on kättesaadav ning ühitatud ühistranspordiga **S**

Viidatud allikas

Rasu, A. (koost.) (2016). Sotsiaalteenuste arendamine maakondades 2016–2020. Analüüs. Maakondlike arenduskeskuste võrgustik.