
נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית בתחבורה ציבורית והמיזם "נעים קדימה"

עדי לב שורה, רונית דורות, יובל נוה, ענת בן מאיר, ליאורה פלג

עדי לב שורה, OT, MSc, המיזם "נעים קדימה". ב"ס "רננים" לתלמידים עם צרכים מיוחדים, קריית שמונה.
naimkadimal@gmail.com

רונית דורות, OT, MSc, המיזם "נעים קדימה" ronitdorot@gmail.com

יובל נוה, OT, MSc, המיזם "נעים קדימה". מנהל הריפוי בעיסוק ב"בית בלב" בת ים, מקבוצת מכבי שירותי בריאות. תמ"ן - תעשיית מערכות נהיגה. yuval.naveh@gmail.com

ענת בן מאיר, OT, MSc, MEd, המיזם "נעים קדימה". מומחית בתחום האוטיזם וניהול התנהגות. יועצת לזיהוי מקצוע לאנשים עם HFASD. anat.benmeir@gmail.com

ליאורה פלג, OT, MSc, המיזם "נעים קדימה". מנהלת שירותי ריפוי בעיסוק בית חולים "שמואל הרופא", באר יעקב. lpeleg123@gmail.com

מילות מפתח: נגישות בתחבורה ציבורית, ניידות בקהילה, ניידות בתחבורה ציבורית, אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות, המיזם "נעים קדימה"

תודות: לסגל החוג לריפוי בעיסוק, אוניברסיטת חיפה ובמיוחד תודה לד"ר **נעמי שרויאר** על הסיוע בבניית דגם יישומי להוראת ניידות בתחבורה ציבורית. תודה לגב' **נעמה נהיר מזור**, מפקחת ארצית-נגישות השירות "נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות", על עדכון ודיוק בנושאי הנגישות המובאים בזה.

תקציר

יכולת של ניידות עצמאית היא תנאי למעורבות בעיסוקים ולהשתתפות לאורך מעגל החיים. לגבי אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות, שרובם אינם כשירים לנהיגה, ניידות עצמאית בתחבורה ציבורית היא יכולת חיונית ביותר, המאפשרת לממש חיים מלאים של אדם משתתף ומעורב בחברה. ניידות במערכות תחבורה ציבוריות בנות זמננו הנה מטלה מורכבת ומאתגרת. מתבגרים או אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית ואף רבים מן האנשים המצויים על הרצף האוטיסטי לא ילמדו מטלה מורכבת זו בעצמם, אלא יהיו זקוקים לתיווך ולהנגשת התחום. גם אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית נרכשת, מתמודדים עם מחלה פסיכיאטרית, או קשישים עם ירידה קוגניטיבית קלה, שאיבדו את היכולת לנהוג, יצטרכו להתמודד עם נסיעות בתחבורה ציבורית וחלקם יזדקקו לתיווך על מנת ללמוד מחדש את מיומנויות הנסיעה בקהילה. הקשיים שעמם מתמודדים אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות בעת שימוש במערכות התחבורה הציבורית רבים ומגוונים. בעוד שבפועל נעשות התאמות לשיפור הנגישות בתחבורה לאנשים עם מוגבלויות פיזיות וחושיות, הרי שכמעט אין התאמות נגישות לקשיים שעמם מתמודדים אנשים עם מגבלות קוגניטיביות או נפשיות. בעקבות סקירת ספרות מחקר בעולם וסקר שנערך לאחרונה בקרב מרפאים בעיסוק ישראלים,

זוהי צורך לפתח דגם התערבות שישירת את אנשי המקצוע. "נעים קדימה" מציע דגם יישומי של תכנית התערבות עדכנית, מקיפה ומדורגת בשלביה, מובנית ובו זמנית אישית, מבוססת לקוח, שמטרתה להקנות יכולת של ניידות עצמאית בתחבורה ציבורית. הדגם מציע עקרונות, תכנים, לוחות זמנים, דרכי יישום, אמצעים להתערבות וכן כלים ומדדים להערכת יעילות ההתערבות. המיזם "נעים קדימה" פועל למען שימוש טוב יותר של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית במשאבי התחבורה הציבורית המצויים בקהילה, מספק הדרכה, ייעוץ וכלים לאנשי מקצוע ומבצע הכשרות לאנשים עם מוגבלויות ללימוד ניידות עצמאית בקהילה.

הקדמה

בודק אמפתיה, שיפוט חברתי, יחסים בין אישיים, מיומנויות תקשורת, יכולת ליצור חברים ולשמר זאת. התחום השלישי - מתבטא בניהול עצמי, בשמירה על בריאות וביטחון, השתתפות בעבודה (DSM V, 2013).

אפשר לחלק את המוגבלויות הקוגניטיביות לשתי קבוצות עיקריות: מוגבלות קוגניטיביות התפתחותית מולדת, כתוצאה ממגוון גורמים אטיולוגיים מולדים כמו: הפרעות גנטיות, גורמים סביב לידתיים. בהגדרה זו נכללים אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית, אנשים על הרצף האוטיסטי, אנשים עם לקויות למידה. ולעומתן מוגבלויות קוגניטיביות נרכשות, ש"נרכשו" במהלך חייו של אדם כתוצאה מ-: פציעה מוחית טראומטית (Traumatic Brain Injury - TBI), איסכמיה מוחית, מחלות שהתפרצו במהלך החיים, כמו: שבץ מוחי, טרשת נפוצה, גידול תוך מוחי, אלצהיימר, דמנציה, מחלות והפרעות פסיכיאטריות ועוד (Camerian et al., 2005). לבד מזה גם תהליכי הזדקנות ביולוגיים של מערכת העצבים עשויים לגרום לפגיעה קוגניטיבית קלה (Mild Cognitive Impairment - MCI) ביכולות החשיבה והזיכרון אצל האדם הקשיש (Karlavish & Clark, 2003).

הביטוי של מוגבלות קוגניטיבית אינו אחיד, אלא אישי וייחודי לכל אדם. רבות מן המוגבלויות הקוגניטיביות מוגדרות

מטרת המאמר להעלות לסדר היום המקצועי את חשיבות הניידות העצמאית בקהילה ולעודד מרפאים בעיסוק ואנשי מקצוע אחרים ליישם תכניות התערבות בתחום. המאמר מציג לקוראים סקירת ספרות בנושא נגישות וניידות בתחבורה ציבורית של אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות, מרקע אטיולוגי מגוון. לאחר מכן מוצג דגם/ מודל התערבות חדשני, המשמש בסיס לעקרונות ההתערבות ומוצגים קווי המתאר של כלי ההערכה וההתערבות, מבית היוצר של המיזם "נעים קדימה". לבסוף מוצגים תוצרי המיזם "נעים קדימה" והמלצותיו לקידום ולמקסום יכולת הניידות של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית.

סקירת ספרות

אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות

הארגון האמריקני למוגבלויות אינטלקטואליות והתפתחותיות קובע שאנשים עם מוגבלות קוגניטיבית מתאפיינים בהפרעה בתהליכי החשיבה שפוגעת בתהליכי הסתגלות ולמידה (AIDD, 2011). הארגון הפסיכיאטרי האמריקני מגדיר אדם עם מוגבלות שכלית על פי רמת התפקוד שלו. הדגש הוא על היכולת ההסתגלותית של האדם בשלושה תחומים. התחום הראשון - ממד מנטלי: יכולות שפה, קריאה, חשבון, חשיבה, ידע כללי וזיכרון. התחום השני - הממד החברתי

לאנשים עם מוגבלות, הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית. התשס"ג-2003). "נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות" ממונה על אכיפת החוק ונוקטת צעדים כדי להבטיח את יישומו המלא. הרשויות המקומיות והמפעילים - חברות הנסיעה שנותנות את השירות, אחראיות על קיום הנגישות הלכה למעשה בתחנות ההסעה ובכלי התחבורה (נהיר מזור, חיימוביץ' וגבע, 2011).

תחבורה ציבורית

תחבורה ציבורית מוגדרת כמערך תחבורה המסיע אנשים שלא ברכבם הפרטי ושמטרתו הסעת המונים או נוסעים יחידים, בנתיב מוגדר ועל פי לוחות זמנים קבועים מראש. (לוי וגארב, 1988). בספרות מתארים את מערכות התחבורה הציבורית של ימינו כמערכות היותר מורכבות, זמינות (בכל מקום ובכל עת) ומגוונות (מציעות מגוון כלי תחבורה ואפשרויות של ניידות) המצויות בחברה המודרנית. תחבורת המונים זו נמצאה כתורמת להשתתפות ולמעורבות של האדם בחברה (Fischer & Sullivan, 2002).

נגישות בתחבורה ציבורית

הנגשת התחבורה הציבורית היא בעיני מרפאים בעיסוק, אחד היעדים המקצועיים העכשוויים, המאפשר ללקוחות להגשים חיים של עצמאות, שוויון הזדמנויות, השתתפות ואיכות חיים (לון-חיימוביץ', זק"ש, ויינטראוב, נוטה, מזור ועמיתים, 2006). הנגשת התחבורה הציבורית יכולה להיעשות בשני מישורים: הנגשת המרחב הפיזי של סביבות התחבורה הציבורית וכן הנגשת השירות הניתן ואופן השימוש בו.

ניידות בתחבורה ציבורית היא מפתח לעצמאות ולהשתתפות. רוב האנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות אינם כשירים לנהיגה ותלויים לאורך מעגל החיים בהסעות

כספקטרום - לקות על רצף של רמות פגיעה מקלה עד לקשה ועמוקה. זאת ועוד, לאנשים רבים עם מוגבלויות קוגניטיביות יש קו מורבידיות, תחלואה נלווית של הפרעות, לקויות או מחלות נוספות. מעבר לכל זה ניצבת האישיות הייחודית של האדם, כך שהמוגבלות מקבלת ביטוי תפקודי ייחודי, לנוכח יכולות של חוזקה וחולשה של האדם (Camerian et al., 2005).

נגישות

נגישות מוגדרת בחוק הישראלי, כאפשרות הגעה ממקום למקום, תנועה והתמצאות בו, שימוש והנאה משירות, לרבות קבלת מידע, שימוש במתקנים והשתתפות בתכניות ובפעילויות שהשירות מספק, באופן שוויוני, מכובד, עצמאי ובטיחותי. החוק קובע כי זכותו של אדם עם מוגבלות לנגישות היא עקרון יסוד ויש לבצע התאמות נגישות, כדי שמקומות ושירותים ציבוריים יהיו נגישים (חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 פרק ה'1: מקום ציבורי ושירות ציבורי).

החוק במדינת ישראל מכיר בזכותו של האדם עם המוגבלות לשירותי תחבורה ציבורית נגישים וקבע שאדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים (חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 פרק ה': שירותי תחבורה ציבורית). תקנות הנגישות שהוגדרו לכלי התחבורה הציבוריים, כך שיותאמו לצורכי אנשים עם מוגבלות, קבעו בפירוט את הסדרי הנגישות המחויבים להתקיים באוטובוסים בקווים עירוניים, ברכבות, בתובלה אווירית, בכלי ש'ט, במתקנים מרכזיים ובהסדרים נוספים. כמו כן התקנות מגדירות את הזמנים לתחילת יישום הסדרי הנגישות. (תקנות שוויון זכויות

לאנשים עם מוגבלות קוגניטיבית. מתוך סקירת ספרות המחקר בעולם, שערכו כותבי מאמר זה, עולה כי כמעט אין התאמות נגישות בתחבורה ציבורית המיועדות במיוחד לאנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות. בפועל נעשו אמנם התאמות רבות לשיפור הנגישות בתחבורה של אנשים עם מוגבלויות פיזיות וחושיות, אך התאמות נגישות לקשיים שעמם מתמודדים אנשים עם מגבלה קוגניטיבית או נפשית כמעט אינן בנמצא (The MAPLE Project, 2011).

בסקירת הספרות שערכנו לא מצאנו מידע הנוגע להתאמות הסביבה, אבל נאזכר התאמות שירות מיוחדות שפורסמו על ידי חברת תעופה, השואפת לקדם השתתפות של אנשים על הרצף האוטיסטי בטיסותיה (VanBergeijk, 2009). דלות בנגישות השירות ודלות בהתאמת סביבות התחבורה הציבורית, מצוינות בספרות כגורם המדיר שימוש במערכות התחבורה או מצמצם במידה ניכרת את פרופיל הנסיעה ואת יכולת הנסיעה בתחבורה ציבורית של אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות. (למונט, Sohlberg, Todis, Fickas, Hung, & 2011; Lemoncello, 2005).

לדעת אנשי מקצוע, מידת הניידות בתחבורה של אוכלוסייה זו תלויה הן בדרישות ובעומס הקוגניטיבי שמציבה הסביבה והן ביכולת ובקיבולת של האדם עצמו בהתמודדותו עם הסביבה. את שני הגורמים האלה יש להביא בחשבון בעת תכנון הסביבה והתאמתה (Rosenkvist, Metz, Risser, Iwarsson, & Ståhl, 2010). מסבירה שהניידות פוחתת כשיש אי התאמה בין היכולות התפקודיות של האדם, הסביבה הלא מותאמת ודרישות מטלה גבוהות מדי ולא מותאמות לאדם המבוגר (Metz, 2000). אנשים לאחר אירוע מוחי, אנשים

מיוחדות. מי מהם שילמד להשתמש ויוכל לנסוע בתחבורה ציבורית יוכל לצאת ממעגל התלות הזה, לעבר חיים עצמאיים יותר, תוך השתתפות בחיי הקהילה, מעורבות בעיסוקים ומימוש עצמי. על כן יכולת של ניידות בתחבורה ציבורית נחשבת קריטית למעורבות, להשתתפות, לתחושת שייכות ולשביעות רצון גדולה יותר.

מתבגרים או אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית התפתחותית או נרכשת, שיוגשו להם שירותי הנסיעה בתחבורה הציבורית, שילמדו וידעו כיצד להשתמש בהם, יוכלו להיות עצמאיים בניידות בקהילה, בעבודה בשוק החופשי, בדיוור בקהילה, בפעילויות פנאי, בילוי ועוד. כך למשל יוכלו לנסוע למקומות עבודה שאינם נתמכים ולהיות כוח יצרני תורם למשק, במקום להיות לנטל על החברה. מעצם האפשרות להשתלב בעבודה שאינה נתמכת ואינה נסמכת על הסעות מיוחדות, תמומש הזכות לשוויון. כמו כן, אם יהיו עצמאיים בנסיעה ולא תלויים באדם מלווה לנסיעותיהם למקומות בילוי ופנאי, יקטינו את הנטל הטיפולי והכלכלי מעל כתפי המשפחה והחברה.

בקרב קשישים, המעדיפים להשתמש בתחבורה הציבורית לאחר שהפסיקו או צמצמו את היקף נהיגתם, יכולת הנסיעה בקהילה חשובה מאוד לניהול חיים מלאים ולשיפור איכות החיים. מחקר בין-לאומי מצא כי ב-39% מן הארצות המערביות, שבהן שיפרו והנגישו את מערכות התחבורה הציבורית, השתפרה מאוד איכות חייהם של הקשישים החיים באותו המקום (Gabriel & Bowling, 2004). לנושא הניידות בתחבורה ציבורית נודעת אפוא חשיבות ערכית, חוקית, חברתית וכלכלית.

עד כה לא הופעלו אמצעי נגישות בתחבורה ציבורית שמתאימים במיוחד

(אתר האינטרנט משרד הרווחה והשירותים החברתיים, 2011).

כאמור, אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות קוגניטיבית היא הטרוגנית והגדולה ביותר בקרב אוכלוסיית האנשים עם מוגבלויות, ועם זאת יש מאפיינים וצרכים רבים הדומים בקרב תת קבוצותיה. נשאלת השאלה: "הכיצד אוכלוסייה כה גדולה אינה זוכה למענה נגישות המגיע לה על פי חוק?!" אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית אמנם נהנים במידה מסוימת מסל התאמות הנגישות הקיים היום לטובת אנשים עם מוגבלויות פיזיות וחושיות (כדוגמת המסכים ומערכות הכריזה שבתוך כלי התחבורה שמדווחים את מספר הקו ויעדו, ואת שם התחנה הקרובה), אך הם נזקקים להתאמות נוספות ייחודיות לצרכיהם.

באוגוסט 2011 התקיימה פגישה של נציגי "נעים קדימה" - המיזם לקידום ניידות בקהילה ושימוש בתחבורה ציבורית עם נציגי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. בפגישה הועלו התאמות נגישות חיוניות וספציפיות לאנשים עם מגבלה קוגניטיבית, מתוך כוונה שהן יכללו ברוויזיה של תקנות הנגישות המתעדכנות בקרוב. ההתאמות שצוינו כחיוניות היו: שימוש בסמליל (אייקון) המייצג מוגבלות קוגניטיבית, מיועד להם ומפנה אותם לשירותים נגישים בעבורם, שימוש בתמונות, מידע הנמסר בפישוט לשוני, באופן מצומצם וממוקד, בקצב איטי, דף אינטרנט מונגש באתרי חברות התחבורה, מענה טלפוני אנושי ישיר ועוד. חשוב לציין שהמידע שעליו התבססו בקשות להתאמות אלה נאסף מאנשי מקצוע העובדים בפועל עם אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות וממומחים בתחום הנגישות. כמו כן, הועלו בפגישה בקשות לסיוע במימון עלות הנסיעות של מבוגרים ותלמידים עם מגבלה קוגניטיבית,

לאחר פגיעת ראש טראומטית, אנשים עם לקויות למידה, אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית, אנשים על הרצף האוטיסטי וגם אנשים עם מגבלה פסיכיאטרית מדווחים על חסמים טכניים, על מגבלות רבות של נגישות הסביבה, וכן על אי נגישות השירות, המקשים על יכולתם להשתמש בתחבורה ציבורית ומצמצמים את ניידותם בקהילה (למונט, 2011; Rudman, McLaren, 2012; Hebert, & Reid, 2006; Sohlberg, Todis, Fickas, Hung, & Lemoncello, 2005; VanBergeijk, 2009). נגישות למידע תחברתי הולם ואפשרות לאינטראקציה אישית מסייעת, שנמצאה עדיפה מפתרונות טכנולוגיים, מדווחות כגורמים מרכזיים המשפיעים לטובה על ניידות בקהילה של אוכלוסייה זו (למונט, 2011; Hunter-Zaworski & Hron, 1999).

במדינת ישראל החלו ב-2010 ביישום תכנית לאומית רב שנתית להנגשת התחבורה הציבורית העירונית. משרד התחבורה הציב את הנושא בראש סדר העדיפויות והקצה מיליוני שקלים לשיפור הנגישות עד תום שנת 2014 (אגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, ינואר 2010). בדברי הפתיחה לחוברת שבה פורסמה התכנית הרב שנתית מציין שר התחבורה שמדינת ישראל עיגנה במפורש בחוק את "זכותם של אנשים בעלי מגבלות חושית ופיזית לנגישות לתחבורה הציבורית העירונית" (אגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, ינואר 2010). נשאלת השאלה: "מה בדבר זכויותיהם וצורכי הנגישות של האנשים עם המוגבלויות הקוגניטיביות?" מחקר חדש וראשוני מסוגו בארץ מעלה שהשירותים שבהם חיוני ביותר לפתח את הנגישות לאנשים עם מוגבלות שכלית הם: שירותי התחבורה הציבורית, שירותי הבריאות ושירותי חירום והצלה

בעיות של קשיים ו/או שינויים בלתי צפויים שצצים במהלך הנסיעה, קושי בגמישות מחשבתית ובקבלת החלטות, כל אלו הם קשיים בתפקודים אקזוטיביים שחיוניים לנסיעה עצמאית בתחבורה ציבורית (למונט, LaGrow, Wiener, & LaDuke, 1990; 2011; Sohlberg, Fickas, Lemoncello, & Hung, 2009). כדוגמה נציין אנשים עם פגיעה מוחית פרונטלית, שאצלם נפגעים תפקודים אקזוטיביים חיוניים כמו: יכולת התכנון, התנהגות בעת ביצוע מטלה ויכולת ההשוואה של רמת הביצוע. לפיכך הם יתקשו במטלה הכוללת דרישות בסיסיות כגון: הבנת המשימה, חיפוש מידע, תכנון הנסיעה, מציאת הכיוון, זיהוי טעויות והתנהגות הולמת בעת הנסיעה (Body & Sautter, 1993).

קשיים להתמצא בסביבה ובמסלול הנסיעה (לקות בהבנת המיקום המרחבי של האדם ביחס למסלול ולנקודות הציון שבדרך). לנווט נכון, להשתמש בעזרי ניווט. קשיים לקרוא ולהבין כיוונים ומושגי מרחב, מפה או תרשים מרחבי, לזהות נקודות ציון בדרך ואת התחנה שיש לרדת בה (למונט, Carmine et al., 2005; Sohlberg, 2011; Fickas, Hung, & Fortier, 2007; Welcome to TREK ACTs, 2011).

היעדר מיומנויות למידה בסיסיות של קריאה, הבנת מידע כתוב, כתיבה ואיות באתרי אינטרנט, (Lamont, 2010). לקות בקריאה מדווחת כחסם משמעותי בעבור האדם הנוסע בקהילה, שאמור לקרוא מידע כתוב ממקורות רבים, החל ממידע המופיע באתרי האינטרנט, דפים של לוחות זמנים, שלטים, מידע מתחלף על גבי לוחות מידע אלקטרוניים וכלה בשם היעד והמספר המופיעים על קדמת כלי הרכב, כדי לזהות את כלי הרכב שעליו הוא אמור לעלות

המתאמנים בנסיעות בתחבורה ציבורית (לב שורה, 2012).

על סמך עבודתנו נסכם ונאמר שהפיכת מערכות התחבורה הציבורית לנגישות ומקסום יכולת הניידות בקהילה של אנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות יצלחו, אם ישולב תהליך של מחויבות לנושא ושיתוף פעולה מצד כל הגורמים הנוגעים בדבר: **א. גופי ממשלה וחקיקה** - הפעלת מדיניות נוטלת אחריות, מחוקקת תקנות ואוכפת, מקצה משאבים כספיים וסבסוד לטובת לימוד והוזלת עלות הנסיעות. **ב. המפעילים** - חברות הנסיעה: הנגשת מתקנים וכלי תחבורה, הכשרת עובדים לנתינת שירות מותאם לאוכלוסיות אנשים עם מוגבלות, קיום שירותי תכנון נסיעה ואפשרויות נסיעה מותאמת לאנשים עם מוגבלויות. **ג. אנשי מקצועות השיקום והחינוך** - קיום תוכניות התערבות והוראה, ייעוץ מקצועי בצרכי הנגישות. **ד. האנשים עם המוגבלויות** - ביטוי וסנגור של צורכי נגישות, סיוע וחונכות של עמיתים עם מוגבלות, שהם ניידים בקהילה, לטובת עמיתים עם מוגבלות שאינם ניידים בקהילה.

קשיים של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית בניידות בתחבורה ציבורית

מצאנו שלאנשים עם מוגבלויות קוגניטיביות מרקע אטיולוגי מגוון, יש מאפיינים דומים של קושי וחסמים משותפים, שמהווים גורמי בסיס המקשים, מגבילים או מונעים שימוש בתחבורה ציבורית. קיבצנו את המאפיינים האלה לראשי פרקים:

ליקויים במיומנויות תהליך, בתפקודי חשיבה וביכולות למידה. קשיים ליזום ולהתחיל פעילות של ניידות בקהילה, לבצע פעילות מורכבת ברצף (MacDuff, Krantz, & McClannahan, 1993; Mundy & Sigman, 1989), לתכנן את הנסיעה מראש, לפתור

להפעיל מכשור מסייע ו/או אף להשתמש במכשיר הטלפון לשם קבלת סיוע או תמיכה מרחוק (Welcome to TREK ACTs, 2011).

ליקויים במיומנויות תקשורת ויחסי גומלין. בספרות המחקר מדווחים על קשיים ביכולת ליצור קשר, ליזום ולנהל תקשורת, להאזין לנאמר, לעבד ולהבין מידע שמיעתי, להפיק דיבור בשפה הולמת ומובנת, כמאפיינים אנשים עם ליקויים קוגניטיביים וכחיוניים לתפקוד עצמאי בניידות בתחבורה ציבורית (למונט, 2011; LaGrow et al., 1990; Lamont, 2010; Sohlberg et al., 2009). דוגמה לקושי שכיח שדווח על ידי משתתפי סקר כמונע נסיעה והשתתפות, היה הקושי בהבנת הודעות המרכזן המשיב לטלפון (Carmine et al., 2005). משתתפי מחקר המאובחנים עם דיסלקסיה דווחו על קשיים בהפקת דיבור שפוגעים ביכולת וברצון שלהם לברר מידע תחבורתי. קיומם של קשיים בחיתוך הדיבור, שימוש בלתי הולם במילים, שליפת מילים ובנייה תחבירית של משפט הם שגרמו לכך (למונט, 2011). מחקר ייחודי שחקר את השפעת האפזיה על יכולת השימוש בתחבורה ציבורית, הראה שמטופלים אפזים התקשו בסיטואציות הדורשות פעולות ורבוליות או עמידה בלוח זמנים. נמצא שעזרים כגון חומר כתוב (לוח תקשורת) וסיוע של אנשים בסביבה היו המועילים ביותר לאנשים עם אפזיה (Ashton et al., 2007).

קשיים בהתנהגות חברתית מסתגלת. מדובר בקשיים כמו הבנת סיטואציות חברתיות ותגובה מתאימה והולמת לסיטואציה, עד כדי התנהגות המסכנת את שלומם ואת ביטחונם האישי של האנשים. התנהגויות לקויות אלה נמצאו כהתנהגויות המפחיתות יציאה מן הבית ונסיעה בתחבורה ציבורית לשם השתתפות בקהילה (Sohlberg

et al., 2005; Carmine et al., 2011; למונט, 2011). הקושי מחריף בשעה שהמידע מתחלף במהירות, כי אז האדם אינו מספיק לקרוא את הכתוב. הדוגמאות לכך רבות: שלטים אלקטרוניים, טקסט רץ באתרי אינטרנט ואף הצורך להספיק לקרוא במהירות את שם היעד המופיע על גבי כלי התחבורה בעת נסיעתו. כל אלה מעוררים תסכול רב בקרב אדם עם לקות בקריאה. כמו כן, היכולת לזהות תמרורים וסמלילים גם היא גורם חשוב ביכולת ההתמצאות והניידות בקהילה (Welcome to TREK ACTs, 2011) וכבר הוכח שלאנשים עם דיסלקסיה יש קשיים בזיהוי ובפענוח תמרורים (Brachacki, Nicolson, & Fawcett, 1995).

לקות בעיבוד מספרים וביכולת החישוב של עלות וזמני הנסיעה. קשיים בהתמצאות בערך המטבע ובהכנת דמי נסיעה, ליקויים בחישוב עלויות נסיעה ועודף (נציין שאפשרות השימוש ב"רב-קו", שירות שהוכנס לאחרונה, חוסך את הצורך בחישובים האלה) וקשיים בניהול כספי כולל של נסיעה. קשיים ביכולת לקרוא שעון (Welcome to TREK ACTs, 2011), לעבד מספרים בפונט דיגיטלי - מספרים שנראים דומים, לקרוא שעון דיגיטלי של 24 שעות, להבין לוחות זמנים דיגיטליים (Lamont, 2010; Welcome to TREK ACTs, 2011).

קשיים אחרים שצינו בקרב אנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית, הכרוכים בחשיבה ובהבנת מצבים, היו קשורים בחציית כביש בטוחה, באיתות לאוטובוס המגיע לעצור, בעלייה ובירידה מן האוטובוס (Marchetti, Cecil, Graves, & Marchetti, 1984). עוד קושי חשוב שנמצא מפריע ליכולת הניידות בקהילה קשור ליכולת

(et al., 2009).

עלולים להעמיד קושי בעת הניידות בקהילה ובתחבורה ציבורית (LaGrow et al., 1990; Sohlberg, Fickas, Lemoncello, & Hung, 2009). למותר לציין כי נכות מוטורית מהווה גורם בסיסי המגביל או מונע ניידות בקהילה, אם מדובר בניידות של הולך רגל ואם בניידות של נוסע בתחבורה ציבורית.

באשר לאוכלוסיית הקשישים טוענות Broome ועמיתותיה שאותן הסיבות שגרמו לקשישים לוותר על נהיגה, עשויות לגרום להם לקשיים בנגישות לתחבורה ציבורית (Broome, Mckenna, Fleming, & Worrall, 2009): שינויים פיזיולוגיים המתרחשים בגיל המבוגר, שינויים מפרקיים, איטיות כללית, שינויים סנסוריים כמו ירידה בראייה, בשמיעה, ישפיעו על תפקודו של הקשיש בעת נסיעה באוטובוס.

חסמים נוספים:

שיקולים כלכליים. תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית אינם זולים ואנשים עם מוגבלות שכלית או פסיכיאטרית, שיש להם הכנסות מוגבלות, מדווחים על קושי לממן עלויות נסיעות יום-יומיות בתחבורה ציבורית (McLaren, 2012).

שימוש בציוד טכנולוגי. אי הימצאותו של מחשב ביתי ו/או חסר בניסיון קודם בגלישה באינטרנט לצורך איסוף מידע מקדים לתכנון הנסיעה (McLaren, 2012).

נגישות מצומצמת. היעדר תחבורה ציבורית באזורים כפריים: באזורים כפריים רבים, אפשרויות הנסיעה בתחבורה ציבורית מצומצמות מאוד או שאינן בנמצא כלל. על כן ייתכן שיהיה מחסור גם באמצעי תחבורה נגישים לאנשים עם מוגבלויות (McLaren, 2012).

התפקודים והמימונויות הנדרשים לניידות עצמאית בקהילה

ניידות במערכות תחבורה ציבורית בנות

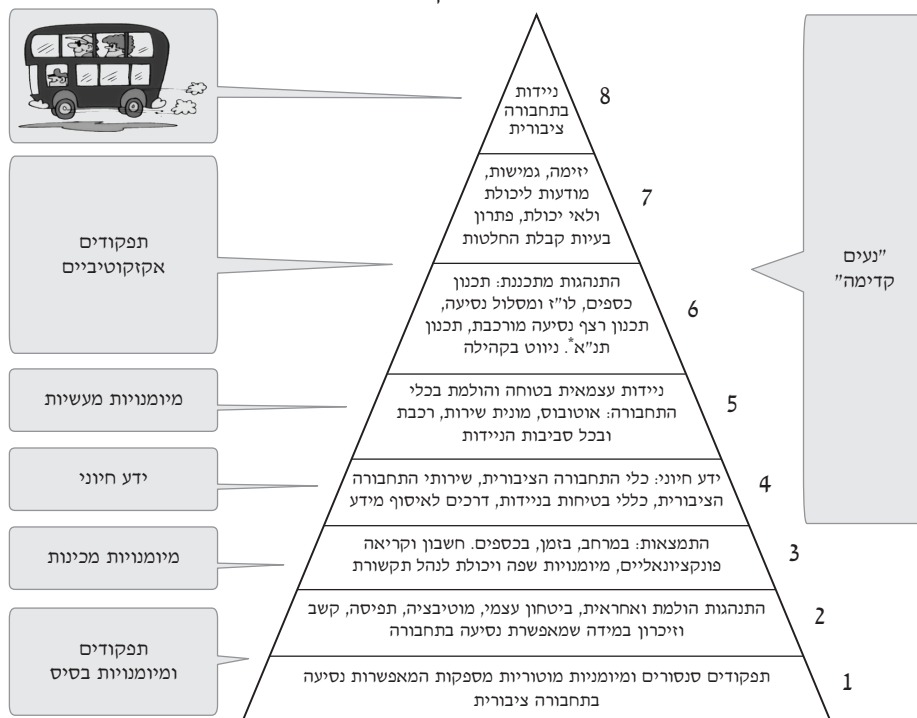
התמודדות עם סטיגמה חברתית ותחושה שלילית לגבי הדרך שבה החברה תופסת אותם, דווחה כסיבה נוספת להדרתם של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית ממערכת התחבורה הציבורית (LaGrow et al., 1990; Lamont, 2010).

קשיים רגשיים-נפשיים. בספרות המחקר מדווחים על קשיים רגשיים וחרדות מנסיעה לבד בתחבורה ציבורית (Bourland, 1996; LaGrow et al., 1990; Sohlberg, Todis, Fickas, Hung, & Lemoncello, 2005), חרדות ובלבול בעת שנתב הנסיעה הקבוע משתנה (Sohlberg et al., 2009), לחץ ואי נוחות עקב חוסר היכרות של מסלולי התחבורה הציבורית ולוחות הזמנים (McLaren, 2012). בספרות המחקר מדווח שהיכולת של אנשים עם מגבלה פסיכיאטרית להשתמש בתחבורה ציבורית יכולה להיפגם עקב פוביות, התקפי פאניקה, חרדה, או תסמינים פסיכיאטרים אחרים (McLaren, 2012).

חוקרים אחרים מציינים תחושות חרדה ואי ביטחון של רבים מן האנשים עם פגיעות ראש טראומטית, לפנות אל זרים בבקשת עזרה ולסמוך על כך שיקבלו את העזרה המתאימה לבעיות המתעוררות במהלך הנסיעה (Fickas & Sohlberg, 2005).

ליקויים במימונויות מוטוריות, מוגבלויות פיזיות, בריאותיות ו/או חושיות. מוגבלויות פיזיות, בריאותיות, או לקויות חושיות (בשמיעה ו/או בראייה) המתלוות פעמים רבות למוגבלות הקוגניטיבית, או נגרמות עקב שינויים פיזיולוגיים המתרחשים בגיל הזקנה, עלולות לגרוע מכשירות הניידות, לא כל שכן מיכולות הניידות בקהילה. במחקרים מציינים שסרבול מוטורי, כושר פיזי נמוך וסבולת ירודה, המאפיינים אוכלוסייה זו,

זמננו היא בבחינת מטלה מורכבת ולעתים אף מאתגרת, המחייבת שליטה במיומנויות ותפקודים רבים. ניידות באמצעות תחבורה ציבורית נחשבת בריפוי בעיסוק לפעילות יום-יומית אינסטרומנטלית (Instrumental Activity Daily Living) (ילון חיימוביץ ועמיתותיה, 2006). על מנת שהאדם יצליח לרכוש יכולת מורכבת של נסיעה בתחבורה ציבורית הוא נדרש לשלוט במיומנויות ביצוע מוטוריות, במיומנויות תהליך, הכוללות תפקודים קוגניטיביים ואקזקוטיביים וכן לשלוט במיומנויות תקשורת ויחסי גומלין. איור פירמידת התפקודים והמיומנויות ההכרחיות לנסיעה בתחבורה ציבורית, שפותח להבניית הדגם היישומי "נעים קדימה" מתאר מבנה היררכי של מיומנויות ותפקודים נדרשים:



תרשים 1. פירמידת תפקודים ומיומנויות נדרשות לניידות עצמאית בקהילה - "תכנית ההוראה נעים קדימה" (לב שורה, נוה, בן מאיר, פלג ודורות, 2012).

* תנ"א - תכנית נסיעה אישית, מבוססת לקוח: יכולת הלקוח לתכנן נסיעה בתחבורה ציבורית על פי בחירתו וצרכיו.

דגם ההתערבות "נעים קדימה"

הדגם היישומי של תכנית ההתערבות, שפותח ומוצע על ידי "נעים קדימה", מכוון לטיפול בתפקודי האדם המפורטים החל משלב 4 ואילך, כולל הקניית ידע חיוני, תרגול מיומנויות מעשיות, תוך רכישת אסטרטגיות ומודעות לתפקודים ואקזקוטיביים.

רצף המיומנויות הנדרשות מנוסע בקהילה בתהליך "מחזור חיים מלא של נסיעה", כלומר סדרת השלבים שעובר האדם החל מתכנון הנסיעה ועד ההגעה ליעדו, הוא מורכב ומעמיד אתגר גדול לאנשים עם מוגבלות קוגניטיבית. במהלך "מחזור חיים מלא של נסיעה" יש

להידרש להרבה מאוד היבטים: לקבל החלטות ולערוך התאמות ושינויים במהירות, כל אלו מתרחשים כמעט מאליו אצל האדם הנורמטיבי, אך לא כך אצל אדם עם המוגבלות השכלית או הקשיים הקוגניטיביים (למונט, 2011). לימוד הנושא הוא בגדר אתגר עצום גם לאנשי המקצוע ולשם השגת הצלחה בנושא נדרש לימוד מקיף, מדורג ועתיר תיווך.

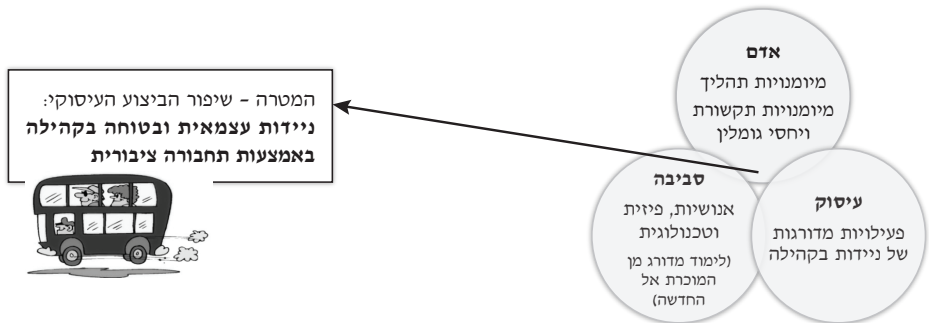
הממצאים שעלו מסקירת ספרות המחקר העולמית המצויה, העידו על דלות ועל אי עדכניות במחקר ובפרסום תכניות התערבות. ממצאים שעלו מסקר ארצי, שנערך ב-2010, בקרב מרפאים בעיסוק בארץ, העידו על פער בין תפיסת החשיבות הרבה של יישום תכניות התערבות בתחום, לבין מיעוט היישום של תכניות אלו בפועל (לב שורה, 2012).

במטרה לענות על החסר הן בספרות המחקר והן בשדה הקליני, וכן במטרה להעלות למודעות מקצועית את הנחיצות ביישום תכניות התערבות, פותח הדגם היישומי "נעים קדימה", המציע לאנשי מקצוע תכנית התערבות מקיפה (לב שורה, נוה, בן מאיר, פלג ודורות, 2012). דגם זה מושתת על גישות ומודלים מעולם הריפוי בעיסוק ועל תכניות הליבה בחינוך המיוחד בישראל.

הנה שלושת ממדי ההתערבות כפי שהם באים לידי ביטוי בדגם "נעים קדימה" לשם שיפור הביצוע העיסוקי ומימוש יכולת בטוחה ועצמאית של ניידות בקהילה:
עיסוק. למידה מדורגת של פעילויות ניידות בקהילה והתאמת דרישות מטלת הניידות (ברגל ו/או בנסיעה) לתלמידים.

אדם. א. תרגול מיומנויות תהליך (אופן ניהול והשלמת המטלה) ורכישת אסטרטגיות של: התארגנות לקראת נסיעה, ניווט, ביצוע רצף הפעולות באופן מסתגל, תוך קבלת החלטות ופתרון בעיות בגמישות והתאמה. ב. תרגול מיומנויות תקשורת ויחסי גומלין, למידת התנהגויות חברתיות מותאמות בזמן הניידות בקהילה: תרגול מיומנויות של איסוף מידע והחלפת מידע, שמירה על יחסים בין אישיים הולמים במהלך הניידות בקהילה.

סביבה. חשיפה מדורגת (מן הסביבה המוכרת אל הלא מוכרת) ומותאמת ליכולת ההתמודדות של האדם עם סביבות ניידות ציבורית: א. התנהלות מסתגלת ומותאמת בסביבות הפיזיות השונות: אוטובוס, רכבת, תחנה מרכזית ועוד. ב. התנהלות מסתגלת בסביבות אנושיות מגוונות מול: עובדי תחבורה, נהג, קופאי, ציבור הנוסעים ועוד. ג. התנהלות מסתגלת בסביבות טכנולוגיות: גלישה באתרי אינטרנט, תפעול מכונת כירטוס ועוד.



תרשים 2. ממדי ההתערבות - "תכנית ההוראה נעים קדימה" (לב שורה, נוה, בן מאיר, פלג ודורות, 2012).

תכנית ההוראה "נעים קדימה"

על בסיס מודל ההתערבות נבנתה תכנית ההוראה שמוצעת לשימושם של אנשי מקצוע. תכנית ההוראה זו מקיפה מאוד, עדכנית לזמננו, מובנית ובמקביל גם מותאמת אישית ומתייחסת לשונות התפקודית של כל אדם. תכנית ההוראה מבוססת על עשייה קלינית, ניסיון והמלצות קליניות של מרפאים בעיסוק מן השטח. בתכנית ההוראה מגוון עשיר של כלים ואמצעי לימוד, והיא מקנה סטנדרטים וכלים אחידים של התערבות והערכה ומספקת מדדי הערכה וכלי הערכה.

כלי ההוראה המוצעים הם מערכי שיעור מתוקשבים ב-18 נושאי תוכן תיאורטיים, המלמדים רצף של שלבי נסיעה, תכנון והתארגנות מקדימים לנסיעה, ובכלל זה דרכים לאיסוף מידע, אסטרטגיות של ניווט ועוד. כמו כן מוצעים אמצעי לימוד נוספים כגון: משחקים להגדרת ידע על עולם התחבורה, קלפי רצף תמונות של שלבי נסיעה באוטובוס / מונית / רכבת (צילומים של תמונות אותנטיות המתעדות את רצף פעולות הנסיעה בסביבה תחבורתית אמיתית), דפי עבודה: לתרגול תקשורת, חישוב זמנים ועלויות, ידע תחבורתי ועוד כלים נוספים. התכנית מוגשת בפורמט מתוקשב, נוח לשימוש. מערכי הלימוד ואמצעי ההוראה הם אינטראקטיביים, מופנים לאנשים עצמם וכתובים בפשוט לשוני, מלווים בתמונות ואמצעי המחשה.

דרכי ההערכה של תכנית ההוראה פותחו על סמך ניסיון קליני ובהתבסס על המעט שאפשר ללמוד מן הספרות. כלי ההערכה נועדו למדוד את יעילות ההתערבות ולבסס ראיות בארבעה מדדים:

א. ידע ורמת מוכנות לניידות

ב. יכולת הניידות של הנוסע

ג. תחושת המסוגלות של האדם הנוסע

ד. שביעות רצון מתכנית ההוראה

פותחו חמישה כלי הערכה ייחודיים, המותאמים לתחבורה הציבורית בישראל כיום:

1. מבדק להערכת ידע ומוכנות לקראת

נסיעה בתחבורה ציבורית - בודק ידע תחבורתי רלוונטי, התמצאות בזמן, בכסף, במרחב ובקריאת מפת נסיעה. יכולת של איסוף נתונים, תכנון נסיעה, חישוב עלויות ולוחות זמנים, פתרון לבעיות שעלולות לצוץ בזמן הנסיעה.

2. תצפית להערכת יכולת של ניידות

בקהילה - התצפית מותאמת לביצוע בחמש סביבות שונות של ניידות בקהילה. מטרתה למדוד את המיומנויות ואת מידת התפקוד של האדם הנוסע, על פי קריטריונים של עצמאות ובטיחות.

3. שאלון הערכה עצמית לתלמיד לאחר

נסיעה בתחבורה ציבורית - שאלון מונגש לאדם עם מוגבלות קוגניטיבית, כתוב בפשוט לשוני ומודד שביעות רצון מן התכנית ותפיסה עצמית של תפקוד.

4. שאלון דיווח ניידות ונסיעה בקהילה

מיועד להורה, למורה ולכל גורם ששולח או מקבל את האדם הנוסע במחוז היעד. השאלון מסייע למטפל לאסוף מידע על מיומנויות, על תפקוד והתנהגות מסתגלת בעת הניידות.

5. שאלון שביעות רצון מן התכנית

שאלון משוב המודד יעילות ושביעות רצון מן התכנית. השאלון מיועד למילוי על ידי אנשי הצוות המשתתפים בתכנית וחברי הנהלת התכנית. הוא בודק מדדים של שביעות רצון מן הישגים, שיתוף פעולה, רמת ארגון, רמת בטיחות, עמידה בלוח זמנים, עמידה במסגרת התקציב. כמו כן הוא מאפשר לדווח על מידת המעורבות בתכנית והמלצות לעתיד.

לאנשים עם מוגבלות במסגרות שונות - הכשרות לרכישה או להרחבה של יכולת ניידות עצמאית ובטוחה בקהילה וסדנאות מבוא של מתנדבים ואנשים עם מוגבלויות:

1. "שווים במדים" - הכשרות "נעים קדימה" מתקיימות במסגרות פרויקטים של "שווים במדים" ברחבי הארץ. מדובר בהכשרות למבוגרים צעירים עם מוגבלות שכלית התפתחותית המתעתדים להתגייס לצה"ל. המשתתפים בתכניות ההכשרה רוכשים ידע, מיומנויות וכלים המאפשרים להם לנסוע מן הבית אל המועדון שבו נערכים המפגשים ובעתיד לנסוע מן הבית אל הבסיס הצבאי ובחזרה. עד כה נערכו 3 הכשרות ובהן הוכשרו כ-40 משתתפים שצברו ידע רב ורובם רכשו בהצלחה את מטרות הנסיעה האישית שהוגדרו בעבורם. המשובים שהתקבלו מן המשתתפים ובני משפחותיהם או ממדריכי הדיור המוגן, מעידים על שביעות רצון רבה מן התכנית והצלחה הן ברכישת רוב יעדי הנסיעה שהוגדרו מראש והן בשיפור בתפקודים נלווים אחרים כרווח משני לתכנית.

2. "גלגלי דרום" - במסגרת פרויקט "גלגלי דרום" המנוהל וממומן על ידי "מסד נכויות-ג'וינט ישראל" ושמתרתו ליישם מערך הסעות אזורי בעבור אנשים עם מוגבלויות ולמקסם את השימוש בתחבורה הציבורית ב-5 ערים בנגב, מוכשרים עשרות אנשים עם מוגבלות על ידי מנחי "נעים קדימה".

תכניות הכשרה אלו שנערכות כעת הן פיילוט ראשוני, יעילותן ומידת הצלחתן נמדדת, כדי לבסס ראיות לשם הפעלת מערך הכשרות ארצי ללימודי ניידות בקהילה:

המיזם "נעים קדימה" לטובת ניידות בקהילה של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית

"נעים קדימה" הוא מיזם חדש, שהוקם לפני כשנתיים ובראשו עומדים מרפאים בעיסוק, המייצגים קשת מומחים לטיפול ושיקום קוגניטיבי בתחומים: המוגבלות השכלית התפתחותית, הרצף האוטוטיטי, המוגבלות הפסיכיאטרית, המוגבלויות והמחלות הקוגניטיביות הנרכשות במהלך החיים וירידה קוגניטיבית קלה של קשישים. זהו מיזם ייחודי שמטרתו עוסקות בקידום הניידות בקהילה. המיזם "נעים קדימה" מנוהל בחסות "אקולוגיה לקהילה מוגנת" - תאגיד העוסק במחזור פסולת אלקטרונית על ידי אנשים עם צרכים מיוחדים.

הנה עיקרי המטרות של המיזם "נעים קדימה":

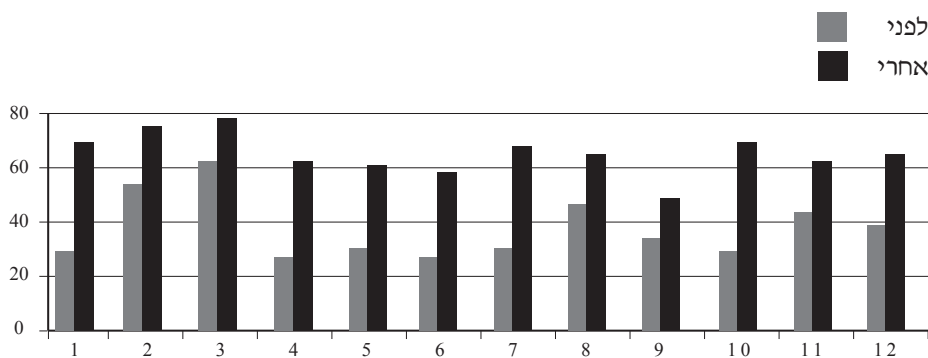
א. קידום נגישות - להעלות לסדר היום המקצועי והציבורי את נחיצות הנגישות של שירותי התחבורה הציבוריים המצויים במדינת ישראל כיום, לטובת אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית. לדחוף לתיקון תקנות נגישות שמותאמות באופן ייחודי לאוכלוסייה זו, כדי לאפשר לאנשיה שימוש טוב יותר במשאבי התחבורה הציבוריים המצויים בקהילה, כמו לאוכלוסיות אחרות המקבלות מענה הולם לקשייהן.

ב. טיפוח מודעות מקצועית להכרח לעסוק בתחום - לעודד מרפאים בעיסוק ואנשי מקצוע ליישם תכניות התערבות כבר בגיל בית הספר, או לחלופין, בשלבי חיים אחרים על פי הצורך.

ג. פיתוח כלים המיועדים לאנשי מקצוע - מאגר מידע, סקירת ספרות תיאורטית ודגם יישומי, חדש ועדכני של תכנית התערבות המוגש במארו של ערכת הדרכה. בכתיבת ערכת ההדרכה שותפים 5 מרפאים בעיסוק מומחים לטיפול באנשים עם מגוון מוגבלויות קוגניטיביות לאורך מעגל החיים (לב שורה, נוה, בן מאיר, פלג ודורות, 2012). **ד. הכשרות**

א. הכשרה לאנשים עם מוגבלות שכלית התפתחותית במפעל שיקום "יחדיו" דימונה (ספטמבר - נובמבר 2013):

שנים-עשר משתתפים בגילאי 22-53 שנים, העובדים במפעל "יחדיו" ומתגוררים בבתיים או בדיר מוגן בדימונה ובירוחם, סיימו תכנית לימודים של 8 ימי לימוד. לכל משתתף ומשתתפת הוגדרו מטרות אישיות: יעד נסיעה אישי בתחבורה ציבורית בקהילה ו-3 יעדי לימוד תיאורטיים. במקביל ללימוד הפורמלי שנערך בכיתה ובסביבות התחבורה הציבורית בקהילה, מתאמנים כעת המשתתפים בנסיעות אימון אישיות, עם ליווי ולאחריהן מצופה שהם יוכלו לנסוע באופן עצמאי ללא ליווי ליעד הנסיעה האישית שבחרו לעצמם. יעדי הנסיעה האישיים נבחרו על ידי המשתתפים עם בני משפחותיהם או נציגי מסגרות הדיר המוגן, על פי רצונם ועל פי קריטריונים של נחיצות ותרומה לאיכות החיים. מחצית מן המשתתפים, שלא היו עצמאיים כלל בנסיעות בקהילה, בחרו יעד נסיעה בתוך עיר מגוריהם. המשתתפים האחרים, שהיו בעלי יכולת קודמת אך מוגבלת בניידות עצמאית בקהילה, בחרו יעד נסיעה מרוחק בעיר אחרת, המצריך נסיעות בין עירוניות מורכבות ב-2 כלי תחבורה, תך החלפה ביניהם. שלב הלימוד הסתיים וכעת, במהלך כתיבת המאמר, מתבצע שלב המעקב אחר נסיעות האימון ומתחיל שלב איסוף הנתונים לשם הערכת התכנית על פי כמה פרמטרים:



גרף 1. דיאגרמת ציון כמותי - השוואת אבחונים לפני ואחרי ההתערבות בהכשרת "נעים קדימה" למשתתפי מפעל שיקום "יחדיו" דימונה

- לימוד 3 יעדים תיאורטיים אישיים - על פי הממצאים שעלו באבחון הראשוני נבחרו 3 יעדים מהותיים ליכולת התנהלות עצמית בתחבורה ציבורית. על פי תוצאות האבחון המסכם נמצא שאחד-עשר משתתפים רכשו את כל 3 היעדים התיאורטיים האישיים ומשתתפת אחת רכשה שני יעדים תיאורטיים.
- יכולת נסיעה עצמאית ליעד אישי בקהילה - שלב האימון בעיצומו ומוקדם מכדי לדווח
- על תוצאות, למעט אצל משתתפת אחת שסיימה את שלב האימון לאחר 3 נסיעות אימון בלבד ושדווח כי כעת היא יכולה לנסוע באופן עצמאי ליעד.
- משובי משתתפים (מונגשים בפישות לשוני) ומשובים לבני משפחה, מדריכים ומנהלים - טרם נאספו כל המשובים אך מן הנאסף עד כה מתקבלת תמונה של שביעות רצון רבה מאוד מן התכנית ועדות להעצמה

כי צעדים אלו יסייעו לחולל שינוי המאפשר נגישות לאנשים עם צרכים מיוחדים בכל תחום ובתחום הניידות בקהילה בפרט. אנו קוראים לרשויות החוק ולאוכפיו, לרשויות המקומיות ולמפעילים נותני השירות להסדיר את הנגישות התחבורתית בעבור אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית. אנו קוראים לאנשי מקצוע ליישם תכניות התערבות וללמד ניידות בקהילה, על מנת לאפשר לאנשים עם מוגבלות קוגניטיבית עצמאות מרבית והשתתפות מרבית בכל מארג החיים.

מקורות

אגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה. (ינואר 2010). *תכנית רב שנתית ליישום הנגשת התחבורה הציבורית בישראל (אוטובוסים עירוניים)*. [גרסה אלקטרונית]. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. נדלה מ-

<http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/C01E0595-C138-41E8-8A32-CAA3AF67F8B6/26055/HoveretTochnitHangashatTachburah.pdf>

אתר האינטרנט משרד המשפטים. (2011). *חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988. פרק ה': שירותי תחבורה ציבורית*. נדלה מ-

http://www.justice.gov.il/MOJHeb/Templates/Justice_Heb/JusticeGeneralTemplate_2.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID=%7bD89CE9F6-BF37-4EE7-88C2-12CEA5135993%7d&NRORIGINALLURL=%2fMOJHeb%2fNetzivutNEW%2fMishpati%2fHakika%2fNosahHokShivyon%2ehtm&NRCACHEHINT=Guest#PerekE

בתחומי תפקוד והשתתפות אחרים כגון: שימוש בטלפון נייד, שימוש בכסף, מעורבות בקניות ובעיסוקי בילוי ופנאי, העלאת הערך העצמי והמוטיבציה להשתתפות בקהילה. ב. הכשרה לאנשים עם מוגבלות פסיכיאטרית במועדון "מלב ולב" ערד (נובמבר-דצמבר 2013): עשרה מתמודדים בגילאים 36-65, שמשתתפים בפעילות המועדון מצויים בעיצומה של הכשרה של 8 מפגשים ללימוד ניידות בתחבורה ציבורית. מתמודדים אלו מתגוררים בדיר מוגן או בקהילה תומכת בערד או עם אחד מהוריהם.

לכל משתתף ומשתתפת הוגדרו מטרות אישיות לאחר עריכת אבחון לגבי יכולותיהם לנסיעה בתחבורה הציבורית: יעד נסיעה אישי בתחבורה ציבורית בקהילה ו-3 יעדי לימוד תיאורטיים.

הדגש בהכשרה מושם על הפן הרגשי הקשור לנסוע בתחבורה הציבורית (סוגים שונים של חרדות) ודרכי ההתמודדות עם פן זה.

ג. שלוש סדנאות מבוא בתחבורה ציבורית לאנשים עם מוגבלויות ולמתנדבים בקהילה (אוקטובר-נובמבר 2013): נערכו במטרה להעלות את המודעות לזכויות הנגישות ולמקסם את אפשרויות הניידות בעבור אנשים עם מוגבלויות בערים דימונה וערד. מטרה נוספת הייתה גיוס של מתנדבים חדשים לפרויקט.

המיזם "נעים קדימה" צמח מן השטח. מתוך סקר שערכנו על העבודה המיושמת בשטח ומתוך בחינת הנגישות המצויה במדינת ישראל כיום, אנו למדים כי ניכר חסר רב בתחום הנגישות התחבורתית לאנשים עם מוגבלות קוגניטיבית. "נעים קדימה" נטל יוזמה לקידום התחום, החל מהכשרות לאנשים עם מוגבלות, הדרכת אנשי מקצוע וכלה בעבודה מול רשויות החוק. אנו מקווים

- אתר האינטרנט משרד המשפטים. (2011). *חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988. פרק ה'1: מקום ציבורי ושירות ציבורי*. נדלה מ-
http://www.justice.gov.il/MOJHeb/Templates/Justice_Heb/JusticeGeneralTemplate_2.aspx?NRMODE=Published&NRNODEGUID=%7bD89CE9F6-BF37-4EE7-88C2-12CEA5135993%7d&NRORIGINALLURL=%2fMOJHeb%2fNetzivutNEW%2fMishpati%2fHakika%2fNosahHokShivyon%2ehtm&NRCACHEHINT=Guest#PerekE1
- אתר האינטרנט משרד הרווחה והשירותים החברתיים. (2011). *הודעות הדוברת*. נדלה מ-
[/http://www.molsa.gov.il/dover/pages/newspage.aspx?listid=76c73ffb-5c7e-40f4-bdc1-20a68f9aa9e8&webid=57bafbcd-ffba4897-85eb-c3379813c505&itemid=315](http://www.molsa.gov.il/dover/pages/newspage.aspx?listid=76c73ffb-5c7e-40f4-bdc1-20a68f9aa9e8&webid=57bafbcd-ffba4897-85eb-c3379813c505&itemid=315)
- אתר האינטרנט משרד התמ"ת. חקיקה, פסיקה, הוראות מנכ"ל ויוזמות חקיקה. (2011). *תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003*. נדלה מ-
<http://www.tamas.gov.il/NR/exeres/ED249BB6-FB53-47BD-88D0-216109E02E11.htm>
- ליון-חיימוביץ, ש', זק"ש, ד', ויינטראוב, נ', נוטה, א', מזור, נ' ועמיתים (2006). *מרחב ותהליך העשייה המקצועית בריפוי בעיסוק בישראל*. תל-אביב: העמותה הישראלית לריפוי בעיסוק.
- לב שורה, ע' (2012). *קולות מן השטח: אנשי מקצוע מדווחים על צרכי הנגישות של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית (ישראל 2011) - הפגישה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים*. בתוך ע' לב שורה (עורכת). *ניידות בקהילה של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית (עמ' 96-97)*. כרמיאל: CDI, דפוס מאסטר.
- לב שורה, ע' (2012). *סקר לבדיקת יישום של תכניות לימודים ללימוד ניידות בתחבורה ציבורית, בבתי ספר לחינוך מיוחד לתלמידים עם מוגבלות שכלית התפתחותית*. בתוך ע' לב שורה (עורכת). *ניידות בקהילה של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית (עמ' 86-89)*. כרמיאל: CDI, דפוס מאסטר.
- לב שורה, ע', נוה, י', בן מאיר, ע', פלג, ל' ודורות, ר' (2012). *ניידות בקהילה של אנשים עם מוגבלות קוגניטיבית*. כרמיאל: CDI, דפוס מאסטר.
- ליון, י' וגארב, י' (1988). *נגישות וניידות בתחבורה בת-קיימא*. [גרסה אלקטרונית]. אתר האינטרנט תחבורה ציבורית היום ומחר. פרסומי הארגון. מאמרים. נדלה מ-
http://www.st.org.il/files/documents/פרסומים_שלנו/2_חומר_מקצועי_נגישות_וניידות_בתחבורה_בת_קיימא.pdf
- למונט, ד' (2011). *הבנה והתייחסות לדיסלקסיה במתן שירותי תחבורה*. עניין של גישה - נגישות בתחבורה הציבורית, 12, 73-81.
- נהיר מזור, נ', ליון-חיימוביץ, ש' וגבע, ש' (2011). *היערכות הרשויות המקומיות להנגשת התחבורה הציבורית*. עניין של

- the Person-Environment-Occupation model in macro practice. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 16, 3-12.
- Carmien, S., Dawe, M., Fischer, G., Gorman, A., Kintsch, A., & Sullivan, J. F. (2005). Socio-technical environments supporting people with cognitive disabilities using public transportation. *ACM Transactions on Computer-Human Interaction*, 12(2), 233-262.
- Fickas, S., & Sohlberg, M. (2005). A community safety-net for the brain-injured traveler. *CHI Workshop, Engaging the City: Public Interfaces as Civic Intermediary* (pp.1-5). Portland: University of Oregon.
- Gabriel, Z., & Bowling, A. (2004). Quality of life from the perspectives of older people. *Ageing Society*, 24, 675-691.
- Hunter-Zaworski, K., & Hron, M. (1999). Bus accessibility for people with cognitive disabilities. *Transportation Research Record*, 1671, 34-39.
- Karlawish, J. H. T., & Clark, C. M. (2003). Diagnostic evaluation of elderly patients with mild memory problem. *Annals of Internal Medicine*, 138(5), 411-419.
- גישה - נגישות בתחבורה הציבורית, 12, 24-19
- American Association on Intellectual and Developmental Disabilities (AAIDD). (2011). *Frequently asked questions on intellectual disability*. Retrieved from http://aidd.org/docs/default-source/sis-docs/aaiddfaqonid_template.pdf?sfvrsn=2
- American Psychiatric Association. (2013). *Diagnostic and statistical manual of mental disorders* (5th ed., Text rev.). Washington, DC: Author.
- Ashton, C., Aziz, N. A., Barwood, C., French, R., Savina, E., & Worrall, L. (May, 2007). *Communicatively accessible public transport for people with aphasia*. Paper presented at the 30th Brain Impairment Conference. Brisbane, AU.
- Brachacki, G. W., Nicolson, R. I., & Fawcett, A. J. (1995). Impaired recognition of traffic signs in adults with dyslexia. *Journal of Learning Disabilities*, 5, 297-308.
- Bourland, E. (1996, June). Travel training for youth with disabilities. *NICHCY Transition Summary*, 3-26.
- Broome, K., Mckenna, K., Fleming, J., & Worrall, L. (2009). Bus use and older people: A literature review applying

- Metz, D. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Politics*, 7, 149-152.
- Mundy, P., & Sigman, M. (1989). Specifying the nature of the social impairment in autism. In Dawson, G. (ed.) *Autism: New perspectives on diagnosis, nature and treatment* (pp. 3-21). New York, NY: Guilford Press.
- Rosenkvist, J., Risser, R., Iwarsson, S., & Ståhl, A. (2010). Exploring mobility in public environments among people with cognitive functional limitations: Challenges and implications for planning. *Mobilities*, 5, 131-145.
- Rudman, D. L., Hebert, D., & Reid, D. (2006). Living in a restricted occupational world: The occupational experiences of stroke survivors who are wheelchair users and their caregivers. *Canadian Journal of Occupational Therapy*, 73, 141-152.
- Sohlberg, M. M., Fickas, S., Hung, P. F., & Fortier, A. (2007). A comparison of four prompt modes for route finding with community travelers with severe cognitive impairments. *Brain Injury*, 21(5), 531-538.
- Sohlberg, M. M., Fickas, S., Lemoncello, R., & Hung, P. (2009). Validation of the activities of community transportation model for individuals
- LaGrow, S., Wiener, M., & LaDuke, R. (1990). Independent travel for developmentally disabled persons: A comprehensive model of instruction. *Research in Developmental Disabilities*, 11, 289-301.
- Lamont, D. (2010). *Understanding and addressing dyslexia in transport provision*. Paper presented at the 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), Hong Kong.
- MacDuff, G. S., Krantz, P. J., & McClannahan, L. E. (1993). Teaching children with autism to use photographic activity schedules: Maintenance and generalization of complex response chains. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 26(1), 89-97.
- Marchetti, A. G., Cecil, C. E., Graves, J., & Marchetti, D. C. (1984). Public transportation instruction: Comparison of classroom instruction, community instruction, and facility-grounds instruction. *Mental Retardation*, 22(3), 128-136.
- McLaren, F. (2012). Getting in, out and around: *Overcoming transportation barriers to community integration*. Retrieved from http://tucollaborative.org/pdfs/Transportation_Monograph.pdf

with cognitive impairments. *Disability & Rehabilitation*, 31(11), 887-897.

Sohlberg, M. K. M., Todis, B., Fickas, S., Hung, P. F., & Lemoncello, R. (2005). A profile of community navigation in adults with chronic cognitive impairments. *Brain Injury*, 19(14), 1249-1259.

The MAPLE Consortium (2005). *Can people with cognitive impairments use public transport effectively? Europe-wide Review*. The MAPLE Consortium. Retrieved from <http://www.maple-eu.com/Reports/EUReview.pdf>

VanBergeijk, E. (2009). Travel advice for higher functioning individuals on the autism spectrum. *The Exceptional Parent*, 39(12), 44- 45. Retrieved from <https://www.coglink.com:8080/ACTS/main.jsp?page=Home>



חדש!

**חברי העמותה
יכולים לבחור האם
לקבל לביתם גיליון
אלקטרוני או גיליון
מודפס.**

חשבו ירוק!