

# נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

עורך: גיל יעקב

עבור קרן משפחת רודמן

---

נובמבר 2018

---

יהי רצון שכל אחד אשר חפצה נפשו בכך ילך לשלום, ויַצַּעַד לשלום ויגיע למחוז חפצו לשלום.

כבר למעלה מעשור פועלת קרן משפחת רודרמן לקידום ההשתתפות של אנשים עם מוגבלות בישראל ובארצות הברית. בבסיס העשייה של הקרן עומד הרעיון, כי סוגיית השילוב היא סוגיה הקשורה לצדק חברתי ולא לחסד וחמלה. ניידות עצמאית במרחבים הציבוריים הינה זכות בסיסית לכל אדם ואדם, ועל החברה הישראלית להבטיח את מימושה לכלל אזרחיה.

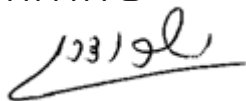
תחבורה נגישה ושיתופית היא אחת הסיבות המשמעותיות והדרמטיות ביותר באיכות השתתפותם של אנשים עם מוגבלות בחברה, בתחומי חיים שונים. ניידות עצמאית ונגישות התחבורה הציבורית הן תנאי בסיסי לחיי קהילה מלאים ולהבטחת זכויות שוות במימוש הזדמנויות לתעסוקה, השכלה, שירותים, פנאי, ועוד. חשוב להבין, כי ניידות מצומצמת מונעת הזדמנויות כלכליות, וגורמת לבידוד חברתי, הדרה, ופגיעה באיכות החיים.

בשנים האחרונות נעשתה התקדמות בתחום השילוב, אך נותרו עדיין נושאים רבים הדורשים התייחסות וטיפול. אדם שייבצר ממנו להגיע באופן עצמאי ממקום למקום ולקחת חלק פעיל בהזדמנויות חברתיות וקהילתיות, ייגזר עליו בהכרח נידוי חברתי ובסופו של דבר בדידות.

נייר העמדה מציג את חשיבות התחבורה הציבורית והשיתופית הנגישה כגורם מרכזי באיכות השתלבותם של אנשים עם מוגבלות, לצד סקירת מענים קיימים בישראל ובעולם, מיפוי החסמים ומתן מגוון הצעות אופרטיביות לשינוי. ממצאי נייר העמדה מראים כי כיום מדינת ישראל משקיעה משאבים רבים בהסעות ובהתניידות של ילדים ואנשים עם מוגבלות. התקציבים מגיעים ממשרדי ממשלה שונים ומהרשויות המקומיות, ולצערנו לא תמיד יש סנכרון וניצול יעיל של המשאבים. כתוצאה מכך, מיצוי שירותים וזכויות על ידי אוכלוסיית היעד אינה אופטימלית. אין ספק, כי נדרשת התערבות לאומית ורב-מערכתית בכדי ליצור שינוי משמעותי ואפקטיבי.

לסיום, מחובתנו לדאוג למציאת פתרונות ולאפשר ניידות עצמאית ואיכות חיים לכל אזרח ואזרחית בישראל. חשיבה משותפת, איגום משאבים, יצירתיות, תעוזה וחדשנות נדרשים על מנת שיחד נוכל להביא את הבשורה ודרך חדשה.

שירה רודרמן



### אודות קרן משפחת רודרמן:

קרן משפחת רודרמן הינה קרן פילנתרופית פרטית, הפועלת לשילובם של אנשים עם מוגבלויות בחברה בישראל ובארצות הברית ולחיזוק הקשר בין ישראל ויהדות ארצות הברית. הקרן תומכת ומקדמת שוויון הזדמנויות לאנשים עם מוגבלויות בכל תחומי החיים ומממנת יוזמות ותכניות חדשניות המאפשרות זאת. הקרן מאמינה כי חברה משגשגת היא חברה אשר מאפשרת מימוש מלא הפוטנציאל של כלל אזרחיה באופן הוגן, וכי שילוב בקהילה היא זכותו הבסיסית של כל אדם. היוזמות והתכניות הנתמכות על ידי הקרן מציעות מגוון שירותים ואפשרויות בתחומים: כלכלה ותעסוקה, דיוור, השכלה, ועוד.

מידע נוסף ניתן למצוא באתר הקרן: [www.rudermanfoundation.org](http://www.rudermanfoundation.org)



## נגישות

"אפשרות הגעה למקום, תנועה והתמצאות בו, שימוש והנאה משירות, קבלת מידע הניתן או המופק במסגרת מקום או שירות או בקשר אליהם, שימוש במתקניהם והשתתפות בתכניות ובפעילויות המתקיימות בהם, והכול באופן שוויוני, מכובד, עצמאי ובטיחותי" (חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998, סעיף 19 א')

## ניידות עצמאית

היכולת לנוע ממקום למקום באופן ספונטני וללא תלות במידת הנכונות של אדם אחר לסייע בכך.<sup>1</sup>

ניידות עצמאית ונגישות בתחבורה ציבורית מאפשרת לקיים חיי קהילה מלאים, לקחת חלק בחיים האזרחיים במדינה, וליהנות מזכויות שונות ומהזדמנויות לתעסוקה, השכלה, שירותים, פנאי, ועוד. ניידות מצומצמת מונעת הזדמנויות כלכליות, ותורמת לבידוד חברתי שמחריף מצב רפואי או נפשי, ולפגיעה באיכות החיים.<sup>2</sup>

השתלבות של אנשים עם מוגבלות בחברה, תלויה במידה רבה במידת הניידות העצמאית והנגישות בתחבורה ציבורית ושיתופית. עבור אנשים עם מוגבלות, נסיעה עצמאית ממקום למקום מהווה לעיתים משימה קשה עד כדי בלתי אפשרית. בשנים האחרונות נעשתה התקדמות בתחום, אך נותרו עדיין נושאים רבים הדורשים התייחסות וטיפול. כמו כן, התפתחויות טכנולוגיות מציבות הזדמנויות ואתגרים עבור אנשים עם מוגבלות.

לאור האתגרים הרבים ביצירת ניידות עצמאית ונגישות לאנשים עם מוגבלות, ולאור הניסיון המצטבר בעולם ובארץ וההזדמנויות הייחודיות לישראל, מוצג להלן נייר עמדה שמטרתו לסמן את הדרך לצעדים אפשריים ליישום בישראל.

נייר העמדה גובש על סמך סקירת ספרות מהארץ ומהעולם ועל סמך עשרות ראיונות עם מומחים בתחום, אנשים עם מוגבלות, נציגי ממשלה ושלטון מקומי ומגזר עסקי.

## תוכן עינינים

|    |   |
|----|---|
| 4  | תקציר   |
| 10 | רקע: חסמים לניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלויות שונות                 |
| 11 | חלק א': מחיר האתגרים בניידות עצמאית ונגישות לאנשים עם מוגבלות         |
| 17 | חלק ב': התפתחויות רלוונטיות בתחום ניידות ונגישות תחבורתית - מבט לעולם |
| 22 | חלק ג': חסמים והזדמנויות בישראל                                       |
| 28 | חלק ד': המלצות ליישום בישראל  |

## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

### תקציר

בישראל חיים קרוב ל 1.5 מיליון אנשים עם מוגבלות, המהווים כ 17% מכלל האוכלוסייה, ולמעלה מ 20% מהאוכלוסייה הבוגרת מעל גיל 20 מוגדרת עם מוגבלות<sup>3</sup>. חלק לא מבוטל מהאנשים עם מוגבלות מתקשים להשתמש בתחבורה הדרושה להם לצורך ניידות עצמאית<sup>4</sup>.

לאור הנתונים העקביים על כושר השתכרות נמוך יותר בקרב אנשים עם מוגבלות, שיעור מועסקים נמוך פי 2 ביחס לאנשים ללא מוגבלות, לצד שיעור בדידות גבוה, פי 4 יותר ביחס לאנשים ללא מוגבלות<sup>5</sup>, ולאור הקשר המובהק בין ניידות תחבורתית לבין שיעור תעסוקה והשתתפות חברתית<sup>6</sup>, יש צורך לבחון האם ההשקעה בניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות והמדיניות הנוכחית משיגה את התוצאות הרצויות.

**מדינת ישראל מממנת באופן ישיר הוצאות ניידות של אנשים עם מוגבלות הכוללות רכב, הסעות ותחבורה ציבורית, בסך כ - 2.5 מיליארד ש"ח מדי שנה, אשר משרתים לכל היותר כ 40% בלבד מהאנשים עם מוגבלות.**

**מרבית ההוצאה הישירה עם ניידות משרתת רק חלק קטן מהאנשים עם מוגבלות.** כך למשל, 1.6 מיליארד ש"ח, המהווים 66% מההוצאה הציבורית הישירה על ניידות לאנשים עם מוגבלות, מוקצים 3% בלבד מקרב האנשים עם מוגבלות, עבור גמלת ניידות ברכב פרטי.

**מערכי ההסעות הניתנים לאנשים עם מוגבלות מנוהלים במפוזר בין מספר משרדי ממשלה, הבריאות, הרווחה והחינוך, בעלות כוללת של למעלה מ 770 מיליון ש"ח בשנה, והן משרתות רק חלק קטן מהאנשים עם מוגבלות.**

לעומת זאת, ההוצאה הממשלתית הישירה הנמוכה ביותר, על הנחות בתחבורה הציבורית (47 מיליון ש"ח בשנה בלבד), ניתנת לכמות המוטבים הגדולה ביותר, עד 33% מהאנשים עם מוגבלות.

**פירוט ההוצאה הציבורית הישירה על ניידות עבור אנשים עם מוגבלות וכמות המוטבים הנהנים ממנה<sup>7</sup>:**

| משרד ממשלתי/ רשות   | מטרת התמיכה/ ההוצאה    | מיליון ש"ח בשנה | כמות מוטבים (אלפי אנשים) | % המוטבים מכלל האנשים עם מוגבלות <sup>8</sup> |
|---------------------|------------------------|-----------------|--------------------------|---|
| הביטוח הלאומי       | רכב - גמלת ניידות      | 1,632           | 43                       | 3%  |
| משרד החינוך         | הסעות - חינוך מיוחד    | 585             | 63                       | 4.2%  |
| משרד הבריאות        | הסעות                  | 13              | 11                       | 0.8%  |
| משרד הרווחה         | הסעות                  | 176             | 25                       | 1.7%  |
| משרד התחבורה        | הנחות בתחבורה הציבורית | 47              | 375-480                  | 25%-32%                                       |
| סך הכל <sup>9</sup> |                        | 2,453           | 517-622                  | 34.7%-41.7%                                   |

3. דוח שנתי נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות 2017, ראיונות.

4. נגישות אוטובוסים בינעירוניים, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2017; ראיונות בתכנית גלגלים של החברה למתנסים, 2017-2018; דוח שנתי נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות 2017.

5. דוח שנתי נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות, 2017.

6. חקר המסוגלות התעסוקתית של אנשים עם מוגבלות, 2014.

7. הנתונים מתקציב המדינה לשנת 2017 ביצוע בפועל, ראיונות עם חברי ועדת ההיגוי לנייר העמדה ממשרד הממשלה הרלוונטיים, סקר נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות לגבי שימוש בתחבורה ציבורית, והסקר החברתי של הלמ"ס.

8. נכון לשנת 2017 ישנם כ 1.5 מיליון אנשים עם מוגבלות, למ"ס.

9. הערכה מקסימלית, בהנחה שאותו אדם לא נעזר במספר שירותי נסיעה שונים. במידה וישנם אנשים שנעזרים ביותר מסוג אחד של הסעות או נעזרים גם בתחבורה הציבורית וגם בהסעות, אזי שיעור המוטבים הינו נמוך יותר.

נייר העמדה סוקר את ההמלצות המרכזיות לשינוי בתחום לאור ההתפתחויות בתחום התחבורה והניידות בארץ ובעולם.

**בראש ובראשונה, עולה כי למשרדי הממשלה אין תמונה כוללת באשר לתועלת של השירותים והתכניות המופעלות כיום עבור ניידות של אנשים עם מוגבלות, אין מידע מספק לגבי יעילות הניצול התקציבי, וכן לגבי מידת השימוש של אנשים עם מוגבלות באמצעי תחבורה שונים.**

**על כן, מוצע להקים ועדה בין משרדית שתרכז את כל הנתונים והמידע לגבי השקעת המשאבים לניידות של אנשים עם מוגבלות, מידת ואופן ניצולם, והשימוש בשירותי הניידות השונים ע"י אנשים עם מוגבלות.** מוצע שתשתית זו תהווה **בסיס לפרויקט לאומי לניידות עצמאית ונגישות לאנשים עם מוגבלות**, שייתן מענה רב מערכתי של הממשלה והשלטון המקומי לניידות של כלל האנשים עם מוגבלות במגוון אמצעים ודרכים:

**1. קפיצת המדרגה המשמעותית ביותר שניתן לבצע בניידות ונגישות עצמאית של אנשים עם מוגבלות בתחבורה הציבורית, היא בהנגשת האוטובוסים הבינעירוניים, בתחילה בהגשה חלקית שתשלים את הנגישות ליישובים ללא שירותי רכבת.** כמו כן, ניתן לחזק את הנגישות ברכבת על ידי ביטול הצורך בהזמנה מראש ויצירת הפרדה ברורה בין המקום המוקצה לאנשים עם מוגבלות למקום המוקצה לשימושים כגון אופניים.

מוצע להתחיל באופן מיידי בפיילוט של הנגשה פיסית של מספר קווים בינעירוניים ראשיים, בעלות חד פעמית התחלתית של 6 מיליון ₪ (שהם 0.03% מתקציב משרד התחבורה). הפיילוט המוצע בתקציב בסדר גודל זה, כולל הנגשה פיסית וחושית של כ-10 קווים בינעירוניים קיימים שאין עבורם חלופה של נסיעה ברכבת, בתדירות חלקית אך קבועה, כחלק מרכישה של אוטובוסים שכבר תוקצבה, וכחלק ממערך נהגי האוטובוס הקיים. כדי להתחיל בפיילוט מסוג זה, נדרש להוסיף עבור כל אוטובוס חדש כ-100,000 ₪ באופן חד פעמי כדי להנגישו לנסיעה בינעירונית. במקביל, מוצע להסדיר בחקיקה ותקנות הנגשה מלאה של התחבורה הציבורית הבינעירונית, ולהקצות תוספת שנתית של כ-325 מיליון ₪ בשנה למשך 12 שנים, המהווים 1.6% בלבד מתקציב משרד התחבורה מדי שנה.

ברכבת ישראל ניתן לבצע קפיצת מדרגה מהירה יחסית על ידי ביטול הצורך בהזמנה מראש והיערכות של הרכבת למתן ליווי וסיוע לאנשים עם מוגבלות מיד עם הגעתם לתחנה. כמו כן, הקרונות הנגישים משמשים גם לרוכבי האופניים והקורקינטים לסוגיהם, ויש צורך לייצר הפרדה ברורה והעדפה בקרונות אלו עבור אנשים עם מוגבלות כדי לאפשר נגישות מיטבית ולמנוע סיכונים בנסיעה.

2. הניסיון החיובי הקיים בישראל ובעולם של ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות, מביא **לחסכון של 30-40% בעלויות** ההפעלה, לצד עלייה בכמות המשתמשים והגעה מהירה יותר ליעד. כיום ההוצאה הציבורית הגבוהה על שירותי הסעות, על סך למעלה מ-770 מיליון ₪ בשנה, משרתת רק חלק קטן מאנשים עם מוגבלות, וההסעות מנוהלות באופן נפרד ולא יעיל ע"י מספר משרדי ממשלה. מוצע להשיק פרויקט לאומי של איחוד הניהול של ההסעות הניתנות על ידי משרדי ממשלה שונים כגון משרד הרווחה, הבריאות, והחינוך.

במסגרת הפרויקט, כל מפעילי ההסעות עבור אנשים עם מוגבלות ישתמשו בפלטפורמת ניהול אחת שתכלול אפליקציה משותפת להזמנת הסעה על ידי המשתמשים ומוקד טלפוני משותף להזמנה, מעקב אחר זמן ההגעה, ומערכת ניהול תשלומים. המשתמשים ייהנו מאפשרויות רבות יותר של הסעות, כאשר כל ספקי ההסעה השונים זמינים לבחירה במקום אחד. מפעילי ההסעות ייהנו מהגדלה של מספר המשתמשים והנסיעות לאור פתיחת האפשרות לשרת אנשים עם מוגבלות למגוון מטרות. משרדי הממשלה יוכלו לשרת עם הסעות יותר אנשים עם מוגבלות בהוצאה נמוכה יותר.

3. כדי להגדיל את אפשרויות הניידות של אנשים עם מוגבלות, יש צורך להגדיל את אפשרויות הבחירה שלהם בסוגים שונים של אמצעי תחבורה. לאור המגמות העולמיות בתחום התחבורה לפיהן בעתיד הקרוב ניתן יהיה להזמין נסיעה בכלל אמצעי התחבורה באמצעות אפליקציה אחת או ספק הזמנה אחד, מוצע לפתח **פרויקט לאומי של שירות הזמנה אחד משותף שדרכו אדם עם מוגבלות יוכל לבחור כיצד יתנייד מבין כלל אמצעי התחבורה הנגישים עבורו (רכב נגיש, תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות ועוד).**

תפיסה זו הופכת את הניידות לשירות<sup>10</sup> שניתן להזמין במרוכז עבור מגוון אמצעי תחבורה שונים, בשונה מהתפיסה של בעלות נפרדת והפעלה נפרדת של אמצעי תחבורה, שמקשה על אנשים עם מוגבלות לבחור בניידות עצמאית.

4. **מוצע להאיץ הטמעה של פיתוחים טכנולוגיים מהשנים האחרונות שיקלו על ניידות עצמאית.** כך למשל, שילוב של טכנולוגיות חיישנים שישולבו בתחנות האוטובוס יוכלו לזהות אנשים עם מוגבלות חושית המשתמשים באפליקציה מתאימה, ולספק להם מידע על זמני הגעת התחבורה הציבורית ולנהג האוטובוס התרעה על כך שממתין לו נוסע עם מוגבלות בתחנה. דוגמה נוספת היא האפשרות להנפיק כרטיס נסיעה (רב קו) דרך האינטרנט, במקום להגיע פיזית למרכז שירות, וכן אפשרויות של כרטוס וטעינת הכרטיס דרך הטלפון והאינטרנט ללא תלות בעזרת הנהג לשם כך.

5. לאחרונה נחסמה כניסתן לישראל של אפליקציות המציעות לאנשים פרטיים לאסוף איתם אנשים אחרים במחיר מופחת בנסיעה משותפת<sup>11</sup> (כגון uber ו-lyft) זאת בשל החשש מהסטת נוסעים מהתחבורה הציבורית לשירות מסוג זה, באופן שיעלה את היקף הפקקים. יחד עם זאת, ישנה תועלת מוכחת עבור אנשים עם מוגבלות בסוג נסיעה זה במיוחד ברכבים מותאמים לאנשים עם מוגבלות, בעיקר בשל הגדלת היצע אפשרויות הנסיעה. לאור חשיבות הניידות של אנשים עם מוגבלות, מוצע שמשרד התחבורה יתקן את תקנות התחבורה השיתופית, ויאפשר הזמנת נסיעה משותפת עבור אנשים עם מוגבלות ברכבים מוגנים. כך למשל, אנשים עם מוגבלות שיש ברשותם רכב נגיש, יוכלו לצרף לנסיעתם אנשים עם מוגבלות הזקוקים לכך, להנות מהכנסה נוספת, ולייעל את השימוש ברכבים שהמדינה משתפת ברכישתם ואחזקתם ממילא באמצעות גמלת ניידות.



6. אנשים עם מוגבלות מדווחים על מחסור חמור במוניות נגישות זמינות עבורם, וישנם יישובים ואזורים בארץ שאין בהם כלל מוניות נגישות. מוצע שמשרד התחבורה יגדיל פי שלושה לפחות את כמות המוניות המוגשות בישראל (שמספרן הרשמי עומד על 950 כיום). מוצע להוסיף מוניות נגישות באמצעות מתן תמריצים כלכליים כגון הנחות ברכישת מוניות נגישות, לצד הטלת חובות ברשימות של תחנות מוניות וספקי הזמנת מוניות ברשת (כגון Gett), כך שבכל עיר בישראל תהיה חובת הפעלת מוניות נגישות בכמות המתאימה לגודל היישוב. לשם כך נדרשת גם אכיפה מתאימה כדי לוודא שהשימוש בתמריצים ייעשה לצורך זה בלבד.

בנוסף, לאחרונה החלו לפעול שירותי מוניות, המציעות לנוסעים שונים לחלוק ביחד מסלול נסיעה דומה (למשל Gettogether), אך שירותי הנסיעות המשותפות במוניות מסוג זה אינם כוללים מוניות נגישות. מוצע שמשרד התחבורה יחייב גם את מפעילי הנסיעות המשותפות במוניות במינימום של כלי רכב נגישים עבור אנשים עם מוגבלות ובהפעלת שירות של השתתפות בנסיעה נגישה עבור אנשים עם מוגבלות.

7. השלטון המקומי לא מנצל את כל תקציבי הנגשת המרחב הציבורי ותחנות, שעומדים על כ 100 מיליון ש"ח, ומשרד התחבורה מצדו לא מבצע מעקב סדור אחר הניצול התקציבי והיקף השימוש במשאבים אלו בפועל. החסמים ליישום קשורים בעיקר לפערים ביכולות ובמוטיבציות של רשויות מקומיות, לצד היעדר הכוונה מקצועית בנושא מצד משרד התחבורה. על כן, מוצע לבצע מעקב סדור של משרד התחבורה על היישום של הנגשת המרחב הציבורי, לייצר תמריצים לשימוש במשאבים, לצד הקניית ידע והכשרות נדרשות בתחום עבור הרשויות המקומיות.

8. **ליווי וחניכה לניידות עצמאית הוכחה בעולם כמעלה את שיעור הניידות העצמאית של אנשים עם מוגבלות בשיעור של 25-50%.** מוצע להטמיע שירות מסוג זה בשירותי סל רווחה שניתנים לאנשים עם מוגבלות, ולהיעזר בממשק טכנולוגי למעקב אחר הפעלת המערך והישגיו בשטח.

9. חסם מרכזי עבור אנשים עם מוגבלות בשימוש בתחבורה הציבורית נובע מבעיות שירות בממשק שבין הנהגים לנוסעים. יש צורך שמשרד התחבורה יעדכן את תכני ונהלי ההכשרות, ההנחיות והבקרה לנהגי האוטובוס ולנוטני שירותים נוספים בתחבורה הציבורית.

10. מוצע לחזק פעילות אזרחית ממוקדת בקידום ניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות, בדגש על פרויקטים ויוזמות שיביאו לקפיצות מדרגה משמעותיות בשנים הקרובות בתחומים שתוארו לעיל. כדי להבטיח קידום משמעותי של סוגיות אלו, מוצע לייצר מסגרות עבודה ורתימה משותפות עבור אנשים עם מוגבלות, ארגוני חברה אזרחית, מגזר עסקי וממשל לקידום ניידות עצמאית ונגישות של אנשים עם מוגבלות שיפעלו במשותף לקידום פתרונות ולהסרת חסמים. לצד הפעילות המשותפת הרב מגזרית, מוצע להשקיע בהעצמת לחץ ציבורי וניטור אזרחי מצד אנשים עם מוגבלות וקרוביהם על קצב ואופן ההתקדמות בתחום, כדי לייצר התקדמות בטווח זמן מהיר יותר.

11. מוצע לערוך מיפוי מקיף וכולל בקרב אנשים עם מוגבלות שיכלול בדיקה של הרגלי הניידות הקיימים, חסמים וסיבות לחוסר ניידות, והצעת דרכים להתערבות ממשלתית שתבטיח התייחסות לכלל האנשים עם המוגבלות. כיום, ההשקעות הממשלתיות מתרכזות בכמצחית מהאנשים עם המוגבלות לכל היותר, ונדרש פרויקט לאומי שיבטיח שיוויון הזדמנויות בניידות עצמאית לכלל האנשים עם מוגבלות.

### רקע- חסמים לניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלויות שונות<sup>12</sup>

אתגרים בניידות עבור אנשים עם מוגבלות פיסית-מוטורית:

אנשים עם מוגבלות פיסית-מוטורית מוגבלות ביכולת התנועה. הגדרה זו כוללת טווח נרחב של דרגות מוגבלות החל ממוגבלות קלה שמתבטאת למשל בצליעה קלה המקשה על ביצוע פעולות יומיומיות ועד למוגבלות חמורה שמתבטאת בשיתוק כמעט מוחלט של הגוף וחוסר יכולת לנהל חיים תקינים באופן עצמאי. אנשים עם מוגבלות קלה, יכולים באופן עקרוני להשתמש בכל אמצעי התחבורה הציבורית, אבל תלויים בתפקוד תקין של כל היבטי השירות בתחבורה הציבורית (למשל עלייה בטוחה לאוטובוס שנצמד למדרכה והמתנה של הנהג עד לישיבה בבטחה לפני המשך נסיעה). אדם עם מוגבלות הנע בכיסא גלגלים, יוכל להשתמש באוטובוס בינעירוני נגיש בלבד (או ברכבת) ובתנאי שהנהג ימלא את חובתו להיצמד למדרכה, לפתוח את הרמפה מהדלת האחורית ולסייע לו בעלייה לאוטובוס ואף בחגירה במקום המיועד לכך, במידה והוא זקוק לכך.

קשיים בניידות עבור אנשים עם מוגבלות פיסית-חושית:

אנשים עם מוגבלות שמיעה זקוקים לכך שהתחבורה הציבורית תהיה נגישה ויזואלית (למשל שהשילוט האלקטרוני באוטובוס יפעל כראוי על מנת שיוכל לדעת שהגיע לתחנת היעד שלו). אנשים עם מוגבלות בראייה/עיוורים אינם מורשים לנהוג ותלויים בתחבורה ציבורית לרוב, וזקוקים לנגישות חושית וקולית, לצד מתן שירות נכון וסיוע לפי הצורך (כך למשל שהאוטובוס יעצור בדיוק בתחנת האוטובוס המיועדת לכך, שהכריזה המודיעה על מספר הקו תפעל בעוצמה מספקת על מנת לדעת שהגיע קו האוטובוס, שהנהג יכווין למקום המיועד בקדמת האוטובוס ובמידת הצורך, אף יבקש מנוסע היושב במקום לפנות אותו).

מוגבלות נפשית<sup>13</sup>:

הפרעה נפשית הינה תסמונת המלווה במצוקה אישית או בליקוי תפקודי והיא שם כללי לקבוצת מחלות והפרעות המשפיעות על האופן שבו אדם מרגיש, חושב, מתנהג ומתקשר עם הזולת<sup>14</sup>. חלק מהאנשים עם מוגבלות נפשית עלולים להירתע מאינטראקציה עם זרים וממצבים לא מוכרים ולפיכך להימנע משימוש בתחבורה הציבורית. כדי להגביר את השימוש שלהם בתחבורה ציבורית עליהם לפתח תחושת מסוגלות ולשבור מחסומים פסיכולוגיים. במקביל, יש להעלות את המודעות ליחס הולם לו זקוקים מתמודדים עם בעיות נפשיות בקרב נהגי האוטובוס וציבור הנוסעים.



12. חלק זה מבוסס על עשרות ראיונות עם אנשים עם מוגבלות ומומחים בתחום, לקחים מתכנית גלגלי צפון וגלגלי דרום של החברה למתנ"סים בשנת 2017-2018, וכן סקירת פרסומים של ארגונים אזרחיים העוסקים בתחום.

13. על פי הגדרות בריאות הנפש באתר משרד הבריאות

14. על פי הגדרות אתר המוסד לביטוח לאומי לנכות נפשית.

### מוגבלות שכלית-התפתחותית:

מוגבלות שכלית מאובחנת כאשר רמת ה-IQ הנמדדת היא נמוכה במיוחד, בשילוב עם כישורי הסתגלות חסרים. אדם עם מוגבלות שכלית התפתחותית הוא אדם שיכולתו להתנהגות מסתגלת מוגבלת, ויש לו יכולות נמוכות לעצמאות אישית ואחריות ביחס לגילו<sup>15</sup>.

אנשים עם מוגבלות שכלית שאינם מנוסים בשימוש בתחבורה ציבורית, זקוקים להנגשה ופישוט המידע על אופן השימוש בה. בנוסף, עליהם להתמודד עם הפחד ממצב לא מוכר הכולל גם אינטראקציה עם זרים. על מנת להגביר את השימוש שלהם בתחבורה ציבורית עליהם לפתח תחושת מסוגלות ולשבור מחסומים פסיכולוגיים ובמקביל להעלות את המודעות ליחס לו זקוקים אנשים עם לקות שכלית בקרב נהגי האוטובוס וציבור הנוסעים.

ככלל, על מנת שהמרחב הציבורי יהיה נגיש עבור אנשים עם מוגבלות עליו לענות על כמה עקרונות מרכזיים. ראשית, עליו לאפשר תנועה רציפה של אנשים עם מוגבלות לכל מקום אליו ירצו להגיע. שנית, יש להפוך את המרחב הציבורי כולו לנגיש לכולם ולא לספק פתרונות צדדיים שיאפשרו מעבר נפרד לאנשים עם מוגבלות. בנוסף, כיוון שקיימת שונות גבוהה בצרכים המיוחדים של אנשים עם מוגבלויות שונות ובמצבים שהם נקלעים אליהם, יש לספק התאמות לאמצעי הגעה, התניידות וקבלת שירות באופן שיענה על מגוון הצרכים הקיימים<sup>16</sup>.

### חלק א': מחיר האתגרים בניידות עצמאית ונגישות לאנשים עם מוגבלות

נגישות המרחב הציבורי בכלל והתחבורה הציבורית בפרט היא תנאי הכרחי ליכולתם של אנשים עם מוגבלות לקיים אורח חיים ספונטני ועצמאי, להשתלב באופן מלא בכל תחומי החיים בחברה ולמצות את הפוטנציאל הגלום בהם, שכן כל אלו מבוססים קודם כל על היכולת להשתלב במרחב הפיזי ולהתנייד בו<sup>17</sup>. הניידות העצמאית הנה בעלת חשיבות רבה היות והיא מאפשרת השתתפותו ומעורבותו של האדם בקהילה.

אנשים עם מוגבלויות שונות לרוב אינם מגיעים ליכולת של נהיגה עצמאית ותלויים בשירותי הסעות ושירותי תחבורה ציבורית<sup>18</sup>.

על כן, הצורך בתחבורה ציבורית נגישה, זמינה ובתשלום נמוך עולה במשך שנים רבות מקרב אנשים עם מוגבלות, ארגונים, מפעילי שירותים לאנשים עם מוגבלות, כלל האוכלוסייה וקובעי מדיניות. צורך זה צף ועולה גם ממחקרים שונים, בהם נשאלים אנשים עם מוגבלות מדוע אינם משתמשים בשירותים העומדים לרשותם בתחום הלימוד, העבודה, הפנאי ועוד, והם מדווחים כי הם נאלצים לוותר על השימוש בשירותים בגלל קשיים של ניידות ותלות בהסעות<sup>19</sup>. תכניות השמה וסיוע תעסוקתי לאנשים עם מוגבלות מדווחות גם הם על קושי בהשמה לאנשים עם מוגבלות בשל קשיי ניידות<sup>20</sup>.

מחקרים כלכליים רבים מהארץ ומהעולם מוכיחים כי סיוע לאנשים עם מוגבלות להשתלב בתעסוקה, השכלה וחיי קהילה פעילים תורמת לחוסן חברתי וכלכלי של החברה והמשק הישראלי<sup>21</sup>.

15. חוק הסעד (טיפול במפגרים), תשכ"ט-1969.

16. עיר נגישה, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, 2009.

17. דוח שנתי נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, 2017. בנק ישראל.

18. סקר נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, 2015.

19. ראיונות עם תכנית תב"ת של ג'וינט ישראל, חקר המסוגלות התעסוקתית של אנשים עם מוגבלות, 2014, ראיונות עם אנשים עם מוגבלות.

20. תבת, ראיונות.

21. ראיונות, בנק ישראל.

הסרת המכשולים הקשורים לניידות של אנשים עם מוגבלות תביא תועלות כלכליות נרחבות, כגון מוביליות חברתית וכלכלית לאנשים עם מוגבלות, הזדמנויות תעסוקה חדשות למאות אלפי אנשים, חסכון של מאות מיליוני שקלים בשנה על הסעות מיוחדות, הגדלת ההזדמנויות לקבלת שירותים חיוניים, הקטנת הוצאות של מערכת הבריאות, והעלאת פריון העבודה במשק. זאת, לצד ההשפעות החיוביות הרחבות יותר של ניידות בתחבורה ציבורית.<sup>22</sup>

### תעסוקה, פרנסה, וניידות עצמאית בקרב אנשים עם מוגבלות

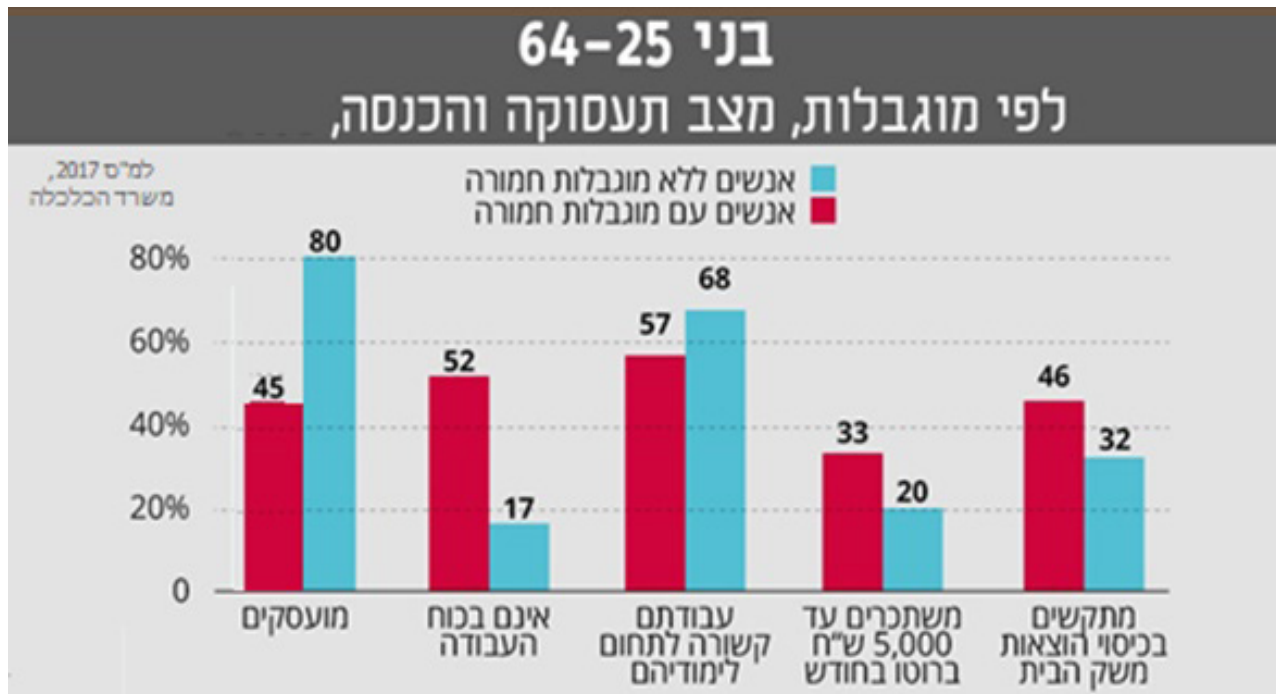
ניידות עצמאית ככלל, ושל אנשים עם מוגבלות בפרט, היא אחד הגורמים המובהקים ביותר המנבאים סיכויים לתעסוקה.<sup>23</sup> היכולת להתנייד באופן ספונטני ועצמאי לכל מקום מאפשרת הגעה למרחב גדול יותר של הזדמנויות תעסוקה באזור המגורים ומעבר לו, ומעלה את שיעור ההשתתפות בעבודה.

כבר כיום עבור כלל הציבור שיעור ההזדמנויות להגעה לתעסוקה באמצעות תחבורה ציבורית עומד על 30%-65% ביחס ליכולת ההגעה ברכב פרטי.<sup>24</sup> עבור חלק מהאנשים עם מוגבלות המתניידים בתחבורה הציבורית, האתגר הוא גדול יותר, הן לאור נגישות פיסית חסרה של תחבורה ציבורית בינעירונית במערך האוטובוסים, והן לאור קשיים בשימוש בשירות מבחינת חוויית המשתמש. חלק מהאנשים עם מוגבלות שאינם מצליחים להתנייד בתחבורה הציבורית תלויים בהסעות חלקיות ובסיוע משמעותי של בני משפחה ומסגרות רווחה שונות, או שאינם מתניידים כלל.<sup>25</sup> עד כה, לא נעשה מחקר כולל שימפה את היקף, אופן ומידת השימוש של אנשים עם מוגבלות בתחבורה ציבורית, אך סקרים שונים מעלים כי 25%-32% מהאנשים עם מוגבלות מתניידים בתחבורה הציבורית.<sup>26</sup>

בשנים האחרונות מתפרסמים נתונים עקביים על כושר השתכרות נמוך בקרב אנשים עם מוגבלות. שיעור המועסקים בקרב אנשים עם מוגבלות חמורה נמוך כמעט פי 2 ביחס לאנשים ללא מוגבלות ועומד על כ-45% מועסקים בקרב אנשים עם מוגבלות, לעומת כ-80% בקרב אנשים ללא מוגבלות. כשליש מהאנשים עם מוגבלות חמורה משתכרים פחות מ-5,000 ש"ח בחודש, ו-46% מהם מתקשים בכיסוי הוצאות משק הבית.<sup>27</sup>

שיעור התעסוקה הנמוך של אנשים עם מוגבלות מביא לאבדן תוצר למשק בהיקף של למעלה מ-5 מיליארד ש"ח בשנה.<sup>28</sup>

22. משרד האוצר התכנית האסטרטגית לפיתוח תחבורה ציבורית, 2012; מצגת נגידת בנק ישראל קרנית פולג, 2018.  
23. חקר המסוגלות התעסוקתית בקרב אנשים עם מוגבלות, 2014, נגישות ושיוויוניות תחבורתית במטרופולין ת"א, משרד התחבורה, 2015.  
24. שם; הגעה לתעסוקה בתחבורה ציבורית, הלמ"ס, 2018.  
25. ראיונות עומק עם אנשים עם מוגבלות שבוצעו באוגוסט-נובמבר 2018, ראיונות עם אנשים עם מוגבלות בפריפריה הגאוגרפית שבוצעו עם חברי קהילה נגישה בשנת 2018.  
26. הסקר החברתי 2016, מצבם של אנשים עם מוגבלות נציבות שיוויון 2017.  
27. דוח נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות 2017, נתוני למ"ס ומשרד הכלכלה.  
28. המטה לשילוב אנשים עם מוגבלות בשוק העבודה דו"ח לסיכום חמש שנים, משרד התמ"ת, 2014.



#### היבטים בריאותיים

אנשים עם מוגבלות נזקקים ליותר תמיכה מאחרים ויותר טיפול רפואי ופסיכולוגי, ועבור חלק ניכר מאנשים עם מוגבלות חמורה מוגבלותם מקשה על תפקודם היום יומי במגוון של פעולות בסיסיות ומביאה לצמצום או ויתור על פעולות בסיסיות ומשליכה על מצבם הפסיכולוגי-רגשי.<sup>29</sup>

אנשים עם מוגבלות עושים שימוש רב יותר בשירותי בריאות בהשוואה לאנשים ללא מוגבלות, 67% מהאנשים עם מוגבלות חמורה ו-56% מהאנשים עם מוגבלות מתונה דיווחו כי ביקרו בעצמם בחדר מיון או ליוו אחר לחדר מיון בשנה האחרונה, לעומת 49% מן האנשים ללא מוגבלות. 97% מהאנשים עם מוגבלות חמורה ו-92% מהאנשים עם מוגבלות מתונה דיווחו כי ביקרו אצל רופא המשפחה בשנה האחרונה, לעומת 80% מהאנשים ללא מוגבלות.<sup>30</sup>

אנשים עם מוגבלות מדווחים כי פעמים רבות הם נאלצים לוותר על טיפול רפואי, לצמצמו, לדחותו או להחמיץ אותו בשל קשיי התניידות עצמאית בתחבורה ציבורית, היעדר הסעה מתאימה או תלות בליווי, באופן שמשפיע על בריאותם.<sup>31</sup> להחמצת טיפול רפואי ישנן השלכות ברורות על הפרט, אך ישנן גם השלכות על המשק בעלויות עודפות שנובעות מביטול טיפולים רפואיים<sup>32</sup> ומהחמרת מצבים רפואיים.

29. מצבם של אנשים עם מוגבלות, בעריכת ד"ר דינה פלדמן וד"ר אליהו בן משה

30. דו"ח נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות, 2017

31. ראינויות + קהילה נגישה.

32. בארה"ב מוערכת העלות של החמצת טיפול רפואי של אנשים עם מוגבלות בלמעלה מ 19 מיליון דולר בשנה. נייר עמדה קרן רודרמן השפעת רכבים אוטונומיים על אנשים עם מוגבלות, 2017.

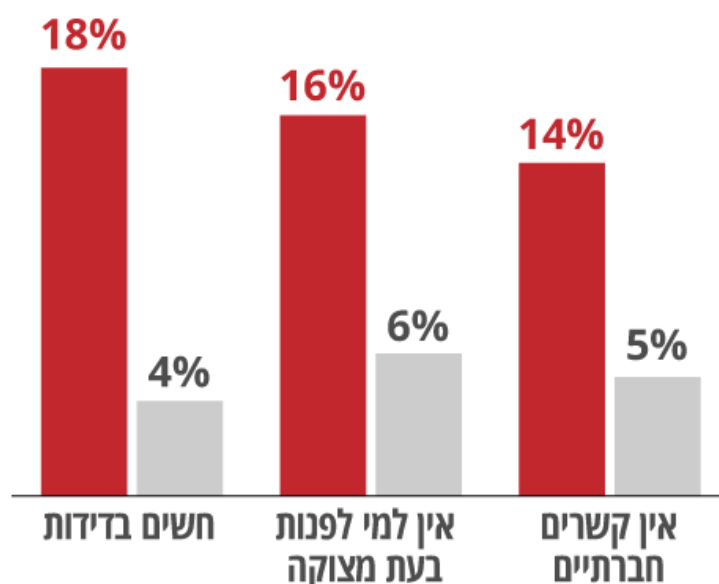
## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

מעבר לכך, שיעור האנשים עם מוגבלות חמורה שחווים בדידות, מצוקה או ניכור הוא פי 4 יותר ביחס לאנשים ללא מוגבלות חמורה.<sup>33</sup>

משרד הבריאות מסייע בהסעות לצורך קבלת שירותים רפואיים, אך היקף השימוש בפועל בהסעות המוקצות מטעם משרד הבריאות לאנשים עם מוגבלות הוא עבור כ 1.5% מהאנשים עם מוגבלות חמורה.<sup>34</sup>

### בדידות מצוקה וניכור בגיל 20-64

■ אנשים עם מוגבלויות ■ שאר האוכלוסיה



### השפעת ניידות על מידת השתתפות חברתית

לחיי חברה ולפעילות פנאי חשיבות רבה לשילובם של אנשים עם מוגבלות בקהילה ולאיכות חייהם. הקשר של האדם עם משפחתו, עם שכניו ועם חבריו קובע במידה רבה את רמת שילובו בחברה או את בידודו ממנה.<sup>35</sup> ניידות עצמאית משפיעה על היכולת לקחת חלק פעיל בחברה, להיות חשוף להזדמנויות חברתיות, תעסוקתיות, קהילתיות, לקבלת שירותים חברתיים וליהנות ממפגשים קהילתיים וחברתיים. מידת ההשתתפות החברתית משפיעה על מצב הנפשי ובריאותי כאחד של אנשים עם מוגבלות. חסם מרכזי בהשתתפות חברתית של חלק מהאנשים עם מוגבלות הוא היכולת להתנייד באופן עצמאי בתחבורה ציבורית, הסעות, מוניות, ללא תלות בעזרת בני המשפחה או ליווי.<sup>36</sup>



33. דו"ח נציבות שיויון אנשים עם מוגבלות, 2017.  
34. הצלבת נתונים של מרכז המחקר ומידע של הכנסת על הסעות בחינוך המיוחד עם ראיונות עם נציגי משרדי רווחה, בריאות, חינוך ואוצר.  
35. דוח נציבות שיויון אנשים עם מוגבלות 2017.  
36. ראיונות, קהילה נגישה, מפגש שיתוף ציבור עם משרד התחבורה נובמבר 2018, מקורות מנייר עמדה רודרמן

סוגיה זו דורשת טיפול כבר בגילאים מוקדמים, והיא מחריפה בגילאים מבוגרים יותר. כך למשל, תלמידי החינוך המיוחד לא זכאים להסעות וליווי למסגרות חוץ בית ספריות, כולל חוגים והעשרה<sup>37</sup>, ובכך נמנעות מחלק מהם הזדמנויות להשתתפות חברתית ולפיתוח אישי, אלא אם ישנן מסגרות חוץ ממשלתיות משלימות שזמינות עבורם. כך גם קשיי הגעה של מבוגרים עם מוגבלות למסגרות קהילתיות וחברתיות ולפנאי ובילוי משפיעים על מצב בדידותם באופן ישיר<sup>38</sup>.

מוסדות וארגונים אזוריים המפעילים תכניות להשתתפות חברתית של אנשים עם מוגבלות מדווחים גם הם על קשיים שעולים מהשטח בניידות של אנשים עם מוגבלות בתחבורה ציבורית, הסעות, תלות בבני משפחה וחברים, וחלקם אף מנסים להציע סיוע בכך לאור הצורך<sup>39</sup>.

בחינה של ההשתתפות החברתית של אנשים עם מוגבלות בערים בישראל מצביעה על פערים ברורים בין ערים שונות<sup>40</sup>. כך למשל, בערים הגדולות ובערים באזור המרכז, בהם ישנה תחבורה ציבורית עירונית נגישה, ישנה מידת השתתפות חברתית גבוהה יותר של אנשים עם מוגבלות לעומת ערים שבהן ישנה תלות גבוהה בתחבורה ציבורית בינעירונית<sup>41</sup>.

לצד קשיי השתתפות חברתית, מחקרים מהשנים האחרונות מספקים עדויות לכך שישנו שיפור במצבם של אנשים עם מוגבלות בהקשר להשתתפות חברתית לאור השיפור בנגישות התחבורה הציבורית העירונית והשימוש בה ע"י אנשים עם מוגבלות<sup>42</sup>. מידע זה מחזק את החשיבות של ההשקעה בנגישות בתחבורה הציבורית באופן מלא.

### השפעה על מערכות הרווחה

המערכת הציבורית בישראל מממנת באופן ישיר הוצאות ניידות של אנשים עם מוגבלות הכוללות רכב, הסעות ותחבורה ציבורית, בסך כ 2.5 מיליארד ש"ח מדי שנה, אשר משרתים לכל היותר כ 40% בלבד מהאנשים עם מוגבלות.

מרבית ההוצאה הישירה עם ניידות משרתת רק חלק קטן מהאנשים עם מוגבלות. כך למשל, 1.6 מיליארד ש"ח, המהווים 66% מההוצאה הציבורית על ניידות לאנשים עם מוגבלות, מוקצים ל-3% בלבד מקרב האנשים עם מוגבלות, עבור גמלת ניידות ברכב פרטי.

מערכי ההסעות הניתנים לאנשים עם מוגבלות מנוהלים במפוזר בין מספר משרדי ממשלה, הבריאות, הרווחה והחינוך, בעלות כוללת של למעלה מ 770 מיליון ש"ח בשנה, והן משרתות רק חלק קטן מהאנשים עם מוגבלות.

לעומת זאת, ההוצאה הממשלתית הישירה הנמוכה ביותר, הנחות בתחבורה הציבורית (47 מיליון ש"ח בשנה בלבד), ניתנת לקבוצת המוטבים הגדולה ביותר, ממנה נהנים עד 32% מהאנשים עם מוגבלות.

37. דוחות מרכז מחקר ומידע של הכנסת לקראת דיונים בכנסת  
38. ראינויות מינהלים קהילתיים, מחקר מבוגרים בתחבורה הציבורית תכנית אב לתחבורה ירושלים  
39. ראינויות קהילה נגישה החברה למתנסים, נעים קדימה, פרויקט הסעות של עמותות כגון "קהילה תומכת"  
40. נגישות לאנשים עם מוגבלות 20 ערים נבחרות בישראל, 2016.  
41. על פי מיפוי מרחבי של נחמן שלף, עמותת מרחב, בתמיכת הרשות לחדשנות, 2018.  
42. דו"ח בט"ל 2013, דוח נציבות שיוויון 2017.

## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

| משרד ממשלתי/ רשות    | מטרת התמיכה/ ההוצאה    | מליוני ₪ בשנה | כמות מוטבים (אלפי אנשים) | % המוטבים מכלל האנשים עם מוגבלות <sup>43</sup> |
|----------------------|------------------------|---------------|--------------------------|--|
| הביטוח הלאומי        | רכב - גמלת ניידות      | 1,632         | 43                       | 3%   |
| משרד החינוך          | הסעות - חינוך מיוחד    | 585           | 63                       | 4.2%   |
| משרד הבריאות         | הסעות                  | 13            | 11                       | 0.8%   |
| משרד הרווחה          | הסעות                  | 176           | 25                       | 1.7%   |
| משרד התחבורה         | הנחות בתחבורה הציבורית | 47            | 375-480                  | 25%-32%  |
| סך הכל <sup>44</sup> |                        |               |                          | 34.7%-41.7%                                    |

בעשור האחרון ההוצאה הציבורית על ניידות עבור אנשים עם מוגבלות הזכאים לגמלת ניידות עבור רכב מביטוח לאומי גדלה פי שלושה ועומדת על למעלה מ-1.6 מיליארד ₪ בשנה<sup>45</sup>.

בתחום ההסעות לאנשים עם מוגבלות משקיעה המדינה באופן ישיר כ-770 מיליון ₪ להסעות המתקצבות ע"י משרדי ממשלה שונים (רווחה, בריאות, חינוך)<sup>46</sup> **עבור חלק קטן** מהאנשים עם מוגבלות.

כך למשל, **תקציב הסעות החינוך המיוחד מסייע ל כ-4.2% מהאנשים עם מוגבלות (כשליש בלבד מתלמידי החינוך המיוחד), ותקציב משרד הבריאות להסעות מסייע לכ 0.8% מהאנשים עם מוגבלות.** תקציב משרד הרווחה להסעות עבור שילוב בתעסוקה ובמסגרות רווחה שונות עומד על למעלה מ-176 מיליון ₪ בשנה והוא מסייע לכ 3.5% בלבד מהאנשים עם מוגבלות<sup>47</sup>.

לאור השלכות רבות אלו של מידת הניידות העצמאית של אנשים עם מוגבלות על מצבם הכלכלי, הבריאותי, הנפשי והחברתי, וכן ההשלכות הנרחבות על המשק, ישנה הסכמה רחבה בקרב משרדי הממשלה השונים לגבי הצורך לבחון האם ההשקעה בניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות והמדיניות הנוכחית משיגה את התוצאות הרצויות<sup>48</sup>.

43. נכון לשנת 2017 ישנם 1.5 מיליון אנשים עם מוגבלות.  
 44. הערכה מקסימלית, בהנחה שאותו אדם לא נעזר במספר שירותי נסיעה שונים. במידה וישנם אנשים שנעזרים ביותר מסוג אחד של הסעות או נעזרים גם בתחבורה הציבורית וגם בהסעות, אזי שיעור המוטבים הינו נמוך יותר.  
 45. ביטוח לאומי ירחון סטטיסטי 2017.  
 46. תקציב ניצול בפועל 2017; מצגת JDC למשרד הרווחה, 2018; ראיון משרד הבריאות; תקציב חינוך מוערך על סמך ניתוח מרכז המחקר והמידע של הכנסת.  
 47. הצלבת נתונים של מרכז המחקר ומידע של הכנסת על הסעות בחינוך המיוחד עם ראיונות עם נציגי משרדי רווחה, בריאות, חינוך ואוצר.  
 48. קונצנזוס בראיונות, מסקנות דיוני שולחן עגול ג'וינט ישראל מעבר למוגבלות 2017.



## חלק ב': התפתחויות רלוונטיות בתחום ניידות ונגישות תחבורתית - מבט לעולם

מערכות התחבורה בעולם ניצבות בפני שינויים משמעותיים הנובעים מפיתוחים טכנולוגיים חדשים שמנסות לשנות דפוסי ניידות קיימים, זאת לצד שינויים משמעותיים במדיניות קידום תחבורה ציבורית ושיתופית בערים רבות בעולם. במקביל, ישנם תחומים בהם חלו שינויים כבר בעשורים האחרונים, במיוחד בכל הקשור לנגישות התחבורה הציבורית. למגמות החדשות וכן לניסיון העבר מהעולם יש השלכות על אימוץ מדיניות ופתרונות עבור ניידות עצמאית ונגישות של אנשים עם מוגבלות גם בישראל.

### נגישות תחבורה ציבורית באוטובוסים בינעירוניים<sup>49</sup>

לאחרונה, הסדירה מדינת ישראל בתקנות את הנגישות החושית באוטובוסים בינעירוניים ובתחנות בינעירוניות, כך שכל אוטובוס בינעירוני החל משנת ייצור 2011 מחויב בנגישות חושית, והנגישות החושית של תחנות האוטובוס הבינעירוניות תושלם תוך 5 שנים. קפיצת המדרגה המשמעותית שניתן לבצע בנגישות התחבורה הבינעירונית היא הנגשה פיזית של אוטובוסים. מדינות שהסדירו הנגשה פיזית וחושית של אוטובוסים בינעירוניים ודרכי הנגשתם:



מעלית מובנית באוטובוס גבוה-רצפה



אוטובוס גבוה-רצפה עם אזור מונמך



|         |
|---------|
| ארה"ב   |
| בריטניה |
| גרמניה  |
| טורקיה  |
| ספרד    |
| צרפת    |
| שוויץ   |

האמצעים הטכניים המקובלים בעולם להנגשה פיסית של אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים הם מעלית ורמפה, המותקנים באוטובוס עצמו או חיצוניים לו. נוסף על אמצעים להעלאת נוסעים, הנגשת אוטובוסים דורשת גם התאמות בתוך האוטובוס, וכן בתשתיות התומכות בו, כמו תחנות אוטובוס.

תנאי מפתח ליישום מוצלח של ההנגשה הוא הכנה מתאימה של הנהגים כך שיוכלו לתת שירות מתאים, למנוע תפעול שגוי, פגיעה פיסית, תחזוקה לקויה ובעיקר להפחית חשש בקרב המשתמשים.

חובת הנגשה של אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים מקובלת במספר מדינות, הבולטות בהן הן ארה"ב ובריטניה. חובה כזו יכולה לכלול את כל האוטובוסים הבין-עירוניים או את חלקם, תוך שימוש במנגנון הזמנה מראש להקצאת רכב מונגש. לחלופין, מוצעת חלופה לשימוש הנוסע, כגון מוניות ייעודיות ומסובסדות, או שירות הסעות חלופי אחר.

לצד האפשרות לחייב הנגשה מלאה של כלל האוטובוסים הבין-עירוניים, בחלק מהמדינות יש חלופות אחרות, כגון:

- הנגשה פיסית וחושית של חלק מהאוטובוסים, כאשר נוסע בכיסא גלגלים נדרש לתאם מראש את נסיעתו עם חברת האוטובוס כדי שתספק רכב מתאים (למשל בקנדה, בטורקיה ובהוראות לחברות תחבורה ציבורית קטנות בארה"ב);
- שירות חלופי מקביל: הצעת נסיעה ברכב חלופי (כגון מונית) המאפשרת לנוסע בכיסא גלגלים להזמין נסיעה ישירה ליעדו (שירות כזה ניתן בנורבגיה ושבדיה, למשל). חלופה זו יכולה למעשה לצמצם את הצורך בהנגשת האוטובוסים והתחנות או לבטלו בכלל.

במדינות שבהן התקיימה הסדרה של הנושא ניתנה תקופת היערכות של מספר שנים לחברות המפעילות קווי אוטובוס, שאפשרה את יישום התקנות והחלפת האוטובוסים כך שיכללו הנגשה חושית ופיסית.

### השפעת טכנולוגיות מבוססות מיקום וביג דאטה על התחבורה

התפתחויות טכנולוגיות של השנים האחרונות, ובראשן שימוש במידע על מיקום אמצעי התחבורה השונים בזמן אמת, וכן פיתוח יכולות השימוש ב Big Data, משפיעות על התחבורה בעולם ובישראל בצורה דרמטית, וסוללות את הדרך למגוון רחב של אמצעי ניידות חדשים, לצד שינויים בדפוסי התחבורה הקיימים.

כך למשל, שירות תחבורה ציבורית גמיש בזמן אמת מאפשר להפוך מסלולים קבועים של אוטובוסים למסלולים גמישים המשתנים לפי בקשת המשתמש וטיוב מהמסלול לטובת שאר הנוסעים. מידע זמין לתכנון נסיעות ועדכון בזמן אמת באשר לזמני הגעת השירות התחבורתי מאפשר וודאות יותר גבוהה ותחושת בטחון להתנייד באופן עצמאי. אמצעי תחבורה שיתופיים ותיאום נסיעות משותפות עם אנשים נוספים, מגדיל את היצע השירות הקיים עבור המשתמש בהגעה ליעד. כלים טכנולוגיים חדשים מאפשרים לאסוף מידע מרחוק על הרגלי ניידות של אנשים וכן מאפשרים יכולות ניתוח גבוהות של דפוסי ניידות של משתמשים לצורך שיפור שירותי התחבורה.

## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

טכנולוגיות מבוססות מיקום (אפליקציות וביג דאטה) כבר היום מסייעות לאנשים עם מוגבלות בעולם להתמצא במרחב ובתחבורה הציבורית, באמצעות זיהוי מיקום המשתמש, חייווי קולי או ויזואלי חוזר לאנשים עם מוגבלות חושית, הגברת תחושת הבטחון בניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות בתחבורה ציבורית בשל היכולת לתכנן נסיעה ועוד.

### ייעול מערכי הסעות העומדים לרשות אנשים עם מוגבלות

פיתוחים של תוכנות מבוססות מיקום שמשתמשות בביג דאטה מביאים בסקטור ההסעות **להפחתת עלויות תפעול בכ 30%-40%, ומשפרות את השירות למשתמשים**, ע"י הגעה מהירה יותר ודיוק גבוה בזמני האיסוף וההגעה ליעד<sup>50</sup>.

דוגמאות ראשונות בעולם לשימוש בטכנולוגיות אלו לטובת ייעול מערכי הסעות עבור אנשים עם מוגבלות קיימות כבר בעולם. כך למשל, בסינגפור קיים מזה למעלה משנה שירות מאוחד של הזמנת הסעה נגישה או מונית נגישה. השירות ניתן על ידי מספר מגוון של מפעילי הסעות נגישות ומוניות נגישות, שבעבר פעלו בנפרד דרך ספקים שונים ורשויות שונות, אך בזכות היוזמה והטכנולוגיה החדשה החלו לפעול באותה פלטפורמה. היכולת לחסוך זמן מבוצבז בין הסעות ולהיות זמין לנסיעה נוספת בהזמנה מיידית, לצד הגדלת הצי הזמין לבחירה והזמנה עבור ציבור המשתמשים, **מגדיל את היצע אפשרויות הניידות עבור אנשים עם מוגבלות, ומביא להתייעלות כלכלית שתאפשר להפנות משאבים להוספת שירות מוגש**<sup>51</sup>.



אפליקציות ותוכנות להזמנת וניהול הסעות:

- ✓ חסכון תפעולי - עד 40%
- ✓ הגדלת היצע לנוסע
- ✓ הגעה מהירה יותר



בקרה ושליטה      שיתוף נסיעות      אופטימיזציה של מסלולים

דוחות שימושים      הטמעה מהירה      פתרון מקיף



50. נתוני החברות smart bus, moovex.

51. כגון מערכת שפותחה ע"י חברת Hapticus בסינגפור.

52. מחקר MaaS בערים מובילות בעולם, 2018. ראינויות ד"ר יובל הדס, 2018.

53. ישנם מספר סוגי תחבורה שיתופית: רכב לפי דרישה (Car Sharing), תיאום נסיעות (Ride Sharing), תיאום נסיעות עם מנגנון השתתפות בהוצאות, שירותי נסיעות שיתופיות (Car Pool), שירות הסעות גמיש, תחבורה ציבורית זעירה גמישה (On Demand Micro Transit). מצגת המדען הראשי במשרד התחבורה, 2017.

54. מחקר רשות מטרופוליטית ניו יורק, מחקר שסוקר מספר ערים בעולם מ 2018 ITDP.

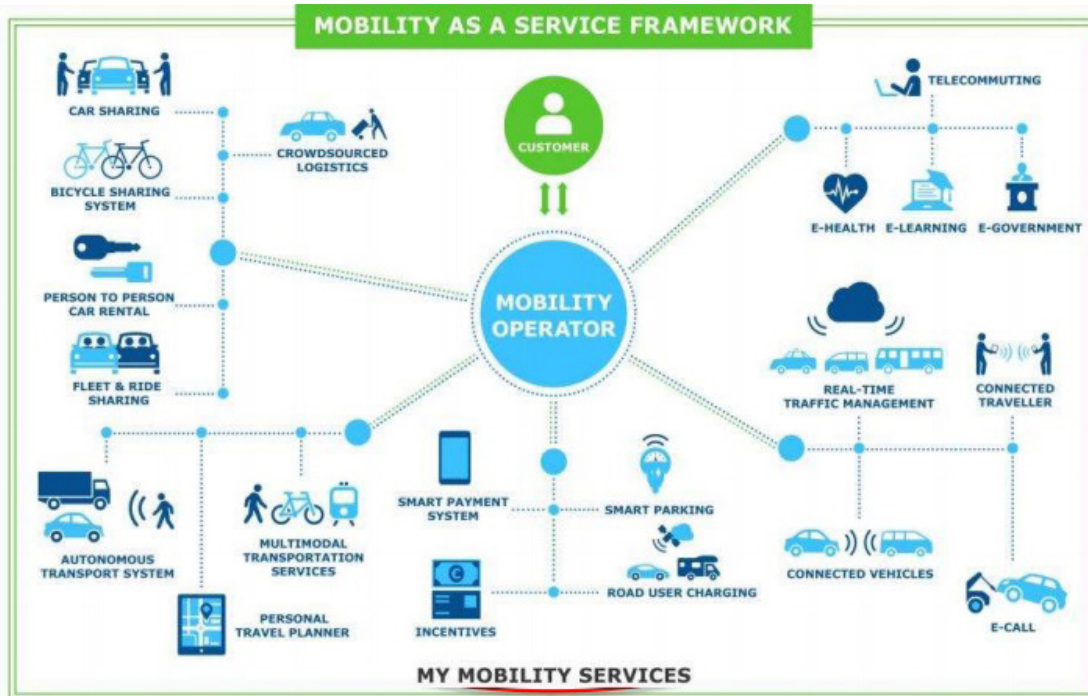
55. כך למשל, אפליקציית גוגל מפות זמינה להזמנת תחבורה ציבורית, מוניות ונסיעות שיתופיות ממספר מפעילים שונים בכמה עשרות ערים.

## ניידות כשירות - (MaaS - Mobility as a Service)

לאור הפיתוחים הטכנולוגיים שצוינו קודם, בערים שונות בעולם בוחנים בשנים האחרונות אפשרויות של מעבר לגישה של ניידות כשירות בתחבורה. ניידות כשירות היא גישה המאפשרת בחירה בין מגוון אמצעי תחבורה שונים תחת שירות הזמנה אחד, תמורת תשלום תקופתי. זאת בשונה מהגישה הרווחת כיום של בעלות פרטית על רכב ותשלום נפרד עבור אמצעי תחבורה חלופיים לרכב כמו תחבורה ציבורית ומוניות על פי השימוש.<sup>52</sup>

לצד מגבלותיה של גישה זו בכל הנוגע לתחבורה שיתופית<sup>53</sup>, שעלולה להביא לעלייה בכמות הנסיעות ברכב פרטי בערים, בשל עלייה בשימוש בתחבורה שיתופית על חשבון תחבורה ציבורית, כפי שכבר קורה בערים גדולות בעולם אליהן נכנסו חברות כמו Uber, Lyft, Via ואחרות,<sup>54</sup> גישה זו טומנת בחובה שיפור משמעותי בניידות של אנשים עם מוגבלות. כך למשל אנשים עם מוגבלות במספר ערים בעולם יכולים לבחור בין אמצעי נסיעה מגוונים יותר מבין חברות שמציעות שירותי נסיעה נגישים בתחבורה הציבורית, במוניות, בנסיעות משותפות ובהסעות.<sup>55</sup>

מודל ניידות כשירות מתוכנן להלסינקי: הזמנה דרך ספק אחד של כל שירותי הניידות לבחירת המשתמש, כחלופה לבעלות על רכב:



לצד היתרונות בהטמעת טכנולוגיות חדשות בתחום התחבורה בכלל והתחבורה הנגישה בפרט, מתחדד הקושי שבהתאמת הפתרונות הללו לאנשים עם מוגבלות אשר מתקשים בשימוש בטכנולוגיה.<sup>56</sup>

### ליווי וחניכה של אנשים עם מוגבלות

גם כאשר התחבורה הציבורית נגישה לאנשים עם מוגבלות, ישנם אנשים עם מוגבלויות מסוימות שמתקשים להשתמש בשירות ללא ליווי או הכנה מקדימה וחניכה. לאור הבנת הצורך בסיוע לאנשים עם מוגבלות (בעיקר מוגבלות שכלית-התפתחותית) בנסיעה עצמאית בתחבורה הציבורית, ישנם 2 סוגים של יוזמות בעולם לסיוע מסוג זה:

1. מודל סיוע רשותי: רשויות אזוריות בבריטניה מפעילות הדרכה וליווי לאנשים עם מוגבלות, שמסייעים בשימוש והתמצאות בתחבורה הציבורית.<sup>57</sup> חלק מהליווי הינו ליווי מתמשך המאפשר הסתגלות איטית לאלו הזקוקים לכך, וחלק מהליווי מתבצע כהדרכה מקדימה וחניכה זמנית מוגבלת בזמן. ההדרכות והליוויים כוללים תכנים כגון: התמצאות במרחב, תכנון מסלול, שימוש בטכנולוגיה, רכישת כרטיסים, בטחון עצמי, התמודדות עם שינויים, מיצוי זכויות ועוד. פעילות מסוג זה מסייעת להגדיל את שיעור הניידות העצמאית של אנשים עם מוגבלות המשתתפים בתכניות השונות בשיעור של 25%-50%.<sup>58</sup>

2. מודל סיוע קהילתי: פעילות קהילתית של גופים אזרחיים בסיוע רשויות מקומיות, עסקים ומתנדבים, לליווי וסיוע לאנשים עם מוגבלות בקהילה, בין אם סיוע ישיר בהתניידות באמצעות הסעות קהילתיות ובין אם בסיוע בחניכה לניידות עצמאית. רמת שביעות הרצון נראית גבוהה ממודל פעולה זה, אך הוא קיים ברמה המקומית בלבד ובהיקפים קטנים מבחינת כמות הנהנים.

### מידע לנוסע בתחבורה הציבורית וכרטוס

תחום המידע לאנשים עם מוגבלות לצורך התמצאות בתחבורה הציבורית נמצא במגמת זינוק בשנים האחרונות, תודות לפיתוחים טכנולוגיים מבוססי חיישנים ומיקום,<sup>59</sup> ואפליקציות נגישות לתכנון נסיעה ולקבלת מידע בזמן אמת.

כמו כן, במדינות שונות בעולם עוברים לשיטות כרטוס ורכישת כרטיסים שאינן מצריכות טעינה של כסף ישירות לכרטיס הנסיעה (כמו ברב קו), אלא מאפשרות שימוש בטלפון חכם ואשראי, תוך ניהול "חשבון ענן" של נסיעות, שאינו על גבי כרטיס פיסי.<sup>60</sup> יש לכך יתרונות ברורים עבור אנשים עם מוגבלות אשר מסוגלים להשתמש באמצעי תשלום אלו, למשל בשל תשלום עבור הנסיעה מראש ומרחוק ללא צורך בסיוע של הנהג, לצד חסרונות עבור אנשים עם מוגבלות שמתקשים בשימוש בטכנולוגיות.

56. לקחי SGEEnable מיישום תוכנת wheeldrive בקרב משתמשים בעלי מוגבלויות בסינגפור שמאפשרת לנוסע לבחור מגוון של שירותי הסעות נגישות שמופעלים על ידי חברות שונות.

57. במנצ'סטר למשל נערכים ליוויים והדרכות לאנשים עם מוגבלות להתמצאות וניידות עצמאית בתחבורה הציבורית.

58. רשויות מטרופוליניות בבריטניה ורשויות רווחה אזוריות.

59. כגון stephear, מערכת שמזהה הגעה של משתמש לתחנה באמצעות חיישן שמתקשר עם אפליקציה מותקנת בטלפון ועם זיהוי המשתמש שולחת לו מידע על הגעת האוטובוס הצפויה ומידע רלוונטי נוסף.

60. סקירת כרטוס בעולם עבור משרד התחבורה, 2016.

## חלק ג': חסמים והזדמנויות בישראל

בעשור האחרון ישראל ביצעה קפיצת מדרגה חשובה בהנגשת התחבורה הציבורית העירונית, הנגשת מרחב תחנות האוטובוס העירוניות והנגשת הרכבת, לצד העמקת התמיכה בשימוש בתחבורה ציבורית עבור אנשים עם מוגבלות באמצעות הנחות בנסיעה. יחד עם זאת, כלל התחבורה הציבורית בישראל עדיין איננה נגישה עבור כל האנשים עם מוגבלות.

### אוטובוסים בינעירוניים

שירות האוטובוסים הבינעירוני בישראל הולך ומתרחב עם כניסת מפעילי תחבורה ציבורית נוספים להפעלת קווי אוטובוס, ולאחרונה הותקנו תקנות המחייבות אוטובוסים חדשים (החל משנת ייצור 2011) בנגישות חושית. יחד עם זאת, נסיעה בינעירונית באוטובוס עבור אנשים עם מוגבלות פיסית עדיין איננה אפשרית. הנגשה מלאה של התחבורה הציבורית הבינעירונית לאנשים עם מוגבלות פיסית מוערכת ע"י משרד התחבורה בעלות של כ-325 מיליון ₪ בשנה בממוצע (הוצאות ישירות ועקיפות) למשך 12 שנים, המהווים **1.6% מהתקציב השנתי של משרד התחבורה**.<sup>61</sup>

עלות הנגשה מלאה של התחבורה הבינעירונית כ-1.6% מתקציב משרד התחבורה



\*מיליוני ₪ בממוצע לשנה

משרד התחבורה ומפעילי התחבורה הציבורית מציינים כי חסם מרכזי להוספת שירות תחבורה ציבורית לכלל הציבור הוא מחסור של למעלה מ-3,500 נהגי אוטובוס, שאליו נדרש משרד התחבורה באמצעות העלאות שכר לנהגים וקיצור תקופת המתנה להכשרה, לצד מחסור בחניות לאוטובוסים.<sup>62</sup>

ביישובים רבים בישראל, בדגש על יישובים בפריפריה ויישובים שאינם נמצאים בתוך מטרופולין (כמו גוש דן, או אזור חיפה והקריות), התלות בנסיעה בינעירונית היא קריטית לצורך הגעה לתעסוקה, חינוך והשכלה, שירותים רפואיים ואחרים. אנשים עם מוגבלות פיסית וחושית מדווחים כי זהו חסם משמעותי עבורם בניידות.<sup>63</sup> מעבר לכך, המשך מצב זה חוטא למטרות החקיקה לשוויון לאנשים עם מוגבלות, ומונע מהם נגישות שיוויונית לשירות חיוני שכלל האוכלוסייה נהנית ממנו.



61. נגישות אוטובוסים בינעירוניים מחקר משווה, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 2017

62. מסקנות שימועי ועדת הכלכלה של הכנסת, יולי 2018

63. מפגשי שיתוף ציבור של משרד התחבורה עם אנשים עם מוגבלות, 2018. משוב מכל מפגשי פרויקט גלגלים המופעל ע"י קהילה נגישה בחברה למתנ"סים במהלך 2017-2018.

לאחרונה, הביעו מפעילי תחבורה ציבורית נכונות להתחיל בפיילוט להנגשה חלקית של האוטובוסים הבינעירוניים, בקווים בינעירוניים מרכזיים אשר אין עבורם חלופת רכבת טובה, בתדירות חלקית אך קבועה, בעלות נוספת של כ-100,000 ₪ לאוטובוס בעת רכישות אוטובוסים שכבר מתוכננות מראש, וכך להפעילם במסגרת מערך הנהגים הקיים.<sup>64</sup>

### רכבת

פיתוח מערך הרכבות בישראל מאפשר נגישות גבוהה יותר לאנשים עם מוגבלות בנסיעה בינעירונית. יחד עם זאת, הביקוש ההולך וגדל לשימוש של כלל הציבור ברכבות, לצד היערכות חסרה של תשתיות וקרונות, הביאה לעומסים כבדים בקווי רכבת רבים ברחבי הארץ, ובשל כך לפגיעה ביכולתם של אנשים עם מוגבלות להשתמש באופן סדיר בשירות הרכבות.<sup>65</sup> מציאות זו מאיצה את הצורך להשלים את מהלך הנגשת שירותי הרכבת. כיום אנשים עם מוגבלות מתבקשים לתאם את הגעתם לתחנה מספר שעות מראש כדי לקבל ליווי ולהבטיח את מקומם. כמו כן, הקרונות המיועדים לאנשים עם מוגבלות פיסית משמשים גם את רוכבי האופניים ואמצעי תחבורה לא ממונעת נוספים, שהשימוש בהם הולך וגובר, ומייצרים סיכון וחסם לנגישות בפני אנשים עם מוגבלות. בהקשר זה, עולה הצורך לייצר הפרדה ברורה בין סוגי שימוש אלו בקרונות המיועדים לכך, וכן לבטל את מגבלת ההזמנה מראש תוך הנחיית נותני השירות ברכבת כיצד לסייע במקום לאנשים עם מוגבלות.<sup>66</sup> כמו כן, מוצע שכל הצטיידות עתידית בקרונות תכלול שיעור גבוה יותר של קרונות נגישים.

### מוניות שירות

הזדמנות חשובה בתחום המוניות היא הרפורמה שאושרה בכנסת במוניות השירות. משרד התחבורה מעוניין להפעיל מערך מוניות שירות חדש ברחבי ישראל בפריסה רחבה יותר החל משנת 2019. מוניות השירות ישולבו במערך הרב קו בימי חול, ובימי מנוחה יורשו לפעול במתכונת פרטית. המכרזים למוניות שירות חדשות, שייקבעו ע"י משרד התחבורה במהלך 2019, עדיין לא כוללים הנגשה מלאה לאנשים עם מוגבלות.<sup>67</sup> זאת למרות שאנשים עם מוגבלות מדווחים על קושי רב יותר להתנייד בסופי השבוע מאנשים ללא מוגבלות, לאור התלות בתחבורה ציבורית או הסעות, ומוניות שירות נגישות יכולות להוות פתרון טוב עבור רבים מהם.<sup>68</sup> מוצע להטיל במכרזים החדשים של מוניות השירות חובה על מפעילי מוניות השירות העתידיים להצטייד במוניות שירות נגישות לכלל בעלי המוגבלויות כדי לאפשר לאנשים עם מוגבלות חופש ניידות בכל ימות השבוע.

64. במסגרת דיוני שולחן עגול לניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות בתחבורה הציבורית שמרכז ע"י ג'וינט-ישראל מעבר למוגבלות ושותפים בו משרדי ממשלה, מגזר עסקי, ארגוני חברה אזרחית ואנשים עם מוגבלות, נתוני אגד 2018, ראיונות.

65. דיוני ועדת הכלכלה, אוקטובר-נובמבר 2018.

66. ראיונות אנשים עם מוגבלות.

67. קרן טרנר, דיון בכנסת רפורמת מוניות השירות, ועדת הכלכלה, אוגוסט 2018.

68. ראיונות אנשים עם מוגבלות.

## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

### הסעות ייעודיות לאנשים עם מוגבלות

המדינה משקיעה באופן ישיר כ-770 מיליון ₪ להסעות המתקצבות ע"י משרדי ממשלה שונים<sup>69</sup> (רווחה, בריאות, חינוך) עבור חלק קטן של 6.7% מהאנשים עם מוגבלות.

ההוצאה הציבורית הישירה על הסעות נגישות עבור אנשים עם מוגבלות וכמות המוטבים הנהנים ממנה:

| משרד ממשלתי שמפעיל או מממן הסעות | מליוני ₪ בשנה | כמות מוטבים (אנשים) | % המוטבים מכלל האנשים עם מוגבלות <sup>70</sup> |
|----------------------------------|---------------|---------------------|--|
| משרד משרד החינוך                 | 585           | 63                  | 4.2%   |
| משרד הבריאות                     | 13            | 11                  | 0.8%   |
| משרד הרווחה                      | 176           | 25                  | 1.7%   |
| סך הכל <sup>71</sup>             | 774           | 99                  | 6.7%   |

בנוסף, ניהול נפרד של מערכי הסעות מביא לחוסר יעילות כלכלי בהוצאה הציבורית על הסעות, ולניצול חלקי של רכבי ההסעה הנגשים במהלך שעות היום השונות. כך למשל, אנשים עם מוגבלות הגרים באותו אזור ומתניידים לאותו אזור, אך למטרות שונות, למשל טיפול רפואי, או עבודה, נוסעים בהסעות נפרדות הממומנות בנפרד ע"י משרדי ממשלה שונים.

מערכות ניהול חדשות מבוססות אפליקציות ומיקום הפועלות בסקטור ההסעות, מאפשרות לספקי שירותי ההסעות להפחית עלויות תפעול בכ-40%-30%, וכן להסיע יותר אנשים. כך למשל, הטכנולוגיה מאפשרת ליצור באופן אוטומטי מסלולים יעילים של איסוף ונסיעה של מספר אנשים עם מסלול נסיעה דומה, תוך קבלת מידע עדכני על מצב התנועה וזמני ההגעה המדויקים. לגורמים המממנים את ההסעות יש אפשרות לרכז במקום אחד את ההזמנה של שירותי הסעות לצרכים שונים ובשעות שונות של היום, עם אפשרות לבצע מעקב ביצוע בפועל ומעקב בזמן אמת אחר ההסעות, לצד מערכות ניהול והתחשבות מתקדמות עם ספקים, ובעיקר מאפשרות לייצר מסלולים יעילים של איסוף עבור מספר אנשים. עבור המשתמשים בשירותי הסעות עם מערכות ניהול ואפליקציות, ישנו שיפור בזמני האיסוף והגעה, ודאות גבוהה יותר באשר להזמנת ההסעה ולזמן הגעתה, ועלייה בהיקף הזמינות של השירות ובהיקף השימוש<sup>72</sup>.



69. תקציב ניצול בפועל 2017, מצגת JDC למשרד הרווחה, ראיון נועה לוי משרד הבריאות, תקציב חינוך מוערך על סמך ניתוח מרכז המחקר והמידע של הכנסת.

70. נכון לשנת 2017 ישנם 1.5 מיליון אנשים עם מוגבלות.

71. הערכה מקסימלית, בהנחה שאותו אדם לא נעזר במספר שירותי נסיעה שונים. במידה וישנם אנשים שנעזרים ביותר מסוג אחד של הסעות או נעזרים גם בתחבורה הציבורית וגם בהסעות, אזי שיעור המוטבים הינו נמוך יותר.



## נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות בישראל - כיוונים לעתיד

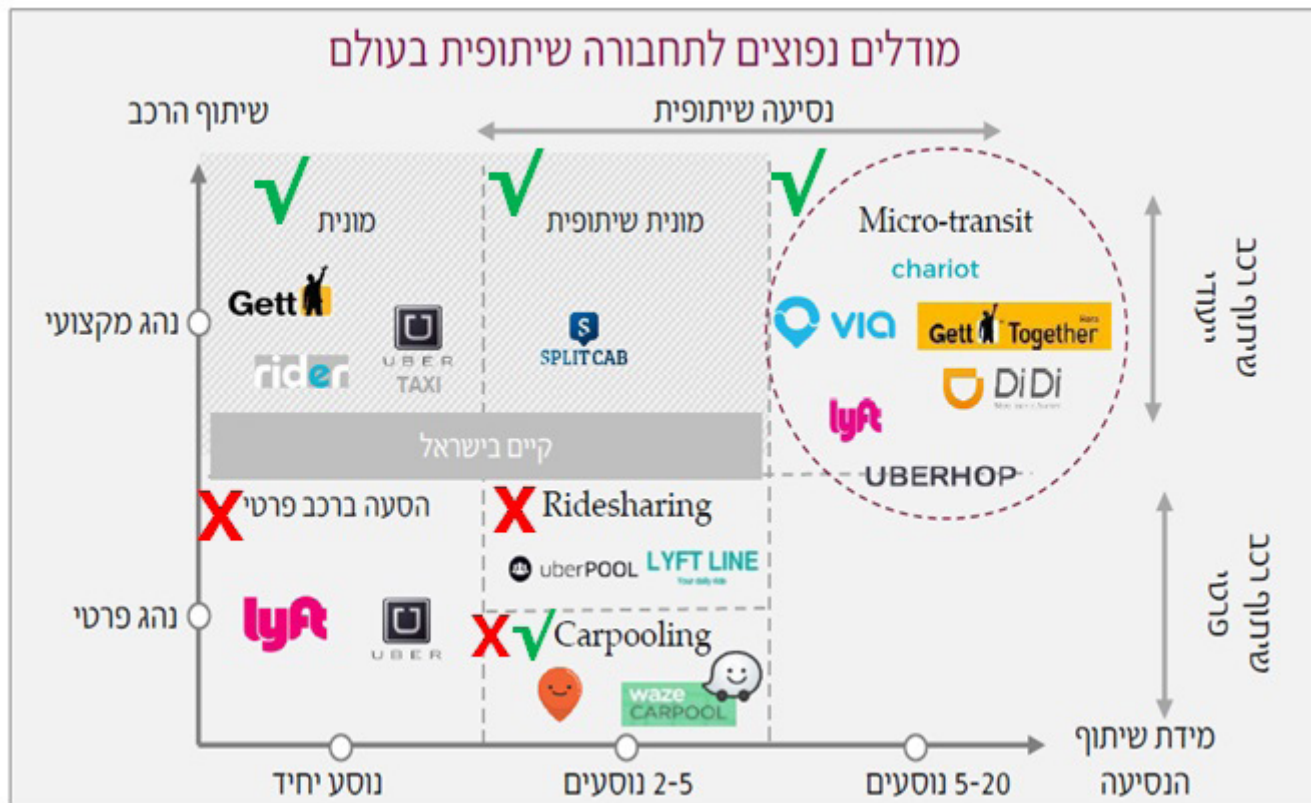
מוצע לאחד את שירותי ההסעות בפריקט לאומי תחת פלטפורמת ניהול אחת, שתאפשר טיוב מסלולי ההסעות ושימוש במספר סוגי הסעות עבור סוגים שונים של צרכים לאנשים עם מוגבלות.

### תחבורה שיתופית

בעולם המפותח, כמו גם בישראל, מתחילה הסדרה של תחבורה שיתופית, אך בישראל טרם ניתנה תשומת לב לפוטנציאל בשירות אנשים עם מוגבלות, ובכלל זה: ריבוי אפשרויות נסיעה לאנשים עם מוגבלות, הזמנת נסיעה ספונטנית, הקטנת חוסר ודאות באשר להגעה, הוזלת עלויות לנוסעים, הגדלת האינטראקציות החברתיות, וכן פונטציאל תעסוקתי לאנשים עם רכבים מוגנשים.<sup>73</sup>

לאחרונה נאסרה נסיעה שיתופית בכל הקשור להזמנת נסיעה באופן מיידי וספונטני עם אדם פרטי, והוגבלו נסיעות שיתופיות רק עבור תיאום נסיעה מראש באפליקציות ייעודיות, עד פעמיים ביום, וללא וודאות שאכן תימצא נסיעה מתאימה.<sup>74</sup>

בשונה מאיסור נסיעה משותפת עם נהג שאינו מוסמך להסעה, התקנות החדשות לפקודת התעבורה (84א) מאפשרות שיתוף נסיעות באמצעות נהגים מורשים בשירותי הסעות ומוניות, וברחבי הארץ כבר החלה הפעלת שירותי נסיעה שיתופית במוניות.<sup>75</sup> יחד עם זאת, שירותי המוניות לנסיעה שיתופית עדיין לא כוללים מוניות נגישות.



מקרא: ✓ מתאפשר בתקנות בישראל X לא מתאפשר בתקנות ✓ מתאפשר חלקית



72. נתוני החברות smart bus, moovex.

73. ראינו מומחים, נסיון הפעלה בעולם.

74. תקנה 84א בפקודת התעבורה. בפועל ניתן להזמין עד 2 נסיעות ביום מראש באפליקציות כגון moovit, waze carpool, ללא וודאות שאכן תימצא נסיעה מתאימה, בשונה משירות הזמנה מיידי של נסיעה באפליקציות כגון Lyft ו Uber שנאסר בישראל.

75. כגון Gettogether – שירות שמציע לנוסעים במוניות לחלוק מסלול דומה עם נוסעים נוספים.

## הנגשת מוניות

בישראל רשומות כ-950 מוניות נגישות. בפועל, ישנן מוניות נגישות אשר אינן ממלאות את ייעודן המקורי, ישנם אזורים ויישובים רבים שאין בסביבתם מונית נגישה, וכן ישנם נהגים רבים שגובים מחיר מופקע על נסיעה של אדם עם מוגבלות, או שמסרבים לעמוד בהנחיות ותקנות הנגישות המחייבות להעלות כלב נחייה.<sup>76</sup>

מוצע שמשרד התחבורה ונציבות שוויון אנשים עם מוגבלות יבצעו מבצעי אכיפה רחבי היקף בנושא. כמו כן מוצע שמשרד התחבורה יספק תמריצים להצטיידות במוניות נוספות, תוך הפקת הלקחים מההצטיידות שנעשתה עד היום ומהניסיון בשטח מבחינת פריסה ושירות לאנשים עם מוגבלות.

## נגישות המרחב הציבורי לניידות עצמאית בתחבורה ציבורית

בשנים האחרונות מבוצעת הנגשה משמעותית של תחנות ההמתנה לתחבורה הציבורית והמדרכות בערים, וב-2017 עברו בכנסת תקנות המחייבות הנגשה של התחנות הבינעירונית תוך 5 שנים. לצורך השלמת ההנגשה בערים, נדרש להבטיח שהדרכים אל התחנות נגישות לאנשים עם מוגבלות.

**משרד התחבורה הקצה כ-100 מיליון ₪ לטובת הנגשת המרחב הציבורי לתחבורה הציבורית, ובכלל זה הנגשה של התחנות והמדרכות, אך בפועל התקציבים אינם נדרשים או מנוצלים במלואם על ידי כל הרשויות המקומיות.** משרד התחבורה אינו מבצע מעקב מסודר בנושא ועד כה יזם רק פנייה כתובה בלבד לרשויות המודיעה על אפשרות קבלת התקציב.<sup>77</sup>

לצד הצורך להשלים את הפעולות עליהן הוחלט בתחום הנגשת המרחב העירוני, ישנן הזדמנויות חדשות בשנים הקרובות להרחבת והעמקת הנגישות במרחב העירוני, לאור ריבוי פרויקטים מתוקצבים לביצוע בשנים הקרובות בתחום הסעת ההמונים ותשתיות העדפה לתחבורה ציבורית ואופניים. פרויקטים אלו כוללים: פיתוח רכבות קלות במטרופולינים בישראל וכן בין נצרת לחיפה, הוספת העדפה בדרך לתחבורה הציבורית, פרויקט מהיר לעיר בגוש דן שיוסיף נתיבי תחבורה ציבורית בערים תוך שדרוג תשתיות של רחובות ראשיים, הוספה מתוכננת של שבילי אופניים נפרדים מהולכי רגל, הוספת שירות אוטובוסים להשלמת פערי שירות בתחבורה הציבורית.<sup>78</sup> כל אלו טומנים בחובם הזדמנויות שחשוב למצותן לטובת שיפור המרחב הציבורי התומך בשימוש בתחבורה ציבורית ע"י אנשים עם מוגבלות. בהקשר זה, **מוצע ליצור מנגנון קבוע ומחייב עבור ועדות התכנון ומשרד התחבורה לקיים התייעצות מוקדמת עם אנשים עם מוגבלות לפני אישורם של פרויקטים.**

## חויית השירות בתחבורה הציבורית

### השירות האנושי

המפגש של אנשים עם מוגבלות עם נותני השירותים בתחבורה הציבורית, ובראשם נהגי האוטובוס, הוא קריטי בבחירה בניידות עצמאית.<sup>79</sup>



76. ראיונות, סקירה של קהילה נגישה בחברה למתנ"סים על מצב התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות 2017.

77. ראיונות

78. שימועי ועדת הכלכלה 2018, תכנית החומש של משרד התחבורה, התכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית 2012.

79. נעים קדימה, 2016

באופן מובהק, עולה כי אנשים עם מוגבלות מרבים להתלונן על יחס לא אחיד מצד נותני השירותים, כזה הגורם לעיתים לפספוס נסיעות, קושי בעלייה עם כסא גלגלים לאוטובוס ללא עזרת הנהג, התעלמות מאנשים עם מוגבלות שאינה מובחנת, תקלות שמונעות כריזה באוטובוסים ומידע אלקטרוני, ובעיקר יחס לא הולם מצד חלק מנותני השירותים.<sup>80</sup> חשוב להדגיש, כי חוויה שלילית מצד נותן שירותים בתחבורה הציבורית עלולה להעפיל על כל חוויית נסיעה תקינה שבוצעה לפני כן, ולהשאיר חותם שלילי על הנוסע.<sup>81</sup>

כמו כן, ההכשרות הניתנות בנושא לנותני השירות, בראשם לנהגי האוטובוס, אינן אחידות כלל בקרב חברות התחבורה הציבורית מבחינת תכני ההכשרות, היקפן ומשכן, ואין פיקוח ברור על ההכשרות מטעם משרד התחבורה.<sup>82</sup>

ישנן חברות תחבורה ציבורית אשר בוחרות להפגיש את הנהגים שבהכשרה עם אנשים עם מוגבלות כדי להבין באופן בלתי אמצעי את הציפיות והצרכים בעזרת ארגוני חברה אזרחית, ישנן חברות שמחייבות את הנהגים בהכשרה לדמות מוגבלות לצורך יצירת חווית משתמש עם מוגבלות קרובה למציאות, וישנן חברות המבצעות בקרות פנימיות בנושא. יחד עם זאת, חברות רבות אינן מטמיעות את הנושא לעומק בקרב כל נותני השירות, ולא על בסיס תקופתי כחלק מהדרכות ריענון.<sup>83</sup>

יש צורך שמשרד התחבורה יעדכן את תכני ונהלי ההכשרות, ההנחיות והבקרה לנהגי האוטובוס ולנותני שירותים נוספים בתחבורה הציבורית.

**אמצעי הכרטוס:** חלק מהאנשים עם מוגבלות מתלוננים על שיטת הכרטוס הקיימת המאלצת אותם להצטייד בכרטיס רב קו מזהה שניתן להשיגו בעמדות שירות שדורשות הגעה פיסית.<sup>84</sup> בהקשר זה נפתחה לאחרונה אפשרות להזמנת כרטיס רב קו אישי דרך האינטרנט, אך כמובן ששירות זה אפשרי רק לחלק מהאנשים עם מוגבלות. בימים אלו, בוחן משרד התחבורה הטמעת רב קו ותיק בתעודת אזרח ותיק שנשלחת הביתה עם הגעה לגיל הזכאות.<sup>85</sup> מוצע לנצל הזדמנות זו כדי לבחון מהלך דומה של **שילוב הרב קו לאנשים עם מוגבלות כחלק מתעודת נכה שנשלחת ישירות בדואר**.

כמו כן, החל מסוף 2018 תיאסר טעינת כרטיסי רב קו ורכישת כרטיסים אצל הנהגים, דבר הצפוי להקשות על חלק מהאנשים עם מוגבלות. **מוצע שמשרד התחבורה ירחיב את ההיערכות לספק פתרונות טעינה ורכישת כרטיסים מגוונת וזמינה, גם במזומן, וגם על גבי התחבורה הציבורית, מעבר לאפשרויות הקיימות של טעינה באשראי, טעינה במחשב עם התקן מיוחד שנדרש להשיגו במרכז שירות, או באפליקציית רב קו אוניליין שזמינה רק במכשירי אנדרואיד.**

### מידע תומך שימוש בתחבורה הציבורית

היכולת לתכנן מראש נסיעה עצמאית בתחבורה הציבורית באמצעות מידע זמין ונגיש לכלל האנשים עם מוגבלות משפיעה גם היא על היכולת להתנייד באופן עצמאי. אנשים עם מוגבלות מדווחים כי עדיין תחנות רבות בארץ אינן מכילות מידע נגיש עבורם באופן שמקשה התמצאות. כמו כן, מידע נגיש חושית כמו כריזה ומידע אלקטרוני לא תמיד פועלים באופן תקין ומחייבים היעזרות באנשים נוספים לצורך התמצאות בנסיעה. הנושא מצריך מדיניות אכיפה ברורה ומחמירה.

בתחום תכנון הנסיעה, ישנן אפשרויות לתכנון נסיעה באמצעות פלטפורמות טכנולוגיות שונות, או בעזרת מענה אנושי רוב שעות היום במוקד משרד התחבורה, אך אתר משרד התחבורה לתכנון נסיעה אינו נגיש לאנשים עם מוגבלות המתקשים בתכנון הנסיעה.<sup>86</sup>

80. ראיונות

81. נעים קדימה

82. מסקנות שולחן עגול הג'וינט ישראל מעבר למוגבלות בהשתתפות משרד התחבורה, 2018; ראיונות

83. כמו ארגון, בזכות, מגדלאור ונגישות ישראל.

84. ראיונות אנשים עם מוגבלות, סקר פרויקט גלגלי צפון וגלגלי דרום 2017

85. דיוני ועדת הכלכלה בכנסת בנושא תחבורה ציבורית 2018, ראיונות תכנית אב לתחבורה ירושלים.

86. ראיונות אנשים עם מוגבלות, סקר פרויקט גלגלי צפון וגלגלי דרום, 2017

## ליווי וחניכה

ישנם מספר פרויקטי חלוץ בישראל לחניכה וליווי של אנשים עם מוגבלות לניידות עצמאית בתחבורה הציבורית, ובראשם פרויקט גלגלים המופעל ע"י החברה למתנ"סים במימון משותף לממשלה ולקרן רודרמן בהובלת הג'וינט- ישראל מעבר למגבלות. הניסיון המצטבר על סמך עשרות ליוויים וחניכות לשימוש בתחבורה הציבורית הוא כי ישנה השפעה על חלק משמעותי מאנשים עם מוגבלות בתחושת המסוגלות וכן בידע הנדרש לצורך ניידות עצמאית. חשוב ללמוד מהניסיון הראשוני בארץ, ומהניסיון בעולם כדי להרחיב את היקף השירות מסוג זה, ואף להטמיע אותו בסל הסיוע לאנשים עם מוגבלות הניתן מטעם המדינה או במימונה. את תכניות הליווי והחניכה ניתן לרכז בממשק מעקב ובקרה ממוחשב אחד, שינטר את כמות ואיכות הליווי והחניכה, לצד אפשרות מעקב ובקרה אחר הרגלי הניידות של אנשים עם מוגבלות שיסכימו לכך. ממשק מסוג זה ישמש את כל הגופים שיבצעו בפועל את החניכה והליווי, וכך ניתן יהיה לעקוב אחר יעילות הליווי וההשפעה על האנשים עם מוגבלות לאורך זמן.

## חלק ד' - המלצות ליישום בישראל

לאור ההזדמנויות הרבות בתחום הנגישות התחבורתית, ובשל הצורך הברור לסייע לאנשים עם מוגבלות בשיפור הניידות העצמאית שלהם, מוצעים להלן פתרונות אפשריים ליישום בארץ וצעדים מוצעים לקידום בקרב מקבלי החלטות במשרדי הממשלה, ברשויות המקומיות, במגזר העסקי, ובמגזר האזרחי.

**בראש ובראשונה, מוצע להקים ועדה בין משרדית שתרכז את כל הנתונים והמידע לגבי השקעת המשאבים לניידות של אנשים עם מוגבלות, מידת ואופן ניצולם, והשימוש בשירותי הניידות השונים ע"י אנשים עם מוגבלות.** מוצע שתשתית זו תהווה בסיס לפרויקט לאומי לניידות עצמאית ונגישות לאנשים עם מוגבלות, שייתן מענה רב מערכתי של הממשלה והשלטון המקומי לניידות של כלל האנשים עם מוגבלות במגוון אמצעים ודרכים:

**1. קפיצת המדרגה המשמעותית ביותר שניתן לבצע בניידות ונגישות עצמאית של אנשים עם מוגבלות בתחבורה הציבורית, היא בהנגשת האוטובוסים הבינעירוניים, בתחילה בהנגשה חלקית שתשלים את הנגישות ליישובים ללא שירותי רכבת.** כמו כן, ניתן לחזק את הנגישות ברכבת על ידי ביטול הצורך בהזמנה מראש ברכבת, יצירת הפרדה ברורה בין המקום המוקצה לאנשים עם מוגבלות למקום המוקצה לשימוש אופניים והרחבת ההצטיידות בקרונות נגישים.

מוצע להתחיל באופן מיידי בפילוט של הנגשה פיסית של מספר קווים בינעירוניים ראשיים, בעלות חד פעמית התחלתית של 6 מיליון ₪ (שהם 0.03% מתקציב משרד התחבורה).

הפילוט המוצע בתקציב בסדר גודל זה, כולל הנגשה פיסית וחושית של כ-10 קווים בינעירוניים קיימים שאין עבורם חלופה של נסיעה ברכבת, בתדירות חלקית אך קבועה, כחלק מרכישה של אוטובוסים שכבר תוקצבה, וכחלק ממערך נהגי האוטובוס הקיים.

כדי להתחיל בפיילוט מסוג זה, נדרש להוסיף עבור כל אוטובוס חדש כ-100,000 ₪ באופן חד פעמי כדי להגישו לנסיעה בינעירונית. לשם המחשה, במסגרת רכישה מתוקצבת ממילא של כ-50-60 אוטובוסים בינעירוניים, הוספת כ-5-6 מיליון ₪ בלבד, תאפשר להגיש אותם בתדירות חלקית אך קבועה, עבור לפחות 10 קווים בינעירוניים בין יישובים גדולים שאין עבורם חלופת רכבת.<sup>87</sup> ההצטיידות תשולב במכרזים למפעילים הפרטיים של האוטובוסים ובהסכמים עם אגד, ולא תצריך תוספת של נהגים.<sup>88</sup>

במקביל, מוצע להסדיר בחקיקה ותקנות הנגשה מלאה של התחבורה הציבורית הבינעירונית, ולהקצות תוספת שנתית של כ-325 מיליון ₪ בשנה למשך 12 שנים, המהווים 1.6% בלבד מתקציב משרד התחבורה מדי שנה.<sup>89</sup>

ברכבת ישראל ניתן לבצע קפיצת מדרגה מהירה יחסית על ידי ביטול הצורך בהזמנה מראש והיערכות של הרכבת למתן ליווי וסיוע לאנשים עם מוגבלות מיד עם הגעתם לתחנה. כמו כן, הקרונות הנגישים משמשים גם לרוכבי האופניים והקורקינטים לסוגיהם, ויש צורך לייצר הפרדה ברורה והעדפה בקרונות אלו עבור אנשים עם מוגבלות כדי לאפשר נגישות מיטבית ולמנוע סיכונים בנסיעה. לאור הכוונה להרחיב את ההצטיידות בקרונות נוספים לרכבת לאור העומסים הרבים, מוצע שכל הצטיידות עתידית בקרונות תכלול שיעור גבוה של קרונות נגישים.

**2. מוצע לקדם פרויקט לאומי בתחום ההסעות לאנשים עם מוגבלות שיביא לייעול עלויות ההפעלה של הסעות לאנשים עם מוגבלות, ייעול תהליך הזמנת שירותי הסעות מטעם המדינה, ויאפשר זמינות גבוהה של השירות ליותר משתמשים, באמצעות שימוש בספק שירות אחד לצורך ההזמנה והדיווח על ההסעות.**

טכנולוגיות חדשות בסקטור ההסעות מפחיתות עלויות תפעול בכ-40%-30%, ומשפרות את זמינות שירות ההסעות למשתמשים, ע"י ייעול מסלולי הנסיעה, שילוב של מספר נוסעים במסלול משותף, הגעה מהירה יותר ודיוק גבוה בזמני האיסוף וההגעה ליעד.<sup>90</sup> על סמך הניסיון הראשוני בעולם, שימוש ברכבי הסעות המונגשים לאנשים עם מוגבלות באופן מתואם תחת פלטפורמה טכנולוגית אחת, מגדיל את היצע האפשרויות עבור אנשים עם מוגבלות, תוך שיפור היעילות הכלכלית עבור הלקוח, נותן השרות והמממן.<sup>91</sup> ומוצע לבחון שיטת הפעלה דומה גם בישראל.

3. מוצע להקים פרויקט לאומי של שירות מאוחד של פתרונות ניידות לאנשים עם מוגבלות. כדי להגדיל את אפשרויות הניידות של אנשים עם מוגבלות, יש צורך להגדיל את אפשרויות הבחירה שלהם בסוגים שונים של אמצעי תחבורה. לאור המגמות העולמיות בתחום התחבורה לפיהן בעתיד הקרוב ניתן יהיה להזמין נסיעה בכלל אמצעי התחבורה באמצעות אפליקציה אחת או ספק הזמנה אחד, מוצע לפתח פרויקט לאומי של שירות הזמנה אחד משותף שדרכו אדם עם מוגבלות יוכל לבחור כיצד יתנייד מבין כלל אמצעי התחבורה הנגישים עבורו (רכב נגיש, תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות ועוד).

4. מוצע להאיץ הטמעה של פיתוחים טכנולוגיים מהשנים האחרונות שיקלו על ניידות עצמאית. כך למשל, שילוב של טכנולוגיות חיישנים שישולבו בתחנות האוטובוס יוכלו לזהות אנשים עם מוגבלות חושית המשתמשים באפליקציה מתאימה, ולספק להם מידע על זמני הגעת התחבורה הציבורית ולנהג האוטובוס התרעה על כך שממתין לו נוסע עם מוגבלות בתחנה.

87. ראינות עם מתכנני תחבורה ואגד. קווים בינעירוניים מוצעים להנגשה כוללים למשל קווים בינעירוניים עם ביקוש גבוה שאין עבורם חלופת רכבת, ראינות.

88. הערכות אגד לעלויות הנגשה חלקית של קווים מרכזיים, בתדירות של מספר פעמים ביום עם שירותי הזמנת מקום.

89. מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נגישות לאוטובוסים בינעירוניים, 2017.

90. נתוני smart bus, moovex.

91. כגון מערכת שיעלה את מערכת ההסעות המזמנות והמוניות הנגישות בסינפור המופעלת ע"י SG Enable ופותחה ע"י Hapticus, חברת סטראטפ ישראלית, החל מ-2017. ראינות, נתוני שימוש SG Enable.

דוגמה נוספות היא האפשרות להנפיק כרטיס נסיעה רב קו דרך האינטרנט, במקום להגיע פיזית למרכז שירות, וכן אפשרויות של כרטוס וטעינת הכרטיס דרך הטלפון והאינטרנט ללא תלות בעזרת הנהג לשם כך. בתחום הכירטוס מוצע שמשרד התחבורה יפעל עם הביטוח הלאומי להכללת רב קו מובנה בתוך תעודת הנכה שנשלחת ישירות למקום מגוריהם של אנשים עם מוגבלות.<sup>92</sup>

5. לאחרונה נחסמה כניסתן לישראל של אפליקציות המציעות לאנשים פרטיים לאסוף איתם אנשים אחרים במחיר מופחת בנסיעה משותפת (כגון uber ו lyft), זאת בשל החשש מהסתת נוסעים מהתחבורה הציבורית לשירות מסוג זה, באופן שיעלה את היקף הפקקים. יחד עם זאת, ישנה תועלת מוכחת עבור אנשים עם מוגבלות בסוג נסיעה זה, במיוחד ברכבים מותאמים לאנשים עם מוגבלות, בעיקר בשל הגדלת היצע אפשרויות הנסיעה. לאור חשיבות הניידות של אנשים עם מוגבלות, **מוצע שמשרד התחבורה יתקן את תקנות התחבורה השיתופית, ויאפשר הזמנת נסיעה משותפת עבור אנשים עם מוגבלות ברכבים מוגנים פרטיים.** כך למשל, אנשים עם מוגבלות שיש ברשותם רכב נגיש, יוכלו לצרף לנסיעתם אנשים עם מוגבלות הזקוקים לכך, להנות מהכנסה נוספת, ולייעל את השימוש ברכבים שהמדינה משתתפת ברכישתם ואחזקתם ממילא באמצעות גמלת ניידות.

6. אנשים עם מוגבלות מדווחים על מחסור חמור במוניות נגישות זמינות עבורם, וישנם יישובים ואזורים בארץ שאין בהם כלל מוניות נגישות. מוצע שמשרד התחבורה יגדיל פי שלושה לפחות את כמות המוניות המונגשות בישראל (שמספרן הרשמי עומד על 950 כיום). מוצע להוסיף מוניות נגישות באמצעות מתן תמריצים כלכליים כגון הנחות מטעם המדינה ברכישת מוניות נגישות או בקבלת מספר מונית ללא תשלום אגרה, לצד **הטלת חובות ברישיונות של תחנות מוניות וספקי הזמנת מוניות ברשת (כגון Gett), כך שבכל עיר בישראל תהיה חובת הפעלת מוניות נגישות בכמות המתאימה לגודל היישוב.** לשם כך נדרשת גם אכיפה מתאימה כדי לוודא שהשימוש בתמריצים ייעשה לצורך זה בלבד.

בנוסף, לאחרונה החלו לפעול שירותי מוניות המציעות לנסעים שונים לחלוק ביחד מסלול נסיעה דומה (למשל Gettogether), אך שירותי הנסיעות המשותפות במוניות מסוג זה אינם כוללים מוניות נגישות. **מוצע שמשרד התחבורה יחייב גם את מפעילי הנסיעות המשותפות במוניות במינימום של כלי רכב נגשים** עבור אנשים עם מוגבלות ובהפעלת שירות של השתתפות בנסיעה נגישה עבור אנשים עם מוגבלות.<sup>93</sup>

7. **תהליכים חיוביים של פיתוח רכבות קלות בישראל, העדפה בדרך לתחבורה ציבורית, הולכי רגל ואופניים והוספת שירות אוטובוסים, מהווים הזדמנות חשובה לשיפור השירות בתחבורה הציבורית והנגשת המרחב הציבורי,** ומוצע שמשרד התחבורה יוודא שהמשאבים בפרויקטים אלו מנוצלים גם לטובת הנגשת המרחב הציבורי לאנשים עם מוגבלות באופן מלא ותקין. התאמת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות באמצעי תחבורה חדשים תאפשר תועלות לכלל הציבור. מוצע לחייב את מוסדות התכנון ומשרד התחבורה בהתייעצות קבועה עם אנשים עם מוגבלות בטרם אישור תכניות תחבורתיות ותכניות המשפיעות על המרחב הציבורי, בכדי לאתר מראש אפשרויות התערבות שישפרו את המרחב הציבורי לאנשים עם מוגבלות במסגרת פרויקטים אלו. כמו כן, מוצע שמשרד התחבורה יתמרח באופן יוזם את השלטון המקומי ליישם ולהעמיק את נגישות המרחב הציבורי, באמצעות תמריצים לניצול מלא ובזמן של המשאבים המוקצים לכך ע"י משרד התחבורה, וכן בקיום הכשרות יזומות מטעם משרד התחבורה לממוני נגישות וממוני תחבורה ברשויות מקומיות בתחום זה.<sup>94</sup>

8. השינויים התחבורתיים בארץ ובעולם, לצד שינויים טכנולוגיים, מחייבים יצירת מערכי הכשרה, ליווי וחניכה שיסייעו לאנשים עם מוגבלות הנזקקים לכך ליהנות מניידות עצמאית. מוצע להשיק פרויקט לאומי של ליווי וחניכה לאנשים עם מוגבלות שישולב בסל שירותי הרווחה לאנשים עם מוגבלות. את תכניות הליווי והחניכה ניתן לרכז בממשק מעקב ובקרה ממוחשב אחד, שינטר את כמות ואיכות הליווי והחניכה, לצד אפשרות מעקב ובקרה אחר הרגלי הניידות של אנשים עם מוגבלות שיסכימו לכך, לצורך הגדלת שיעור ההצלחה של ליווי וחניכה מסוג זה<sup>95</sup>.

9. חסם מרכזי עבור אנשים עם מוגבלות בשימוש בתחבורה הציבורית נובע מבעיות שירות בממשק שבין הנהגים לנוסעים. יש צורך שמשדד התחבורה יעדכן את תכני ונהלי ההכשרות, ההנחיות והבקרה לנהגי האוטובוס ולנותני שירותים נוספים בתחבורה הציבורית<sup>96</sup>.

10. מוצע לחזק פעילות אזורית ממוקדת בקידום ניידות עצמאית של אנשים עם מוגבלות, בדגש על פרויקטים ויוזמות שיביאו לקפיצות מדרגה משמעותיות בשנים הקרובות בתחומים שתוארו לעיל. כדי להבטיח קידום משמעותי של סוגיות אלו, מוצע לייצר מסגרות עבודה ורתימה משותפות עבור אנשים עם מוגבלות, ארגוני חברה אזורית, מגזר עסקי וממשל לקידום ניידות עצמאית ונגישות של אנשים עם מוגבלות שיפעלו במשותף לקידום פתרונות ולהסרת חסמים. לצד הפעילות המשותפת הרב מגזרית, מוצע להשקיע בהעצמת לחץ ציבורי וניטור אזורי מצד אנשים עם מוגבלות וקרוביהם על קצב ואופן ההתקדמות בתחום, כדי לייצר התקדמות בטווח זמן מהיר יותר.

## תודה לחברי ועדת ההיגוי על הסיוע וההכוונה

שירה רודרמן, מנכ"לית קרן רודרמן

גליה גרנות, סמנכ"לית קרן רודרמן

זאב שדמי, משרד התחבורה

דניאל כץ, משרד הרווחה

נועה לוי, משרד הבריאות

יער אמיר, פורום מפעילי התחבורה הציבורית הפרטיים

תמי אילון, ביטוח לאומי הקרן למפעלים מיוחדים

נטליה גיטלסון, ביטוח לאומי אגף המחקר

דן בן דוד, נציבות השוויון לאנשים עם מוגבלות

חמי הרשקוביץ, אגד

יקיר פניני-מנדל, ג'וינט ישראל מעבר למגבלות

עידו גרנות, ג'וינט ישראל מעבר למגבלות

מרק חולין

שני שורץ



## תודה לאנשים שסייעו בשיחות, ראיונות, העברת נתונים ומידע, ובראשם:

גבי נבון, משרד התחבורה  
Institute for Transport Development and Planning, מייקל קורדובה,  
Metropolitan Transport Authority SF, אליסיה הרננדז,  
דני שפירו, Gett  
מלקום גרין, Uber  
שי אלמוג, Hapticus  
מיסא חטיב, החברה למתנ"סים  
אפרת וולקוביץ', החברה למתנ"סים  
ניצה דינור, החברה למתנ"סים  
נחמן שלף, מרחב  
ורד רז, ג'וינט ישראל מעבר למגבלות  
אורלי דהן, אקו מושן  
טלי אלון, משרד הרווחה  
יונתן מנוחין, הרשות לחדשנות  
ריטה לפיד, מגדלאור  
עו"ד לילך אילון רמל, הקליניקה לזכויות אנשים עם צרכים מיוחדים, המרכז האקדמי שערי משפט  
יוסי סעידוב, 15 דקות  
גיא שחר  
עדה מזוז  
פרידה נעיש  
תמר מזר  
אבי עזרן  
אליאס חורי  
אשר סלמאן  
עמית וולפוביץ'  
ערך: גיל יעקב, מנכ"ל 15 דקות, ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל, ויועץ לקרן רודרמן ולג'וינט-  
ישראל מעבר למגבלות.





