



**פרויקט "גלגלי דרום"**  
**תכנון ויישום מערך הסעות אזורי**  
**לאנשים בעלי מוגבלויות בדרום**  
*בסיוע תכנית ג'ודי כהן לקידום נגישות הנכים בנגב*

סקר

**מקסום תשתיות הסעה**  
**לאנשים בעלי מוגבלויות:**  
**"דימונה תחילה"**

בוצע על ידי:

מרק רנדר ויעל רנדר

אמאב תחבורה בע"מ



**עיצוב: מיטל דהן, גוינט ישראל**  
**הוצאה לאור: טוביה מנדלסון, אשל-גוינט**

**היחידה לנכויות ושיקום**

גוינט ישראל

ת"ד 3489

ירושלים 91034

טל': 02-6557200

פקס': 02-5670702

דוא"ל: meytald@jdc.org.il

אתר הגוינט: www.jdc.org.il

אתר היחידה (בעברית ובאנגלית): [www.jdc.org.il/disability](http://www.jdc.org.il/disability)

## תקציר

בשנים האחרונות גדלה המודעות לנושא של הסעת בעלי מוגבלויות. מצוקתם של בעלי מוגבלויות חריפה יותר באזורים פריפריאליים עם צפיפות אורבנית נמוכה, תחבורה ציבורית (להלן: תח"צ) דלה ושירותים מרוחקים. פרויקט "גלגלי דרום – תכנון ויישום של מערך הסעות אזורי לבעלי מוגבלויות בדרום הארץ", כשמו כן הוא, נועד להוביל תכנון ויישום של מערך הסעות אזורי כולל לבעלי מוגבלויות בדרום הארץ, ביניהם אנשים בעלי מוגבלות בניידות, עיוורים, חירשים ובעלי פיגור שכלי. הפרויקט נולד מתוך תהליך תכנון של תכנית "עם הפנים לדרום" של היחידה לנכויות ושיקום בגוינט ישראל (בן שלום, שחק וברנע, 2007). בעקבותיו התקיימו "שולחנות עגולים לקידום מעמד אנשים עם מוגבלויות בדרום הארץ ובנגב" בנושאים שונים, ביניהם קידום תעסוקת נכים וקידום מערך הסעות אזורי לנכים בדרום הארץ, בשיתוף עם משרד הרווחה והשירותים החברתיים ושתי"ל (ענתבי, בן שלום וברנע, 2008). בשולחן העגול בנושא הסעות השתתפו אנשי מקצוע, אנשים בעלי מוגבלויות, ספקים של שירותי הסעה לנכים, נציגי רשויות ממשלתיות ומקומיות, ארגוני שינוי חברתי וקובעי מדיניות כדי למצוא פתרונות לקידום הסעות לבעלי מוגבלויות בדרום הארץ.

### הנושאים המרכזיים שעלו ב"שולחן עגול" בנושא הסעות בדרום

- הכרה רחבה בקרב משרדי ממשלה וארגוני נכים בחומרת הבעיה ובמצוקת הנכים ובכך שהפתרון מחייב ראייה אזורית, בין-ארגונית ורב-נכותית.
  - תחבורה ציבורית פנים-עירונית וחוף-עירונית אינה נגישה לבעלי מוגבלויות.
  - הפיזור הגאוגרפי של בעלי מוגבלויות בנגב מקשה עליהם להגיע לשירותים חיוניים בעיר באר שבע.
  - מחסור בתשתית תעבורה, בעיקר בכפרים הבדואיים.
  - אי-מיצוי הפוטנציאל של המתנדבים ושל ארגוני ההסעות הוולונטריים.
  - כניסת נהגים מזדמנים ("חאפרים") גורמת לעלייה במחירי ההסעות ומקשה להקפיד על נוהלי בטיחות.
  - חוסר מודעות של בעלי מוגבלויות לזכויותיהם בתחום ההסעות.
- פתרונות אפשריים** הוצעו ברמה כלל-ארצית, מקומית/עירונית וברמת הארגונים הוולונטריים. השלב היישומי של הפרויקט, בהובלת היחידה לנכויות ושיקום בגוינט ישראל ובשיתוף גורמים נוספים, מורכב מארבעה צירים מרכזיים (נספח א) כדלקמן:
1. **מקסום השימוש בתשתיות תחבורה קיימות** – סקר היצע, ביקוש והתוויית דרכים למקסום השימוש בכלי רכב ובהסעות קיימים.
  2. **הגברת הבטיחות בהסעות ציבוריות ופרטיות** – בניית מודל הדרכה וביצוע הדרכות, הפקת דפי מידע על בטיחות בהסעות, וקידום כתיבה של פרק הנחיות על בטיחות בהסעות של נכים על ידי משרד התחבורה.
  3. **הפצת מידע על זכאות להסעות** – הפקת דף מידע/ברושור על הנושא וזיהוי סוגיות המצריכות שינוי חקיקה ותקנות.
  4. **הגברת המודעות של הציבור לחשיבות ההסעות ביציאה מהבית** – שימוש במהלך פרסומי/שיווקי, למשל בצמוד ליום הנכה הבינלאומי.

**מקסום השימוש בתשתיות תחבורה קיימות** עלה כצורך מיידית ובר-ביצוע, ועל כן הוחלט לקיים סקר מיצוי תשתיות קיימות ולהתחילו **בדימונה** מהסיבות האלה:

- מבחינה גיאוגרפית דימונה היא עיר פריפריאלית עם קשר הדוק לבאר-שבע, ולכן מתקבלת מהסקר תמונה ייצוגית על צרכיהם של בעלי מוגבלויות בתחום ההסעות ביישובים מרוחקים בדרום.
- סוגיית ההסעות לבעלי מוגבלויות עומדת על סדר היום העירוני וראש העיר מעוניין לקדמה, כפי שעלה מהשתתפות נציגי דימונה ב"שולחן עגול להסעות".
- נציגי הנכים בדימונה פעילים מאוד ומהווים חלק מכריע בקידומו של מערך הסעות לבעלי מוגבלויות.
- בדימונה מתקיימת כבר היום פעילות של גוינט ישראל מתוך ראייה כוללת ורב-תחומית באמצעות התפיסה של מכבי" – מעורבות כוללת ביישוב. הדיאלוג המקצועי בין נציגי הגוינט לנציגי דימונה מבטיח כי הפיילוט ייחנה משיתוף פעולה מקצועי וארגוני.
- לביצוע הסקר נבחרה חברת "אמאב תחבורה בע"מ" על שום ניסיונה בתכנון מערכות תעבורה ברחבי הארץ, כולל באזורים פריפריאליים, והיכרות מקרוב עם צרכים של בעלי מוגבלויות הגרים בקהילה.

**הסקר מפרט את ההיצע והביקוש של תשתיות התחבורה הקיימות כיום בעיר דימונה לבעלי מוגבלויות.** מצד ההיצע, נאסף ממפעילי השירותים הקיימים מידע על עלויות, תדירויות ומסלולי נסיעה קיימים. מצד הביקוש, נאסף מידע מהמוסד לביטוח לאומי, בוצעו ראיונות עם בעלי מוגבלויות ועם מסגרות שונות לבעלי מוגבלויות בעיר: מתנ"ס דימונה, המרכז הרב-נכותי (הכולל מע"ש – מפעל עבודה שיקומי לבעלי פיגור שכלי), תכנית "קהילה נגישה", הוסטל אקיי"ם, מועדון עיוורים ו"מועדון לבב" לנפגעי נפש בדימונה במטרה למפות את הצרכים של בעלי מוגבלויות להסעות בדימונה ומחוצה לה. המידע שנאסף מאפשר לימוד על הנושאים הדורשים טיפול ושיפור בנושא הסעת בעלי מוגבלויות בעיר לתעסוקה, פנאי ושירותים רפואיים. **על בסיס ממצאי הסקר, הדוח מציע דרכים למימוש הפוטנציאל הקיים וכיווני פעולה אפשריים למקסום הניצול של התשתית התחבורתית הקיימת בעיר.**

החשיבות הנוספת של הסקר היא בפיתוח מודל שיהיה בר-יישום באזורים נוספים בארץ.

## **עיקר ממצאי הסקר**

היקף אוכלוסיית היעד לתכנון תחבורתי לנכים בדימונה מוערך בכ-3,360 בעלי סוגי מוגבלות שונים (לפי אומדן מקובל של 10% מהאוכלוסייה). כיום יש כ-30 אנשים שאינם מסוגלים להגיע ליעדם בלי שיימצא פתרון לנושא ההסעות וכ-179 בעלי מוגבלויות, שיוכלו לשפר את איכות חייהם באופן ניכר אם יהיו להם חלופות נוספות על האמצעים הקיימים כיום.

### **1. סקר היצע תשתיות תחבורה קיימות**

- **תח"צ עירונית ובין-עירונית:** נכון לשנת 2009 באוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים בדימונה אין מעלון ואין הנמכה לכיסאות גלגלים. נסיעה לבאר-שבע ברכבת ישראל, מותאמת לכיסאות גלגלים, בתיאום של 24 שעות מראש, עולה 11 ₪. תחנת הרכבת בדימונה ממוקמת בכניסה לעיר ומצריכה נסיעה נוספת באוטובוס עירוני שאינו מותאם לאדם בכיסא גלגלים. נוסף על כך,

הרכבת עוצרת ליד האוניברסיטה בצפון באר שבע ומצריכה נסיעה עירונית נוספת לבית חולים סורוקה, לקניון הנגב ועוד. התח"צ העירונית אינה מותאמת לבעלי כיסאות גלגלים על אף תקנת משרד התחבורה. מלבד זאת, השירות הוא בתדירות נמוכה. לא קיימים נתונים על מספר נוסעים נכים עולים ויורדים בתח"צ, אך מממצאי הסקר עולה כי הנסיעות העירוניות של בעלי מוגבלות נעשות במוניות ולא בתח"צ שמפעילה אגד.

- **מוניות עירוניות ובין-עירוניות:** הסעה בין-עירונית עם רכב מותאם לכיסא גלגלים (למשל עם המפעיל דודו נקש) עולה בסביבות 400 ₪ (תלוי בשעות העומס, מיקום וצורך במלווה). לעומת זאת, נסיעה בין-עירונית עם "מוניות אייל" ברכב שאינו מותאם לכיסא גלגלים, עולה 12 ₪ לאדם מדימונה לבאר שבע. מהפגישה עם אחד הבעלים של "מוניות אייל" עלה כי אם ניתן היה לרכוש רכב, לעשרה נוסעים, שיכול בנוסף להסיע גם אדם נכה, הנסיעה תהיה כדאית מבחינה כלכלית, ללא צורך בסיבסוד. כיום יש הסעות של אגף הרווחה לטיפולים רפואיים בבאר שבע לשבעה חולי דיאליזה מדימונה. מוניות פועלות בעיר בעלות של 7 ₪ לכל יעד ללא הזמנה מראש ו-14 ₪ עם הזמנה מראש. מוניות אלה נגישות לבעלי כיסאות גלגלים, רק אם כיסא הגלגלים מתקפל במטען האחורי ובהזמנה מראש. מהפגישה עם "קהילה נגישה" בדימונה עלה כי נהגי מוניות לעתים אינם עוצרים למי שבכיסא גלגלים בשל המאמץ הדרוש להסיעו לעומת נוסע שאינו בכיסא גלגלים. נסיעה עירונית ברכב מותאם לאדם בכיסא גלגלים עם אחד המפעילים המקומיים מחירה 157 ₪, עד שישה כיסאות גלגלים לנסיעה.
- **הסעות עמותת "יד שרה"** – הזמנת הסעה מ"יד שרה" מתבצעת דרך מוקד ארצי המעביר את הקריאות ברחבי הארץ. כיום ההזמנות להסעה באזור דימונה מגיעות לבאר שבע היות שלא קיימת "נכונות" בדימונה. במהלך שנת 2009 עמותת "יד שרה" מתכננת להציב "נכונות" בדימונה. עלות נסיעה מדימונה לבאר שבע ב"נכונות" היא 100 ₪, ונסיעה עירונית – 35–40 ₪. במהלך שנת 2008 בוצעו שמונה נסיעות של "יד שרה" עירוניות ובין-עירוניות אל דימונה או ממנה. ל"יד שרה" הוצע לשקול להוסיף להסעות לבעלי כיסאות גלגלים גם נכים אחרים, דבר שיוכל להזייל את עלויות הנסיעה.
- **הסעות של מסגרות לבעלי מוגבלויות בעיר** – בית האבות "שירלי" מפעיל כלי רכב המותאמים לכיסאות גלגלים להסעת המשתתפים; לאקו"ם יש הסדר באמצעות מסיע פרטי; הסעות משרד החינוך מתבצעות אף הן באמצעות מסיע פרטי.

## 2. סקר ביקוש הסעות בעלי מוגבלויות

- בדימונה יש 3,340 (אומדן 10%) בעלי נכויות. מתוכם 330 מטופלים בשירותי הרווחה ו-1,863 בעלי מוגבלויות המקבלים קצבאות. 127 תושבים מקבלים קצבת ניידות בעיר, מהם 63 בכיסאות גלגלים ו-97 בעלי כלי רכב פרטיים.
- משיחות עם אנשי מקצוע ובעלי מוגבלויות עולה כי מחסור בפתרון להסעת בעלי מוגבלויות פוגע בקיום פעילויות רבות במסגרות השונות בעיר, כגון במועדון לעיוורים, המרכז הקהילתי, מועדון לקשישים וכן בקיום נסיעות פשוטות לקניות ולסידורים.
- קיים צורך להסעת עיוורים למועדון העיוורים בדימונה. כיום יש 25 משתתפים רשומים לפעילות כשבפועל מגיעים במוצע רק 13 חברים. שינוי קו האוטובוס כך שיעבור סמוך

למועדון העיוורים עם תחנה קרובה עשוי לעודד את העיוורים בעיר להשתמש בתח"צ. משיחה עם מנהלת מועדון "יום לעיוור", עולה כי שימוש במתנדבים לליווי העיוורים למועדון וחזרה יכול לעודד הגעה של חברים נוספים.

- בית האבות "שירלי" מפעיל מערך ראוי לשבת של הסעת משתתפים למרכז יום. כלי הרכב הם בבעלות המרכז, אך יש קושי באחזקתם עקב עלויות גבוהות ומחסור במכונאים מיומנים.
- במרכז הרב-נכותי בדימונה נמצא מע"ש – מפעל עבודה שיקומי לבעלי פיגור שכלי, שבו משתתפים שני חברים בכיסאות גלגלים; האחד גר סמוך למרכז ומגיע בליווי משפחתו, והמשתתפת השנייה מגיעה מהפזורה הבדואית בעזרת בני משפחתה. המועצה האזורית אבו בסמה מפעילה הסעה למרכז הרב-נכותי עם שבעה משתתפים ללא התאמות לכיסאות גלגלים בשל העלויות הגבוהות לרכב מותאם לכיסאות גלגלים. מנתוני המועצה ידוע על משתתף פוטנציאלי בכיסא גלגלים המעוניין להגיע למרכז הרב-נכותי, אך אינו מגיע בשל מחסור בהסעה.
- מהמפגש עם "קהילה נגישה" עלה הצורך בנסיעות בין-עירוניות מדימונה לבאר שבע, הכשרת נהגים המסיעים אנשים בעלי נכויות, העלאת המודעות והסבלנות ותדרוך והכשרה לנהגים של תח"צ ומוניות בעיר. המוקדים העיקריים בדימונה שאליהם מבקשים הנכים להגיע הם השוק, מרכז העיר, מתנ"ס, קניון ועוד.

**לסיכום, מוצע כי מערך התחבורה למקסום תשתיות תחבורתיות קיימות בדימונה יתבסס על העקרונות האלה:**

- ✓ **מוקד מידע טלפוני, לתיאום והזמנת נסיעות** – המוקד יספק מידע ספציפי על הסעות נגישות לבעלי מוגבלויות, הזקוקים להסעה בעיר ומחוצה לה, ובמקרה הצורך אף יתאם את ההסעה מול הספק. המוקד יהיה מתואם עם ההיצע התחבורתי בעיר ועם הצרכים של בעלי מוגבלויות להסעה, ויכלול גם את נושאי ההדרכה, מערך מתנדבים ועוד. את המוקד יפעילו בעלי מוגבלויות, במידת האפשר, כדי ליצור הזדמנות תעסוקתית ו/או התנדבותית, ובניהול של עיריית דימונה או גורם אחר בעל תשתית מקצועית מתאימה. אפשר לבחון אפשרות לשיתוף פעולה עם עמותת "יד שרה". כיום קיים מוקד לנכים בעירייה; אפשר לבחון אפשרות להרחיב את המוקד הקיים למודל המוצע.
- ✓ **סבסוד נסיעה במוניות עירוניות** – יצירת מנגנון לסבסוד נסיעות עירוניות במוניות רגילות, והסעות דרך המוקד החדש עד מספר נסיעות בחודש במחיר של 7 ₪ במונית בהזמנה ו-15 ₪ לנסיעה עירונית במונית או בהסעה מותאמת לכיסא גלגלים. המספק שירות יקבל סבסוד מגורם המסבסד (עירייה, גוף פרטי) תמורת תלוש מיוחד שהנוסע יציג לו.
- ✓ **הנגשת נסיעות בין-עירוניות** – הפעלת מונית שירות רגילה (10 מושבים) עם מושב מותאם לכיסא גלגלים, תאפשר נסיעה כדאית מבחינה כלכלית למסיע ובמחיר נמוך לנוסע. הנושא דורש שיתוף פעולה של משרד התחבורה למציאת רכב מתאים (ואן) לקווי שירות ואפשרות לסבסוד רכישה או הקלות רישוי.
- ✓ **שיפור מערך התח"צ** – העירייה מנהלת משא ומתן עם מפעילת התח"צ בעיר, חברת אגד, כדי לשפר את מערך התח"צ לבעלי מוגבלויות. עיקר המאמצים מוקדשים להפעלת אוטובוס

מותאם לכיסאות גלגלים. כדאי לשקול הפעלת מיניבוס מותאם כדי לאפשר מסלול ברחובות צרים. למשל, ליד מועדון העיוורים בעיר, המרוחק מתחנת האוטובוס המשרתת את המבקרים העיוורים.

✓ **הדרכות לנהגים בהסעת בעלי מוגבלויות** – יחס בלתי הולם לבעלי מוגבלויות מצד ספקי שירותי הסעה העלה את הצורך בהדרכה של נהגי אגד ונהגי מוניות בדימונה. בביצוע הדרכות אלו רצוי לשלב בעלי מוגבלויות בעצמם. כך נוצרת הזדמנות תעסוקתית והתנדבותית לבעלי מוגבלויות, והעלאת המודעות בהסעת בעלי מוגבלויות. מוצע לבחון אפשרות שעיריית דימונה תעניק מדי שנה פרס "נהג אדיב".

✓ **"חבר מוביל חבר" ו"תאגיד (קואופרטיב) הסעות של נכים"** – מממצאי הסקר עולה כי יש 26 תושבים בכיסאות גלגלים שאינם בעלי רכב פרטי וזקוקים לשירותי הסעה. מתוך מקבלי קצבת ניידות בדימונה יש 63 בעלי כיסאות גלגלים, מהם 37 בעלי רכב פרטי. בשנתיים שקדמו לביצוע הסקר ובמהלך הסקר עצמו הועלו כמה רעיונות להפעלת הנכים בעלי רכב נגיש כמסיעים של נכים ואוכלוסיות אחרות. הקמת תאגיד נכים להפעלת שירות הסעות ו/או מוקד פניות לביקוש הסעות בעיר לבעלי מוגבלויות תעודד תעסוקה של נכים בעיר ותיתן מענה לבעלי כסאות גלגלים הזקוקים להסעה. את רעיון התאגיד העלו אשר שטרן, ראש הרשות לפיתוח כלכלי בדימונה; ב"שולחן ההסעות" בנושא ההסעות – נכה בשם יוחאי לוי מפדויים שכתב הצעת פרויקט בנדון; וכן קבוצת מנהיגות של פרויקט "קהילה נגישה" בדימונה. יש לבחון את הנושא ואת ישימות הרעיון עם הנכים בעיר. את הרעיון של הסעת נכים על ידי נכים בוחן גם בני פפרמן, מנהל המטה לשילוב אנשים בשוק העבודה בתמ"ת. הוא נבחן בשיתוף עם משרד התחבורה, משרד הבריאות, משרד המשפטים, גוינט ישראל ותב"ת.

✓ **"נכונות" של "יד שרה" בדימונה** – במהלך שנת 2009 תפעל "יד שרה" להצבת "נכונות" שתתאים לביקוש הקיים של בעלי כסאות גלגלים להסעות. ה"נכונות" תופעל ישירות ממוקד ההסעות הארצי בירושלים. עלות הנסיעה בתוך דימונה מוערכת בכ-35-40 ₪ ונסיעה בין-עירונית לבאר שבע – כ-100 ₪.

✓ **הסעות לעיוורים** – מדיניות הרווחה בישראל היא עידוד עצמאות והדרכה של עיוורים לניידות במרחב ולשיקום תעסוקתי. החברים במועדון העיוורים בעיר הם אוכלוסייה מבוגרת יחסית (מעל 55), חלקם בעלי מגבלות פיזיות. כיום רשומים במועדון 25 משתתפים אך רק 13 בממוצע מגיעים יומיום, עקב בעיות הסעה. יש מקום לבחון שימוש במתנדבים להסעה ברכב הפרטי (דוגמת עמותת "דרכי מרים"), ליווי מתחנת האוטובוס המרוחקת מהמועדון והדרכות לנהגי אוטובוסים.

✓ **נושאים נוספים** – עידוד שיתוף פעולה עם מסיעים בעזרת תמריצים, הסדרת תקנות בנושא הסעות כחלק ממדיניות תחבורתית עירונית על פי מודלים מחו"ל.

## **סיכום**

העקרונות למערך התחבורה לבעלי מוגבלויות המוצעים בסקר זה, מתאימים ליישובים נוספים שבהם קיימת בעיית תחבורה לבעלי מוגבלויות. אף שבדימונה מדובר בהיקף בעיה קטן יחסית מבחינה כמותית, יש לזכור כי כל אדם כמוהו כעולם שלם, ועברו גם שדרוג קטן בתחבורה יכול לחולל שיפור גדול באיכות חייו. נוסף על כך, משום שבעיית התחבורה של נכים חמורה במיוחד ביישובים קטנים ובינוניים, יישוב דוגמת דימונה מהווה פיילוט בעל משמעות ליישובים רבים נוספים.

## תוכן עניינים

9	מבוא.....
11	1. רקע – ניידות נכים והסקר בדימונה.....
11	1.1 מערכי הסעות לבעלי מוגבלויות.....
14	1.2 הסעת בעלי מוגבלויות בישראל – מצב קיים.....
16	1.3 פיילוט סקר מקסום תשתיות קיימות – "דימונה תחילה".....
19	1.4 שיטת העבודה.....
21	2. התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה.....
21	2.1 קווי שירות של אוטובוסים.....
22	2.1.1 קווי שירות של אוטובוסים עירוניים.....
25	2.1.2 קווי שירות של אוטובוסים בין-עירוניים.....
26	2.2 קווי שירות של מוניות והסעות עירוניות ובין-עירוניות.....
28	2.3 הסעות פרטיות של הרשות המקומית והאזורית וארגונים וולונטריים.....
28	2.3.1 הסעות פרטיות של עיריית דימונה והמועצה האזורית אבו בסמה.....
29	2.3.2 הסעות עמותת "יד שרה".....
30	2.4 רכבת ישראל.....
31	2.5 כלי רכב מותאמים לנכים – "חבר מוביל חבר".....
32	2.6 התאמות פיזיות בעיר – הנמכת מדרכות ומקומות חניה לנכים.....
33	3. הביקוש להסעת בעלי מוגבלויות בדימונה.....
35	3.1 המרכז הרב-נכותי בדימונה.....
36	3.2 "מועדון לבב" – מסגרת תעסוקתית לנפגעי נפש.....
36	3.3 מרכז קהילתי – מתנ"ס דימונה.....
37	3.4 מועדון לעיוורים דימונה.....
38	3.5 בית אבות "שירלי".....
39	3.6 הוסטל אקיי"ם – דיור מוגן למבוגרים.....
40	3.7 "קהילה נגישה" בדימונה.....
41	3.8 מאפייני הביקוש לנסיעות של בעלי מוגבלויות.....
42	4. סיכום והמלצות.....
42	4.1 ניתוח מצב תשתיות התחבורה והצרכים הקיימים.....
43	4.2 יישום מערך הסעות ייחודי רב-נכותי בדימונה.....

## רשימת תרשימים

- 17 ..... תרשים 1 : מפת העיר דימונה
- 19 ..... תרשים 2 : שיטת העבודה
- 23 ..... תרשים 3 : קו 1א עירוני בדימונה – מסלול ותחנות
- 24 ..... תרשים 4 : קו 2 עירוני בדימונה – מסלול ותחנות
- 25 ..... תרשים 5 : קו 12 עירוני דימונה – מסלול ותחנות
- 31 ..... תרשים 6 : מיקום תחנת הרכבת בדימונה
- 34 ..... תרשים 7 : מסגרות לבעלי מוגבלויות שנסקרו
- 38 ..... תרשים 8 : מיקום תחנת אוטובוס סמוך למועדון לעיוורים

## רשימת תמונות

- 12 ..... תמונה 1 : רכב בשירות הסעה לבעלי מוגבלויות במחוז Ozaukee
- 13 ..... תמונה 2 : רכב בשירות הסעה לבעלי מוגבלויות במחוז Ozaukee
- 30 ..... תמונה 3 : פס מישוש לכבדי ראייה ברכבת

## רשימת לוחות

- 18 ..... לוח 1 : מקבלי קצבת נכות כללית בדימונה לפי סוג קצבה לשנת 2008
- 19 ..... לוח 2 : מקבלי קצבת ניידות בעלי רכב ובכיסאות גלגלים בדימונה לשנת 2008
- 22 ..... לוח 3 : תדירות קווי האוטובוסים העירוניים
- 26 ..... לוח 4 : תדירות קווי האוטובוסים הבין-עירוניים
- 27 ..... לוח 5 : שירות מוניות והסעות עירוני ובין-עירוני בדימונה
- 29 ..... לוח 6 : נסיעות "יד שרה" באזור דימונה לשנת 2008
- 46 ..... לוח 7 : מיצוי הפוטנציאל של תשתיות התחבורה הקיימות בדימונה

## רשימת נספחים

- נספח א : תרשים פרויקט "גלגלי דרום – תכנון ויישום של מערך הסעות אזורי לבעלי מוגבלויות בדרום הארץ"
- 50 ..... נספח ב : פירוט הגופים ואנשי המקצוע המשתתפים בסקר
- 51 ..... נספח ג : מכתב מראש העיר דימונה, מאיר כהן
- 52 ..... נספח ד : שאלון לחברות הסעה בדימונה
- 53 ..... נספח ה : מכתב מראש מינהל חינוך ורווחה, משה נחום
- 55 ..... נספח ו : שאלון מסגרות לבעלי מוגבלויות בדימונה
- 56 ..... נספח ז : שאלון הסעות לתושבי דימונה
- 58 ..... נספח ח : מודעה בעיתון המקומי
- 60 .....

סקר היצע וביקוש והתוויית דרכים למקסום השימוש בתשתית התחבורתית הקיימת בעיר דימונה, עלה כצורך התחלתי לתכנון וליישום של מערך הסעות כוללני ורב-נכותי בדרום הארץ. מחקרים קודמים מעידים כי לאוכלוסייה זו מאפיינים ייחודיים המצריכים חשיבה מתאימה בנושא הסעות, שאין להם מענה הולם היום. הסקר הנוכחי מתמקד בעיר דימונה כפיילוט למקסום השימוש בתשתיות התחבורה הקיימות ביישוב עירוני.

מטרת הסקר היא לזהות פוטנציאל קונקרטי, לניצול טוב יותר של התשתית התחבורתית הקיימת לטובת נייודות לאנשים עם מוגבלות באמצעות ריכוז מידע, ביצוע סקר וניתוחו. איסוף המידע נעשה בשני צירים: ציר היצע – הכולל נתונים על תשתית התחבורה הקיימת בעיר, וציר ביקוש – הכולל נתונים על דרישה להסעת בעלי מוגבלויות בעיר.

חשיבותה של דימונה היא במיקום הגיאוגרפי-פריפריאלי של העיר בדרום הארץ. המעורבות והחשיבות הרבה של ראש העיר, מאיר כהן, לקידום נושא הסעות בסדר היום העירוני, הפעילות הענפה הקיימת של ג'וינט ישראל בעיר, ודיאלוג מקצועי בין נציגי הג'וינט ונציגי העיר דימונה – כל אלה הבטיחו תנאים מרביים לביצוע הסקר.

בעיר דימונה מתגוררים 33,400 תושבים, מהם 3,340 (אומדן 10%) בעלי נכות, 330 נכים מטופלים בשירותי הרווחה בעיר ו-1,863 מקבלים קצבאות. המידע לסקר נאסף מבעלי מוגבלויות בגילאים 21-65, נותני שירותים לבעלי מוגבלויות, אגף הרווחה, המוסד לביטוח לאומי ועוד.

**פרק 1 מספק** רקע על מערכי הסעות לבעלי מוגבלויות בסביבה עירונית בארץ ובעולם, תיאור הסקר בדימונה, פתרונות למערך הסעות וניידות לנכים בכלל, מאפיינים כלכליים ומבניים ייחודיים המצריכים חשיבה כדי להציע ניצול טוב יותר של תשתית התחבורתית הקיימת בעיר.

**פרק 2** מציג את ממצאי סקר היצע תשתיות התחבורה הקיימות בדימונה: תח"צ עירונית ובין-עירונית, שירות מוניות, שירותי הסעה פרטיים ורכבת ישראל. המידע נאסף ממשרד התחבורה, חברת אגד, חברות מוניות, מפעילים פרטיים, משרד הרווחה ומשרד החינוך בעיר.

**פרק 3** מציג את ממצאי סקר הביקוש להסעת בעלי מוגבלויות בדימונה ומחוצה לה. המידע נאסף ממסגרות שונות לבעלי מוגבלויות בעיר על הגעה אליהן וחזרה מהן.

**פרק 4** מסכם את ההמלצות ומציע דרכי פעולה להמשך תכנון ויישום מערך הסעות לבעלי מוגבלויות בדימונה, ובהמשך יישום אפשרי בדרום הארץ בכלל.

אנחנו מבקשים להודות לכל מי שסייע בביצוע הסקר, בפרט לראש עיריית דימונה, מאיר כהן, שתמך באופן אישי בפרויקט, ולצדו העובדת הסוציאלית אילנה אזולאי, מנהלת קהילתית, בריאות ומתנדבים; לאנשי המקצוע בעירייה ולנציגי אנשים בעלי מוגבלויות שתרמו מניסיונם המקצועי והאישי; ליהודה אלבו ואיציק לביא ממשרד התחבורה; לעינת מסטרמן מתב"ת – תנופה בתעסוקה; תודה לתמרה ברנע מהיחידה לנכויות ושיקום בג'וינט ישראל, שיזמה את התכנית וליוותה אותה לאורך כל הדרך וכן לקרן ג'ודי ואליוט כהן לקידום נגישות נכים.



## 1. רקע – ניידות נכים והסקר בדימונה

### 1.1 מערכי הסעות לבעלי מוגבלויות

בעולם המערבי קיימת מגמה ברורה של מתן אמצעי ניידות לנכים על פי חוק בהתאם לאזור ולתחבורה הכללית הקיימת. באזורים עירוניים בעלי מערכת תח"צ ענפה, ניידות זו מתבטאת בהתאמות המאפשרות לנכים לעלות על אוטובוסים, רכבות, ואפילו מוניות עירוניות רגילות, עם הנחות וסבסוד מתאים. באזורי ספר ובצפיפות נמוכה ללא שירות תח"צ סדיר, פרוסים שירותי הסעה מיוחדים כדי למלא את החסר.

השירות חייב להתמודד עם פריסה נרחבת של מוקדי הביקוש ועם ביקושים נמוכים לתח"צ. נוסף על כך, נדרשות התאמות למערך ההסעות לבעלי מוגבלויות: ליווי מתאים, התאמות פיזיות לבעלי כיסאות גלגלים, נסיעות בזמנים קבועים ומשתנים, התאמות לכבדי שמיעה ולכבדי ראייה, לבעלי קשיים בדיבור ועוד.

דוגמה למערך הסעה מותאם לבעלי מוגבלויות היא "שירות בקריאה" ("On Call"), הפועל בהצלחה במקומות רבים בארץ ובעולם. מדובר בשירות שבו נוסע המעוניין בהסעה מתקשר לסדרן ומוסר את פרטי הנסיעה – מספר הנוסעים, מיקום הנסיעה ומועד הנסיעה. הסדרן שולח רכב במסלול איסוף לפי שעת הזמנה ומיקום הנסיעה, והנוסעים יורדים בכמה מקומות או ביעד מרכזי אחד.

#### המאפיינים של מערך ההסעה "שירות בקריאה"

- מסלול נסיעה גמיש הנקבע על פי נקודות האיסוף והפיזור של הנוסעים.
- לוח זמנים גמיש הנקבע על פי קריאות הנוסעים.
- כלי הרכב קטנים, בדרך כלל עד עשרה נוסעים, וניתנים להתאמה לבעלי מוגבלויות.
- רמת השירות גבוהה ויש התאמה מדויקת לנקודות המוצא והיעד.
- עלויות תפעול נמוכות יותר, חיסכון בנסיעות ריקות בקווים קבועים ובמספר כלי הרכב.
- אזורי שירות בולטים בפרברים כפריים ושמירה על איכות הסביבה כתוצאה מחסכון בנסיעה בכלי רכב ריקים בקווים קבועים.
- "שירות בקריאה" מסובסד ברובו על ידי הרשויות המקומיות והממשלתיות. ההכנסות מהפעלתו מכסות בדרך כלל כ-10%–20% מעלויות ההפעלה.

#### סוגי השירותים

1. "Many to One" – איסוף מהבתים מכמה מוקדים אל יעד מרכזי אחד.
  2. "Many to Many" – איסוף מהבתים מכמה מוקדים אל כמה יעדים מרכזיים.
- סוג נוסף של שירות הסעות** הוא איסוף מהבתים מכמה מוקדים אל יעד מרכזי אחד וממנו פיזור אל כמה יעדים מרכזיים. היתרון בסוג שירות זה הוא שאין צורך להזמין כל פעם מחדש; השירות מופעל מראש בזמנים קבועים.

מערך ההסעות "שירות בקריאה" המשלב בעלי מוגבלויות, קיים למשל במחוז Ozaukee, וויסקונסין בארצות הברית. מערך ההסעות פועל כך שהנוסע מתקשר לסדרן ומזמין הסעה, הסדרן שולח מונית על פי מסלול שהוא קובע בהתאם להזמנות הנוסעים, והנוסעים מגיעים ליעד סופי אחד.

#### מטרות השירות

- ✓ שירות משלים למערכת האוטובוסים באזורים דלילי אוכלוסייה.
- ✓ צמצום עלויות לנוסע ולמפעיל.
- ✓ משיכת נוסעים מהרכב הפרטי להשתמש בתח"צ.
- ✓ התאמה לבעלי מוגבלויות.

אופן ההפעלה כולל צי רכב של 18 מוניות (עם עשרה מקומות ישיבה) וארבעה כלי רכב לנכים. כלי הרכב הם בבעלות המחוז, אך למפעיל פרטי יש זיכיון לחמש שנים. מימון התכנית הוא בסבסוד על ידי המדינה והמחוז וההכנסות מכסות 16% מתוך עלויות השירות. תרשימים 1–2 מציגים דוגמאות לכלי רכב במערך ההסעות של מחוז Ozaukee, וויסקונסין בארצות הברית.

#### תמונה 1: רכב בשירות הסעה לבעלי מוגבלויות במחוז Ozaukee



## תמונה 2: רכב בשירות הסעה לבעלי מוגבלויות במחוז Ozaukee



מחקרים רבים שנעשו בארצות הברית על תשתיות הסעה קיימות לבעלי מוגבלויות מצביעים על דרכים רבות ליעולן ולשיפורן (Chia, 2008). להלן כמה דוגמאות:

- מקסום תשתיות קיימות על ידי קביעת **תקנות מיוחדות** המותאמות לצרכים של בעלי מוגבלויות – מסלולי נסיעה, תדירויות, תמחור מיוחד לכרטיס נכה, תקנות נגישות בתח"צ, התאמת מעברים לכיסאות גלגלים ועוד. מטרת הגישה להפחית את הצורך בהסעות מיוחדות ולנצל את תשתית התח"צ הקיימת, עם התאמות והדרכה למשתמשים הפוטנציאליים.
- **טכנולוגיה מתקדמת** מאפשרת לשפר ולהגדיל את הביקוש וההיצע של הסעות. למשל, מענה טלפוני אוטומטי, המאפשר קבלת פניות הנוסעים ללא צורך במענה אנושי, משפר את היעילות והניצולת של מערך ההסעות; וכן אמצעי נסיעה משופרים ומותאמים לכבדי שמיעה, לכבדי ראייה ולבעלי כיסאות גלגלים.
- **הדרכה** למסיעים בעלי מוגבלויות בערים להגברת המודעות, לעידוד אחזקת ציוד לכלי רכב להסעת בעלי מוגבלויות והשאלת כלי רכב, הפעלת מענה טלפוני למידע על הסעות בעלי מוגבלויות בעיר ועוד.
- עיריית שיקגו הפיקה **חוברת מידע** מפורטת על פעילויות, דרכי הגעה ועלויות לתייר בעל מוגבלות פיזית המבקר בעיר. כחלק מהשירותים מוצע כרטיס רב-פעמי מוזל לשימוש במוניות נגישות במשך השהות בעיר. הנגשת מידע על השירותים והפעילויות המוצעים לבעלי מוגבלויות בעיר תעודד את השימוש בתשתיות התחבורה הקיימות.

כמה מדוגמאות אלו מיושמות בישראל, כפי שיפורט בסעיף הבא.

## 1.2 הסעת בעלי מוגבלויות בישראל – מצב קיים

מטרת ההסעות לבעלי מוגבלויות היא להגיע לפעילויות יומיומיות, כגון: מקום עבודה, לימודים, מרכזי יום ומועדונים, שירותים של ביקורי רופא וטיפולים, המוסד לביטוח לאומי ולשכות רווחה ופעילויות פנאי, כגון: מופעי תרבות – קולנוע ותיאטרון, קניות, חוגים ומפגשים חברתיים. חלק מפעילויות אלו הן קבועות וידועות מראש וחלקן בשעות ובימים משתנים.

לפי נתונים של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות לשנת 2007, מספרם של בעלי מוגבלויות בישראל מוערך בכ-10% מכלל האוכלוסייה. נוסף על כך, 9% מהאוכלוסייה מדווחים על בעיות בריאות המגבילות אותם בתפקוד היומיומי. מבין המוגבלים כ-260,000 איש מקבלים קצבאות נכות, מהם 41,000 איש ממשד הביטחון, ו-220,496 מקבלים קצבאות נכות שונות מהמוסד לביטוח לאומי.

בדרום הארץ (מאשקלון ועד אילת), שבו מתמקד הפרויקט הנוכחי, מספרם של כלל הנכים מוערך ב-67,000 (כעשרה אחוזים מתושבי הדרום), מספרם של הנכים הבוגרים (בני 21–65) מוערך ב-44,000, וכ-25,000 מקבלים קצבאות נכות (ללא הפזורה הבדואית). אומדן מקבלי הקצבאות מבוסס על סך מקבלי קצבאות נכות: נכות כללית, קצבת ילד נכה, קצבת נכים ותלויים ו-5% הכוללים ניידות ושירותים מיוחדים (בן שלום, שחק וברנע, 2007).

**ההסעות וליוי בחינוך מיוחד:** על פי חוק הסעה בטיחותית לילדים נכים, התשנ"ד – 1994, ילדים נכים זכאים להסעה מביתם לבית הספר בו הם לומדים ובחזרה. ילדים אלה מוגדרים בחוק כבני 3–21 שמחמת ליקוי בכושרם הגופני, השכלי, הנפשי או ההתנהגותי אינם מסוגלים לנסוע בכוחות עצמם ונזקקים להסעה.

חוק חינוך מיוחד, התשמ"ח – 1998, קובע:

- ילדים אלה זכאים להסעות, בין שהם לומדים במוסד חינוך מיוחד ובין שהם לומדים במוסד חינוך רגיל.
- חוק ההסעה הבטיחותית קובע כי האחריות לארגון ההסעות היא על הרשות המקומית שבתחום שיפוטה גרים הילדים הזכאים.
- רשות מקומית שאמורה להסיע פחות מחמישה ילדים צריכה להתקשר עם הרשות המקומית הסמוכה לצורך הסעה משותפת.
- חובת המימון של הסעות אלו מוטלת על הרשות המקומית, וההורים פטורים מכל השתתפות במימון.
- ילד הזכאי לחינוך מיוחד מחויב במלווה, מלבד הנהג המועסק על ידי הרשות המקומית, או במתנדב שאישר ארגון ציבורי. האחריות לליוי ולמימון מוטלת על הרשות המקומית, וההורים פטורים מכל השתתפות בכך.

הסעות משרד החינוך הן למסגרות החינוך. כל נסיעה שאינה לבית הספר ממומנת מקצבת ניידות שמקבלים מגיל 3 ועד גיל פרישה, לאחר קביעת אחוז מוגבלות בתנועה על ידי ועדה רפואית. בעלי מוגבלויות מעל גיל 21 מקבלים קצבת ניידות לצורך הסעות, קצבה הנקבעת על פי אחוז נכות שקבעה ועדה רפואית וקריטריונים נוספים. אם הם מתגוררים בדיר מוגן ההסעות הן באחריות המפעיל של הדיר המוגן. למתגוררים בדיר עצמאי יש קצבת ניידות המיועדת לכסות את כלל ההוצאות להסעות. משיחות עם בעלי מוגבלויות, גופים הפועלים בשיתוף עם בעלי מוגבלויות ובני

משפחה לבעלי מוגבלויות, עולה כי על פי רוב קצבת הניידות הניתנת אינה מספיקה לכסות את הוצאות ההסעה. בנוסף, יש מסגרות טיפוליות כגון מועדונים, שהתקציבים שניתנים להן אינם כוללים הוצאות הסעה, מה שמונע את הגעתם של החברים בהיקף המירבי. במסגרת התקנות של חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, משרד התחבורה מחויב להתאים את שירותיו לבעלי מוגבלויות. זאת במטרה לאפשר לאנשים עם מוגבלויות השתתפות שוויונית ופעילה בחברה, לאפשר להם לנוע באופן עצמאי ובטוח במידת האפשר ולאפשר סביבה נגישה ובטיחותית. משיחה עם איציק לביא ממשד התחבורה, עלה כי המשרד שם דגש על תח"צ נגישה המותאמת לבעלי מוגבלויות פיזיות ואחרות.

### **הבחנות בהסעות לבעלי מוגבלויות**

יש להבחין בין שלושה סוגים עיקריים של בעלי מוגבלות בניידות בהקשר של הסעות:

1. אנשים שאינם מוגבלים בתנועה – בעלי קשיים בהליכה למרחקים ארוכים, נפגעי נפש, עיוורים וחירשים. אלה משתמשים בתח"צ רגילה עם התאמות לכבדי שמיעה ולכבדי ראייה.
2. משתמשים בכיסא גלגלים אך עצמאים – זקוקים להתאמה לכיסא גלגלים.
3. משתמשים בכיסא גלגלים שצריכים ליווי – זקוקים להתאמה לכיסא גלגלים ולמלווה צמוד.

הסיווג הנ"ל מבהיר את הדרגות השונות של מוגבלויות קיימות ואת ההתאמה הנדרשת להם בהסעה. **התקנות משנת 2003 לתח"צ עירונית** לבעלי מוגבלויות, נמצאות בתהליך יישום שיימשך כעשר שנים. כבר היום, כ-55% מהאוטובוסים העירוניים בישראל נגישים לבעלי מוגבלויות. האוטובוסים העירוניים החדשים, המופעלים בקווים עירוניים בלבד, מסומנים בסמל הנגישות הבינלאומי ומותאמים לבעלי מוגבלויות. האוטובוסים הם בעלי רצפה נמוכה ומותקנים בהם אביזרים להקלת ההתמצאות למוגבלי ראייה ושמיעה. בדלת האחורית מותקנת רמפה לעלייה/ירידה של אדם בכיסא גלגלים ומולה מוקצה לו מקום, כולל מאחז יד, לחצן עצירה ואמצעי לעיגון הכיסא. בחלק הקדמי מוקצים שלושה מקומות לבעלי מוגבלות שאינם נעים בכיסא גלגלים, אחד מהם לעיוור בעל כלב נחייה. כמו כן האוטובוסים החדשים מצוידים במערכות לכריזת שם "התחנה הבאה" לידיעת הנוסעים באוטובוס ולכריזת מספר ויעד הקו לנוסעים הממתינים בתחנה. עם זאת, הקצב של הנגשת התחנות איטי עקב אילוצי תקציב של הרשויות המקומיות. האחריות לאוטובוסים הנגישים היא של המפעיל, והאחריות לתשתיות העירוניות היא בידי הרשות המקומית.

**רכבת ישראל** מציעה נסיעות ותחנות נגישות לבעלי מוגבלויות פיזיות ואחרות. אדם בעל מוגבלות הנע בכיסא גלגלים, או אדם עיוור המבקש לנסוע ברכבת, צריך להודיע 24 שעות מראש למוקד השירות של הרכבת על נסיעתו, ורכבת ישראל תדאג לסייע לו לעלות לרכבת ולרדת ממנה באמצעות מעלון ולשמור בעבורו מקום ישיבה בקרון נגיש.

נכי צה"ל ונפגעי פעולות איבה בעלי תעודה מתאימה זכאים להנחה של 10% ממחיר הנסיעה ברכבת. עיוור בעל תעודה מתאימה פטור מתשלום דמי נסיעה ומלווהו זכאי להנחה של 50% ממחיר הנסיעה. תעריפי הנסיעה בדימונה מפורטים בפרק 2 בנושא היצע התשתית התחבורתית הקיימת בעיר.

**בפברואר 1999 נכנס לתוקפו חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (תשנ"ח-1998).** נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, עם מיטב אנשי המקצוע, פועלת לעדכון החוק בכל עת כדי להתאימו לצרכיהם של בעלי מוגבלויות.

החוק כולל ארבעה פרקים, עם רלוונטיות לנושא הניידות והנגישות:

1. **עקרונות יסוד** – משמעות השוויון וזכויות לבעלי מוגבלות ושילובם בחברה.
2. **תעסוקה** – שוויון בין כשירים בקבלה לעבודה, קידום ופיטורין, התאמת מקום עבודה לצרכים של נכה (רמפות, מעליות, גמישות שעות לטיפולים וכד').
3. **תחבורה ציבורית** – התאמת אוטובוסים עירוניים, רכבות, מטוסים וכלי שיט לבעלי מוגבלות.
4. **הקמת נציבות שוויון זכויות לבעלי מוגבלות.**

לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות נוסף במרץ 2005 פרק נגישות ובו סעיף המציין כי לכל נהג מונית שיתאים את רכבו לאנשים בעלי מוגבלות תוזל האגרה ב-49%. התקנות מפרטות את הדרישות ממונית נגישה: גיל הרכב, ממדי המונית וגודל הפתחים, וקובעות הנחיות לגבי מתקנים המסייעים לנגישותם של בעלי מוגבלויות שונות, לנוחותם ולבטיחותם. בשנים האחרונות הוכנסו לשימוש ברחבי הארץ כמה מוניות מסוג "מונית לונדון" הנגישות לנכים, אך הן לא הוכחו כהצלחה גדולה בארץ.

נוסף על כך, כל חברה להשכרת רכב שיש לה מעל מאה כלי רכב תחויב להעמיד שני כלי רכב לשימושם של נהגים בעלי מוגבלויות ושני כלי רכב המותאמים להסעת אנשים בעלי מוגבלויות. בהתאם לתקנות, חברת הסעות המחזיקה למעלה מ-20 אוטובוסים חייבת לספק לפחות אוטובוס אחד המותאם לנוסעים בעלי מוגבלויות. חברת הסעות המחזיקה למעלה מ-40 אוטובוסים חייבת להחזיק שני אוטובוסים נגישים לבעלי מוגבלויות, וכן הלאה.

מפעילי קווי האוטובוסים מחויבים לאפשר לאנשים בעלי מוגבלויות להשתמש באוטובוס לצרכיהם, כמפורט בתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות שהתקבלו בכנסת בשנת 2003. תקנות אלו מחייבות בין השאר שימוש באוטובוסים נגישים בלבד משנת ייצור 2002/3, סימון מיוחד על האוטובוס, התאמת התחנות וסככות ההמתנה ועוד.

על אף תקנות משרד התחבורה אין כיום פיקוח מתאים בנושא ואין התאמה לאנשים בעלי מוגבלויות בתח"צ, כפי שיפורט בסקר שלהלן. בעקבות מחסור בשירותים ציבוריים להסעת בעלי מוגבלויות, הסעות מבוצעות על ידי חברות פרטיות וגופים וולונטריים המפעילים שירותי הסעה לבעלי מוגבלויות, כגון: "יד שרה", "דרכי מרים" ו"עזר מציון". אוכלוסיית היעד של ארגונים אלה משתנה בהתאם לארגון, כגון בעלי נכויות פיזיות, חולי סרטן, בעלי מוגבלויות קוגניטיביות ועוד. יעדי הנסיעה הם טיפולים רפואיים, עבודה, לימודים, פנאי ועוד. רוב השירותים הם במרכז הארץ ומיעוטם באזורים פריפריאליים.

### **1.3 פיילוט סקר מקסום תשתיות קיימות – "דימונה תחילה"**

דימונה היא העיר השלישית בגודלה בנגב, הממוקמת 36 ק"מ דרומית לבאר שבע. מנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נכון ליוני 2008, בדימונה 33,600 תושבים והאוכלוסייה גדלה בקצב גידול שנתי של 0.2%. צפיפות האוכלוסייה היא 1,125 תושבים לקמ"ר. מבחינה חברתית-כלכלית נעשית בשנים האחרונות פעילות נרחבת לפיתוח העיר, לשיפור תשתיות, להקמת שני כפרי סטודנטים

המקיימים פעילויות תרבות ועזרה לקהילה ועוד. למרות פעילות זו יש בדימונה שיעור גדול של אבטלה, ומרבית המועסקים בה עובדים מחוץ לעיר. בתרשים 1 מופיעה מפת העיר דימונה.

**תרשים 1: מפת העיר דימונה**



העיר דימונה מאכלסת כ-3,360 נכים (לפי האומדן המקובל של 10% מהאוכלוסייה), 330 מהם רשומים בשירותי הרווחה בעיר. מנתוני המוסד לביטוח לאומי עולה כי 1,393 מקבלים קצבת נכות כללית, כמפורט בלוח 1. מתוך מקבלי קצבת נכות כללית, 190 נכים קשה ומקבלים שירותים מיוחדים (שר"מ), 133 מקבלי קצבת ילד נכה, 127 מקבלי קצבת ניידות, 32 מקבלים קצבה של נפגעי עבודה ו-3 מקבלים קצבה של נפגעי פעולות איבה. מהנתונים על מספר מקבלי קצבאות עולה כי בעלי פיגור שכלי ונפגעי נפש מהווים אחוז גבוה מכלל מקבלי קצבאות בדימונה – 25.7% נפש ו-15.09% בעלי פיגור שכלי.

קצבת ניידות ניתנת לבעלי רכב ולאלה שאינם בעלי רכב. הפרמטרים המשפיעים על הזכאות לקצבת ניידות לבעלי רכב הם:

- אחוז מוגבלות
- הרכב הנרכש בפועל
- בעל/חסר רישיון
- משתכר/לא משתכר
- נזקק לכיסא גלגלים ומשתמש בו

הקצבה נעה בין 271 ₪ ל-6,783 ₪ בהתאם לפרמטרים שצוינו. כמו כן, לקצבה זו קיים מימון של 95% מעלות אביזרים לרכב, למוגבל בניידות הנזקק לכיסא גלגלים ומשתמש בו, שהמכון הרפואי לבטיחות בדרכים קבע לו אביזרים מיוחדים (מעלון ואביזרים נלווים).

קצבת ניידות לחסרי רכב היא 1,798 ₪ ונחלקת לשלוש קבוצות זכאות:

1. נכים קשים ומשתכרים.
  2. נכים קשים המקבלים גם גמלת ילד נכה או שירותים מיוחדים.
  3. נכים קשים השוהים במוסד ויוצאים לפחות שש פעמים בחודש ברכב מנועי.
- בלוח 1 מפורטים מקבלי קצבת נכות כללית בדימונה בשנת 2008, לפי סוג הקצבה (נתוני המוסד לביטוח לאומי).

**לוח 1: מקבלי קצבת נכות כללית בדימונה לפי סוג הקצבה לשנת 2008**

סוג קצבה	מספר מקבלי קצבה	אחוז
פנימי	363	26.06
אורוגניטל	53	3.8
נורולוגי	159	11.41
נפש	358	25.7
לוקומוטורי	135	9.69
ראיה	75	5.38
פיגור שכלי	210	15.09
שמיעה	21	1.51
אחר	18	1.29
לא ידוע	1	0.07
סה"כ	1,393	100%

בלוח 2 מפורטים מקבלי קצבת ניידות לרכב בדימונה – סה"כ 127 תושבים. 63 מקרב מקבלי קצבת הניידות הם בעלי כיסאות גלגלים; 37 מתוך ה-63 הם בעלי רכב פרטי. 97 מקרב מקבלי קצבת הניידות בדימונה הם בעלי רכב פרטי (כולל 37 בעלי כסאות הגלגלים), המהווים 76% מכלל מקבלי קצבת ניידות. 37 בעלי כיסאות גלגלים, שהם בעלים של רכב פרטי, מהווים 38% מכלל בעלי המוגבלויות שבעלותם רכב פרטי (97 תושבים). על פי נתוני המוסד לביטוח לאומי, 26 תושבים בכיסאות גלגלים אינם בעלי רכב פרטי ומתניידים בעזרת מערכת התח"צ העירונית. כדי לאמוד את הביקוש וההיצע הקיים בדימונה של הסעת בעלי מוגבלויות בוצע סקר מקסום תשתיות תחבורה קיימות המוצג בדוח זה.

לוח 2: מקבלי קצבת ניידות בעלי רכב ובכיסאות גלגלים 2008

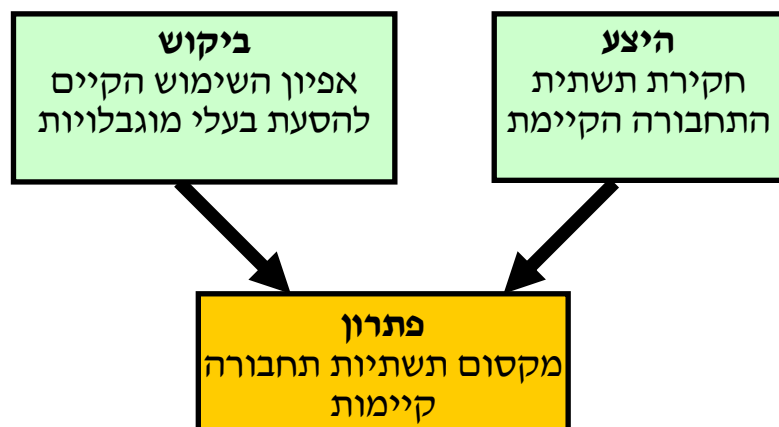
סה"כ	אחוז מהסה"כ	אינם בעלי רכב	אחוז מהסה"כ	בעלי רכב	
63	20%	26	29%	37	בכיסאות גלגלים
64	4%	4	47%	60	אינם בכיסאות גלגלים
127	24%	30	76%	97	סה"כ

נראה כי מספר בעלי מוגבלויות שבבעלותם רכב פרטי מהווה אחוז גבוה מכלל מקבלי קצבת הניידות בדימונה. עם זאת, 20% ממקבלי קצבת ניידות הם בכיסאות גלגלים ואינם בעלי רכב פרטי, ומתניידים בעיר בעזרת התשתית התחבורתית הקיימת שתוצג בסקר זה.

#### 1.4 שיטת העבודה

סקר מקסום תשתיות תחבורה קיימות – "דימונה תחילה" – בוחן את היצע תשתית התחבורה הקיים לבעלי מוגבלויות ואת הביקוש הקיים להסעות בעיר דימונה. ההיצע נבחן על ידי מיפוי התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה, הכוללת קווי אוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים, שירות מוניות, רכבת ישראל והסעות פרטיות המשרתות את העיר היום, ומידת התאמתם לבעלי מוגבלויות. הביקוש נבחן על ידי מיפוי הצרכים של בעלי מוגבלויות בעיר על פי נתונים סטטיסטיים ואיתור צרכים מהמסגרות השונות לבעלי מוגבלויות ושיחות עם בעלי מוגבלויות עצמם. על בסיס הנתונים שנאספו נבחן השימוש הקיים להסעת בעלי מוגבלויות בעיר ופוטנציאל ההסעה. בתרשים מוצגת שיטת העבודה.

תרשים 2: שיטת העבודה



קהל היעד של הסקר הוא בעלי מוגבלויות מעל גיל 21. תשתיות תחבורה קיימות כוללות סוגים שונים של תח"צ מוסדרת והסעות פרטיות קבועות המרכיבות תשתית שירותים להובלת אנשים עם מוגבלות ליעדם דרך קבע. למרות שהסעות משרד החינוך הן עד גיל 21 הן נכללו בסקר.

המידע לסקר ההיצע נאסף בעזרת נתונים ממשרד התחבורה, חברת "עדליא" – מנהלת תחבורה ציבורית, הלמ"ס, חברות הסעה, חברות מוניות, עיריית דימונה ועמותת "יד שרה" בעיר (ראו רשימה מפורטת בנספח ב). סוג המידע שנאסף בסקר ההיצע כולל את מסלולי הנסיעה, תחנות קבועות, תדירות השירות, מספר הנוסעים, התאמות קיימות לנוסעים בעלי מוגבלויות ועלויות. כמו כן, נאסף מידע על מערכי הסעה שמפעילות מסגרות לבעלי מוגבלויות ועל-סמך נתונים על אישורי חניה לרכב נכים מוועדת התחבורה בעיריית דימונה.

המידע לסקר הביקוש להסעות על ידי בעלי מוגבלויות נאסף מהמסגרות וממוסדות השיקום הוא כלל מידע על דרך ההגעה אליהם ומהם. הסקר התפרש על מגוון רחב של מסגרות באזור דימונה, ומקום המגורים של המטופלים. סקר הביקוש כלל מידע על מערך ההסעות של המסגרת, הגעה ופיזור, אמצעי הגעה, שימוש במלווים והיערכות לגבי מטופלים שאינם מגיעים למסגרת עקב בעיות הסעה. כמו כן, הסקר כולל מידע על בעלי מוגבלויות מהפזורה הבדואית מהמועצה האזורית אבו בסמה.

## 2. התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה

הפרק הנוכחי מציג מיפוי של התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה לבעלי מוגבלויות, כלומר אמצעי תחבורה שונים המשמשים בפועל או שיש להם פוטנציאל לשרת את אוכלוסיית הנכים בעיר. התשתית מורכבת מתח"צ – מוניות ואוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים, שירות רכבת ישראל והסעות פרטיות של הרשות המקומית – אגף רווחה ואגף חינוך, והסעות של ארגונים וולונטריים כגון עמותת "יד שרה".

יש לציין כי בית האבות "שירלי" מפעיל מערך הסעות, כמפורט בפרק הביקוש להסעת בעלי מוגבלויות (פרק 3). מדובר במסגרת טיפולית המפעילה את מערך ההסעות שלה בהתאם לצרכיה ולא לצורכי הציבור הרחב. הנתונים על התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה נאספו בין היתר ממשרד התחבורה, מחברת "עדליא" – מנהלת תחבורה ציבורית, מביקורים בחברות מוניות בעיר ומעמותת "יד שרה" (ראו נספח ב, המפרט את הגופים ואנשי הקשר הכלולים בסקר).

הגופים שעמם נוצר קשר רלוונטיים לנושא הסעת בעלי מוגבלויות ברמה ארצית ומקומית. הגורמים שנסקרו מהווים חלק מתשתית התחבורה הקיימת לבעלי מוגבלויות כיום, אך גם מהווים פוטנציאל להפעיל הסעות לבעלי מוגבלויות בעתיד.

### סוג המידע שנאסף על ההיצע הקיים של תשתית התחבורה:

- מסלולי נסיעה
- תחנות קבועות: מוצא-יעד
- שעות ההפעלה/תדירות השירות
- מספר הנוסעים
- התאמות קיימות לנוסעים בעלי מוגבלויות
- הגוף המפעיל בפועל והמממן
- עלויות למשתמש ולמפעיל
- שימוש במקווי
- אמצעי בטיחות להסעת בעלי מוגבלויות

הנתונים נאספו בעזרת שאלון הסוקר היבטים שונים של הסעות לנכים (נספח ד). נוסף על כך נשלח מכתב בשם ראש העיר, מאיר כהן, המפרט את מטרות הסקר, לחברות המוניות בעיר כדי לעודד שיתוף פעולה (נספח ג). הממצאים מהשאלון מפורטים בסעיף 2.2. נתונים על שירות התח"צ בעיר התקבלו מחברת "עדליא" – מנהלת תחבורה ציבורית, ומפורטים בסעיף 2.1.

### 2.1 קווי שירות של אוטובוסים

בפרק זה יפורטו נתונים על קווי האוטובוסים העירוניים והבין-עירוניים שנאספו מחברת "עדליא" – מנהלת תחבורה ציבורית ומתאגיד "אגד". כמו כן יובאו בפרק ממצאים שעלו מפגישות עם תושבים בעלי מוגבלויות על שירות האוטובוסים העירוני והבין-עירוני.

### 2.1.1 קווי שירות של אוטובוסים עירוניים

ברוב היישובים, הניידות של כלל האוכלוסייה בתח"צ ברמה המקומית מתבססת על מערך קווי האוטובוסים המקומי. בדימונה קיימת מערכת קווים, אך רמת השירות הנמוכה. כתוצאה מכך רוב האוכלוסייה מעדיף שימוש במוניות.

מנתונים שהתקבלו מחברת "עדליא – מנהלת תחבורה ציבורית", קיימים שלושה קווים עירוניים המופעלים על ידי תאגיד "אגד" בדימונה: 12, 2 ו-1א. מסלוליהם מפורטים בתרשימים 3-5 וכוללים פירוט של תחנות מוצא-יעד לאורך המסלולים. על פי תקנות משרד התחבורה, קווים אלה מחויבים להיות נגישים לנכים והתעריף בהם הוא 2.30 ₪. בפועל, האוטובוסים בקווים אלה אינם נגישים למשתמשים בכיסאות גלגלים. ציבור העיוורים משתמש באוטובוסים עירוניים אך הדבר כרוך בבעיות שיפורטו בהמשך. משיחות עם נציג "אגד" ועם תושבי העיר בעלי מוגבלויות ושאינם בעלי מוגבלויות, השימוש בתח"צ העירונית מועט.

#### הסיבות לשימוש מועט בתח"צ בדימונה הן:

- תדירות נמוכה של השירות (כל שעה בממוצע).
- מסלול האוטובוס ארוך ובשל כך הנסיעה ממושכת.
- היעדר התאמה לכיסאות גלגלים.
- היעדר תודעת שירות של נהגי אוטובוסים כלפי עיוורים ובעלי צרכים מיוחדים אחרים.
- אי-התאמה של תחנות האוטובוס למיקום של מסגרות לבעלי מוגבלויות (לדוגמה: מועדון העיוורים).

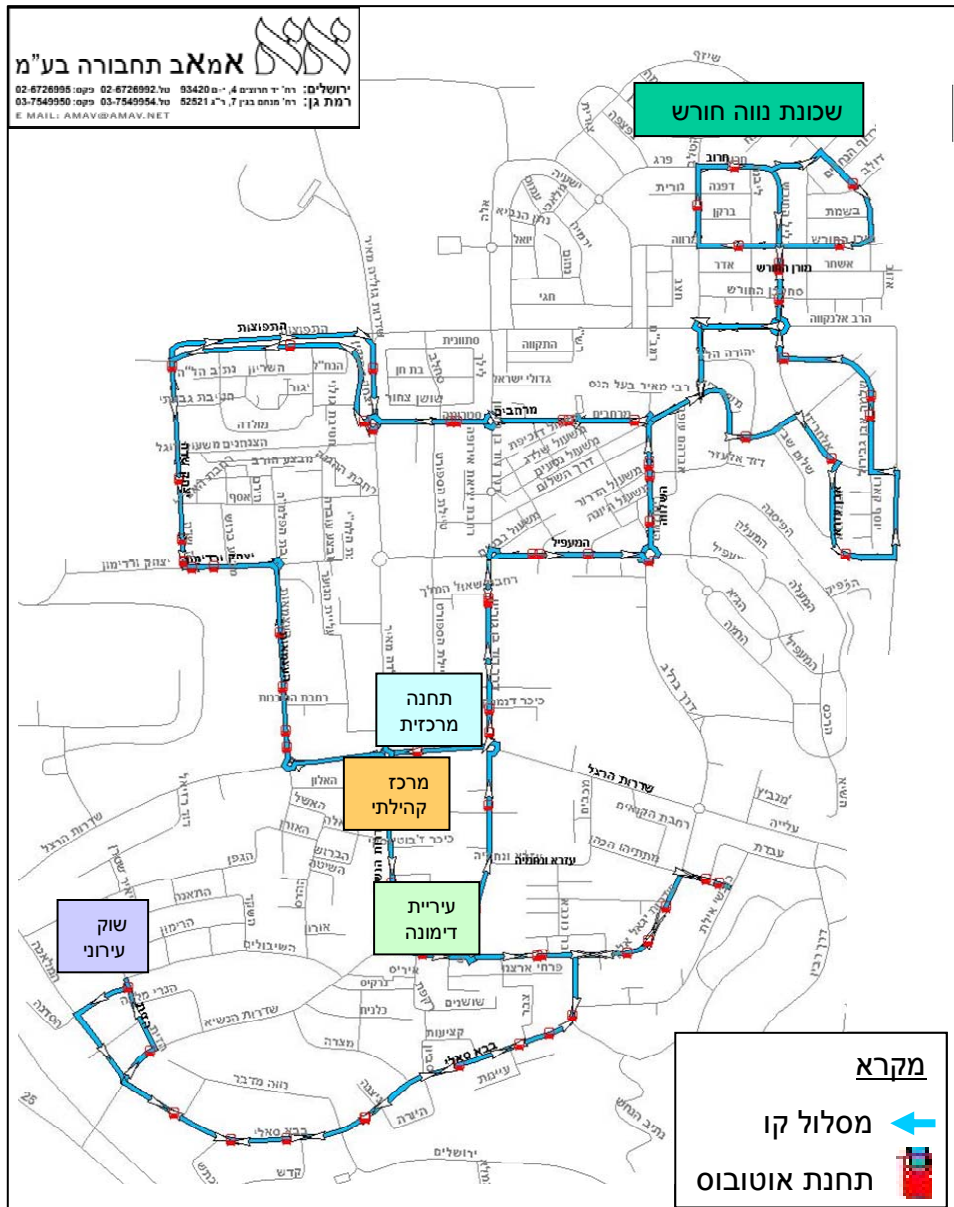
מנתונים שהועברו מחברת "אגד", עולה כי בדימונה פועלים כ-43 אוטובוסים. כ-15 מהם מסניפים קרובים (באר שבע) מסוג בין-עירוני, כלומר, אוטובוסים שהכניסה אליהם גבוהה מהרגיל וקשה למוגבלים בניידות ואינם נגישים למשתמשים בכיסאות גלגלים. אין לסניף "אגד" בדימונה אוטובוסים מונמכים הנגישים לנכים. תדירות קווי האוטובוס העירוניים מפורטת בלוח 3.

לוח 3: תדירות קווי האוטובוסים העירוניים

קו	תדירות	נגישות לבעלי מוגבלויות	עלות (₪)	הערות
קו 1א	כל שעה בין 8:00-18:00 יום ו': 8:00, 9:00, 11:00, 13:00	אין	2.30	לא פועל במוצאי שבת
קו 2	כל שעה בין 8:30-17:30 יום ו': כל שעה מ-8:00-13:00	אין	2.30	לא פועל במוצאי שבת
קו 12	בשעה 8:00, 9:00, 18:00, 20:00 יום ו': 9:00, 10:00, 12:00	אין	2.30	לא פועל במוצאי שבת

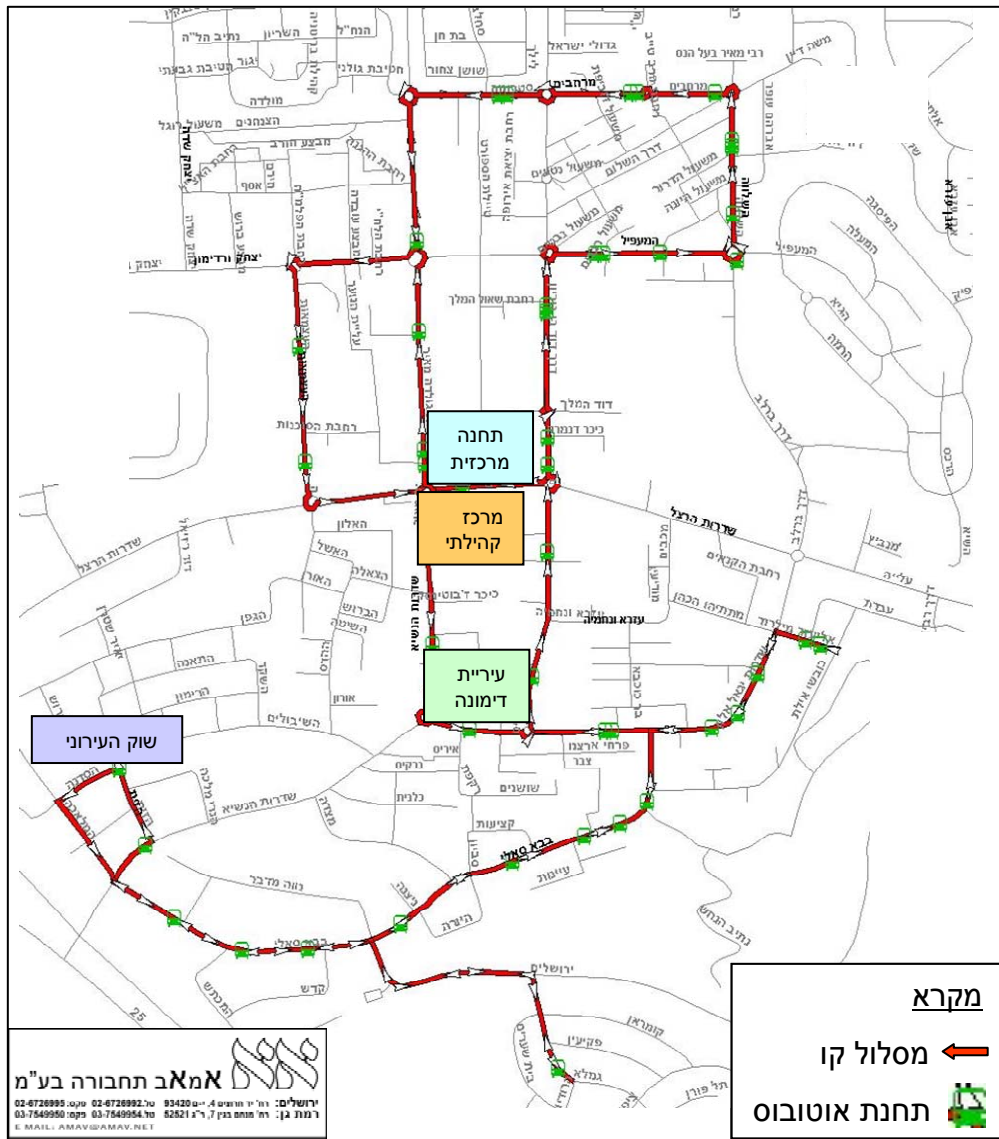
תרשימים 3-5 מפרטים את מסלולי הנסיעה של קווי התח"צ בעיר – 1א, 2, ו-12, כולל תחנות מוצא-יעד.

**תרשים 3: קו 1א עירוני בדימונה - מסלול ותחנות**



קו 1א עובר ברוב השכונות בעיר ותדירות נסיעתו היא כל שעה מ-08:00 עד 18:00. הקו עובר בשכונה הצפונית של העיר, נווה חורש, ומחבר את הנוסעים למוקדים מרכזיים כגון השוק העירוני, מרכז קהילתי, עיריית דימונה והתחנה המרכזית במסלול ארוך ומייגע. הקו אינו נגיש למשתמשים כיסאות גלגלים (תרשים 3).

**תרשים 4: קו 2 עירוני בדימונה - מסלול ותחנות**



קו 2 עובר באזור מרכז העיר והשכונות הדרומיות, ומטרתו לחבר את תושבי דרום העיר עם מקומות מרכזיים כגון השוק העירוני, המרכז הקהילתי ותחנה מרכזית. תדירות הקו היא כל שעה, משעה 8:00 עד 17:30. הקו אינו נגיש לאנשים בכיסאות גלגלים (תרשים 4).



**לוח 4: תדירות קווי האוטובוסים הבין-עירוניים**

קו	תדירות	נגישות לבעלי מוגבלויות	עלות (ש"ח)
394, 393, 390, 396 תל אביב/ אילת	מ: א-ה', 8: 35 - 18: 15 אל: א-ד' 19: 00, ה' 19, 20, ו' 15, ש' 19, 20, 21	אין	53
397 ב"ש/ אילת	א-ה' 18: 55 - 7: 55 כל שעה	אין	59
48 / 48א, 56, 56א דימונה/ ב"ש	מ- 5: 50 – 21: 05 כל 15 דקות בקירוב	אין	10.6
49 דימונה/ ב"ש	א-ה' 7: 00	אין	10.6
57 דימונה/ ירוחם	א-ה' 15: 22 - 6: 30	אין	10.6
383 אשקלון/ אילת	א', ד', ה', ש': 8: 15, 24: 15	אין	79.5
391 אשדוד/ אילת	א, ד, ה: 8: 00, 24: 00 ש: 24: 00	אין	89
398 נתניה/ אילת	א, ש': 23: 45	אין	71
993, 990 חיפה/ אילת	א-ה': 10: 00, 13: 30, 24: 00	אין	73
991 חדרה/ אילת	א-ה': 7: 30, 24: 00	אין	73

לסיכום, נראה כי שירות האוטובוסים העירוני והבין-עירוני לא נותן מענה לנוסעים בעלי כסאות גלגלים. החלופה בהסעות לבעלי כסאות גלגלים היא שימוש במוניות ובהסעות פרטיות כפי שיפורט בפרק הבא.

**2.2 קווי שירות של מוניות והסעות עירוניות ובין-עירוניות**

בסעיף זה יובאו נתונים על קווי שירות של מוניות עירוניות ובין-עירוניות בדימונה ונגישותם לבעלי מוגבלויות. הנתונים על תדירות הנסיעות ועלויותיהן נאספו מחברות המוניות בעיר. כאמור, שירות התח"צ בעיר הוא בתדירות נמוכה, ולכן על פי רוב התושבים מעדיפים לנסוע במוניות. בדימונה פועל מערך מוניות במחיר אחיד, שבמסגרתו אפשר להגיע לכל יעד בעיר בעלות של 7 ש"ח. כאשר מזמינים מונית מראש, העלות היא 14 ש"ח. שירות המוניות העירוני אינו כולל כלי רכב מותאמים לכיסאות גלגלים עם מעלון. אפשר להסיע בעל כיסא גלגלים רק אם הכיסא מתקפל ונכנס לתא המטען האחורי. משיחה עם נציגי "קהילה נגישה", ארגון המייצג ומאחד את ציבור הנכים בעיר, צוין כי לעתים נהגי מוניות אינם עוצרים ברחוב לנוסעים בכיסא גלגלים, היות שהסעתם מצריכה מאמץ רב יותר מאשר הסעת אדם רגיל. לשם כך יש צורך להזמין מונית מראש, במחיר גבוה יותר, מבעל מונית המסכים לכך. בעלי כיסאות גלגלים שכיסאותיהם אינם מתקפלים ונכנסים לתא המטען האחורי, נאלצים להזמין שירות הסעה מיוחד ברכב מותאם עם מעלון, בהזמנה מראש. מחיר שירות הסעה עירוני מיוחד,

למשל אצל דודו נקש, מפעיל הסעות פרטי כ-30 שנה בדימונה, הוא 157 ₪ ואף יותר בהתאם למשך הנסיעה, למועד הנסיעה ולמספר נוסעים. לטענתו נסיעות עירוניות גורמות לשחיקה גבוהה יותר של הרכב ולכן הן יקרות יותר.

בשירות הבין-עירוני פועלות מוניות שירות של תאגיד "אייל" בקו דימונה-באר שבע, באישורו של משרד התחבורה. הרישוי ניתן למוניות אלו במסגרת הרפורמה בענף המוניות, וכיום השירות פועל ברחבי הנגב: אשקלון, קריית גת, שדרות, נתיבות ודימונה. את השירות מזמינים אצל מוקדן, השולח מונית לאיסוף מבית המזמין לכמה יעדים מרכזיים בבאר שבע. מחיר הנסיעה המרבי הוא 12 ₪ לכל אחד מעשרה נוסעים במונית, כך שהעלות הכוללת של הנסיעה היא 120 ₪ לכל כיוון. בקו באר שבע-דימונה פועלות 11 מוניות מסוג זוטובוס (עד עשרה נוסעים). הקו פועל בשעות 05:30-20:00, בתדירות נסיעה של כל 15 דקות. במוניות אלו יכולים לנסוע רק מי שברשותו כיסא גלגלים המתקפל לתא המטען האחורי. אין בשירות זה כלי רכב מותאמים לכיסאות גלגלים עם מעלון או עם רמפה מתקפלת.

בפגישה עם מפעיל "קווי אייל", יניב כהן, עלה כי באופן תיאורטי אפשר לשלב כלי רכב מונגשים לכיסאות גלגלים אם הם יכולים להסיע עשרה נוסעים, כמו כלי הרכב הקיימים. אין כדאיות כלכלית בנסיעת נכים בלבד בשיטת מונית שירות, ולכן רכב מונגש חייב לשלב בין שני סוגי נוסעים. לטענתו, לא קיים רכב מתאים לכך בשוק. יש דרישה היום לנסיעות של בעלי מוגבלויות לבית החולים סורוקה ולקופת חולים בשכונה ג' בבאר שבע.

כאמור, החלופה העומדת לרשותם של המרותקים לכיסאות גלגלים ממונעים (לא מתקפלים) היא הסעה פרטית ברכב מותאם עם מעלון. נקש מציע שירות הסעה בין-עירוני מדימונה לבאר שבע, בהזמנה מראש, בעלות 400 ₪ הלוך וחזור. הנסיעה כוללת מלווה, עם אפשרות להסעת שישה בעלי מוגבלויות בו-זמנית או 13 נוסעים ללא כיסאות גלגלים. המחיר זהה לזה שמשלם נוסע בודד או שישה נוסעים בכיסאות גלגלים, מה שעושה את העלות לבלתי-נסבלת למשל לבעל מוגבלות הנדרש לטיפולים תכופים בבית החולים סורוקה. משיחה עם נקש עלה כי הנושא בעל חשיבות רבה בעיניו, והוא מעוניין מאוד לקדם ולשפר את ההסעות לאנשים בכיסאות גלגלים בדימונה. נקש הוא המתמודד היחיד על המכרזים של הרשות המקומית להסעת תלמידים בכיסאות גלגלים, כפי שיפורט בסעיף 2.3.1.

לוח 5 מסכם את עלויות הנסיעה, התדירויות והנגישות של בעלי מוגבלויות להסעות עירוניות ובין-עירוניות המתגוררים בדימונה.

**לוח 5: שירות מוניות והסעות בין-עירוני ועירוני בדימונה**

חברה	תדירות	נגישות לבעלי מוגבלויות	עלות-עירונית (₪)	עלות-בין-עירונית (₪)
"אייל"	כל 15 דקות בין 05:30-20:00	רכב ללא מעלון	-	*12
מוניות הערבה	בהזמנה מראש	רכב ללא מעלון	*14	*150
אריה מיאמ בע"מ	לפי הזמנה	רכב ללא מעלון	*14	250
דודו נקש	לפי הזמנה	רכב עם מעלון	157	200

\*כיסאות גלגלים מתקפלים בלבד.

יש לציין כי אם מצליחים לעצור מונית ברחוב, עלות הנסיעה היא 7 ש. קיים פער גדול בעלות של נסיעה מוזמנת מראש במונית רגילה – 14 ש, ובין נסיעה במונית שיש בה נגישות לכל סוגי כיסאות הגלגלים – בסך 157 ש. בשל היעדר פיקוח על מחירים בנושא הסעת בעלי מוגבלויות, המפעילים קובעים מחירים יקרים מאוד ביחס למחיר הרגיל.

### **2.3 הסעות פרטיות של הרשות המקומית והאזורית וארגונים וולונטריים**

בחלק זה יוצגו נתונים על הסעות פרטיות של הרשות המקומית בעיריית דימונה, ובפרט של מינהל חינוך ורווחה. הנתונים נאספו משיחות עם חשבת אגף חינוך, ורדה הרוש, ועם חשבת אגף רווחה, יהודית רוחקין. כמו כן, נאספו נתונים על הסעות של המועצה האזורית הבדואית אבו בסמה, המבצעת הסעות לדימונה. הנתונים נאספו משיחה עם העובדת הסוציאלית אירה ריידר. נוסף על כך יפורטו הסעות של ארגונים וולונטריים, ובפרט של עמותת "יד שרה" בדימונה. המידע נאסף בשיחות עם מוישי כהן, ראש מערך הסעות "יד שרה", ועם קרן שמרלינג, אחראית למערכות מידע ב"יד שרה".

#### **2.3.1 הסעות פרטיות של עיריית דימונה ומועצה אזורית אבו בסמה**

בעיריית דימונה, אגף מינהל חינוך ורווחה אחראי להסעת בעלי מוגבלויות. משיחה עם חשבת אגף החינוך בעיריית דימונה, ורדה הרוש, עולה כי כיום יש שתי תלמידות תיכון הזכאיות להסעה במימון משרד החינוך. הסעות לתלמידים בעלי מוגבלויות פועלות לפי שיטת המכרז. בכל שנה ניגש למכרז מתחרה אחד, מפעיל הסעות לבעלי מוגבלויות, דודו נקש. משרד החינוך מעמיד תקציב הסעת ילדים בעלי מוגבלויות לבית הספר וחזרה, בעלות של 133 ש להסעה לכל כיוון. עם זאת, לפעילויות נוספות של בית הספר, כגון טיול שנתי, פעילויות ערב וכדומה, אין מימון להסעת התלמידות ממשרד החינוך, ולכן הן לעתים אינן משתתפות בפעילות.

כמו כן, משיחה עם חשבת אגף רווחה בעיריית דימונה, יהודית רוחקין, עולה כי קיימות הסעות של משרד הרווחה לחולי דיאליזה. כיום מוסעים שבעה חולי דיאליזה על ידי מפעיל פרטי, כהן הירש. ההסעות הן במונית רגילה מדימונה לבאר שבע לצורך טיפולים רפואיים. הנהג ממתין לחולים בזמן הטיפול הרפואי ובסופו מחזיר אותם לדימונה. עלות ההסעות היא 1,245 ש לחודש ל-14 טיפולים רפואיים, כלומר 89 ש לנסיעה הלך-חזור באר שבע-דימונה. לעתים נעשה ניסיון לשלב בין ההסעות של אגף הרווחה וההסעות של אגף החינוך, כדי לחסוך בעלויות.

משיחה עם העובדת הסוציאלית אירה ריידר מהמועצה האזורית אבו בסמה, עולה כי כיום יש הסעה של המועצה למרכז הרב-נכותי בדימונה. המרכז מקיים פעילות שיקום תעסוקתי לבעלי פיגור ומשתתפים בו שבעה חניכים מהמועצה האזורית אבו בסמה. יש מצוקה רבה בנושא הסעות לבעלי מוגבלויות בפזורה הבדואית, היות שהפיזור הגאוגרפי רחב, עלויות ההסעה גבוהות והפיקוח הבטיחותי על ההסעות לוקה בחסר.

המשמעות של היעדר מימון ופיקוח ציבורי בהסעת בעלי מוגבלויות בכלל ובפזורה הבדואית בפרט, היא עומס רב הנופל על הנכה ועל משפחתו. בצד הטענה על העומס היו נכים שדיווחו על מצבים שבהם בני המשפחה השתמשו ברכב שנועד לאדם הנכה לצרכים אחרים של המשפחה ולא הסיעו אותם ליעדים שאליהם רצו להגיע. בנוסף, נושא הבטיחות בהסעה אינו בפיקוח ויש סיכון רב בהסעת בעלי כיסאות גלגלים. משיחה עם מסיע פרטי עלה כי בעבר תושב מהפזורה הבדואית היה מסיע את בתו הנכה בדוחק לבית הספר. משרד החינוך דרש מהאב שהמסיע הפרטי יסיע את הבת

לבית הספר במימון משרד החינוך. האב הסכים לכך בתנאי שהמסיע הפרטי יפריש לו 50 ₪ מעלות הנסיעה. דוגמה זו ממחישה את מורכבות נושא ההסעות לבעלי מוגבלויות.

### 2.3.2 הסעות עמותת "יד שרה"

עמותת "יד שרה" החלה להפעיל בשנת 1985 מערך הסעות למשתמשים בכיסאות גלגלים. בכל הארץ פועלות 35 "נכונות" – כלי רכב נגישים לבעלי כסאות גלגלים. מתוכן להוסיף 18 "נכונות" ברחבי הארץ, מהן שתיים באזור הדרום, כולל אחת בדימונה. כיום היקף הפניות ל"יד שרה" הוא רב ובחודש נדחות 25 בקשות להסעה באזור הדרום. על פי רוב הפניות להסעות הן מלקוחות פרטיים ולא ממסגרות או מגופים ממשלתיים.

בדרום קיימים אזורים בעלי תשתיות דלות ודרכים לא סלולות, והפריסה הגאוגרפית עצומה. כיוון שחלק מהפזורה הבדואית גרה באזורים דלים בתשתיות כבישים, הגישה אליהם קשה והשירות של "יד שרה" לא זמין להם אלא רק מהכבישים הראשיים.

פנייה ל"יד שרה" להזמנת הסעה נעשית בעזרת מוקד ארצי הפועל בימים א'-ה' בשעות 7:30–16:00. המוקד, הממוקם בירושלים, מעביר את ההזמנות דרך איתרון לכלי הרכב ברחבי הארץ. בממוצע מגיעות אל המוקד 550 פניות ביום, וזמן ההמתנה למתן מענה (חיובי או שלילי) הוא שעתיים. פירוט הנסיעות של עמותת "יד שרה" באזור דימונה לשנת 2008 מוצג בלוח 6.

לוח 6: נסיעות "יד שרה" באזור דימונה לשנת 2008

תאריך	ממקום	למקום	עלות (₪)
6.1.2008	דימונה	באר שבע	100
6.1.2008	באר שבע	דימונה	100
3.2.2008	דימונה	דימונה	30
3.2.2008	דימונה	דימונה	30
6.4.2008	דימונה	באר שבע	100
6.4.2008	באר שבע	דימונה	100
3.6.2008	אשקלון	דימונה	150
4.6.2008	דימונה	באר שבע	70
סה"כ 8 נסיעות			סה"כ

מנתונים שהועברו מעמותת "יד שרה" עולה כי במהלך שנת 2008 התקבלו 23 הזמנות באזור דימונה, אך בוצעו בפועל שמונה נסיעות, כפי שמפורט לעיל. פער זה מוסבר על ידי העדר "נכונות" באזור דימונה ומתן עדיפות להזמנות מאזור באר שבע. כאמור, במהלך שנת 2009 "יד שרה" מתכננת להציב "נכונות" באזור דימונה, וסביר להניח שהדבר יגדיל את מספר הנסיעות המבוצעות בפועל.

קיים פער גדול בין המחיר לצרכן של הסעות "יד שרה" ושל חברות המוניות הפועלות בעיר. נסיעה עירונית של חברת מוניות פרטית, כגון של דוד נקש, עולה 157 ₪, לעומת עלות של 35–40 ₪ של "יד שרה". נסיעה בין-עירונית אצל דודו נקש עולה 200 ₪ לכיוון אחד, לעומת 100 ₪ אצל עמותת "יד

שרה". הדבר מתאפשר משום שעלויות עמותת "יד שרה" מסובסדות באופן ניכר, כמעט ב-60%. לדוגמה, נסיעה בתוך באר שבע עולה 100₪ לעמותה ורק 30₪ לנוסע. עלות רכישת "נכונית" היא 300,000₪, עם מעלון וציוד עגינה לכיסאות גלגלים, כאשר כל רצועה עולה כ-400₪ ומספרן ברכב יכול להגיע עד 12. אחזקה שנתית של "נכונית" עולה 150,000₪. החלפת רכב מתבצעת אחרי 250,000 ק"מ, בארבע-חמש שנות פעילות בממוצע. לסיכום, נראה כי נסיעות של עמותת "יד שרה" אינן בתדירות גבוהה באזור דימונה היות שהיא מפעילה רק שתי "נכוניות" באזור הדרום.

## 2.4 רכבת ישראל

על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מספר הנוסעים בשירות רכבת ישראל בשנת 2008 אל דימונה וממנה היה 4,800. רכבת ישראל מציעה שירות נסיעות מותאם לבעלי מוגבלויות, אך לא קיימים נתונים על מספר נוסעים בעלי מוגבלויות בשירות רכבת ישראל בכלל, ובאזור דימונה בפרט. בתחנות הרכבת יש מקומות חניה מוסדרים לנכים, רמפות ושיפועים המתאימים לכיסאות גלגלים, שירותים בעלי מרווחים מתאימים לכיסאות גלגלים ועזרי אחיזה, אך כדי לנסוע ברכבת יש לתאם את הנסיעה 24 שעות מראש. כמו כן יש פסי מישוש לכבדי ראייה, כולל פס צהוב בולט להזהרת הנוסעים העומדים ברציף, כפי שאפשר לראות בתמונה 3. כמו כן ניתן לראות את המדרגות בכניסה לרכבת, המחייבות הסדרי עלייה מיוחדים לנכים.

### תמונה 3: פס מישוש לכבדי ראייה ברכבת



תחנת הרכבת בדימונה ממוקמת מחוץ לעיר, כפי שמוצג בתרשים 6. כאמור, מערך התח"צ העירונית אינו נגיש לנכים, ולכן אדם בכיסא גלגלים חייב לנסוע במונית לתחנת הרכבת. הרכבת אינה מגיעה למרכז באר שבע אלא רק לתחנה הסמוכה לאוניברסיטה, מיקום רחוק יחסית לצורכי הנוסעים. תדירות הרכבות לדימונה היא פעמיים בשעות הבוקר (7:38, 8:40) ופעמיים בשעות אחר הצהריים והערב (17:00, 19:45). עלות הנסיעה ברכבת היא 11₪, ולתושב ותיק – 5.5₪. בתרשים 7 מוצג המיקום של תחנת הרכבת בדימונה.



## 2.6 התאמות פיזיות בעיר – הנמכת מדרכות ומקומות חניה לנכים

משיחה עם מהנדס עיריית דימונה, אבי היקלי, עלה כי קיימת ועדת תחבורה שמטרתה לעסוק בשיפור הנגישות של נכים בעיר, תשתיות פיזיות וחניות נכים. חניית נכים ניתנת לבעלי "תו נכה", בעלי רכב פרטי. הוועדה מתכנסת פעם בשלושה-ארבעה חודשים, ומשתתפים בה נציגי העירייה, מד"א, אגד, נכים, משטרה, נהגי משאיות ומהנדס העיר.

משיחה עם סמיטל חבושה, אחראית לוועדת התחבורה, עלה כי בכל ועדה דנים ב-17-22 נושאים בממוצע, כגון: שיפוץ כיכרות והוספת חדשות, הוספת פסי האטה, שינוי תמרורים, סימון מדרכות וכבישים, וכן הוספת מקומות חניה פרטיים ומקומות חניה לנכים.

על פי נתוני ועדות התחבורה כיום, יש 100 מקומות חניה פרטיים וציבוריים לבעלי כלי רכב מותאמים לנכים. מיקום חניות אלה הוא ליד הבתים הפרטיים של בעלי כלי הרכב המונגשים לכיסאות גלגלים, וכן במקומות ציבוריים, כגון מרכז מסחרי, שוק, מתנ"ס קהילתי ועוד.

ועדת התחבורה אינה מקצה "תו נכה" לבעלי כלי רכב מונגשים, אלא אחראית להקצאת מיקום פיזי להחניית הרכב המונגש בעיר. מדיווח העירייה עולה כי 90% מכלל הבקשות לחניית נכים נענות בחיוב.

### 3. הביקוש להסעת בעלי מוגבלויות בדימונה

בפרק זה ננסה לאפיין את הביקוש הקיים להסעות מצד בעלי מוגבלויות בדימונה, תוך הבנת הקשיים הקיימים בהגעה ממוקדים ואל מוקדים בדימונה ומחוצה לה. המטרה היא לבחון לעומק את הצרכים והקשיים היומיומיים של אוכלוסיית בעלי המוגבלויות (מעל גיל 21) בדימונה, ולאפיין את השימוש שלהם בהגעה ממקום למקום. בפרק הקודם, שבו פורטו התשתיות התחבורתיות הקיימות על כלל רכיביהם, עלה כי לתושב דימונה בעל מוגבלות יש כיום מספר מצומצם של אפשרויות הסעה.

כדי לבחון את הנושא לעומק בוצע סקר לאיתור צרכים בקרב מסגרות חינוכיות, תעסוקתיות ומוסדות שיקום המיועדים לאוכלוסיית מוגבלים מבוגרים בדימונה. הסקר התפרש על מגוון רחב של מסגרות באזור דימונה, הן מבחינת סוג המסגרת, אופי הפעילות ואמצעי הנסיעה. נוסף על כך, נערכו שיחות וראיונות עם בעלי מוגבלויות בעיר, כדי לאפיין את השימוש בהסעות ואת הצרכים בהן. התקווה היא שנוכל להציע פתרונות לביקושים השונים להסעה תוך ביצוע התאמות קלות לתשתית התחבורתית הקיימת בעיר.

#### סוג המידע שנאסף על ביקוש בעלי מוגבלויות להסעות:

- היעדים העיקריים של המבקשים הסעה בדימונה ומחוצה לה
- שעות הגעה ופיזור
- סוגי המוגבלויות של הנוסעים
- אמצעי הגעה קיימים
- שימוש במלווים
- סיבות ושיקולים בשימוש באמצעי הגעה שונים (הסעה פרטית, תח"צ סבירה וכו')
- היערכות לגבי מטופלים משתתפים פוטנציאליים שאינם מגיעים למסגרת עקב בעיות הסעה
- אמצעי הבטיחות שמשמשים בהם בהסעת בעלי מוגבלויות
- משתתפים המסיעים בעלי מוגבלויות אחרים – "חבר מוביל חבר"

איסוף המידע לסקר הביקוש להסעת בעלי מוגבלויות בדימונה, בוצע בליווי של ג'וניט ישראל – היחידה לנכויות ושיקום ועיריית דימונה – אגף לשירותים חברתיים, היחידה לעבודה קהילתית. זאת בשיתוף המסגרות ומוסדות השיקום, ועמותות הגג המפעילות את המסגרות, כדי לאפיין את הביקוש ואת הצרכים של המשתתפים בנושא הסעות.

בדימונה קיימת פעילות ענפה לבעלי מוגבלויות. המאפיינים העיקריים של בעלי מוגבלויות המוכרים הם פיגור, נפגעי נפש, עיוורים וכבדי ראייה ומגובלים פיזיים (כגון שיתוק מוחין). בסעיף 1.3 פורטו ממצאים על בעלי מוגבלויות בדימונה.

כדי לעודד שיתוף פעולה עם המסגרות השונות, נשלח מכתב בשם מנהל אגף חינוך ורווחה, משה נחום (נספח ה), בצירוף שאלון על איתור צרכים למסגרות השונות (נספח ו).

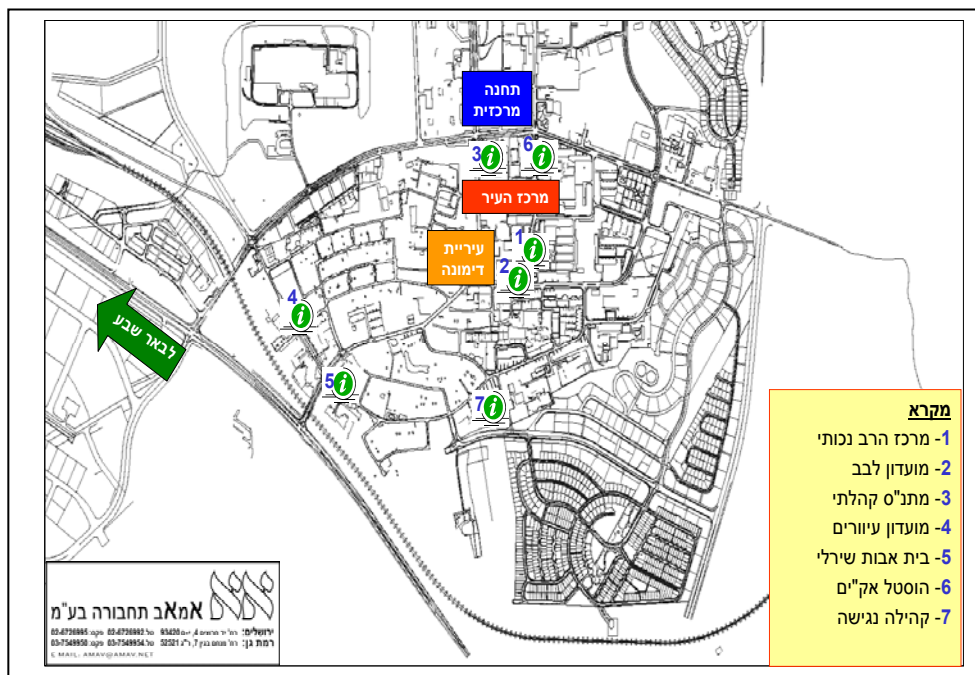
## בסקר השתתפו המסגרות האלו:

1. המרכז הרב-נכותי בדימונה (כולל מרכז שיקום תעסוקתי)
2. "מועדון לבב" – מסגרת תעסוקתית לנפגעי נפש
3. מרכז קהילתי – מתנ"ס דימונה
4. מועדון יום של האגודה למען העיוור
5. בית אבות "שירלי"
6. הוסטל אק"ים – דיור מוגן למבוגרים
7. "קהילה נגישה" בדימונה

נציגי המסגרות נשאלו על אופי פעילותן: מוסד, חוץ-ביתי, דיור מוגן, מרכז יום, מועדון או אופי אחר. נאסף מידע על ניצולת המסגרת, כלומר אחוז ההשתתפות בפועל לעומת אפשרות להשתתפות מקסימאלית וכמות האנשים המבקרים או המשתתפים במסגרת ובאילו גילאים; מי הם בעלי המסגרת – האם גוף ממשלתי, ציבורי, עירוני, פרטי או מעורב, ומהם מקורות המימון העיקריים לפעילות המסגרת. עוד נשאלו על תדירות הביקור של המשתתפים במסגרת ושל הפעילויות מחוץ למסגרת ועל דרך הגעתם אליה. המסגרות התבקשו לציין אם קיים רכב מותאם למסגרת וכיצד הוא פועל, מהן העלויות בהפעלתו ומהו מסלול הנסיעה שלו (ראו "שאלון למסגרות עם בעלי מוגבלויות בדימונה", נספח ו).

לכל מסגרת פעילות שונה, אופי אוכלוסייה ומבנה ארגוני משלה, לכן נושא ההסעות משתנה ממסגרת למסגרת. להלן מוצגים מערכי ההסעות של מגוון מסגרות לבעלי מוגבלויות בדימונה כדי ללמוד על הביקוש הקיים על כל רכיביו. תרשים 7 מציג את המוסדות ואת המרכזים שנסקרו.

תרשים 7: מסגרות לבעלי מוגבלויות שנסקרו



### 3.1 מרכז רב-נכותי בדימונה

המרכז הרב-נכותי לשיקום תעסוקתי בדימונה הוקם ביוזמת עיריית דימונה – האגף לשירותים חברתיים, עמותת "יחדיו" ומשרד הרווחה, בסיוע של המוסד לביטוח לאומי, משרד הבריאות, הקרן לפיתוח שירותים לנכים, קרן שלם וקרן סאקט"א רש"י.

המרכז משרת כ-100 אנשים בגילאים 21–60, בעלי מוגבלויות שונות כגון: פיגור שכלי, נפגעי נפש, עיוורון ומוגבלויות גפיים. המשתתפים בפעילות במרכז הם תושבי דימונה, ירוחם והפזורה הבדואית המופנים על ידי שירותי הרווחה.

#### המסגרת כוללת בתוכה:

- **מע"ש** – מפעל עבודה שיקומי לבעלי פיגור שכלי. במע"ש מתקיימות עבודות הרכבה ואריזה עבור מפעלים בשוק החופשי ובמסגרתו מועסקים 33 חניכים במגוון עבודות עבור חברת "עלית", חברת "קליר", חברת "הגביע", חברת "משכן התכלת" וכן מבצעים עבודות בשוק הפרטי במרחב העסקי של העיר דימונה וסביבתה.
  - **מפעל מוגן** – נותן פתרונות תעסוקה לנפגעי נפש ובעתיד לבעלי לקויות פיזיות. כיום מועסקים המשתקמים בייצור ציפורי נוי מחומרים ממוחזרים תוך עבודה עם מכשירי נגרות וצביעה. המפעל מוכר את ציפורי הנוי, משתתף בירידים ובבזארים ברחבי הארץ, והמשתקמים מפעילים סדנאות הפעלה לילדים להכנת הציפורים ומרגישים שתורמים לאיכות הסביבה.
  - **השמה נתמכת** – כחלק בלתי-נפרד מהפעילות במרכז רב-נכותי דימונה מועסקים כיום כ-5 חניכים בשוק החופשי, בליווי צמוד של מדריכה.
  - **שיתוף פעולה עם עמותת "מאיר פנים"** – עמותת "מאיר פנים" מפעילה מטבח לאספקת ארוחת צהריים בעלות של 1 ₪ עבור תושבים נזקקים בדימונה. העמותה מעסיקה משתקמים העובדים במטבח, בליווי של מדריכה מטעם המרכז הרב-נכותי. המשתקמים עובדים במטבח, בחדר האוכל ובהגשה. המרכז הרב-נכותי רוכש ארוחות צהריים למשתקמים מעמותת "מאיר פנים", וכך נוצרים יחסי גומלין בין השניים.
- משיחה עם העובדת הסוציאלית מירב כהן קסו, עולה כי החברים מגיעים למרכז בכוחות עצמם, למעט חברים מהפזורה הבדואית, המגיעים בהסעה.
- את ההסעה מארגנת ומממנת המועצה האזורית אבו בסמה, והיא מסיעה 7 חברים עם פוטנציאל ל-3 מקומות נסיעה נוספים. ההסעה אוספת את החברים ממקום מגוריהם בפזורה הבדואית למרכז הרב-נכותי בדימונה ומפזרת אותם בסוף היום. עלות ההסעה היא 600 ₪ ליום, סה"כ 14,000 ₪ לחודש.
- יש שני משתקמים במרכז המרותקים לכיסאות גלגלים, ואלה מגיעים בעזרת משפחותיהם. משיחה עם העובדת הסוציאלית אירה ריידר מהמועצה האזורית אבו בסמה, עלה כי משתתפת מרותקת לכיסא גלגלים מוסעת כבר כמה שנים על ידי בני משפחתה, היות שההסעה מהמועצה אינה מותאמת לבעלי כיסאות גלגלים. חבר פוטנציאלי נוסף בכיסא גלגלים אינו מגיע למרכז עקב בעיית הסעה. בהסעה של המועצה האזורית אבו בסמה משתמשים בחגורות בטיחות לנוסעים. לא התאפשר לאסוף נתונים על הסעות בני משפחה בשל הבעייתיות בחשיפת פרטים אישיים.
- לסיכום, נושא הסעת משתתפים במרכז הרב-נכותי לתושבי דימונה המשתמשים בכיסאות גלגלים מקבל מענה על ידי בני המשפחות, אך הנטל עצום. למועצה המקומית אין מענה הולם**

להסעה מהפזורה הבדואית שתסיע חברים המשתמשים בכיסאות גלגלים. פער זה מונע ממשתתפים פוטנציאליים להגיע למרכז הרב-נכותי. על פי הערכה, יוכלו להצטרף למרכז 50 משתתפים נוספים<sup>1</sup> אם תהיה מערכת תחבורה הולמת לאנשים בכיסאות גלגלים.

### 3.2 "מועדון לבב" – מסגרת תעסוקתית לנפגעי נפש

"מועדון לבב" בדימונה הוא מסגרת שיקומית לנפגעי נפש במטרה לשלבם במסגרות תעסוקתיות. את המועדון מפעילה עמותת "יחדיו", שנוסדה במטרה להרחיב ולשפר את השירותים החברתיים המוצעים לאוכלוסייה בדרום הארץ. מרכז היום משמש למפגש חברתי, תעסוקתי ושיקומי לנפגעי נפש בדימונה. המשתתפים הם בוגרים בני הגילאים 21–65, הזוכים לסיוע ולשיקום תוך הקניית מיומנויות עבודה.

כיום יש 22 חברים במועדון, המגיעים יומיום, המהווים 55% מניצולת המסגרת. המסגרת פועלת בשעות 8:00–13:00, חמישה ימים בשבוע. כמו כן מתקיימים טיולים וערבי גיבוש פעמיים בשנה. אמצעי ההגעה העיקרי למועדון הוא מוניות, וניתן לחברים החוזר תשלום נסיעה כנגד קבלות. במסגרת התקציב של המסגרת, משרד הבריאות מממן את ההסעות לכיוון אחד בלבד, ולפי תעריף נסיעה באוטובוס ולא במונית. עם זאת, ניתנים החזרים לנסיעה במונית כדי לעודד משתתפים להגיע למועדון.

עלות הנסיעה היא 7 ש"ח לכל כיוון, מכל יעד בעיר, כלומר קרוב ל-6,160 ש"ח בחודש. כיום מרבית המשתתפים מגיעים מדימונה, אך יש פוטנציאל לחברים נוספים מירוחם ומהפזורה הבדואית. ההגעה למועדון היא חלק אינטגרלי מהשיקום של חברי המועדון, ואין צורך במלווים. תח"צ אינה בשימוש החברים בשל זמני נסיעה לא מתאימים. קו האוטובוס פועל מהשעה 8:00 בבוקר, שעה מאוחרת מדי היות שפעילות המועדון מתחילה בדיוק בשעה זו.

**לסיכום, למשתתפים המגיעים למועדון מדימונה, יש קושי להגיע למועדון בשל מחסור בהסעות. בנוסף לכך, קיים פוטנציאל של משתתפים מירוחם ומהפזורה הבדואית, שבשל מחסור בהסעות לא מגיעים למועדון. קיים פער בין התקציב של משרד הבריאות לצורך ההסעות ובין העלות וההוצאות השוטפות בפועל. יש לציין כי יש מקומות פנויים בהסעה של המועצה האזורית אבו בסמה המופעלת מהפזורה הבדואית למרכז הרב-נכותי, הסמוך ל"מועדון לבב". על פי הערכה, 24 משתתפים נוספים מדימונה ו-5 מירוחם יוכלו להצטרף למועדון אם תהיה חלופה הולמת להסעת אנשים המוגבלים בניידותם.**

### 3.3 מרכז קהילתי – מתנ"ס דימונה

מתנ"ס דימונה מקיים פעילויות מגוונות לבעלי מוגבלויות בעיר, ביניהם תכניות רצף במוזיקה, אמנות, פרויקט חופשות בחגים, הכולל פעילויות לבעלי מוגבלויות בעיר ועוד. לכלל הפעילויות ההגעה עצמאית ואין הסעה מאורגנת.

משיחה עם רכזת פעילויות לבעלי מוגבלויות במתנ"ס, דליה צרפתי, עולה כי יש אנשים שלא מגיעים בשל קשיי הגעה ומחסור בדרכי הסעה. אמנם מטרת המתנ"ס היא לשלב בעלי מוגבלויות בכלל הפעילויות והחוגים, אך אין הוא דואג לדרכי ההגעה של המשתתפים.

<sup>1</sup> יש לבחון מכסות משרד הרווחה כדי לאתר מועמדים פוטנציאליים.

לסיכום, המתנ"ס נמצא סמוך למרכז העיר, מה שמאפשר נגישות באמצעות תח"צ מכל חלקיה. נדרש פתרון המנגיש שירות זה לאוכלוסיית הנכים או מייצר פתרון אחר בעלות סבירה לאנשים בכיסאות גלגלים. צוין כי על פי רוב, המשתתפים הבוגרים הם בעלי כלי רכב פרטיים, ולכן אין בסיס להפעלת מערך הסעות עצמאי למתנ"ס.

#### 3.4 מועדון עיוורים דימונה

מועדון העיוורים בדימונה הוא מועדון יום לבני גיל 55 ומעלה, הפועל מדי יום בשעות 08:00–13:00. התקן של המסגרת הוא 30 חברים. בפועל רשומים 25 חברים, אך מגיעים מדי יום 13 חברים בלבד. המסגרת היא של האגודה למען העיוור ומקורות המימון של המועדון הם מהעירייה, לפי מספר משתתפים.

המוגבלויות הפיזיות של המשתתפים הם עיוורון חלקי (כבדי ראייה) או מלא, וכן מוגבלויות נוספות כמו הליכה עם הליכון, מוגבלות שמיעתית וריתוק לכיסא גלגלים.

המקומות הנוספים שאליהם מבקשים המשתתפים להגיע הם דואר, טיפולים רפואיים, קניות ועוד. אמצעי הנסיעה העיקרי הוא מוניות, בעלות של 10–14 ₪. כשלושה חברים נוסעים היום בתח"צ בעלות אפסית במימון משרד התחבורה.

משיחות עם המשתתפים עולה כי זמן ההמתנה לאוטובוסים הוא ארוך, התדירות נמוכה, והנהגים אינם תמיד עוצרים סמוך לתחנה עצמה אלא לפני המקום הרגיל או אחריו. האפשרות עבור עיוור לנוע במרחב מבוססת על הרגלים קבועים. הנהגים אינם מתודרכים להסעת עיוורים, והכנסת נהג חדש גורמת בלבול ועוגמת נפש לנוסע העיוור. בסך הכול, ההגעה באוטובוסים רגילים אפשרית לחבר המועדון עם התחשבות של הנהגים, הדרכה לחברים וליווים.

אחד החברים במועדון סיפר שהוא מכין מטאטאים במחיר של 1 ₪ למטאטא בהספק של 10 מטאטאים ליום, מה שבקושי מכסה את הוצאות נסיעתו למועדון במונית.

משיחה עם יושב ראש "האגודה למען העיוור", יוסי בן לולו (המסיים את תפקידו) עולה כי בעבר היו הסעות מטעם העירייה למרכז. כשאלה הופסקו ניסתה האגודה להפעיל מערך הסעות בעלות חודשית של 2,500 ₪ לעשרה משתתפים.

משיחה עם יושב ראש "האגודה למען העיוור" הנכנס, יוסי ביטון, עולה כי חלק מהחברים לא מגיעים עקב בעיית הסעה. תח"צ אינה עוברת בקרבת המועדון, היות שהכביש צר מדי. בתרשים 8 מוצג מיקום התחנה לעומת "מועדון היום של האגודה למען העיוור".



המסגרת פועלת בשעות 7:00–19:00. החברים נאספים מבתיהם בשעות 7:00–15:09, כשבכל רכב יש נהג, ובהתאם למצבם של הקשישים גם מלווה. יש איסוף מאוחר בשעות 12:45–16:00, והפיזור חזרה לבתים נעשה בשעות 18:00–20:00.

אין אמצעי הגעה אחרים מלבד כלי הרכב של בית האבות וכלי רכב פרטיים מוגנשים של המשתתפים. קיים שימוש במלווים במערך ההסעות הנוכחי בכל נסיעה. לא קיימת תופעה של משתתפים המסיעים משתתפים נכים אחרים. יש שעות במשך היום שבהן כלי הרכב המוגנשים אינם בשימוש. אפשר לבחון דרכים לשימוש בכלי רכב בהתחשב באילוצים הקיימים לגבי שימוש בהם (כמפורט בלוח 7).

לסיכום, **היתרון המרכזי של מערך ההסעות בבית אבות "שירלי"** הוא **שליטה מרבית על הפעלתו**. אילו היה נעשה שימוש במפעיל חיצוני, מערך ההסעות לא היה פועל בצורה מוצלחת כמו שהוא פועל: ההיכרות עם המבקרים, הרגישות לצרכים של המשתתפים והניהול העצמי של מערך ההסעות – הם הגורמים להצלחתו.

עם זאת, **הבעיה המרכזית** כיום של מערך ההסעות בבית האבות הוא **בעיית אחזקה של כלי הרכב**. יש **מחסור בכוח אדם מקצועי** לטיפול בכלי הרכב ולתחזוקם. בשיחה עם מפעיל ההסעות הפרטיות בדימונה, דוד נקש, הובהר כי הוא נקרא לתת גיבוי לכלי הרכב של בית האבות כשיש כלי רכב בטיפול.

מוצע לבחון אפשרות להפעיל את כלי הרכב לטובת נוסעים נוספים מחוץ למסגרת ובתשלום, בהתחשב באילוצים הקיימים לגבי השימוש בהם. שימוש כזה יכול גם למקסם את התשתית התחבורתית הקיימת וגם ליצור מקור מימון לטיפול ולתחזוקה של כלי הרכב.

### 3.6 הוסטל אקיי"ם – דיור מוגן למבוגרים

הוסטל אקיי"ם הוא מסגרת דיור קהילתי מוגן לבעלי פיגור שכלי קל בגילאים 30–60. במסגרת יש 33 חברים, המהווים כ-80% מניצולת המסגרת. ההוסטל בבעלות עמותת אקיי"ם, ובמימון משרד הרווחה ותרומות פרטיות.<sup>2</sup>

הסעות קבועות מהמסגרת מתבצעות עבור 12 חברים הנוסעים על בסיס יומיומי (5 ימים בשבוע) למרכז תעסוקתי שיקומי לבעלי פיגור שכלי – מע"ש. את ההסעות האלו מפעיל אריה מיאם בע"מ בתיאום מראש. עלות הנסיעה היא 40 ₪ לכל כיוון, עם איסוף משני מוקדים של ההוסטל – ברחוב שדרות הניצחון וברחוב הכלנית, ופיזור ביעד אחד – מע"ש. עלות נסיעה נוספת, בהזמנה מראש לחברי ההוסטל, היא 15 ₪ כולל מע"מ לכל כיוון.

החברים המתגוררים במסגרת עצמאיים יחסית ואינם מצריכים התאמות פיזיות בהסעות. עם זאת, יש צורך בליווי לנוסעים, המצריך חשיבה מיוחדת והיערכות הן מצד ההוסטל והן מצד מפעיל ההסעה.

התצרוכת החודשית של 33 דיירים היא 50–60 נסיעות בממוצע בחודש, בעיקר לטיפולים רפואיים. את ההגעה לפעילויות פנאי, חוגים ותרבות עושים הדיירים בכוחות עצמם. אמצעי הבטיחות בהסעות עומדים בתקנות של משרד התחבורה. תקציב ההסעות יוצא מתקציב כולל של הדיור המוגן, ללא החזר ממשרד הרווחה.

<sup>2</sup> מקור: דרור יפרח, מנהל הוסטל אקיי"ם דימונה, נובמבר 2008.

### הבעיות המרכזיות של מערך ההסעות :

- תודעת שירות נמוכה מצד הנהגים וחברות ההסעה. בעיה זו חוזרת על עצמה במסגרות אחרות של נהגים.
- הזמנת הסעה "מעכשיו לעכשיו" היא לרוב בעייתית. ההסעה אינה תמיד מגיעה בזמן, אף שהיא נעשית חצי שעה מראש.
- העדר תחרותיות בשוק ההסעות בדימונה מביא לכך שנהגי המוניות פועלים כרצונם וללא פיקוח בנושא.

היתרון של מערך ההסעות הקיים הוא בכך שלמפעיל ההסעות רכב גדול שיכול להכיל מספר רב של נוסעים, דבר החוסך בעלויות הנסיעה וידידותי יותר לסביבה. לסיכום, נראה כי מערך ההסעות של הוסטל אקי"ם פועל בצורה סבירה, על בסיס התשתיות התחבורתיות הקיימות. נדרשת חשיבה נוספת לשיפור השירות ולהעלאת המודעות של הנהגים בנושא הסעת בעלי מוגבלויות.

### 3.7 "קהילה נגישה" בדימונה

פרויקט "קהילה נגישה" בדימונה הוא חלק מפרויקט כלל-ארצי של משרד הרווחה, ג'וינט ישראל, רשויות מקומיות והחברה למתנ"סים המפעילה אותו. הפרויקט פועל ב-52 ישובים, כולל 13 יישובים ערביים. השתתפות בפרויקט מלווה בבניית תכניות יישוביות, הקמת ועדת היגוי ובבניית תכניות פעולה הכוללות:

- ✓ פיתוח מנהיגות מקומית של בעלי מוגבלויות וקידום הנגישות בעיר.
  - ✓ מסע הסברה להעלאת המודעות למתן שוויון הזדמנויות לפעילות חברתית.
  - ✓ פיתוח תכניות בינוי פיזיות להתאמת מבנים לצרכים של אוכלוסיות בעלות מוגבלויות.
  - ✓ פיתוח תכניות חברתיות ותרבותיות למילוי שעות הפנאי של האדם בעל המוגבלות.
  - ✓ ועדת ההיגוי בכל יישוב עורכת מיפוי צרכים שלפיו בונים את התכנית היישובית. קיימת אמנה יישובית בדימונה להבטחת המחויבות של משתתפים מהרשות המקומית, ארגונים חברתיים, וארגונים וולונטריים לשמירה על שוויון זכויות הנכים בעיר.
- בפגישה עם חברי קהילה נגישה בדימונה השתתפו נציגי עיריית דימונה: העובדות הסוציאליות אילנה אזולאי ואתי וקנין, משתתפי פרויקט "קהילה נגישה": ראובן אבנר, ראובן סמי, מילר יעקב, פחימה מקס, אשר אלזהט, מרגי מרדכי ובטיטו פנינה.
- מהפגישה עלה צורך מהותי להסעות בין-עירוניות בדימונה לבאר שבע לאנשים המשתמשים בכיסאות גלגלים. מטרת ההסעה הן בדיקות וטיפולים רפואיים בקופת החולים בשכונה ג' ובבית החולים "סורוקה", קניות ופנאי בקניון הנגב. כיום אין תח"צ עירונית או בין-עירונית מותאמת לבעלי נכויות פיזיות.
- כדי לנסוע ברכבת ישראל נזקקים בעלי כסאות גלגלים לנסיעה עירונית בתח"צ שאינה מותאמת. תחנת הרכבת מרוחקת, תדירות הנסיעה נמוכה, ויש צורך בתיאום מראש של 24 שעות לפני הנסיעה.

פרויקט "חבר מוביל חבר" של הסעת בעלי נכויות על ידי נכים. כאמור, כל שירות המבוסס על כלי רכב מותאמים כרוך בעלויות גבוהות. תחשיב הכדאיות הכלכלית של הפרויקט יושפע מהערך

השולי של הסעת נכים אחרים. צוין כי אחזקת רכב מוגש כרוכה בעלויות גבוהות, ויש לבדוק את הכדאיות הכלכלית של הפרויקט.

המקומות בעיר שאליהם חברי קהילה נגישה מבקשים להגיע הם השוק, הקניון, מרכז העיר והמתנ"ס הקהילתי.

עלויות הנסיעה במוניות הן גבוהות ולא תמיד זמינות. חברי "קהילה נגישה" העידו כי לעתים נהגי מוניות אינם עוצרים להם, היות שנסיעה עם אדם בכיסא גלגלים כרוכה במאמץ נוסף. יש צורך מהותי בהכשרת נהגים להסעת בעלי מוגבלויות, כדי להעלות את המודעות ולהגביר את הסבלנות. **לסיכום, מספר חברים ב"קהילה נגישה" הם בעלי כלי רכב מותאמים, המשמשים להסעה למוקדים שאליהם הם מבקשים להגיע. עם זאת, משתתפים שאינם מסוגלים לנהוג או להחזיק רכב, תלויים בפתרונות להסעות עירוניות או בין-עירוניות במחיר סביר, כפי שצוין בסעיף 3.3 ויתכן שיוכלו להנות ממודל של "חבר מוביל חבר" לכשיפותח.**

### **3.8 מאפייני הביקוש לנסיעות של בעלי מוגבלויות**

מהממצאים שעלו מבחינת המסגרות השונות בדימונה, נראה כי בעלי מוגבלויות מתקשים להגיע אליהן. תשתית התחבורה הקיימת מאפשרת להם מענה חלקי בלבד. תושבים המשתמשים בכיסאות גלגלים שאין בבעלותם רכב פרטי, הם בעלי הביקוש להסעות היום בעיר. הביקוש הקיים של בעלי מוגבלויות להסעות הוא:

- ✓ למסגרות עצמן
- ✓ סידורים
- ✓ אירועים משפחתיים
- ✓ טיפולים רפואיים בבאר שבע

נוסף על הסקר שתוצאותיו הובאו לעיל, עיריית דימונה והגוינט יזמו סקר משלים בקרב הנכים בעיר על צורכיהם להסעות. הביקוש להסעות של בעלי מוגבלויות שאינם במסגרות, נעשה דרך העברת שאלון לתושבי דימונה (נספח ז).

כדי לעורר משתתפים לענות על השאלון פורסמה מודעה בעיתון המקומי (נספח ח). מטרת המודעה הייתה להגיע למספר רב ככל האפשר של בעלי מוגבלויות שיש להם צורך בהסעה. את השאלון מילאו 12 תושבים בעלי מוגבלויות, בעזרת שירותי הרווחה בעיר.

## 4. סיכום והמלצות

נושא הסעת בעלי מוגבלויות נמצא על סדר היום העירוני בדימונה וניכר כי בעלי מקצוע, הרשויות, מתנדבים ובעלי המוגבלויות עצמם מבקשים לשפר ולייעל את המערך הקיים. התשתית התחבורתית הקיימת מאפשרת הסעה של בעלי מוגבלויות שאינם בכיסאות גלגלים, אך במחירים גבוהים יחסית. לבעלי כיסאות גלגלים שאין בבעלותם רכב פרטי, נושא ההסעה הוא מאבק יומיומי הדורש פתרון מידי.

### 4.1 ניתוח מצב תשתיות התחבורה והצרכים הקיימים

התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה לבעלי מוגבלויות מורכבת מתח"צ עירונית ובין-עירונית, מוניות עירונית ובין-עירונית, הסעות פרטיות של הרשות המקומית והאזורית, הסעות של מסגרות לבעלי מוגבלות והסעות של עמותת "יד שרה". השימוש שעושים כיום המשתמשים בכיסאות גלגלים בתח"צ העירונית והבין-עירונית הוא דל ביותר.

ההיקף של אוכלוסיית היעד לתכנון תחבורתי לנכים בדימונה הוא כ-3,360 בעלי מוגבלויות מסוגים שונים (לפי אומדן מקובל של 10% מהאוכלוסייה). כיום יש כ-30 אנשים שאינם מסוגלים להגיע ליעדם בלי שיימצא פתרון לנושא ההסעות, וכ-179 בעלי מוגבלויות יוכלו לשפר את איכות חייהם באופן ניכר אם יסופקו להם חלופות לאמצעים הקיימים כיום.

נראה כי יש צורך בשיפור התח"צ הקיימת בעיר ובהתאמתה לאנשים בכיסאות גלגלים. התח"צ בעיר אינו בשימוש אצל מרבית התושבים, התדירות נמוכה, והנסיעה ארוכה ומסורבלת. יש מקום לבחון שיפור מקיף של התח"צ בעיר מול המפעיל ועיריית דימונה.

בהיעדר פתרון של תח"צ בעיר מרבית בעלי המוגבלויות המבקשים לנסוע ממקום למקום, משתמשים במוניות ובהסעות פרטיות. מהסקר עולה כי בהיעדר פיקוח על מחירים, על שירות ועל הבטיחות בהסעת בעלי מוגבלויות, נהגי מוניות אינם מתנהגים בצורה המניחה את הדעת. בהיעדר תחרות בנושא הסעת בעלי מוגבלויות, נהגי מוניות אינם מתאימים את עצמם לדרישותיהם של הלקוחות, מציבים מחירים גבוהים יותר, אינם מגיעים בזמן ומתנהגים בחוסר אדיבות. העלאת המודעות והגברת הסבלנות בקרב נהגי המוניות המסיעים בעלי מוגבלויות, מתבקשות והכרחיות. ההסעות של עיריית דימונה משרתות כיום רק מבוגרים ותלמידים בעלי מוגבלויות וחולי דיאליזה.

מהסקר עולה כי למרבית בעלי המוגבלויות בעיר יש בבעלותם רכב פרטי. מספר בעלי רכב פרטי בדימונה המשתמשים בכיסאות גלגלים הוא 37. ל-26 איש המשתמשים בכיסאות גלגלים אין בבעלותם רכב פרטי. המספר הרב של בעלי כלי רכב פרטיים בעיר מאפשר לבחון את פרויקט "חבר מוביל חבר" שעלה ב"שולחן עגול להסעות". הרעיון הוא יצירת תעסוקה לנכים בעלי כלי רכב פרטיים, באמצעות הסעת נכים אחרים. ישימות הרעיון וכדאיותו הכלכלית נתונים כעת בבחינה.

כדי למקסם פוטנציאל קיים בתשתית התחבורתית הועלו הנקודות האלה:

- ההסעה למרכז הרב-נכותי בדימונה מטעם המועצה האזורית אבו בסמה אינה מלאה; יש כמה מקומות פנויים שאפשר להקצות לנוסעים הנמצאים על מסלול הנסיעה, למשל לטובת הסעה ל"מועדון לבב".
- כלי רכב שמפעיל בית אבות "שירלי" אינם בשימוש בשעות מסוימות במהלך היום, רצוי לבחון אפשרות להפעילם לצורך נסיעות נוספות.
- מקסום השימוש ב"נכוניות" של "יד שרה" באמצעות הוספת נוסעים בעלי מוגבלויות בכלי רכב המסיעים בעלי כיסאות גלגלים, כאשר כלי הרכב, אינם מלאים.
- מתן תמריץ למוניות פרטיות להוזיל מחירים להסעות נכים.

#### 4.2 יישום מערך הסעות ייחודי רב-נכותי בדימונה

ממצאי הסקר עולה צורך ליישם מערך הסעות ייחודי רב-נכותי בדימונה. דימונה היא עיר קטנה המאפשרת בחינה מעמיקה של הצרכים הקיימים ותשתיות התחבורה הקיימות בה. טבלת הסיכום בלוח 7 מציגה את מיצוי הפוטנציאל הקיים של היצע תשתיות התחבורה הקיימות בדימונה, לפי הביקוש להסעות של בעלי מוגבלויות בעיר במסגרות השונות. יש לציין כי מדובר ברמת פירוט של כלל המסגרת, ולא ברמת הפרט הזקוק להסעה.

**לסיכום, מוצע כי מערך התחבורה למקסום תשתיות תחבורה קיימות בדימונה יתבסס על העקרונות שלהלן:**

- ✓ **מוקד מידע טלפוני לתיאום ולהזמנת נסיעות:** המוקד יספק מידע ספציפי על הסעות נגישות לבעלי מוגבלויות, הזקוקים להסעה בעיר ומחוצה לה ובמקרה הצורך אף יתאם את ההסעה מול הספק. המוקד יהיה מתואם עם ההיצע התחבורתי בעיר ועם הצרכים של בעלי מוגבלויות להסעה, ויכלול גם נושאי הדרכה, מערך מתנדבים ועוד. את המוקד יפעילו בעלי מוגבלויות במידת האפשר, כדי ליצור הזדמנות תעסוקתית ו/או התנדבותית, וכן עיריית דימונה או גורם אחר בעל תשתית מקצועית מתאימה. אפשר לבחון אפשרות לשיתוף פעולה עם עמותת "יד שרה". כיום קיים מוקד לנכים בעירייה, ואפשר לבחון אפשרות להרחבתו למודל המוצע.
- ✓ **סבסוד נסיעה במוניות עירוניות:** יצירת מנגנון לסבסוד נסיעות עירוניות במוניות רגילות, והסעות דרך המוקד החדש עד מספר נסיעות בחודש במחיר של 7 ₪ במונית בהזמנה, ו-15 ₪ לנסיעה עירונית במונית או בהסעה מותאמת לכיסא גלגלים. המספק שירות יקבל סבסוד מגוף מסוים (עירייה, גוף פרטי) תמורת תלוש מיוחד שיציג לו הנוסע.
- ✓ **הנגשת נסיעות בין-עירוניות:** הפעלת מונית שירות רגילה (10 מושבים) עם מושב מותאם לכיסא גלגלים, תאפשר נסיעה כדאית מבחינה כלכלית למסיע ובמחיר נמוך לנוסע. הנושא דורש שיתוף פעולה של משרד התחבורה למציאת רכב מתאים (ואן) לקווי שירות ואפשרות לסבסוד רכישה או הקלות במתן רישוי.
- ✓ **שיפור מערך התח"צ:** העירייה מנהלת משא ומתן עם מפעיל התח"צ בדימונה, תאגיד "אגד", כדי לשפר את מערך התח"צ לבעלי מוגבלויות. עיקר המאמצים מופעלים לטובת הפעלת

אוטובוס מותאם לכיסאות גלגלים. כדאי לשקול הפעלת מיניבוס מותאם כדי לאפשר מסלול ברחובות צרים, למשל ליד "מועדון היום של האגודה למען העיוור" בעיר, שעבור העיוורים נמצא במרחק לא מבוטל מתחנת האוטובוס הקיימת היום.

✓ **הזרכות לנהגים בהסעת בעלי מוגבלויות:** יחס בלתי הולם לבעלי מוגבלויות מצד ספקי שירותי הסעה העלה את הצורך בהזרכה של נהגי "אגד" ונהגי מוניות בדימונה. בביצוע הזרכות אלו רצוי לשלב בעלי מוגבלויות. הדבר יכול ליצור הזדמנות תעסוקתית והתנדבותית לבעלי מוגבלויות, ולהגביר את המודעות בהסעת בעלי מוגבלויות. מוצע לבחון אפשרות הענקת פרס שנתי של "הנהג האדיב" מטעם עיריית דימונה.

✓ **"חבר מוביל חבר" ו"תאגיד הסעות של נכים":** מממצאי הסקר עולה כי 26 תושבים בכיסאות גלגלים אינם בעלי רכב פרטי וזקוקים לשירותי הסעה. מתוך מקבלי קצבת ניידות בדימונה יש 63 בעלי כיסאות גלגלים, מהם 37 בעלי רכב פרטי. בשנתיים שקדמו לביצוע הסקר ובמהלך הסקר עצמו הועלו כמה רעיונות להפעלת הנכים בעלי רכב נגיש כמסיעים של נכים ואוכלוסיות אחרות. הקמת תאגיד נכים להפעלת שירות הסעות ו/או מוקד פניות לביקוש הסעות בעיר לבעלי מוגבלויות תעודד תעסוקה של נכים בעיר ותיתן מענה לאנשים המרותקים לכיסאות גלגלים הזקוקים להסעה. את רעיון הקמת התאגיד העלו ראש הרשות לפיתוח כלכלי בדימונה, אשר שטרן; נכה בשם יוחאי לוי מפדויים כתב הצעת פרויקט בנדון ב"שולחן עגול" בנושא ההסעות; וכן קבוצת מנהיגות של פרויקט "קהילה נגישה" בדימונה. יש לבחון את הנושא ואת ישימות הרעיון עם הנכים בעיר. רעיון הסעת נכים על ידי נכים נבחן גם על ידי בני פפרמן, מנהל המטה לשילוב אנשים בעלי מוגבלות בשוק העבודה בתמ"ת. הרעיון נבחן בשיתוף עם משרד התחבורה, משרד המשפטים, משרד הבריאות, ג'וינט ישראל ותב"ת.

✓ **"נכונות" של "יד שרה" בדימונה:** במהלך שנת 2009 תפעל "יד שרה" להצבת "נכונות" שתתאים לביקוש הקיים בהסעות למרותקים לכיסאות גלגלים. ה"נכונות" תופעל ישירות ממוקד ההסעות הארצי בירושלים. עלות הנסיעה בתוך דימונה תהיה כ-35-40 ₪ ונסיעה בין-עירונית לבאר שבע תעלה כ-100 ₪.

✓ **הסעות לעיוורים:** מדיניות הרווחה בישראל היא עידוד העצמאות של העיוורים, הזרכותם לניידות במרחב ושיקום תעסוקתי. החברים במועדון העיוורים בעיר הם אוכלוסייה מבוגרת יחסית (מעל 55) חלקם בעלי מגבלות פיזיות. כיום רשומים במועדון 25 משתתפים אך רק 13 בממוצע מגיעים מדי יום, עקב בעיות הסעה. יש מקום לבחון שימוש במתנדבים להסעה ברכבם הפרטי (דוגמת עמותת "דרכי מרים"), ליווי מתחנת האוטובוס המרוחקת מהמועדון והזרכות לנהגי אוטובוסים.

✓ **נושאים נוספים:** עידוד שיתוף פעולה עם מסיעים בעזרת תמריצים, קביעת תקנות בנושא הסעות כחלק ממדיניות תחבורתית עירונית, על פי מודלים מחו"ל.

לסיכום, העקרונות למערך התחבורה לבעלי מוגבלויות המוצעים בסקר זה, מתאימים ליישובים נוספים שבהם קיימת בעיית תחבורה לבעלי מוגבלויות.

אף שבדימונה מדובר בהיקף בעיה קטן יחסית מבחינה כמותית, יש לזכור כי כל אדם כמוהו כעולם שלם, ועבורו גם שדרוג קטן בתחבורה יכול לחולל שיפור גדול באיכות חייו.

נוסף על כך, משום שבעיית התחבורה של נכים חמורה במיוחד ביישובים קטנים ובינוניים, יישוב דוגמת דימונה הוא פיילוט בעל משמעות ליישובים רבים נוספים.

לוח 7: מיצוי הפוטנציאל של תשתיות התחבורה הקיימות בדימונה

מתנ"ס דימונה חסרות הסעות למרותקים לכיסאות גלגלים משכונות מרוחקות יותר	מועדון תעסוקתי "לבב" חסרות הסעות מירוחם ומהפזורה הבדואית	המרכז הרב-נכותי חסרה הסעה לחברים פוטנציאליים המרותקים לכיסאות גלגלים מדימונה ומהפזורה הבדואית	ביקוש להסעות  דרכים לניצול תשתיות תחבורה קיימות
אמצעי הגעה למתנ"ס	-	פתרון לנוסעים בתוך העיר דימונה	תחבורה ציבורית – הכנסת אוטובוס מותאם לנכים בקווי שירות של אגד (עירוניים)
	התאמה בין מקום המגורים של מבקרים פוטנציאליים למסלול ההסעה הקיים	-	מקומות פנויים בהסעה של המועצה האזורית אבו בסמה (ללא כיסאות גלגלים)
יכול לספק נסיעות מסוג זה	-	הסעות מהפזורה הבדואית ומהעיר דימונה על ידי "נכונית" של "יד שרה"	"יד שרה" – "נכונית"
-	-	-	מוניות "אייל" – התאמת רכב "מונית שירות" לנכים
תיאום שעות פנויות של כלי רכב להגעה למתנ"ס	תיאום שעות פנויות של כלי רכב לצורכי המועדון	תיאום שעות פנויות של כלי רכב לצורכי המרכז	כלי רכב מותאמים של בית אבות "שירלי" בשעות פנויות
לבחון אפשרות למיקום המוקד במתנ"ס ולשילובו בעידוד נכים להגיע למתנ"ס	-	-	מוקד טלפוני עירוני למידע ולתיאום הסעות
יכול לסייע בהגעת נכים למתנ"ס	-	שיקום בהגעה עצמאית באוטובוס למרכז	הפעלת מתנדבים לליווי נכים בנסיעות / הדרכה לעצמאות
	הדרכה בהסעת חולי נפש	הדרכה בהסעה של בעלי פיגור ובעלי כיסאות גלגלים	תכנית הדרכה לנהגי אוטובוסים, מוניות והסעות פרטיות
אמצעי להגעה למתנ"ס	-	פתרון לנוסעים בתוך העיר דימונה	עידוד למסיעים מקומיים (מוניות, הסעות) לרכוש כלי רכב מותאמים לנכים על ידי סבסוד נסיעות עירוניות במחיר קבוע
יכול לספק נסיעות מסוג זה	-	צירוף חברים בדואים לפרויקט "חבר מוביל חבר"	כלי רכב מותאמים של נכים – "חבר מוביל חבר"

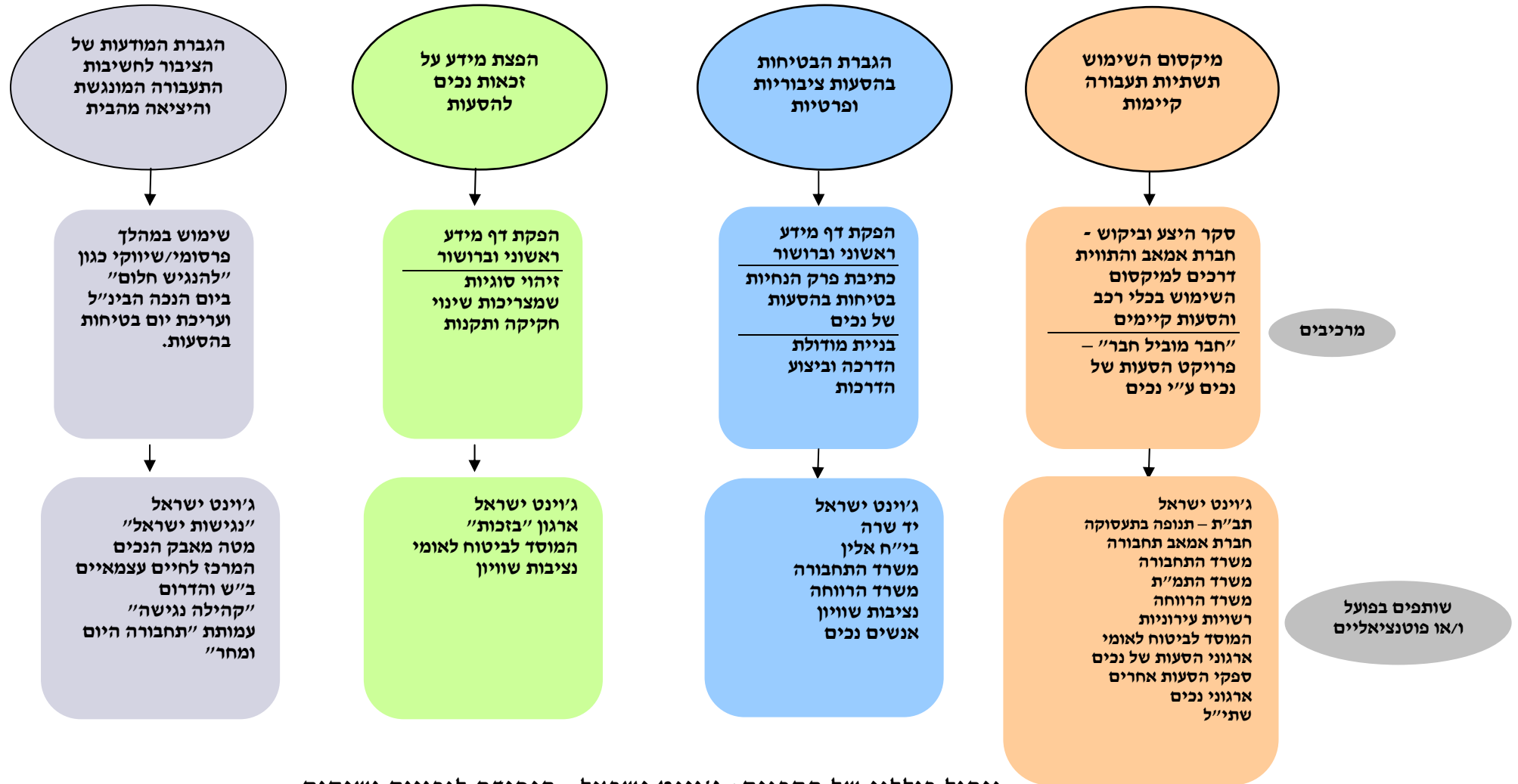
**לוח 7: מיצוי הפוטנציאל של תשתיות התחבורה הקיימות בדימונה (המשד)**

<p><b>נסיעות כלליות</b> – בעיית תעסוקה לנכים, נגישות ליעדים עירוניים ובין-עירוניים, כגון טיפולים רפואיים בבאר שבע, פנאי ועוד</p>	<p><b>מרכז אקיי"ם</b> – בעיות משמעת ורגישות של נהגים במערך ההסעות הקיים</p>	<p><b>מועדון יום האגודה למען העיוור</b> מחסור במשתתפים עקב בעיית הסעה</p>	<p><b>ביקוש להסעות</b>  <b>דרכים לניצול תשתיות תחבורה קיימות</b></p>
פתרון הסעה ליעדים מקומיים	-	-	<p><b>תחבורה ציבורית</b> – הכנסת אוטובוס מותאם לנכים בקווי שירות של אגד (עירוניים)</p>
-	-	-	<p>מקומות פנויים <b>בהסעה של המועצה האזורית אבו בסמה</b> (ללא כיסאות גלגלים)</p>
<p>מספק נגישות ליעדים מקומיים ולטיפולים בבאר שבע. לבדוק אפשרות חיבור עם "חבר מוביל חבר"</p>	-	<p>לשקול הסעת עיוורים עם בעלי כיסאות גלגלים</p>	<p><b>"יד שרה" – "נכונית"</b></p>
פתרון הסעה באר שבע-דימונה	-	-	<p><b>מוניות "אייל" – התאמת רכב "מונית שירות" לנכים</b></p>
תגבור הסעות לנכים	נסיעה בתשלום	נסיעה בתשלום	<p><b>כלי רכב מותאמים של בית אבות "שירלי" בשעות פנויות</b></p>
חיוני להפעלת "חבר מוביל חבר"	-	יכול לעזור במידע לחברים	<p><b>מוקד טלפוני עירוני</b> למידע ולתיאום הסעות</p>
אפשר לשלב ב"חבר מוביל חבר" כמלווים, הדרכה ועזרה בניצול אפשרויות להגעה עצמאית	סיוע לדיירים להסתדר בנסיעות מקומיות ללא הסעות	סיוע בליווי עיוורים למועדון היום	<p><b>הפעלת מתנדבים</b> לליווי נכים בנסיעות / הדרכה לעצמאות</p>
תגביר את היקף הנסיעות של נכים	חיונית לשיפור היחס לנוסעים	חיונית לאפשרות ניצול תח"צ קיים לעיוורים	<p>תכנית הדרכה לנהגי אוטובוסים, מוניות והסעות פרטיות</p>
פתרון הסעה ליעדים מקומיים	-	-	<p>עידוד למסיעים מקומיים (מוניות, הסעות) לרכוש כלי רכב מותאמים לנכים על ידי סבסוד נסיעות עירוניות במחיר קבוע</p>
(מספק תעסוקה לנכים והסעה מקומית ובין-עירונית)	-	-	<p>כלי רכב מותאמים של נכים – <b>"חבר מוביל חבר"</b></p>



# נספחים

נספח א: תרשים פרויקט "גלגלי דרום – תכנון ויישום של מערך הסעות אזורי לבעלי מוגבלויות בדרום הארץ"



ניהול כוללני של התכנית: ג'וינט ישראל, היחידה לנכויות ושיקום

## נספח ב: פירוט הגופים ואנשי המקצוע המשתתפים בסקר

- אגד : דוד ועקנין, מנהל תחנת אגד בדימונה.
- בית אבות שירלי : פרדי ברגר, מנהל; רחל בניטה, אחראית הסעות.
- גיוינט ישראל : תמרה ברנע, מנהלת היחידה לנכויות ושיקום.
- האגודה למען העיוור : מוריס בן לולו, היו"ר היוצא; יוסי ביטון, היו"ר הנכנס; שושי לייבוביץ, מנהלת מועדון היום לעיוור.
- הוסטל אקיי"ם : דרור יפרח, מנהל; עו"ד שנית סוקולובסקי.
- המוסד לביטוח לאומי : אלי בוטרשוילי, מנהל הסניף בדימונה; דניאל גוטליב, ראש מחלקת מחקר ופיתוח בירושלים.
- המרכז הרב-נכותי (כולל מע"ש) : רון בן חיון, מנהל עמותת יחדיו; עו"ס מירב כהן קסו.
- חברה להסעות נכים בדימונה : דודו נקש, מנהל.
- חברת עדליא – מנהלת תחבורה ציבורית : בצלאל בוכר, מנהל המנהלת; שירי כהן, יועצת תחבורה.
- יד שרה : מוישי כהן, ראש מערך ההסעות; אבישי ברטל, מנהל סניף באר שבע והדרום.
- מוניות אייל : יניב כהן, מנהל התחנה.
- מוניות אריה מיאם בע"מ : אריה מיאם, מנהל התחנה.
- מועדון לבב, דימונה : ליאורה פרץ, מנהלת; רון בן חיון, מנהל עמותת יחדיו.
- מועצה אזורית אבו בסמה : ד"ר מגיד אלעטאונה, ראש המועצה; עו"ס אירה ריידר.
- משרד התחבורה : יהודה אלבוז, מנהל אגף בכיר תח"צ; איציק לביא, לשעבר בתחום תח"צ במשרד התחבורה.
- מתנ"ס קהילתי דימונה : נועם כהן, מנהל; דליה צרפתי, עובדת מתנ"ס.
- עיריית דימונה : אבי היקלי, מהנדס העיר; סמיטל חבושה, אחראית ועדת חניה.
- עיריית דימונה : אילנה אזולאי, מנהלת היחידה לעבודה קהילתית, בריאות ומתנדבים; אתי ועקנין, עובדת סוציאלית קהילתית, היחידה לעבודה קהילתית.
- עיריית דימונה : משה נחום, ראש מינהל חינוך ורווחה; אדו מנקיטה, מנהל אגף לשירותים חברתיים; ורדה הרוש, חשבת אגף חינוך; יהודית רוחקין, חשבת אגף רווחה.
- עמותת דרכי מרים : ישראל וינגרטן, מנהל העמותה.
- קהילה נגישה בדימונה : אשר אלזהט, ראובן אבנר, ראובן סמי, מילר יעקב, פחימה מקס, מרגי מרדכי ובטיטו פנינה.
- רשות לפיתוח כלכלי בדימונה : אשר שטרן, מנהל הרשות.
- תב"ת : עינת מסטרמן, מנהלת תוכניות.

# נספח ג: מכתב מראש העיר דימונה, מאיר כהן

11-NOV-19 20:25 From:

To: 026726995

P.2/2



מינהל חינוך ורווחה  
אגף לשירותים חברתיים  
החידושים לעבודה קהילתית, בריאות ומחנכים

נס נובמבר 2008  
ה' חשוון תשס"ט  
(מכתב מרק 08-419-359002)

לכבוד

שלום רב,

## הנדון: פרויקט "גלגלי דרום – דימונה וחילת" לשיפור מערך תשתית תחבורתית לחסעת נכים

בעקבות יוזמת גוינת ישראל, שתייל ומשרד הרווחה לבחון סוגיות מרכזיות בעלות השפעה על חיי הנכים בדרום הארץ, לקח על עצמו גוינת ישראל, להוביל מהלך כוללני של תכנון ויישום מערך הסעות אווירי לנכים בנגב.

לשמחתנו העיר דימונה, נבחרה כנקודת התחלה של היוזמה לקראת שום רחב יעד בכל הנגב. "אמאב" תחבורה בע"מ משמשת כיועץ מקצועי עבור פרויקט זה. בשלב ראשון של העבודה ייערך סקר במטרה לבחון כיצד ניתן למקסם את השימוש בתשתיות תחבורה הקיימות לאנשים עם נכויות. בימים הקרובים נציג החברה ייצור יעמכם קשר על מנת להעמיק את ההיכרות עם מערך החפעלה שלכם.

הסקר יכלול תיעוד וניתוח של התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה ומחוצה לה כגון תחבורה ציבורית, הסעות מאורגנות, מוניות, רכבים מונגשים בבעלות נכים, וכדומה. כמו כן, יאספו מידע של הצרכים של הנכים לניידות בדימונה ומחוץ לה.

טוונסם שייאספו בסקר, ייבחנו וינתחו על מנת לזהות את הפוטנציאל ליצור פרויקטים ויוזמות למתן תשובות לצרכים של קהילת הנכים בעיר.

אנו פונים אליכם כמקור מידע שיכול לסייע בפרויקט חשוב זה.

תודה מראש על שיתוף הפעולה.

בברכה,

מאיר כהן  
ראש העיר דימונה

- מנהל חינוך ורווחה, עיריית דימונה
- מנהל אגף לשירותים חברתיים, עיריית דימונה
- עובדת קהילתית, אגף לשירותים חברתיים, עיריית דימונה
- מנהלת היחידה לנכויות ושיקום גוינת ישראל
- מומחה ותכנון תחבורתי, אמאב תחבורה בע"מ

העתיקים:  
מר משה נחום  
מר אדו מאנקיטח  
עו"ס אילנה אזולאי  
גבי תמרה ברנע  
מר מרק רזדר

## נספח ד: שאלון לחברות הסעה בדימונה



עיריית דימונה

### שאלון פרויקט הסעת בעלי מוגבלויות בדימונה

נובמבר 2008

#### מפעיל חברת הסעות בדימונה נכבד,

עיריית דימונה והיחידה לנכויות ושיקום בג'וינט ישראל אורכים סקר על היצע ההסעות לאנשים עם מוגבלויות פיזיות בדימונה. המטרה היא לשפר את מצב נידותם הנוכחי של בעלי מוגבלויות באופן מיידי על ידי מקסום התשתית התחבורתית הקיימת.

שיתוף פעולתך חיוני להצלחת הפרויקט!

נשמח אם תוכל למלא את השאלון ולהעבירו ל"אמאב תחבורה בע"מ" בפקס: 02-6726995-02 להערות ושאלות ניתן לפנות בטלפון 02-6726992.

**תודה על שיתוף הפעולה!**

שם החברה: \_\_\_\_\_ שם איש הקשר: \_\_\_\_\_ תפקיד: \_\_\_\_\_

האם לחברה רכב מותאם? כן/לא. מספר כלי הרכב: \_\_\_\_\_

כמה בעלי מוגבלויות משתמשים בהסעות?  עד 100  בין 100-200  אחר: \_\_\_\_\_

טווח הגילאים: \_\_\_\_\_

מהם סוגי המוגבלויות הפיזיות של הנוסעים? \_\_\_\_\_

מהם מקורות המימון העיקריים של ההסעה (אם הדבר ידוע למפעיל)? \_\_\_\_\_

מהי תדירות השימוש בהסעה?  כל יום  פעם בשבוע  פעם בחודש  אחר: \_\_\_\_\_

שעות פעילות: \_\_\_\_\_

כיצד פועל מערך הזמנת הסעה מחברתך? \_\_\_\_\_

כמה עולה הסעה לבעל כיסא גלגלים בתוך העיר? \_\_\_\_\_

כמה עולה הסעה לבעל כיסא גלגלים בנסיעה בין-עירונית? \_\_\_\_\_

על פי אילו קריטריונים נקבע המחיר? \_\_\_\_\_

מאיפה/לאן מבקשים הנוסעים להגיע? \_\_\_\_\_

מהן עלויות התפעול של רכב מותאם (עם מעלון)? \_\_\_\_\_

האם נעשה שימוש במלווים? \_\_\_\_\_

מהם אמצעי הבטיחות שמשתמשים בהם בהסעת בעלי מוגבלויות?

חגירה מלאה  חגירה חלקית  אין חגירה כלל  אחר \_\_\_\_\_

## סיכום

מהן הבעיות בהסעת בעלי מוגבלויות בחברה?

---

מהם היתרונות המרכזיים של מערך ההסעות הקיים?

---

להערכתך כיצד אפשר אפשר לשפר את מערך ההסעות של בעלי המוגבלויות?

---

הערות/הארות/בעיות נוספות בנוגע להסעת בעלי מוגבלויות:

---

---

תודה על שיתוף הפעולה 😊

# נספח ה: מכתב מראש מנהל חינוך ורווחה, משה נחום

12-NOV-19=? 16:09 From:

To: 026726995

P.2/2



מינהל חינוך ורווחה  
אגף לשירותים חברתיים  
היחידה לעבודה קהילתית, בריאות ומתנדבים

03 נובמבר 2008  
ה' חשוון תשס"ט  
(מכתב מרק 08-437-359002)

לכבוד

שלום רב,

## הנדון: פרויקט "גלגלי דרום – דימונה תחילה" לשיפור מערך תשתית החברתית להשעת נכים

בעקבות יוזמת גיוינט ישראל, שתייל ומשרד הרווחה לבחון סוגיות מרכזיות בעלות השפעה על חיי הנכים בדרום הארץ, לקח על עצמו גיוינט ישראל, להוביל מהלך כוללני של תכנון ויישום מערך חסעות אזרחי לנכים בנגב.

לשמחתנו העיר דימונה, נבחרה כנקודת התחלה של היוזמה לקראת יום רחב יעד בכל הנגב. "אמאב תחבורה בע"מ" משמשת כיועץ מקצועי עבור פרויקט זה. בשלב ראשון של העבודה ייערך סקר במטרה לבחון כיצד ניתן למקסם את השימוש בתשתיות תחבורה הקיימות לאנשים עם נכויות. בימים הקרובים נציגי החברה ייצרו עימכם קשר על מנת להעמיק את החיכרות עם מערך ההפעלה שלכם.

הסקר יכלול תיעוד וניתוח של התשתית התחבורתית הקיימת בדימונה, ומהוצה לה גוון: תחבורה ציבורית, חסעות מאורגנות, מוניות, רכבים מונגשים בבעלות נכים, וכדומה. כמו כן, יאספו מידע של הצרכים של הנכים למידות בדימונה ומחוץ לה.

נתונים שייאספו בסקר, ייבחנו וינתחו על מנת לזהות את הפוטנציאל ליצור פרויקטים ויוזמות למתן תשובות לצרכים של קהילת הנכים בעיר.

אנו פונים אליכם כמקור מידע שיכול לסייע בפרויקט חשוב זה.

תודה מראש על שיתוף הפעולה.

~~מכתב~~  
משה נחום  
ראש מינהל חינוך ורווחה

השתקים:

- |                                                       |                   |
|-------------------------------------------------------|-------------------|
| - ראש עיריית דימונה                                   | מר מאיר כהן       |
| - מנהל אגף לשירותים חברתיים, עיריית דימונה            | מר אדו מאנקיטה    |
| - עובדת קהילתית, האגף לשירותים חברתיים, עיריית דימונה | עו"ס אילנה אזולאי |
| - מנהלת היחידה לנכויות ושיקום גיוינט ישראל            | גב' תמרה ברנע     |
| - מומחה תכנון תחבורתי, אמאב תחבורה בע"מ               | מר מרק רנדר       |

## נספח ו: שאלון מסגרות לבעלי מוגבלויות בדימונה



### שאלון מסגרות לבעלי מוגבלויות בדימונה

דצמבר 2008

שם המסגרת: \_\_\_\_\_

שם איש קשר: \_\_\_\_\_

תפקיד: \_\_\_\_\_

מהו אופי פעילות המסגרת (מוסד/חוץ בית/דיוור מוגן/מרכז יום/מועדון/אחר)? \_\_\_\_\_

מה ניצולת המסגרת (אחוזו ההשתתפות בפועל לעומת אפשרות השתתפות מכבית)? \_\_\_\_\_

כמה אנשים מטופלים/מתגוררים במסגרת? \_\_\_\_\_ באילו גילים? \_\_\_\_\_

סוגי המוגבלויות הפיזיות של המטופלים: \_\_\_\_\_

הבעלים של המסגרת (ממשלתי/ציבורי/עירוני/פרטי/מעורב): \_\_\_\_\_

מהם מקורות המימון העיקריים של פעילות המסגרת? \_\_\_\_\_

מהם מקורות המימון להסעות? \_\_\_\_\_

כמה בעלי מוגבלויות משתמשים בהסעות? \_\_\_\_\_

מהי תדירות הביקור של בעלי המוגבלויות במסגרת (למסגרת שאיננה מוסדית)? \_\_\_\_\_

כיצד פועל מערך ההסעות? \_\_\_\_\_

כמה עולה הסעה? \_\_\_\_\_

מאיפה (או לאן) מגיעים למסגרת (או נוסעים ממנה)? \_\_\_\_\_

מהם המקומות הנוספים מהם בעלי המוגבלויות רוצים להגיע או שאליהם הם רוצים לנסוע? \_\_\_\_\_

באיזו מידה ההסעות מהוות תנאי/בעיה לקיום פעילות? \_\_\_\_\_

האם למסגרת רכב מותאם משלה? כן / לא

מספר כל הרכב: \_\_\_\_\_

מהן עלויות התפעול? \_\_\_\_\_

מהן שעות הפעילות? \_\_\_\_\_

שעות ההגעה והפיזור? \_\_\_\_\_

מה מידת הגמישות בשעות? \_\_\_\_\_

האם יש בעלי מוגבלויות במסגרת עם רכב מונגש? כן / לא

\_\_\_\_\_

האם יש משתתפים המסיעים בעלי מוגבלויות אחרים? \_\_\_\_\_

אם כן, כמה? \_\_\_\_\_

קיימים אמצעי הגעה נוספים? \_\_\_\_\_

האם נעשה שימוש במלווים? \_\_\_\_\_

מהם הסיבות והשיקולים בשימוש באמצעי הגעה שונים (הסעה פרטית, תחבורה ציבורית וכו')?

\_\_\_\_\_

כיצד אתם נערכים לגבי משתתפים שאינם מגיעים למסגרות עקב בעיות הסעה?

\_\_\_\_\_

אם כן, כמה אינם מגיעים? \_\_\_\_\_

מהם אמצעי הבטיחות שמשתמשים בהם בהסעת בעלי מוגבלויות?

\_\_\_\_\_

### סיכום

מהן הבעיות המרכזיות הקשורות במערך ההסעות?

\_\_\_\_\_

מהם היתרונות המרכזיים של מערך ההסעות?

\_\_\_\_\_

מהם הצרכים של המסגרת בהסעות?

\_\_\_\_\_

כיצד אפשר לשפר להערכתך את מערך ההסעות הקיים?

\_\_\_\_\_

איך נעשה מעקב אחר ביצוע פתרונות אלה?

\_\_\_\_\_

הערות / הארות / בעיות נוספות בנוגע למערך ההסעות:

\_\_\_\_\_

תודה על שיתוף הפעולה!

## נספח ז: שאלון הסעות לתושבי דימונה



### שאלון פרויקט הסעת בעלי מוגבלויות בדימונה

נובמבר 2008

#### תושב דימונה נכבד,

עיריית דימונה והיחידה לנכויות ושיקום בג'וינט ישראל עורכים סקר על הצרכים של בעלי מוגבלויות פיזיות ואחרות להסעות בדימונה. המטרה היא לשפר את מצב ניידותם הנוכחי בעזרת מקסום השימוש בתשתית התחבורתית הקיימת.

#### שיתוף פעולה מצדך חיוני להצלחת הפרויקט!

נשמח אם תוכל למלא את השאלון ולהעבירו לגבי אילנה אזולאי ממינהל חינוך ורווחה – אגף לשירותים חברתיים, היחידה לעבודה קהילתית, בריאות ומתנדבים, בפקס 08-6552190. לשאלות ולהערות אפשר לפנות ל"אמאב תחבורה בע"מ" ליעל, בטלפון 02-6726992, שלוחה 117.

#### תודה על שיתוף הפעולה!

שם\*: \_\_\_\_\_ גיל: \_\_\_\_\_ סוג המגבלה הפיזית: \_\_\_\_\_  
\*לא חובה

1. מהן פעילויותיך העיקריות המצריכות הסעה ממקום למקום? (סמן בריבועים המתאימים)

עבודה  לימודים  קניות  חוגים, בילוי  אחר \_\_\_\_\_

2. באיזה אמצעי הסעה אתה משתמש כיום כדי להגיע ממקום למקום? (סמן בריבועים המתאימים)

מונית  רכב פרטי מותאם  הסעה מאורגנת  
 הסעה פרטית  אוטובוס ציבורי  אחר \_\_\_\_\_

3. כמה עולה לך הסעה עירונית בתוך דימונה? \_\_\_\_\_

4. כמה עולה לך הסעה בין-עירונית מדימונה לבאר שבע? \_\_\_\_\_

5. אנא פרט בטבלה שלהלן:

עלות הנסיעה	האם זקוק למלווה בהסעה או בנסיעה	השעות העיקריות שבהן אתה מבצע את הנסיעות	כתובת של מקום שאליו צריך להגיע ולחזור ממנו
	כן / לא		
	כן / לא		
	כן / לא		

6. מהם שיקוליך בשימוש באמצעי הנסיעה השונים (הסעה פרטית, תחבורה ציבורית וכו')?

---

7. באיזו מידה ההסעות מהוות תנאי/בעיה להגיע לפעילות? \_\_\_\_\_

אני מגיע לכל מקום שבו אני צריך או רוצה להגיע כיום.

לפעמים אני לא יכול להגיע בשל מחסור בהסעות מתאימות.

לפעמים אני לא יכול להגיע בשל מחיר ההסעה.

סיבה אחרת: \_\_\_\_\_

8. האם יש משהו שהיית רוצה מאוד לעשות ואינך יכול בשל מגבלת הנסיעות?

אם כן, פרט מהו: \_\_\_\_\_

9. האם יש לך רכב מותאם משלך? כן / לא

אם כן, כמה עולה לך להחזיק אותו בחודש? \_\_\_\_\_

האם הוא יכול להסיע בו-זמנית עוד נכים? כן / לא

האם היית מוכן להסיע נכים אחרים?

בתשלום? כן / לא (הקף בעיגול את התשובה הנכונה)

בהתנדבות? כן / לא (הקף בעיגול את התשובה הנכונה)

מהם אמצעי הבטיחות שמתמשים בהם בהסעות שבהן אתה משתמש?

חגירה מלאה  חגירה חלקית  אין חגירה כלל

### סיכום

10. מהן הבעיות המרכזיות כיום בהסעה שלך לפעילויות?

---

11. כיצד ניתן לשפר להערכתך את בעיית ההסעות? \_\_\_\_\_

12. הערות נוספות: \_\_\_\_\_

13. האם ניתן לפנות אליך לשאלות נוספות? כן / לא

אם כן, נא לציין מספר טלפון ליצירת קשר \_\_\_\_\_

**תודה על שיתוף הפעולה!**



## נספח ח: מודעה בעיתון המקומי



אמאב תחבורה בע"מ



ג'וינט ישראל  
היחידה לנכויות ושקום



**תבת**  
תנופה בתעסוקה

נסדה ע"י ממשלת ישראל וג'וינט ישראל



עיריית דימונה  
מינהל חינוך ורווחה  
יחידה לעבודה קהילתית

## פניה לציבור

# פרוייקט "גלגלי דרום"

## הסעת אנשים בעלי מוגבלויות בדימונה דצמבר 2008

### תושב/ת דימונה נכבד/ה,

עיריית דימונה וג'וינט ישראל עורכים סקר על הצרכים של אנשים עם מוגבלויות פיזיות ואחרות להסעות בדימונה. המטרה היא לשפר את מצב ניידותם הנוכחי של אנשים בעלי מוגבלויות על ידי מיקסום השימוש בתשתית התחבורתית הקיימת.

### שיתוף הפעולה שלך חיוני להצלחת הפרוייקט!

אם הינך בעל מוגבלות כלשהי עם צורך להסעה, או גוף הפועל בשיתוף עם בעלי מוגבלויות או בן משפחה לאדם עם מוגבלות נשמח אם תוכל לסייע מניסיוןך האישי ולמלא שאלון בנושא הסעה.

לקבלת השאלון נא לפנות לגב' אילנה אזולאי ממנהל חינוך ורווחה - אגף לשירותים חברתיים, היחידה לעבודה קהילתית, בריאות ומתנדבים בטלפון: 08-6563167, או לאתי וקנין בטלפון: 08-6572590. את השאלונים ניתן למלא במהלך השבועיים הבאים בלבד. אין לראות במילוי השאלון הבטחה או התחייבות של גורם כלשהו לתת מענה פרטני לממלאי שאלוני הסקר.

**תודה על שיתוף הפעולה!**