

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

דוברים

- מיטל להבי – סגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה, בטיחות ותנועה, עיריית ת"א.
- מאיה נורי שקד – חברת מועצה ומחזיקת תיק הנגישות, עיריית ת"א.
- הראל חייט – תושב רמת גן, מקרה אישי.
- פסקל ברקוביץ' – תושבת העיר, עיתונאית וספורטאית פרא-אולימפית.
- יובל וגנר – מייסד ארגון "נגישות ישראל".
- ד"ר איילת גל צור – המכון לחקר התחבורה, טכניון.
- רן מצקין – מנהל מחלקת תכנון, אגף התנועה, עיריית ת"א.
- אייל הרשטיק – עוזר מקצועי למיטל להבי.
- יקיר פניני מנדל – "ישראל מעבר לגבולות, ג'וינט ישראל.
- נתנאל יהודה – ארגון לינק 20.
- נתי ביאליסטוק כהן – מנכ"ל המרכז לעיוור בישראל.
- דורון סעד – תושב מזרח העיר.

• רשימת המשתתפים והמוזמנים – בסוף הפרוטוקול

עיקרי הדברים שהועלו:

- התאמת חזון היפוך הפירמידה התנועתית גם לאוכלוסיות בעלי מוגבלות, כמפתח להנגשה לכלל האוכלוסייה.
- דגש על הצורך בהגברת הנגישות במרחב במהלך תקופת הביניים של עבודות הרכבת הקלה וסלילת שבילי האופניים וכן, על החובה לתכנן מרחב מונגש מראש לעת הפעלת הרכבת הקלה.
- הסרת מכשולים וחסימים במדרכות ברחבי העיר, הנגשת גינות ציבוריות.
- הנגשת תחבורה זעירה (מיקרו-מוביליטי) – אופני יד בתל אופן, באבל דן, נעים בסופ"ש, מוניות שירות ומוניות מונגשות.
- שימוש בטכנולוגיה ושירותים דיגיטליים לקידום נגישות ברחבי העיר.
- הידוק שיתוף הפעולה של וועדות העירייה וגורמי המקצוע עם נציגי ארגונים לאנשים בעלי מוגבלויות (שולחנות עגולים, ייעוץ משותף).
- גידול בדרישה למקומות חניה ייעודיים לנכים: פרטני וכללי וכן, ריבוי בתווי חנייה לנכים.
- חינוך והעלאת מודעות בקרב נהגי אוטובוס ואנשים ללא מוגבלות לצרכים השונים של משתמשי הדרך בעלי המוגבלות.

נושאים אופרטיביים להמשך טיפול

- בחינת אפשרות להטמעת מיקרומוביליטי מותאם לבעלי מוגבלויות (מיטל להבי ומאיה נורי)
- יצירת "האקתון" בנושא טכנולוגיות ונגישות בשיתוף גורמי העירייה וארגונים של אנשים עם מוגבלויות (גבי קמינסקי)
- פגישה ייעודית בנושא "שדרת הקריה" עם נתי ביאליסטוק-כהן, מנכ"ל המרכז לעיוור בישראל ובאופן כללי הידוק הקשר בין העירייה למרכז (רן מצקין).
- הצגת מדיניות לחניית נכים בעיר תל אביב יפו לארגונים המייצגים (מיטל להבי באמצעות היח' האסטרטגית)
- תאום פגישה עם גבי נבון (מיטל + מאיה) וקידום פגישה נוספת /ל הועדה לטובת הצגת העשייה של משרד התחבורה מול מפעילי התח"צ (ובהשתתפותם)
- קידום הסברה לנהגים בתח"צ להטמעת גישה אוהדת ותומכת לאנשים עם מוגבלויות – באמצעות שת"פ עם החברות המפעילות (מיטל להבי + יובל וגנר)
- בחינת רוחב החסימה בגשר דניאל שמונע מכיסאות גלגלים לחצות אותו (רן מצקין).
- בירור פנייה של תושבת יד אליהו (רח' הפלמ"ח) בנושא הנמכת מדרכות מה-19.3.21, פנתה במספר ערוצים לעירייה וטרם קיבלה תשובה (אייל הרשטיק)
- שובר גלים בחוף גורדון – בירור חסימת גישה לכיסאות גלגלים (אייל הרשטיק).

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

פרוטוקול הוועדה

מיטל: הוועדה מתכנסת הערב לדון באתגרים והזדמנויות בנגישות בתחבורה. הנגישות נוגעת בכל תחומי החיים ופוגשת אנשים בכל שכבות הגילאים. כשם שלא ניתן לשנות את בני האדם, כך גם את המגבלות הקיימות, המוגבלות היא חלק מהחיים. על כן, **המפתח לקידום הנגישות הוא שינוי של הסביבה ולא שינוי של בני האדם**. אנחנו צריכים להקל ולהפוך את הסביבה, את המרקם העירוני לנגיש וקל עבור בעלי מוגבלויות. כל שינוי לטובת בעלי מוגבלויות, משנה את הסביבה לטובת כולנו. החזון העירוני של ת"א-יפו רואה בניידות זכות בסיסית. אנו צריכים להבטיח שוויון תחבורתי לכל המשתמשים, יעילות ומתן שירות שווה.

אני רוצה להתייחס למספר נקודות:

- ❖ **מהלך היפוך פירמידת הניידות:** שאנו מובילים בעירייה מחייב אותנו להטיב ולשדרג את הנגישות בעיר בכל קומות הפירמידה. במקום הראשון, הולכי הרגל - לשדרג ולהיטיב את הנגישות גם להולכי רגל עם מוגבלויות. במקום השני - שבילי אופניים. בעולם הם משרתים גם אנשים עם מוגבלויות, למשל בהולנד, כסאות גלגלים וקלנועיות הם חלק ממשתמשי הדרך בשבילי האופניים. בראייה עתידית שלנו, אנחנו מדברים על תוספת תשתיות רכיבה שתעניק בטיחות גם למשתמשים בעלי מוגבלויות וגם תהווה בסיס לחקיקה נכונה ליצירת שבילים בטוחים לאוכלוסייה זו. במקום השלישי - התחבורה הציבורית בה יש לעשות עבודה רבה. צריך להגיע למצב שאנשים עם מוגבלויות יכולים לוותר על הרכב הפרטי כאשר הם רוצים להתנייד בעיר, התחבורה הציבורית צריכה להיות זמינה גם עבורם.
- ❖ **נגישות בתקופות ביניים – במהלך עבודות תשתית ובנייה ברחבי העיר:** אי-אפשר להתעלם מהמצב הנוכחי בעיר שלנו. יש לנו עבודות והסדרי תנועה מסיביים בכל רחבי העיר. אנו לא רק אמורים לתכנן - אלא גם ליישם בראיה ארוכת טווח. השאיפה שלנו, וזה חלק מהעבודה המשותפת שלנו, היא שבסוף העבודות יהיה גם יותר קל לאנשים בעלי מוגבלויות. עם זאת, לצער, אני מגלה לאחרונה שבמהלך העבודות, אז המתודולוגיה השולטת היא קודם כל לאפשר ניידות לרכבים פרטיים - לנקז את הפקקים. ואילו כל מה שקשור לבטיחות של הולכי רגל ואנשים עם מוגבלויות בפרט לא תמיד נמצא בסדר העדיפות, זה צריך לקבל הרבה יותר עדיפות מכפי שזה מצוי היום.
- ❖ **החזון - לאן אנחנו רוצים להגיע?** המדינה שלנו נותנת המון התייחסויות לאנשים בעלי מוגבלויות (נכי צה"ל, נפגעי טרור), ולמרות זאת עדיין אין מספיק התייחסות לנושא בתחומים רבים כמו התחבורה ויש עוד הרבה מה לשפר בתחום. יש לנו משימה להנגיש רחובות, להרחיב מדרכות, לפנות אותן ממכשולים. עלינו להנגיש את הסביבה מראש, עוד לפני שמגיע בן אדם, ולא בדיעבד, כמו שאנחנו רואים במקרים רבים כיום, שהאדם מחכה לנגישות. גם אם הקמנו פארק חדש ותושבים בעלי מוגבלות אינם יכולים ליהנות ממנו כי אין הפרדה מפלסית, אז חטאנו למטרה..
- ❖ **מיקרו מוביליטי ותחבורה שיתופית**
צריך לבחון כיצד מטמיעים בעתיד מיקרו מוביליטי מותאם לאנשים עם מוגבלויות. לדוגמא: קלנועיות, חיבור אופן לכיסא גלגלים וכיוב' כמו גם מוניות מונגשות בסופי שבוע, באבל, נעים בסופ"ש.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

אני מזמינה את הראל חייט, לשתף אותנו בסיפור אישי שממחיש את הקושי של בעלי מוגבלות בהתניידות בעיר.

הראל חייט

שלום, אני לקוי ראייה, כמעט עיוור. ביקשתי שבאזור שבו אני מתגורר, קו התפר בין רמת גן לתל אביב, ינגישו לי את הרמזורים כדי שאוכל לחצות בבטחה. הצומת המדובר נמצא תחת אחריות של נתיבי איילון. כולם היו בעלי רצון טוב, אבל לקח המון זמן והמון קשיים כדי שכל הגופים השונים ינגישו בצורה שלמה את האזור. נאלצתי לפנות לגופי תקשורת ולפרסם בפייסבוק אודות המקרה. לאחר מספר פעמים רב שזה פורסם בתקשורת ובפייסבוק, התחלתי באמת לקבל תגובות לעניין. נתיבי איילון קבעו איתי פגישה כדי לראות את הצומת אבל, הבריזו לי ברגע האחרון. בסופו של דבר, אחרי בערך שנתיים בהן דיברתי עם האנשים הרלוונטיים בעיריית תל אביב ורמת גן, ולאחר שהושלמו עבודות מסוימות בנתיבי איילון, הצמתים הונגשו. לאדם עם מוגבלות שגר באזור כזה, זה באמת היה איזשהו מאבק מתיש שלקח המון זמן, וכלל עיסוק מורכב והתנהלות חסרת תוחלת מול כל-כך הרבה גופים. לצערי, רק כאשר פונים באמצעות גופי תקשורת, אז מקבלים תשובות.

לעיריית רמת גן פניתי דרך גוף תקשורת, ולמיטל פניתי ישירות והיא באמת ניסתה לעשות מה שאפשר. אבל כל דבר לקח כל כך הרבה זמן.

מיטל: הראל חי בין תל אביב לרמת גן. שתי רשויות מקומיות. נפל על צומת שמטפלת בה נתיבי איילון ושמטבצעות בה גם עבודות על ידי עיריית רמת גן וגם על ידי עיריית תל אביב-יפו. לא ברור מי היה אחראי לחשמל. הבאתי אותו לצורך המחשה. תבינו, לפעמים חצייה של כמה צמתים בודדים בדרך של אדם מביתו לעבודה ומעבודה חזרה, הופכת לסאגה שלמה שמסתיימת רק אחרי שנתיים של טרטורים ובמושגים של חיי אדם - זה נצח וזה לא צריך להיות.

מאיה נורי שקד, חברת המועצה, הממונה ומחזיקת תיק הנגישות.

אני מחזיקה בתיק הנגישות בעירייה וזה אחד התחומים בהם אני חושבת שיש עוד הרבה מה לעשות ולעבוד גם ברמה העירונית וגם הארצית. במידה ויש תחומים שבהם אני מדברת עליהם ואתם רוצים לפעול ולקדם ולעשות, אז אני מאוד אשמח שתפנו אליי ואשמח לעמוד לרשותכם.

הצגתי לראש העיר, ולאנשים הבכירים בעיריית תל אביב, את תפיסת עולמי בתחום הנגישות. כאשר מדברים על נגישות מדברים על חוקי הנגישות. ומבחינתי, יש בחוקי הנגישות בסיס שהוא לא נכון. יש כרגע שקופית שאני מראה תמונה של אריסטו, שבעצם הוא הגה את משוואת השוויון- שוויון הוא יחס שווה לשווים ויחס שונה לשונים. בעיניי- היחס בכל הנושא של מוגבלות היחס השונה לשונים, לקחו אותו צעד אחד קדימה. הוא פשוט הפך להיות כל-כך שונה שזה לפעמים משפיל ולפעמים לא רוצים בכלל להשתמש בשירות הזה מרוב שהוא שונה. אני אתן דוגמא אישית מסבא שלי ז"ל. בשלב מסוים בחייו הוא נאלץ להשתמש בכיסא גלגלים. בכל פעם שהיה יוצא מהבית היה צריך לעשות כזה מאמץ כדי שהוא באמת יוכל להשתלב ולהיות במרחב. מקרה מסוים זכור לי במיוחד כאשר יצאנו למסעדה והמקום היה כל-כך לא נגיש שהיה צריך להרים את כל הכיסאות. הוא כל-כך התבייש מהסיטואציה ולא רצה שיעשו עבורו את כל המאמץ הזה, עד שלבסוף סרב לצאת למסעדות והעדיף להישאר בבית.

גם לאימהות עם עגלות המרחב נשאר מסוכן ולא תמיד נגיש. אני רואה את המוגבלות כעניין חברתי. אנו צריכים להפוך את החברה לנגישה ואז המוגבלות תהיה רק סממן אסתטי.

אנחנו צריכים כחברה לקחת את האחריות להפוך את הסביבה שלנו לסביבה נגישה וזה שוויון הזכויות האמיתי. לכן, כשאני מדברת על נגישות, אני חושבת שזה מיועד לכולם. יש כל-כך הרבה אוכלוסיות

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

שצריכות את הנגישות ולכן אנו צריכים להיות אלו שמובילים מהפיכת נוחות. כל דבר שנהפוך אותו לנגיש- הוא בסופו של דבר לכולם.

מרחב שהוא רחב, מדרכות שאין בהן מחסומים, שהן פנויות, זה משהו שעוזר לכלל התושבים וזה הדגש שאני מעבירה כל הזמן לבעלי התפקידים בעירייה. לפני שמקבלים את ההחלטות, צריך לעשות "חושבים" ולוודא שאנחנו מייצרים מלכתחילה תשתיות ראויות ונגישות לכלל האוכלוסייה. בדומה לחזון של ראש העירייה שאמר "תם עידן הרכב הפרטי", אני אומרת "תם עידן המדרגות". כשאני נמצאת בוועדות התכנון והבנייה אני מקפידה לשאול: למה הוספתם פה מדרגה?", "האם זה באמת נחוץ?". זאת המהפכה שהעירייה צריכה להוביל. יש דוגמאות רבות כיצד צריך לבנות מדרכות בצורה נכונה יותר.

בתחום התחבורה, ישנם אתגרי נגישות גדולים. למשל, אוטובוס בין עירוני שלא נגיש לאנשים בכיסאות גלגלים ואימהות עם עגלות. לכלי הרכב הזה עד היום אין פתרון, אני מפנה את הסוגיה גם לנציגי משרד התחבורה שאיתנו, ואשמח להתייחסות בעניין. דוגמא נוספת, שירות באבל-דן, פרויקט שהשקיעו בו כל כך הרבה כסף ומשאבים ולא חשבו על כלי רכב שיהיה נגיש לאלו המתניידים בכיסאות גלגלים או לאימהות עם עגלות. מיניבוסים ומיזם "נעים בסופש". אמנם יש לחלקם פתרונות נגשים, אך הם מוגבלים בזמן ולא זמינים כמו לכל אחד, ולכן בדיוק פה זה לא מייצר שום שוויון זכויות אמיתי כמו שהיינו רוצים לראות.

האוטובוס העירוני, שהוא בעיני הפתרון הנגיש ביותר, אינו מספיק טוב. צריך לטעמי לרענן את הנהלים לנהגי האוטובוס בענייני נגישות כגון מהירות הנסיעה, משמעות עצירות פתאומיות והחשיבות של עצירה על שפת המדרכה.

אני רוצה לומר לסיום, כי נושא הרכבת הקלה. שאני חושבת שכבר עכשיו אנו בשלב שאפשר לייצר אותה נגישה לכולם, מלכתחילה מבחינת התשתיות. ולכן, אם נחשוב על השירות ועל כלל האנשים שיכולים להשתמש - זה יכול לעשות מהפיכה של ממש ביכולת התניידות של אנשים עם מוגבלות.

פסקל ברקוביץ', תושבת העיר, עיתונאית וספורטאית פרא-אולימפית

אני גרה בתל-אביב וגאה להיות תל-אביבית כבר שלושים שנה. אני ספורטאית אני מתאמנת עכשיו לקראת האולימפיאדה בטוקיו 2021 בקיאקים. אני מתאמנת במרכז דניאל בצפון העיר. תל אביב היא המובילה בישראל ואני מאוד גאה בזה. מה שאנו עושים בתל אביב, כל הערים האחרות מעתיקות ומשכפלות. לכן יש לנו אחריות כבדה לעשות את הדברים נכון. במהלך 30 השנים שאני מתגוררת בעיר הייתה התקדמות אדירה והמון שיפורים מבחינת נגישות. עם זאת, בשנתיים האחרונות המצב מאוד התדרדר. העירייה הכריזה על "עיר ללא מכוניות" ועם כל הכבוד לסיסמא ולחזון, אני לא יכולה להתנייד ככה בתוך העיר. אין לי יכולת לנסוע על אופניים או על קורקינט, אני חייבת את האוטו. הרכב הוא הבית השני שלי, אין לי ברירה. עברתי תאונה קשה לפני שלושים ושש שנים ואיבדתי את שתי רגליי, אני יושבת בכיסא גלגלים מי שלא מכיר אותי אז אני בלי רגליים. בעבר, כאשר לא הייתה חניה ברחוב, ניתן היה לחנות על המדרכות הרחבות. בשנתיים האחרונות המצב התדרדר ממש. העירייה הוסיפה עמודים על כל המדרכות וזה מונע ממני לחנות על המדרכה. העירייה ביצעה מהלך לפינוי המכוניות מהמדרכות והציבה עמודים על גבי המדרכות שיחסמו את החנייה על המדרכה, מבחינת העירייה פרסמו "כולם שווים במדרכה", אבל היא לא מבינה שהעמודים האלה מגבילים אותי בצורה קשה. יש לי מעלון שיורד למדרכה, יש אנשים שחייבים את המדרכה בשביל הכיסאות. וזה מתווסף למגוון המחסומים הקיימים - פחי אשפה, עבודות בנייה - תמ"א, מדרכות צרות. המצב ממש התדרדר.

תווי נכה - יש סוגי נכויות שונים והמון אנשים נוסעים במכוניות עם תו נכה, או שלקחו מאבא שלהם או סבא שלהם, או שהם פשוט חולים לתקופה. אבל לאנשים יש תו נכה - מדובר על תו נכה פשוט לא תו נכה כיסא גלגלים. אנחנו, בעלי תו נכה כיסא גלגלים, משתמשים ברכבים גדולים, וואנים, בהם יש מעלון שיורד למדרכה. אני לא יכולה לחנות בחניה רגילה. אני חייבת חניית נכה כיסא גלגלים.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

נושא נוסף, הוא המחסומים מברזל ששמים כדי להפחית מעבר של אופניים חשמליות, דוגמא לכך הוא הגשר העגול ליד מרכז דניאל (איפה שאני מתאמנת). רצו להפחית את המעבר של אופניים חשמליות, ואופנועים על הגשר ולצמצם את הסיכון של פגיעה בהולכי הרגל. מבחינתי, כמשתמשת בכיסא גלגלים זה מחסום שלא ניתן לעבור, פשוט גוזלים ממני את הזכות לחצות את הגשר. נוסף על כך, אני רואה שהוא לא מפחית את מהירות הרוכבים, מי שרוצה לרכוב מהר יעשה זאת עם או בלי המחסום.

נושא נוסף הוא שובר הגלים בחוף גורדון, מבחינתי זה תחבורה כי זה הולכי רגל. אני רוצה עם המשפחה שלי לצעוד בשבת על השובר גלים כמו שכולם הולכים ואני לא יכולה, משום שיש מחסום ומרווח שרק אדם רזה יכול לעבור ואני עם הכיסא גלגלים לא יכולה לעבור. מונעים ממני. אולי זה לא תחבורה, זה הליכה ברגל.

רן מצקין: פסקל, אפשר לפני שאת עוברת לנושא הבא, אני רק אתייחס. קוראים לי רן, אני מנהל מחלקת תכנון באגף התנועה. אנחנו גם לא "מתים" על הפתרון שבוצע, בלשון המעטה. הייתה לנו דילמה לגבי, כי היינו צריכים לאזן בין שני דברים: ראשית, היו שם מקרים של תאונות, רוכבים נסעו מהר ופגעו בהולכי רגל. וזאת הסיבה העיקרית. היינו חייבים לטפל בזה. שנית, ואני יודע שזו לא התשובה הכי טובה ולא הכי משמחת, כי היא לא מהירה, אבל יש לעיריית תל-אביב כוונה לבחון גשר מקביל לגשר הקיים, וכך גשרון קטן אחד יהיה עבור הולכי רגל וגשרון אחר עבור רוכבים. אבל כמו שאמרתי זה פתרון, ארוך טווח ובטח לא מספק כרגע. בטוח המידי, כן נבחן שוב את הרוחב כדי לראות מה אפשר לעשות. בסופו של דבר, הכוונה של העירייה במחסום הזה היא למנוע מהרוכבים מלעבור. זאת מטרתו של המחסום. אני מבין שנפגעתם ולכן אנו נבחן עוד פעם את הנושא.

מיטל להבי: תודה רבה, אדגיש שני דברים חשובים: (1) נושא של החנייה ותווי החנייה, (2) נושא של הגדרות לתווי נכה. הנושאים וההערות נרשמו. אני אוסיף מהחווייה האישית שלי: הייתה תקופה שיצאנו להפגנות ועמדנו בצמתים למען הגדלת הקצבאות לנכים. באותה עת, ממשלת ישראל התכנסה ביוזמתו של ח"כ דודי אמסלם שהיה אז יו"ר הקואליציה, כדי להציע שכל נכה יקבל תו חניה, בלי קשר לגובה הנכות שלו. זאת אומרת שלכל נכה תהיה חניה ייעודית ליד ביתו וליד מקום עבודתו. אני נדרשתי לעלות לכנסת כדי קצת לרסן את זה. כמו שאת תיארת, פסקל, לא כל מי שיש לו הכרה בנכות, או תו נכה, הוא נכה במצב של כיסא גלגלים או של מוגבלות שהיא מוגבלות פיזית בהליכה או בניידות. כשעלינו לכנסת, הושגה פשרה ש-90% נכות מכל סוג יקנו את הזכות לתו חניה ייעודי. כולנו רואים למה זה הפך? אותו אחד עם תו נכה שחונה בחניית נכים אבל רוקד בדרך לרכב וממנו. אני לא מדברת על מקרים כמו פסקל, הראל או ילד עם מוגבלות שאמא שלו צריכה להסיעו, לא מדובר על מישהו עם צינורות חמצן על הגב או מישהו עם סרטן מתקדם. יש זילות בתחום תווי הנכה וצריך להתייחס אליה. עוד מעט גם נציג שעיריית תל אביב מקדמת מדיניות בנושא חניית נכים, שתגזור אחוז מסוים מהמרחב הציבורי לטובת חניית נכים. זה ייתן פתרון חלקי לעניין שאי-אפשר לחנות על המדרכות, אבל מצד שני- יגרע עוד מחניית הרחוב שקיימת היום לכלל התושבים.

יובל וגנר- מייסד נגישות ישראל

אני רוצה לדבר על הדרך שאנו בסוף רוצים לעשות כדי להגיע למה שכולנו רוצים, תחבורה ציבורית נגישה לאנשים עם מוגבלות. חשוב מאוד שאנחנו נהיה על אותו עמוד ב"מה המטרה?". אנו רוצים תחבורה ציבורית נגישה לאנשים עם מוגבלות קודם כל, אבל כמו שמאיה אמרה, הרבה מאוד צרכנים נוספים. לכולם נדרשת תחבורה נגישה, נוחה, בטוחה בתל-אביב. כשמדברים על תחבורה ציבורית, מדברים על כמה תחומים. על יבשתית, ימית ואווירית. היום, לא נדבר על אווירית או ימית, אלא רק על יבשתית.

הדברים שפסקל אמרה נכנסו ללב וגם נרשמו בפרוטוקול והמעבר לים על גבי שובר הגלים ייבדקו.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

קהל המטרה, כמו שמאיה הזכירה, זה כל סוגי המוגבלויות. אבל גם דברים נוספים, כמו מוגבלויות שפתיות, שפות, אימהות עם עגלות ועוד. צריך להבין פה את ההיקף. כשאומרים ש- 20% מהאוכלוסייה הם אנשים עם מוגבלות, בערך שליש מזה הם אנשים עם מוגבלות משמעותית. קרי אנשים שחייבים הסדרי נגישות, זה המון אנשים. וצריך לקחת בחשבון, בעיקר בעיר כמו תל-אביב שהיא לא רק עיר לתושביה, אלא היא עיר שבאים מכל הארץ ומהעולם. כמות התושבים שהנושא הזה מסייע להם וקריטי עבורם, היא מעבר לאוכלוסיית העיר או כמה מאות האלפים שזקוקים לכך בישראל. עכשיו כשיש סוגי צרכים, אז אנו מדברים על כמה צרכים בהיבט של תחבורה ציבורית: צורך ראשון, משתמשי התחבורה ציבורית, כאלו שאין להם רכב פרטי או שיש להם רכב פרטי אבל שמגיעים לתל אביב- רוצים במקום לחפש חניה, להשתמש בתחבורה ציבורית בהנחה והיא תהיה מספיק טובה. צורך שני- כאלו שיש להם רכב פרטי. הצורך השלישי- הוא המצבים שבהם אנו משתמשים בתשתיות של מדרכות, שבילי אופניים, מעברי חציה, פארקים וכו'. אבל נדבר פה בהיבט של התחבורה, אני לא נכנס לאזור הפארקים. זה בעצם השלושה מרכיבים שאנו צריכים להתקדם ולטפל בהם, כדי שבסוף העיר תהיה נגישה מבחינת תחבורה.

עכשיו, כדי לפשט את התמונה, בניתי איזשהו פאזל שכולל את כל המרכיבים שצריך לטפל בהם. שימו לב זה הרבה. יש 16 מרכיבים שצריכים לטפל בכל אחד ואחד מהם בנפרד, להגדירו וליישמו בשטח כדי שיהיה נגיש. תשימו לב שבצבעים- עשיתי כך בצורה גסה להגיד אדום זה כרגע ממש רחוק מלהיות נגיש. ירוק זה נגיש עם הנחה, הכתום זה נגיש חלקית. עשיתי את זה מאוד כללי והייתי נדיב בירוק ובכתום. יש הרבה מאוד עבודה. מצד אחד דברים מאוד השתפרו ומצד שני יש הרבה מאוד מה לעשות. **אוטובוסים עירוניים**, יש קצת בעיות, למשל, שלא תמיד פותחים את הרמפות, שרכבים של אנשים חונים בתחנות אוטובוס ולא מאפשרים לאוטובוס להתקרב. אבל בסה"כ זה נושא שיחסית הוא בין הטובים. **קווי שירות (מוניות שירות)**, הם בכלל לא נגישים. הנושא שכרגע בכלל לא מוגדר בחקיקה כמשהו מחויב ולכן אין בו שום דבר מבחינת נגישות.

תחבורה שיתופית, נושא קריטי היות והוא אחד ממרכיבי התחבורה העתידית. אנו יודעים שיש פה בג"צ של העמותה נגד החברה, במטרה שכזה כלי ייתן שירות נגיש ומלא בכל שעה, בזמנים קצרים, וכמה שיותר קרוב לבית. כשאנו מדברים שוב, על נגישות, חשוב להבהיר, לא מדברים על נגישות רק לכיסאות גלגלים, אלא על נגישות למוגבלויות בניידות, בכיסאות גלגלים, בראיה, בשמיעה, לכל סוגי המוגבלויות באשר הן. אני מאמין שגם נושא של תחבורה שיתופית ישתפר כתוצאה מהתביעה, ובסוף תהיינה תקנות שתגדרנה בצורה חד-חד ערכית וברמת חקיקה מה צריך לעשות כדי שזה יהיה ברור.

מוניות, מאות מוניות היו אמורות להיות זמינות - לא יודעים היכן הן נמצאות. יש את נושא המחיר, הזמינות, איפה אפשר למצוא מונית נגישה. בעניין הזה גם אני יודע משיחות שלנו עם העירייה, שהיא מנסה לקדם זאת בעצמה וגם בשיתוף עם משרד התחבורה. אבל זה מרכיב קריטי בפאזל. כי בסוף, צריכים להבין שאם בן אדם גר רחוק מהרכבת הנגישה- זאת דרכו להגיע למרכיב השני או לעבור מרכב מסוג אחד לרכב מסוג שני. לדוגמא, מי שרוצה לנסוע לירושלים ברכבת, אחת האפשרויות היא מונית ואם אין מונית - אז הוא לא יכול להגיע. ואם אין תחבורה שיתופית - הוא לא יכול להגיע. לכן המוניות הן קריטיות ואנו מדברים הרבה עם משרד התחבורה. אני שמח שגבי פה ופועל בעניין. **אוטובוסים בין עירוניים**, נושא שמדברים עליו הרבה.

מיטל: עיריית תל אביב מאוד תומכת במוניות מונגשות, עד כדי כך שהיינו רוצים שזה יהיה תנאי ברישוי אצל מוניות. אנו נותנים שטח נדליני נורא יקר לתחנות מוניות דבר שהוא לא כל-כך נצרך כי משתמשים באפליקציות. במוניות יש פוטנציאל אדיר. רואים מה קורה בארצות הברית או בהובר וליפ ואחרים, שבין היתר, זה גם מאפשר תעסוקה לאנשים עם מוגבלות. זאת אומרת כאלו שיש להם רכב נגיש, יכולים גם להיות כאלו שמסיעים אחרים. יש פה גם פוטנציאל להפוך אנשים עם מוגבלות לחלק מהנישה שנותנם שירות.

יובל ממשיך: אין ספק שבסוף מונית שקיבלה הנחה אדירה ברישיון, חייבת להיות זמינה ובאותו מחיר ולהיות משולבת במערכות הדיגיטליות כדי שלא תהיינה רמאיות.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

הרכבת הרגילה, אנו מכירים. גם שם יש שיפורים שתמיד אפשר לעשות. **הרכבת הקלה,** יש תקנות ועובדים לפיהן. התקנות הן הגדרות של העבר. אנו נמצאים הרבה שנים אחרי שעברו התקנות וכשעושים משהו חדש, ואפשר לעשותו יותר טוב, זה תמיד חלם לא לעשות את זה יותר טוב.

לכן פה המעורבות של עיריית תל אביב שזה בשטחה והרשויות הנוספות ומשרד התחבורה, יכול להיות שמשרד התחבורה עובד רק לפי החוק והתקנות, אבל צריך לשאוף ולהפעיל את הכוח שלכם לדרוש גם מעבר לבסיס שנדרש בתקנות. **אוטו-תל,** למה אין אוטו-תל נגיש? אגב, אותו עיקרון תקף לקורקינטים. למה אין אופני טאן-דם?

מיטל: הייתה הצעה לסדר של חבר המועצה גל שרעבי דווקא, שהציע לשים קלנועיות וכל מיני כלים נוספים במאזן של תל-אופן. עדין לא מצאנו לזה את הפתרון. אני בהחלט חושבת שזה רעיון מקסים ומדהים להוסיף סוגי כלים נוספים גם לאנשים עם מוגבלויות, גם לאנשים עם ילדים שיהיה תלת אופן. גם לאנשים שרוצים לעשות שופינג שיהיה מיני אופני לוגיסטיקה. יש מה להעשיר את המערך של השיתופי - בהחלט.

יובל: כל פרויקט כזה שיש יוזמה כזאת, אם זה מטעם העיריה, או מטעם יזם, זה אחלה רעיון אבל צריכים לתת מענה גם לאוכלוסיות נוספות וזה אפשרי. בניו-יורק כבר יש פתרונות לדברים האלה. השכרת רכבים. גם פה, תהיה אפשרות להשכיר רכבים נגשים.

חניות נכים, נקודה סופר רגישה. מצד אחד החוק מאפשר כמעט לכל אחד לקבל תו חניה. יש הצפה מטורפת של תווי חניה. מצד שני, הזמינות מאוד קשה ביום-יום. מאוד קשה במיוחד לאנשים עם מוגבלויות. אין היום עדין את אותן תקנות שנקראות "תקנות נגישות בדרכים" שמגדירות היכן ברחובות חייבים להיות חניות נכים. עיריית תל אביב יכולה להיות חלוצה אפילו עדין שאין תקנות, להגדיר באלו רחובות ובכמה חניות, כמו שפסקל אמרה, חניות במיוחד לרכבים עם מעלית שעכשיו חונים ליד המדרכה, אבל אין את העמודים שמונעים להוציא את המעלית החוצה כדי שאפשר יהיה בכלל לרדת מהאוטו. **תחבורה אוטונומית,** ברור שהולכים לזה. כל העולם מדבר על זה. ישראל אחת המובילות בתחבורה חכמה, אקו מושן וכו'. כבר בארצות הברית יש דיונים שלמים על מהי תחבורה אוטונומית נגישה. עיריית תל אביב יכולה להיות מובילה בתחום של הגדרה של פילוטרים, של פיתוחים, לייצר מצב שמדברים על זה שהמוניות תהיינה הראשונות שנגישות - לנתי שהוא לא רואה, ליובל שהוא על כיסא גלגלים, למשה שהוא לא שומע ולעופר שהוא קשיש. לכל מי שצריך שיוכל להשתמש בתחבורה אוטונומית נגישה. זה אפשרי, זה לא בשמים. אם לא ידרשו את זה- חברות הרכב לא יתנדבו לעשות את זה וייקח עשרות שנים עד שזה יקרה. **מעברי חציה,** הזכרת את נושא רמזורים מתקתקים. הגיע הזמן לעבור לרמזורים חכמים, שמתחשבים בקשישים, שמתחשבים בעיוורים, שיוודעים לכוון אותם, לתת להם מספיק זמן ולייצר לה את הבטיחות בחצייה בבטחה ובנוחות את מעברי החציה מבלי להפריע לשכנים. זה לא יאומן, אנו סטארטאפ ניישן, יודעים להטיס לוויינים לחלל, אבל יש רק חברה אחת שמתעסקת ברמזורים. **מדרכות,** הנושא בהחלט השתפר, אבל, צריכים להשתפר עוד. המדרכות צריכות להיות מצד אחד מספיק השיפועים במעברי חציה והמעברים עצמם מספיק רחבים ובטוחים לכיסאות גלגלים, ומצד שני- למישהו שהוא אדם עיוור לדוגמה, שהוא יידע מתי הוא על הרצועה של הולכי רגל ומתי חלילה הוא עלה על הרצועה של האופניים והוא בסכנה. בנוסף, הגיע הזמן לעשות איזשהו מקצה שיפורים בהגדרות של מה זה מדרכה נגישה. החלק האחרון, **טכנולוגיות,** תחום שלם שיש בו המון פוטנציאל לאפשר התמצאות במרחב הציבורי. יכולת לעזור לך למצוא את האוטובוס או התחבורה הציבורית הנגישה, לדעת לנווט בעיר, לדעת להתמצא בעיר ולהשתמש בתחבורה הציבורית. טכנולוגיה היא משהו שכמעט נוגע בכל התחומים פה. לעיריית תל אביב יש את הסיטי זון, המרחב של פיתוח וצריכים איך המרחב הזה יותר ויותר מתעסק...

מיטל: יובל, נמצאים פה גם סיטיזון וגם אקומושן. אביתר מאקומושן וגם גבי קמינסקי מסיטיזון. אי-אפשר לכסות את כל נושאי הנגישות בבת אחת במפגש אחד. אבל אני בהחלט חושבת שנושא טכנולוגיות והאקטון סביב צרכים של אנשים עם מוגבלויות בשיתוף פעולה עם הגופים האלה ועיריית תל אביב יכול להיות משהו שאנו יכולים להרים ביחד עם הארגונים.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

יובל: מעולה. הזכרתי שיש שלוש רמות של נגישות: לא נגיש, נגיש לפי הרגולציה ונגישות מלאה. צריך לשאוף תמיד לנגישות הירוקה המלאה כי הרבה פעמים נגישות זה הדבר הנכון לעשות. הנוח הנגיש והבטיחותי. לסיום, הכי חשוב שהעירייה תחליט שהיא רוצה שתל אביב תהיה עיר נגישה באופן מלא תחבורתי, להגדיר את המטרה בצורה מוצהרת ולא באיזה דיון. כאשר יש הגדרה מוצהרת שהעירייה מחויבת אליה, קל יותר לבנות תוכנית עבודה שלוקחת את כל חלקי הפאזל, ומחברת אותם לכדי תוכנית אסטרטגית רב שנתית שמכוונת את המטרה.

חשוב להקפיד, שכל מיזם חדש, כל מקום שמשפצים, כל דבר שעושים חדש, מוודאים שהוא נגיש ברמת התכנון, הרכש, היעוץ המשפטי ומבחן התוצאה. לעודד פתרונות הנגשה ופיתוח פתרונות הנגשה כל הזמן. התייעצות שוטפת עם קהל המטרה. כמו שאנחנו עושים עכשיו, פורום התייעצות של אנשים עם מוגבלות, נציגי ארגונים, באופן אמיתי ושיתופי, שיתוף ציבור אמיתי. לשמוע, ללמוד, להפנים ולקדם בשיתוף פעולה עם התושבים עם המוגבלות. ולבסוף, לייצר מודעות.

כשעושים דברים, אם הציבור לא יודע על קיומם, לא יודע על הנגשתם, הוא לא מכיר ולא משתמש אז הוא לא מודע. לבסוף, לסגור את התהליך בפרסום דוח התקדמות ופערים שנתי, כל שנה. לבדוק איפה היינו? כמה התקדמנו? ומה הפערים שנשארו? רק בדרך זו אנחנו נוכל להתקדם לדרך ולמטרה הזאת שלשמה התכנסנו היום, תחבורה ציבורית נגישה או תל אביב עיר נגישה לאנשים עם מוגבלות.

רן מצקין- מנהל מחלקת תכנון, עיריית תל אביב-יפו

יובל חשוב לי שתדע, ברמת ההצהרה. עיריית תל אביב והרשות לתחבורה וחניה, ביצעו סקר אזוריים סטטיסטיים של הצרכים של חניות נכים במרחב הציבורי.

במסגרת המיפוי הזה, הועברה לנו, רשימה מסודרת של הצרכים הנדרשים בכל רובע בעיר. בימים אלה אנו מבצעים התקשרות מול מתכננים, כדי להתחיל ולתכנן. כמו שאתה מבין זה עבודת נמלים. צריכים בכל האזורים בתל אביב להוסיף או לאזן את כמות חניות הנכים הציבוריות.

קיימת לכך תוכנית עבודה, ובימים אלו אנו מקדמים אותה ברמת התכנון, ולכן כן חשוב שתדעו שזה קורה באמת ולא כסיסמה. ונעדכן בהמשך דרך מיטל.

יובל: זאת דוגמה קלאסית כשעושים תהליך ולא מיידיעים את הציבור. אני ממליץ בחום לעשות שולחן עגול, להציג את התוכנית. אולי תקבל כמה טיפים.

רן: ניקח על עצמנו להציג את התוכנית הזאת בפני ראשי ארגונים נגיד, פגישת עבודה. לא פגישה ציבורית. אם נראה שצריך לפתוח מעבר אז נפתח.

מיטל: אבל אני מסכימה עם יובל וגנר, שסיים את כל המצגת הגדולה שלו באמירה מאוד-מאוד גדולה - ביחד ובשותפות.

איילת גל צור- נגישות ברכבת הקלה תוך שילוב בינה מלאכותית, פרויקט ספרוט

ספרוט הוא פרויקט בשותפות עם הרבה ערים. משתתפים עיריית תל אביב ואנו מהטכניון.

באופן כללי בפרויקט הזה אנו עושים פיילוט שמורכב מכמה רמות של התייחסות לעיר שהיא בתהליך מעבר ארגוני בעיקר בתחום התשתיות. בחרנו להתמקד בנושא של העדפה והגברת הבטיחות של הולכי רגל פגיעים. בעצם על איזו בעיה אנו מדברים?

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

כשמתכננים את האור הירוק במעבר חציה, מתכננים אותו למהירות הליכה ממוצעת 1.2 מטרים בשנייה. הולכי רגל מסוימים, בוודאי על כסאות גלגלים והורים עם עגלות ילדים לא הולכים במהירות הזאת. כאשר הם חוצים, לקראת סוף האור הירוק של הולכי רגל הם עלולים להגיע למצב שהתנועה מתחילה לנסוע והם עדיין על מעבר החציה. לכן, המטרה שלנו היא לפתח ולבחון כלים לזיהוי הולכי רגל שמתחילים לחצות את הכביש ולהאריך עבורם את האור הירוק. אנו רוצים לזהות הולכי רגל תוך שמירה על הפרטיות. אנו מודעים לכך שמשאב הירוק הוא מוגבל וכנראה לא נצליח לזהות במאה אחוז את הולכי הרגל הפגיעים. השימה **הראשונה** שלנו הייתה לעשות תהליך זיהוי על ידי מצלמה שמכוונת אל מעבר החציה מתחילתו ועד סופו. הקלטנו סרטונים שבאופן ידני סימנו אובייקטים, במקרה שלנו התמקדו בכיסאות גלגלים ובהורים עם עגלות ילדים. השתמשנו באלגוריתם של דיפ לרנינג (Deep Learning), על מנת שהוא ילמד מתוך הדוגמאות הרבות שנתנו לו, לקחת סרטון שהוא לא ראה בעבר ולזהות את אותם הולכי רגל פגיעים. בניסויים שערכנו, מתוך מצלמה בודדת, הצלחנו לזהות כ- 80% מהולכי הרגל הפגיעים. למרות זאת, לעיתים האלגוריתם גם מתבלבל. אם לומר, בגדול, השגנו זיהוי של האוכלוסייה הפגיעה ברמה טובה.

המטרה שלנו היא לשלב את הטכנולוגיה הזאת ברמזורים. בפועל מהלך כזה דורש אישורים שטרם השגנו, אבל ביצענו סימולציות אמת ברח' אלנבי - קינג ג'ורג'. מצד ימין רואים סרטון שמצלם את המעבר חציה כל הזמן. ברגע שהאלגוריתם מזהה בסרטון תמונה של הולך רגל או הולכת רגל פגיעים שמתחילים לחצות, בעצם מתקבלת התראה אשר בודקת מה מצב האור הירוק, אם עוד 5 שניות הוא עומד להסתיים. אם לא, הכל בסדר יש מספיק זמן להולך הרגל לחצות. אם מתקרבים לסיום האור הירוק- מאריכים את זמנו.

הערה: זה יכול לפגוע בשאר הפאזות של הרמזורים. כשהרצנו סימולציות עם תרחישים ריאליים, אז אנו רואים שב-15% מהסימולציה של הרמזור, כל פעם כשעושים סיבוב שלם, ב-15% מהמחזורים במוצק באמת הוארך האור הירוק לטובת הולכי רגל פגיעים. באמת פגענו בכלי הרכב ויצרנו להם קונפליקט עם הולך הרגל. אז בכיוון אחד העיכוב גדל ב-2.5% ובצד השני עיכוב בפחות מ-1% פגיעה קטנטנה לעומת מה שאפשר להרוויח.

מה אנחנו רוצים להשיג? לאן פנינו? איננו רוצים לעשות זאת בסימולציה אלא לעשות זאת באמת. אנו רוצים ליישם. הדבר השני הוא שאם יודעים לזהות את הולכי הרגל הפגיעים, לא חייבים להשתמש בזה רק ברמזור. אפשר לראות איפה יש הולכי רגל פגיעים וזה פותח אפשרויות לא רק להאריך את האור הירוק ברמזור. התחלנו בעגלות ילדים ובכיסאות גלגלים כי זה יותר קל לזהות. אבל אנו בהחלט רוצים לעבור לאתגר הבא ולזהות סוגים אחרים של הולכי רגל פגיעים, נניח לקויי ראייה שהולכים עם מקל, אנשים מבוגרים עם מקל הליכה. אני מקווה שאנו באמת נוכל לתרום את חלקנו הקטן בדבר הזה.

אייל הרשטיק, עוזר מקצועי למיטל להבי

אני רוצה לדבר על נושא פינוי מדרכות ממפגעים. בשנתיים האחרונות מבצעת העירייה פינוי מדרכות ממפגעים. בתקנות התעבורה, ההגדרה הרשמית של מדרכה היא חלק מרוחבה של דרך שאינו כביש המצוי בצד הכביש מיועד להולכי רגל.

ביצענו סקר מכשולים במדרכות ומצאנו כ-40 מכשולים שונים בתחומים של חניה, תברואה, ארונות תקשורת וחשמל, עמודי תשתיות, תמרורים, שילוט רחוב, ריהוט רחוב, דוכני מסחר, דוכני מפעל הפיס, כיסאות של בתי קפה ומסעדות. העירייה פועלת במטרה לפנות את המכשולים הקיימים ולנהל את המרחב במדרכות באופן מיטבי. ביקשתי ממנהל הפרויקט, יורם נחום, להגיע למפגש שלנו גם.

כפי שחלק מהאנשים אמרו פה, אנו מתכנסים להגדרות חדשות של רוחב מדרכה נדרש. בחוק הרוחב הוא מינימום 1.30 מטרים שהיום אולי לפי כל הדעות זה מאוד-מאוד צר כי הוא במקרים רבים כולל עצים, חניות אופניים, עמודי חסימה כמו שפסקל הזכירה. על כן אנו נדרשים לשנות את הגדרות ולקבוע תקן לרחובות. נדרש לעשות מיפוי של הרחובות בעיר, לכל רחוב איזה צרכים מתאימים לו. בעיה מוכרת וידועה נוספת היא כלי רכב החונים על המדרכות, קטנועים למשל. עד לפני כמה שנים לא היה להם בכלל פתרון. זאת אומרת,

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

שעדיין לא ברור האם מותר להם לחנות על כחול לבן. לאחרונה בוצע פיילוט בחמישה מיקומים מרכזיים בעיר, ובמהלכם בוצעו חניות של דו-גלגלי בכביש כדי לפנות אותם מהמדרכות ובמקביל נעשתה אכיפה מוגברת כדי לראות האם הרגלי הרוכבים משתנים והאם האופנועים עוברים לחנות היכן שהם צריכים.

בנושא תווי החניה לא ארחיב יותר כי רן דיבר על זה וגם יובל העלה וגם זה יוצג בהמשך כמו שמיטל אמרה. יש מודל חדש שנבנה על ידי הרשות לחניה ותחבורה בעירייה, שבוחן, על פי אזורי סטטיסטיים, איפה חסר מקומות חנייה וניתן להוסיף ואיפה יש יותר מדי וניתן להקטין. המטרה היא ליישם את המודל בכל רחבי העיר.

ארונות תקשורת וחשמל: יש סוגים רבים של ארונות החל מתקשורת ועד אלו של חברת החשמל. הם פשוט נמצאים באמצע הרחוב כתוצאה מתכנון ומדיניות בעבר. כיום, יש הגדרה שבתוכניות פיתוח חדשות העמודים האלו ימוקמו בגבול הבניין, בתוך השטח הפרטי ובטח שלא על המדרכות.

ברור לכם שהפתרון היה צריך להיות שהכל יהיה תת-קרקעי אבל את חברת חשמל אי-אפשר לחייב בשום דבר. היא עושה מה שהיא רוצה. זה לא תת-קרקעי וזה חבר מביא חבר. ברגע שיש ארון של חברת חשמל, מצטרף ארון של בזק ועוד ארונות סף. כיום העירייה לא מאפשרת להקים ארונות חדשים. הנושא תקף גם לתיבות הדואר. יש מאות תיבות דואר ברחבי העיר (350 בערך). אנחנו מקיימים דיאלוג עם דואר ישראל ויש צוות שעובד על העניין כדי שכבר בשנה הקרובה יוסרו עשרות תיבות מהשטחים הציבוריים.

בנושא תשתיות, אציג כמה דברים שאנו מקדמים. למשל מדרכה ממשיכה. זאת תמונה מלונדון, אבל יש כאלה גם בהולנד. זוהי מדרכה שממשיכה באותו מפלס למרות שיש כניסה לרחוב.

עד עכשיו היה מסלול שכולל: ירידה למפלס, עליה, מעברי חציה, הגבהות, הנמכות. המדרכה החדשה תקדם את הנגישות להולכי הרגל ולאוכלוסיות עם צרכים מיוחדים, תגרום למיתון תנועה בעיר. מכוניות יאטו באופן פיזי ורמת הבטיחות בדרכים תעלה. בשלושת השבועות הקרובים נקיים פיילוט כזה ברח' קינג ג'ורג' ונראה איך הולכי הרגל מרגישים ואיך הנגישות מתבצעת בפועל. במידה ויהיה מוצלח- נשכפל את זה בעוד מקומות בעיר, בטח ברחובות מסחריים הומים עם המון הולכי רגל.

דוגמה נוספת היא מעבר חציה מוגבה. זוהי דוגמה נפלאה מנתניה, מעבר חציה יפהפה שמייצר בטיחות והנגשה מעבר חציה מוגבה שהוא באותו מפלס גובה עם המדרכה, וכך מייצר בטיחות ומיתון תנועה לרכבים, הם חייבים להאט. לאנשים עם מוגבלות פיזית, זאת הליכה באותו מפלס.

דבר אחרון שאני אומר שיש יותר ויותר- זה אנטי מפרצים. זה בעיקר מיועד למשתמשי התחבורה הציבורית. אם בעבר עיריית תל אביב עשתה מפרצים והאוטובוס נכנס באלכסון נוסעי האוטובוס שעולים אליו, בעיקר קשישים או מי שעם מוגבלות היה צריך לעלות על האוטובוס באלכסון. היום יש אנטי מפרצים, לוקחים שתי חניות ומייצרים מעין אוזן עם ריצוף. האוטובוס מגיע ועוצר במקביל וקרוב מאוד לקו המדרכה, והנוסעים עולים בנוחות ולא במרחק. יש דוגמאות כאלו ברמת אביב ג' ויש עוד כמה בעיר. העירייה במדיניות שלה היא לייצר כמה שיותר כאלה היכן שצריך. זה קצת מהפעולות חשובות לציין שיש עוד הרבה פעולות שנעשות בשטח, אך מפאת קוצר הזמן לא נוכל לפרט אותן.

גבי נבון, מנהל אגף נגישות, משרד התחבורה

אשמח מאוד שבמפגש הבא, אני אוכל להציג מה המשרד עושה בנושא התחבורה הציבורית באופן כללי ופרטני.

אני מאוד שמח שמאיה מחזיקה את התיק בעיריית ת"א. אשמח מאוד להיפגש אתכן ולראות. אני במהלך הפגישה הזאת חשבתי שאולי ניקח את תל אביב כמודל לערים אחרות כעיר מונגשת בכל התחומים ובתחום התחבורה הציבורית ומסופי האוטובוסים.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

יקיר פניני מנדל, פרויקט "ישראל מעבר למוגבלות", ג'וינט ישראל

שלום לכולם וערב טוב. שמי יקיר פניני מנדל אני עובד בג'וינט ישראל במסגרת פרויקט "ישראל מעבר למוגבלות".

מטרת העל שלנו היא סגירת הפערים בין אנשים עם וללא מוגבלות במדינת ישראל. במסגרת זו אנחנו מפתחים שירותים עבור משרדי הממשלה החברתיים ופועלים באפיקים רבים. במקרה של אנשים עם מוגבלות בתחום התחבורה, השותף הטבעי שלנו הוא משרד התחבורה. מתוך התפיסה וההבנה של הצורך בהנגשת המרחב הציבורי לאנשים עם מוגבלות אנחנו עובדים על פיתוח פלטפורמה דיגיטלית בנושא הנגישות התחבורתית. מיזם זה נולד במסגרת שותפות בוועדה בין משרדית שבחנה את הסכם הניידות שעלה בתחילת השיח כאן.

הכנו דוח מאוד מקיף שמיפה את החסמים, הצרכים והפתרונות עבור אנשים עם מוגבלות לניידות. הדגש הוא על נקודת המבט של אדם עם מוגבלות. הדוח התבסס על שאלון שהשיבו לו קרוב ל-6,000 אנשים עם מוגבלות ולאחריו מיפינו את החסמים והקשיים שעלו בשאלון ויצרנו תעודת של פתרונות אפשריים לפרמטרים השונים בשאלון. מתוך כך גילינו שקיים צורך בפיתוח פלטפורמה דיגיטלית לניידות בתחבורה. אנחנו רוצים לפתח אפליקציה שתהיה תשתית דיגיטלית ותחבר בין צרכים פרטניים של אנשים עם מוגבלות ובין אפשרויות שונות להתניידות בתחבורה ציבורית. בעצם החיבור בין אפשרויות הנסיעה השונות מאוטובוסים למוניות נגישות, מתנדבים שלוקחים ומסיעים אנשים עם מוגבלות בדרכם ממקום למקום, ציי רכב ועוד. את הפתרון אנחנו מקדמים כרגע מול כל מיני חברות, כמו מוביט (Moovit), גט (Gett) ועוד. אנחנו קוראים לשיתופי פעולה כדי ליישם את החזון שלנו. לקראת סוף אפריל תחילת מאי, אנחנו מייעדים לאסוף רשימה של משתתפים שתתכנס בהמשך השנה לשולחן עגול שיקדם את הנושא. אני קורא כאן לארגונים ולמי שמעוניין לקחת חלק באותו שולחן עגול לפנות אליי בפרטי ואשמח לזמן.

מיטל: אתן לך את רשימת המשתתפים כאן בשמחה רבה. תזמין לפחות את כל רשימת הארגונים. אני חושבת שמה שאתה מעלה זה דבר טוב. טכנולוגיות זה דבר שאפשר לקדם מהר יותר מאשר תשתיות. כתב לי גבי קמינסקי מסיטיזון הוא אמנם כבר פרש, הוא כותב שביוזמת אגף המחשוב ועזרת אחד הסטרטאפים מתחילים בפילוט שייתן מידע על איזה חניות נכים ציבוריות פנויות ואלו תפוסות. כלומר, יהיה מיפוי של חניות נכים ציבוריות ויתאפשר לנווט. יש חברה נוספת שמפתחת צמיד לכביש המאפשר לאנשים עם מגבלת מוטוריקה לעשות שימוש במחשבים וטלפונים חכמים כדי לאפשר גיוון תעסוקתי וקליטתם בעירייה.

נתנאל יהודה, ארגון לינק 20

לינק 20 היא תנועה לקידום זכויות לא נשים עם מוגבלות. בתנועה לוקחים חלק אנשים עם וללא מוגבלות מתוך אידיאל שעלינו אתנו ולא עלינו בלעדינו. התנועה הוקמה ביוזמת קרן משפחת רודרמן ואנחנו פעילים כבר כמעט 5 שנים בארץ. כיום, אנחנו מנהלים קמפיין מאוד גדול בנושא תחבורה ציבורית בין-עירונית נגישה. כולם יודעים שעיריית תל אביב היא עיר מרכזית אולי הכי מרכזית היום בישראל מהרבה בחינות. אני, עצמי, מתגורר בתל אביב פחות משנה ואני חושב שיש מעורבות של העיר בקידום תחבורה ציבורית נגישה. כמה נקודות שארצה להדגיש:

- טכנולוגיות - דיברנו הערב רבות על שילוב טכנולוגיות. אלו רעיונות טובים אך הם לטווח ארוך. צריך להתמקד בפתרונות בטווח הקצר. המרחב כאן זקוק לעוד דברים והרבה לפני הטכנולוגיות הגדולות.
- תאונות אופניים בשבילים - מדברים הרבה על שבילי אופניים שמיועדים לכיסאות גלגלים, אז הם מאוד מסוכנים! נוסעים שם בטירוף. אני עד לתאונות דרכים בשבילי האופניים באופן יומי, אנשים הולכים מכות על הרכיבה. קיים חוסר התחשבות במרחב הציבורי.
- האוטובוסים במפרץ אוזן. צריך לשים עמודים על הקצוות של האוזן כי חונים על האוזניים האלו רכבים. זה הפך לפתח לחניות רכבים. כמו שפסקל אמרה, יש רעיון לשים עמודים שיחסמו את רכבים שחוסמים את המדרכות, מצד שני- לנו זה מזיק ברמה קשה. ולצד, גם שבילים שאמורים להיות מונגשים, רחוקים מלהיות מונגשים.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

- כאבי גב, אדם עם מוגבלות, אני בכיסא גלגלים וזה קשה. אי-אפשר לעבור. ומה שעביר לא באמת עביר. אין גינות ציבוריות נגישות במרחב להיכנס או לצאת. כיסא גלגלים זה סוג של כלי רכב.
- תדברו אתנו, תשתפו אותנו. זה מאוד חסר לנו. איסוף מידע מהשטח. אנו אנשים שחיים את זה, אנחנו המקצוענים הכי טובים ונשמח מאוד לשתף פעולה כארגון ואני כתושב העיר.

דורון סעד, תושב יד אליהו

אני רוצה להעיר שאמרתם "חברת חשמל שעושה מה שהיא רוצה". זה קצת לא נכון. סמנכ"ל חברת חשמל שאת בטח מכירה אותו. הוא פועל המון-המון למען נגישות ולמען סיכוי שווה לאנשים. זאת הערת ביניים שלי.

אני רוצה לפנות למאיה ולמען הגילוי הנאות היא חברה. מאיה, אני שמח על הוועדה שלך ושהצטרפת לוועדה של מיטל. לגבי ועדת נגישות- יש לי תושבת ביד אליהו שפנתה ב- 19.3.2021 אליכם, היא נכה על כיסא גלגלים חשמלי וגרה ברח' הפלמ"ח וביום שישי הולכת לקידוש אצל הוריה בצד הדרומי. פתחה קריאות ב-106, פרסמה פוסטים ושלחו לה את ההנגשה של הקריאות ואמרו לה שזה בטיפול. עדיין לא זז כלום. חבל מאוד שלוועדת נגישות אין ממשק עם הבקשות האלה של אנשים עם מוגבלויות. אף אחד לא מטפל, אומרים לה כל הזמן "זה בטיפול". אני יכול לשלוח לך את הפניות של 106. עם כל הכבוד, היא לא דורון שיכול לחכות שנה. אני בערך עשר שנים מחכה לשביל אופניים ביגאל אלון. פה אנשים בסך הכל מבקשים את המינימום שבמינימום. אולי כדאי שיהיה ממשק בין ועדת נגישות לכל האנשים שפונים לעירייה.

מיטל: אתה יודע לעבוד אתנו, שלח מייל. ננסה לסייע בהחלט ראוי שהאישה תוכל להגיע להוריה לקידוש.

דורון: דבר נוסף, לגבי "נעים וסע" שאני פניתי אליך וזה פרויקט מדהים שעובר ביד אליהו ולה-גרדיה ונושא הנגישות שלו. האוטובוסים עצמם, הנגשים מגיעים פעם בשעתיים ולא תמיד הם יכולים לקחת נוסעים. בבקשה תתנו את הדעת על זה.

מגיב: הגענו לאחוז מסוים של אוטובוסים נגישים. דווקא מיד אליהו יש פניות למרכז הבקרה ואנו שולחים רכבים.

דיון פתוח

תודה לכולם על הסבלנות. אני אפתח את המפגש לדיון. אני מאוד אשמח להקשיב קודם כל לנציגי ארגונים שנמצאים פה.

נתי ביאליסטוק כהן, מנכ"ל המרכז לעיוור בישראל

למעט ההתייחסות בנקודות מסוימות של יובל, לנושאים האלה, עיקר ההתייחסות שאני שמעתי מאנשי העיריה בעיקר מאיה ורן בהקשר של התנהלות מול אנשים עם מוגבלות היו ממוקדים בצורך והקושי של אנשים שמתניידים בכיסאות גלגלים. אני באמת מלא הערכה לעיריית תל אביב. היא עושה באמת יותר מאשר מרבית הערים אנו מרגישים את זה. אך זו לא חזות הכל וצריך לקחת בחשבון את הצרכים של אנשים עם מוגבלויות אחרות. אני רק על עצמי להעיד ידעתי ועל הצרכים של אנשים שפונים אלינו. לפעמים גם צריך למצוא איזון בין הצרכים לא רק של האנשים עם מוגבלות לבין האנשים ללא מוגבלות לפחות באופן זמני, אלא גם בין הצרכים של אנשים עם מוגבלות בינם לבין עצמם שלפעמים יוצרים קונפליקטים שצריכים לקחת בחשבון.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

לדוגמה, שבילי האופניים שמסומנים על מדרכות, בשביל כזה, אדם עם עיוורון- הם פשוט לא קיימים ואין לו שום מושג שהוא נמצא כרגע באזור שאינו מתאים לו. עוד יותר מכך, במקומות מסוימים ורבים בעיר, אתה יורד מאוטובוס ישר לתוך מסלול אופניים. זה יוצר אבסורדים וקשיים ופגיעות ואני לא רוצה לדבר כרגע על נושא של התחבורה הציבורית הממונעת. הדברים נאמרו כבר.

יש פה גם עניין של חינוך הנהגים שלא תמיד מבינים את הצרכים של אנשים שלא רואים עליהם מוגבלות. דבר נוסף, אני מזכיר לכם שלא כל האנשים עם לקויות הראיה פוסעים עם כלב או עם מקל. יש אנשים שמעדיפים להימנע מהשימוש בעזרים הללו. למרות שיש להם מוגבלות ראייה מאוד קשה, הם מרגישים מספיק בטוחים בעצמם. נכון, לעיתים הם טועים בכך, להסתדר ללא אותם...

מיטל: נתי אנחנו מסכמים שתהיה פגישה ייעודית לנושא שדרת הקריה, במקום שאתם יושבים.

אני מזמינה אותך. לא רוצה לענות דבר-דבר עכשיו. יש תשובות גם לעניין תחנות האוטובוס וגם לעניין שבילי האופניים במדרכה. לא ניכנס לתשובות אני רוצה לאסוף כמה שיותר קודם כל.

נתי: אני אעלה עוד נקודה אחת שהיא מאוד חשובה ואני מרגיש שהיא הולכת והופכת להיות קשה יותר ויותר - קורקינטים שיתופיים. עבורנו, הם מהווים סכנת נפשות. פגיעות, נפילות וכדומה. העובדה שהם ננטשים ברחובות ונזרקים על מדרכות ופשוט הופכים להיות בעיה של ממש. אני מניח שזאת בעיה גם לאנשים עם מוגבלויות אחרות, אבל אני שומע את הציבור שבא אליי בטענות שמשו צריך להיעשות בעניין הזה.

רן: נדבר על זה. רשמתי לפניי. לקחתי לתשומת לבי מה שאמרת. אני אשמח שנכיר ושניפגש ושבאמת תסביר לי דברים שאני פחות מכירה בנושא של עיוורים. אני דיברתי עם שחר תמיר והוא סיפר לי גם על העניין של שבילי האופניים, משהו שלא הייתי מודעת אליו. לכן אני חושבת שהשיח הזה גם כמו שיובל הציע, שצריכים לעשותו יותר- הוא מאוד פורה ועוזר לנו אני זמין.

ועדת תחבורה בנושא נגישות, עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

רשימת מוזמנים ומשתתפים:

שמרית נוטמן	15 דקות
ארז קיטה	אור ירוק
יניב יעקב	אור ירוק
בועז	איל"ן תל אביב
יואב חפר	אלו"ט
הילה	אנוש
אורלי דהן	אקומוטשיין
מומו נקווה	ארגון נכי ישראל
אבי לרמן	ארגון נכי צהל
פרופ נתי מרום	בינתחומי
ורדית	בקול
אילן וינר	תושב
נתי ביאליסטוק	המרכז לעיוור
אייל לבנון	הנהגת הורים מרכזית
נחמה גולדווסר	הנהגת הורים מרכזית
אחז אגם	הנהגת הורים מרכזית
שיר דגן	הנהגת הורים מרכזית
פרופ יורם שיפטן	טכניון
חן מילר	לינק 20
עילית אופנהיים	מכון שלמה
פרופ אראל אבינרי	מכללת אפקה
אודי כרמלי	עת"א
איציק בן דוד	עת"א
אריק שוע	עת"א
עלמה שירן	עת"א
דובי הלל	עת"א
ארז גולני	עת"א
הרצל נאמן	עת"א
שרונה הרשקו	עת"א
יואב דוד	עת"א
רן מצקין	עת"א
נדב לוי	עת"א
מיכאל וולה	עת"א
יאיר עמר	עת"א
אופיר כהן	עת"א
עלמה צור	עת"א
עמית איתן	עת"א
עירית רחמני	עת"א
מיכל גרוס	עת"א
מיכל מילר	עת"א
אפרת מפן	עת"א
שלי דביר	עת"א
מאיה נורי	עת"א

ועדת תחבורה בנושא נגישות , עיריית תל אביב-יפו, 6.4.2021

אסף הראל	עת"א
שלמה שטיין	עת"א
גיא אלעד	עת"א
רויטל רוזן	עת"א
אריה רמות	עת"א
אביטל טבנציק	עת"א
עידו שרעבי	עת"א
עודד רזניק	עת"א
חגית אוריין	עת"א
אילן אלכסיי	עת"א
נילי ברייב	עת"א
מיכאל שטיינדלר	עת"א
אדיר אטיאס	עת"א
חגית גרוס	עת"א
אורלי רונן	פורטר
צביקה דן	רלב"ד
זכריה יעקב	רלב"ד
נתי הרלב	רלב"ד
עמי אביטל	תושב
דן ווגר	תושב
יובל פרדס	תושבת-נציג קהילה
דורון סעד	תושבת-נציגת קהילה
מיכל גוט	תושבת-נציגת קהילה
מקס רוגובסקי	תחבורה בדרך שלנו
תמר קינן	תחבורה היום ומחר