

נעים ושווים

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים ל-2020

ניידות עצמאית ונגישות התחבורה הציבורית הן תנאי בסיסי לחיי קהילה מלאים ולהבטחת הזדמנויות שוות לאנשים עם מוגבלויות בנגישות לתעסוקה, השכלה, שירותים, פנאי, ועוד. משבר הקורונה והיציאה ממנו מחייבים לא להשאיר את האנשים עם המוגבלויות מאחור. הניידות המצומצמת שנכפית על אנשים עם מוגבלויות מונעת מהם הזדמנויות כלכליות, גישה לשירותים קהילתיים ורפואיים, וגורמת לבידוד חברתי, ופגיעה באיכות החיים¹.

במשבר הקורונה כ-40% מהעובדים עם מוגבלויות הוצאו לחל"ת, פי 4 לעומת יתר העובדים, ועם החזרה לעבודה הוחזרו פי 2 יותר עובדים ללא מוגבלויות לעומת עובדים עם מוגבלויות. הקושי המרכזי בהחזרת עובדים עם מוגבלויות לעבודה הוא הקושי להגיע לעבודה בגלל בעיות בתחבורה הציבורית².

הניסיון ממשברים קודמים, משבר ההייטק ב-2001 והמשבר הפיננסי העולמי ב-2008, הוכיחו שעברו שנתיים עד שאנשים עם מוגבלויות חזרו לשוק העבודה³, בהיעדר היערכות מיוחדת.

אובדן התוצר הגולמי למשק הנגרם מהעדר שילוב אנשים עם מוגבלויות בשוק התעסוקה, עומד על לפחות 6.4 מיליארד שקלים לשנה⁴.

עוד לפני משבר הקורונה, אנשים עם מוגבלויות, כ-20% מהאוכלוסייה הבוגרת בישראל⁵, היו מועסקים פי 2 פחות ביחס לאנשים ללא מוגבלות, וחווו שיעור בדידות גבוה פי 4 יותר ביחס לאנשים ללא מוגבלות⁶. למעלה מרבע מהאנשים עם מוגבלויות שחווים בדידות, מציינים היעדר תחבורה נוחה וזמינה כסיבה מרכזית לחוסר מעורבות חברתית⁷.

המשבר הנוכחי מייצר חובה אמיתית והזדמנות לפעולה מיידית כבר בשנת 2020, במסגרת תקציב 2020-2021, חוק ההסדרים, ופעילות הכנסת ומשרדי הממשלה, כדי להבטיח את הנגישות והניידות העצמאית לאנשים עם מוגבלויות ולסייע להתאוששות המשק הישראלי.

¹ חקר המסוגלות התעסוקתית של אנשים עם מוגבלות, 2014.

² העסקת אנשים עם מוגבלות במשבר הקורונה: ניתוח סקר מעסיקים, מאי 2020, קרן צוריאל, מרכז המחקר והידע - מעוז, סקר נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלויות.

³ שם.

⁴ מחקר משותף של מרכז מאקרו לכלכלה מדינית והאגף לקידום שוויון בהסתדרות, 2018.

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

⁶ דוח שני על מצבם של אנשים עם מוגבלות בישראל, נציבות שיוויון, אנשים עם מוגבלות, 2017.

⁷ מדוח מקיף של מכון מאיירס-גוינט ברוקדייל על אוכלוסיית אנשים בעלי מוגבלות בישראל, 2014.

נעים ושווים

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים ל-2020

צעדים נדרשים ממשד התחבורה⁸:

1. הפעלה מיידית של רכבת ישראל במתכונת מלאה וללא צורך בהזמנה מראש לאנשים עם מוגבלויות – שירות הרכבות הוא השירות היחיד שנגיש לנסיעה בינעירונית וסגירתו או צמצומו היא מכה קשה לאנשים עם מוגבלויות. ביטול הצורך בהזמנה מראש של נסיעה נגישה ברכבת יאפשר לאנשים עם מוגבלויות גמישות בנסיעה. יצירת סימון ברור בקרונות שמפריד בין המקום המוקצה לאנשים עם מוגבלויות למקום המוקצה לשימושים כגון אופניים יבטיח מקום פנוי לאנשים עם מוגבלויות.
2. הנגשה פיסית של מספר קווי אוטובוס בינעירוניים ראשיים שאין להם חלופת נסיעה ברכבת באופן מידי. בעלות חד פעמית של 6 מיליון ₪ (0.03% מתקציב משרד התחבורה) ניתן להנגיש כ-10 קווים בינעירוניים קיימים שאין להם חלופה של נסיעה ברכבת, להפעילם בתדירות חלקית וקבועה, כחלק מרכישה של אוטובוסים שכבר תוקצבה, ובמערך נהגי האוטובוס הקיים. תוספת של כ-100,000 ₪ מאפשרת להנגיש אוטובוס בינעירוני אחד.
3. יישום התקנות מ-2017 המחייבות הנגשה חושית של התחנות הבינעירונית החל מ-2019⁹, ויישום ההתחייבות להנגיש פיזית את התחנות הבינעירוניות תוך 5 שנים¹⁰ בעלות כוללת של 100 מיליון ש"ח¹¹.
4. החזרה לפעילות מלאה ואף תיגבור של קווי אוטובוס נגישים, בדגש על הגעה למוקדי תעסוקה, חינוך, שירותי קהילה ובריאות.
5. בישראל יש כיום מונית נגישה אחת לכל 1,600 אנשים עם מוגבלויות, לעומת מונית אחת לכל 340 אנשים ללא מוגבלויות¹². אנשים עם מוגבלויות מדווחים שאין מוניות נגישות זמינות לרוב, וכן שנהגי מוניות מבקשים מהם מחיר מופקע על מתן השירות, בניגוד לחוק¹³. נדרשת תוספת פי שלושה לפחות של כמות הרישיונות למוניות המונגשות בישראל (שמספרן הרשמי עומד על 950 כיום), על ידי מתן רישיונות נוספים בהנחה לרכישת מוניות נגישות, והטלת חובות להפעלת שירות נגיש ברישיונות של תחנות מוניות וספקי הזמנת מוניות ברשת (כגון Gett), כך שבכל עיר בישראל תהיה חובת הפעלת מוניות נגישות בכמות המתאימה לגודל היישוב, לצד אכיפה מתאימה על גביית מחיר מופקע. יש לחייב 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.

⁸ מתוך נייר העמדה "נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות בישראל - כיוונים לעתיד", קרן רוזרמן, 2017.

⁹ תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות חושית באוטובוסים בין-עירוניים), תשע"ח-2017.

¹⁰ התחייבות משרד התחבורה לוועדת המשנה לתקנות חוק שוויון זכויות בדיוני תקנות הנגישות לאוטובוסים בינעירוניים.

¹¹ מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נגישות לאוטובוסים בינעירוניים, 2017.

¹² נתוני ענף המוניות בישראל, משרד התחבורה.

¹³ ראיונות עומק עם אנשים עם מוגבלויות, נייר עמדה נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות בישראל, קרן רוזרמן, 2018.

נעים ושווים

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים ל-2020

6. היערכות לחקיקה ותקנות להנגשה מלאה של התחבורה הציבורית הבינעירונית בכנסת הבאה, ודרישה להקצאת תוספת של 325 מליון ₪ בשנה למשך 12 שנים ליישום, 1.6% בלבד מתקציב משרד התחבורה.¹⁴
7. נדרשת אכיפה רציפה ומקיפה של משרד התחבורה על רמת הנגישות שמספקות בפועל חברות התחבורה הציבורית, כדי להבטיח נגישות גבוהה לאנשים עם מוגבלויות גם מצד נותני השירות. חברות התחבורה הציבורית מקבלות תקציבים ממשרד התחבורה לביצוע הדרכות לנהגים גם בנושא נגישות לאנשים עם מוגבלויות, אך בפועל כל חברה מעבירה הכשרה שונה, וישנם פערים בין נהגים שונים ברמת השירות לאנשים עם מוגבלויות.¹⁵ לאור משבר הקורונה, למשרד התחבורה יש חובה והזדמנות לעדכן את תכני ונהלי ההכשרות, ההנחיות והבקרה שלו לנהגי אוטובוס ונותני שירותים בתחבורה ציבורית בכל הנוגע לשירות אנשים עם מוגבלויות שונות.
8. הרחבת פתרונות טעינה ורכישת כרטיסים מגוונת וזמינה, גם מרחוק בטלפון ובאינטרנט, גם במזומן, וגם על גבי התחבורה הציבורית, מעבר לאפשרויות הקיימות כיום.
9. הנגשת מוניות שירות – במסגרת הכוונה להכניס מוניות שירות נוספות ברחבי הארץ, נדרשת נגישות מינימלית של מוניות השירות שייכנסו לפעולה במהלך שנת 2020, ניתן להבטיח זאת במכרזים.
10. הנגשת אתר המידע של משרד התחבורה לאנשים עם מוגבלויות המתקשים בתכנון הנסיעה¹⁶.

צעדים נוספים נדרשים מהממשלה החדשה

- א. הכרזה על שנת 2020 כשנת הנגישות והניידות לאנשים עם מוגבלויות, והכנת תכנית לאומית כוללת.
- ב. פרויקט לאומי של שירות מאוחד של פתרונות ניידות לאנשים עם מוגבלות, שדרכו אדם עם מוגבלויות יוכל לתכנן נסיעה ולהזמין אותה מבין כלל אמצעי התחבורה הנגישים עבורו (רכב נגיש, תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות ועוד)¹⁷. לשם כך נדרש: פתיחת כלל המידע הממשלתי הזמין על נגישות תחבורתית למפתחים (תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות, נגישות במרחב הציבורי), מכרז לפיתוח שירות תכנון מסלול והזמנת אמצעי תחבורה מתאימים לאנשים עם מוגבלויות, הטלת חובה

¹⁴ מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נגישות לאוטובוסים בינעירוניים, 2017.

¹⁵ ראיונות עם נציגי חברות אוטובוסים: אגד, מטרופולין, קווים, אפיקים, דן, נייר עמדה נגישות וניידות אנשים עם מוגבלויות, קרן רודרמן, 2018.

¹⁶ אתר מרכז המידע הארצי של משרד התחבורה להתמצאות בתחבורה הציבורית אינו נגיש לכלל המוגבלויות www.bus.gov.il. ראיונות אנשים עם מוגבלויות, סקר פרויקט גלגלי צפון וגלגלי דרום, 2017.

¹⁷ מערכת דומה בשם E-Commuter מופעלת בהצלחה בסינגפור ע"י חברה ישראלית (Hapticus), נתוני החברה מצביעים על עלייה משמעותית בשימוש בשירותי הסעות נגישות, מוניות נגישות ותחבורה ציבורית נגישה, לצד חסכון של 30-40% בעלויות הפעלה.

נעים ושווים

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים ל-2020

על ספקי שירות תחבורתי נגיש להתחבר לשירות ההזמנה הנגיש, בפרט בענף ההסעות, המוניות, מוניות השירות והנסיעות השיתופיות.

ג. ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות שמשרדי הממשלה מציעים לאנשים עם מוגבלויות, לשרת יותר אנשים בפחות משאבים. 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. ההוצאה הישירה הגבוהה ביותר על ניידות משרתת רק 3% מהאנשים עם מוגבלויות: 1.6 מיליארד ש"ח בשנה¹⁸, המהווים 66% מההוצאה הציבורית הישירה על ניידות לאנשים 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 עד 10% מהאנשים עם מוגבלויות¹⁹. ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות נגשים, יביא לחסכון של 30-40% בעלויות ההפעלה, עלייה בכמות המשתמשים והגעה מהירה יותר ליעד²⁰.

הקשיים המרכזיים של אנשים עם מוגבלויות בשלבי הנסיעה בתחבורה הציבורית הם קושי בהגעה לתחנה והמתנה בתחנה²¹. נושאים אלו הם גם באחריות הרשויות המקומיות שאחראית על התשתיות בתחומן²². בשנים 2015-2018 הרשויות המקומיות ניצלו רק 40% מתקציב הנגישות המקורי שתוכנן להנגשת תחנות אוטובוס ממשרד התחבורה, מתוך כ-57 מיליון ש"ח, 34 מיליון ש"ח לא נוצלו²³.

יעדים לנגישות ברשויות המקומיות בשנה הקרובה, עם תמריצים ופיקוח ממשלתי:

✓ לסיים את הנגשת כל התחנות ודרכי ההגעה אליהן לכל סוגי המוגבלויות באמצעות ניצול של התקציב הממשלתי לכך כבר בחודשים הקרובים.

¹⁸ ביטוח לאומי ירחון סטטיסטי 2017.

¹⁹ תקציב ניצול בפועל 2017; מצגת JDC למשרד הרווחה, 2018; ראיון משרד הבריאות; תקציב חינוך מוערך על סמך ניתוח מרכז המחקר והמדיע של הכנסת. הניתוח המלא מופיע בנייר העמדה: [נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות- כיוונים לעתיד](#), קרן רודרמן, 2018

²⁰ לקחי מערכת בשם E-Commuter שמופעלת בהצלחה בסינגפור ע"י חברה ישראלית (Hapticus), נתוני החברה מצביעים על עלייה משמעותית בשימוש בשירותי הסעות נגישות, מוניות נגישות ותחבורה ציבורית נגישה, לצד חסכון של 30-40% בעלויות הפעלה.

²¹ סקרי עומק עם אנשים עם מוגבלויות, 2018-2019, גויינט ישראל מעבר למוגבלות.

²² הרשות המקומית אחראית לנגישות התחנות ותנאי ההמתנה בהן, נגישות הדרך לתחנות, מפרצי אוטובוס נגשים, אכיפת חנייה במפרצי אוטובוס שמאפשרת לאוטובוסים להיצמד למדרכה, שילוט ותאורה נגשים, הפיכת המדרכות לנגישות ובטוחות על ידי הפרדת תנועת רוכבי האופניים והקורקינטים בשבילים נפרדים ועוד.

²³ משרד התחבורה טוען שרשויות מקומיות לא פונות מספיק לקבלת כספי התמיכה שנדרשים להגשה, ולכן התקציב בפועל מצטמצם, ועדת היגוי נגישות לאנשים עם מוגבלויות ברשויות המקומיות, 2018. [סעיף תקציבי הנגשת תחנות תחבורה ציבורית 75.50.02.79](#), תקציב מקורי מול [ביצוע בפועל, מפתח התקציב](#)

נעים ושווים

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים 2020

- ✓ לפנות את כל מפרצי האוטובוסים מחנייה לא חוקית כדי שהאוטובוסים יוכלו להיצמד למדרכות.
- ✓ כ-50% מהמקרים בהם אוטובוס לא עוצר קרוב למדרכה נובעים מהפרעה של רכב פרטי בתחנה²⁴.
- ✓ לאמץ את הנחיות התכנון העדכניות ולתקן מפרצי אוטובוס שלא מאפשרים היצמדות למדרכה, לבטל מפרצים ולהוסיף אנטי מפרצים²⁵.
- ✓ להוסיף שבילי אופניים נפרדים מהמדרכות, שיהפכו את המדרכות לנגישות ובטוחות יותר.
- ✓ מעקב של משרד התחבורה על היקף היישום, תמריצים וידע לשימוש במשאבים להנגשה.
- ✓ נגישות מלאה בבנייה חדשה ותשתיות חדשות שמאושרות בועדות תכנון ובנייה מקומיות, אזוריות וארציות ונבנות בערים: שכונות חדשות, פינוי בינוי, רכבות קלות, שדרוג רחובות.

הרשויות המקומיות יכולות להוביל השפעה גם בנושאים הבאים:

- ⇐ לדרוש ממשרד התחבורה להוסיף שירותי תחבורה ציבורית בתחומן, ולספק תשתיות מתאימות לכך
- ⇐ להשפיע על הנגשת מוניות שירות במסגרת רפורמה שמתוכננת לשנה הקרובה לשילוב מוניות השירות בשירותי התחבורה הציבורית, כולל שימוש ברב קו, והוספת קווים חדשים²⁶.
- ⇐ להפעיל שירותי הסעות נגישים במימון ממשלתי או עירוני, כולל במיזמי הסעות חדשים כמו נעים בסופ"ש, Bubble ועוד. ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות נגישים, מביא לחסכון של 30-40% בעלויות ההפעלה, עלייה בכמות המשתמשים והגעה מהירה יותר ליעד²⁷.
- ⇐ לשתף פעולה עם רשויות מקומיות סמוכות, או במסגרת אשכולות אזוריים חדשים שהוקמו, ולפתח שירות הזמנה משותף, שבאמצעותו אדם עם מוגבלויות יבחר באפליקציה ומוקד כיצד להתנייד מבין כלל אמצעי התחבורה הנגישים עבורו (רכב נגיש, תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות נגישות ועוד).

²⁴ סקר עצירה בתחנות אוטובוס, אגד, 2017. ראיון מנהל אגף תנועה באגד.

²⁵ הנחיות תכנון רחובות בערים, משרד התחבורה, 2015. הנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית משרד התחבורה 2017.

²⁶ רפורמת מוניות השירות, אתר משרד התחבורה

²⁷ לקחי מערכת בשם E-Commuter שמופעלת בהצלחה בסינגפור ע"י חברה ישראלית (Hapticus), נתוני החברה מצביעים על עלייה משמעותית בשימוש בשירותי הסעות נגישות, מוניות נגישות ותחבורה ציבורית נגישה, לצד חסכון של 30-40% בעלויות הפעלה.