

פרוטוקול ועדת נגישות מס' מיום 7.1.2026

משתתפים:

עו"ד מאיה נורי שקד, חברת מועצה ויו"ר הועדה
איתי יוספי, עוזר למאיה נורי
מיטל להבי, סגנית ראש העיר
עדי אזוב, מנהלת תחום אנשים עם מוגבלות בעירייה
עופר שפיגל, מנהל מנהלת הרק"ל והמטרו במנהל הנדסה בעירייה
חגי ירון, ראש מנהלת הרכבת הקלה בעירייה
שי יהושע דיכטר, ממונה נגישות עירוני
אבי ורשבסקי, יועץ נגישות
שקד ישראל, חברת דיגיטל נגיש
מריאלה יאבו
ליאת בני
שקד ישראלי
ד"ר עדי אזוב אמון
צבי וורבל
פרופ' אברהם ארליך
עו"ד ורד מושקובסקי
ענת, מתרגמת שפת סימנים
שי כהן

על סדר היום:

הרכבת הקלה-עבודות זמניות שפוגעות בנגישות ותכנון ההנגשה של הרכבת העתידית להיפתח

פרוטוקול

מאיה נורי שקד:

שלום לכולם. אתחיל עם תודה לרפי ולאיתי יוספי המסייעים בארגון מפגשי הוועדה. כמו-כן אשמח לקבל מכם נושאים לדיון במפגשי הוועדה הבאים. התכנסנו היום לדיון בנושא הרכבת הקלה ופערי נגישות במבנה הרכבת, הסדרי תנועה המתלווים אליה והעבודות סביב לה. אנו שואפים לחיות בחברה עם נגישות ושוויון מעל המינימום הנדרש בחוק. אזכיר שאנו מנהלים במפגשים שיח נעים ומכבד על מנת שניתן יהיה להפיק מהם את מירב הלקחים לביצוע. אני רוצה להציג את הנוכחים בדיון.

עופר שפיגל:

אני מנהל מנהלת הרק"ל והמטרו במנהל הנדסה בעיריית תל אביב. נמצא איתנו גם אבי ורשבסקי, יועץ נגישות.

חגי ירון:

אני מנהל המרכז העירוני לתיאום הנדסי במנהל בינוי ותשתית בעירייה.

עדי אזור:

ערב טוב. שמי עדי, מנהלת תחום מוגבלויות במנהל השירותים החברתיים ונמצאת עימנו שקד ישראל מחברת דיגיטל נגיש.

שי יהושע דיכטר:

שמי שי, ממונה הנגישות העירונית.

מאיה נורי שקד:

נתחיל עם עופר וחגי בסקירה מקדימה על פרויקט הרכבת הקלה ולאחריו נצולל לנושאים נגישות. הנוכחים מוזמנים לכתוב נושאים ושאלות בציט.

עופר שפיגל:

לרכבת הקלה יש כיום שני קווים שהם חלק מרשת עתידית גדולה. הקו האדום הוקם ומצטרפים אליו הקו הסגול והקו הירוק שכיום בביצוע. בהמשך יוקם המטרו וכך תושלם. רשת עירונית של תחבורה ציבורית ראויה כמו שיש ברחבי העולם. במצגת לפניכם רואים את הרשת העתידה. הפרויקטים שבביצוע כעת הם הקו הסגול המתחיל מרכבת סבידור כתחנת הקצה ראשונה, עובר דרך ארלוזורוב בתחום העיר תל אביב ברחובות בן יהודה, אלנבי, העלייה, לוינסקי, ההגנה, וממשיך לגבעתיים, רמת גן ומסיים באור יהודה. הקו הירוק, מהרצליה עד לראשון לציון ובדרכו עובר במרכז העיר ברחובות אבן גבירול, בגין והר-ציון עם מקטע תחנות תת קרקעיות מנורדאו ופורטל בלוינסקי, משם הוא ממשיך מעל הקרקע לכל הר ציון, לבון, בן-צבי, עד לצומת חולון ומשם לראשון לציון.

* מיטל להבי נכנסה לשיבה.

אציין שהצטרפה אלינו סגנית ראש העיר מיטל להבי אשר תאמר מספר מילים בהמשך.

מאיה נורי שקד:

למעשה השלב הקשה מאחורינו. העבודות מחולקות כעקרון בין שני קבלנים. הראשון מבצע את בינוי התשתיות והמדרכות ושני עובד רק בתחום המסילה. בקו הסגול בתחום העיר לדוגמא, רואים שכבר הונחו מסילות. קיים גידור אשר ירד באמצע שנת 27', ואז תחל שנה של הרצה, במהלכה הרכבת תיסע בלי נוסעים. בקו הירוק צפויה הפעלה מוקדמת של כל החלק הדרומי מלוינסקי בחיבור עם הקו הסגול מסוף 28'. החלק הצפוני צפוי להסתיים ב- 2030 אך העבודות הכבדות יסתיימו לפני כן ויעברו לעבוד בתחום רצועת המסילה.

עופר שפיגל:

עופר תיאר את השלב בו אנו נמצאים. נוכחות הרכבת נראית ומורגשת על ידי כולם ברחבי העיר ונוגעת כמעט בכל אחד מתחומי החיים. היא משמשת קהלים רבים, מבקרים, תושבים, מועסקים. נשמח לשמוע את השיח ולענות על שאלות. יתכן ויש נושאים שלא נתנו עליהם את הדעת. עבורי זו הפעם הראשונה בפורום זה, אך נושא הנגישות מלווה אותי בתפקידי בכל שלבי התכנון והביצוע.

חגי ירון:

האם אתם אחראים גם על סגירת רחובות והסדרי תנועה זמניים?

מאיה נורי שקד:

נכון.

חגי ירון:

כאחד המלווה את נושא הנגישות יומיום אספר שהחשש הגדול שלנו היה מהפרעות לשגרת החיים. אציין שנת"ע והמנהלת של עיריית תל אביב עושים ככל שביכולתם על מנת למזער את הקושי בהיבטי הנגישות. בתחילת הדרך לא אחת קרה שכתוצאה מהחפירות והכבישים הישנים נוצרו בורות ומהמורות קרקע ואלו טופלו מיידית. הקבלנים רגישים לנושא ויש לנו שיתוף פעולה פורה עם המחלקה לתיאום הנדסי. כמו-כן, אבי ורשבסקי, מומחה בתחום ומלווה את הפרויקטים. נשמח לשמוע מכם.

שי יהושע דיכטר:

אני מריאלה, תושבת יפו שנים רבות. אני חוקרת את תחום הנגישות, מורשית נגישות בעצמי ומתניידת בכיסא גליל ממונע. אתחיל ולומר שהרכבת הקלה שדרגה את איכות חיי ואני בעד הפרויקט. יש לי שתי שאלות, הראשונה, מדוע אין מעלית בכל יציאה של תחנות הרכבת? מדובר בפרויקט היסטורי שלא יבוצע שוב אז מדוע מלכתחילה לא בנו זאת כראוי? שאלה שנייה, במסגרת הבנייה של הרכבת ביפו עשו שינוי משמעותי בשדרות ירושלים. רובו לטובה, אך בחלקו בוטלו המעברים המונמכים לאורך השדרה ונתרו אלו שלצד הרמזורים. השדרה ארוכה ביותר עם קטעים ארוכים ללא הנמכות. אנשים על רגליים חוצים שם כל הזמן, אך כעת נוספה מדרגה קטנה שלא הייתה עבר שלא מאפשרת מעבר נגיש. פניתי למשרד התחבורה

מריאלה יאבו:



וענו לי שזה לפי התקנות. נושא זה מקשה מאד על התנועה בתוך השכונה שכן השדרה חוצה את השכונה לשניים. אשמח להבין מה ניתן לעשות.

נתחיל בנושא של שדרות ירושלים. תוכלי לפרט על התשובה שקיבלת בנוגע לתקנות?

חגי ירון:

התשובה הייתה לקונית. לא נאמר הרבה מעבר לכך שזה עומד בתקנות. לפני המלחמה מאיה ואני ניסינו לארגן פגישה בשדרה כדי לבחון זאת, זה נדחה ואז החלה המלחמה. מאז לא קבלתי תשובה רלוונטית. הנושא הזה הפך את השדרה לפחות נגישה ממה שהייתה בעבר.

מריאלה יאבו:

מהידוע לי, כל אזור חצייה, מפגש של הולך רגל עם מסילה, צריך להיות מרומזר לפי הנחיות משרד התחבורה. לכאורה להולך רגל קל יותר אך למעשה הוא אינו עובר בחצייה מוסדרת. מבחינת החצייה, הנמכה מחייבת רימזור וזה דורש עוד עצירות של הרכבת במרחקים שהם פחות מ-200 מטר הקיימים כיום. אנני מביע כרגע עמדה אלא מציין את דרישות משרד התחבורה. הרכבת ארוכה מאד ונוסעת מרחק גדול שחציו על הקרקע. היא נוסעת לאט בשל ריבוי התחנות ומספר הצמתים. כל תוספת שהיא מעבר למרחקים המקובלים לחצייה, כגון 200 מטר, אמנם מטיבה עם הולך הרגל אך מאטה את הרכבת בצורה המקשה על תפעולה. זה ההסבר שאנחנו קיבלנו.

חגי ירון:

לפני שנצלול לדיון, מיטל המחזיקה בתיק התחבורה ומקדמת את הנושא באינטנסיביות, תאמר מספר מילים.

מאיה נורי שקד:

ערב טוב. תודה למאיה על ארגון פורום חשוב זה. אנשים עם מוגבלות לא צריכים להיות מוגבלים בהתניידות במרחב הציבורי. אספר שלאחרונה קבלתי פנייה מבחור עיוור שנתקל בבעיה עם התקנתנים במקומות בהם מבוצעות עבודות. התברר שבעת ביצוע עבודות מנתקים את התקנתנים בצומת, ועיוורים אינם יכולים לחצות רמזורים בלעדיהם. בעקבות כך נמצא פתרון של תקתן המתחבר ביתר קלות למערכת שלא על בסיס התשתית הקיימת אשר נותקת בעבודות. אנשי העירייה מחויבים לעשות מעל הנדרש בחוק ויש כאן שני נושאים בולטים. האחד הוא תקופת העבודות שבמהלכה העירייה נדרשת להקפיד על ניקיון ועבירות, והגדרות המקשים על חצייה מגדה אחת לשנייה. זה סיפור זמני וההקלה תגיע. אך כשמסתיימות העבודות ומתברר שחסרה מעלית או שירותים, או קשה לחצות כי יש מדרגה וחסר שיפוע, אלה דברים שעלינו לטפל בהם. למשל היו לי פניות בקשר לקו האדום, עיוורים מתקשים להתמצא בעלייה לקרון כי לא היה את קו השרטוט המוסכם על הקרקע בדרך לקרון. יש לאסוף את כל הנושאים הללו במסודר כדי לבחון האם יתכן וקיימת בעיה שאיננו מבינים. התחבורה הציבורית מיועדת קודם כל לאלו שאינם נוהגים או חסרי רישיון. מריאלה, אני מציעה שבעזרת מאיה, רפי וכרמל אצלי

מיטל להבי:

בלשכה נבחן את הנושא. אציין שחגי הוא הכי 'מחוץ לקופסה' ואני סבורה שאנו לא מבינים לחלוטין את הבעיה. נראה את הנושא בשטח ונבחן כיצד ניתן לפותרו.

חגי ירון:

אוסף שברחוב שדרות ירושלים לכאורה יש חצייה, אך זה נובע מכך שאין ברחוב גדרות. מבחינת תוכנית התנועה ואישורי הבטיחות של הרכבת הקלה אמור להיות במקום גידור כמו שקיים בבת ים ופתח תקווה.

מריאלה יאבו:

עשרות הולכי רגל חוצים שם. יש פתחים שנועדו בכדי שאנשים יעברו ולכן אין זה שוויוני. המדרגה הקטנה הזו אינה מאפשרת לכולם לחצות אלא רק למי שהולך על רגליו.

חגי ירון:

זו לא נחשבת חצייה פורמלית.

מאיה נורי שקד:

עם זאת יש אנשים שחוצים. כלומר, תכננו זאת בהנחה שאנשים יוכלו לחצות שם, אחרת היו עושים למשל חוצץ עם ערוגות וחוסמים מעבר. ברגע שמייצרים חצייה רק לאנשים מסוימים ולאחרים לא, זה מייצר את אי השוויון. אני חושבת שעלינו לעשות סיור עם מיטל, חגי, אריאלה, עופר, אבי, שי ועדי ולבחון את השטח בפועל. הפנייה הזו אינה חדשה ואשמח שנטפל בה לטובת כולם ולא רק עבור מריאלה.

מריאלה יאבו:

אתן דוגמא נוספת, כשמישהו הולך על השדרה באזור סלמה, בקטע בו היא מסתיימת אין דרך לרדת מהשדרה. זה נראה כאילו לא חשבו על כך עד הסוף.

מיטל להבי:

חגי, במסגרת הרה-תכנון שמדובר עליו גם בלשכת מנכ"ל, כאשר בוחנים היכן יהיה שביל האופניים והכביש שירות יתכן וצריך להסתכל שוב על נושא ההנגשה.

חגי ירון:

אני מבקשת להזכיר שההבדל בין תל אביב למקומות אחרים הוא שאזור זה אינו מגודר. אכן לחסרי המגבלה זה פותח עוד אפשרויות. החלופה היא לגדר את הכל. בגלל זה גם שביל האופנים לא עבר בקצה השדרה על פי התכנון.

מיטל להבי:

יתכן שצריך לעשות ירידה כלשהיא שמורידה את האנשים לכביש שירות ומעבירה אותם למדרכה.

חגי ירון:

זה אכן קיים בצומת שלפני. המרחקים שם אינם גדולים, מדובר ב-200-150 מטרים. אלו הם מרחקים מקובלים של צמתים עירוניים.

מריאלה יאבו:

יש פה אלמנט של רצף. חלק מנושא הנגישות הוא גם רציפות.

מיטל להבי:

כנראה שיש פה פער בין מה שמותר לבין מה שאפשרי. יתכן וחגי צודק, ו-150 מטר קודם לכן יש את האפשרות לעבור. יתכן וצריך להיות שם שלט המסביר שההנגשה

מסתיימת בנקודה מסוימת, ויש לעבור צד. עובדים עכשיו באגף התנועה על שילוט הסברתי ברחבי העיר עבור סיטואציות שונות, ויתכן שנדרש כאן שילוט המנחה לעבור לאחד הצדדים כי השדרה הופכת להיות ללא מוצא בעבור אנשים על כיסא גלגלים. בהחלט אין הגיון בללכת עוד 150 מטר רק בכדי לגלות שהמעבר אינו עביר ולחזור חזרה.

אני מקווה שבהמשך לשיח הזה נצא לסיור לראות את הדברים, כמו גם לבחון את הקו האדום בשטח כשהוא עובד ופועל.

מאיה נורי שקד:

אני ספקן לגבי שינויים פיזיים בשלב זה של הפעלה ביחוד שסבב הרכבת כה ארוך ונעשים כל הזמן מאמצים לקצרו. קיימת טענה שהרכבת איטית גם של אורכה שאינו טיפוסי לרכבת קלה שבדרך כלל קצרה יותר. היא נוסעת נסיעה ארוכה וזמן הסבב שלה ארוך עד כי נטען שהיא אינה שימושית בקטעים על הקרקע. נוסעים רבים מבת ים רבים בוחרים לא להשתמש ברכבת בגלל כמות התחנות והעצירות בצמתים. קיים מתח קבוע בין נגישות לבין מהירות הנסיעה וזה נכון לכל המשתמשים ברחוב ולא רק לבעלי מוגבלויות. אני מבין את דבריך אך מכיר מהצד השני את הדרישות, התקנות, אישורי הבטיחות והמגבלות שהם יוצרים. כל חצייה עם הנמכה מחייבת רמזור. לא יחתמו על תוכניות הפעלה של חציית מסילה ללא רמזור, ורמזור משמע האטה נוספת. המרחקים בין מעבר למעבר הם די דומים לצמתים עירוניים.

חגי ירון:

אנני מסכימה עם דבריך.

מריאלה יאבו:

זה תלוי בהקשר. בקו הסגול שהוא קו עילי, יש צמתים עם תחבורה ציבורית. תחבורה ציבורית חוצה את המסילה, ויש מעברי חצייה עם מרחקים קטנים יותר. בקו הירוק המרחקים גדולים יותר. לגבי ההערה על המעליות-

חגי ירון:

לצערי אני נאלצת לרדת מהשיחה. אחכה לריכוז הנושאים מהשיח על ידי מאיה ואעמוד לצידה בכל שיידרש בכדי לטפל בדברים.

מיטל להבי:

תודה מיטל על הצטרפותך ועזרתך.

מאיה נורי שקד:

בנושא המעליות, ההנחיה הייתה להתקין לפחות שתי מעליות בכל תחנה. במטרו לאחרונה שינו את ההנחיה, וכעת בתוכניות תחנות המטרו תהיה בכל כניסה מעלית. לדוגמא, אם יש 4 כניסות לתחנה, כל כניסה תקבל מעלית.

עופר שפיגל:

כלומר זו הפקת לקחים. האם יש אפשרות להוסיף מעלית בתחנות בהן יש אחת?

מאיה נורי שקד:

האם יש תחנה עם מעלית אחת?

חגי ירון:

מאיה נורי שקד:

כל התחנות הן עם מעלית אחת.

מריאלה יאבו:

לא כולן. ידוע לי על תחנת יהודית שיש בה אחת. יש מעלית רק בצד של שרונה ואין בצד השני. כך לפחות לפי השילוט.

מאיה נורי שקד:

אשמח אם הנוכחים כאן בפגישה יעדכנו לגבי נושא המעליות ממה שראו בשטח. ידוע לי שיש אחת בכל צומת. עופר וחגי, אני מניחה שאתם יודעים כמה מעליות יש בכל צומת כזה?

חגי ירון:

למיטב ידיעתי יש אחת גם בצד המזרחי. אבדוק.

ליאת בני:

אבקש לשתף מנקודת מבטי כעיוורת. עד לפני חצי שנה נעזרתי במקל וכעת בכלבת נחיה. האזור בו אני עוברת הוא כיכר מילנו, פנקס, אבן גבירול, וההכנות והשיפוצים לקראת הרכבת הפכו אזור זה ואחרים בעיר ללא נגישים ולא עבירים עבורי. חסרים רמזורים מונגשים ופסי נגישות על הרצפה. אני מגיעה לצומת שלמדתי היטב את תזמון החלפת הצבעים בו, ומגלה שהוא הוזהו למקום אחר. אני מבינה שזה חלק מפרויקט הבנייה אך אם אנני יודעת על הדברים הללו אין לי דרך להתנהל במרחב ומבחינתי זו בעיה גדולה. בנוסף יש בורות על הרצפה, שלוליות גדולות, שאריות של אבירי וחומרי בנייה. כמו-כן, אם למשל סוגרים רחוב מסוים ויש שלט בכניסה לרחוב שאומר שכדאי לעבור למדרכה כי הרחוב סגור בקצהו, אני לא רואה את השלט ונאלצת להגיע עד לקצה בכדי לגלות זאת להסתובב ולחזור לכיוון ממנו תוצאה מהעבודות לא הגעתי לאזור גן העיר והעירייה כ- 5 שנים. המצב מגביל את חיי היום יום שלי באופן קיצוני. לכך מתווספת חווית התמ"א באזור שלנו שמוסיפה לתסבוכת. לפני כ- 10 שנים הייתה בעיה במסלול הקבוע שאני מכירה ונוהגת ללכת בו, פניתי לעירייה והיה נציג חביב שהצטרף אליי לסיבוב הרגלי ולמד דרך הטיול את הבעיות והצליח לפתור לי את רובן. בנוסף היה מתקשר מיוזמתו לעדכן על רחוב שייסגר. לצערי הוא פרש. בצומת הקטנה שאני גרה בה יש עוד כחמישה עיוורים, אני לא לבד בעניין. אני מניחה שאין רבים כמוני בתל אביב הגדולה שמתנהלים לחלוטין לבד. אני מרגישה כלואה, אנני יכולה לצאת מהבית בבטחה מבלי ליפול לבור, וכבר קרה מקרה כזה. אנני יכולה לעבור לבד רמזור ו זו בעיה עבורי. אני רוצה להיות עצמאית, שהמגבלה לא תכבול אותי, אני רוצה לחיות.

מאיה נורי שקד:

תודה על הדברים החשובים שהעלית. עולה השאלה האם כשמבצעים הסדרי תנועה זמניים מקפידים על נושא הנגישות? האם אפשר לאתר את האנשים הזקוקים להכוונה מיוחדת ולדאוג שיעדכנו אותם באופן שוטף בשינויים?



נמצאת עימנו שקד מדיגיטל נגיש. זו פלטפורמה פנים עירונית מצוינת המאפשרת עדכון ידיעות לציבור אנשים עם מוגבלות. ניתן להיעזר בה לפרסום כל צומת שנסגרת או נפתחת.

שי יהושע דיכטר:

אפשר בהחלט להיעזר בנו. המידע מגיע לאלו הרשומים לדיגיטל נגיש ומספרם עולה. אפשר לשלוח דרכנו הודעות בפוש או בסמס.

שקד ישראלי:

אכן, ההסדרים הזמניים צריכים להיות נגישים ומריאלה צודקת. קיימת בעיה עם הסטנדרטים באזורי העבודות. כמו-כן בדקתי במהלך השיחה, ואכן יש מעלית רק בצד המערבי ואין בצד המזרחי. קיימות שם בעיות של סידור התחנה ותת הקרקע עם תשתיות. בנושא ההסדרים הזמניים, יש בעיה משמעותית באיכות ובסטנדרטים של המדרכות הזמניות והמרחב הציבורי הגובל בגדרות. אנו מודעים להשפעת הנושא על בעלי האתגר בניידות. אנו במאבק בלתי פוסק עם נת"ע, המדינה והקבלנים בכדי להעלות ולשפר את האיכות ועדיין לא הגענו למצב אידאלי. זה בהחלט לא תואם את הסטנדרטים שאנחנו חושבים שנכונים וראויים לפרויקט תשתית לאומי בתוך עיר חיה ומתפקדת. הבעיה מורגשת בעיקר עם מצב הגדרות, איכות המדרכות והאספלט בכל מקום בו יש סלילה זמנית עקב עבודות או מעברי שלב וזה קורה בדחיפות די גבוהה. נשמח לשתף פעולה ולשלב אתכם בפעולות שלנו בנושאים אלה כדי לפעול לשיפור.

חגי ירון:

אני מבקשת להוסיף לדוגמה את צומת אבן גבירול-כיכר מילנו אשר חסר בו רמזור נגיש לשני הכיוונים כבר קרוב לארבע שנים.

ליאת בני:

ההערה מובנת ובמקומה. נבדוק את הנושא וננסה לשפר. בפועל, כמעט בכל האתרים קשה, לא נעים ולעיתים מסוכן להתהלך בסביבת העבודות, בעיקר בשלבי הביניים - גידור זמני, חפירות תשתית וסלילות זמניות. לא פעם מתבצעות עבודות פתיחה וסגירה חוזרות של התשתית, לעיתים בשעות הלילה, מה שפוגע באיכות ובנוחות. בנוסף, יש מצבים שבהם תנאי מזג האוויר אינם מתאימים לסלילה, והתוצאה בהתאם. בשלבים הזמניים לא תמיד נשמרים סטנדרטים גבוהים של ביצוע, בניגוד לתוצר הסופי, ולרוב אין דיווח מסודר לעירייה. נשמח מאוד לשתוף פעולה בכך ושתעלה דרישה ברורה גם מצדכם שתסייע לנו לדרוש סטנדרטים גבוהים יותר מנת"ע ומהמדינה במסגרת הפרויקט.

חגי ירון:

האם מי שקובע את ההסדרים הזמניים זו נת"ע?

מאיה נורי שקד:

מבחינת ההסדרים הזמניים הקובעים את התנועה והמרחב, - הביצוע הוא של נת"ע והמדרכות נתון בידי הקבלן. זה מאבק ארוך ואין סופי עם פיקוח ובקורות, דרישה לשפר ולתקן וזה רחוק מלהיות 100%. עדיין חשוב שתפנו את תשומת ליבנו. יש לנו

חגי ירון:

יחידת פיקוח שבין היתר בודקת את נושא הבטיחות, נגישות ותקינות המעברים בקרבת העבודות. אנחנו נדאג שכל מקום כזה ייבדק וננסה לשפר.

צריכה להיות מודעות ותאום בנושא מול הקבלן טרם מתחילים בעבודות.

מאיה נורי שקד:

הקבלן מחויב לסטנדרטים ולא יכוח גמר. הבעיה היא בפועל בעת פתיחה וסגירה שמתבצעת לפעמים בתדירות של כל לילה או כל יום. האיכות של התוצאה אינה טובה ואינה עומדת בסטנדרטים שהקבלן אמור לתת. יש פה מאבק ארוך וסיזיפי מול נת"ע והקבלנים. בערים שכנות ניכר מצב אף חמור יותר, הגדרות שוכבות על הרצפה וחוסמות את המדרכות, והליקויים רבים כי לעירייה יש פחות יכולת וקשב לפקח ולוודא את תקינות הנושא. בכל מקרה זה לא מצדיק תוצאה שאינה משביעת רצון. חשוב עדיין להבין שהפרויקט אינו של עיריית תל אביב. זה פרויקט לאומי של מדינת ישראל.

חגי ירון:

מרבית הבעיות נובעות מכך שמדובר ביצור כלאיים. הפרויקט אינו מנוהל בידי העירייה אלא על ידי חברה ממשלתית, נת"ע. לכן אנחנו כאן להעלות ולהציף את הדברים.

מאיה נורי שקד:

הנהלת העירייה קשובה לנושא ומעלה אותו כמעט בכל ישיבה תקופתית עם הנהלת נת"ע. כמו-כן הנושא עולה כמעט בכל פגישה שמקיים מנכ"ל העירייה עם מנכ"ל נת"ע.

חגי ירון:

האם ניתן להקדיש גורם בעירייה שיהיה בקשר, יעדכן וייתן יחס אישי במקרים של סיטואציה קיצונית בה בעל מגבלות גר בלב השיפוצים? אולי באמצעות עדי ממנהל שירותים חברתיים?

מאיה נורי שקד:

זה אפשרי. יש לנו מחלקת קשרי קהילה, כמו כן יש את קשרי הקהילה של הפרויקט מטעם נת"ע. אשמח לקבל יותר פרטים ואעשה את החיבור עם האנשים המתאימים. נדאג שיינתן מענה.

חגי ירון:

כפי שציינה שקד אנחנו יכולים לשמש גוף מתווך. תחתיי נמצא מרכז רב שירותים לעיוור-מרש"ל. פניות שאנשים הגישו דרך המרכז על מסלול שהשתנה הופנו לשי דיכטר וטופלו בזמן קצר. אפשר להפנות גם דרך קבוצות הוואטסאפ של דיגיטל נגיש.

ד"ר עדי אזוב אמון:

המידע והמשאבים קיימים, אני צריך שתדייקו לי את החוסר או הפערים ונדאג שזה יטופל.

חגי ירון:

שמי צבי, אני משמש ככתב תחבורה נגישה וכתב לגנים. נפגשתי לראשונה עם מאיה כשנפתח הגן הראשון בגני יהושע לפני כשנתיים. אני רוצה לציין שנעשית עבודה

צבי וורבל:

טובה בעירייה בנושא הנגישות גם ללא קשר למפגש זה. אני מסכים עם חלק מדברי מריאלה בנושא שדרות ירושלים. היה קטע של הרכבת שניתן היה לרדת במדרגה מאחר והיה סגור למכונות. אנשים חצו שם וניתן היה לרדת במקום ללכת עד סוף התחנה 200 מטר. לפעמים זה קריטי בכדי להגיע לחנויות, זה מעין רחוב הולנדי. בנושא המעליות, שדרות יהודית אינו המקום היחיד. גם בעיר רמת גן קיימים מקומות עם מעלית אחת. אוסיף על כך שברמת גן, בגשם הגדול הקודם, המעלית לא פעלה בשל הצפה ולא ניתן היה לצאת מהרכבת. מאחר ואני בכסא גלגלים נאלצתי לחזור תחנה אחת אחורה כדי לצאת מהתחנה. חשוב להבהיר לנתי"ע שכל כיסא גלגלים שונה מהשני. אצלי הגלגלים הקדמיים קטנים מאד ולכן נופלים בין הרציף לרכבת. לעיתים אני צריך עזרת האנשים סביב בכדי להרים אותי עם הכיסא על מנת לעלות לרכבת. ביררתי את הנושא ולהבנתי אמורה להיות מערכת פיצוי. מדובר ברציפים של התת-קרקעיות. למעלה אין בעיה כזו.

האם ההפרש עולה על 20 מילימטר?

חגי ירון:

אנני יודע, יש לי כיסא גלגלים שבו הגלגלים קטנים מכיסאות סטנדרטים.

צבי וורבל:

האם תוכל לכוון אותנו למקום וגם לתת מפרט כלשהוא בכדי שנוכל לבצע בדיקה?

חגי ירון:

אצלם תמונה מהשטח ואשלח לכם.

צבי וורבל:

אציין שקיימות תקנות בעניין זה. המרחק האופקי בין הרציף לרכבת צריך להיות לא יותר גדול מ-5 סנטימטר. יתכן שבמקום הזה אתה נופל. המרחק האנכי למיטב זכרוני 1-2 סנטימטר.

אבי ורשבסקי:

התקנות טובות עד מידה מסוימת. יש לקחת בחשבון שינויים ולחשוב בכל זאת איך ניתן לייצר שיווין מהותי. דברים רבים אינם מכוסים בתקנות ושם נוצר הפער הגדול בין בני האדם במרחב הציבורי. אין הנחיות כיצד לתכנן מעבר למינימום. אני עובדת על כך רבות בוועדת תכנון ובנייה. כיצד לתכנן מחדש את המרחב הציבורי באופן מוצלח יותר מהמחויב בתקנות. לכן מעלית אחת היא דבר בעייתי. זה עומד בתקנות הנגישות אך עדיין מגביל בהגעה קלה למקומות במרחב. אותו דבר לגבי החמישה סנטימטר הללו. יש לבחון איך עושים יותר בכדי להגדיל את מספר האנשים היכול חלק במרחב ובשירותים הציבוריים הניתנים בעיר.

מאיה נורי שקד:

יש לרכבת תנודות, ה-5 סנטימטר הוא הטולרנט בו היא יכולה לנוע מבלי שיווצר חיכוך.

אבי ורשבסקי:

אבל זה נוגע רק בזמן העצירה, אחר כך זה חוזר אחורה.

מאיה נורי שקד:

המרחק הוא לכל הדרך. בין הרציף לבין הרכבת יש מרחק קבוע שנותן לה אפשרות לנוע. השקעה במעלית זה דבר פתיר. כאן, לפעמים הדברים אינם פתירים.

אבי ורשבסקי:

אוסף שברכבת ישראל למשל, הגורם שתכנן את הרציפים לא הביא בחשבון את הפרש הגובה מול הרכבת. לכן נדרשו רמפות מיוחדות ברציפים או שנדרשת עזרת אדם נוסף בעליה. יתכן ומדובר בתקנות ישנות או תכנון לפי כיסאות גלגלים ישנים. יש צורך לבדוק מה קיים כיום כדי שיתאים למצב כעת. אוסף שאני לדוגמא, לא שומע את המכונניות החשמליות כי הם שקטות. בעבר הייתי שומע מנוע ויודע שמתקרבת מכונית. צריך לחשוב על תקנות עתידיות התואמת את המציאות המתפתחת.

צבי וורבל:

חגי ועופר, האם יש דרך לשפר מצב זה?

מאיה נורי שקד:

יש פה שני דברים. האחד הוא האם זה עומד בתקנות. השני, אזור הגעת הרכבת, הצמדה של הרכבת, וכאן אנני יודע האם זה אפשרי. נשמח לקבל את מפרט כיסא הגלגלים והכוונה למקומות בהם יש קושי מיוחד או פער לעומת מקומות אחרים. אני רוצה לבדוק ולהשיב אחרי הבדיקה.

חגי ירון:

אביא לך את המפרט, וגם את המרחק של רכבת נוסעת לבין רכבת שעומדת בתחנה. ארצה להוסיף לגבי תחנת יהודית, שכשירידים בתחנה לעבר המסגר, כל המדרכה חסומה. קשה מאוד להתנהל על המדרכה בשל עבודות על המדרכה עצמה. הזיזו את כל הפחים על המדרכה כך שאדם עם כיסא גלגלים נדרש לרדת לכביש, לנסוע עליו ואז לחזור חזרה למדרכה. דבר נוסף לגבי הנגישות ברכבת, הקפיצים של השירותים מאוד חזקים וקשה לפתוח את הדלתות עבור אדם עם יד אחת וכיסא גלגלים כמו במקרה שלי. אני מניח שלמי שיש שתי ידיים קל יותר.

צבי וורבל:

האם זה בולט לרעה ביחס למבני ציבור אחרים?

חגי ירון:

אי אפשר להשוות זאת כי כיום במבני ציבור עושים כפתור שפותח וסוגר את הדלת כך שזה כלל לא ידני. אפשר לבקש שיפור כזה לתחנות העתידיות.

צבי וורבל:

כל נושא השירותים היה במחלוקת גדולה. נת"ע סברה שלא נדרש שבתחנת רכבת קלה יהיו שירותים לציבור. מיטל הובילה את הנושא והתעקשה לא להתפשר. הנושא הוכרע ממש רגע לפני ההפעלה. לשיטתם השירותים הם רק למצב של שהיית חירום בתוך התחנה. לאחר מאבק נפתחו שירותים אלה לציבור הרחב. אני מצטער לשמוע שהדלת שם אינה נגישה. ננסה לפנות לנת"ע ולבדוק זאת.

חגי ירון:



אפשר להשאיר כך אך לעשות שינוי בתחנות עתידיות. דלת חשמלית במקום דלת ידנית עם קפיץ שקשה לפתוח.

צבי וורבל:

צבי, האם אתה מדבר על מנגנון החזרה של הדלת?

אבי ורשבסקי:

כן.

צבי וורבל:

בדלתות שירותים נגישים- אסור שיהיה מנגנון החזרה. הדלת צריכה להיות חופשית.

אבי ורשבסקי:

סך הכל זה נח כי זה סוגר את הדלת אחרי.

צבי וורבל:

זה נכון, אך בכדי לסגור את הדלת אחר כך קיים המוט לסגירת הדלת בצד השני המאפשר סגירה גם ביד אחת. פתיחה ביד אחת כשיש מנגנון קפיצי זו בעיה מאוד גדולה גם לאנשים ללא מוגבלות. יש איסור לעשות זאת בשירותים נגישים.

אבי ורשבסקי:

זה מחוץ לרציף בעמדת הרב-קו.

צבי וורבל:

זה נשמע פתיר לחלוטין.

מאיה נורי שקד:

נכון, צריך לפרק את זה.

אבי ורשבסקי:

דבר אחרון שאינו קשור לעירייה, קיימת הנחייה ברכבת שאין למקם אופניים וקורקינטים באזור הנגישות ברכבת. בפועל כל הזמן יש אופניים וקורקינטים החונים בנגיש, וכשהרכבת מלאה לחלוטין אי אפשר להזיזם בכדי שאוכל להיכנס. כך קורה שלעיתים אנני עולה לרכבת בגלל שאין מקום בו אוכל לעשות את המסלול שמאלה או ימינה לעבר העמדה הנגישה.

צבי וורבל:

האם הפקחים והסדרנים של הרכבת אינם מסדירים זאת?

חגי ירון:

הפקחים אינם נוכחים בכל נקודה. הם עוברים ברכבת רק בנסיעה, לא נתקלתי בפקח בעמידה.

צבי וורבל:

אני מניחה שכאשר יש עומס הם ככל הנראה לא יכולים לעבור. אבל רואים אותם עם המדים שלהם.

חגי ירון:

אין לי בעיה עם כך שיתפסו את המקום, אבל אופנים לא מקופלות תופסות מקום של כשלושה אנשים.

צבי וורבל:

ברור, זה בניגוד לכללים. הפקחים צריכים להעיר ולדרוש לציית להוראות.

חגי ירון:

האם קיים שם שילוט בנושא?

עופר שפיגל:

יש שילוט בכניסה לרכבת הקלה עוד טרם הירידה מטה. כתוב לקפל אופניים וקורקינטים. אך אנשים נוסעים עם קורקינטים בתוך התחנה, ואף עוברים ליד הפקחים ואף אחד לא עושה להם דבר. אנני אומר שזו אחריות העירייה אלא חשוב לי לציין שעבור אנשים עם מוגבלויות בעיות אלה הן מהותיות.

צבי וורבל:

האם נעשתה פנייה לנת"ע בנושא זה והאם התקבלה תשובה?

חגי ירון:

כתבתי כתבה על נת"ע לעיתון בו אני כותב בנושאי נכים בתחבורה. כתבתי על הדברים שנתקלתי בהם ושלחתי אותה למנהלת בנת"ע. לא קיבלתי תגובה לדברים שצוינו כבעייתיים.

צבי וורבל:

מטעם מי הפקחים ברכבת?

מאיה נורי שקד:

הפקחים הם מנת"ע. אלה הפקחים שבודקים את תיקוף הכרטיס.

צבי וורבל:

חברת ההפעלה של נת"ע אחראית להפעלה של הרכבת, לאבטחה, לסדר ולביטחון.

חגי ירון:

ללא קשר לכך, פתרון ה X עובד 100%. זה פתרון של עיריית תל אביב. אנחנו עושים טיולים של נכים ברכבת הקלה וזה מתפקד היטב. הרכבת הקלה היא אחד הפתרונות הכי טובים, אף יותר מאוטובוס. הרכבת מאפשרת עצמאות מבחינה תפעולית. ברכבת הכבדה יש צורך לצלצל יום קודם בכדי לוודא נוכחות של עזרה בעליה לרכבת. אם העזרה לא נמצאת, לא ניתן לעלות לרכבת. הערה נוספת עבור התחנות העתידיות, בתחנת סבידור, כשמגיעים עם הרכבת הרגילה צריך ללכת לרכבת הקלה בגשם או בשמש. בכל העולם הרכבת הרגילה והקלה מתחברות יחד..

צבי וורבל:

בנושא זה המטרו יכול שרוול המחבר אותו לקו האדום ומגיע ממש עד לכניסה לרכבת. אותו הדבר עם הקו סגול. בהמשך תמומש תוכנית כללית הנקראת תוכנית המח"מים המסדירה את כל אזור מרחב סבידור ומעצימה שם זכויות עם עוד שימושים ופיתוח.

עופר שפיגל:

האם יחברו רציפים?

מאיה נורי שקד:

בשלב ראשון תהיה תקופת עבודות קשה בשל בניית המטרו. בסוף הפרויקט יהיה שם חיבור תת קרקעי של קו אדום, קו סגול, מטרו, רכבת כבדה ומסוף אוטובוסים.

עופר שפיגל:

זה לא בדיוק כך. לא ניתן יהיה להגיע ישירות לרציפי הרכבת, יידרש גשר עתידי חדש מוגש מעל הרציפים. מימוש התוכנית ייקח זמן רב.

חגי ירון:



יש תוכנית בטווח ארוך לכל מפגש של מטרו עם רכבת כבדה: סבידור, השלום, ההגנה, כל התחנות המשמעותיות בתל אביב.

עופר שפיגל:

אני רוצה להודות לכם על עבודתכם, זה מעל המצופה.

צבי וורבל:

כל דבר שאנו שומעים מאיר את עינינו וננסה לטפל. גם אם לא נצליח, אין זה לשווא. אנחנו לומדים מזה הרבה ונבדוק במלוא הרצינות את הנושאים העולים כאן.

חגי ירון:

פרופ' אברהם ארליך: שלום, אני מבקש להעלות רעיון הנוגע לשיתוף מידע, בדגש על סיוע לבעלי מוגבלויות. הרעיון הוא הקמת רשות או מערכת למידע משותף, שייעודה שיפור הנגישות והחוויה הכוללת של המשתמשים בתחבורה הציבורית. מידע בהקשר זה, הוא נכס תפעולי וניהולי. אני סבור שניתן ואף ראוי ליישם דרישה כזו מול נת"ע כחלק מניהול מערך הרכבת. ניהול המידע לקראת עלייה או ירידה מהמסלול הוא חלק בלתי נפרד מחוויית המשתמש. כאשר אדם נתקל בבעיה, במיוחד אדם עם מוגבלות, הוא צריך להיות מסוגל לדווח עליה באופן מיידי בטלפון, בווידאו, בטקסט או בדיבור בהתאם למגבלתו. המידע ינותב לסוכן AI שיזהה בזמן אמת היכן האדם נמצא, מה הוא רואה ומה הבעיה, ויאפשר פתרון מיידי. כך למשל, אם משהו מפריע לאדם לעלות לרכבת ניתן לתת מענה מיידי ללא צורך בהמתנה לפקח. מדובר בפתרון מבוסס בינה מלאכותית לאתגרי נגישות, אך הוא מחייב שיתוף מידע בין כלל הגורמים. הקו כולו יכול להפוך לכלי משמעותי של שיתוף מידע רחב בין המשתמשים, המפעילים והרשויות לטובת חוויית נסיעה טובה ונגישה יותר. אני מציע להקים "בנק בעיות" או מערכת מרכזית שאליה ניתן יהיה לדווח על תקלות ובעיות בזמן אמת, באמצעות וידאו, טקסט או קול. דוגמה לחוסר תאום בין הגורמים השונים היא חוויית הנסיעה עם אופניים חשמליים: במעברי מסלול רבים, במיוחד כאשר נדרש לעבור במסלול רחב המשותף גם להולכי רגל אין ארגונומיקה, אין תיאום, ואין חיבור נכון בין הממשקים השונים. חסר תיאום בין כל המכלולים היעדר תיאום כזה עלול לפגוע באופן ממשי בחוסן הנפשי של אדם, ובמיוחד של בעלי מוגבלויות. עם מחשבה מוקדמת ותכנון נכון, ניתן לתאם את הדברים בצורה פשוטה ויעילה. ניתן להתחיל בהקמת רשות מידע ייעודית לבעלי מוגבלויות, החוצה סקטורים ומחברת בין הרשות המקומית, הנהלת המערכת, הפקחים והמצלמות. נושא קריטי נוסף הוא הגישה לתחנות השלום במעברים. זהו צוואר הבקבוק הגדול ביותר - הפיל שבחדר. ניתן למעשה לבצע תשלום מראש באמצעות הטלפון ולעבור באופן מיידי, ללא עיכוב וחסמים. לסיכום, נגישות לאופניים היא נושא מהותי, שכן לא כל אדם עם מוגבלות נע על ארבעה גלגלים. יש צורך בנתיבים מסודרים, במעליות או במדרגונים. בנוסף, ניתן לאפשר בדיקות ביטחון מראש, למי שמעוניין בכך, באמצעות אמצעים חכמים כגון זיהוי ביומטרי, תמונות או סריקות עיניים, כדי למנוע עיכובים ובדיקות חוזרות. כיום, הטכנולוגיה מאפשרת זאת.

את נושא צורת התשלום אנחנו מעלים שוב ושוב מול נת"ע. אין מערכות רבות כאלה בעולם. גם במערכות הכי חדישות זה עדיין לא עובד מושלם. זה בהחלט העתיד ויפתור הרבה בעיות.

עופר שפיגל:

בבולגריה משלמים בגוגל פיי בכניסה למטרו.

צבי וורבל:

אוסף שהייתי בכנס ערים חכמות בברצלונה. הוצגה טכנולוגיה המשתמשת במצלמות שמעבירות מידע לעירייה ולרשויות לגבי תופעות ואירועים כעומסים, כמות האנשים ואפילו מידע מגדרי. זה מאפשר שירות יותר יעיל ואף מתחבר לדברי פרופ' אברהם ארליך.

מאיה נורי שקד:

אוסף שצריך למדוד את תועלת המידע לשביעות רצון הפרט, ולא שזה יהיה לצורכי הרשות בלבד. מדידה עם שיטות משוב כך שהפרט יידע מה הוא המקבל.

פרופ' אברהם ארליך:

מעולה. תודה. לדפי הייתה שאלה בנושא הרמפה הנשלפת מהרציף כדי לפתור את בעיית הנגישות לכיסא הגלגלים, כפי שהעלה צבי. מריאלה מציינת שלא ראתה זמן רב סדרנים ברציפים, לתשומת ליבם של חגי ועופר.

מאיה נורי שקד:

[באמצעות מתורגמנית] ברצוני לומר שלושה דברים. הראשון, הרמפה היא ברמת הבטיחות הנמוכה ביותר, זה מסוכן.

שי כהן:

אציין שהמוגבלות של שי היא עיוורות וחרשות.

מאיה נורי שקד:

[באמצעות מתורגמנית] אני עיוור וחרש. נושא שני, עד עכשיו קשה לי למצוא היכן התחנה של הרכבת הקלה. שדרות יהודית או יהודה הלוי הם אזורים עצומים וקשה למצוא בהם את התחנה. אני מציע שיוסיפו מסילה או מעקה.

שי כהן:

הכוונה לפס הנחייה?

חגי ירון:

אני מניחה שהכוונה לעמודי הולכה שמאפשרים לקרוא את השטח.

מאיה נורי שקד:

[באמצעות מתורגמנית] אני רוצה להגיע לתחנה בצורה חלקה מבלי להסתובב שעות בכדי למצוא את התחנה. אני הולך לאיבוד ואז מוותר ועולה על אוטובוס. נדרש סימן ברחוב שיצביע על המסלול. סימן נגישות בדרך ועל הקרקע. מסלולים עם בליטות המנגישים את הדרך לעיוורים. זה נקרא עמודי הולכה.

שי כהן:

אולי זה נושא לאבי ורשבסקי.

מאיה נורי שקד:

שי כהן:

[באמצעות מתורגמנית] בתחנות הגדולות זו ממש בעיה. אני מסתדר על ידי סיוע של אנשים השמים לב שאני עיוור ומלווים אותי. זה לא כמו רכבת ישראל. בגלל זה עדיף לי לא להשתמש בשירות וחבל. אני יכול למצוא את היציאה מהרכבת אחרי זמן רב. יהיה פשוט יותר אם היה עובד שיוכל ללוות החוצה וגם להיכנס, כמו ברכבת ישראל, שלא אצטרך לעשות לבד את כל המסלול. ליווי עד העלייה לרכבת.

מאיה נורי שקד:

תודה רבה. זו נקודה מעניינת וחשובה. השאלה היא האם באופן כללי הרכבת לא מספיק נגישה לעיוורים או שזה בגלל שהוא עיוור וגם חירש. אני סבורה שזו שאלה לאבי.

אבי ורשבסקי:

אין לי תשובה לעניין זה.

מאיה נורי שקד:

מדובר בשני חלקים, ההגעה לרכבת עצמה, ואחר כך החוויה בתוך הרכבת והיציאה ממנה. זה משהו שחייבים לבדוק, יתכן ואינו מספיק נגיש.

אבי ורשבסקי:

קיימת מערכת של סימנים אך אין זה משולב עם מוגבלות בשמיעה, וצריך את שניהם.

מאיה נורי שקד:

יש הרבה אנשים עם תסמונת אשר המשתמשים ברכבת הקלה. עופר וחגי, האם זה משהו שתוכלו לקחת לתשומת ליבכם?

צבי וורבל:

הזדמן לי לעסוק בנושא לאחרונה ואשמח לייעץ למי שרוצה בעיריית תל אביב בנושא החידושים הטכנולוגיים לנגישות. בפרו למשל הרחיבו את הסימון של הכבישים עם פסים, נקודות וסימונים. קיים סימון ייחודי האומר תחנת רכבת. נושא הסימונים המיוחדים לעיוורים מתפתח כעת בכל העולם. אולי אפשר בעתיד ליישם את זה בישראל. מדובר בפסים נוספים על הקיימים, כמו כתב ברייל, זו למעשה תוספת של בלטה עם סימונים. זה נקרא סייטפול.

חגי ירון:

האם נושא זה קיים בתקינה או בהנחיות כלשהן?

צבי וורבל:

החלו ליישם זאת לפי שנתיים ברחבי העולם. קיימת לכך תקינה ברחבי העולם.

מיטל להבי:

אפשר לקחת את אבן גבירול ולהפוך אותו לרחוב מונגש בגימור הכללי שלו. ללמוד את הנושא עבור רחוב אחד מרכזי שאנו יודעים שיהיה לנו מספיק זמן עבודה מראש, שעיצובו הסופי לא הסתיים ושיש בו חנויות כך שזה פתרון שיביא אנשים למסחר. לעשות מהרחוב מקרה דוגמא בישראל.

צבי וורבל:

זו בלטה 40X40, אין זו השקעה גדולה. בפראג יש כעת סימון לעיוורים על המעקות על מנת לעזור להתמצא.



לקראת סיום, מספר שאלות שעלו, שחר תמיר ציין שבכל פעם שיש הסדרים של הרכבת הקלה מסירים אוטומטית את התקנתנים ואז הם נעלמים לחמש שנים.

מאיה נורי שקד:

זה מה שציינתי בתחילה. תקנתנים דורשים חיבור לחשמל ולמערכות הרמזורים. הם אינם עצמאיים. יש סיפור עם זה בגשר דורי וגשר מודעי. מדובר ב-5 שנות עבודה במהלכן פותחים סוגרים, פותחים וסוגרים. לאחר העלאת הנושא חברת וימזור מצאה פתרון. למעשה, אין סיבה שלא יהיו תקנתנים מבוססי סולארי ו-WIFI. הם אמנם צריכים להיות מתואמים עם הרמזורים אך כעת זה ב-WIFI ובמקום חשמל זה עובד על פתרון סולארי. חגי, אעביר אליך את התכתובות שהיו לי עם נתיבי אילון בנושא. מאחר ואתה מעורב בנושא הסדרי התנועה כדאי שתהיה מודע לכך בכדי שזה יוכנס לתוך ההסדרים והכללים המכרזיים. צריך להיות תקן לכך בזמן העבודות.

מיטל להבי:

ליאת רושמת בציאט ששחר גר קרוב אליה באבן גבירול-פנקס-מילאנו, ואין פסי נגישות. כמו-כן, שבמקומות בהם היה נגיש לפני הרכבת הקלה, שדרגו כעת את המדרכה והשביל האופניים, והיכן שפעם הייתה רמפה שמו כעת מדרגות. זה קרה לדוגמא ברחוב חיים לבנון. איך יתכן שלוקחים מקום שהיה נגיש ושמים בו פתאום מדרגות, האם זה לא אמור לעבור את אישורנו בעירייה?

מאיה נורי שקד:

מדובר בדרך כלל במעברים נוספים שהיו למשל ברחוב לבנון שציינת קודם. אני סבור שאלו מקרים יוצאי דופן לשמחתנו.

חגי ירון:

אשמח להעביר לך פרטים של אנשים הפונים אליי בנושא נגישות בכדי שתרכזי אותם ותזמיני אותם לישיבות החשובות שאתם עורכים.

מיטל להבי:

בשמחה. אנחנו נפגשים כל חודש בנושאים שונים. בהזדמנות זו אוסיף שעדיין לא נקבע נושא לישיבה הבאה. הינכם מוזמנים להעלות נושאים החשובים לכם.

מאיה נורי שקד:

עו"ד ורד מושקובסקי: אציין בקצרה שפעילותך מדהימה. אני אומרת זאת כעורכת דין העושה את הדברים האלה, כאישה עם מוגבלות וכתל אביבית. אני רוצה להציף שני דברים, נושא מתמודדי נפש ונגישות לטראומה. אני אישית עם מוגבלות חושית ומכירה היטב נושאים של לקות ראייה וכדומה. דווקא ברכבת הקלה המצב יחסית בסדר. אני מכירה הרבה תלונות בנושא דלתות השירותים שנסגרות ואי אפשר לצאת. נושא של נגישות קוגניטיבית ועיצוב מודע טראומה קיים בעולם הנגישות והמודעות אליו הולכת ועולה. לצערנו כמות האנשים המאובחנים עם PTSD והתמודדויות שונות עולה. אוכל להעביר לך מסמך של קולגה מורשית נגישות בקליניקות, המדבר על כיצד להפוך את השילוט לנהיר, צלילים ברכבת שעושים טריגרים זהו נושא משמעותי שלא עלה בין שאר נושאי השיחה.



אשמח ותודה. נשלח אליכם סקר בדבר נושאים לדיון הבא. כל אחד מהדוברים העלה עולם של רעיונות ויש הרבה מה לעשות. אנחנו נעשה ישיבת המשך מצומצמת ביחד עם מיטל ונראה איך מקדמים נושאים אלו. אנא העבירו אלי תמונות ופרטים על הנושאים שהזכרנו כאן.

מאיה נורי שקד:

מיטל להבי: תודה רבה לרפי שהזמין אותי להשתמש בדיון החשוב.

מאיה נורי שקד: כמובן, המשך שבוע נעים ולילה טוב. תודה רבה לרפי ולאיתי שעזרו לי פה ותודה לכולם.

תום הדיון