האוניברסיטה העברית בירושלים
THE HEBREW UNIVERSITY OF JERUSALEM
الجامعة العبرية في أورشليم القدس

"תג הזהב" או "תג פח אשפה"?

תג חניה כפול לרכב נכה בישראל:

תפיסות של מקבלי השירות המוגבלים בניידות פיזית

והמורשים לשימוש בתג מטעמם

אורית מועלם

בהנחיית: פרופ' שירלי ורנר

עבודת גמר המוגשת כמילוי חלק מהדרישות

לקבלת התואר "מוסמך האוניברסיטה"

בית הספר לעבודה סוציאלית, האוניברסיטה העברית

מחקר זה נערך בסיוע מענק מחקר מקרן שלם

הקרן לפיתוח שירותים לאנשים עם מוגבלות

ברשויות המקומיות

2026

קרן שלם/2026/ 890-821-2025

תודות

"טוב להודות להשם ולזמר לשמך עליון" (תהילים צ"ב)

תודתי נתונה למנחה פרופ' שירלי ורנר על הליווי המסור וההכוונה המקצועית, לצד זמינות, דיוק, מיקוד ועין טובה שנשזרו במשוב שקיבלתי לאורך כל הדרך ועד לתוצאה הסופית. ובעיקר – תודה על האמון בתהליך כתיבת המחקר, מתוך תחושת חירות מאפשרת, מבלי להתפשר על איכות והשגת יעדים.

תודה מיוחדת לפרופ' דפנה טנר שהחדירה בי את התשוקה למחקר איכותני ויצקה עבורי את המשמעות של שליחות עם התובנה ש"נושא המחקר הוא זה שבוחר בנו". תודה על שהיית בשבילי דמות להשראה וכתובת להתייעצות, והכול במאור פנים ובגובה עיניים.

תודה גדולה ל"קרן שלם" הפועלת לפיתוח שירותים בקהילה עבור אנשים עם מוגבלויות ברשויות המקומיות, על מענק המחקר ועל התמיכה המשמעותית בקידום הידע והפרקטיקה בתחום.

תודה נוספת למרכז ללימודי מוגבלות על מלגת "מילי בלום" שהוענקה בנדיבות ושיקפה הכרה בחשיבות התכנים הנחקרים, ובכך תרמה להגברת המוטיבציה להמשך כתיבה וגיבוש המחקר.

מעבר לכך ויותר מכל, חשוב לי להודות למשתתפי המחקר, על שחלקתם/ן סיפורי חיים באומץ וכנות וחברתם/ן אלי למשימה משותפת. הלב שלכם/ן מונח כאן ומקווה שאפשר לחוש אותו פועם בין השורות.

אסיים בתודה מכל הלב לכל אותן דמויות מאחורי הקלעים שהיו שותפות למחשבות ולדילמות. מעריכה את מי שנתן לי גב, האמין ותמך, ומוקירה לא פחות את הקולות שחלקו עלי והביאו זווית שונה ובכך החזירו אותי לעמדה סקרנית וזהירה. בזכותכם/ן אני כאן.

"על מנת לפעול בעולם ולא להיות מופעל על ידו, אדם צריך לדעת כיצד העולם פועל"

(זיגמונט באומן)

תוכן עניינים

תמצית 1

תקציר 1

תקציר מנהלים 3

רקע תאורטי ומטרות המחקר 3

שיטת המחקר 4

ממצאים עיקריים 4

דיון וסיכום 5

המלצות 6

רשימת טבלאות ותרשימים 6

מבוא 7

סקירת ספרות 7

1. זכויות אזרח לאנשים עם מוגבלות 7

1.1 מוגבלויות: פרספקטיבה היסטורית 7

1.2 התפתחות זכויות האזרח בישראל עבור אנשים עם מוגבלות 9

2. זכויות אזרח לאנשים עם מוגבלות פיזית בניידות 9

2.1 מוגבלות פיזית וניידות 9

2.2 זכויות אזרח: הזכות לתג חניה עבור רכב נכה בישראל 10

3. אתגרי תג החניה לאנשים עם מוגבלות 13

3.1 אתגרים מדיניים-משפטיים 13

3.2 אתגרים חברתיים 16

3.3 אתגרים אישיים-רגשיים 17

סיכום המסגרת המושגית ושאלות המחקר 18

מתודולוגיה 19

שיטת המחקר 19

אוכלוסיית המחקר 19

שיטת הדגימה 21

כלי המחקר ואיסוף הנתונים 22

ניתוח הנתונים 22

הפרספקטיבה של החוקרת 23

אמינות המחקר 24

היבטים אתיים של המחקר 25

ממצאים 25

1. בין הרצוי למצוי: התג במרחב הפיזי 26

1.1 התג כמשאב מסייע: "הפלסטיק הזה עוזר לך" 26

1.2 התג כמשאב מוגבל: "התג לא פותר לך את הבעיות" 30

1.3 התג כמשאב לניצול: "בחניות נכים חונים אנשים מקומבנים" 38

2. בין פנים לחוץ: התג במרחב הסובייקטיבי 45

2.1 המעגל התוך-נפשי בממשק עם התג: "רגע המבחן" 45

2.2 המעגל התוך-אישי בממשק עם התג: "מחשבה יוצרת מציאות" 51

2.3 המעגל הבין-אישי בממשק עם התג: "תג חברתי" 53

2.4 המעגל החוץ-מערכתי בממשק עם התג: "אין טיפול ראוי" 57

3. בין ייאוש לתקווה: התג במרחב הפרוספקטיבי 61

3.1 הצורך בשינוי- זיהוי ומיפוי: "יש הרבה עבודה פה לתקן" 61

3.2 מימוש השינוי- פעולה ויישום: "זה החלום" 65

דיון וניתוח 71

יחסי כוח וסטיגמה מבנית במערכת המוסדית 71

הסטיגמה המבנית בראי מודלים של מוגבלות 72

דינמיקה של כוח: מבט ביקורתי על מנגנון תג החניה 73

רמות של כוח: גלובלי, לאומי ומקומי 74

זירות של כוח: סגורות, מוזמנות ונתבעות 76

צורות של כוח: גלוי, סמוי ובלתי נראה 79

מבט אינטגרטיבי: יחסי הכוח כביטוי לסטיגמה מבנית 85

סיכום המלצות ומסקנות 86

ההשלכות היישומיות של המחקר 87

פורום/רשימת אנשי מקצוע להצגת המחקר 87

המלצות למחקרי המשך 88

ביבליוגרפיה 91

נספחים: 106

נספח 1: מדריך ריאיון עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות 106

נספח 2: מדריך ריאיון עבור מורשי השימוש בתג 107

נספח 3: שאלון רקע להשלמת פרטים 108

נספח 4: טופס הסכמה מדעת 109

נספח 5: אישור וועדת האתיקה 111

Abstract 112

Synopsis 114

תמצית

הזכות לתג חניה המוקנית בחוק הישראלי, מגלמת דואליות בין כלי מסייע לניידות ולנגישות, לבין מציאות המבטאת פערי כוח וסטיגמה מבנית, המערערים את תכליתה והופכים את ערכה לשנוי במחלוקת. דואליות זו נבחנה במחקר הנוכחי באמצעות גישה איכותנית המתמקדת בחוויית השימוש בתג במגוון היבטי חיים, תוך בחינת כפילותו המעמיקה את המתח הקיים.

מלבד ההמשגה התיאורטית של סטיגמה מבנית המקשרת בין חווית הפרט למבנים חברתיים-פוליטיים, הממצאים חושפים גם תמונה רב ממדית של מאבק יומיומי רווי אתגרים בצל השימוש בתג החניה, המעצב את זהותם, עולמם החברתי ותפקודם של אנשים עם מגבלה פיזית בניידות.

המחקר מהווה תרומה משמעותית לגוף הידע החסר ומצביע על המערכת כמוקד לשינוי, לא רק להבטחת הזכות אלא גם בנטילת אחריות להסרת החסמים המעכבים את מימושה.

תקציר

תג חניה לרכב נכה מהווה אמצעי ניידות ונגישות חיוני עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. סוגייה מרכזית היא מדיניות הזכאות הכפולה הנהוגה בישראל, במסגרתה זכאים אוטומטית לשיוך התג לשני רכבים, ללא בחינת הנחיצות או מעקב אחר השימוש בו בפועל. מצב זה מוביל לאינפלציה של רכבים בעלי תג חניה, תוך פגיעה פוטנציאלית בעקרונות של צדק חברתי ושוויון הזדמנויות, שכן רבים אינם זקוקים לתג הכפול. מעבר לכך, תופעת התג מציבה אתגרים לא רק למשתמשים אלא גם לחברה כולה, אשר נושאת באחריות לקידום סולידריות, ערבות הדדית, שמירה על כבוד האדם ושילוב אנשים עם מוגבלות במרקם החיים החברתי.

על אף חשיבות נושא התג בכללותו וההשלכות הרחבות הנלוות אליו, הספרות המחקרית העוסקת בו דלה ונעדרת היבטים מהותיים רבים. מחקר זה שואף לצמצם את הפער הקיים ולבחון את משמעותה של הזכות לתג חניה ואת אופני השימוש בה, לרבות הכפילות המובנית. זאת, כפי שהיא נחווית ומומשגת על ידי המשתמשים בתג בהקשרים של מדיניות, חוק, חברה ואינדיבידואליזם.

מחקר זה נערך במתודולוגיה איכותנית המשלבת שתי פרדיגמות מחקריות משלימות. הראשונה, פנומנולוגית, החותרת להבין את הפרספקטיבה הסובייקטיבית של המשתתפים ואת פרשנותם למציאות. השנייה, ביקורתית, המבקשת לחשוף יחסי כוח ומנגנונים מבניים סמויים, ולערער על הסדר הקיים לשם קידום שינוי חברתי.

במחקר זה נעשה שימוש בדגימת נוחות וכדור שלג, אשר כללה 20 משתתפים בוגרים מקשת רחבה של מגזרים בחברה היהודית וממגוון גילאים ועירים בישראל. עשרה מהמשתתפים זכאים לתג נכה בשל מוגבלות בניידות, ועשרה נוספים הם "מורשי השימוש" כלומר, משתמשים ברכב המסומן כ"רכב נכה" עבור הזכאי. מאחר שזווית בחינה זו טרם זכתה להתייחסות אמפירית, המחקר הנוכחי מהווה תרומה חלוצית

להבנת התופעה. איסוף הנתונים בוצע באמצעות ראיונות עומק חצי מובנים, ואלו נותחו אינדוקטיבית בהתאם לעקרונות הניתוח התמטי, במטרה לזהות דפוסים משותפים העולים מהחוויה האישית ומהידע שנאסף, ולהפיק תובנות מוכללות.

ממצאי המחקר חשפו שלוש תמות מרכזיות המציעות הבנה אינטגרטיבית של תופעת התג, כאשר כל אחת מהן מתמקדת בממד אחר: הפיזי, הסובייקטיבי והפרוספקטיבי. תמות אלו משיקות, מתלבדות ומעצבות זו את זו באופן הדדי. הממד הפיזי מתאר את ערכו של התג לצד חוסר המיצוי שלו, נוכח האתגרים הרבים העומדים בפני המשתמשים ודורשים שיפור. הממד הסובייקטיבי מציף ממשקים שונים המשקפים את המוסר הפנימי, את אופני הביטוי של התפיסה העצמית, את יחסי הגומלין עם הסביבה וכן את הדינמיקה מול המערכת. הממד הפרוספקטיבי עוסק בזיהוי מוקדי השינוי הנדרשים ובגיבוש רעיונות מעשיים ליישומם.

פרק הדיון מנתח את דפוסי יחסי הכוח שעלו באופן עקבי בממצאי המחקר, באמצעות מודל "קוביית הכוח"- Power Cube (Gaventa, 2006) ומפרש אותם דרך מושג הסטיגמה המבנית. נקודת מבט זו מרחיבה את הדיון במושג זה אל זירה מוסדית יומיומית של מוגבלות פיזית, ומדגימה כיצד משאב בירוקרטי שנועד להבטיח נגישות וניידות עשוי בו זמנית לייצר חסמים, פיקוח והדרה בחסות החוק.

לצד הכוח המופעל "מלמעלה למטה" באמצעות סמכות המערכת, הממצאים מצביעים על כוח "מלמטה למעלה", המתפתח מתוך ידע וניסיון מצטברים ומאפשר למשתמשי התג לפתח סוכנות, התנגדות ואקטיביזם. עם זאת, כוח זה מאפיין בעיקר מיעוט מקרב בעלי הזכויות, ואף כאשר הוא מתורגם להצעות שינוי, יישומן תלוי במידה רבה במערכת ודורש שינויי מדיניות, הקצאת משאבים ותיקונים במסגרת החוק. לפיכך, הכוח הפועל מהשטח מאפשר לפרט לפעול ולהשפיע, אך אינו מערער באופן מלא את יחסי הכוח הקיימים, והאחריות המרכזית להובלת השינוי נותרת בידי המדינה.

בחלק הסיום מוצגת תרומת המחקר לתיאוריה ולפרקטיקה, לצד מגבלותיו, וכן נפרשות המסקנות והמלצות למחקרי המשך, כל אלה עשויים להעמיק את ההבנה בסוגיית תג החניה ולהוביל לשיפור הרווחה ואיכות החיים של הזכאים, שהם תכליתו המרכזית של מחקר זה.

<u>מילות מפתח:</u> נגישות, ניידות, חניה, תג חניה, רכב נכה, זכויות אנשים עם מוגבלות. מוגבלות פיזית. יחסי כוח. סטיגמה מבנית.

תקציר מנהלים

רקע תאורטי ומטרות המחקר

תפיסת המוגבלות עברה במהלך השנים תמורות משמעותיות מ"מודל רפואי" הרואה במוגבלות פגם ביולוגי הדורש ריפוי ושיקום (הולה, 2023), אל "מודל חברתי" הממסגר את המוגבלות כתוצר של הבניה חברתית ומעביר את האחריות לשינוי מהפרט אל החברה (Oliver, 1992). עם זאת, המודל החברתי זכה לביקורת בשל התעלמותו מהממד הפיזי והכאב, ובשל התייחסותו הגורפת לכלל סוגי המוגבלויות כקבוצה אחידה, מבלי להבחין בין הצרכים השונים של כל תת קבוצה (הולה, 2018; Williams, 1999). בתגובה לביקורת זו התפתחו גישות אינטגרטיביות, ובראשן מודל ה-ICF (International Classification of Functioning) של ארגון הבריאות העולמי, המשלב באופן הוליסטי תפיסה ביו-פסיכו-סוציאלית ורואה במוגבלות רצף דינמי המושפע ממערך ההקשרים בחייו של האדם (WHO, 2001).

במקביל להתפתחות התיאורטית, חלה בישראל התקדמות משפטית בתחום זכויות האזרח לאנשים עם מוגבלות - מחקיקת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"ח–1998, ועד אשרורה של ישראל את אמנת האו"ם ב-2012 (משרד המשפטים, 2017). אף על פי כן, נותר פער בין החזון המשפטי ושיח הזכויות למציאות בשטח, כאשר אנשים עם מוגבלות ממשיכים להתמודד עם חסמים ואפליה המונעים את השתתפותם המלאה בחברה (פורום החברה האזרחית לקידום האמנה הבינלאומית בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל, 2023).

פער זה בין ההכרה בזכויות לבין מימושן במציאות מתחדד בתחום הניידות והנגישות, ובפרט בהקשר של תג החניה לרכב נכה, המהווה כלי בסיסי ומרכזי בחייהם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות ומוסדר בחוק חניה לנכים. זכות זו מקנה למחזיקים בה שורה של הטבות לרבות כפילות התג המוענקת בישראל. בשנה וחצי האחרונות חלו שינויים מהותיים במדיניות הזכאות לתג, על רקע חשיפת פרשיות הונאה וביקורת ציבורית רחבה על כשלים בניהול מערך התגים ובראשם סוגיית כפילות התג (רביד, 2024). נכון למועד סיום המחקר, השינויים מצויים עדיין בתהליך לקראת גיבוש רפורמה חדשה ומלווים בחוסר שקיפות לציבור ובפגיעה ישירה בזכאים לתג (מעריב אונליין, 2025).

מטרת המחקר הנוכחי הייתה לבחון לעומק את סוגית תג החניה, מבעד לעדשה דואלית המשלבת את קולם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות, לצד קולם של מורשי השימוש לתג. תחום זה חסר עוגן אמפירי מספק ובייחוד בכל הנוגע לנקודת מבטם של מורשי השימוש הנבחנת לידיעתנו במחקר זה לראשונה. בחינת שתי הקבוצות מציבה במרכז את הכפילות המובנית בחקיקה ואת המשמעויות המורכבות הנגזרות ממנה, תוך התמקדות בהיבטים רחבים יותר הכרוכים במימוש הזכות. היבטים אלו נועדו לשפוך אור על שאלות המחקר אשר בחנו את משמעות התג עבור המשתמשים בו, את האתגרים הניצבים בפניהם ואת האופן שבו השימוש מעצב את זהותם. לבסוף, נבחנו האפשרויות העולות מן השטח לשינוי מערכתי בתחום.

שיטת המחקר

מחקר זה נערך בגישה איכותנית המשלבת פרדיגמה פנומנולוגית וביקורתית. שילוב זה נועד להבין את התופעה על בסיס חקירת החוויה האנושית הסובייקטיבית, לצד בחינת יחסי הכוח השזורים באופן גלוי וסמוי בהקשר של תג החניה. במחקר נטלו חלק 20 נשים וגברים שחולקו לשתי קבוצות שוות: קבוצה אחת של זכאי תג החניה בעלי מוגבלות פיזית בניידות, וקבוצה שנייה בעלי הראשה לשימוש בתג מטעמם. כלל המשתתפים ייצגו מגוון גילאים ולקויות, השתייכו למזרים שונים בחברה היהודית, התגוררו בערים שונות בישראל והחזיקו בתג לפחות שישה חודשים. המשתתפים גויסו באמצעות דגימת נוחות וכדור שלג. על בסיס שאלות המחקר נבנו שני מדרכי ראיון בהתאמה לכל אחת מקבוצות המשתתפים והנתונים נאספו בעזרת ראיונות עומק חצי מובנים שהוקלטו ותומללו במלואם. הטקסטים נותחו באמצעות ניתוח תמטי אינדוקטיבי, במטרה לזהות דפוסים משותפים ולהפיק תובנות מוכללות.

לשם דיוק אמינות המחקר הוקדש פרק לפרספקטיבה של החוקרת, הפורט את נקודת המוצא הייחודית שלה ואת ההצטלבויות בין מיקומים וזהויות שעשויות להשפיע על תהליך המחקר. בהתאם, נעשתה רפלקציה מתמשכת במטרה לצמצם הטיות ולייצג באופן נאמן את קולות המשתתפים. נוסף על כך, ננקטו מספר צעדים נוספים ובהם, קבלת משוב מהמשתתפים שבעקבותיו בוצע תיקון ששולב בגרסה הסופית, וכן ביקורת עמיתים וליווי מקצועי של המנחה פרופ' שירלי ורנר לאורך כל שלבי המחקר. תהליך המחקר תועד באופן מפורט במטרה להבטיח שקיפות ולאפשר לקוראים לעקוב באופן ברור אחר ההחלטות שהתקבלו במהלכו.

המחקר אושר על ידי ועדת האתיקה של האוניברסיטה העברית. כלל המשתתפים חתמו על טופס הסכמה מדעת ומילאו שאלון פרטים דמוגרפיים. שמות המשתתפים שונו ופרטים מזהים אחרים הוסוו, על מנת לשמור על הסודיות. לנוכח הרגישות האישית והמוסרית של נושא המחקר, החוקרת הייתה ערה לסימני אי נוחות או מצוקה שעלו במהלך הראיונות, והייתה נכונה להפסיק את הריאיון במידת הצורך ולהפנות את המשתתפים למקורות סיוע מתאימים.

ממצאים עיקריים

כלל הנתונים שנאספו בראיונות מופו וסווגו לשלוש תמות מרכזיות המרכיבות יחד פסיפס עשיר של משמעויות. תמות אלו שופכות אור על שאלות המחקר ומעלות על פני השטח את קולם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. התמה הראשונה עוסקת ב"מרחב הפיזי" של התג, וחושפת פער בין המשמעות המיטיבה המיוחסת לו לבין תרומתו המוגבלת בפועל. פער זה נובע מהאתגרים הרבים בשטח, המקשים על מימוש הזכות, וכן מתופעת השימוש לרעה בתג. התמה השנייה מתמקדת ב"מרחב הסובייקטיבי", המתהווה ביחסי הגומלין של הפרט עם מעגלים שונים, החל מהמעגל הפנימי-מוסרי, דרך הזהות העצמית והחברתית ועד למעגל המערכתי-חיצוני. בתוך כך, הממצאים חושפים את המורכבות הייחודית של מנגנון התג הכפול, המאפשר שימוש לגיטימי לצד שימוש בלתי חוקי. מציאות זו כפי שנמצא מעוררת חשדנות, פיקוח והירכיה המייצרת ניכור פנים קהילתי. התמה השלישית עוסקת ב"מרחב הפורוספקטיבי" הצומח מתוך אתגרי התג.

תמה זו מציגה עמדות שונות סביב האפשרות לשינוי עתידי, הן בפן החברתי והן בפן המערכתי, ומציעה כיווני פעולה ורעיונות מעשיים לקידום מציאות הוגנת, נגישה ומותאמת יותר.

דיון וסיכום

הדיון מצביע על כך שמנגנון תג החניה אינו רק הסדר מנהלי למימוש הזכות לניידות, אלא זירה מורכבת של יחסי כוח אסימטריים. בראש ובראשונה, מדובר בכוח הפועל "מלמעלה למטה" במסגרתו המערכת המוסדית מחזיקה בסמכות להעניק את הזכות, ובד בבד לקבוע את תנאי מימושה. באמצעות מודל "קוביית הכוח" הודגם כיצד רמות הכוח, זירותיו וצורותיו משתלבות זו בזו ותורמות להיווצרותה של סטיגמה מבנית באופן גלוי וסמוי. המשגה זו של סטיגמה מבנית מוצעת כאן בהקשר של מוגבלות פיזית ולראשונה בהקשר של משאב בירוקרטי דוגמת תג החניה. בכך היא מרחיבה את הדיון במושג הסטיגמה המבנית אל זירה מוסדית יומיומית, ומאפשרת לזהות כיצד כלי מנהלי שנועד להבטיח נגישות וניידות עשוי בו זמנית, לייצר חסמים, פיקוח והדרה בחסות החוק. מנקודת מבט זו, מקור הדיכוי אינו נעוץ במגבלה הפיזיולוגית כשלעצמה, אלא במבנים חברתיים ומוסדיים הפועלים באופן אקטיבי או פסיבי, ומייצרים תלות, עמדות מפלות ויחסי כוח המגבילים את הגישה למשאבים ואת האפשרות להשתתפות שוויונית במרחב החברתי.

לצד הכוח הכופה הפועל מלמעלה, מתקיים גם תהליך הפוך, כוח הנבנה "מלמטה למעלה" וממופה אף הוא במודל המוצג. כוח זה פועל ככוח נגדי לסטיגמה המבנית, שכן הוא מאפשר למשתמשי התג לרכוש ידע, ניסיון וכלים הנצברים מתוך התנסות מתמשכת במפגש עם המערכת. משאבים אלה מתורגמים לחיזוק הסוכנות והמסוגלות של משתמשי התג, ומאפשרים להם לפעול ולעיתים אף לערער על הסדרים קיימים. במחקר, סוכנות זו באה לידי ביטוי בשני מישורים. במישור המערכתי, בלט הידע המצטבר מתוך ההתנהלות היומיומית מול כשלים וחסמים ביורוקרטיים, אשר שימש בסיס לפיתוח פרקטיקות של התנגדות ואקטיביזם במרחב הציבורי, הן הממשי והן המקוון. במישור החברתי, התגובות נחלקו לשני כיוונים: מחד, פעולות של הסברה, העלאת מודעות וחינוך, המבטאות ניסיון אקטיבי להתמרת חוויית חוסר האונים לאזורי פעולה שבהם טמון פוטנציאל לתקווה ולהשתנות. מאידך, בלטו גם פרקטיקות של שיטור אזרחי וחשדנות פנימית כלפי משתמשי תג אחרים, המתפרשות כניסיון למלא את הוואקום שנוצר בהיעדר אכיפה מוסדית מספקת, כאשר כפילות התגים אף מעצימה דינמיקה זו.

עם זאת, הממצאים מצביעים על כך שהכוח אינו מתחלק באופן שוויוני, שכן, עמדתם המוחלשת של אנשים עם מוגבלות, הנובעת בין היתר מהתמודדות מתמשכת עם אתגרי היומיום, מצמצמת את הפנאי, המשאבים והכוחות הזמינים לפעולה קולקטיבית ולשינוי מערכתי. לכך מצטרף המחיר הרגשי הכרוך במאבק, אשר עשוי לפגוע בתחושת המסוגלות ולצמצם את פוטנציאל השינוי הנתפס. זאת ועוד, הצעות השינוי העולות מן הפעולות האקטיביסטיות עצמן מצביעות במידה רבה על הכרחיותה של התערבות מערכתית, שכן יישומן מחייב הקצאת משאבים, שינויי מדיניות ותיקוני חקיקה. לפיכך, אף שהסוכנות מאפשרת לפרט לפעול ולנסות

להשפיע על המערכת והחברה, מדובר בשלב ראשוני בלבד והיכולת לחולל שינוי מערכתי וממשי בכוחות עצמו נותרת מוגבלת.

המלצות

בהתבסס על ממצאי המחקר, נדרש שינוי מהותי במערך תגי החניה. שינוי זה אינו מתמצה רק בשיפור השירות, בהנגשת התהליכים, בחיזוק מנגנוני האכיפה ובהסרת חסמים, אלא מחייב בחינה מחודשת של מבנה מנגנון הזכאות הכפול ושל ההסדר הקושר את התג לרכב, לרבות הניתוק מזיקה זו והעברת הזכאות לאדם עצמו. כמו כן, נדרש לפתח ממשק מידע אינטגרטיבי בין הגופים המעורבים, הנותן מענה לפיצול הקיים באיסוף המידע ובניהולו, לצד הרחבת תשתיות החניה והגדלת ההיצע של מקומות חניה נגישים. במקביל, על קובעי המדיניות ומנהלי השירותים לעגן את שיקול הדעת בנהלים כתובים, להבטיח שקיפות, הנמקה והנגשה של תהליכי קבלת ההחלטות, ולפתח אסטרטגיות המבוססות על נתונים, הערכת השפעה ובקרה, בפרט לנוכח השינויים המקודמים במנגנון הזכאות ובמדיניות הקיימת.

הממצאים מחזקים בנוסף את הצורך בהרחבת השתתפותם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות בעיצוב המדיניות ובקבלת ההחלטות, וזאת באמצעות יצירת מנגנונים פורמליים לשמיעת קולם ולשילוב הידע מניסיון חייהם. לצד תהליכי בקרה והערכה נקודתיים, נדרש להטמיע מנגנוני מעקב והערכה שיטתיים לבחינת יישום השינויים והשלכותיהם על אוכלוסיית הזכאים. יישום המלצות אלה עשוי לתרום לגיבוש מדיניות מותאמת והולמת יותר ברוח האמנה הבין לאומית, לחזק את ההגנה על זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות, להגביר את אמון הציבור במערכת ולשפר את האקלים השירותי והמערכתי.

לבסוף, מומלץ כי מחקרים עתידיים יעמיקו את הידע בתחום באמצעות שימוש במדגמים רחבים והטרוגניים יותר, לצד בחינת הקשר בין נגישות, ניידות וחניה לבין השתתפות בחיי היום יום. כמו כן, מומלץ לשלב שיטות מחקר משלימות ואנונימיות לצמצום הטיות ולחיזוק מהימנות הממצאים, לקדם מחקרים השוואתיים בין לאומיים, ולבצע מחקרי אורך או מחקרי חתך חוזרים במטרה לבחון את המדיניות ואת השפעות השינויים בה לאורך זמן.

רשימת טבלאות ותרשימים

טבלה 1: נתונים דמוגרפיים- אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות.....19-20

טבלה 2: נתונים דמוגרפיים- מורשי השימוש בתג.....20-21

איור 1: מעגלי החוויה האנושית בין פנים לחוץ.....45

איור 2: מודל קוביית הכוח.....73

מבוא

במהלך השנים האחרונות ובמיוחד מאז אירועי השביעי באוקטובר, חוותה מדינת ישראל טלטלות ביטחוניות ומדיניות עזות שהביאו לעליה חדה במספר האנשים שנפגעו ונותרו עם מגוון מוגבלויות ומתוכן מוגבלות פיזית בניידות. קבוצה זו מצטרפת לאוכלוסייה הקיימת המתמודדת עם קשיי ניידות כתוצאה ממחלות, פציעות ואירועי חיים שונים, לרבות פגיעות טרור.

לצד השינויים הדמוגרפיים, השנה וחצי האחרונות התאפיינו בשינויים מהותיים במדיניות הזכאות לתג חניה לנכים, שנועד מעיקרו להקל על ניידותם ונגישותם של הזכאים לו. שינויים אלו התפתחו על רקע חשיפת פרשיות הונאה (רביד, 2024) וביקורת ציבורית רחבה בנוגע לכשלים המתמשכים בניהול מערך התגים. סוגיה מרכזית העומדת במוקד ההתרחשויות היא כפילות התג, המקנה אפשרות לרישום רכב נוסף עם תג לכל זכאי, אך רק בשנה האחרונה היא הועלתה לדיון לראשונה בוועדת הכנסת (כנסת, 2025), תוך הצפת שאלות הנוגעות לנחיצות ההסדר ולהשלכות הגלומות בו. נכון למועד סיום המחקר, השינויים מצויים עדיין בתהליך גיבוש לקראת רפורמה חדשה (מעריב אונליין, 2025), ומלווים במידה רבה של חוסר שקיפות לציבור. כתוצאה, השיח ברשתות החברתיות ובתקשורת התרחב משמעותית, במיוחד לאחר עצירת הנפקת התגים מטעם משרד הבריאות למשך למעלה מחצי שנה וביטולי זכאות חוזרת, ללא מענה חלופי, דבר שמוביל להשלכות מצטברות (וקנין, 2025ב').

חרף העניין הציבורי הגובר והדיון המתרחב, תחום זה חסר עוגן אמפירי מספק שמחקר זה נועד למלא. שמיעת הקולות של משתתפי המחקר אינה מכוונת רק לשחזור חוויות העבר, אלא מאפשרת לזהות ולמפות את האתגרים והפערים הקיימים בהווה, וכן לגבש כיווני פעולה מושכלים לשיפור העתיד.

סקירת ספרות

1. זכויות אזרח לאנשים עם מוגבלות

1.1 מוגבלויות: פרספקטיבה היסטורית

תמורות רבות התרחשו לאורך השנים בהמשגה של "מוגבלות" (הולר, 2018). תפיסה רווחת ודומיננטית גם כיום מייחסת למוגבלות משמעויות שליליות של חֶסר, סמל לסטייה מן הנורמה או טרגדיה אישית כגזירת גורל (הולה, 2023; מור ושות', 2016). תפיסה זו מתכתבת עם הנחת היסוד של ה"מודל הרפואי" מהמאה ה-19, הרואה במוגבלות תוצר של פתולוגיה ופגם ביולוגי מובחן (אלמוג וטנא רינדה, 2021). כתוצאה מכך, הפתרון למוגבלות הוא באמצעות מתן מענה מגן, מרפא ומשקם. בשל הדגש לתיקון הבעיה בלבד (Belt & Dorfman, 2020; Shakespeare, 2006), גישה זו מציגה תמונה מצמצמת וחד ממדית של האדם עם המוגבלות (מור ושות', 2016).

בתגובה להשקפה הדיכוטומית המפצלת בין נורמה לחריגות (הולר, 2018), אנשים עם מוגבלות התייצבו באופן אקטיבי בחזית והניעו תהליכי טרנספורמציה חברתיים (מור ושות', 2016). פעילותם הנחושה במאבק נגד דפוסי הדיכוי וההדרה החברתית, הובילה להצבת סוגיית המוגבלות במוקד השיח הציבורי. מתוך מאבק זה צמח "המודל החברתי למוגבלות", המהווה נקודת מפנה בתפיסת המוגבלות בחברה המודרנית. המודל מביא איתו קול ביקורתי, הממסגר את המוגבלות כתוצר של הבניות חברתיות הנכפות מבחוץ, ללא תלות במצבו הרפואי של האדם (Oliver, 1992; UPIAS, 1976). זווית ראיה זו מתרחקת מאינדיבידואליזם (אלמוג וטנא רינדה, 2021; מור ושות', 2016) ומסיטה את מוקד האחריות לתיקון מהפרט אל עבר החברה (דניאל, 2018). ההתבוננות מבעד לעדשת המודל החברתי אפשרה שיח ברובד של חוויה קולקטיבית, וכן העצימה את תנועת הנכים שפעלה בסוכנות אישית להעלאת המודעות הציבורית, ולקידום רפורמות מעשיות שמהותן שוויון (אלמוג וטנא רינדה, 2021; מור ושות', 2016).

כנגזרת של מגמה ביקורתית כלפי תפיסת המוגבלות, החל רווח השימוש במינוח "אנשים עם מוגבלות" הנתפס כמפריד בין האדם לבין המוגבלות ומעניק ריבוי פנים לתופעה. עם זאת, אין די בכוחה של השפה לשנות את מבני הכוח החברתיים המעצבים את עולמם של אנשים עם מוגבלות (מור ושות', 2016). בעבר, המילה "נכות" ביטאה משמעות שלילית בעלת קונוטציה משפילה, אותה החברה העניקה לחוסר המסוגלות של הלקות הפיזיולוגית (Barnartt, 2010 ; Dorfman, 2015). עם הזמן, הטרמינולוגיה של "אנשים נכים" חזרה להיות מקובלת ובעלת אוריינטציה חיובית ואף מעצימה (מור ושות', 2016). בהתאם לכך, בכתיבת המחקר נעשה שימוש בשני המונחים: "אנשים עם מוגבלות" ו"נכות".

למרות תרומתו המשמעותית של המודל החברתי, הוא מציג מספר נקודות תורפה. החיסרון המרכזי טמון בהתעלמותו מהממד הפיזי של הגוף, מה שיוצר שקיפות לחוויית כאב ואי נוחות, הנוכחים באופן בולט בחייהם של אנשים עם מוגבלות (הולר, 2018; Williams, 1999). יתרה מזאת, ההתייחסות הגנרית לכלל המוגבלויות הפיזי, הנפשי, השיכלי והקוגניטיבי כמקשה אחת, מתעלמת מהשוני האינהרנטי הדורש פתרונות שונים (מור ושות', 2016), התייחסות זו מנתקת את המשמעות של זהויות והקשרים המצטלבים ביניהם, כמו: גיל, מגדר, גזע, לאום ומעמד חברתי (Kanter, 2012; Oliver, 2013). על פי מור ושות' (2016), מגבלות אלו מצביעות על הצורך בפיתוח גישה מקיפה יותר למורכבות הכרוכה בחוויית המוגבלות.

במהלך השנים הועלתה ביקורת על ההפרדה הפרגמטית בין המודלים הרפואי והחברתי והבנה כי הם אינם בהכרח סותרים זה את זה (Holler & Werner, 2018; Vehmas & Watson, 2013). גישה אלטרנטיבית של מודל ה-International Classification of Functioning (ICF) מטעם ארגון הבריאות העולמי (WHO, 2001), מציעה מענה הוליסטי יותר, המייצר אינטגרציה בין הפרספקטיבה הרפואית והחברתית, תוך הוספת הממד הנפשי. זוהי הסתכלות ביו-פסיכו-סוציאלית, הרואה בבריאות מכלול רחב ולא רק בהקשר של מוגבלות. המודל מתייחס לתפקודי הגוף האובייקטיביים לצד היבטים סובייקטיביים, חברתיים ונפשיים המשפיעים על רווחת הפרט. מנקודת מבט זו, מוגבלות אינה מצב בינארי של קיום או העדר, אלא נמצאת על רצף תפקודי

המשקף יחסי גומלין דינמיים בין רמת המוגבלות הקונקרטית, למערך ההקשרים האישיים והחברתיים בהם האדם חי (דניאל, 2018; Geiger et al., 2017).

התפתחות המודלים והתיאוריות בתחום המוגבלות, מהווה תהליך אבולוציוני שהניח את היסודות לדיסציפלינה של לימודי מוגבלות. גוף ידע זה חותר לגשר על הפער בין זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, לבין עמדות מסורתיות המושרשות עדיין בשדה האקדמי והציבורי ומקשות על יישומן בפועל (אלמוג וטנא רינדה, 2021). תחום לימודי מוגבלות מספק בנוסף את הכלים לבחינת הזכויות בחוק ומימושן, ובכך מאפשר לחזות ולעצב עתיד מיטיב יותר עבור אוכלוסייה זו (Belt & Dorfman, 2019).

1.2 התפתחות זכויות האזרח בישראל עבור אנשים עם מוגבלות

מוגבלות היא סוגייה של זכויות אדם (מור ושות', 2016; WHO, 2011). זכויות אלו התקבלו על ידי האו"ם (United Nations, 1948) ומהוות זכות יסוד בינלאומית, המעניקה זכות טבעית מעצם היות האדם אנושי (Cranston, 1983). זכויות האזרח מאגדות בתוכן את זכויות האדם לצד זכויות נוספות, כאשר הגוף של מדינת הרווחה אמון על קידומן במסגרת החוק המקומי (הולר, 2018).

ב-1998 נחקק בישראל חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"ח–1998. החוק מעגן בתוכו איסור מפורש לאפליה לצד החובה לספק פתרונות הולמים במרחב הציבורי, במטרה לקדם עצמאות, אוטונומיה ושוויון הזדמנויות. עקרון החוק הוא הגנה על כבודם וחירותם של אנשים עם מוגבלות באמצעות שילובם והשתתפותם הפעילה בחברה (הולר ושות', 2024ב'). עם השנים נחקקו חוקים נוספים המגלמים זכויות עבור אנשים עם מוגבלות (ברלב-קוטלר ושות', 2014). גורם מרכזי לשינוי בחקיקה הוא אשרורה של ישראל ב-2012 את אמנת האו"ם בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות (משרד המשפטים, 2017; United Nations, 2006). האמנה קובעת אמות מידה בינלאומיות לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בכל מישורי החיים, ומהווה נידבך מרכזי להבנת המוגבלות כתוצר של הדדיות בין הלקות לסביבה (אלמוג וטנא רינדה, 2021). שיח הזכויות הפך לפופולארי בהדרגתיות (הולר, 2023) כשהוא ממשיג מחדש את החסמים בהם נתקלים אנשים עם מוגבלות, באמצעות סיפוק תוקף משפטי ולגיטימציה לדרישת הזכויות וקבלתן (מור, 2008). עם כל זאת, דו"ח שהוגש לוועדת האו"ם (פורום החברה האזרחית לקידום האמנה הבינלאומית בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל, 2023). מצביע על פער בין חזון האמנה למציאות בישראל. כאשר אנשים עם מוגבלות נאלצים עדיין להתמודד עם חסמים חברתיים, אפליה ופגיעה בזכויותיהם באופן המונע את השתתפותם המלאה בחברה. על פי קנטר (Kanter, 2012), מציאות זו של פגיעה במימוש זכויות, במישרין או בעקיפין הינה בגדר אפליה.

2. זכויות אזרח לאנשים עם מוגבלות פיזית בניידות

2.1 מוגבלות פיזית וניידות

מחקרים רבים מתייחסים למוגבלות כקטגוריה אחידה, המכילה בתוכה, בין היתר, אנשים עם מוגבלות פיזית, שכלית וקוגניטיבית, ללא הבחנה בין הקבוצות (ברלב ושות' 2023; דורפמן, 2020; Park et al., 2023; Ruvolo, 2020). עם זאת, בתוך קבוצת אנשים עם מוגבלות קיימת היררכיה פנימית, בה מוגבלות פיזית ממוקמת בראש הפירמידה (הולר ושות', 2024ב'). מוגבלות פיזית אף נבחרה כסמל בינלאומי לנגישות, בדמות אדם היושב על כיסא גלגלים (דורפמן, 2020; מכון התקנים הישראלי, 2015).

מוגבלות פיזית עלולה לפגוע ביכולת הניידות. כלומר, היכולת לנוע ממקום למקום עם או בלי אביזרי עזר (אקדמיה ללשון עברית, 2017). תחת הכותרת הרחבה של נכות פיזית המגבילה ניידות, נכללות צורות ביטוי מגוונות, אותן ניתן לסווג לתתי קבוצות הנבדלות זו מזו במספר היבטים: מקור הנכות (Barnartt, 2010); היות הנכות כרונית או זמנית (Dorfman, 2019); גיל האדם; רמת העצמאות (Dorfman, 2017); מידת הנראות החיצונית; וכן דפוס ההופעה בין קבוע להתקפי (צרפתי-נינו ולוריא, 2023). חוסר ההומוגניות מקשה על המשגה אחידה וכימות אובייקטיבי, ומדגיש את אופייה הדינמי והנזיל של סטטוס הנכות (Barnartt, 2010). לאור הביקורת על המודל החברתי בהתייחסותו לכלל המוגבלויות כקטגוריה אחת, מחקר זה מפנה זרקור לקבוצה הספציפית של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות, במטרה לדייק את הייחודיות וחוויות החיים שלהם אל מול סוגיית תג החניה. כמו כן, המחקר שאף לתת ייצוג למגוון רחב ככל האפשר מקשת הביטויים השונה של מוגבלות פיזית בניידות, תוך דגש על הבנת המורכבויות והאתגרים הכרוכים בהם.

בהתאם לנתונים עדכניים, כ-13% (1,254,000) מאוכלוסיית ישראל הם אנשים עם מוגבלות. כ-28.7% מתוכם (360,000), הם אנשים עם מוגבלות פיזית. סקר של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה משנת 2022 מצביע על מספר גבוה יותר, לפיו כ-536,000 איש בגילאי העשרים ומעלה (42.7%), דיווחו על קושי משמעותי בהליכה או חוסר יכולת ללכת כלל. פער זה מעיד על קיומה של אוכלוסייה נרחבת עם קשיי ניידות, שאינה מוכרת רשמית על ידי המדינה לקצבאות. חוסר העקביות בנתונים עשוי להיות תוצר של אחוזי נכות נמוכים מהרף הנדרש לקצבה, הכנסה גבוהה שאינו מזכה, או חוסר רצון להכרה רשמית מסיבות שונות (ברלב ושות', 2023). מאז תחילת מלחמת "חרבות ברזל" חל שינוי משמעותי במספרים אלה. נוספו כ-13,500 פצועים, כאשר 37% מתוכם (4,995) הם פצועי גפיים (כנסת, 2024) המשתייכים לאגף משרד הביטחון. בנוסף, על פי נתוני הביטוח הלאומי (2024, אוקטובר), 968 נפגעי טרור הגישו בקשה לנכות קבועה על רקע פגיעה פיזית, אם כי אין פירוט ספציפי לגבי היקף הנפגעים ביכולת הניידות. נתונים אלה משקפים תמונת מצב חלקית וזמנית, התואמת למועד איסוף המידע, והערכה היא כי ההיקף הכולל של הנפגעים המשיך להתעדכן ולעלות.

2.2 זכויות אזרח: הזכות לתג חניה עבור רכב נכה בישראל

השתתפות חברתית מהווה מרכיב מרכזי בהשגת שוויון והיא מפנה את תשומת הלב ליחסי הגומלין בין המוגבלות לסביבה (דניאל, 2018). מלבד זאת, ההשתתפות משמשת כפלטפורמה למימוש זכויות אדם ואזרח (מור, 2008). עבור אנשים עם מוגבלות בניידות, נגישות הסביבה הפיזית מהווה תנאי הכרחי להבטחת חופש

תנועה ויכולת ניידות, המאפשרים או חוסמים השתתפות בחברה (חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, 1998). התאמת הסביבה לשם נגישות, מגלמת את השאיפה לצדק חברתי באמצעות יצירת מענה לאתגרים תפקודיים. כמו כן, הנגישות מתחברת למניעים הראשוניים של המודל החברתי להסרת חסמים (Oliver, 1992) ומתן גישה למשאבים חברתיים באופן שוויוני (מור, 2016).

יישום חוק השוויון מתבטא בין היתר, בחובתם של גופים ציבוריים להקצות מקומות חניה ייעודים לאנשים עם מוגבלות (חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, 1998). חובה הנובעת מהזכות לניידות, עצמאות, מימוש עצמי ואוטונומיה (Bučar Ručman, 2020). על פי תקנות התכנון והבנייה (1970), מספר מקומות החניה הנגישים במרחב הציבורי, נקבע כאחוז מינימלי מסך החניות הכללי, תוך התייחסות מובחנת לסוג הרכב. לדוגמה, רכב עם מעלון דורש מקום חניה רחב יותר (Olumorin et al., 2022). הזכות לנגישות ולהשתתפות, לרבות הקצאת מקומות חניה, מותנים בהשלמה הדדית של חוקים שונים, והם אינם יכולים להתממש במלואם ללא הזכויות המעוגנות בחוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993. חוק זה מסדיר את הזכאות לתג חניה לרכב עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות, ומרחיב אותה לקבוצות נוספות של אנשים עם מוגבלויות. החוק מאפשר לרשום את התג על שני רכבים לכל זכאי, כך שניתן להעביר את זכות השימוש לאדם נוסף המסייע לנכה עם רכבו, או לשני אנשים אם אין בבעלות הנכה רכב (אלגום מזרחי, 2022). במחקר הנוכחי מוענק הכינוי "המורשים לשימוש בתג", עבור המשתמשים שאינם הנכים והכינוי "התג השני" אשר אומץ משפת העם, לתג שרשום על רכב נוסף. יש לציין, כי מימוש הזכות ללא נוכחות הנכה ברכב, מהווה עבירה פלילית (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025).

הזכאות לתג החניה מותנה בהליך שראשיתו באבחנה רפואית (ביטוח לאומי ג', חסר תאריך). החוק מגדיר שלושה תנאים לזכאות כאשר עמידה באחד מהם מספיקה: הזדקקות לביסא גלגלים, מצב בו הרכב משמש כאמצעי תנועה עיקרי עקב נכות ברגליים, והכרה בנכות כללית בשיעור של 60% לפחות. אולם, החוק מסייג את הפרמטר השלישי באמירה עמומה המותירה שיקול דעת רחב למקבלי ההחלטות (וינינגר, 2012). על פי סייג זה, התנועה בדרכים צריכה לערער את מצבו הבריאותי של המבקש, ובהיעדר קריטריון זה לא תאושר הזכאות (חוק חניה לנכים תשנ"ד, 1993; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025). בשלב הבא, הבקשה תוגש באופן מקוון למשרד התחבורה בצירוף המסמכים הרלוונטיים מרופא מומחה, ותיבחן שם על ידי צוות רפואי בשיתוף משרד הבריאות, ללא צורך בבדיקה פיזית. לרוב, התג תקף לתקופה של שנה עד שלוש שנים ובסיומן יש להגיש בקשה מחדש, למעט מקרים ספציפיים בהם תתקבל הזכאות לצמיתות. במידה והבקשה נדחתה, ניתן לערער על ההחלטה ולהגיש בקשה חוזרת בלי הגבלה על מספר הפניות (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025).

הסכם הניידות משנת 1977 (ביטוח לאומי א', חסר תאריך) קובע, כי אדם שהוכר לגמלת ניידות עם 60% נכות לפחות זכאי אוטומטית לתג חניה (ביטוח לאומי ג', חסר תאריך), ללא צורך בהגשת מסמכים נוספים. ההכרה בגמלת ניידות ניתנת לאדם עם לקות ברגליו ובהתאם לרשימה סגורה של אבחנות רפואיות, בכפוף למשרד הבריאות (ביטוח לאומי ד', חסר תאריך). בשונה מכלל האזרחים, נכים המשויכים למשרד

הביטחון יקבלו אישור לתג החל מ-30% נכות ברגליים והוא יונפק להם באופן דומה, ללא תהליך בירוקרטי נלווה (אגף השיקום, חסר תאריך). שתי קבוצות נוספות יקבלו את התג ישירות, והן: זכאי קצבת שירותים מיוחדים (שר"מ) ואפוטרופוסים לילד נכה, בהתאם לסעיפי החוק (ביטוח לאומי ג', חסר תאריך). בשנת 2024 עמד מספר המוכרים לגמלת ניידות על 53,339 (ביטוח לאומי ב', חסר תאריך). נתון זה אינו עולה בקנה אחד עם נתוני כלי הרכב בעלי תג חניה המתעדכנים במאגר רשות הרישוי באופן יומיומי, ועומדים על יותר מפי עשרה- 682,193 (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים א', 2025). אחת הסיבות להיווצרות הפער היא מדיניות התג המעניקה שיוך של שני רכבים לכל זכאי (אלגום מזרחי, 2022), אם כי לא ידוע כמה מהנתונים הם תגים כפולים. על פי הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – תג נכה אישי], התשע"ט (2019), בבדי לתקן את חוסר ההגינות בכפילות התג, נדרש לעשות שינוי ברפורמה הקיימת, כך שהתג יזוהה לפי הנכה שברכב ולא לפי מספר רישוי. שינוי זה על פי המסמך, עשוי לצמצם בבחמישים אחוז את כמות הרכבים הנושאים תג. מעבר לכך, הפער מושפע גם מהאפשרות לקבל את תג החניה עם אחוזי נכות פחותים מ-60% בניידות, בהתאם לשלושת הקריטריונים שהוזכרו, וכן האפשרות לקבל תג ללא הכרה רשמית לקצבאות (ביטוח לאומי ג', חסר תאריך). נתונים אלה נמצאים בהלימה לממצאי הסקר של הלמ"ס שהוזכרו לעיל, המדווחים על היקף גבוה של אנשים עם קשיי ניידות ביחס למספר המוכרים רשמית (ברלב ושות', 2023).

מערכת תגי החניה לאנשים עם מוגבלות מתחלקת לשלושה סוגים: תג רגיל, תג הנושא סמל כיסא גלגלים, ותגים מקבילים המונפקים על ידי משרד הביטחון (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025). תגים אלו מקנים מגוון הטבות משמעותיות מעבר לחניה במקום המיועד לאנשים עם מוגבלות. על פי חוק חניה לנכים התשנ"ד 1993, רכב הנושא תג רשאי לחנות במקומות בהם החניה אסורה בדרך כלל (כמו על מדרכה או חניה באדום לבן) ובלבד שאינו מפריע לתנועה. כמו כן, הרכב מקבל פטור מתשלום חניה במקומות ציבוריים, מלבד חניונים תת קרקעיים בהם משך השהות ללא תשלום משתנה, וכן תשלום מופחת באגרת הרישוי השנתית. נוסף על כך, בהתבסס על דרגת המוגבלות, הרשות המקומית מוסמכת להקצות מקום חניה ייעודי בסמוך למקום המגורים, המסומן בתמרור ייחודי הנושא את מספר הרכב. כלל ההטבות חלות על שני כלי הרכב המשויכים לתג, למעט הזכויות לחניה שמורה ולהנחה באגרת הרישוי שמוענקות לרכב אחד בלבד. ראוי לציין כי סוג התג אינו משפיע על היקף ההטבות הניתנות, וזהו נוהג שהתפתח לאורך השנים אך אינו מעוגן במפורש בחקיקה (וינינגר, 2012). עם זאת, על פי פקודת התעבורה [נוסח חדש] סעיף 71א', מוענקת זכות ייחודית המתירה לרכב בעל תג עם סמל כיסא גלגלים, לנסיעה בנתיבי תחבורה ציבורית בתנאי שהנכה נוכח ברכב. מדיניות ההטבות משקפת את הכרת המדינה בצורך להנגיש את המרחב הציבורי, אך היא טומנת בחובה פרדוקס: מחד, בטווח הקצר ההטבות מסייעות לאדם, ומאידך, הן עלולות בטווח הארוך לתייג אותו כמי שאינו שייך למיינסטרים בשל הזכויות הייחודיות, ובכך להוביל לניכור חברתי והדרה (Belt & Dorfman, 2020). להלן יוצגו יתר האתגרים הממחישים את המורכבות הכוללת של השפעת המדיניות על הפרט.

3. אתגרי תג החניה לאנשים עם מוגבלות

בעוד שזכויות הקשורות לתג החניה זוכות לדיון ער בשיח הציבורי ובמדיה החברתית, המחקר האקדמי טרם העמיק בבחינת סוגיית מיצוי הזכויות הקשורות לכך. בפרט, חסרה התייחסות מחקרית לכפילות התג ולאתגרים הנלווים לשימוש בו מנקודת מבטם של מורשי השימוש שאינם אנשים עם מוגבלות.

הספרות הקיימת התמקדה בשלושה תחומים עיקריים: היבטי הפרה ואכיפה, תגובות הסביבה לזכויות היתר של אנשים עם מוגבלויות ובכללן גם לחניית נכים, ומניעים לשימוש בזכויות של חניית נכים ללא תג. מחקרים אלו נערכו תוך הכללה רחבה של סוגים שונים של מוגבלויות, ורובם לא נעשו בישראל. לאור המגבלות ומתוך הצורך בהבנה מעמיקה של התופעה על מורכבותה, הסקירה בחלק זה של אתגרי תג החניה נשענת על שני מקורות עיקריים: האחד, מחקרים וסקירות שיטתיות שעסקו בתהליכי מיצוי זכויות של אנשים עם מוגבלות בהקשרים רחבים, מהם ניתן לשאוב תובנות רלוונטיות לתופעה הנחקרת. השני, על המידע המצומצם הקיים בספרות המחקרית, במסמכים רשמיים ובחקיקה ביחס לנושא. אתגרי תג החניה ייבחנו דרך שלושה צירים: המדיני-משפטי, החברתי, והאישי-רגשי. שלושת הצירים משלימים זה את זה, משפיעים האחד על השני ולעיתים אף משיקים.

3.1 אתגרים מדיניים-משפטיים

יישום הזכות לתג חניה מציג מורכבות אידיאולוגית בתחום המדיני-משפטי. במובן אחד, הוא נוטה למודל הרפואי המציע פתרון סלקטיבי ומפצה לקבוצת מיעוט בחברה (מור ושות', 2016 ;Hahn, 1985). במובן אחר, ניכרת דרכו זיקה לעקרונות המודל החברתי ואמנת האו"ם, המדגישים את חובתה המוסרית של החברה להסרת חסמים, כדי להבטיח השתתפות שווה של אנשים עם מוגבלות בכל תחומי החיים (מור ושות', 2016).

המתח בין הגישה הרפואית למודל החברתי מתבטא במישורים נוספים של מדיניות ויישום (זהר ואלמוג, 2019) ובין היתר בהליך הענקת תג החניה. הליך זה משקף מערכת יחסים מורכבת של יחסי כוח בין האזרח למדינה ומביא איתו מספר אתגרים, כאשר המרכזית שבהם היא העובדה שהמדינה מהווה סמכות בלעדית בקביעת הלקויות שיוכרו כמוגבלות (Barnartt, 2010). כמו כן, מערכת זו מנהלת דינמיקה הדומה לכלכלת השוק החופשי, ככל שקיים ביקוש גבוה להכרה בזכויות, כך מנגנון הבדיקה נעשה חשדני ומחמיר, תנאי הזכאות מוקשחים וההיצע הופך למוגבל (Barnartt, 2010; Belt & Dorfman, 2020). מגמה זו משתקפת במסמך לכנסת המתעד כיצד הגידול בבקשות לתג הניע את משרד הרישוי להחמיר בתנאים הנדרשים, תוך יצירת נטל בירוקרטי על המבקשים (וינינגר, 2012). עם זאת, מסמך מאוחר יותר מ-2022 דווקא תומך במדיניות מצמצמת של אישור תגים, לאור הגידול המתמשך במספרם (אלגום מזרחי, 2022). בעייתיות נוספת עולה משיקול הדעת הרחב המוענק למשרד הרישוי להענקת או שלילת זכאות לתג חניה. זאת בייחוד נוכח היעדרם של מנגנוני פיקוח ובקרה הולמים על מומחיות הרופאים המכריעים בבקשות, ולצד חוסר ודאות לגבי בחינה מעמיקה של מכלול המסמכים הרפואיים שהוגשו (הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – תג נכה אישי], התשע"ט, 2019; וינינגר, 2012). יתרה מכך, התהליך בנוגע להענקת תג לצמיתות מתנהל ללא הנחיות

מוגדרות או קריטריונים אחידים (הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – זכאות תג נכה לצמיתות] התשפ"ד, 2023). לבסוף, למרות שהשמעת הקול האישי הינה מרכיב חיוני בתחושת ההוגנות והשליטה בהליך מיצוי זכויות (Dorfman, 2017), בפועל, הבקשה הפורמלית לתג חניה מתבצעת בצורה מקוונת ללא מקום לביטוי עצמי (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, 2025ב'). פער זה בין העיקרון לפרקטיקה טרם זכה לבחינה אמפירית.

בנוסף לאתגרי ההליך, עולה שאלה אל מול דרישת החוק להצמיד את תג החניה בצורה גלויה על שמשת הרכב (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025). דרישה זו עומדת בסתירה לחוק שוויון הזדמנויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998, הדוגל בעקרונות כבוד ופרטיות. שכן, הצגת המוגבלות באופן הזה חושפת אותה בפומבי ללא התחשבות ברצון ובבחירה האישית של האדם. הסוגייה מתעצמת לנוכח העובדה כי רשימת כלי הרכב הרשומים כשייכים לאנשים עם מוגבלות, זמינה לעיון הציבור במאגר הרישוי באינטרנט (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים א', 2025). תמונת המצב מעלה שאלות בשדה האתי והמשפטי, בנוגע ליחסי הכוח בין האזרח למדינה ולפוטנציאל הפגיעה בזכות לפרטיות, והן דורשות התייחסות שראוי לבחון.

אתגר משמעותי אחר של מדיניות משתקף בתכנון והעיצוב העירוני (Stafford et al., 2022). הרשויות המקומיות בישראל מחויבות על פי חוק להבטיח את תקינות המרחב הציבורי, ובכלל זה להקצות ולסמן חניות נגישות (חיימוביץ, 2017), אולם, הן פועלות במערכת פוליטית סבוכה המאופיינת במאבקי כוח ובקונפליקטים בין אינטרסים מנוגדים, המעכבים או מונעים את יישום התקנות. יתר על כן, מוסדות ציבור כדוגמת בתי ספר ומרפאות, הכפופים לרשויות בהיבטי הנגישות, אינם מיישמים תמיד את ההנחיות הלכה למעשה (צ'רצמן ורמות, 2007). על אף המודעות ההולכת וגוברת והתפתחות הידע המקצועי בתחום, ולמרות חשיבותן המכרעת של חניות נגישות, בפרט למשתמשים באביזרי עזר (Bigonnesse et al., 2018), נושא החניות אינו זוכה לעדיפות ראויה בקרב אנשי המקצוע בסקטור (Dorfman & Yabo, 2019). מגמה זו מתעצמת לנוכח העלייה המתמדת במספר כלי הרכב הפרטיים, אשר אינה עומדת ביחס פרופורציונלי להיצע החניות הזמין (Parmar et al., 2020). לצד זאת, ניתוח מקיף של מחקרים אשר בחן את דפוסי הנסיעה של אנשים עם מוגבלות, הצביע על הבדל משמעותי בהשוואה לאוכלוסייה הכללית, המתבטא בשימוש מופחת ברכב פרטי ובתדירות נסיעות נמוכה יותר (Park et al., 2023). הבדל זה עשוי לשקף חולשה מבנית במדיניות, שבה הפער בין המציאות הדינמית וצורכי השטח המתפתחים לבין המענה המערכתי הסטטי הולך ומתרחב (שפרינצק וגוזלן, 2017). מעבר לכך, בולט גידול משמעותי של כ-122% בהיקף תגי החניה שהונפקו בעשור האחרון (אלגום מזרחי, 2022), בעוד המסגרת החוקית והרגולטורית נותרה קפואה ובלתי מותאמת למציאות המשתנה, מה שמעיד על כשל מבני במדינות הקיימת (שפרינצק וגוזלן,2017).

לאתגרים אלו מצטרף מכשול מערכתי מהותי, הטמון בריבוי הגופים המעורבים בתהליכי תג החניה עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. ביניהם: משרד התחבורה אשר מקבל את הבקשות ומנפיק את התגים (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025), משרד הבריאות המספק חוות דעת רפואית ואחראי על הכרה לגמלת ניידות, משרד הביטחון המטפל בנכי צה"ל, המוסד לביטוח לאומי הקובע את אחוזי הנכות הכללית ומעביר את האינפורמציה למשרד התחבורה, ורשויות מקומיות שבסמכותן ליישם את המדיניות

בפועל (אלגום מזרחי, 2022; לוי, 2006). מציאות זו מחייבת תיאום ומעקב בין הגופים על מנת להבטיח מענה יעיל והוגן (זהר ואלמוג, 2019), בעיקר בשירותים המתבססים על הערכת מוגבלות. היעדרו של מסד נתונים אחיד בתחום המוגבלויות מחריף את הבעיה, שכן כל גוף מגדיר מונחים ואוסף נתונים עצמאית, דבר המכביד על אינטגרציית המידע (פורום החברה האזרחית לקידום האמנה הבינלאומית בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל, 2023). הולר ושות' (2024א') מציינים כי היעדר הסנכרון בין השירותים המסופקים על ידי מוסדות ציבוריים הינו כשל ידוע בטיפול באנשים עם מוגבלות.

יחד עם זאת, מתוקף התחייבות המדינה להטמיע את אמנת האו"ם בחקיקה המקומית (ברלב ושות' 2023), היא נדרשת לנקוט בפעולה אקטיבית להסרת החסמים העומדים בפני מימושה (הולר, 2023), ובכך להגן על רווחתם של אנשים עם מוגבלות (Belt & Dorfman, 2019). בליבת החוק לתג חניה ניצב העיקרון של שימוש אישי בלבד, כאשר ניצול לרעה מצד הזכאי לתג מוגדר כעבירה פלילית הגוררת סנקציות משמעותיות, כולל קנס של עד 13,000 שקלים ואף שלילת התג (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025). מלבד זאת, קיימת בעיה של אי ציות וחניה לא חוקית במקומות המיועדים לנכים, כשהקנס במקרה זה עומד על 1,000 שקלים (עיריית ירושלים, חסר תאריך). עם זאת, נתוני משטרת ישראל שפורסמו על ידי עמותת "אור ירוק", חושפים דפוס מדאיג של אכיפה לקויה ברשויות מקומיות רבות (חדשות ICE , 2024), זאת אף שבממוצע מתועדים מדי שנה כעשרת אלפים דוחות בגין שימוש בלתי חוקי בחניות נכים (ליבמן, 2024). סביר להניח כי אכיפה אפקטיבית יותר הייתה מניבה היקף דוחות גבוה באופן ניכר. היעדר אכיפה עקבית מחליש את מדיניות ההרתעה, פוגע במימוש זכויותיהם הבסיסיות של אנשים עם מוגבלות (לוי, 2006; Bučar Ručman, 2020), ומהווה אינדיקציה למעמדו השולי של הנושא בסדר העדיפויות הציבורי.

המחקר בתחום האכיפה, התמקד בעיקר בפיתוח פתרונות טכנולוגיים מתקדמים לזיהוי ואימות זכאות בחניה, במטרה למגר שימוש בלתי חוקי. בין החידושים המוצעים נמנים: פלטפורמה דיגיטלית לאישור חניה באמצעות אפליקציה ייעודית בטלפון חכם (Tegeltija et al., 2021, March), ומערכת "חניה חכמה" המשלבת טכניקת חישה אינפרא-אדומה לאיתור הפרות וזיופים, במקביל למתן אפשרות של ניטור חניות פנויות בזמן אמת והפחתת זמני חיפוש. יתרון זה עשוי לצמצם בנוסף עומסי תנועה וזיהום אוויר הנוצרים משיטוט בעלי הרכבים בכבישים בכדי למצא חניה זמינה (Makros et al., 2023, July). לאחרונה פיילוט ליישום פתרון טכנולוגי מסוג אישור חניה באפליקציה מוצע במספר ערים בישראל, אולם מדובר בשלב התחלתי בלבד, שיישומו הרחב עודנו מצוי בחיתוליו (קליין, 2025). בניגוד לגישות טכנולוגיות אלו, מחקר פורץ דרך שנערך ביפן, הדגים את יעילותה של התערבות פסיכולוגית-חברתית בעזרת שילוט המתאר את ההשלכות השליליות של ההפרה, בשילוב רמזים ויזואליים לסנקציות חברתיות. תוצאות המחקר הצביעו על ירידה דרמטית בשיעור ההפרות והמחישו כי ניתן להשיג ציות והטמעת זכויות על ידי אסטרטגיות של שכנוע חברתי-קוגניטיבי, מבלי להזדקק לאיומים מפורשים בענישה (Lu et al., 2019).

3.2 אתגרים חברתיים

מוגבלות מעוצבת ומונצחת על ידי החברה לא פחות מהתפקוד הגופני שמייצר מוגבלות (Dorfman, 2015). בשגרת יומם, אנשים עם מוגבלות חווים אינטראקציות סטיגמטיות, כאשר הסטיגמה הינה תופעה בה החברה מסמנת אותם כבעלי תכונות שליליות כתוצאה מהנכות (דורפמן ושות', 2020; Goffman, 2009). סטיגמה זו מצמיחה סטריאוטיפים ודעות קדומות, המלווים ברגשות מעורבים כגון: חרדה, רחמים, עצב, גועל, עוינות ומבוכה (Nario-Redmond, 2019). ביטויי הסטיגמה עשויים להיות גלויים, כמו בהימנעות או דחייה, ולחילופין, סמויים מן העין, למשל בתקשורת לא מילולית. שתי הצורות נפוצות וממשיכות להתקיים בשיח החברתי העכשווי (Eyer, 2021).

אחד האתגרים החברתיים הקשורים לתג החניה, טמון במנגנון הפסיכולוגי המעורב בהתפתחות הסטיגמה וקשור לתחושת האיום שמעורר מפגש עם אנשים עם מוגבלות. מפגש זה מהווה תזכורת מוחשית לפגיעות האנושית ולאפשרות שכל אחד עלול להפוך לחלק מקבוצה זו. תחושת האיום עשויה לעורר סטראוטיפ, לפיו אנשים עם מוגבלות מנצלים לרעה את זכויותיהם המשפטיות - מגמה המועצמת במקרים בהם המוגבלות אינה נראית לעין (Dorfman, 2019). עדות לכך אפשר למצוא במחקר שנערך בישראל, משתתפי המחקר דיווחו כי היעדר הנראות של מוגבלותם, הקשה על ההבחנה בינם לבין אחרים המשתמשים בתג שלא כדין, דבר שגרם לחשדנות מצד הסביבה בגין התחזות, עד לכדי תגובות מאשימות קשות (דורפמן, 2020). אספקט של החשד להונאה פוגע בלגיטימיות של הזכויות המוקנות בחוק (Dorfman, 2019), מגביר עוינות כלפי משתמשי התג הראויים (Arai, 2013; Kubenz,2025a), ובסופו של דבר, מקדם הדרה ואפליה בחברה (דורפמן, 2020; דורפמן ושות', 2020). אתגר זה נעשה מורכב בשל כך שקובעי המדיניות, בהיותם חלק אינטגרלי מהמרקם החברתי, אינם חסינים מפני השפעתן של סטיגמות חברתיות וחשדנות כלפי ניצול לרעה של זכויות, דבר שעלול לפגום באובייקטיביות קבלת ההחלטות (דורפמן, 2020).

מסמך שהוגש לוועדה בכנסת לפני יותר משני עשורים (לוי, 2006), חושף מגוון סוגיות נוספות מההיבט החברתי הקשורות לתג החניה, החל מחניה של אזרחים במקומות המיועדים לנכים ועד לשימוש לא חוקי בתג על ידי בני משפחה של הזכאים. בעיה מטרידה נוספת היא זיוף חתימות רופאים למצבים בריאותיים לצורך קבלת זכאות לתג (Shoup, 2011). המניעים לשימוש בחניית נכים בניגוד לחוק נחקרו בארה"ב, והממצאים מצביעים על דפוס של דיסוננס קוגניטיבי כגורם מרכזי. כלומר, תהליך פסיכולוגי שבו האדם מייצר הצדקות כדי ליישב פער בין התנהגותו לערכיו המוסריים. המשתמשים נטו למזער את חומרת מעשיהם או לנמקם בשיקולי נוחות, וזאת בכדי להקל על תחושת הקונפליקט הפנימי שחוו (O'Driscoll, 2016). מחקר נוסף העלה כי השיקולים המנחים התנהגות זו, התבססו על חישובי עלות מול תועלת אפשרית (Bučar Ručman, 2020). סיבתיות אחרת נובעת על פי הספרות מתיוג של זכויות אנשים עם מוגבלות כ"מיוחדות". תיוג זה מעורר קנאה בקרב אזרחים ללא מוגבלות ומוביל להתנהגויות מסוג זה (Dorfman, 2019; Nario-Redmond, 2019).

תופעות של אי ציות לחוק וחשדנות נוכחים עדיין בשיח החברתי גם כעבור יותר מעשור, כפי שמשתקף בהצעת חוק מ-2019 (הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – תג נכה אישי], התשע"ט, 2019). חומרת המצב

מודגשת גם בדיווחים עדכניים בתקשורת הישראלית ובהערכות שהוצגו בוועדת הכלכלה של הכנסת. לפיהן, לפחות מחצית מתגי החניה שהונפקו מאז 2020 הינם מזויפים (חיים ועציון, 2025). ממצאים אלו ממחישים את האתגר בהטמעת תפיסת הזכויות בקרב הציבור, במובן של שוויון הזדמנויות (דורפמן, 2020).

3.3 אתגרים אישיים-רגשיים

לגורמים החברתיים והמדיניים יש השלכות משמעותיות על הפן האישי-רגשי של אנשים עם מוגבלות (Gadot et al., 2022). בהקשר זה בא לידי ביטוי העיקרון הפמיניסטי "האישי הוא הפוליטי" (Hanisch, 1969), המדגיש את הקשר ההדוק בין חוויות אישיות לבין מערכות חברתיות ופוליטיות בהן הן פועלות. כך למשל, חסמים חברתיים והדרה נמצאו כגורמים למצוקה רגשית, הפוגעת בתפיסת הערך העצמית ותחושת השייכות (Dorfman, 2017; Singh, 2024). השפעות החסמים הוכחו גם כפוגעים משמעותית באיכות חייהם של אנשים עם מוגבלות, תוך צמצום עצמאותם, חופש התנועה שלהם ויכולתם לפעול בספונטניות (Park et al., 2023). יתרה מזאת, התיוג השלילי כלפיהם התגלה כגורם סיכון משמעותי לפגיעה נפשית (Belt & Dorfman, 2019).

נגזרת של הסטיגמה החברתית באה לביטוי בתופעת החשדנות אשר משפיעה באופן מעגלי ובשני רבדים על עולמם של אנשים עם מוגבלות, ביחס לעצמם וביחס לסביבה. תחילה, החשדנות יוצרת אקלים שיפוטי יומיומי, כפי שתיארה אחת המרואיינות במחקרו של דורפמן (2020, עמ' 30) כי היא "חיה בוועדה נצחית של ביטוח לאומי". חוויה זו מובילה אנשים רבים עם מוגבלות לחוש כי עליהם להבליט כלפי חוץ את מוגבלותם, על מנת להוכיח את זכאותם לסביבה (דורפמן, 2020; Harris, 2020). עבור אחרים, חוויית הפיקוח החברתי נמצאה כמשפיעה על העדפה הפוכה של הסתרה ורתיעה ממימוש הזכות בפומבי, לצד הימנעות מאינטראקציות שהובילו לתחושת בדידות, מצוקה וחוסר תקווה (Belt & Dorfman, 2020; Singh, 2024). כמו כן, תפיסתם העצמית של אנשים עם מוגבלות משתקפת במחקרים המצביעים על הפנמת הסטיגמה, תהליך בו הם רואים את עצמם כבלתי ראויים לזכויותיהם (Dorfman, 2019). במקרים מסוימים, עמדה זו מעודדת אותם לוותר לחלוטין על זכויותיהם (Dorfman, 2017; Eyer, 2021). חלקם אף נמצאו נמנעים מניצול המשאבים, מתוך הנחה כי הצרכים של אחרים דחופים משלהם. לדוגמה, יש המדווחים על הימנעות מחניה במקומות נכים, למרות הצורך האישי (דורפמן, 2020; Kubenz, 2025b). מלבד זאת, נמצא כי החשדנות מחלחלת פנימה עד לכדי פיתוח חשדנות כלפי אחרים הזכאים להטבות (Dorfman, 2019), מה שעשוי להוביל לניכור פנים קהילתי.

החסמים הבירוקרטיים והמדיניים של הזכות לתג חניה, קשורים אף הם למצבם האישי-רגשי של אנשים עם מוגבלות. כך למשל, מחקר שנערך בבריטניה בנושא קצבאות נכות, מצא כי חוויות של טיפול לא הוגן בבקשה, הצורך בערעורים ותביעה מחודשת של הזכות, הובילו לפגיעה בבריאות הפיזית והנפשית של המבקשים ולתחושת דה-הומניזציה. המשתתפים תפסו את המערכת כמונעת משיקולים פוליטיים של צמצום זכאות, וחוו חוסר אונים ותסכול (Saffer et al., 2018). אם כי ניתן לשער שתהליך הבקשה המקוון לתג חניה

עלול לפגוע באמון הציבור במערכת בשל היעדר האפשרות להשמעת הקול, השפעה זו עדיין לא נבחנה אמפירית. כמו כן, לא נערך מחקר הבוחן את חוויותיהם של מי שנדרשו להגיש מחדש בקשה לאחר סירוב או זכאות זמנית, מצב שעלול לעורר מתח, חרדה והשלכות דומות.

דילמה רגשית אחרת היא תלותם של אנשים עם מוגבלות במערכות הממשלתיות, תלות המביאה לכך שרבים מהם נאלצים להדגיש את מוגבלותם ולגלם את דמות "החולה", כדי לזכות בשירותים נחוצים (Belt & Dorfman, 2020). התנהלות זו מובילה לתחושת אשמה ולתפיסה עצמית של ניצול המערכת (Dorfman, 2017), מה שעשוי לשמר עמדה של קורבנות המחזירה לקדמת הבמה את השיח הרפואי המסורתי, שמקורו טרום המודל החברתי. באופן זה נוצר פרדוקס בין השאיפה לעצמאות ורווחה, לבין המחיר הרגשי והפיזי של התלות (מור ושות', 2016). הקשר התלות עדיין לא נבחן מחקרית בנוגע לזכות לתג החניה.

היבט נוסף הוא חוויית השימוש בתג החניה המלווה לא אחת בקונפליקטים רגשיים ובראשן סוגיית הפרטיות שהוצגה קודם לכן. מחקרם של צרפתי-נינו ולוריא (2023) מדגים כיצד אנשים עם מוגבלות שקופה מתמודדים עם מורכבות דומה בשוק העבודה, כאשר רבים תיארו אמביוולנטיות לגבי חשיפת המוגבלות או הסתרתה, עד לכדי מסגורם את רגע השיתוף כ"יציאה מהארון". עם זאת, כפי שמציין הריס (Harris, 2020), הקפדת יתר על פרטיות עשויה לכוון להשטחת התפיסה של מגוון המוגבלויות, לצמצומן לסממנים חיצוניים בלבד, ובאופן פרדוקסלי להגברת החשדנות החברתית. תובנות אלו רלוונטיות גם לדילמת הפרטיות של התג, אך גם הן טרם נחקרו.

סיכום המסגרת המושגית ושאלות המחקר

מחקר זה שאף למלא את החסר הקיים בגוף הידע המקצועי, ולהרחיב את המודעות באמצעות הפניית זרקור ומתן הכרה לחוויה היומיומית של הזכות לתג חניה כפול בישראל. הסיסמה "שום דבר עלינו בלעדינו", אשר התגבשה כסמל מובהק של מאבק הנכים, מדגישה את החיוניות שבעקרון השותפות (מור, 2012), ומגלמת שאיפה לטרנספורמציה בסדר החברתי ההגמוני, שבו החלטות מתקבלות בניתוק מקולם של בעלי העניין המרכזיים, למרות היותם נושאי הידע והניסיון הרלוונטיים ביותר (הולר ושות', 2024ב'). בהתאם לערך השותפות, המחקר הנוכחי מתמקד בשתי אוכלוסיות מרכזיות: אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות וקבוצת המורשים לשימוש בתג מטעמם. התבוננות דואלית זו, המשלבת את נקודות המבט של מוסרי המידע השונים, עשויה לשפוך אור על אתגרי התג הכפול בישראל, ולהעשיר את הדיון המקצועי והציבורי בסוגייה מורכבת זו.

לאור זאת, השאלות אותן המחקר בחן הן: 1. מהי המשמעות של הזכות לתג חניה, בקרב אנשים עם מוגבלות בניידות פיזית והמורשים לשימוש בתג מטעמם? 2. מהם האתגרים בהם נתקלים משתמשי התג, ומהן אסטרטגיות ההתמודדות שלהם? 3. כיצד מתעצבות תפיסותיהם של משתמשי התג, את העצמי הרגשי והחברתי לאור השימוש בתג? 4. מהי עמדתם של משתמשי התג כלפי המסגרת החוקית והמדינית ביחס לאתגרי תג החניה, וכיצד לתפיסתם ניתן לייעל אותם?

מתודולוגיה

שיטת המחקר

המחקר הנוכחי נשען על המתודולוגיה האיכותנית אשר מתאפיינת בהבנה מעמיקה והוליסטית של מורכבות התופעה הנחקרת (שקדי, 2003; Taylor et al., 2015). בבסיס גישה זו עומדת ההנחה כי הפרספקטיבה הסובייקטיבית של האדם מבטאת חוויה אנושית אותנטית (Bogdan & Biklen, 1997; Denzin & Lincoln, 2011), המרחיבה את האפשרות להבין מורכבויות, משמעויות ואינטראקציות חברתיות (Patton, 1982). המחקר האיכותני אינו מחפש להביא אמת אובייקטיבית אחת, אלא לחקור ולתאר תופעות כפי שנחוות על ידי המשתתפים עצמם ומתוך כך לספר על התופעה כולה (Creswell & Poth, 2016).

נקודת המוצא במחקר זה משלבת בין שתי פרדיגמות מחקריות. הראשונה ביקורתית, השמה במרכז הסתכלות על יחסי כוח בקונטקסט חברתי-תרבותי, בניסיון לחשוף מנגנוני דיכוי (שלסקי ואלפרט, 2007; Guba & Lincoln, 1994), השנייה פנומנולוגית (Neubauer et al., 2019; Teherani et al., 2015), אשר לצד הכרה בחוויה האינדיבידואלית, גם מזהה, מתארת ומנתחת את המשותף שמתגלה בין משתתפי המחקר (Christensen et al., 2011; Neubauer et al., 2019).

אוכלוסיית המחקר

במסגרת המחקר רואיינו עשרים נשים וגברים המתגוררים בישראל, אלה חולקו לשתי קבוצות דומות בגודלן. עשרה מתוכם עם מוגבלות פיזית בניידות הזכאים לתג חניה לרכב, ועשרה מרואיינים נוספים הם המורשים לשימוש בתג חניה מטעמם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. משתתפי שתי הקבוצות אינם קשורים האחד לשני. הקריטריונים להשתתפות במחקר היו: 1. גיל מינימלי של 18 שנים. 2. השתייכות לאחת משתי הקבוצות שתוארו. 3. משך הזמן שהתג ברשותם הוא לפחות חצי שנה. 4. מגורים בישראל. 5. תפקוד קוגניטיבי תקין ויכולת מילולית המאפשרת השתתפות בריאיון מעמיק. להלן טבלאות המציגות את המאפיינים הדמוגרפיים של המרואיינים בשתי קבוצות המחקר:

קבוצה 1: אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות

	שם (בדוי)	**גיל**	**מקור המוגבלות**	**שימוש באביזרי עזר**	**רישיון נהיגה**	**סוג הרכב**	**משך הזכאות לתג**	**רכב נוסף הרשום על התג**	**השתייכות דתית**
1.	**רחל**	28	נרכשת	קביים/ כיסא גלגלים/ ללא	יש	רגיל עם התאמות	זמני	חברה	חרדית

.2	**אילת**	48	נרכשת	כיסא גלגלים ממונע/ קולנועית	יש	רגיל עם מנוף	צמיתות	לא הועבר	חרדית
.3	**נעמה**	32	נרכשת	מקל /קביים	יש	רגיל	זמני	חברים	דתייה
.4	**קובי**	64	נרכשת	כיסא גלגלים /קביים/ הליכון	יש	רגיל עם מנוף	צמיתות	לא הועבר	ציוני- דתי
.5	**עדי**	29	מולדת	כיסא גלגלים ממונע	אין	רגיל	צמיתות	לא הועבר	מסורתית
.6	**עידו**	64	נרכשת	מקל /רולטור	יש	רגיל	צמיתות	בת	מסורתי
.7	**נועה**	60	נרכשת	אין	יש	רגיל	זמני	בן	חילונית
.8	**אלמה**	62	נרכשת	סקוטר	יש	רגיל עם מנוף	צמיתות	לא הועבר	חילונית
.9	**אורטל**	48	נרכשת	כיסא גלגלים	יש	רגיל/מעלון	צמיתות	בן הזוג	חילונית
.10	**אבי**	22	נרכשת	סד לרגל	יש	רגיל	צמיתות	אמא	חילוני

קבוצה 2: מורשי השימוש בתג

	שם (בדוי)	**הקשר לנכה**	**גיל**	**מקור המוגבלות**	**אביזרי עזר**	**רישיון נהיגה לנכה**	**סוג הרכב**	**רכב שני רשום כנכה**	**משך הזכאות לתג**	**השתייכות דתית**
.1	**יאיר**	הורה	הנכה- 15 המורשה- 46	מולדת	כיסא גלגלים	אין	מעלון	אמא	צמיתות	חרדים
.2	**הילה**	בת	הנכה- 60 המורשה- 31	נרכשת	כיסא גלגלים	אין	רגיל/ מעלון	בן	צמיתות	חרדים
.3	**הדס**	בת	הנכה-72 המורשה- 33	נרכשת	אין	אין	רגיל	לא הועבר	זמני	חרדית

.4	**יעל**	בת	הנכה-73 המורשה-37	נרכשת	כיסא גלגלים	יש (ללא שימוש)	רגיל	בן	זמני	חרדית
.5	**נועם**	חברה	הנכה- 14+16 המורשה-39	מולדת	אין	אין	רגיל	אבא	צמיתות	הנכה- חרדי המורשים-חילונים
.6	**רעות**	הורה	הנכה-17+23 המורשה-48	נרכשת	כיסא גלגלים /ללא אביזרי עזר	אחד יש אחד אין	רגיל/ מעלון	בן	זמני	דתיים לאומיים
.7	**מאיה**	הורה	הנכה-28 המורשה-56	מולדת	כיסא גלגלים	אין	מעלון	לא הועבר	צמיתות	מסורתית
.8	**אבישג**	בת	הנכה-70 המורשה-50	נרכשת	מקל/ הליכון	אין	רגיל	בת	זמני	מסורתיים
.9	**שירה**	הורה	הנכה-20 המורשה-51	מולדת	כיסא גלגלים	אין	מעלון	אח	צמיתות	חילונים
.10	**שיראל**	הורה	הנכה-11 המורשה-42	מולדת	הליכון/ כיסא גלגלים	אין	רגיל	בן הזוג	צמיתות	חילונים

שיטת הדגימה

איתור המרואיינים נעשה באמצעות שני ערוצים: שיטת דגימה של נוחות (Creswell & Poth, 2016) ודגימת כדור שלג (שקדי, 2003). החוקרת פנתה באופן אישי לאנשים אשר לה היכרות אישית איתם והם עשויים להתאים למחקר. במקביל, פרסמה הודעה בפלטפורמות חברתיות. הפנייה פירטה את הבקשה לריאיון בשילוב הסבר על המחקר, מטרותיו והקריטריונים להשתתפות, וכן פרטי התקשרות ליצירת קשר. החוקרת ביקשה מהמשתתפים שאותרו בשלב הראשון להפנות מועמדים העשויים להתאים למחקר. שיטת הדגימה המשולבת אפשרה גיוס מגוון של משתתפים תוך שמירה על הקריטריונים הנדרשים למחקר.

כלי המחקר ואיסוף הנתונים

כדי להבטיח הבנה עמוקה של הסוגייה מנקודת מבטם של המשתתפים ואחידות בנושאים, איסוף הנתונים נעשה באמצעות ראיונות עומק איכותניים מובנים למחצה (Moser & Korstjens, 2017; Patton, 1982). בריאיון מסוג זה ישנו מיקוד בסוגיות המוגדרות מראש, אך יחד עם זאת, קיימת גמישות לסדר השאלות ולתוכן שיעלה בהתאם להתפתחות הריאיון. לפיכך, נושאים שהתעוררו באופן ספונטני על ידי המרואיינים, פותחו בעזרת שאלות המשך (שקדי, 2003; Moser & Korstjens, 2017). כלי הריאיון אפשר את ייצוג הפרספקטיבה האישית של המשתתפים, תפיסותיהם, רגשותיהם, פרשנותם ואת הידע אותו הם מביאים אודות התופעה במונחים שלהם (ג'וסלסון, 2015; לביא-אג'אי ולביא-טובין, 2021).

על בסיס סקירת הספרות נבנו שני מדריכי ריאיון המכילים שלושה עולמות תוכן זהים עבור המשתתפים עם מוגבלות פיזית בניידות ועבור המורשים לשימוש בתג. בעוד שלקבוצת אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות נוספו שני עולמות תוכן ייחודיים, של זכאות לתג ושימוש בתג המשויך לרכב נוסף (נספחים 1-2). להלן עולמות התוכן: 1. זכאות לתג (לדוגמה: "תאר/י את התהליך והחוויה שעברת עד לקבלת תג החניה"). 2. השימוש בתג (לדוגמה: "ספר/י על החוויה בשימוש בתג החניה וכיצד את/ה מתמודד/ת עם אתגרים שעולים?"). 3. השימוש בתג המשויך לרכב נוסף (לדוגמה: "כיצד משפיע השימוש ברכב נוסף עם תג חניה על שגרת היום יום שלך?"). 4. הפן החברתי (לדוגמה: "מהן התגובות שחווית מהסביבה בכל הנוגע לזכאות ולשימוש בתג?"). 5. הפן המדיני-משפטי (לדוגמה: "מה דעתך על המדיניות הנוכחית בנוגע לכפילות התג ולמנגנוני האכיפה?"). הראיונות נמשכו כשעה וחצי והם הוקלטו ותומללו. בסיום הריאיון, התבקשו המשתתפים לתת משוב וכן למלא שאלון רקע להשלמת מידע חיוני (נספח 3). השאלות במדריך הריאיון נגזרו משאלות המחקר ונוסחו בסגנון פתוח, כך שתרמו לדינמיקה חופשית בה המרואיין משיב כרצונו ובמושגיו, מבלי שיוכתבו לו מראש קטגוריות לתשובה שעליו להתבטא באמצעותן (Moser & Korstjens, 2017).

ניתוח הנתונים

לאחר ביצוע הראיונות ושיקלוטם, הטקסטים נותחו בהתאם לגישת הניתוח התמטי (Braun & Clarke, 2006; Nowell et al., 2017). ניתוח זה כלל ששה שלבים מובנים של פירוק החומר והרכבתו מחדש לאור הידע התיאורטי (Creswell & Poth, 2016). כתוצאה, ניתן היה לייצר משמעות חדשה ומורכבת להיבטים שונים של התופעה הנחקרת (קסן וקרומר נבו, 2010; שקדי, 2003). להלן השלבים: 1. היכרות אינטימית עם הנתונים- זהו שלב ראשוני של קריאת הראיונות באופן מעמיק. 2. קידוד ראשוני- פירוק הטקסט של הראיונות ליחידות משמעות וסיווגן באמצעות כותרת מאפיינת. לדוגמה: "אין חניה"; "אין מדרכה"; "יש חניה וקושי מסביב"; "שימוש לרעה בתג"; "השלכות של ניצול". 3. קיבוץ קודים בתמות ראשוניות ויצירת מפות תמטיות- בשלב זה הוצלבו הקודים בעלי אלמנטים דומים ואוחדו לכדי תמות מכלילות. לדוגמה: "התג כמשאב מוגבל", "התג כמשאב לניצול". 4. בניית המפה התמטית- הגדרה, המשגה ומתן שם לתמות הסופיות, כאשר הן

מובנות בתרשים של תמות ותתי תמות. לדוגמה: "בין הרצוי למצוי: התג במרחב הפיזי". 5. בחירת ציטוטים רלוונטיים מתוך יחידות המשמעות. 6. כתיבת הממצאים של דו"ח המחקר (Nowell et al., 2017).

הפרספקטיבה של החוקרת

ההנחה במחקר האיכותני היא כי תפיסות העולם האישיות של החוקר יקרינו על הממצאים באופן בלתי נמנע, שכן החוקר משמש כ"כלי המחקר" (ג'וסלסון, 2015; לביא-אג'אי ולביא-טובין, 2021). כדי לייצג בנאמנות את קולם של המרואיינים ולמתן את השפעתן של תפיסות אלה, נדרשת הגברת מודעות עצמית לזיהוי מקומיות החוקרת בעזרת התבוננות רפלקטיבית (Korstjens & Moser, 2018). צעדים נוספים להתמודדות עם אתגר זה פורטו בחלק הבא של אמינות המחקר.

בתהליך מחקרי זה מילאתי תפקיד משולב, מצד אחד, מעצם היותי החוקרת ומצד שני, מתוקף השתייכותי לקבוצה הנחקרת עם מגבלות פיזית בניידות, הזכאית לתג חניה. עמדה זו משקיפה על המציאות מבעד לסובייקטיביות האישית ולאתגרי החיים איתם אני מתמודדת. מאחר ומדובר במוגבלות נרכשת שהתפתחה בשנים האחרונות ולעיתים אינה נראית לעין, מחקר זה נחווה עבורי כמסע אישי (Palaganas et al., 2017) להבניית זהות עצמית הנושאת עימה את התיוג של המוגבלות.

טרם היציאה למחקר, יצרתי קשר עם מספר אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות המשתמשים בתג חניה, על מנת לשמוע את עמדותיהם בנושא. שלב גישושי זה ערער תפיסות והנחות איתן חשתי מזוהה וחשף אצלי נקודות עיוורון, עובדה שהגבירה אצלי את הסקרנות לגלוי רבדים נוספים (ג'וסלסון, 2015). היציאה מאזור הנוחות יצרה מרחק מסוים מקבוצת הפנים והפכה לפלטפורמה להרחבת הידע מעבר ל"מובן מאליו" (Holmes, 2020). יחד עם זאת, הייתי מונעת מתחושת אי צדק הנובעת מכפילותו של תג החניה, המייצר עוול כלפי כלל המשתמשים. האתגרים הרבים עוררו בי תחושת שליחות בהתמרת הידע "מרמת הרחוב" למחקר איכותני בעל ערך פרקטי אשר ביכולתו לשפר את איכות החיים של הנוגעים בדבר.

שלב הראיונות חשף ממד נוסף, בו נפגשה זהותי המגזרית כחרדית, עם תפיסות מורכבות אשר יוחסו לחברה זו. לאורך כל המחקר, ובייחוד בכתיבת הממצאים, ליוותה אותי האמונה שלערוץ הדיבור יש משמעות רוחנית, המאפשרת להמיר מחשבה ורגש למילה מדוברת או כתובה. באמצעות הדיבור מיוצגים זיכרונות, נבנים נרטיבים ומעוצבת מחדש המציאות, כפי שנאמר: "מוות וחיים ביד הלשון" (משלי י"ח, כ"א). אמונה זו חיזקה בי תחושת אחריות: מחד, להצגת קולות המשתתפים ועולמם באופן מכבד, ומאידך, הנכחת הדברים כפי שהם באופן אותנטי שאינו מתעלם מהקונפליקטים ומאפשר מקום לחשיבה ביקורתית.

כובע נוסף שבא לביטוי אל מול התכנים אליהם נחשפתי, הינה הזהות המקצועית שלי כעובדת סוציאלית. מצאתי את עצמי מתקוממת נוכח מצבים בהם זיהיתי פגיעה בצדק חברתי או עוול מוסרי. תחושה זו התעצמה בעקבות עדויות מטרידות שנחשפו בשיחות אקראיות עם אנשים שלא במסגרת הראיונות הפורמליים. עדויות אלו כללו מקרים של ניצול תגי החניה לרעה, החל מקנייתם כמתנת יום הולדת ועד לשימוש בהם כקלף מיקוח במקרה של פגיעה מינית. סיפורים אלה לצד שיתופים של מרואיינים על סכסוכים

משפחתיים סביב הזכאות לתג השני, וכן סירובם של מרואיינים פוטנציאליים להשתתף במחקר בשל אי נוחות הנובעת מאופן השימוש בתג, הדגישו את הרגישות המיוחדת של התופעה ואת הצורך בגישה זהירה ומדויקת. בהמשך לכך, נקטתי בעמדה אקטיבית של הסברה ובסיום הראיונות פעלתי להנגשת הידע החסר. בתוך כך, נחשפתי לחוסר מודעות גם בקרב גורמים מקצועיים, כמו רופא שתיאר מצב מורכב של לחץ מצד מטופלים המבקשים המלצה לתג על רקע אי כשירות נפשית. הרופא, שהטיל ספק בבקשה, לא היה מודע לזכאות הכפולה לתג ולמשמעויותיה הרחבות על כלל אוכלוסיית הנכים.

הצטלבות מיקומי הזהות כפי שניתן לראות, יצרו התמקמות ייחודית הנושאת עימה יתרונות וחסרונות ברובד המחקרי והאתי. מחד, שיוך לאוכלוסיית המחקר מאפשר הבנה עמוקה של החוויה המשותפת (ליבליך וויסמן, 2009), כמו גם יכולת להצגת התכנים באופן אותנטי לשדה. זאת בנוסף לצמצום ההיררכיה, הגברת אמון ושיתוף (דושניק וצבר בן-יהושוע, 2016), ואף הפחתת שיפוטיות (Josselson, 2007). מאידך, הקרבה עשויה להתבטא בנאמנות כפולה למחקר ולמשתתפיו, ובכך לאתגר את ייצוג הקולות מתוך תחושות הזדהות ואמפתיה (Dickson-Swift et al., 2007; Korstjens & Moser, 2018). בנוסף לכך, המקום המקצועי תפס נפח והביא עימו זווית ראיה נוספת וכן העמקה, לצד האתגר להטיה הנובעת מערכי המקצוע ומהאכפתיות הטמונה בו. מעורבות זו הצריכה רפלקציה תמידית שנעשתה באמצעות תיעוד החוויה ביומן המחקר וחזרה אליו טרם כתיבת הממצאים (Fındıklı & Saygın, 2023), זאת על מנת לייצר את המרחק הדרוש לחשיבה ביקורתית (שקדי, 2003).

אמינות המחקר

כאמור, החוקרת האיכותנית מהווה חלק אינטגרלי מהמחקר. על אף השאיפה לעמדת מוצא ניטרלית, הרכיבים הסובייקטיביים הם בלתי נמנעים בתהליך, כיוון שהחוקר נושא עמו "מסגרת מושגית" רב-ממדית בעלת מכלול של ידע תיאורטי, ניסיון מקצועי וערכים אישיים ואלו ישפיעו על הבחירות שיבצע במהלכו (Josselson, 2004; Wadams & Park, 2018). על מנת להבטיח הלימה בין תפיסותיהם של המשתתפים לפרשנות, לינקולן וגובא (Lincoln & Guba, 1985) פיתחו ממד ייחודי בשם "אמינות" (Trustworthiness). להערכת מחקרים איכותניים ולמזעור ההטיות האישיות של החוקר.

על מנת ליצור אמינות במחקר הנוכחי, ננקטו מספר צעדים הנשענים על פרמטרים של מושג האמינות. תחילה, התבצע בדיקת פרשנות עם המשתתפים במהלך המחקר ולאחריו, לשם מתן הזדמנות לתיקון טעויות ולדיוק המסר המועבר. באופן דומה, ממצאי המחקר נשלחו למשתתפים כדי לוודא שהכתיבה נאמנה לתפיסותיהם (שלסקי ואלפרט, 2007). שלב זה הניב משוב חיובי מצד המשתתפים שהתפנו למלאכת הקריאה, אשר חיזק את מהימנות הניתוח. הם ציינו כי זיהו את קולם ואת חוויותיהם באופן ברור בממצאים, ואישרו כי הפרשנות תואמת את תפיסותיהם האישיות. לצד זאת, אחת המרואיינות העלתה צורך לדייק היבט מסוים בפרשנות. שינוי זה שולב בגרסה הסופית של הממצאים, ובכך תרם לחיזוק תוקפם ולהבטחת ייצוג נאמן של המשמעויות הסובייקטיביות של המשתתפים. בנוסף, התקיימה הערכת עמיתים (שקדי, 2003),

במסגרתה מנחת המחקר פרופ' שירלי ורנר הייתה מעורבת בכל השלבים. זאת במטרה לקבל משוב חיצוני על הטיות אפשריות, משמעויות נוספות ואי-בהירות בנתונים. בד בבד, נערך תיעוד מפורט של שלבי המחקר בסגנון "גדוש" (גירץ, 1973/1990) המתאר את ההקשר (לויצקי, 2009), כך שהתאפשרה גישה לחומרים ראשוניים להבנת תהליך המחקר וכן להסקת המסקנות בדיעבד. כמו כן, דוח המחקר מתועד בשקיפות וכולל ציטוטים נבחרים מדברי המרואיינים, באופן שהקוראים יוכלו לבחון את הדברים בעצמם בצורה בהירה ומובחנת (Lietz & Zayas, 2010). לבסוף, החוקרת הקפידה על רפלקטיביות ובחנה באופן מודע את השפעת התפיסות המוקדמת שלה על ניתוח הממצאים. בהתאם, נכתב לעיל חלק רפלקטיבי לשיתוף קוראי המחקר על תהליך זה (Hadi & JoséCloss, 2016; Lincoln & Guba, 1985).

היבטים אתיים של המחקר

כללי האתיקה מהווים מרכיב מהותי ומחייב במחקר איכותני, בפרט כאשר נדרשת קרבה לשדה ומעורבות לשם הבנה מעמיקה (דושניק וצבר בן-יהושע, 2016 ;Denzin & Lincoln, 2011). רגישות זו מקבלת משנה תוקף בשל השתייכותה של החוקרת לתופעה הנחקרת. לאור זאת, המחקר יצא לפועל רק לאחר אישורה של וועדת האתיקה של בית הספר לעבודה סוציאלית באוניברסיטה העברית, תוך הקפדה על שלושה עקרונות מרכזיים: 1. הסכמה מדעת- המשתתפים קבלו חשיפה מלאה אודות נושא המחקר, הרציונל לקיומו, מטרותיו ואופי הריאיון בבהירות ובשקיפות (Patton, 2014). במקביל, הודגש להם מורכבות ההשתתפות והאתגרים הרגשיים הפוטנציאליים (תיעוד מוקלט, העלאת זיכרונות מכאיבים ורגשות מורכבים). לצד זאת, הודגש כי ההשתתפות הינה וולונטרית ובהתאם לה האפשרות לפרוש בכל עת או לדלג על שאלות, ללא הפעלת לחץ מצד החוקרת. טרם קיום הריאיון קבלו המשתתפים טופס הסכמה מדעת (נספח 4), בו תועדו הפרטים והם התבקשו לחתום ולתת הסכמה ללקיחת חלק בריאיון (דושניק וצבר בן-יהושע, 2016). 2. סודיות- מלבד השמטת שמות המשתתפים לשם שמירת פרטיותם, הוסוו פרטים מזהים כדוגמת מקום מגורים, דמויות נוספות שהוזכרו, וכל פרט ייחודי אחר העלול לחשוף את זהותם בפני קהל הקוראים. בנוסף, הוצע למשתתפים כפי שצוין לעיל, לקרוא את דוח הממצאים הסופי לבחינת צורך בהשמטת פרטים מזהים נוספים. נקודה זו נתנה מקום לתחושת שותפות, העצמה וצמצום פערי כוחות שעלולים היו להשפיע על האותנטיות והפרטים שהתקבלו (דושניק וצבר בן-יהושע, 2016; ליבליך וויסמן, 2009). 3. מחקר בנושאים רגישים- כאמור, מדובר בנושא רגיש שעלול להציף. בהתאם לכך החוקרת התחייבה להיות אמפתית ולהשתדל לעמדה קשובה שאינה שיפוטית. כמו כן, להיות ערה לסימני אי נוחות או מצוקה במהלך הריאיון, ובמידת הצורך להציע להפסיקו או להפנות למקורות עזרה רלוונטיים (Dempsey et al., 2016).

ממצאים

כלל הנתונים שנאספו בראיונות מופו וסווגו לשלוש תמות מרכזיות המרכיבות יחד פסיפס עשיר של משמעויות. תמות אלו שופכות אור על שאלות המחקר ומעלות על פני השטח את קולם של אנשים עם

מוגבלות פיזית בניידות. התמה הראשונה עוסקת ב"מרחב הפיזי" של התג וחושפת את הפער שבין המשמעות המיטיבה המיוחסת לו, לבין תרומתו המוגבלת בפועל. התמה השנייה מתמקדת ב"מרחב הסובייקטיבי" המתפתח ביחסי הגומלין של הפרט עם מעגלים שונים, החל מהפנימי-המוסרי דרך העצמי והחברתי ועד למערכתי-החיצוני. התמה השלישית עוסקת ב"מרחב הפורוספקטיבי" וצומחת מתוך אתגרי התג. תמה זו מציגה עמדות שונות סביב האפשרות לשינוי עתידי, ומציעה כיווני פעולה ורעיונות מעשיים לקידום מציאות הוגנת ונגישה יותר.

1. בין הרצוי למצוי: התג במרחב הפיזי

מניתוח הראיונות עלו שני קטבים המאפיינים את המרחב הפיזי של תג החניה, כלומר, את השפעתו המהותית כפי שהיא נחווית באופן מוחשי במציאות. בקצה האחד מוצג הפן האידיאלי והרצוי של השימוש בתג, כאמצעי אשר מסייע ומקל על חיי היומיום. בקצה האחר משתקפת תמונת מצב מורכבת שבה השימוש האישי בתג נתקל במגבלות ואתגרים. מצב זה יוצר מתח מתמיד בין הפוטנציאל הגלום בתג לבין מימוש ייעודו באופן מיטבי. לצד שני קטבים אלה, מתגלה ממד נוסף שבו מנוצל התג כמשאב לרעה מצד גורמים שאינם זכאים לו. ממד זה מקיים דינמיקה דו כיוונית, מחד, הוא נוצר ומתקיים כתוצאה ישירה מיתרונות התג. מאידך, ככל שהניצול מתרחב ומתעצם, כך אפקטיביות התג נפגעת ומצטמצמת. זירה זו המתרחשת בנוסף לאתגרי השימוש בתג, מחריפה את המתח הקיים ומעמיקה אותו.

1.1 התג כמשאב מסייע: "הפלסטיק הזה עוזר לך"

תפיסת המרואיינים את השימוש בתג החניה אינה נעצרת במישור הפורמלי של מתן ההטבה, אלא מתרחבת אל האופן שבו הם מצליחים לממש את הזכות. מתוך תפיסה זו עולים היבטים מגוונים של יעילות, הנגזרים מהזכויות האינהרנטיות הגלומות בתג. היבטים אלה מדגישים את תרומתו של התג כמשאב מסייע, ויפורטו בתת תמה זו.

הממצא המרכזי שעלה לאורך הראיונות הוא הערך של התג כמנגנון המקנה זכות לחניה נגישה. הילה (31, מורשית לתג) התייחסה לכך כמניע למיצוי הזכות: **"זה מה שבאמת גרם לי לעשות את התו נכה, כי ראיתי שאני יוצאת איתה למקומות ואני ממש צריכה את זה, צ'כה את זה על אמת!".** בציטוט זה, הילה מציינת את החשיבות שהייתה למציאת פתרון מעשי עבור אמה המתניידת בכיסא גלגלים ונתקלת באתגרים שונים במהלך היומיום. בהמשך לכך, הזכות לתג תוארה באופן גורף כתנאי הכרחי לתפקוד, הן בהקשר של חניה מסומנת במקומות המיועדים לנכים, והן כגמישות נדרשת במצבים חריגים. רחל (28, זכאית לתג) התייחסה לחניה במקום שאינו מוגדר באופן פורמלי כחניית נכים:

> **אם אני חוזרת בערב, הרבה פעמים החניות פה מלאות ואז אני חונה על המדרכה ממול, אם לא הייתה האופציה הזאת, אמיתי, הייתי ישנה ברכב, לא היה לי מה לעשות [...] כי לחנות עכשיו לא יודעת, מרחק של רחוב שניים שגם שם סביר להניח, יש פה בעיית חניות מטורפת, אין לי אופציה.**

רחל המתמודדת עם מגבלת ניידות, תיארה את האפשרות לחניה על מדרכה כפתרון משמעותי, בייחוד כאשר אין מקום חניה אחר זמין. עבורה, מדובר במענה המאפשר לה את היכולת הבסיסית להגיע לביתה באופן בטוח. גם עידו (64, זכאי לתג) ציין את החניה שאינה רשמית:

אני למשל, שאני הולך לחדר כושר, יש לנו שמה חמש חניות נכים בכניסה. ושוב, שאר החניות, יש מספיק חניה אבל למעלה יותר. ובגלל שלי קשה עם הנגישות אז קודם כל אני הולך, אני מחכה איזה עשר דקות לראות אולי מישהו יצא, אם מישהו לא יוצא אז אני נצמד, יש שמה אדום-לבן אני נצמד, מוודא שאני לא מפריע לאף אחד.

עידו שם את הדגש על חניה באזור המסומן באדום-לבן. מאופן התנהלותו ניכרת זהירות מודעת שהוזכרה גם בדברי אחרים, בה הוא מקפיד לוודא בהתאם לחוק שהנוחות שלו אינה על חשבון הסביבה. שני המקרים שהוזכרו מייצגים את הערך המוסף של התג המבטיח גמישות באופן החניה בהתאם לתנאים בשטח.

מלבד נושא החניה, בקרב מרבית המרואיינים התבלטה ההטבה הכלכלית הנלווית למימוש הזכות ולהשפעה החיובית שלה על תקציבם האישי והמשפחתי. התייחסות זו כללה חיסכון ישיר בעלויות חניה, הפחתת הוצאות תחבורה ומניעת קנסות. דוגמה לחיסכון מביאה הילה שהוזכרה לעיל:

לפני שהיה לנו את התג, כל פעם הייתי משלמת על שעת חניה מסכנה חמישים ושתיים שקל, או חמישים ושמונה, לא יודעת, זה תלוי בחניונים שם (בית חולים)**, וזה היה מטורף! היום שיש לנו את התג אנחנו עדיין משלמים, אבל מחיר מופחת וגם חונים קרוב.**

הנטל הכלכלי שמתארת הילה נבע מעלויות החניה הגבוהות שהצטברו לפני שהיה ברשותה תג חניה, עם קבלתו חלה ירידה בהוצאות אלו. הטבה נוספת שעלתה בראיונות הינה הפטור מתשלום הרישיון השנתי, המשמשת כמרכיב משמעותי בעלות החזקת רכב. להלן דברי עידו: "**והדבר העיקרי שלדעתי זה ממש 'סוכריה', זה החידוש רישיון רכב כל שנה, היום לחדש רישיון רכב זה בערך בין אלף חמש מאות לאלפיים שקלים. מי שיש לו תג נכה מחדש את זה בעשרים ותשע שקלים בלבד**". שיראל (42, מורשית לתג), מוסיפה השוואה כלכלית בין סוגי התגים ומדגישה את היתרון שמקבלת בשל תג כיסא הגלגלים שברשותה: **"יש המון חניונים שהחניה חינם רק לתו הספציפי שלנו, שזה תו נכה עם מעלון [...] ולפשוטי העם עם התו הרגיל זה לא".** שיראל חושפת היררכיה במערכת התגים, כזו הנקבעת בהתאם לדרגת המגבלה ולסוג כלי העזר הנדרש לניידות. במילותיה היא נוגעת בקונפליקט פנים-קהילתי של קבוצת המוגבלים בניידות עד לכדי ניכור, סוגיה שחזרה על עצמה בהקשרים שונים במחקר. במקרה זה היא מתארת עליונות הנובעת מן התיעדוף בחניונים ביחס לבעלי תג אחרים. על רווח כלכלי נוסף מספרת יעל (37, מורשית לתג):

אתה לא מקבל דוחות [...] ואם אתה לא מקבל את זה כי יש לך תו נכה אז אחלה, אני עם הזהירות שלי קיבלתי מלא דוחות בחיים שלי על חניה, כי יצאתי לשנייה, כי נעצרתי לרגע ליד תחנת אוטובוס במקום שאסור, בכלל לדבר עם חברה ולא שמתי לב, קיבלתי מאתים חמישים שקל. אז כל הדברים המצטברים זה יכול להיות שלא יהיה לך. שווה שיהיה לך תו נכה!

לדבריה של יעל, היכולת לחנות ללא תשלום במרחב הציבורי מגלמת בתוכה ערך עקיף מלבד הכלכלי. בעוד שבעלי רכבים אחרים נדרשים להיות מחושבים וזהירים כדי להימנע מקנסות, בעלי התג נהנים משקט נפשי ואינם צריכים לדאוג בנוגע לכך.

בנוסף ליתרון הכלכלי, במסגרת הדיון על יעילותו של התג בלטה משמעות נלווית, המתייחסת להפחתת המאמץ הגופני. מרואיינים תיארו כיצד התג מסייע להם לשמר אנרגיה פיזית במקום לרוקן אותה בהתמודדות עם החסמים שבדרכם. רעות (48, מורשית לתג) הגדירה זאת כ**"חיסכון באנרגיה",** והסבירה: **"זה ממש היה ההבדל בין לסחוב אותה** (את הבת) **עשר דקות בחום לשתי דקות".** לדברי רעות, מיקומה הקרוב של החניה מהווה פקטור תומך בניידות, בכך שהוא מצמצם את המאמץ הנדרש בשינוע הכיסא של בתה לאורך זמן. בדוגמה נוספת, מרואיינים הציגו את הנסיעה בנתיב תחבורה ציבורית כהקלה לא רק מבחינת קיצור הזמן, אלא בעיקר מבחינת הפחתת הכאב הפיזי. רחל (28, זכאית לתג) התייחסה לסוגיה זו:

> **הבנתי שתג נכה עם כיסא גלגלים יכול לנסוע בנת"צ [...] ואני אגיד לך את האמת עליי זה מקל בטירוף [...] עברנו את הפקק ואנחנו עוברות לידו והוא פשוט עמד. ואני אומרת לה** (חברה): **"איזה מזל שיש לנו תג נכה" [...] אני לא יכולה לחשוב על סיטואציה לעמוד פה עכשיו בפקק הזה, והכאבים באגן שמתגברים ובגב.**

היכולת לקצר את זמן נסיעה באמצעות התג משמעותית עבור רחל שמתקשה לשאת ישיבה ממושכת במנח סטטי. אלמלא כן, הזמן המצטבר של עמידה בפקקים היה עלול להחריף את כאביה.

מעבר ליתרונות שהוצגו, השימוש בתג נתפס גם כגורם מכריע המבטיח ניידות ונגישות. מדברי המרואיינים עלתה השפעתו המהפכנית של התג על יכולתם להתנייד במקומות ציבוריים מתוך תחושת ביטחון. אלמה (62, זכאית לתג) תיארה זאת: **"חברה טובה שלי שלמדה איתי אמרה, איזה כייף שיש לך 'תו הזהב', ככה היא קראה לזה, שיש לנו את 'תו הזהב' ואנחנו יכולות להיכנס לכל מקום".** מדבריה של אלמה עולה פרספקטיבה חברתית שבה התג מייצג פריווילגיה יקרת ערך, המעניקה חופש תנועה ונגישות לאזורים שונים. עם זאת, רחל מסייגת באמירה: **"זה בסך הכול דברים שאני צריכה, זה לא מותרות".** עמדתה של רחל מבהירה כי מה שעלול להיתפס כפריווילגיה הוא למעשה צורך בסיסי. הסתייגות זו מקבלת חיזוק מאילת (48, זכאית לתג) שמצהירה: **"כל מילימטר יכול להיות ההבדל בין אני יכולה ללכת, להגיע למקום הזה או לא יכולה להגיע".** לדברי אילת, היכולת לנוע ולהתנהל ביום יום נשענת על התג, שכן בהיעדרו היה המרחב הציבורי הופך לבלתי נגיש. את התוצאה של הרחבת הניידות מסגרה רעות כ**"מפתח לעצמאות"**, ואילו נעמה (32, זכאית לתג) מחדדת את התועלת המעשית: **"אני פחות מתעייפת, אני יותר מאפשרת לעצמי לצאת מהבית, יותר מאפשרת לעצמי לחיות בעצמאות ואז באוטומט אני משפרת את האיכות חיים שלי".** נעמה מתארת שרשרת השפעות חיוביות הנוצרות מהשימוש בתג: הפחתת העייפות הפיזית תורמת להרחבת הניידות, זו מחזקת את תחושת העצמאות, וכל אלה יחד מניבים שיפור כולל באיכות החיים שלה.

פן אחר שנדון בשיח עסק בתג הכפול. נושא זה חשף את המורכבות הנוצרת כאשר הרכב המשפחתי משמש למגוון צרכים שאינם קשורים לזכאי עצמו. רעות שצוטטה קודם, מעידה על כך:

אני מתקשרת לבן שלי שמשרת ממש צמוד למרכז הספורט ואומרת לו: "תקשיב, הבת, לא יודעת מה, הקיאה, נפלה [...] אתה יכול לאסוף אותה?" או שהרכב, הרכב שלו מתחת לבית בערב ובעלי בדיוק נסע לעבודה, אז אני נוסעת לקחת אותה. בעצם, לנו זה קריטי שיהיו לנו שני תגים.

רעות ממחישה את התפקיד המרכזי של התג השני, בייחוד כאשר רכב אחד אינו זמין ונדרש רכב נוסף כגיבוי. בחוויה ההורית מדובר בתנאי לתפקוד המשפחתי, התומך בהמשכיות של פעילות שוטפת בשגרה ויכולת התמודדות עם מצבי חירום. לתפיסתו של אבי (22, זכאי לתג) הנוהג ברכב משלו ומתנהל עצמאית, עצם הידיעה שיש לו עוד תג מקילה: **"הידיעה שתמיד יש'ך [...] כאילו יש עוד יד עוזרת כביכול [...] זה עוזר לך שיש לך במקרה גלגל ספייר שעוזר'ך [...] במקרה ואתה צריך".** אבי מזהה בתג השני ערך פסיכולוגי שמקורו בביטחון ובהרגעה שהוא מספק מעצם היותו. המטאפורות בהן הוא משתמש, "יד עוזרת" ו"גלגל ספייר", מחזקות את ההבנה כי עבורו התג נתפס כמנגנון ביטוח, המספק מענה במקרה של צורך בלתי צפוי.

משמעויות נוספות שהעניקו המרואיינים לתג באו לידי ביטוי באופן מגוון בעדויותיהם. כך הציגה זאת שיראל (42, מורשית לתג): **"זה יקר מפז, זה לא משהו שאני יכולה לוותר עליו [...] לא הייתי יכולה להסתדר בלעדיו, אני לא הייתי".** דבריה של שיראל חושפים כי התג אינו רק אמצעי עזר, אלא צורך קיומי בחיי היומיום המוליד תחושת תלות. לעומת זאת, עידו (64, זכאי לתג) המתמודד עם מגבלה נרכשת ופרוגרסיבית, מציג ממד אחר של משמעות, שבו התג מהווה פיצוי לקשיים שנגרמו כתוצאה מהמוגבלות: **"אם כבר אתה נכה, ואם כבר אתה מוגבל, ואם אתה זה, אז הפלסטיק הזה עוזר לך [...] זה עוזר, זה מקל, למרות שהייתי בכייף מוותר, גם על זה וגם על תעודת נכות, גם על הכול ממש".** דבריו של עידו משקפים יחס מורכב לחיים בצל המוגבלות. מחד, התג הוא כלי עזר חיוני לתפקוד, ומאידך, מסמל את האובדן הנובע ממצבו הרפואי. תפיסה אחרת הרואה את התג כמקדם שוויון, מודגמת אצל אבי שהוזכר קודם לכן:

זה משהו שנותן לך פלוס כדי שתהיה שווה יחסית לאנשים אחרים, כאילו נותן לך את הרמת חיים הזאת יותר, שכאילו פחות ללכת. נגיד עכשיו היית הולך עם חברים, אנחנו יוצאים נגיד בשתי מכוניות, בסופו של דבר אני חונה פה והוא חונה שם, כאילו עם ההליכה והכל, אנחנו מגיעים באותו זמן, אז זה נותן לך עם כל הדברים בוסט [...] לרמת חיים הבסיסית. כאילו קיבלת מינוס ממה שקרה? אז זה מביא לך, גם אפשר להגיד מינוס ויוצא פלוס.

נקודת המבט הפרגמטית של אבי רואה את התג כ"פלוס" המקזז את ה"מינוס" של המגבלה, זאת בשל יכולתו להשוות את קצב התנועה האיטי שלו לזו של החברה, כך שבסופו של דבר רמת התפקוד ביחס לאחרים אינה שונה. מילותיו של קובי (64, זכאי לתג), מגדירות זאת בתמציתיות: **"שווה בין שווים, כמו כולם"**. משמעות משלימה לדברים מזווית תועלתנית מוצגת בדבריה של אורטל (48, זכאית לתג):

יש לי זכות כחלק מאזרחית של מדינת ישראל [...] לקדם את האיכות חיים ושאני אוכל גם להיות יותר אפקטיבית עבור החברה ורלוונטית. אני חושבת שזה באמת win-win (רווח הדדי)**. בסוף, ברגע שלי זה מאפשר כניסה למקומות שאחרת לא הייתי יכולה להגיע אליהם. לא רק אני מרוויחה, אני באמת באמת רואה את זה מהעיניים של המודל החברתי [...] זה באמת משהו של התאמות סביבתיות שיכולות לקדם ולשפר את האיכות חיים של האדם עם המוגבלות, אבל בהקשר החברתי,**

שגם החברה נהנית מזה. כי ברגע שזה מאפשר לי להגיע יותר למקומות ולהיות יותר פעילה ויותר בן אדם יצרני, אז אני גם פחות כאילו בנטל על החברה.

עמדתה של אורטל נשענת על הרווח ההדדי שמספק התג, תפיסה שבסיסה במודל החברתי הרואה במגבלה תוצר של חסמים חברתיים. לדבריה, בעוד איכות חייה משתפרת כתוצאה מהרחבת הנגישות, מתגברת אצלה הפרודוקטיביות, הצפויה להניב תועלת גם עבור החברה.

1.2 התג כמשאב מוגבל: "התג לא פותר לך את הבעיות"

על אף ההסכמה הכוללת של המרואיינים לגבי יעילות התג, ניכר היה כי מוקד תשומת הלב לאורך כל הראיונות הופנה לאתגרים בהם הם נתקלים במציאות היומיומית. אתגרים אלו יצרו פער מהותי בין הזכות התיאורטית המעוגנת בחוק ומתיימרת לפתור את הקשיים, לבין המגבלות הקיימות בשטח המקשות ואף חוסמות את יישומה המעשי. מצב זה האפיל על תחושת היעילות עד לכדי מצבים של אמביוולנטיות כלפי ערך התג. הילה (31, מורשית לתג) מתארת זאת במילותיה: **"התג לא פותר לך את הבעיות במאה אחוז, הוא עוזר מאוד מאוד מאוד, הוא מאוד אה... הוא עוזר! אני לא אשקר מאוד! אבל יש מצבים שגם שם זה לא, זה לא עוזר".** הילה מדגישה את הערך החלקי של התג כאשר קיימים מקרים בהם אין בכוחו לסייע. בהתאם לכך, תת תמה זו מתחקה אחר הסיטואציות בהן התג מתגלה כמשאב מוגבל עבור המשתמשים בו.

האתגר הדומיננטי נסוב סביב מציאת מקום חניה לנכים, כאשר המרואיינים לא רק תיארו את האתגר אלא גם סיפקו הסברים מגוונים למקורותיו. אילת (48, זכאית לתג) חולקת את חווייתה: "**אני חושבת שקשה לי, אם אנחנו מדברים על למצות את הזכויות שלי, בסוף אני מגיעה לחניה ואין חניות נכים! זה לא יעזור כלום!**". התסכול של אילת נובע כמו אצל יתר המרואיינים מהזמינות המוגבלת של חניות נכים ולמרות שיש ברשותה תג, לעיתים אין בו תועלת. הילה, שאוזכרה בפתיחה, סבורה כי הסיבה למצב נעוצה בכמות התגים: "**יש לנו ריבוי של תווים פה במדינה [...] 'מדינה של נכים', אני לא יודעת, כאילו באמת, אתה מגיע למקומות והחניות נכים מלאות**". קובי (64, זכאי לתג) מצטרף להסבר ומדייק את החוויה של הילה לתופעת ריבוי התגים: "**לפני הרבה שנים ויותר אחורה, השימוש בתג היה אפשרי, היו הרבה יותר מקומות חניה [...] אבל המספר של האנשים שמשתמשים בתגי חניה הוא, הוא הכפיל והשליש את עצמו ויותר מזה, ומקומות החניה לא! נשארו כמעט, כמעט באותו גודל".** להערכתו של קובי, המצוקה נובעת מאי ההתאמה בין העלייה המתמשכת עם השנים במספר הזכאים לתג, לבין מספר מקומות החניה המסומנים לנכים. נועה (60, זכאית לתג) לעומת זאת, טוענת למיקוד חלופי של הבעיה:

הצפיפות בארץ ישראל היא לא משהו נורמלי ואנשים, רכבים, רכבים פרטיים, כמות הרכבים הולכת וגדלה [...] לא ניתן היום להגדיל מקומות חניה [...] אין, זה מה יש, יש נתון שקיים, מספר המכוניות רק גדל, אז לא קשור לתו נכה או משהו, זה המציאות בפועל.

נועה מפנה את הזרקור מתגי החניה אל ההקשר הרחב של גידול מספר כלי הרכב בארץ, תוך שהיא מדגישה את חוסר הפרופורציה בין הצורך בחניות לבין ההיצע הדל הקיים גם עבור רכבים ללא תג חניה.

בניגוד לנימוקים של צמיחה דמוגרפית בלתי נמנעת ותפיסה פסיבית, עלו קולות מאשימים שהצביעו על התנהלות אנושית כושלת במספר תחומים, אשר באמצעותם ניתן היה למנוע את המצוקה ולפעול לשינוי: ציות אזרחי לחוק, אכיפה נאותה ותכנון עירוני מותאם. סיפורה של נעמה (32, זכאית לתג) ממחיש את הקושי הנובע מאי ציות של אזרחים ללא תג לחוק:

נסענו ללונה פארק מטעם העבודה, לא משנה באיזה מקום [...] שעה ורבע בנסיעה, אני חייבת חניית נכה עכשיו דחוף, אני לא יכולה, אני הולכת ממש כמה פסיעות [...] אני באה ואני רואה מישהו חונה על שתי חניות נכה, כזה בצורה מה זה מגעילה. ואני רואה איזה בחורה מעשנת כזה ואני אומרת לה: "את קשורה לניהול המקום פה?" והיא אומרת לי: "כן, כן", אמרתי לה: "תגידי, אני חייבת חניית נכה". אז היא אומרת לי: "מה? אז לא מצאת פה? טוב, אז אני אזיז את האוטו שלי, אנחנו סתם מתנחלים". זה התחיל מזה [...] אין לה אפילו תו נכה!

תופעת החניה ללא תג במקומות של נכים מעוררת זעם רב, כפי שבא לידי ביטוי בעדותה של נעמה ובחוויות של מרואיינים נוספים, עקב הפגיעה הישירה בזכויותיהם ומהיעדר הבושה של המפרים להודות במעשים. הקול שמביא יאיר (46, מורשה לתג) הוא דוגמה אחת מני רבות לרשלנות הקיימת בתחום האכיפה:

אם אני יכול להתקשר למשטרה ולהגיד שיש רכב שחונה לי בחניית נכה המסומנת [...] ואומרים לי: "אוקיי, אנחנו נטפל בזה" ומתקשרים לבן אדם לבית שיבוא ויזיז את האוטו. במקום, דבר ראשון תבואו, תתנו לו דוח חניה ואחרי זה תתקשרו אליו שיזיז את האוטו ואז נפתרה הבעיה. אבל אם בן אדם יכול לחנות לי פעמיים שלוש באותו מקום ומדי פעם הוא מקבל טלפון מהמשטרה, אז הוא מזיז את האוטו, כן, בסדר, שיחק לו המזל [...] ופקחים של העירייה בכלל אין על מה לדבר איתם, אומרים: "תתקשר למשטרה".

יאיר מתאר כי קיימת התחמקות מצד העירייה לאכיפה וכי מעורבות המשטרה אינה מספקת, כך שאין אף גורם שלוקח אחריות כנדרש ומטפל בעניין. רעות (48, מורשית לתג) שותפה לתחושת האכזבה ומוסיפה נדבך סיבתי על בסיס הידע שברשותה:

את הדוח אי אפשר לתת דרך הטלפון או על סמך צילום, בשביל לתת דוח ניידת צריכה להגיע לראות אותו, לצלם אותו במצלמה שלהם שהוא עומד בחניית נכים ורק אז לתת דוח והם לא, לא שולחים. כאילו אני מבינה אותם, זה עניין של כוח אדם, אני רק לא מבינה למה העירייה לא שולחת פקחים לעשות את זה? התקשרנו אליכם, תקשיבו, אתם יכולים להתעשר, הייתם גומרים סעיף של תקציב, רק על דוחות חניית נכה [...] זה אני לא מצליחה להבין, כי באמת, תקשיבו יש קנס מוגדל, תאכפו את זה למען השם, בשביל זה יש קנס, כדי שהעירייה תרוויח מזה, שיהיה לכם משכורת לפקחים שיסתובבו ויעשו את זה. זה נשגב מבינתי.

רעות מכירה במגבלה החוקית המחייבת הגעת ניידת או פקח לשטח לאימות העבירה, בניגוד לאפשרות של אכיפה מרחוק. היא אמנם מבינה את המחסור בכוח אדם של המשטרה, אך מתקשה לקבל את חוסר הפעולה של העירייה. בייחוד כשמדובר בהזדמנות כלכלית מובהקת, כאשר הקנסות המוגדלים על חניית נכים היו יכולים לממן את משכורות הפקחים ואף להכניס רווח ניכר לקופת העירייה. על רקע מחדל זה יאיר מרחיב את ביקורתו לאכיפה באופן כללי:

אני עוד לא נתקלתי במהלך החמש עשרה שנה שיש לי, כמעט חמש עשרה שנה של תג נכה עם הבת שלי, שאי פעם בא אלי פקח, שוטר או מי שזה לא יהיה ושאל אותי "למה אתה חונה פה? תראה לי של מי שייך התג" [...] אף פעם לא שאלו אותי ואף פעם לא דיברו איתי.

לדבריו של יאיר, מדובר בליקוי מערכתי, שכן מעולם לא נחשף לפעולה יזומה שהייתה עשויה לשמש כגורם מרתיע כלפי שימוש לא הוגן בתג. היבט אחר למצוקה הופנה כאצבע מאשימה לתכנון עירוני כפי שמציג זאת קובי (64, זכאי לתג) המתנייד בכיסא גלגלים:

גם המדינה מתייחסת לזה בזלזול [...] שלא עושים חניות נכים במקומות ציבוריים מספיק, לא עושים את זה בצורה נכונה, לא עושים את זה לפי התקן. זה מרגיש כאילו זה לא חשוב לנו [...] יש חוק, ואני כאזרח שווה בין כל האזרחים ותעשו את זה! תעשו את זה במאה אחוז [...] תנו לי הרגשה שאני שווה, תראו אותי! תראו אותנו ציבור הנכים, תראו אותנו, תראו שאנחנו שווים כמו חלק מכולם.

קובי מטיל את האחריות למחסור בחניות על המדינה, המחויבת על פי חוק לספק חניות נכים לפי הנדרש בתקן אך אינה מבצעת זאת כראוי. הוא מדגיש את הצורך בהכרה, אל מול תחושת הזלזול שהתנהלות זו מעוררת בקרב משתמשי התג. אלמה (62, זכאית לתג), מרחיבה את הדיון:

אני חושבת שבמקומות כאלה, כמו מקומות עבודה שיש מישהו שבאופן קבוע מחנה כי הוא בעצמו... (עם מוגבלות) **צריך להקצות לזה [...] נגיד סתם, יש באיזה שהוא מקום ארבע חניות נכים, אז עובד או שניים קבוע מחנים, אז מה השארתם בעצם לציבור הלקוחות? רק שני מקומות. אז גם על זה צריך לתת את הדעת. להקצות לאותו עובד שבאמת צריך מקום.**

אלמה מזהה כשל מערכתי בחלוקת משאבי החניה, כאשר עובדים בעלי תג תופסים מקומות חניה נגישה לכל אורך יום העבודה ופוגעים בזמינותן עבור הציבור הרחב. להשקפתה, פתרון הבעיה טמון בהקצאת מקומות ייעודיים לעובדים שלא על חשבון הלקוחות. הילה (31, מורשית לתג) תורמת ידע מקצועי מתחום עיסוקה, ומוסיפה עוד לקשר בין התכנון העירוני למצוקת החניות:

אני יושבת בוועדות תכנון ובנייה והיה לנו לא מזמן איזשהו בית כנסת, והיה לנו שם ויכוח גדול על החניות, אז הם אמרו: "טוב אין בעיה, נעלה את זה לוועדה מחוזית שתפטור אותנו מהתקנת שתי חניות נכה", אני עמדתי על הרגליים האחוריות ואני אמרתי להם: "לא יקום ולא יהיה, אתם לא מבטלים חניית נכה בחיים!" [...] לצערי, לפעמים מעגלים פינות ואני אומרת את זה לצערי, אבל בגדול העניין של החניות נכים עדיין לא, לא יושב מספיק עדיין. כאילו הרבה פעמים מבטלים לטובת הדברים האחרים [...] המדיניות היום בעירייה היא כמה שיותר יחידות דיור ומשרדים, ומסחר גם, כמה שיותר דברים שיכניסו לנו כסף. במילים אחרות, אנחנו רוצים לקבל היטלי השבחה, אנחנו רוצים לקבל ארנונה וכו' פחות שטחים פתוחים, פחות חניות... ואני מרגישה שזה ממש בא על חשבון. כאילו, אני רואה את זה בוועדות שהם מעדיפים לתכנן מפלצות, בולדוזרים, ואת אומרת רגע, אבל מה יהיה עם חניה? [...] בעוד חמש, שבע, שמונה שנים, אנחנו נראה את זה בשטח ונגיד מי המטומטם שאישר את זה.

הציטוט של הילה מעורר דאגה ומעלה שאלות באשר למתרחש מאחורי הקלעים. ראשית, בנוגע ליכולתה של וועדה מחוזית לבטל חניות למרות התקן הקיים בחוק. שנית, ביחס להעדפת רווחים כלכליים של המדינה על

פני צרכים חיוניים כמו חניות ובפרט כאלו המיועדות לנכים. ולבסוף, לגבי קבלת החלטות בעלות השלכות ארוכות טווח ללא ידיעת האזרח, כך שהסיכוי לשיפור עתידי מצטמצם.

אתגר נוסף שזוהה אצל חלק מהמרואיינים נגע באפשרות של חניה על מדרכה, היבט שתואר בפרק הקודם כמשאב מסייע וכאן עולה כמוגבל בהיקפו. אילת (48, זכאית לתג) מביעה עמדה עקרונית בנושא:

לא רק שאין חניות נכים, גם על כל המדרכות חונים אנשים [...] מדרכה נועדה לחוויית הולכי רגל, לא לחוויית הנכים. אם היו רוצים שזה יהיה חניית נכים, היו עושים שם חניית נכים. עשו את זה מדרכה כי זה לא אמור להיות חניית נכים. נכה חונה בה ממש בחוסר ברירה, הוא חייב קודם אם יש חניית נכים לחנות בחניית נכים, הוא לא אמור לחנות במדרכה.

אילת מתייחסת למצוקת החניה המתרחשת גם על המדרכה. עם זאת, חשוב לה להבהיר כי מתוך מחויבות לשמירה על זכויות הולכי הרגל, אין לחנות על מדרכה כלל, למעט מקרים של חוסר ברירה. לצד זאת, היו קולות שמסגרו את המדרכה כלא מעשית בשל מגבלה טכנית. רעות (48, מורשית לתג) לדוגמה, מתייחסת לגודל הרכב: **"חניה על מדרכה היא מאוד בעייתית, אנחנו עם רכב גדול וכדי להשאיר מעבר מספיק בשביל, בשביל נכים ועגלות, הרבה פעמים זה פשוט לא מתאפשר".** עבור רעות, חניה על מדרכה הופכת לרוב ללא ריאלית, בשל גודלו של הרכב עם המעלון והחשש לחסימת המעבר.

מלבד המגבלה במציאת מקומות חניה, זוהו בראיונות קשיים מבניים שמקורם בגורמים הסובבים את החניה עצמה. משמעות הדבר היא שגם לאחר שמקום החניה נמצא, קיימים מכשולים שהתג אינו מסוגל לפתור. אבישג (50, מורשית לתג) מפרטת את המורכבות ברמת המאקרו:

לצערי אמא לא כל כך יוצאת מהבית. כלומר הייתי, החלום שלי שאני לוקחת אותה לים וזה נגיש לה, שאני לוקחת אותה להופעה וזה נגיש לה, אבל קורה הרבה פעמים, שנגיד אני יוצאת עם חברה לאן שהוא ואני יוצאת מההופעה ואני אומרת: "וואו איזו הופעה מהממת, כאילו אמא שלי הייתה ממש יכולה ליהנות כאן". ואז אני מסתכלת, המקום בלי מעלית, כניסה? מדרגות? חניית נכה? אין. איך אני אביא אותה למקום כזה? זה מכלול של הבניין כאילו, זה לא רק החניית נכה.

אבישג מציינת כי הקושי במרחב הציבורי אינו מסתכם בהיעדר חניות, אלא הוא משתקף במגוון חסמים מבניים המונעים השתתפות חברתית מלאה. תופעה זו באה לידי ביטוי גם בסיפורים נוספים, בהם תואר כיצד היציאה מהבית מצטמצמת למינימום ההכרחי מסיבה זו. ברמת המיקרו זוהו שלושה מוקדים בעייתיים בהקשר המבני, ביניהם צפיפות החניות, תנאי המדרכה וכן הניידות מהחניה אל היעד ובחזרה. לגבי המרכיב הראשון משתפת הילה (31, מורשית לתג):

הייתי עם אמא שלי בערב פסח בקניון, ובמצבה הקשה, ואני הולכת איתה לקניון ואין חניות! גם לא בנכים. חשבתי שאני משתגעת. בסופו של דבר התפנתה חניה רגילה, לא של נכים, וחנינו בחניה הרגילה והתלהבתי, יופי, יופי מצאתי חניה. אנחנו באים לצאת מהאוטו והכיסא גלגלים לא עובר בין שני הרכבים שחונים צמוד. ואנחנו לא יודעים מה לעשות, וזה היה מתסכל ברמות, ברמות, ברמות, באמת! [...] ואחרי זה גם לחזור לאוטו, לכי תעברי בין כל הרכבים עם כיסא גלגלים לחניה צפופה שלא עוברת. וזה קשוח מאוד מאוד מאוד, באמת! מי שלא התנסה בזה לא יבין לעולם, אבל מי שחווה את זה מבין טוב מאוד למה אני מתכוונת.

עקב המחסור בחניות נכים, הילה נאלצת לחנות בחניה רגילה שאינה עומדת בתקני הנגישות הנדרשים למעבר כיסא גלגלים ואינה מספקת את הקרבה הנצרכת. בכך היא מבליטה את החשיבות להתאמות מבניות. יעל (37, מורשית לתג) מצביעה על פן אחר שנתקלה בו ביחס לצפיפות, אך באופן אירוני בחניית נכים:

את מבירה את זה שיש כאילו חניות שהן כחולות, וזה אמור להיות לרכב יותר גדול או רכב עם מעלון? ומשהו חנה בין שתי החניות [...] אם הייתי רוצה לחנות שם ולצאת עם כיסא גלגלים, לא הייתי יכולה לצאת מהאוטו כי הוא חנה גם בנכה וגם במקווקו, הגדיל לעשות!

על פניו, יעל מדברת על חניה רחבה שבה העירייה צובעת שטח מקווקו מסביב שאסור לחנות עליו, במטרה להקל על התנועה לנכים. עם זאת, חלק מהאנשים רואים ברווח הקיים חניה עודפת וייעוד המרחב מתבטל. המוקד המבני השני מתייחס לאתגר הנובע מתנאי המדרכה, כפי שמעידה אלמה (62, זכאית לתג):

המון חניות הם בלי, בלי מקום לעלות עם סקוטר (אביזר עזר)**. לא בכל מקום יש עלייה, אז, אז כשאין עלייה כזאתי, אז, אז זה בעיה למי שמתנייד עם כיסא ורוצה להיות עצמאי. מי שלא חייב להיות עצמאי ומשהו לוקח אותו אז יותר קל לו. אבל, אם אתה רוצה, מאוד קשה להיות עצמאי בחניות שיש במדינת ישראל**.

אלמה מתייחסת למגבלת גובה המדרכה בשימוש באביזרי עזר, זאת בהלימה לעוד מרואיינים שציינו זאת במגבלה אף ללא אמצעי ניידות. מאחר שנתון הגובה קריטי עבורה, היא נאלצת להיעזר באדם אחר, דבר השולל ממנה עצמאות. דבריה מצטרפים לקשיים נוספים שהוזכרו המפריעים לתנועה כמו: בורות, מהמורות, תמרורים, אופנים, ואפילו קופות צדקה התלויות על עמוד וחוסמות את המעבר. המוקד המבני השלישי, מתייחס למסלול שבין חניית הנכים ליעד הרצוי כפי שחושפת אבישג (50, מורשית לתג):

חניית נכה, יש לכם מושג כמה זמן לוקח לפלוט את הנכה? [...] צריך להבין דברים פשוטים, קטנים, אם התיק לא יושב עליה טוב היא (אמה) **עלולה ליפול [...] האדם לא יציב, אני מלבישה עליה את התיק [...] אני צריכה לתלות לה את ההליכון, עכשיו כל זה, מה אני מנסה להגיד לך שזה דברים שלוקחים זמן. ואם יש גשם מטורף, או שיש חום מטורף, והיא עומדת שם ונרטבת, אז היא יכולה גם להחליק נכון? זה עלויות לעשות גגון כדי לתת לנכה לצאת. שוב, זה ההשפלה הזאת [...] עד שהיא נעמדת רגע בצורה יציבה ועד שאני נותנת לה את המקל. אוקיי נכון, מצאתי חניית נכה אבל... [...] היא לפעמים יכולה להגיע לפתח בית החולים שזה בדיוק עשרים צעדים מהחניית נכה, כבר רטובה לגמרי [...] היא כבר כולה מים והיא כבר כולה מתבאסת.**

לאבישג חשוב להדגיש כי מציאת חניה היא רק שלב ראשוני בתהליך, כאשר לאחריו יש להביא בחשבון את קצב ההתנהלות האיטי של האדם עם המוגבלות בביצוע פעולות יומיומיות הנתפסות כפשוטות. העובדה שהחניה אינה מקורה וזמן ההתארגנות דורש סיוע, שימת לב וסבלנות, מותירה את האדם פגיע לתנאי מזג האוויר עד לכדי השפלה. מקרה ייחודי הכולל את שלושת האלמנטים שהוזכרו מביא עידו (64, זכאי לתג):

יש לנו חניון למטה תת קרקעי, אבל החניה שיש לנו שם היא לא מתאימה לי. היא חניה קצת קטנה לרכב שלנו וקשה לי להיכנס ולצאת עם הרולטור (אביזר הליכה) **כי הדלתות לא נפתחות לגמרי וקשה לי להגיע מהאוטו למעלית, יש מדרגה כזו גבוהה שאני לפעמים עומד ליפול ממנה. היו פה בביקורת, כבר שלוש פעמים היו אצלי וזה בוועדת חריגים וכל זה [...] עכשיו לפי החוק, מי שיש לו חניה פרטית לא רשאי לקבל עמוד חניה [...] אז אני עכשיו במלחמה איתם להוכיח להם שהיא לא**

מתאימה לצרכים שלי. אני אומר להם: "אני לא צריך, קחו את החניה הזאת, אני לא רוצה אותה ואין לי מה לעשות איתה".

המקרה המתואר שבו קיימת חניה פרטית לא מותאמת, אינה דבר שבשגרה. עידו נתקל בשלל קשיים המייתרים עבורו את החניה, החל מגובה מדרגה בכניסה ועד לקושי לתמרן במרחב. עם זאת, בעת הריאיון הוא עדיין מצוי במאבק מתמשך מול העירייה וטרם קיבל את האישור המיוחל לחניה מסומנת.

לצד האתגרים שפורטו, המרואיינים הציגו את התג כבעל ערך מופחת מהמשמעות הטמונה בו. היבט אחד נגע בפן הכלכלי, זאת בניגוד מוחלט להתייחסות החיוביות לכך בחלק העוסק ביעילות התג. שיראל (42, מורשית לתג) מביעה בכאב את דפוס הפעולה בחלק מהחניונים:

זה אפילו הפרוצדורות הקטנות שאת צריכה לעבור בשביל הגהינום הזה, כדי לא לשלם על החניה, גהינום! [...] בחניון של איכילוב את צריכה לחנות ואז ללכת כשסיימת לאיזושהי עמדה שהיא לא נמצאת בקומה שהיית או אפילו בבניין שהיית, ולטייל עם דביר (הבן) **ולעמוד מול נציג שלא קיבל שום הסמכה מעבר לעובדה שהוא נציג שירות, להראות לו את הילד הנכה שלי exhibit** (מוצג)**, הי...** (תראו) **ואז את זכאית לקבל את המדבקה [...] זה ללכת לעמוד בתור, זה מצחיק, האנשים עם פטור מתור עומדים שם בתור [...] אומרים לך: "יש בעיה? תפני להנהלת החניון" [...] לכי תסבירי לו שהוא הרג לך את הנשמה והרג לך את הטיפה תקווה שהייתה לך ואת הטיפת חוסן שהיה לך, ביאס לך את הצורה והעדפת לשלם לו שבעים שקל ושהחיים שלך ימשיכו.**

מיצוי הזכויות הכלכליות בחניון עליו מספרת שיראל גובה ממנה מחיר פיזי ורגשי רב, עד כדי כך שהיא מעדיפה לוותר על הזכות המגיעה לה ולחסוך מעצמה את המאמץ הנלווה. הדס (33, מורשית לתג) משתפת על פן כלכלי אחר הקשור לדוחות שמקבלת:

ההפרעה לתחבורה היא הכי טריקית, כאילו את יכולה לחשוב שאת לא מפריעה והפקח החליט שכן ואת "אכלת אותה" [...] מבחינתם הכללים של האדום-לבן הם מאוד ברורים, למרות שלדעתי מאוד לא ברורים [...] לא סתם אנשים מפחדים לחנות שם, בצדק. כי מי שעושה את זה מסתכן בדוחות וזה נתון לפרשנות שחבל על הזמן [...] אני תמיד חונה במקומות שלא יודעת, פתאום פה ליד הפח זבל וליד הזה, ושילמתי מלא כסף של מאתים חמישים שקל, לא מאה שקל. הוצאתי לפחות, כאילו לפחות קיבלתי איזה שבע דוחות חניה בשנה [...] אני חושבת שבמאזן הכלכלי אני באמת אומרת את זה, אני לא יודעת כמה זה שווה לי [...] אני עדיין חונה שם כי זו אופציה מאוד מפתה, ממש מפתה. כי כאילו, אין חניות בעיר, אז איפה תשימי את האוטו?

התנהגותה של הדס משקפת דואליות: על אף המודעות לסיכון הכלכלי הכרוך בחניה באדום-לבן, היא בוחרת להמשיך לחנות שם. החלטתה נובעת מהיעדר אלטרנטיבה זמינה ומעמימות החוק לגבי קבלת דוח במקומות כאלה. שיראל שצוטטה קודם, מביעה תסכול בנושא הדוחות המהווה בעיניה מחדל מערכתי:

אנחנו גולשים מטעם עמותה [...], כל שבועיים, כל המשפחה גולשים שם. אז היו מקרים שחנינו על המדרכה ליד הים, גם אנחנו וגם משפחות אחרות וכולנו חטפנו אזהרות ודוחות, שזה גועל נפש. כולנו עם התווי נכים של ה"ביוקר", כאילו ילדים הכי מורכבים [...] עכשיו אין לנו איפה לחנות, אנחנו מביאים את הילדים הנכים שלנו לפעילות של העירייה, זה של העירייה! זה הכי מצחיק וחוטפים דוח מהעירייה [...] החניון מפוצץ, אין, אין איפה לחנות, אני לא יכולה באמת ללכת לחפש איתו (עם הבן) **חניה בקיבינימט שאין, אין שם מדרכות שאפשר לחנות עליהן.**

תשומת הלב של שיראל הוא על ניגוד העניינים המתרחש בו זמנית מצד העירייה ולכפל התפקידים שהיא מבצעת. מחד, היא זו שיוזמת וממנת את הפעילות ומאידך, פועלת כגורם מעניש ומחלקת דוחות, תוך התעלמות מחובתה הבסיסית לספק פתרונות תשתיתיים עבור הפעילות שלה עצמה. סוגיית הדוחות הופיעה גם בהקשר שבו נחסמה חניה באופן יזום ללא סיפוק חלופה. שירה (51, מורשית לתג) מעלה קול ביקורתי:

אני במריבה עם העירייה פה (על תשלום דוח)**, יש אזור שאסור, פתאום שמו תמרור חדש שאסור לחנות [...] עצרתי דקה ליד הקניון שם לעזור לבעלי להעמיס. הלכתי לקרוא לו, קיבלתי דוח. ביקשתי מבעלי שיצלם את הכול [...] זה לא שאני באה להעמיס עכשיו עגלות של הסופר שלי, שזה אתם צודקים, זה כיסא נכה [...] פקח עושה את העבודה שלו שייתן לי את הדוח אין לי בעיה, הוא התפקיד שלו לתת דוח למי שעומד שם. אבל אני מצפה מהעירייה שתדע שיש מקרים שהם קצת יוצאים מן הכלל [...] אי אפשר לומר "לא חונים" וזהו, כאילו זה לא, תנו אופציה לאנשים!**

שירה רואה את האכיפה כלגיטימית, אך את חוסר הגמישות בביטול הדוח כנוקשה ולא מתחשבת, במיוחד כאשר לא ניתנה חלופה לחניה שבוטלה. הציפייה לשיקול דעת בביטול דוחות חזרה גם בדברי מרואיינים אחרים ומדגישה את הצורך בהכרה במצבים של חוסר ברירה. תחום נוסף המעניק לתג ערך חלקי, מתייחס לאי התאמת הצרכים של הרכב או התג עבור האדם עם המוגבלות. רעות (48, מורשית לתג) מעידה על כך:

היא (הבת) **קיבלה ארבעים אחוזי ניידות, שזה שום דבר חוץ מדבר אחד, זה אמור לזכות בתו נכה אוטומטית [...] אני כבר עם בעיות גב, כולם עם בעיית גב, כי כמו שאמרתי לא אישרו לנו רכב, כאילו לא היה לה מספיק אחוזים כדי לגשת לוועדת ניידות, אז אין, אין מעלון, אין משהו שמרים ומוריד את הכיסא הגלגלים, זה רק בידיים. עכשיו כיסא הגלגלים שוקל המון, חמש עשרה, שש עשרה קילו, זה סיפור.**

בתה של רעות המתניידת בכיסא גלגלים לא הוכרה כזכאית לקצבת ניידות ובהתאם גם לא להתאמת רכב. תג החניה לבדו אינו יכול לפצות על היעדר הסיוע הנדרש, וכתוצאה נופל על המשפחה נטל פיזי משמעותי הפוגע ביכולתם לתפקד. אי התאמה לצרכים מנקודת מבט של התג מודגמת אצל שיראל (42, מורשית לתג):

אחרי כמה זמן קיבלנו בדואר את התג "פח אשפה" [...] התו שקיבלנו הוא לא התו שיש לנו היום, הוא "תו פח", אני קוראת לו: "תו רשות הטבע והגנים". גם הייתה לי חברה מאוד טובה [...] והסתלבטה עלינו רצח, היא אמרה לי: "מה את חושבת שאת יכולה לעשות עם התו הזה?" הוא היה ירוק אני חושבת, היום יש לי את התו כחול מרובע, כאילו של כיסא גלגלים.

שיראל מעלה מחדש את סוגיית הדירוג בין קטגוריות התגים השונות. היא מציינת כי התג הרגיל שקיבלו בתחילה נמצא במעמד נחות, מכיוון שהיה מוגבל בזכויות שמסוגל להעניק. זאת בשונה מתג כיסא גלגלים שברשותה כיום, המספק עבורה את המענה הנדרש.

בהמשך למגוון הקשיים שהוזכרו עד כה, מרואיינים רבים תיארו מצבים שבהם התג אינו יכול לספק להם מענה למרות זכאותם לו. במקרים אלו, הפתרון היחיד שנשאר עבורם הוא נסיעה במונית או בתחבורה ציבורית. עם זאת, הוצגו גם דעות סותרות שלפיהן גם חלופות אלו אינן ישימות או נגישות בפועל. הילה (31, מורשית לתג) מתארת נסיעה במונית כצעד שנכפה עליה כשאין אלטרנטיבה אחרת:

היה ערב פסח ממש ואמרתי לה: "יאללה אמא, בואי נלך נקנה לך בגדים לחג". עכשיו, באמת, באמת זו לוגיסטיקה שאין לתאר אותה אפילו [...] בצהריים היינו (בלי האם) **בקניון שם והחניון שם היה נראה כמו... באמת כמו עזה, באמת! אי אפשר היה לצאת ולהיכנס, ואני לא מדברת בכלל האם נכה כאילו, זה היה זוועה מה שקרה שם. ואז אחרי צהרים אמרתי אין מצב, אני הולכת איתה במונית ובאמת הלכנו במונית וחזרנו במונית. ועכשיו אני באמת שיש לי את התג וזה, לא הייתי מסתדרת שמה, התג לא היה עוזר לי בכלום [...] אפילו אני שיש לי תג נכה אני לפעמים מעדיפה לקחת מונית, כי אין חניה, כי מאוד צפוף ואין איך להעביר את הכיסא גלגלים, כי מיליון סיבות!**

למרות שלהילה קיים תג חניה עבור אמה, מגבלות החניה מייתרות אותו והופכות אותו בעיניה לחסר תועלת, כך שהנסיעה במונית נשארת לעיתים תחליף יחיד לניידות מתוך חוסר ברירה. לעומתה, רעות (48, מורשית לתג) מציגה גישה שונה בתכלית ומספרת כי שירותי המוניות מהווים עבורם פתרון פרקטי ויעיל, והיא נעזרת בהם באופן יזום ומתוך בחירה:

אנחנו עובדים, אני חושבת שזה משהו שהרבה פעמים מפתיע אנשים. "כאילו מה זאת אומרת את עובדת? את לא צמודה אליה (לבת) **ומשרתת אותה?"** (צוחקת) **לא, אולי זה היה נכון, אולי גם לא [...] נגיד אחד הדברים שעשינו שהיא הולכת לבית ספר, היא מקבלת הרבה פעמים שם התקפים של חולשה, מטבע הדברים היא מתאמצת, ואז אנחנו פשוט התקנו לה אפליקציה של גט טקסי. כאילו, אם נגמר לך** (הכוח) **תלכי הביתה במונית. לא תמיד יש לנו אפשרות לבוא לקחת אותה.**

רעות מבהירה כי הסטריאוטיפ שבו ההורה תמיד זמין עבור הילד עם המוגבלות שגוי, ומונית הופכת לכלי מסייע המעניק עצמאות וגמישות תפקודית. קולות אחרים פסלו זאת והפכו את האופציה לשנויה במחלוקת. אילת (48, זכאית לתג) מסבירה: **"כיסא גלגלים זה יכול להיות ההבדל בין לצאת או לא לצאת מהבית. אי אפשר אפילו לקחת מונית כשאדם עם כיסא גלגלים [...] אין מוניות נגישות, אני לא יכולה לעלות עם כיסא גלגלים למונית".** הדס (33, מורשית לתג) מעמיקה את המורכבות ומציגה בעיה שונה: **"נכה בתל אביב יש לו חיי זוועה. וגם נהגי מוניות שם לא מסכימים לעשות נסיעות קצרות. יש שם איזה קטע עם נהגי מוניות לא כולם אוהבים".** בעוד שאילת הצביעה על חוסר הנגישות של המוניות עצמן, הדס מדגישה כי מונית רגילה יכולה להוות פתרון עבור אמה המתניידת ללא עזרים, אלא שנהגים רבים נרתעים מנסיעות קצרות שאינן רווחיות עבורם ומסרבים לספק שירות. גם לעדי (29, זכאית לתג) היה מה להוסיף לדיון:

אני לא מאוד משתמשת במוניות, כי בגלל הכסף פשוט, בגלל הכסף, וגם שאני לא רוצה כל הזמן להתווכח איתם [...] שאני אומרת בגט (אפליקציה) **בוא נגיד, אני אומרת שיש לי כיסא גלגלים, אוקי? ואז יש לי מישהו, נהג מונית שמסכים לקחת אותי. ואז בחצי דרך הוא מתקשר אליי: "אה רגע, יש לך כיסא גלגלים? לא, הרכב שלי קטן מדי, זה לא, זה לא". אז אני אמרתי: "רגע, אתה בכלל ראית את הכיסא הגלגלים שלי? איך אתה יודע שזה קטן מדי? זה מתקפל, הכיסא שלי מתקפל". "לא, אבל גם אם זה מתקפל זה לא ילך...". "תסמוך עלי זה ילך". "לא, לא, לא, תסמכי עליי, אני נוהג, זה לא יכנס". ואז אני אומרת: "תסמוך עליי, אני זאתי בכיסא גלגלים, אני מכירה את הכיסא הגלגלים שלי" [...] בגלל זה אני כאילו אומרת לפעמים, אני אפילו לא יודעת אם להגיד בזה** (באפליקציה) **שיש לי כיסא [...] אני לא יודעת מה אתי** (מוסרי) **בדבר הזה כן? זה ממש, זה ממש קשה לי להגיד, כאילו, אם לא אומרים אז כועסים אם אומרים אז כועסים.**

עדי ממחישה דילמה כפולה בנסיעה עם מונית אשר הופכת אותה לבחירה פחות מועדפת. מחד, המחיר הגבוה הכרוך בשירות, ומאידך המשא ומתן מול נהגים חשדנים, המפקפקים ביכולת התאמת כיסא הגלגלים לרכבם ומסרבים להגיע. את החלופה של תחבורה ציבורית לשימוש בתג, מדגימה אילת שצוטטה לעיל:

בתוך העיר אני מעדיפה תמיד להשתמש באוטובוס ולא ברכב, ואם נשתמש גם אין חניות! [...] גם כשיש חניות הן לא חניות מספיק גדולות, או שהן צפופות ואני לא יכולה לפתוח את הדלת להוציא את הכיסא (גלגלים)**, אז זה מאוד קשה. אם אני צריכה להגיע למרכז העיר, אני לא באמת יכולה להגיע למרכז העיר עם רכב, ממילא אני צריכה תחבורה ציבורית.**

אילת נבדלה משאר המרואיינים בהשקפתה החיובית לגבי תחבורה ציבורית, שבה היא רואה פתרון למחסור בחניות ולמגבלות הניידות. לעומת זאת, האחרים גיבשו עמדה מסויגת, תוך התייחסות לקשיים הרבים הטמונים בה. למשל עדי שהוזכרה קודם מבהירה נרטיב מנוגד:

יש אנשים גם באוטובוס, יש אנשים שיושבים בזה של, של המקום של הנכים. אני אומרת: "בבקשה, יכולים לזוז?" והרוב רואה אותי וזז כן? אבל יש אנשים שיש להם באגז', כאילו יש להם המון דברים, אבל איפה אני שמה את הדברים האלה? אז הנהג אומר: "לא, תפנה את זה בבקשה זה בשבילה, כן? זה בשבילה" [...] ויש אוטובוסים שיש מקום אחד לכיסא גלגלים. כאילו אמא עם עגלה עם תינוק, אוקיי? [...] ואז באה עוד אמא ועוד אמא ועוד אמא, ואז זה מתמלא. ואז, ואז אני אומרת: "רגע, אני צריכה לצאת..." אוקיי, ואז כל האוטובוס מתרוקן.

עדי שמלווה בעובדת זרה ואינה בעלת רישיון נהיגה, מסתמכת הרבה על תחבורה ציבורית, משום שלרוב הרכב עם התג אינו זמין עבורה. אף שהסיוע האישי מקל במידת מה, היא מציירת תמונה של מאבק מתמשך הן בכניסה והן ביציאה מהאוטובוס. קושי זה מחזיר את הדיון לחשיבות הרכב הפרטי עם תג, כפתרון מרכזי למוגבלים בניידות. עם זאת, לאור המגבלות הרבות שהוצגו, נראה כי הוא דורש שיפורים מהותיים ביישומו.

1.3 התג כמשאב לניצול: "בחניות נכים חונים אנשים מקומבנים"

ממד נוסף שהתגלה בדברי המרואיינים, מחריף את הפער בין יעילותו של התג לבין יכולתו המוגבלת לסייע. ממד זה מתייחס לניצול של אחרים את הזכות באופן שאינו תואם את הגדרות החוק, בין אם בהפקת תג במרמה, ובין אם בשימוש המורשה בתג בזמנים שהנכה אינו נמצא ברכב. שני האספקטים מוסיפים לפער הקיים ומעצימים את הקושי להפיק תועלת מהתג. שיראל (42, מורשית לתג) מנסחת בהקשר לכך: **"הנושא הזה מושתק ופרוץ וביחד זה ברדק"**. מילותיה מצליחות ללכוד את הפרדוקס בתמצית. כאשר מצד אחד, תופעת הניצול מתקיימת בגלוי ומצד שני, היא מושתקת מערכתית. לתפיסתה, שילוב זה מוביל למציאות של כאוס והפקר המשליכים על חייהם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. את המאפיין הראשון של הפקת תג באופן לא חוקי אשר עלה כמוטיב חוזר בראיונות רבים, מדגימה אילת (48, זכאית לתג):

אני האמנתי מאוד באנשים שאף אחד לא יעשה תג נכה כשלא מגיע לו. נורא מפתיע אותי שאנשים עושים, מבקשים לעצמם זכויות שלא מגיע להם. כי אני זוכרת שקבלתי קצבת נכות הראשונה שלי בביתי, בתסכול לא משמחה, בביתי! [...] גיליתי שכל כך הרבה אנשים משקרים בדבר הזה.

אילת מתייחסת למשמעות של התג עבורה כאמצעי מסייע המיועד להקל על חסמי המוגבלות, זאת בניגוד לזילות השימוש בו בידי אחרים ללא הצדקה. בעוד מרואיינים מסוימים הביעו תמיהה ואפילו סקרנות כלפי אופן תהליך הזיוף, כפי ששואלת נועם (39, מורשית לתג): **"יש פה משהו לא כשר, איך עושים אותו? אני לא מומחית",** מרואיינים אחרים הפגינו ידע קיים על הנושא, לדוגמה קובי (64, זכאי לתג) שטען:

את מכירה את הסיפור עם התגי נכים בשנה, בשנתיים האחרונות? נכון? התגי נכים עלו ממאתים אלף לשש מאות חמישים אלף. מדברים על ארבע מאות אלף תגי נכים מזויפים שמשרד התחבורה צריך להתמודד עם זה [...] ממה שאני יודע מהתקשורת, מהכתבות שהיה בתקשורת, שאנשים קונים את זה בכסף. יש "מאכערים" (מתווכים) **כל מיני אנשים, דרך האינטרנט אתה רואה כל מיני, אני אפילו נחשף לזה, אתה רואה את זה פשוט קופץ לך, מודעות אם אתה רוצה תג נכה, מוכרים את זה דרך האינסטגרם, הטלגרם, אני לא יודע, כל מיני ערוצים כאלה. אתה משלם כסף, נותנים את המספר** (רכב) **והם דואגים לשלוח לך תג נכה לרכב חוקי! כן? חוקי!**

קובי קושר את הניצול לקיומם של ערוצים רבים להשגת תגים, הזמינים ללא מאמץ לכל המעוניין. הוא מתייחס בדבריו לרשת ההונאה שנחשפה בשנה האחרונה, פרשה שפרצה את מעגל השתיקה שתיארה שיראל וסוקרה בהרחבה בתקשורת. יאיר (46, מורשה לתג) מוסיף כי ניתן לזייף זכאות גם באופן עצמאי ובקלות:

זה לא קשה גם היום לקבל תג נכה, זה מאוד קל [...] העולם השתנה, אז גם זה השתנה [...] פעם היה צריך לשלוח את זה בדואר והכול, היום את נכנסת למחשב [...] רק משנים את השם במחשב, נגמר הסיפור. אף אחד ממשרד התחבורה לא חשב יום אחד ששלושה או ארבעה אנשים ששלחו פתק רפואי, לבדוק אם זה באמת נכון. מי אמר שהאישור הרפואי של הבת שלי לא לקח מישהו ושינה את השם וכתב על זה שרה כהן ועל השם הזה הוא ביקש להוציא תו נכה וכו' וכו'. פעם שהיית צריכה לזייף מסמך, היית צריכה לפנות לגרפיקאית שתשנה לך ותעשה לך, היום זה העתק הדבק בשנייה אחת [...] את העולם אי אפשר לעצור.

יאיר מצביע על כך שההתפתחות הטכנולוגית הפכה את זיוף המסמכים לאפשרות נגישה, לעומת המערכת שנותרה מאחור עם חסר בכלי בקרה או פיקוח יעילים. עידו (64, זכאי לתג) חושף שיטה אחרת להשגת תג:

את בטח שמעת על שחקני הכדורגל שהוציאו כספים מביטוח לאומי. מה עשו? שינו את כתובת המגורים שלהם לאזור הדרום על מנת שהם יוכלו להיבדק אצל הרופא שהמליץ להם לנכות [...] אפשר לסדר אותה קומבינה גם על התגי חניה, נכון? תבואי תגידי: "שמעתי שדוקטור יעקובוביץ (בדוי)**, אתה הולך אליו, משלם אלף שקל, הוא רושם לך המלצה לתו חניית נכה, הוא הורג אותך במקום, משתק אותך, כדאי לך..."** (צוחק) **לא תעשי? תעשי! זה גם קומבינה.**

עידו מפנה מבט חשדני לעבר מעורבות רופאים במעגל הניצול, ורואה בהם גורם מרכזי המאפשר את הפיכת הזכות למוצר הניתן לרכישה. מאיה (56, מורשית לתג) מסכמת את שיתוף הפעולה של הרופאים: **"כסף מעוור עיני חכמים, אחד נותן לשני והשני נותן לשלישי וכולם מרוויחים".** מאיה נשענת על פסוק מקראי ומתארת כיצד כסף עשוי לשבש שיקול דעת לטובת רווח אישי. בד בבד עם תיאורים אלה, מספר מרואיינים ייחסו את התופעה כנפוצה דווקא בחברה החרדית. כך מציגה זאת נעמה (32, זכאית לתג):

אני כן חושבת שיש שימוש לרעה בחברה החרדית [...] ההיעזרות באנשים חיצוניים היא רחבה מאוד. נתחיל מזה שלאנשים אין אינטרנט וכלה בזה שאנשים רוצים פשוט להקל על החיים שלהם, כאילו, שמישהו אחר יעשה את זה. זהו, ובזה לא צריך הרבה בתוך ההתחלה הזאת והסוף הזה כדי

שיכנסו לפה אלפי תגי חניה [...] בשבועונים החרדים שמחלקים, לא יודעת אם את מכירה את זה, את יודעת כמה פרסומות לדבר הזה? [...] פתאום את שמה לב לשילוט באלעד: "הבן שלך בגן שפה? בואו נעזור לך לקבל תו נכה" [...] מודעות רחוב!

בסיס החשדנות של נעמה הינו בדפוס העזרה המגזרי בגורמי חוץ וכן בפרסומים באמצעי תקשורת בלתי פורמליים, בהם מוצע סיוע בתשלום לקבלת תג חניה. עם זאת, לאור תיאורו של קובי את הפרסום הגלוי באינטרנט, יש מקום לשאלה האם מדובר באותה סוגייה שרק שינתה צורה בהתאם לכלי הפרסום המקובלים במגזר. נועם (39, מורשית לתג) מוסיפה פרספקטיבה חשדנית רחבה:

אני לא רוצה להכפיש, אבל כן במגזר החרדי אני חושבת שיש את זה הרבה [...] הם מאוד מומחים במיצוי זכויות ואז כאילו ברגע שיש איזשהו קושי וזה, אז כאילו כבר מנצלים את זה גם לחניה. לא כולם, לא כולם, יש כאלה באמת ש... אני מכירה גם את אלה שלא מנצלים, אבל זה נראה לי שזה תופעה קיימת.

תיוגה של נועם את המגזר כ"מומחים במיצוי זכויות" מתייחס לתרבות קולקטיבית. עם זאת, המילים בהם היא פותחת וסוגרת מבטאים זהירות בדומה לעוד קולות, כגון יעל (37, מורשית לתג) שציינה במהלך השיח על הנושא: **"אני נזהרת מלהגיד משהו כוללני, אלף, כי אני מכבדת את המגזר שממנו אני באה, וגם כי אני לא רוצה שיצא שם רע"**. הסתייגות זו עשויה להעיד על המתח בין אמירת הדברים כפי שהם נתפסים בחוויה האישית לבין נאמנות קהילתית. גרסה אחרת של חשדנות מופיעה בציטוט של הילה (31, מורשית לתג): **"לצערי אני אומרת את זה, שבאמת כאילו לא יודעת, חסידים יש להם קשרים והם יודעים להשיג לעצמם כל מה שהם רוצים, לא בקטע אנטישמי, אבל, אבל זה מציאות בשטח"**. הילה חושפת חשדנות פנים מגזרית המופנית לזרם החסידי, קבוצה הנתפסת בעיניה כמסוגלת להשיג את התג דרך "קשרים". משמע, על ידי חיבורים לבעלי השפעה על מנת לקדם אינטרסים אישיים.

מעבר לעיסוק בתופעה של קבלת תג באופן לא הוגן ובאופני הפעולה, עלתה גם ההתייחסות אליה במישור החברתי. דברי המרואיינים הצביעו על כך שהיא אינה נתפסת עוד כמעשה פסול, אלא כחלק מהתנהלות חברתית נורמטיבית. עידו (64, זכאי לתג) סבור כך ומסביר:

היום את יודעת, זה הפך להיות כל כך המוני הקטע הזה של תגי חניה. ואת יודעת שאנשים כבר מסתכלים על זה באופן טבעי, כאילו אומרים להיפך אפילו: "אה אורית (אני המראיינת) **אין לך תג חניה? את פראיירית, לכי תוציאי, למה אין לך?" עד כדי כך.**

דבריו של עידו ממחישים את מידת ההסתגלות החברתית לשימוש הבלתי חוקי, עד כדי כך שמצופה מכל אחד להשיג את ההטבה של תג חניה לעצמו. גם הציטוט של הדס (33, מורשית לתג) מתכתב עם הדברים ומחדד את התוצאה: **"יש מן תפיסה כזאת, זה התפיסה, שכאילו בחניות נכים חונים אנשים "מקומבנים" ולא נכים".** הדס משתמשת בסלנג "מקומבנים" כדי לבטא את ההפנמה החברתית לכך שהתג מושג שלא ביושר, עד לכדי יצירת חשדנות גורפת כלפי כלל המשתמשים בו. רעות (48, מורשית לתג) בשונה, מתייחסת לחשדנות שמחלחלת גם לצד הממסדי כפועל יוצא של ניצול התג:

וגם מגבירים את התחושה שבנאדם בא לבקש, מגיע לוועדה בביטוח לאומי, בניידות, בתו נכה, מסתכלים עליו מראש כעל נוכל. וזה חוויה נורא משפילה, ואני חושבת שכמו לבן הקטן שלי מהרבה מבחינות גורם לו לוותר על הזכויות שלו במיוחד בתור מישהו עם מחלה שקופה, הוא לא רוצה להיות הזה שמסתכלים ככה ומפוקפקים וחושבים שהוא בא לעבוד על הממסד. אז הם לא רק עושים נזק בזה שהם תופסים חניה או פוגעים במדינה, הם עושים נזק לכל אוכלוסיית הנכים.

רעות מדגישה שהשימוש לרעה בתג חורג מפגיעה נקודתית, שכן הוא יוצר חוסר אמון נרחב ותחושת השפלה בין הפונים למערכת עד כדי ויתור על הזכות לתג. מורכבות זו מקבלת משנה תוקף עבור אנשים המתמודדים עם מגבלה שאינה גלויה לעין וקל לטעות בזכאותם. רחל (28, זכאית לתג) מציגה השלכה נוספת:

אין לי ספק שיש הרבה פחות אנשים שצריכים את זה מכמה שיש. ומדברים על זה גם שיש לא מעט כאלה שלא צריכים את זה בכלל והשיגו את זה בדרך מרמה. ואני חושבת שזה אחת הסיבות לזה שקשה לקבל כל כך תג נכה.

רחל, משערת כמו עוד מרואיינים, כי הקושי בקבלת תג חניה או בחידושו, נובע מניצול לרעה של התג. לטענתה, הניצול הוא זה שהוביל להגברת הפיקוח והקשחת הקריטריונים לזכאות כמעין "אפקט סינון". דבריה של אורטל (48, זכאית לתג) נמצאים בהלימה להשערה זו ומחזקים אותה:

הבנתי שהם סגרו כמה חודשים ובכלל לא הנפיקו תווים חדשים. ואז מטופלים אונקולוגים שלי שחייבים את זה גם לטיפולים וגם, את יודעת, כאילו גם הם נכנסים עם זה לחניון כדי לא לשלם וגם הם צריכים למצוא חניה, אז לא היה להם. אז אני לא מבינה למה הם סגרו את זה הרמטית לגמרי [...] הבנתי שבגלל כל "המסחרה" הזאת, אז אמרו: "שניה, בוא נעשה סדר ונסגור".

העצירה הזמנית של משרד התחבורה את הנפקת התגים לאחר חשיפת פרשיית ההונאה, מהווה לדברי אורטל עדות לפגיעה הרחבה שנגרמה כתוצאה מניצול התג בידי החברה. השפעה נוספת מתקשרת להקשחת התנאים הטכניים בשטח מצד העירייה, כמו שמדווח יאיר (46, מורשה לתג):

אני מסתובב בעיריית בני ברק מספיק: "בואו תעשו ברחוב 'רבי עקיבא', ברחוב 'חזון איש', רק שם להוסיף ארבע חניות". הם עונים לי ובאיזה שהוא מקום אני גם מבין אותם. אמרו לי: "יאיר, עכשיו שמנו חניית נכה ברחוב 'רבי עקיבא', כעבור שתי דקות, זה בא לחנות, זה שיש לו חנות שם ויש לו רכב נכה שהוא קנה את התג נכה, הוא ישר חונה ותופס את החניה, אז ככה לפחות החניה מתחלפת ולא הוא חונה שמה".

יאיר מביא כדוגמה את סירוב העירייה להוסיף חניות נכים ברחובות מסחריים עמוסים, בשל חשש שבעלי עסקים שרכשו תגים באופן לא חוקי יתפסו אותן בקביעות. כתוצאה, מספר החניות נותר מועט משמעותית ביחס לתקן ומשפיע על איכות החיים של הזכאים לתג. דוגמה זו סוגרת את המיקוד במאפיין של ניצול והשגת התג במרמה. המאפיין השני עוסק בשימוש בתג ללא הנכה ברכב ומשלים את התמונה הכוללת של הניצול כפי שיוצג להלן. שירה (51, מורשית לתג) מצהירה על הבעייתיות הטמונה בפרקטיקה זו:

אני יודעת שכל מה שאני מקבלת, למה שנכה, זה ספציפית לחן (הבן)**. זה לחן, זה לא לי, זה הכול רשום "נכה", "נכה", אני לא נכה! אני לא נכה, הילד שלי נכה [...] גם הקצבאות שלו והכל זה לחן, זה לא לי. וזה מה שצריך להסביר לכולם, תג נכה זה לנכה! זה לא ל"נספחים" שלו!**

לשירה חשוב להדגיש כי הזכויות שניתנו לבנה אינן מיועדות לאף אחד מלבדו. זאת בניגוד למתרחש בשטח כאשר המורשים לשימוש בתג, מנצלים את הזכויות שקיבלו ומנכסים אותם לעצמם באופן לא חוקי. אילת (48, זכאית לתג) חולקת התרחשות שבה לקחה חלק:

היה לנו ערב של הורים לילדים מיוחדים [...] אני מגיעה, אני אדם עם מוגבלות, אין לי חניות נכים, כל החניות זה הורים [...] זה נורא מתסכל, כי בסוף הם לא, הם לא אמורים לחנות שם. אתם הורים לילדים עם צרכים מיוחדים, אתם בעצמכם אם אין לכם חניה זה מעצבן אותכם.

מתיאורה של אילת משתמעת אירוניה, לפיה דווקא ההורים שאמורים להפגין רגישות יתרה, הם אלו שניצלו את הזכאות הגלומה בתג ללא הנכה ברכב. תיאורה עולה בקנה אחד עם חוויותיהם של מרואיינים נוספים, שסיפרו על שימוש לא תקין מצד אלו המוגדרים כמורשים. שירה אשר התגוררה מספר שנים בארצות הברית השוותה את דפוס ההתנהלות סביב הסוגייה לעומת ישראל:

בחו"ל, היה לנו תג נייד כזה, זאת אומרת, כל אוטו שאת נוסעת, את שמה את התג [...] את תולה את זה על המראה [...] אבל את לא צריכה יותר מזה. אם היום אני נוסעת באוטו אחד ואני לוקחת את חן (הבן) **ובעלי לוקח אותו באוטו אחר, אז הוא לוקח את התג ומעביר לאוטו השני [...] שם אסור לך לחנות כמו פה, אסור לחנות אם אין את הנכה באוטו וגם שם מצפצפים כמו פה [...] מי שלא נכה ויש לו תו נכה למישהו מהמשפחה מחנים חופשי!**

בריאיון עם שירה היא מעידה כי ניצול התג ללא נוכחות הנכה היא תופעה משותפת לעוד מדינות. עם זאת, קיים הבדל מהותי במבנה המערכת, כאשר בישראל הזכאות כפולה ומחוברת לשני רכבים ספציפיים, ובמדינות אחרות הזכאות היא אישית והתג אינו מקושר למספר רכב מסוים, מה שמאפשר ניוד שלו בין רכבים שונים. למרות השוני במבנים, אף אחת מהמערכות אינה מצליחה למנוע את השימוש לרעה. בהמשך לכך, רבים מהמרואיינים ציינו כי לתפיסתם מודל התג הכפול בישראל הוא מעיקרו המקור לניצול לרעה. שירה מבהירה את הדברים:

את יכולה במערכת לציין שני רכבים שאת יכולה, שני רכבים יכולים לנסוע, אבל אפשר רק פעם אחת להשתמש בזה כשהנכה נמצא בו ברכב, שהנכה נמצא. הרי שני רכבים שיש בהם שני תגים יוצאים לדרך, אחד יש נכה, אחד אין בו נכה ושניהם מקבלים את אותן זכויות. שזה לא נכון, כי רשום במפורש: "אם הנכה לא נמצא באוטו אתה לא יכול לחנות בחניית נכה". אבל אנשים לא מתייחסים לזה, אנשים באים וחונים איפה שבא להם גם אם הנכה לא נמצא, זו הבעיה.

שירה מחדדת את הכשל המובנה במנגנון הזכאות בישראל אשר פותח פתח לניצול. לדבריה, האפשרות לרישום רכב נוסף עם תג לאותו אדם, מטשטשת את הגבולות בין מותר לאסור ומעודדת שימוש שאינו נאמן מצד המורשים. מאיה (56, מורשית לתג) מוסיפה מורכבות:

היה איזה מישהו שאמר לי אם אני מוכנה למכור לו את התו נכה, סתם מזמן, מזמן, אז הייתי בדיוק בתהליך גירושין. הוא אמר לי: "מאיה אם את צריכה כסף וזה, בואי תמכרי לי את התו נכה, אני אגיד שאני גר לידך ואני עוזר לך" [...] אבל אני, אני בדברים האלה מאוד ישרה, אני פלס, אני לא אעשה דברים שיכולים לפגוע בעקרונות או בזכויות של, בטח של הבת שלי.

הציטוט של מאיה חושף שוק שחור הפועל מאחורי הקלעים של המערכת. בראיונות תוארו מצבים מגוונים של סחר בתג השני, כגון: עורכי דין שמציעים "סיוע" בהנפקת התג בתמורה לקבלת התג השני "המיותר". או אנשים שקיבלו זכאות לתג בצדק, אך בוחרים בשונה ממאיה, למכור או להעביר את הזכות שאינה נדרשת להם. כמו כן, מבין הדברים עלתה התדירות הנמוכה של השימוש ברכב השני, ממצא התומך בטענה שכפילות התג אכן עשויה להיות גורם לניצול לרעה. נועה (60, זכאית לתג) מתארת זאת:

בת'כלס, כמה הרכב השני מסיע את הנכה עצמו? כמה? צריך לעשות כאילו סוג של בדיקה, קשה מאוד לעשות בדיקה כזו, כמה פעמים הרכב שלי מתקלקל, או אין לי אותו וצריכים להסיע אותי לאיזה שהוא מקום ולכן זה התו השני? יש פה שימוש ציני למצב בריאותי [...] בגלל ששמונים אחוז זה סתם בגלל שאפשר היה לעשות רכב שני, אז יש רכב שני, לא בגלל שצריך את זה.

נועה מתייחסת למצב שבו האדם עם המוגבלות נוהג ברכב משלו והתג השני משמש בעיקר למצבי חירום נדירים ולא לשימוש שוטף. עמדה זו זכתה לתמיכה רחבה, במיוחד במקרים שבהם הרכב מותאם לצרכים הפיזיים של בעל התג, כך ששימוש ברכב אחר אינו אפשרי כלל. עם זאת, הדעות נחלקו לגבי סיטואציה שבה אין לבעל התג רכב אישי, ואז הכפילות נתפסת כהכרחית לניידות. רעות הביאה לכך דוגמה בדיון על יעילות השימוש בתג, כאשר מדובר בבתה הצעירה שאינה נוהגת והתג השני חיוני עבורם. הילה (31, מורשית לתג) לעומת זאת, מציגה מצב הפוך של הורה מבוגר שאינו נוהג ונוטה להסתמך על רכב אחד: "**אז שמנו את התג השני אצלו** (אח), **אבל באמת באמת, אני חושבת שתשעים וחמש אחוז מהמקרים זה בשימוש בתג אצלנו. כאילו בטח ובטח לאחרונה, כאילו שהמצב נהיה מאוד מאוד קשה להוציא אותה".** הילה מסמנת את הקושי הלוגיסטי הכרוך בהוצאת האם מהבית שמביא למיעוט בשימוש הכולל בתג. זאת אומרת, אם התג הראשי נחוץ במידה מועטה, כל שכן הרכב השני שכמעט ואינו בשימוש הופך לפחות רלוונטי. מורכבות נוספת שמעלה יעל (37, מורשית לתג), מתבטאת בדינמיקה המשפחתית המעורבת בניצול הכפילות:

ואז קיבלנו תו נכה, קיבלנו על האוטו שלו (האבא) **שלמעשה מאז האשפוז הוא לא נוהג באוטו, אח שלי נוהג בו, ואני קיבלתי תו נכה. אני חושבת שאני נקראת השנייה, בת'כלס אני זאתי, כאילו בשביל אבא שלי אני זאתי הראשונה, כי אני זאתי שלוקחת אותו לכל, כאילו, גם הולכת בשבילו לעשות קניות וגם לוקחת אותו לטיולים, מה שלא צריך איתו ביחד [...] בשביל היושרה זה היה אמור להיות לי [...] אולי אני אנסה לדאוג שאני אהיה הראשונה, לפחות שאני אקבל את ה"בנפיטים"** (יתרונות) **האלה [...] אם אני יכולה במקום האלף חמש מאות שקל הזה לשלם רק עשרים ותשע שקל? זה מטורף!**

יעל מביעה מחאה על כך שהרכב הנושא את התג ורשום כ"ראשי" מנוצל על ידי אחיה, בעוד היא מפסידה את ההנחה באגרת הרישוי. תחושת העוול נובעת בעיקר מחוסר השותפות בנטל הסיוע, דבר ההופך אותה מבחינת הצדק לזו שראויה לכך. עידו (64, זכאי לתג) מוסיף להקשר המשפחתי:

אמא שלי זיכרונה לברכה גם הייתה נכה [...] היא גם קיבלה שתי אפשרויות, כלומר, שני רכבים לשים. עכשיו אני רכב אחד, הייתי באופן טבעי, כי אני הייתי כל הזמן לוקח אותה לרופאים, לוקח אותה לבדיקות, אני בן יחיד, לוקח אותה וזה, וזה, וזה. והתג השני גרם לסכסוך בין האחיות שלי, הוא גרם לסכסוך. "למה לה יש את התו? אני רוצה את התו" [...] "אתה רוצה שאני אבוא לקחת

את אמא? תסדר לי תו", את מבינה? עד כדי כך, כאילו זה גם גורם לסכסוכים [...] שיבטלו! בשביל מה צריך אותו?

עידו מתאר את בחירת המורשה השני כגורם לקונפליקט, בשל המשמעות הכלכלית והפרקטית של ההטבות הכרוכות בו. בשונה מיעל, במשפחתו ברור שהתג הראשי שייך לו, אך מתקיים שיח גלוי בנוגע לתג השני, עד כדי כך שהסיוע לאימו הותנה בהקצאת התג כתמורה.

מרחב אחר של ניצול מתייחס לתופעה של חניית רכב על מדרכה או באזור המסומן באדום-לבן. מצב זה עשוי להתרחש כתוצאה משני המאפיינים שתוארו עד כה: הן כאשר מדובר ברכב עם תג שהופק באופן לא חוקי, והן כאשר מורשה לתג מנצל את ההטבה באופן אישי. בעוד שבמקרה של זיוף התג היה ברור שהשימוש אסור, בלטו שתי תפיסות סותרות לגבי המורשים. האחת שהייתה בעמדת מיעוט, ראתה בכך פעולה שאינה פוגעת באוכלוסיית הנכים ולכן אין בעיה שיחנו שם מלכתחילה. התפיסה השנייה ראתה בתופעה פגיעה ישירה וניצול של הזכות. שיראל (42, מורשית לתג) נוטה לעמדה הראשונה:

אין לי בעיה שתיקחי את האוטו, את התו נכה של אבא שלך ותחני על המדרכה. באמת, אם את עושה את זה לפי החוק ולפי מה שמותר לך, לכי על זה, אם לא חסמת את המדרכה. בתל אביב יש מדרכות מאוד מאוד רחבות בהרבה מקומות, תחני על המדרכה, בכייף [...] אני כאמא לילד נכה כשכבר לא היו לי חניות פרטי, כאילו של נכים, ונאלצתי לחנות על מדרכה, לא היה לי שום שלב שלא היה מקום על מדרכה [...] אבל למה את חונה לי בחניית נכה? למה את צריכה להחנות על הכניסה? ואיזו צורה יש לך לצאת מהרכב כאילו בחניית נכה וכאילו לירוק עלינו בפרצוף?

הקו האדום שמסמנת שיראל הוא חניה במקום מסומן לנכה, זאת לעומת חניה על מדרכה שהינה לגיטימית מבחינתה בשל העודף שהיא חווה באפשרות זו. נעמה (32, זכאית לתג) מייצגת את העמדה המנוגדת:

זה תופס חניה בעיניי כמו חניית נכה. ברחוב יש הגבלה של חניות נכה אוקיי, שלוש, ארבע, כמה אתה רואה? גם ברחוב מאוד ארוך, כמה חניות נכה? שרובם אפילו זה חניות נכה שמורות. אז בכלל כמה אתה מוצא? ואז מגיע הנכה והוא צריך לחנות, אז המדרכה היא החניית נכה שלו, ואז גם זה לא פנוי כי מישהו החליט לחנות בלי שהוא נכה. אז התפיסה שלי שחניה במדרכה היא בדיוק כמו לחנות בחניית נכה.

נעמה מסבירה כי חלק גדול מהחניות נכה הקיימות מסומנות במספר רכב ספציפי, ולרוב קשה למצא חניה מותאמת פנויה. בסיטואציה כזו, הבחירה האולטימטיבית תהיה לעלות על מדרכה, אך גם אפשרות זו אינה זמינה לעיתים קרובות, משום השימוש הלא חוקי שנעשה. את ההשלכות לכך מציגה אילת (48, זכאית לתג):

זה שאמרו שאפשר לחנות על מדרכה, זה היה מתוך מטרה לעזור לאנשים שבמצוקה, ואז אנשים שלא במצוקה ניצלו את הפריבילגיה, אז נאלצו לבטל, למצוא דרך לחסום אותו כמו עמודים [...] העמודים הם תוצאה של זה שאנשים לא שומרים על הכללים ואז אין ברירה [...] צריך איזונים ובלמים. והאיזונים הבלמים בסוף באים על חשבון, על חשבון האנשים שבאמת היו צריכים את זה [...] בסוף כבל שאנשים יותר מנצלים את זה, מי שמפסיד זה האדם החלש שבסוף יישאר בלי הזכויות שלו. אני חושבת שזה הדבר שהכי חשוב לי שיהיה על השולחן.

אילת סבורה כי ניצול ההיתר של חניה על מדרכה בידי מי שאינם זקוקים לכך, מוביל את העירייה להציב עמודים החוסמים את הגישה למדרכות, צעד הפוגע גם בנגישותם של אלו הזקוקים לה. היא מצביעה על

מסקנה חשובה, לפיה, האדם הזקוק להטבה הוא זה שבסופו של דבר נפגע מהניצול ומהנלווה לו, ולכן יש חשיבות להעלאת הנושא לסדר היום הציבורי.

לסיכום, תמה זו הציגה ריבוי קולות המסמנים את גבולות ההיבט הפיזי של השימוש בתג במפגש עם המציאות. לצד ההכרה ביעילותו ובנחיצותו הקונקרטית כאמצעי מסייע בניידות היומיומית, ניכרת שחיקה בייעודו המקורי ובערכו כתוצאה מהצטלבותם של שני כוחות מנוגדים ליעילות: האחד, מגבלותיו המעשיות של התג אל מול הקשיים הלוגיסטיים וריבוי החסמים הקיימים בשטח. והשני, זירת הניצול, המערערת את יסודות הזכות ומתפרסת על פני מגוון רבדים המקרינים על כלל המשתמשים.

2. בין פנים לחוץ: התג במרחב הסובייקטיבי

ממצא נוסף שהתבלט לאורך הראיונות מבטא את עולמם הסובייקטיבי של המרואיינים בכל הנוגע לשימוש בתג. חלק זה כולל בתוכו את האופן שבו האדם מייחס משמעות למציאות, חווה את עצמו ואת האחרים, מתמודד עם דילמות ובוחר לפעול. ממצא זה סווג לארבעה מעגלים קונצנטריים, או במילים אחרות, שכבות חוויה המקיפות זו את זו סביב מרכז משותף שהוא האדם עצמו. מעגלים אלו אורגנו על פי רמות של קרבה, החל מהמרחב הפנימי ביותר של האדם וכלה במרחב החיצוני לו. המעגל הראשון נקרא "תוך-נפשי" והוא משקף תהליכי רציונליזציה כמנגנון הגנה פנימי הקשור למצפון ומוסר; המעגל השני "תוך-אישי" מציג אסטרטגיות התמודדות עם המציאות, חוויות רגשיות ואופני ביטוי של הזהות העצמית. המעגל השלישי "בין-אישי", עוסק בדינמיקה הרגשית המתעוררת ביחסי הגומלין עם הזולת; והמעגל הרביעי "חוץ-מערכתי", מתאר את המפגש מול מערכות הבירוקרטיה ורשויות החוק. ארבעת המעגלים מעניקים עומק ופשר לאופן שבו אנשים עם מוגבלות בניידות מעצבים ומפנימים את זהותם לאור חוויית השימוש בתג.



2.1 המעגל התוך-נפשי בממשק עם התג: "רגע המבחן"

על רקע תופעת הניצול שנידונה בפרק הקודם, המרואיינים סיפקו פרשנויות והשערות באשר למניעים של אחרים לשימוש לרעה בתג ואף שיתפו בכנות בצידוקים עצמיים להתנהגותם. שיתוף זה מהווה נקודת מפנה, משום שכאן המרואיינים מודים בגלוי בשימוש בלתי חוקי מצידם, כאשר בדיון על הניצול הם התרכזו אך ורק באספקט של האחרים ובנזק שנגרם עבורם. בד בבד ובאופן כמעט בלתי נמנע, עיקר הכובד של

הצידוקים שיוצגו הינו מצד המורשים לתג, שכן הם אלו הניצבים בתדירות גבוהה יותר במצבים המזמנים שימוש החורג מן המסגרת החוקית.

הנימוקים שהתקבלו אורגנו בתת תמה זו לשלוש קטגוריות המובדלות ביניהן לפי מוקד ההצדקה: המעשה עצמו, הגורם למעשה, או התוצאה. על אף השונות ביניהן, צידוקים אלה פועלים במשותף כמנגנון הגנה פסיכולוגי של רציונליזציה. מנגנון זה משרת מטרה משותפת של צמצום הדיסוננס הפנימי שנוצר בין הרצון לשמר דימוי עצמי חיובי, לבין ההכרה כי בשימוש לא חוקי גלומה פגיעה באחר. הדס (33, מורשית לתג) מנסחת זאת באופן הבא: **"כשבן אדם רוצה להיות אמיתי עד הסוף, הוא אמיתי עד הסוף. אבל תירוצים והגנות יש לרוב, ככה אני חושבת".** לתפיסתה של הדס, התירוצים וההגנות הם הסוואה לאמת פנימית שלאדם קשה לשאת ולכן הוא בוחר, גם אם לא במודע להסתתר מאחוריהם.

הקטגוריה הראשונה שזוהתה מאגדת את הצידוקים המבוססים על הפעלת מנגנון "מסגור מחדש", שמטרתו, באמצעות שינוי תפיסתי של הסיטואציה, לשכנע את האדם בצדקת מעשיו. במהלך הראיונות צוינו מנעד רחב של נימוקים מהסוג הזה. את אחד מהם חולקת יעל (37, מורשית לתג): "**בשבילו לפעמים אני מרשה לעצמי יותר, כאילו לא יודעת, נגיד הבית מרקחת של הקופה אז אין שמה חניה [...] כאילו להגיד: 'טוב אז זה בשביל אבא שלי, תו נכה, אז בסדר, אני אחנה שמה על המדרכה'."** יעל מעידה על מקרה שבו לפי ההגדרה החוקית אין לה זכאות לשימוש בתג מאחר שאביה אינו נוכח ברכב. אולם, מכיוון שהסיוע נועד עבורו, היא ממסגרת את השימוש באור חיובי. הצדקה זו משתלבת עם תפיסה דומה שעלתה, לפיה הזמן שנחסך בחיפוש חניה נחשב להשקעה ישירה בזכאי לתג, כיוון שמתאפשרת הגעה מהירה אליו. אבי (22, זכאי לתג) מציג השערה ל"מסגור מחדש" בנסיבות של רכישת תג בצורה לא חוקית:

> **נגיד מוכרים את התג, נותנים אותו למישהו אחר, כאילו, הוא לא באמת מרגיש איזה משהו. הוא גם שילם על זה מהכסף שלו והוא אומר: "שילמתי על זה [...] אני קניתי את זה! אני כאילו אני הבאתי כסף, זה שלי! [...] למה שאני לא אשתמש בו? עוזר לי לעבודה, עוזר לי לדברים, עוזר לי, חוסך לי זמן, למה שאני לא אקח את זה?"**

בדוגמה זו, אבי מנתח את מנגנון ההצדקה העצמית שעשוי לפעול. לדבריו, הצד הקונה מנטרל תחושות אשמה על ידי הטיעון "אני קניתי את זה". בדרך זו הוא מייחס לגיטימציה לפעולה המושתתת על תשלום כספי. התוצאה היא יצירת חוויה של בעלות כוזבת, המתירה שימוש תועלתני בתג. מסגור אחר של הניצול כ"פיצוי" בא לביטוי אצל הילה (31, מורשית לתג):

> **יש פה מלא מדרכה באדום-לבן. זה לא מפריע לשום נכה שאני אעמוד פה [...] אני אגיד לך בכנות, אבל כי זה באמת בהרגשה שלי, אני לא חושבת שזה מפריע למישהו [...] אני לא אשקר ואני אגיד שכן, אני כן נהנית במצבים האלה, אבל חניית נכה בחיים לא! [...] לפעמים אני, זה כזה, זה בתת מודע אבל זה כזה סוג של צ'ופר כזה שלפחות יש לי אמא נכה, או כאילו** (צוחקת) **בוא ניקח את המשהו הטוב שקיבלנו מזה, את מבינה?**

הילה מעריכה את הרווח המשני שהיא מפיקה מהתג כמעין "צ'ופר" אישי, המפצה על הקושי הכרוך בטיפול באמה. בהתאם לכך, היא מעצבת את משמעות השימוש ומקנה לעצמה תחושת נוחות. בנוסף, חומרת

ההפרה של חניה באדום-לבן ממוזערת על ידה, עד כדי ביטולה המוחלט, בעוד שחניה רשמית לנכה הינה קו גבול ברור שמבחינתה אין לחצות. שירה (51, מורשית לתג) מנגד, רואה את הרווח המשני בעין ביקורתית:

קיים בישראל, בעולם, את הקטע ש"מגיע לי" [...] מכירה את זה? "מגיע לי", כל מי שיש לו נכה במשפחה: "אז נפל עלי העול הזה, אז מגיע לי לחנות איפה שבא לי" [...] וזה הכול! זה לא מעניין השאר, זה תרבות ה"מגיע לי" [...] אני אסלח לאנשים ואני אגיד להם "חוסר מודעות" בסדר? לא קראו את הטופס שהם קיבלו, כשקיבלו את התג נכה והם מייחסים לעצמם זכויות שאין להם בפועל. אם היו קוראים היו מבינים שזה לא זכויות כשמגיעות להם, זה מגיע לנכה בלבד, או אם אתה לוקח את הנכה, לא כשאתה לבד.

שירה ממשיגה את השימוש מצד בני משפחה מורשים כתרבות ה"מגיע לי" הנובעת מתחושת אי צדק לקיומה של נכות בתוך המשפחה. היא משייכת תופעה זו לקונטקסט חברתי רחב, שבו התנהגות החורגת מהכללים הפורמליים מתורצת כזכות מפצה בדומה לציטוט של הילה. לדעתה, התעלמות מתנאי השימוש בתג או חוסר מודעות לגביהם, משמשים כחיזוק לאשליית הזכאות. נועם (39, מורשית לתג) מוסיפה מסגור אחר של "הקטנה" כאסטרטגיה להצדקה עצמית:

כשאני חונה בחניית נכה, אני כן יש לי איזו שהיא נקיפת מצפון כזאת, אני בדרך כלל אעשה את זה רק אם זה לזמן קצר. אני לא עכשיו אתפוס חניה ליום שלם ואגיד: "אחריי המבול". אבל אני כן מודה שאני עושה את זה.

נועם הייתה המרואיינת היחידה בכובע "המורשית לתג" שהסכימה להתראיין בגילוי לב, למרות שהודתה כי אינה מסייעת לנכה בקביעות ולרוב משתמשת בתג לצרכים פרטיים. הפרשנות של "זמן קצר" מאפשרת לה לשמר תפיסה עצמית מוסרית חרף ההפרה. כפי שהיא רואה זאת, הנזק אינו חמור, כיוון שהיא נוטלת אחריות בחישוב משך החניה, זאת בניגוד לדימוי "אחרי המבול" שמבטא אדישות מוחלטת להשלכות של חניה ארוכת טווח. נועם ממשיכה ונוגעת בעוד זווית של "הקטנה" המתרחש אצל אחרים:

יש כל מיני פשעים כאלה, גרפיקאית, באים, משלמים על זה שהיא תעשה משהו, היא לא מגדילה ראש והיא אומרת: "אני עכשיו עוזרת פה לפשע". ראינו שאנשים גם עושים עבודות קטנות בשביל האיראנים. להגיד שזה חוסר מודעות? הם חושבים שזה לא יעזור? (נימה מזלזלת) **ראיתי כבר שאנשים אמרו "נו מה"? הבאנו תמונות שהם יכולים להשיג גם בגוגל, היו אנשים שאמרו את זה. זאת אומרת, כאילו אומרים לעצמם אנחנו נהנים ואף אחד לא באמת באמת מפסיד, כאילו לא לוקחים ברצינות את מה את המעשה שלהם ואת ההשפעה שלו [...] כמו גניבה, אבל שאתה לא מרגיש שאתה גונב, כי זה מישהו אחר עשה, כי כל אחד עשה חלק אחד אחר בעבודה. בסוף הפאזל עצמו הוא גניבה, אבל אתה לא מרגיש חלק מהגניבה כי אתה רק, לא יודעת, הבאת את המוצר מאלף לבית, ובית העביר מבית לגימל ואיך שהוא בסוף היה פה גניבה.**

בתיאורה, נועם מגדירה את מיצוי הזכויות הנעשה בדרכי מרמה כ"פשע". לשיטתה, תהליך הזיוף מערב מספר שותפים, כאשר כל אחד מהם מבצע שלב נפרד בשרשרת הפעולות עד להשגת התוצאה הסופית. פיצול זה מטשטש את תחושת האחריות האישית למעשה הכולל, ומסייע בהפחתת חומרתו וההשלכות הנלוות. לצורך המחשה, היא מתארת מקרה שפורסם בתקופת המלחמה עם איראן (מבצע "עם כלביא"), שבו אנשים

ששיתפו פעולה עם האויב נימקו את מעשיהם בדרך דומה של חלקיות המעשה. פרספקטיבה אחרת של "הקטנה" מצד אזרחים החונים ללא תג במקום מסומן, מציג יאיר (46, מורשה לתג):

למה אני למשל דוגמה הבוקר בשעה שלוש וחצי, אני צריך להתקשר למשטרה להגיד להם שמישהו חונה לי בחניה? וכשבא האדון הזה שחנה לי בחניה, אמר לי: "הייתי בטוח שאתה לא נמצא כי אתה בשעה שלוש בבוקר לא עם האוטו שם". אמרתי לו: "אולי הלכתי לטייל? אולי הלכתי ללמוד? למה אתה... חניית נכה מסומנת עם מספר, אין להיכנס". אמרתי לו: "תחשוב שיש פה ילד באמצע הכביש ואתה דורס אותו".

למרות הקצאת חניה מסומנת בקרבת ביתו של יאיר, הוא נתקל במצבים שבהם גם חניה זו נתפסת. המעשה מקומם אותו בפרט בשל אופן ההצדקה שבו המפר ממעיט מחומרת המעשה, וטוען שהשעה המאוחרת מהווה אינדיקציה לכך שהחניה פנויה. בתגובה חריפה, הוא משווה את ניצול החניה לפגיעה פיזית ה"דורסת" באופן סימבולי את זכויות בתו הזכאית לתג.

בשונה מהטקטיקה של "מסגור מחדש" המבקשת לשנות את משמעות המעשה ולהציגו כלגיטימי. הצידוקים בקטגוריה השנייה מתייחסים לגורם למעשה. הם נשענים על הכרה באיסור הקיים, אך מבקשים לאזן את המצפון באמצעות העברת האשמה לגורם חיצוני, כגון: לסביבה, למערכת, ואף לתרבות רחבה יותר. נועם שהוזכרה לעיל שמה את המשקל על החברה:

ואני חושבת שזה גם נובע מזה שיש כל כך הרבה אנשים עם תו נכה שבאמת לא, שלא ממש מגיע להם, ככה זה מרגיש, שאז כזה כבר אני אומרת: "אוקיי, אז הוא דאג לעצמו לתג נכה, אז גם אני" [...] ואז זה באמת נהיה גלגל כזה, שבגלל שכולם מקבלים נכות, אז גם כבר לא באמת מתייחסים לזה ברצינות הראויה [...] בכל מקום שהולכים יש לך את החברה, את העוד מישהי שאת מכירה ש"כן, גם לי יש תג נכה".

נועם מפנה את הזרקור לשימוש הנרחב שלא כחוק בתג כגורם מעודד נורמליזציה, המובילה לקלות דעת בקרב הציבור. לדבריה, היא מונעת מכוח ההרגל, כאשר דבר מוביל לדבר, מבלי לעצור לחשיבה מחודשת. נועה (60, זכאית לתג) מוסיפה עוד היבט: **"למה שאני אצא הפראיירית ולא אעשה את זה? ככה זה עובד, סליחה שאני אומרת את זה ככה [...] אם מגיע לי ונותנים לי את זה** (התג השני)**, למה לא לקחת את זה?"**. נועה מגלגלת את האחריות אל המערכת המעניקה זכויות יתר בכפילות התג. יתרה מזאת, הימנעות מהשימוש נתפסת בעיניה כחריגה מהנורמה המקובלת והיא אינה מעוניינת להיות יוצאת דופן. הילה (31, מורשית לתג) מציפה גורם נוסף לדיון, המניח את האשמה להתנהלות הלא חוקית על ה"תרבות" החרדית:

אני לא רוצה כאילו לדבר לא יפה, אבל אה... אבל הם פחות "שוחרי צדק" [...] הם יותר יעגלו פינות בדברים האלה ופחות אה... ופחות יתרגשו מאיזה איום כזה או אחר על איזה דוח [...] איזה פרופסור באיזה אוניברסיטה לא ייקח בחיים תו נכה למישהו, כי הוא יגיד: "מה פתאום, זה לא מגיע לי, אני לא, אני לא באמת נכה, איך אני אעשה דבר כזה?" את מבינה? לעומת החרדים.

לתפיסתה של הילה, במגזר החרדי רווחת הנטייה "לעגל פינות". משמע, לנהוג בגמישות כלפי נורמות ופחות להקפיד על חוקים פורמליים. נטייה זו מסיטה את מוקד השיפוט להיבט המנהלי של התג וגורמת לטשטוש

המשקל של המעשה כפגיעה ישירה באחר. אבי (22, זכאי לתג), לעומת זאת, טוען כי השימוש לרעה נפוץ בכל שכבות האוכלוסייה, ובכך מערער על הייחוס הספציפי למגזר:

> **ולפעמים, כאילו בעיקר בישראל, תמיד שיש לך עוד משהו שעוזר, אנשים לוקחים את זה גם לרע [...] אפשר להגיד על הצופר** (של הרכב)**, הצופר נועד כאילו למנוע תאונות וכל הזמן משתמשים בו. וואלה, יש מלא ישראלים לא יודע, לא בקטע רע, ככה אנחנו. כאילו נותנים לך עוד משהו, אתה משתמש בזה לא תמיד גם למוטב הטוב, אתה משתמש בזה לטובתך.**

שלא כמו הילה, אבי ממקם את ה"תרבות הישראלית" כגורם מרכזי לשימוש לא ראוי. בדבריו הוא משווה את סוגיית כפילות התג ל"צופר" ברכב, הנועד במקור למקרי חירום ובפועל הישראלים עושים בו שימוש תדיר. כך גם התג הכפול שאמור לדעתו לשמש לגיבוי בלבד, הופך לאמצעי לניצול לרעה. אלמה (62, זכאית לתג) מקשרת את התופעה ל"תרבות הכביש": **"בכביש בכלל הכול מועצם, ההתנהגות בכביש, אנשים הופכים להיות אגרסיביים, מקללים, צועקים, יכולים לדקור אותך על דברים כאלה [...] משהו קורה בכביש, יכול להיות שזה גם משליך על הנושא של החניה".** אלמה מציעה סברה סיבתית חלופית, שאינה משייכת את התופעה למאפיינים תרבותיים או מגזריים ייחודיים. לפיה, השימוש הבלתי חוקי בחניה הוא נגזרת של דפוס התנהגות מוקצן וכללי המשתקף בזירת הכביש, ושאותו יש לחקור באופן נפרד.

הקטגוריה השלישית שונה במהותה ומרכזת את הצידוקים המבוססים על שיקולים תועלתניים. שיקולים אלה מעמידים את התוצאה של רווח אישי מיידי בעדיפות על פני העוול שנגרם. בדרך זו, תחושת האשמה מצטמצמת ומפנה את מקומה להצדקה עצמית. מילותיה של אילת (48, זכאית לתג) מבהירות את הקונפליקט: **"בסוף כאילו מגיע 'רגע המבחן' ובן אדם רוצה לחנות ויש לו חניה, ולא בא לו לחפש חניה"**. אילת מצביעה על רגע המאבק הפנימי, שבו לאדם אין חניה ויש בידו את האפשרות, גם אם באופן לא הוגן להקל על עצמו. אלמה שצוטטה לעיל והדס (33, מורשית לתג) מסבירות את עוצמת הקונפליקט בניסוחים שונים. אלמה: **"זה פיתוי מאוד גדול לא להשתמש בזה ולנצל את זה, פיתוי ממש גדול"**. הדס: **"זה ניסיון שקשה לעמוד בו".** הנרטיב ששתיהן מציגות מביע את הקושי המתרכז ל"רגע המבחן" שציינה אילת. ברגע שמדובר בצורך אישי ומיידי, נוח לאדם לתלות זאת בכורח הנסיבות ולא כבחירה מוסרית המערבת עוד גורמים מלבדו. ביטוי מעשי לשיקול תועלתני מדגים יאיר (46, מורשה לתג):

> **זה "עולם השקר" אנחנו חיים ב"עולם השקר" זה המציאות. כמו שכל דבר היום אפשר לקבל בזיופים וכדומה, אז גם זה. זה שבא פלוני אלמוני ואומר: "יאללה בוא ניקח את התג נכה בשביל לחנות איפה שאני רוצה" [...] "יאללה בשביל אלפיים שקל, אלף מאתיים שקל אני קונה תג נכה, יש לי שקט תעשייתי, אני לא צריך להפעיל לא פנגו** (אפליקציית תשלום לחניה) **ולא צריך לשים שקל במדחן ולא צריך שום דבר, ואני חונה איפה שבא לי ומה שבא לי". אז למה לא? פשוט וקל [...] זה בפעם אחת שיש לו הנחה באגרה ונגמר הסיפור [...] כיסה גם את ההוצאות האלה וגם חונה וגם נוסע איך שהוא רוצה, ונתיב תחבורה ציבורית ומה שזה לא יהיה.**

מדברי יאיר משתמע כי הנוחות שהוא מכנה "שקט תעשייתי" עשויה להצדיק הפקת תג במרמה. יתרה מזאת, אדם שקונה תג אינו מפסיד את העלות אלא מכסה אותה באמצעות ההטבות הכלכליות שהתג מעניק, מה שמוסיף לעוצמת הפיתוי. הסבר רציונאלי אחר הנובע מעוד תמריץ כלכלי משתף אבי (22, זכאי לתג):

נגיד לבן אדם יש רק אוטו אחד והוא קיבל שניים (שני תגים)**, למה לא לעשות כסף? כן? אולי הוא יתקע** (אם יצטרך את התג השני ולא יהיה לו) **או משהו, אבל למה לא לעשות כסף? [...] למכור את זה למישהו, לעשות את הכסף שלו ושלום על ישראל. כאילו, מדבר כאילו מהצד השני.**

אבי מתייחס לדילמה שעומדת בפני זכאי התג במקרים בהם הכפילות נחווית כעודפת. להשקפתו, היתרון הכלכלי עשוי להכריע את הכף לטובת מכירת התג ובכך להדחיק לחלוטין את החלק המוסרי. הסוגייה הכלכלית בהצדקה הופנתה גם אל עבר המגזר החרדי כפי שמתארת נועם (39, מורשית לתג):

בגלל שהם, הרבה מהם לא עובדים, נגיד הבעלים אברכים וההכנסות שלהם מאוד נמוכות. ההוצאות גדולות כי יש משפחות ברוכות ילדים, אז הם, יש להם נטייה באמת לנסות לשאוב כסף מאיפה שאפשר. כי הם, כאילו זה מגיע מהישרדות כזאת כן? כאילו באמת, לנסות להוציא מכל מקום אפשרי כסף.

ההצדקה לניצול שנועם מציעה, נשענת על המצב הסוציואקונומי הנמוך הרווח לדעתה במגזר החרדי, מצב המחייב יצירתיות על מנת לשרוד. אחת הדרכים היא הפיכת התג למוצר שווה ערך, בין אם במכירתו ובין אם בניצול ההטבות הכלכליות הגלומות בו. נועם מוסיפה עוד הצדקות תועלתניות, תוך שהיא מישירה מבט גם לדיאלוג הפנימי המתרחש אצלה:

אני תמיד מחפשת קודם כל חניות אחרות כמובן, זה לא שאני הולכת אוטומטית וחונה בחניית נכים. אם יש כמה חניות נכים ואני במצוקה, אז אני כן, אני יכולה להשתמש, מודה, אני משתמשת לפעמים [...] אני אומרת לעצמי, בסדר, כאילו גם לי קשה עכשיו [...] בסדר, להם יש קשיים, להם נגיד כואב הרגליים, גם לי היום כואב הגב, כאילו אני יש לי גם את הכאבים, אני לא מוגדרת כנכה אבל יש לי דברים, יש לי את הבעיות הרפואיות שלי, את הבעיות הנפשיות, מנטליות, כל יום יש את מה שיש לו. אז כאילו לפעמים את אומרת: "מי אמר? זה שהוגדרו עם אחוזי נכות כי הם הלכו לביטוח לאומי וקיבלו את זה, לא בטוח שהם באמת, באמת יותר קשה להם ממני". וזה גלגל כזה של מחשבה, אני חושבת שהמוח רוצה לחשוב את זה. זה כמו כאילו ש"יורים את החץ ואז מסמנים את המטרה", מצאתי חניה אני חונה, ואז אני מסבירה לעצמי את ההסברים.

הצידוק הקוגניטיבי המבוסס על פתרון המצוקה האישית, משרת את נועם בשמירה על זהות עצמית ערכית. בתהליך רטרוספקטיבי היא מנתחת את התנהגותה ומזהה את הדינמיקה של הצידוקים. תחילה מבצעים את הפעולה ורק בדיעבד מחפשים הצדקות שמאזנות את המתח הנפשי. רעות (48, מורשית לתג) מביעה תובנה נוספת ומסכמת בבך את הקטגוריה התועלתנית:

אני קוראת לזה כשל של TOM, "Theory Of Mind" (תאוריית התודעה)**, היכולת להבין שבן אדם אחר נשען על עובדות אחרות, צרכים אחרים מאשר אני. אז מבחינתו כרגע החניה פנויה, אז זה אומר שאני כאילו לא מפריע לאף אחד, אני רק חונה. הוא לא מחזיק בראש שבן אדם בכל רגע נתון יכול להיות להגיע ולגלות שהיא תפוסה. כאילו משהו ילדותי כזה, משהו שאמור להתפתח בגיל ארבע, חמש, היכולת תפיסה הזאת. ואנשים בני שישים עוד לא [...] אנשים פשוט לא חושבים, הם לא עושים את זה בכוונה.**

לטענת רעות, המיומנות של ראיה מורכבת המכירה גם בצרכי האחר, היא חלק מהתפתחות טבעית שאמורה להתעצב כבר בגיל צעיר. עם זאת, בקרב מבוגרים רבים האינטרס האישי מנטרל את האפשרות לזהות שהפעולה שלהם פוגעת באחרים. בעקבות כך, תפיסת המציאות שלהם נעשית חד ממדית וממוקדת בעצמם.

2.2 המעגל התוך-אישי בממשק עם התג: "מחשבה יוצרת מציאות"

במקביל להצגת האתגרים שפורטו בפרק הקודם, שיתפו המרואיינים במגוון אסטרטגיות התמודדות המסייעות להם לנווט ביומיום בין אתגרי החניה. הפתרונות שהועלו מבטאים רצף של תגובות, מביטויים המושתתים על אקטיביות והסתגלות עד לביטויים המתאפיינים בהשלמה, חוסר אונים ופסיביות. מנעד האסטרטגיות שיוצגו בתת תמה זו מגלמות בתוכן תפיסת העצמי של המרואיינים ואת הדרכים שבהן היא מתבטאת בהתנהלותם היומיומית.

תפיסת העצמי מתאפיינת, בין היתר, בתחושת שליטה אקטיבית המבוססת על אמונה ביכולת להשפיע על המציאות באמצעות יוזמה, תכנון מוקדם ופעולה מכוונת. נועה (60, זכאית לתג) ממחישה זאת: **"אם אני באה בבוקר אין בעיה של חניה, כי אני באה מוקדם בכוונה בשביל לתפוס חניה"**. נועה חושפת כיצד תכנון פרואקטיבי מאפשר לה למזער מורכבויות ולהבטיח מענה לצרכיה. עם זאת, היערכות כזו תלויה בזמן פנוי ולא תמיד נחווית כאפשרית, כפי שטוענת אבישג (50, מורשית לתג):

> **החניית נכה היא ממש אירוע, כאילו שנגיד יש הופעה בבניין, לא יודעת מה, תיאטרון רמת גן, ויש שתי חניות נכה על ארבע מאות מוזמנים, נשמה, רמת גן, כולם שם חצי מתים וחצי נכים, אני אצטרך לבוא איתה שעתיים לפני המופע כדי לתפוס את החניה הבודדה הזאתי, הבודדת הזאת!**

מנקודת מבטה של אבישג, תכנון מקדים אינו מעשי, שכן הוא דורש השקעת זמן בלתי סבירה. דבריה משקפים תסכול לנוכח חווית חוסר האונים והיעדר היכולת ליישם גישה זו בפועל. במקום זאת, היא מתארת מסוגלות לתמרון במצבי קושי, כך שדחיית האסטרטגיה אינה מבטלת לחלוטין את תחושת השליטה מצדה:

> **נגיד אם את באה למתקן רפואי, אז לפעמים בחוץ, ממש עומדים שיירה של כיסאות גלגלים, כי כאילו הם מוכנים לקבל יולדת או פצוע או מה שלא יהיה, אז אני פשוט לוקחת משם. אני לוקחת משם, אני מושיבה אותה** (אמה), **היא יושבת לעשן, זה מעביר לה את הזמן ואני מחפשת חניה [...] ואחר כך ביציאה זה גם מורכב, כי אני שוב צריכה להעמיד אותה באיזה מקום, ללכת להביא את האוטו ולחזור לקחת אותה, זה מעייף מאוד את נושא הכלים, את המשרת. אבל גם לה, תחשבי מה זה עושה לה, כאילו רגשית, איזה נטל היא [...] כאילו היא כל הזמן אומרת: "אני עשיתי, אני הייתי בולדוזר ותראי עכשיו את צריכה לרוץ איתי ולהביא אותי ולהחזיר אותי".**

אף על פי שאבישג מוצאת דרך מסתגלת להתנהל, היא מכירה בנזק הרגשי הנוצר בתהליך. בעיניה, אלתור הפתרונות גורר תחושות כואבות של פגיעה בערך העצמי ותלות אצל האדם עם המוגבלות, ומנגד המאמץ מתיש את המורשה המסייע. גם יאיר (46, מורשה לתג) ממחיש גמישות בגישתו לפתרון בעיות:

> **דוגמה פשוטה שקרה עכשיו, ממש עכשיו, שהורדתי את הבת שלי [...] חנה לי רכב צמוד אלי שלא יכולתי לפתוח את המעלון, הייתי צריך לעצור את הרכב באמצע הכביש, לפתוח את המעלון, להוציא את הכיסא גלגלים ולחזור לחניה בשביל להוריד אותה. ויש מדבקה! יש מדבקה "בבקשה להשאיר**

חניה עם מטר וחצי בשביל רכב זה עם מעלון" [...] את מסכימה איתי שגם אני וגם את באים לחניית נכה ברחוב גאולה, ברחוב "מלכי ישראל" בגאולה, מצאנו חניה וננכנסנו בדיוק מילימטר על מילימטר, אז נכנסו והלכנו הלאה. אנחנו לא הסתכלנו שיש מדבקה אחת קודם עם רכב נכה או משהו כזה, ושהבן אדם שלפניך עכשיו יכול להיות תקוע כי הוא עצמו נוהג באוטו והוא לא יכול להיכנס עם הכיסא גלגלים, כי אנחנו נצמדנו לו לאוטו, והוא לא יכול לפתוח את המעלון שלו [...] אין לי תשובה מה הפתרון לדבר הזה.

יאיר מתמודד עם אתגר של שמירת מרחב פנוי מאחורי רכבו, כדרישה הכרחית להפעלת מעלון עבור כיסא הגלגלים של בתו. בדבריו הוא מגלה סלחנות באשר לתקרית, מתוך הכרה במצוקת החניה הכללית שפוקדת את האזור. עם זאת, הוא מדגיש כי בניגוד למצבו שהיה פתיר, אדם עם מוגבלות המתנייד עצמאית לא היה מסוגל לגמישות בסיטואציה דומה, ועלול למצוא את עצמו בחוויה של חוסר אונים כאשר רכבו נחסם. תגובה אחרת שנמצאה נפוצה בראיונות, מדגימה אילת (48, זכאית לתג): "**הרבה פעמים אין לי חניה ואני צריכה ללכת הביתה. כאילו זה לא שאני חונה רחוק, אין חניה יותר, אין חניה, אני הולכת הבייתה".** אילת מתארת כי במידה ולא מוצאת חניה, היא בוחרת לוותר על התוכניות שהיו לה וחוזרת לביתה. תגובה זו אינה רק החלטה פרקטית, אלא יותר מכך, עשויה לעצב תפקיד פסיבי של הימנעות בשל חווית חוסר האונים המצטברת. דפוס התנהלות זה ניכר בחלקו אצל רחל (28, זכאית לתג): "**אין הרבה מקומות שאני מסתובבת בהם, רק מקומות עם חניות, עכשיו ת'כלס שאני חושבת על זה. אם לא, אני, או שאני נמנעת מלהגיע או שאני נוסעת רק עם מישהו אחר, שאז אני לא אצטרך להתנייד לבד שזה מטורף".** רחל מפגינה אסטרטגיית התמודדות מורכבת, השוזרת תפיסה עצמית של מסוגלות לפעול באופן יזום ולרתום עזרה חיצונית, לצד תגובה רגשית-הגנתית של הימנעות במצבים בהם התמיכה חסרה. שילוב זה מאפשר לה להתמודד באופן מותאם עם הקשיים הניצבים בפניה, במקום להיכנע או להסתפק בהשלמה עם המצב הנתון. מאיה (56, מורשית לתג) לעומת זאת נוקטת בעמדה הפוכה ואקטיבית:

יש מתחם אחד שכל פעם אני הולכת אליו והוא עמוס, עמוס, עמוס, עמוס, כל החניות נכים עמוסות ולא פעם אני חסמתי, אני חסמתי אנשים [...] אני אומרת: "אם משטרה לא מגיעה גם כבה, אז מה אכפת לי לחסום?" אני אחסום! אני אפריע לתנועה? אני אפריע לתנועה! זה לא מעניין אותי, אני פשוט חוסמת והולכת.

פעולת ההתנגדות של מאיה מציגה תפיסה עצמית של סובייקט בעל יכולת לפעול, גם במחיר הפרה מודעת של הכללים ופגיעה פוטנציאלית באחרים. המרירות שהיא מבטאת כלפי המחסור הכרוני בחניות, מתורגמת לפעולה של אומץ וסובנות, תוך מתן לגיטימציה להתנהלותה על בסיס כשלי האכיפה. מנגנון חלופי להתמודדות אשר שותף למספר מרואיינים הוא שימוש בתפילה, כוח הדמיון וחשיבה חיובית ככלים להקלה על החרדה שמציפה מפני האפשרות לאי מציאת חניה. כך לדוגמא מאיה אומרת:

כשאני יוצאת מהבית אני כבר חושבת בראש וכבר מתחילה לעשות: "מחשבות יוצרות מציאות", "מחשבה יוצרת מציאות" [...] אני אומרת לעצמי: "מאיה, לא נורא, יהיה בסדר ותמצאי חניה, בעזרת השם את תמצאי חניה, ואת תראי שתמצאי חניה, ואת תמצאי חניה".

עדותה של מאיה מלמדת על הדריכות ורמת הלחץ הגבוהה, הנובעת מאי הוודאות בנוגע למציאת חניה וליכולת ההתניידות. דרך התמודדות זו נשענת על דיבור עצמי מרגיע ועל החזקה בתפיסה אופטימית, המסייעים לה בוויסות רגשי ובשמירה על תחושת שליטה, במיוחד כאשר השליטה החיצונית מוגבלת.

2.3 המעגל הבין-אישי בממשק עם התג: "תג חברתי"

תת התמה של המעגל הבין-אישי מרחיבה את תפיסת העצמי שהוצגה עד כה ובוחנת את החוויה הרגשית הנוצרת באינטראקציה עם הסביבה באמצעות שני רבדים: הראשון עוסק בהתמקמות העצמי, כלומר, כיצד הפרט תופס את עצמו ואת השייכות שלו אל מול אחרים ובהשוואה אליהם. השני, מתמקד במפגש הפיזי עם האחר ובתגובות ההדדיות המעצבות את תפיסת עולמו. שני הרבדים שיובהרו בתת תמה זו ממחישים את רעיון ה"תג החברתי", כסמל לנראות והכרה במסגרת הדינמיקה הבין אישית.

הרובד הראשון של התמקמות העצמי, עלה בראיונות סביב שאלת הזכאות לתג בקרב אנשים עם מוגבלויות שאינם בקטגוריית הניידות הפיזית. לא מעט מהמרואיינים התייחסו לנושא, וביניהם אורטל (48, זכאית לתג) שפותחת את הדיון:

> **אני נגד ככה מה שעכשיו המודלים אומרים שכל הנכויות זה לשים את כולם באותו סל, זה לא נכון! כל נכות יש לה את המאפיינים שלה. זה בסוף עושה יותר לפעמים נזק מתועלת, כי כל נכות יש לה את הצרכים שלה [...] אדם שמרותק לכיסא גלגלים הוא לא כמו אדם שלא מרותק לכיסא גלגלים וכן הוא צריך תו נכה. זאת אומרת צריך לעשות סדר בכל הדבר הזה [...] לא תמיד ללכת ראש בקיר ולהגיד: "כולנו אותו דבר", אלא יש פה מורכבות, אין מה לעשות.**

אורטל מבקרת את הנטייה לאחד את כלל סוגי המוגבלויות יחד כפי שמקובל בשיח האקדמי. לדבריה, גישה זו מתעלמת מהניואנסים הייחודיים של כל מגבלה, המחייבים הבחנה מבדלת ומתן מענה מותאם לכל קבוצה. יתרה מזאת, באופן מרומז היא תוהה על גבולות הזכאות לתג אצל אנשים עם מוגבלות בניידות שאינם משתמשים בכיסא גלגלים כמוה. דבר זה ממחיש את המתח הפנים-קבוצתי שבו נראות המגבלה או אביזר הניידות משפיעים על הלגיטימציה לזכאות. על נקודת מבט שונה מצביע יאיר (46, מורשה לתג):

> **אני לא חושב שבן אדם שיש לו מוגבלות נפשית, בלי לזלזל בו, באמת, בלי לזלזל בו, אמור בשביל זה להיות התג נכה. תג נכה אמור להיות לבן אדם שהוא באמת נכה ברגלים והוא לא יכול ללכת. כי עדיין מוגבלות נפשית בלי לזלזל בו, באמת שאני לא מזלזל במה שזה לא יהיה ובמי שזה לא יהיה. הוא יכול ללכת לקנות, אם הוא נוהג אז אין שום בעיה, ואם מישהו אחר לוקח אותו אז אין שום סיבה [...] אין שום סיבה שיהיה לו תג נכה. הרי תג נכה אמור להיות רק לאלה שבאמת מוגבלי הליבה. זוהי דעתי האישית.**

ההשוואה שיאיר עורך משקפת את תחושת הבידול שחווה כהורה, אל מול אנשים עם מוגבלויות שאין להם ביטוי פיזי בניידות ומדגישה את מה שהוא תופס כחוסר היגיון בזכאותם לתג. עמדתו מצטרפת לעוד קולות שהעבירו ביקורת ופקפקו בכך עבור סוגי אבחנות כמו למשל אוטיזם וסרטן - שתי קבוצות שנטען כי הן מקבלות את התג בקלות יחסית וללא בדיקה מעמיקה. יחד עם זאת, רחל (28, זכאית לתג) סוברת אחרת:

אם בנאדם מחפש חניה וזה יגרום לו לעצבים, או אמא לילד אוטיסט שהוא יתחיל להתחרפן לה, או ילד תסמונת, או עזבי יתחיל להתחרפן לה, עצם זה שהיא לא צריכה להשתגע עכשיו בחניות כי בואי, זה התמודדות מטורפת גם ככה. אני לא רואה הבדל בין מי שלא יכולה ללכת פיזית לבנאדם שצריך את זה מסיבות אחרות, כי כשאתה צריך את זה, אתה צריך את זה!

גישתה של רחל ייצגה דעה פחות שכיחה של שילוב אמפתיה רחבה לצד הסתייגות ברורה מהיררכיית המוגבלויות. מבחינתה, קריטריון פשוט של מצוקה מצדיק סיוע וקבלת תג חניה.

סוגייה נוספת בהקשר להתמקמות העצמי מול האחר, התבטא בחובה על פי חוק להניח את התג על שמשת הרכב. אולם, גם כאן לא נכחה הסכמה מוחלטת ואף עלתה תחושת בלבול. זאת משום שלרובם לא נשלח תג פיזי נפרד לרכב השני, כפי שמשתמע מנעמה (32, זכאית לתג): **"ואז אין תג שני, אז למה חובה? ואי אפשר גם להנפיק תג שני [...] יש תג אחד. אנחנו צילמנו אותו משני הצדדים ושמנו על האוטו השני [...] אז מה זה מראה על החוקים שלנו?".** למעט מרואיינת אחת שסיפרה כי לבקשתה נשלח תג נוסף, שאר המרואיינים טענו כי אפשרות זו אינה קיימת. לאור המגבלה, נעמה מצאה פתרון יצירתי והשתמשה בצילום התג כדי להציגו. מעבר להיבט הפרקטי, הצגת התג לוותה במגוון תגובות רגשיות. אלמה (62, זכאית לתג) משתפת את הפרספקטיבה שלה:

בהתחלה, שעוד לא ראו (את המגבלה)**, אני התביישתי לשים את התג נכה. והבעל שלי כל הזמן היה אומר לי: "אבל למה? למה את מתביישת בזה כאילו? את לא צריכה להתבייש". אמרתי לו: "מה זאת אומרת? אתה על המצח שלך או בכל מקום שאתה הולך, יש את רשימת המחלות שלך או את התרופות שאתה לוקח? למה אני צריכה להציג את זה כאילו על האוטו?". אז אני זוכרת שזה כן, שזה הציק לי, אז לא שמתי, בהתחלה.**

הבחירה של אלמה שלא להציג את התג באופן גלוי נמשכה כל עוד מצבה הרפואי לא ניכר כלפי חוץ. היא משתפת בתחושת בושה הנלווית לכך ומעידה על חוויית פגיעות במפגש עם המרחב הציבורי. בניגוד אליה, עידו (64, זכאי לתג) מתאר את התג כסמל של שייכות: "**אני מתערבב עם כל כך הרבה אנשים עם זה, שזה לא יוצא דופן [...] יש המון! אז זה לא יוצא דופן התג נכה. כי כל, לאן שלא תסתכלי תראי תגי חניה [...] אני חלק מהחברָה".** עידו אינו מזדהה עם תחושת אי הנוחות, ובשל הזמינות הגבוהה של התגים הוא חש שייכות פריווילגיית מעצימה. לצד זאת, קובי (64, זכאי לתג) פורט משמעות חברתית אחרת להצגת התג ומבסס דרכו את הרקע של הרובד השני, המאגד בתוכו את תפיסת העצמי במפגש עם האחר:

התג נכה הוא לדעתי יותר "תג חברתי" [...] אם יגיע אזרח אין לו אפשרות להכניס את המספר רכב (לאימות באתר) **באותו רגע שהוא בחוץ, הוא יסתכל על השמשה, הוא יראה תג נכה אז הוא יגיד: "זה רכב נכה". ואם הוא לא יראה תג נכה אז הוא יגיד: "הבנאדם הזה חונה בחניית נכים, אין לו תג נכה". זה יותר Say** (אמירה) **מבחינת נראות, נראות כלפי חברה [...] יש לזה ערך חברתי.**

קובי מצביע על היתרון הקיים בהצגת התג, כאשר הסביבה מזהה בקלות כי הרכב אכן משויך לנכה. לטענתו, אימות מספר הרכב מול מאגר משרד הרישוי אינה מתאפשרת תמיד טכנית, ולכן, בהיעדר תג מתעוררת תחושת חשדנות לשימוש לרעה שניתן למנוע. יעל (37, מורשית לתג) שלא קבלה תג פיזי, מצטרפת לדברים:

אני לא רוצה שיהיה מצב שאני אהיה זאת שחונה שם ומישהו יגיד: "וואלה חנתה בלי תו נכה", אפילו אני אלך על עוד יותר, על שיימינג, יעלו לפייסבוק [...] אתה הולך עם התג נכה על האוטו, כאילו יודעים שאתה נכה, לא יודעים למה ואף אחד לא צריך לדעת, אבל זה כאילו איזשהו חותמת.

החשיבות שיעל מעניקה להצגת התג עולה בקנה אחד עם עמדתו של קובי, בדבריה היא ממסגרת את התג כ"חותמת" המאשרת את הלגיטימיות לשימוש בו בעיני החברה. בד בבד, היא מתייחסת גם לתופעה חברתית מוכרת, שבה אנשים מפרסמים תמונות ברשתות כדי לחשוף עוול או פגיעה של צדק, ומביעה חשש להפוך בעצמה למושא פרסום. לצד תרחיש אפשרי זה, החשדנות התגלתה כדינמיקה דיאלקטית בשטח: בקצה האחד דווח שלא נחוו כלל תגובות חשדניות, ואילו בקצה האחר תוארו תגובות לא נעימות ומבטים שיפוטיים. שיראל (42, מורשית לתג) מדגימה חוויה של היעדר חשדנות:

תקשיבי, זה מאוד מאוד קיצוני לצאת מרכב עם ילד נכה. אף אחד לא יגיד כלום חוץ ממבטים מרחמים, לא יהיה שום דבר [...] יש גם את האלה ש... "צדיק תהיה בריא", ויש הרבה פעמים שאני נשאלת אם אני צריכה עזרה. אני תמיד עונה אותו דבר: "לא תודה" אני כבר רגילה. אבל אני מבינה שזה מגיע ממקום טוב.

הדיאלוג הקצר ששיראל מתארת, כמו גם המבטים, ממחישים יחס חומל בנוגע למגבלה בולטת לעין, שאינה מותירה מקום לספק, תופעה שתוארה גם בידי מרואיינים אחרים. כמו כן, היא בוחרת בפרשנות חיובית לסיטואציה ובתגובתה משמרת תחושת שליטה ומרחב אישי. רחל (28, זכאית לתג) לעומתה, מציגה את הפן הנגדי שבו הסביבה מטילה ספק בזכאים לתג:

באנו להיכנס לאיזה שהיא חניה ועומד שם מישהו עם קביים ומסמן לנו לא להיכנס לשם, וחיכה כשהוא שמר את החניה למישהו. זה חוקי? אין לי מושג... לא משנה, שמר את חניה. ואז הוא בא לזה, דופק לה (חברה שנוהגת) **על החלון, היא פותחת לו והוא אומר לה: "את יודעת, את נראית לי בחורה אינטליגנטית וזה חניה של תג נכה". והיא אומרת: "אני יודעת". הוא אמר לה: "אז למה את רוצה לחנות פה?" אז היא אומרת לו: "כי אני עם תג נכה לכיסא גלגלים". "אהה תהיי בריאה"** (ברחמים) **[...] כאילו מה הנכות קשורה למראה מסוים? לגיל מסוים? למה בדיוק? מה זה הדגשות האלה [...] את האמת, אני לפעמים מרגישה בת מזל שאני לא כזאת. אני חושבת שלהיות כזה זו אומללות, זה חוסר טאקט, חוסר אינטליגנציה רגשית, חוסר מחשבה רחבה. כאילו זה עצוב בעיניי.**

האינטראקציה שחולקת רחל חושפת ביצד הסטראוטיפ החברתי שקושר בין נראות חיצונית לנכות, הוביל לפקפוק מיידי באמינות זכאותה לתג. ההתבוננות על השיח מגבשת אצלה תפיסה עצמית חיובית, המבדילה אותה לטובה מהאדם המבקר. רעות (48, מורשית לתג) מתארת את ההשפעה של החשדנות החברתית:

היא (בתה) **אומרת שבדרך כלל כשהיא נמצאת במקום שלא מכירים אותה ויש הרבה אנשים, היא צריכה לבחור באחד משתי טקטיקות: או להעמיד פנים שהיא משותקת, כאילו, לא לקום מהכיסא בכלל. או לא להשתמש בכיסא, כאילו להחנות את הכיסא, לקום ממנו, לגשת לאנשהו. אפילו לקום כדי להוריד משהו מלמעלה ולהתיישב עליו חזרה, לא אופציה. אנשים ממש מייד באים אליה בטענות שהיא מתחזה והיא משקרת.**

בעקבות התגובות הפוגעניות, בתה של רעות נאלצת לאמץ מעין זהות בדויה מבחינת המוגבלות, כאשר כל בחירה טומנת בחובה מחיר כבד. הן אם תבחר להישאר בכיסא הגלגלים, למרות שמסוגלת להתנייד חלקית

ותאבד מידה מסוימת של עצמאות, והן אם תתאמץ לנוע בכוחות עצמה ותמצא את עצמה מותשת. מצב מורכב זה מעצב תפיסה עצמית דו ערכית, שבמסגרתה היא מנהלת משא ומתן מתמיד בין צרכיה האותנטיים לבין הציפיות החיצוניות. בצדו האחר של המטבע, סיפרו המרואיינים על חשדנות שלהם ביחס לאחרים המשתמשים בחניות נגישות. קובי (64, זכאי לתג) מתאר תופעה זו:

ואם אני אוי ואבוי ואני אשאל מישהו או מישהי שמגיע לאוטו והוא נראה בריא ברגליים, ואני אשאל אותו: "למה אתה חונה בחניית נכים?". או שיקללו אותי, או שיאיימו עליי במכות [...] מקרה שקרה לי, שהגעתי לסופר מסוים, לא אגיד את השם, והחניות נכים היו תפוסות ואפילו תפוסות עם מכוניות בלי תג נכה! אני המתנתי בצד עד שמישהו יצא מהסופר, בריא לחלוטין, ונכנס. אז אמרתי לו: "אתה, וסליחה, ואני שואל אותך וזה, אבל, אתה תפסת פה חניית נכים לנכים שיכולים להגיע". הוא התחיל לקלל אותי "מי אתה? מה אתה? אל תגיד לי מה לעשות? אל תגיד לי מה אני עושה, אל תתערב, סתום את הפה, שאני לא אבוא עליך..."

קובי מביע תחושת פחד ומעדיף לסגת לאחר תגובה עוינת שהופנתה אליו בעבר כאשר הביע חשדנות באחרים. חוויה זו ערערה את בטחונו העצמי ומגבילה את חירותו גם כיום, לבטא מחאה מול מקרים של ניצול. אורטל (48, זכאית לתג) מתמקמת באופן שונה בסיטואציה מעין זאת:

שהאדם יעשה את החשבונות שלו אני לא באה לחנך פה אף אחד כאילו, היום אני ממש לא מעירה. בעלי לפעמים יכול לראות: "תראי אם יש תו, אין לו תו נכה", כאילו הוא יכול יותר להתעצבן. אני נראה לי, את יודעת, כדי לשמור על הבריאות הנפשית שלי אני לא. זה החברה שבה אנחנו חיים.

ההשלמה של אורטל עם המציאות מונעת מהתיעדוף לשמירה על בריאותה הנפשית לאור אירועים קודמים בהם בחרה להגיב וחשה שהדבר הזיק לה רגשית. החלטתה שלא להתערב מבטאת בנוסף מודעות עצמית לגבולות היכולת לשינוי המרחב החברתי סביבה, אף על פי שייתכן ונעשתה הפרה. רעות, שצוטטה קודם, ביטאה זאת בנימה מייאשת: **"אי אפשר לחנך את כל המדינה. אתה מחנך עשרים אנשים, שלושים אנשים, תמיד יש עוד, עוד הרבה".** מאיה (56, מורשית לתג) בניגוד, אינה חוששת להתעמת עם אנשים כשמזהה פגיעה בזכויות של בתה:

אני מדברת בצורה מאוד, לא בוטה, אבל בצורה מאוד מאיימת. לא מאיימת, צורה כוחנית. "אתה תזוז, כי אם אתה לא תזוז זה יהיה הסוף שלך". אבל אני לא מתכוונת לזה. זאת אומרת, זה לא שאני הולכת לרצוח או... ממש לא, זה לא, רחוק ממני. אבל זה צורת התבטאות שלי, כנראה זה המגננה, זה ההגנה שלי, אני לא יודעת, אבל אני חייבת להראות חזק, כדי, רק ככה להרתיע [...] זה הופך אותנו להיות, אותנו, אני אומרת אותנו, זה הנכים ואלה שזקוקים, שזקוקים לתו הזה. זה הופך אותנו להיות אנשים מגעילים לפעמים [...] הבת שלי לא יכולה לריב, אני רבה בשבילה על הצורך. זה צורך בסיסי שלה, זה צורך שלה, היא קיבלה פריבילגיה, זה פריבילגיה בשבילה. זה פריבילגיה והיא תקבל את זה. אף אחד לא ייקח את זה ממנה!

מאיה מביאה קול ייחודי והתבטאות לוחמנית ברורה. יחד עם זאת, היא מציגה אמביוולנטיות: מחד, חשוב לה להיאבק בחוסר הצדק הקיים. ומאידך, סופגת מחיר אישי כואב של תפיסה עצמית כוחנית שאינה נוחה לה, אך נגזרת מהתפקיד ההגנתי שאימצה כהורה. לקיחת האחריות שלה נדרשת גם בשל היעדר טיפול ראוי מצד המערכת, כפי שיוצג כחוויה מרכזית בתת התמה הבאה.

2.4 המעגל החוץ-מערכתי בממשק עם התג: "אין טיפול ראוי"

המעגל החוץ-מערכתי בוחן מקרוב את יחסי הפרט עם מערכות הבירוקרטיה והחוק, והוא מהווה מרכיב משמעותי המשפיע על עולמם הרגשי של משתמשי התג. במסגרת זו, עיקר הממצאים מציגים ביקורת חריפה על המערכת ועל הרשות המבצעת, מתוך כך ניתן לזהות משבר אמון שנוצר כלפי מקבלי ההחלטות. אחת מהסוגיות עוסקת בהיעדר הבהירות הקיימת לגבי זכויות. יעל (37, מורשית לתג) מציגה את הדילמה:

> **אולי האתגר הכי זה, שאף אחד לא הנגיש לי. ואני לא בן אדם, כאילו אני כן בן אדם שיודע לקרוא ולדעת [...] נגיד סתם כאילו, קיבלתי תו נכה, "מזל טוב קיבלת תו נכה". תכלס, לא יודעת מה באמת, מה מותר, מה ההטבות ומה הדברים שאסור לי לעשות [...] נכון יש תו חניה אזורי? מותר לי לחנות שמה? או אסור לי לחנות שם? לא יודעת [...] חניה של פריקה וטעינה, בסדר? מותר לי לחנות שמה או אסור לי לחנות שם? לא יודעת. התחלתי לשאול מלא אנשים, מותר לי, אסור לי? אף אחד לא... פתחתי את האתר של, גם של עיריית תל אביב, גם של משרד התחבורה, לא ברור! [...] אז אני יודעת שיש הטבות, אני לא יודעת מה הם, אני לא יודעת איפה אני יכולה למצוא אותם, באמת! וזה מתסכל!**

במילותיה, יעל משתמשת שוב ושוב בביטוי "לא יודעת", חזרה המהדהדת את עוצמת החוויה שלה כמו עוד מרואיינים באשר להטבות שהתג מעניק. תחושת התסכול אינה נעצרת כאן, כאשר היא מנסה לברר, היא מגלה כי אין מידע נגיש או גורם שיכול לספק לה מענה ברור. הילה (31, מורשית לתג) חושפת חוויה דומה של אי ידיעה, המתחילה כבר בשלב מוקדם יותר:

> **בהתחלה אפילו לא אחזתי שאני בכלל זכאית לדבר הזה** (תג חניה)**, כאילו קודם כל, רגע, יש פה אמא חולה וצריך לטפל בה. כאילו בכלל לא הייתי, בכלל לא הייתי שם [...] בהתחלה אתה לא מבין דבר, אתה לא מבין כלום, אתה לא יודע מה קורה, אתה רץ ממיון למיון, כי תוך כדי קורה, והמצב הוא ממשיך להתנהל, זה לא בהקפאה [...] אתה במין סירה כזאת שנוסעת ולא עוצרת. אז זה, זה היה לא פשוט בהתחלה [...] אנחנו כאילו דיברנו על זה אבל זה היה מן משהו שנדחה כזה, כי באמת היינו, אני אומרת לך, היינו בתהליך מתגלגל מאוד מאוד אגרסיבי ואלים ומידרדר מאוד. [...] ואז מישהו העיר את תשומת ליבי ואמרנו כאילו: "וואו למה באמת אנחנו לא עושים את זה?"**

מדבריה של הילה משתמע חוסר פניות רגשית ומעשית לטיפול בבירוקרטיה במקביל לטיפול באמה, שכן היה מדובר במציאות מציפה וסוערת שאינה מאפשרת עצירה או עיבוד. משמעות הדבר היא שבמשך תקופה ארוכה, בנוסף לקשיים הקיימים, הם התנהלו ללא הטבת התג שהייתה יכולה להקל במידת מה על הניידות. רחל (28, זכאית לתג) מצביעה על השלב הבא של הגשת הבקשה לתג כמכשול בירוקרטי מהותי:

> **הגשתי שלוש פעמים לבד. גם כי הייתה מישהי בקבוצה** (בפייסבוק) **שראיתי שהיא הגישה שמונה עשרה פעמים! כן! והיא הגישה לבד והיא הגישה דרך חברות** (בתשלום)**, והוסיפה בלי סוף מסמכים ופנתה אליהם בלא יודעת, ושמונה עשרה פעמים דחו אותה. ורק בפעם התשע עשרה... והיא שילמה כסף לחברות, והבנתי ששום דבר לא עזר, אז אמרתי לְמה? לָמה לי ללכת דרך חברה או דרך כאילו, למה? זה לא עזר לה. פשוט צירפתי עוד מסמכים, כתוב שם שאני צריכה כיסא גלגלים, כתוב שם שאני משתמשת עם, יש לי איזה סד לרגל, לכל אורך הרגל. כתוב שם את הדברים האלה, כאילו רואים שבן אדם לא יכול ללכת אז את מבינה? [...] ופשוט היה סירוב.**

רחל מתארת את הצד המעשי של מיצוי הזכות כתהליך מתמשך ומתיש, שבמהלכו נדרשה להגיש שוב ושוב מסמכים המעידים על מצבה הפיזי, אך בקשותיה נדחו פעם אחר פעם. על סמך המידע שאספה, היא מסיקה כי אין טעם להשקיע משאבים כספיים בקבלת סיוע מקצועי, ומנסה להתמודד עם ההליך בכוחות עצמה, ללא הצלחה. נועה (60, זכאית לתג) מוסיפה רובד של מורכבות בשלב טרם קבלת התג:

שלחתי ביום חמישי אחרי צהרים מסמכים. מתי קיבלתי תשובה? ביום שבת! אני פותחת את האימייל ואני רואה "לא חידשו לך". למה? לא מספיק! (המסמכים) **אבל יום חמישי בערב שלחתי, מי ישב על זה ביום שישי ובשבת? משהו פה לא תקין [...] בסוף מישהו אמר לי: "תשלחי בדואר רשום [...] ויאשרו לך" וזה באמת היה! [...] בפעם אחרונה זה מה שעשיתי! ישר חודש ומשהו לפני, אספתי את כל הניירת, ותביני, לאסוף את הניירת שלי, זה להגיע לכל רופא שייעשה סיכום תיק רפואי מחדש [...] אני שולחת את הכול בדואר רשום עם אישור מסירה, דורשת! [...] ואני עוקבת, כל שבוע מתקשרת למוקד לראות מה קורה. "עוד לא התקבל", "עוד לא התקבל", אחרי חודש הם אספו את הדואר הרשום מהתיבת דואר [...] יש פה עניין של אישור מסירה, זה לא יכול להיות ששמים את זה בתיבת דואר אבל, משרד התחבורה פשוט לא... "שם עלינו זין", סליחה על המשפט, הוא מזלזל באנשים.**

נועה מביעה חוסר אמון בפרוצדורה המקוונת של הגשת הבקשה, משום החשש שהמענה הניתן הוא אוטומטי ולא מבוסס על בדיקה ממשית. לפיכך, היא בוחרת בשיטה מסורבלת של שליחת המסמכים בדואר, וחווה תחושת כעס נוכח פרק הזמן הממושך שחולף עד למסירה בפועל. לדבריה, מדובר בזלזול מצד המערכת במיוחד לאור המאמץ הרב שנדרש מלכתחילה לאיסוף החומר הרפואי. מרואיינים אחרים העלו ספקות ביחס לתהליך עצמו. כך למשל, אבי (22, זכאי לתג) הביע ספק באשר לאיכות הבדיקה: **"בסופו של דבר אני לא יודע איך בודקים את זה, אבל הם לא מסתכלים [...] מי שמסתכל על זה, אני לא יודע, אני חושב, מי שמסתכל על זה, זה לא רופא באמת".** אבי מערער על מהימנות הגורם המאשר ועל אופן קבלת ההחלטות שאינו שקוף לציבור. דבריה של הדס (33, מורשית לתג) נותנים תוקף לחשדנות:

אני זוכרת שקיבלתי תג תוך שלוש דקות, חמש דקות [...] הייתי בהלם. כאילו חשבתי זה סיפור, ביקשנו מהרופא מסמך. לא יודעת, חשבתי שזה סיפור. נכנסתי לאינטרנט, הצגתי הכול וכאילו, אפילו לא קמתי מהשולחן, אני זוכרת, קיבלתי הודעה שיש לי תג [...] כן, זה היה מאוד מוזר.

בעוד חלק מהמרואיינים תיארו עיכובים, דחיות ותחושת מאבק מול מערכת סבוכה, הדס מתארת תהליך מהיר ובלתי צפוי עד כדי אבסורד. חוסר העקביות מעיד על היעדר קריטריונים ברורים הפוגעים בתחושת ההוגנות ומגבירים את החשדנות של הפונים. שירה (51, מורשית לתג) משווה את ההתנהלות בישראל לזו שבארצות הברית: **"שמה זה מאוד מאוד קל, מאוד! את באה עם מכתב המלצה מהרופא, אבחנה, נוסעת למשרד הרישוי ומקבלת תג נכה. לטוב ולרע".** שירה מציגה מערכת בירוקרטית פשוטה וקלה לתפעול, אך מודעת לחסרונות שהפשטות עלולה להביא עמה. היבט נוסף שעלה מן ממצאים הוא היעדר התיאום בין גורמים מוסדיים שונים במערכת שמשפיע על איכות ההטבה, כפי שמשתמע משיראל (42, מורשית לתג):

יש עכשיו אם את רוצה להגיע יש שמונה עשרה לחודש, שישי נגיש, הם (העירייה) **חוננים חוף נגיש חדש בתל אביב, מהמם! ואיפה יחנו הנכים שיגיעו לחוף הנגיש הזה? הם לא, הם לא הולכים**

ברגל, ספוילר, הם לא הולכים ברגל, הם צריכים חניות נכה. איפה אתם רוצים שהם יחנו? [...] זו העירייה והעירייה, זה הכי מצחיק [...] יד ימין לא מעניין אותה מה יד שמאל עושה. הם מתהדרים מאוד בזה שהם מאוד פרו-נכים אבל בת'כלס לא, זה לא נכון, וזה מאוד, מאוד, מאוד קשה וזה לא סבבה [...] זה באמת כסת"ח (ביסוי תחת) **עם זריקת אחריות מאגף אחד לאגף שני בכל מיני מקומות, מהממשלה, לרשויות, מהרשויות בתוך עצמן, אין טיפול ראוי באמת באמת.**

שיראל מתקוממת אל מול היעדר האינטגרציה בין משרדי העירייה, וחושפת מחדל משמעותי בחשיבה המערכתית ובתכנון המקדים של תשתית נגישה ומותאמת. כמו כן, היא מזהה תופעה של "הקטנת ראש" מוסדית שבמסגרתה כל גוף מתנער מאחריות ומגלגל אותה הלאה לגורם אחר, מבלי שיושג פתרון ממשי. אילת (48, זכאית לתג) מצטרפת לדברים ומציגה היבט אחר של חוסר תיאום:

למה הורה שהילד שלו על כיסא גלגלים צריך להגיש בקשה לתו נכה? קניתם לו, קניתם לבן אדם כיסא גלגלים? משרד הבריאות הרי מממנים את הכיסא גלגלים, בשנייה שגמרתם לממן לו כיסא גלגלים תביאו לו את התג, אין סיבה שיהיה בירוקרטיה [...] למה הם לא עושים את זה עדיין? כי הם עוד לא מספיק מסונכרנים בישראל בין המשרדים.

אילת מפגינה ביקורתיות נוכח הנטל הבירוקרטי שמייצר הפיצול בין האגפים, המחייב השקעת אנרגיה נוספת לצד זו שבשגרה, גם כאשר אין כל ספק בזכאות. המלצתה היא כי בית החולים יפנה את המטופל עם השחרור לקבלת התג, וכי במקרה של זכאות לכיסא גלגלים, התג יינתן באופן אוטומטי כחלק מחבילת זכויות. בהמשך לכך היא מציגה מנגנון תקשורת לקוי המופיע גם בשינוי סטטוס התג:

פעם אחת הייתי בוועדת ניידות, אוקי? אישרו לי שמונים אחוז ניידות. ממול, משרד הבריאות יושב ברחוב יפו בירושלים ממול מרכז "בניין כלל". ב"בניין כלל" נמצא משרד הרישוי. חצי שנה לקח להם להעביר את הדף ממשרד הבריאות עד משרד הרישוי. אמרתי להם: "אתם בניין מול בניין, למה לוקח לכם חצי שנה להעביר דף? לא גם שאנחנו היום חיים בעולם האינטרנט, אבל אפילו פיזי, חצי שנה לא הצלחתם להעביר את הדף? את הכבישׁ?". זה פשוט, בעולם של אינטרנט הכול בעיני צריך להיות אוטומטי [...] זה הקושי להעביר את זה מתו נכה רגיל לתו כיסא גלגלים.

בניגוד לתלונות קודמות על כשלי הטכנולוגיה בהגשת הבקשה לתג ותחושת הניכור שהיא מייצרת בציבור, אילת מציגה דווקא את הצורך הקריטי באימוץ פתרונות דיגיטליים כשמדובר בהליך מנהלי בין משרדים. לטענתה, פתרונות אלו היו יכולים לייעל את האיטיות הבלתי נסבלת שבה מתבצע המעבר מתג חניה רגיל לתג כיסא גלגלים. התייחסות ביקורתית נוספת מצד המרואיינים הופנתה אל האישור הזמני של התג ואל תהליך חידושו. נועה (60, זכאית לתג) מספקת פרספקטיבה אישית:

לצערי, כל פעם הם מה מאשרים לי לשנה, כאילו מה שיש לי יעבור. זה לא מחלות שהם עוברות, הם לא מחלות שאני אחלים מהם, זה רק הולך עם השנים ומדרדר. וזהו, וכל שנה אני מחדשת וכל שנה אני צריכה לשלוח מסמכים, לחדש להם. את יודעת, זה כאילו מקומם, אני לא ילדה, הבעיות בריאות שאני, המסמכים שאני שולחת זה לא דברים שיכולים להיעלם [...] אני מוכרת במשרד הבריאות כחולה כרונית. אז מה חדש פה? למה? למה להתעלל בבן אדם?

חווייתה של נועה מלמדת כי הליך חידוש התג מהווה נטל לוגיסטי שוחק המעביר מסר של חוסר אמון מצד המערכת כלפי הפונים. תחושה תואמת עלתה גם בקרב מרואיינים אחרים שציינו כי הנכות לא צפויה להיעלם, אך הם נדרשים להוכיח בכל פעם את זכאותם מחדש.

מעבר לאתגרים אלו, חלק ניכר מהמרואיינים דיווח על ניסיונות פעילים ליצור קשר עם המערכת כדי לקבל סיוע. בהקשר זה נחלקו הדעות באופן דיכוטומי: בין חוויות של תקשורת חיובית ומענה מיטיב, לבין חוויות שליליות שהותירו תחושת חוסר סיפוק. קובי (64, זכאי לתג) ממחיש את הפן המתסכל והמתיש של המפגש עם המערכת:

יש שמה מרכז מסחרי והיה שם חניית נכים אחת. ואני כתבתי לראש העיר, ביקשתי שיטפלו בזה. ובחניה יש הרי גם חוקים, חניות כך וכך, רכבים שיש, חניה ציבורית, צריך להיות כך וכך חניות נכים. ביקשתי שיעשו חניה, שיוסיפו חניות נכים. זה סיפור של שעה שעתיים לעשות את זה, לצבוע חניית נכים בכחול, לסמן אותה, לשים תמרור, יום, כמה שעות תגידי, בסדר? לקח להם יותר מחצי שנה לעשות את זה [...] יש תקן שהמדינה הוציאה, תקן עם שרטוטים, עם סימונים, איך בונים חניות נכים, איך מסמנים חניות נכים, מידות מדויקות. והם עשו חניית נכים, פשוט הלכו צבעו אבל לא הנמיכו את המדרכה, אז מה עשיתם בזה? לא הנמכתם את המדרכה אז איך אני אעלה עם כיסא גלגלים? [...] לא עשיתם בשבילי כלום, לא יצא מזה כלום.

בדבריו של קובי מורגשת נחישותו לפעול מול הרשויות לשם שיפור הנגישות, אך גם תחושת תסכול עמוקה נוכח הבירוקרטיה האיטית והביצוע הלקוי. התנהלות זו משקפת לדבריו פער מהותי בהבנת צורכי הנגישות. בניגוד לכך, מאיה (56, מורשית לתג) מתארת חוויה מיטיבה:

הלכתי להוציא את הנכדים שלי מהגן, לקחתי את מעיין (בתה) **איתי. בתוך הכניסה לגן, כאילו הכניסה לזה, היו אבנים משתלבות, אחד על השני, היה מן הר כזה של אבנים משתלבות. לא יכולתי להכניס את מעיין, השארתי אותה עם איזה אימא והלכתי להוציא את הנכדים. צילמתי את זה, שלחתי לסגן ראש העיר, אמרתי לו: "מה? מה?" למחרת הוא כבר שלח מישהו וסדרו את זה [...] אני לא רואה בעיניים, אני, כולם חברים שלי ואני מכירה את כולם. ובאמת אני אומרת לך, אני מבחינתי הוא לא ראש העיר, מבחינתי הוא אדם כמוני [...] יש לי את הטלפון שלו ואם אני צריכה אז אני פונה אליו.**

חוויית השירות יוצאת הדופן שמאיה מקבלת, מתרחשת באשר היא פונה ישירות למעגל הקשרים שברשותה, תוך עקיפת הפנייה הרשמית. מקרה זה ממחיש בדומה לעדויות מרואיינים נוספים, כיצד קשרים אישיים עשויים להוות גורם מכריע בהשגת פתרון מהיר ויעיל. יאיר (46, מורשה לתג) מוסיף כיצד פנייה זהה לשני גורמים נפרדים בסוגיית זיופי התג הניבה מענה שונה:

אני פניתי לאיזה מישהו במשטרה שיתחיל לחקור את כל הסיפורים האלה, אני הבאתי, אני הבאתי שלושה טלפונים של אנשים שהם אהה... עושים את זה (מוכרים תגים)**, ובנראה לשמה זה הגיע** (חשיפת הפרשיה) **[...] אנשים מוכרים תגים ומפה לשם המשטרה פיצצה את זה.**

תגובתה המהירה והעניינית של המשטרה לפנייתו של יאיר מבטאת את הגישה הרצינית שבה התקבלו הדברים. יאיר משער כי קצה החוט שסיפק היה זה שסייע והוביל לחשיפת המקרה. עם זאת, כאשר ניסה לפנות בעניין לדמויות בעמדות מפתח, חווה אכזבה עמוקה ותחושת חוסר אמון במערכת:

אני ערבתי את כל הגורמים הרלוונטיים שיש, שאני יכולתי, ופניתי לסגן שר התחבורה אורי מקלב והוא ענה לי בצורה ידידותית [...] "יש לנו מספיק מה לעשות פה. בא, בא נוותר על זה, בוא נמשיך הלאה". פניתי לשרה רגב והיא אמרה לי: "אנחנו נדבר אחרי החג" [...] זה היה לפני שנה [...] היא כל פעם מבטיחה מחר מחרותים וכמו כל פוליטיקאי שרק מבטיח ולא מקיים [...] מסגן שר התחבורה אורי מקלב מאוד התאכזבתי. הוא מאוד לא התייחס לנושאים האלה והוא מאוד מאוד התחמק. והוא בן אדם שרוצה לעזור ומאוד מאוד עוזר. בתחום הזה הוא מאוד מאוד התחמק ומאוד מאוד נפנף אותי, שאיך אומרים? "תמשיך הלאה תחפש תעסוקה אחרת" [...] ואני יודע שגם את המשטרה השתיקו בשביל להמשיך עם זה הלאה, לא יודע אם להמשיך הלאה בשביל לא למכור תגים, אלא לא לפוצץ את הסיפור הלאה.

יאיר מגלה אסרטיביות ואינו מוכן להשלים עם המציאות הקיימת של מכירת התגים. בעוד המשטרה כגורם מבצע הביעה נחישות לפעול, מתגלה פער המצביע על התחמקות מאחריות מצד הדרג הפוליטי. המסר שעובר הן בשיח הישיר והן בהתעלמות הוא חוסר תיעדוף מובהק לנושא. יחד עם זאת, ההשתקה בהמשך מתפרשת אצל יאיר כאינדיקציה לקיומם של אינטרסים נסתרים שמטרתם להסוות או לטשטש את האמת.

לסיכום, ארבעת המעגלים המרכיבים את תת תמה זו, יוצרים יחד מפה דינמית של חוויית המשתמש בתג החניה. מפה זו מתגבשת באמצעות מפגשים מתמשכים עם הממשקים השונים: התוך-נפשי, התוך-אישי, הבין-אישי והחוץ-מערכתי. לכל אחד ממעגלים אלו דינמיקה שונה ותפקיד משמעותי בעיצוב זהותו הסובייקטיבית של האדם, כמו גם בגיבוש תחושות הערך העצמי והשייכות החברתית שלו כחלק מהזהות.

3. בין ייאוש לתקווה: התג במרחב הפרוספקטיבי

לאור האתגרים הרבים הקיימים בשדה, הן במישור החברתי והן במישור המערכתי, סיפקו המרואיינים תובנות שונות שנעו על טווח שבין ייאוש לתקווה באשר לתפיסת העתיד ולבחינת ההיתכנות האפשרית לשינוי. במקביל, הם העלו מגוון פתרונות מעשיים ותוכניות פעולה בשני המישורים, שנועדו לצמצם את הפגיעות הקיימת ולייעל את השימוש בתג.

3.1 הצורך בשינוי- זיהוי ומיפוי: "יש הרבה עבודה פה לתקן"

עיבוד התכנים של הראיונות חשף פיצול בקרב משתמשי התג בנוגע לאסטרטגיית השינוי הנדרשת. חלקם סברו כי המפתח לשינוי טמון בשינוי עמדות פנימיות אצל הציבור הרחב, כלומר, נדרשת השקעה בהעלאת מודעות חברתית, חיזוק האחריות המוסרית ושיפור הרגישות לצורכי הזולת. לפי גישה זו, תהליכים אלו יובילו לשינוי בהתנהגות ובהתאם גם במציאות. לעומתם, מרואיינים אחרים גרסו כי השינוי יושג באמצעות כלים חיצוניים של רגולציה, אכיפה וענישה, והם אלה שמהווים את התנאי המרכזי לתיקון המצב. נוסף על כך, עלתה דילמה מערכתית הקשורה לכפילות התג ולאפשרות לביטולה.

את הצורך בשינוי באופן כללי מציגה הילה (31, מורשית לתג): "**יש כל כך הרבה נכים מהמלחמה וכל זה. את אומרת כאילו, חייבים לטפל פה בכל הדברים האלה, אי אפשר, יש כל כך הרבה לצערנו אנשים ש... עם מוגבלויות, ובאמת, יש הרבה עבודה פה לתקן".** הילה מתארת פער הולך וגדל במענים, הנובע מהעלייה במספר האנשים עם מוגבלות בעקבות פציעה במלחמה. בהמשך לכך, היא קוראת להיערכות מתאימה למצב,

תוך הדגשת הדחיפות לטיפול בסוגייה זו. נעמה (32, זכאית לתג) נוטה לתפיסה פסימית באשר ליכולתה של המערכת להשתנות:

> **אני חושבת שזה דבר נכון שצריך לקרות, שצריך לעשות שם איזשהו "בדק בית" האם ה"בדק בית" ייעשה בסופו של דבר? לא בטוחה בכלל, אנחנו במדינת ישראל [...] בספק גדול מאוד אם משהו ישתנה [...] דיברו על זה בחדשות, זה עלה, זה ירד ו...? בסדר, גם זאתי מתה, והחייל הזה נפטר וההוא נרצח וזהו. אז גם התג נכה שדיברנו עליו, סליחה על ההשוואה, אבל... [...] האופן שבו הדברים מתנהלים, אני, אני לא יודעת, אולי במדינות אחרות, אבל אצלנו, האופן שבו רואים את הדברים, מתייחסים לדברים, בסדר... עולה לכותרות, יורד... אז שאני אצפה שמשהו שמצריך שינוי יעלה לכותרות? [...] זה over!** (יותר מדי).

נקודת המבט של נעמה מטילה ספק ביכולת להשגת שינוי. היא מציירת דינמיקה תקשורתית שבה מידע חדש דוחק את קודמו, כך שגם אירועים דרמטיים נעלמים ונשכחים במהירות מהשיח הציבורי. מסיבה זו, אין לה ציפייה שנושא כמו "תג חניה" יתפוס כותרות או יעורר עניין מתמשך. אורטל (48, זכאית לתג) בניגוד אליה, מעבירה את הדגש מהממד המערכתי לחברתי, בטענה כי שם נמצאת המורכבות האמיתית: **"בחברה אופטימלית, אז באמת הייתי יכולה הרבה יותר גם להנות מזה. זאת אומרת, בתו נכה דרוש מאוד את השיתוף פעולה של החברה, לא רק שהמדינה תביא לי את הזכות הזאת, ופה באמת כנראה יש הרבה דברים לפגם".** לאורטל חשוב לציין שלחברה חלק בלתי מבוטל ביכולתה למצות את זכויותיה. אולם, מתברר כי במציאות חסרה התגייסות מצידם הדורשת תיקון. שירה (51, מורשית לתג) חולקת גישה אופטימית לשינוי בזירה החברתית:

> **אני חושבת שצריך הסברה, הסברה והעלאת מודעות, חינוך והסברה [...] יש אפס מודעות, זה הבעיה בעולם, אפס מודעות [...] את יודעת, זה משהו לא כזה נוראי להעלות מודעות, זה לא כל כך קשה, לא כזה, ולפמפם לאנשים במוח זה לא כזה קשה. זה דברים פשוטים שיכולים לשנות המון.**

המוקד לשינוי, על פי שירה, נעוץ בהיבט התודעתי אשר ניתן להשיגו באמצעות כלים של חינוך והסברה, תוך יישום קל יחסית וללא השקעת מאמץ ניכר. אבישג (50, מורשית לתג) מתמקמת בעמדה הפוכה:

> **אנשים לא בקשב, אנשים מוצפים בהמון מסרים שצריך עכשיו לתקן [...] הם לא רואים את זה, הם יושבים בטיקטוק לחפש את הקוסמטיקאית הבאה שתעשה להם ניפוח שפתיים. הם לא מתעסקים בזה, זה יותר מידי ערכי ויותר מדיי מוסרי ויותר מדי... "יאללה נשמה, כולה עצרתי בשביל סיגריות" [...] הם לא שם. הפרסומות האלה, הם משכנעות את המשוכנעים. האנשים שמצפצפים ויש להם בעיה של גבולות, ובעיה לראות את האחר, ובעיה לציית לחוק, לא באמת פרסומת תעזור להם.**

בהתאם לאבישג, אין משמעות לרעיון של פרסומות חינוכיות מכיוון שאנשים מרוכזים בתכנים שטחיים ואינם פנויים להתבוננות מוסרית או ערכית. עוד היא מוסיפה, כי ההתנהגות הבעייתית אינה נובעת מחוסר ידע או מודעות, אלא ממניעים שונים וממורכבויות פנימיות אחרות, המנטרלים אמצעי הסברה חיצוניים. נועה (60, זכאית לתג) מחדדת את חוסר היכולת לחולל שינוי:

אי אפשר, אתה לא יכול לחנך בן אדם מבוגר, אתה לא יכול לחנך, אתה לא יכול להכניס לו את ה... למוח, את הטעות שהוא עושה. הוא מבחינתו יש לו תו נכה שני ומותר לו הכול! זה לא נכון, והם לא מבינים את זה, אבל אי אפשר לחנך אותם. אי אפשר להעלות אצלם את המודעות.

נועה שוללת את האפשרות לשינוי התנהגותי בקרב אנשים מבוגרים. לטענתה, עמדותיהם התקבעו וקשה להגמישן, במיוחד אצל אלו המצדיקים שימוש לא הוגן בתג. אורטל (48, זכאית לתג) מחזירה את השיח למישור המערכתי ומאמינה כי ש צורך בהחמרת סנקציות ואכיפה כדי להשיג שיפור ממשי:

אז אני קצת התייאשתי מלחנך אנשים, ולכן אני חושבת שלפגוע בכיס בסוף זה המוצא היחידי. אולי לדור הבא, אותם אנשים, ברגע שהם יבינו שלא משתלם להם, אז זה גם מה שהם יעבירו לילדים שלהם. אבל אני לא בטוחה שהם יבינו שזה לא משתלם מערכים חברתיים וכולי, לא משתלם כלכלית פשוט. אבל בסדר, מה איכפת לי? אני בודקת את מבחן התוצאה, שלמישהו יהיה פה איכפת וירים את הכפפה.

מדבריה של אורטל משתמע כי נדרשת גישה המבוססת על הרתעה אפקטיבית, הניתנת ליישום באמצעות הטלת קנסות כבדים. לתפיסתה, מנגנון זה יתרום לא רק לציות מיידי, אלא גם ייצור אפקט מרתיע וחינוכי על "הדור הבא", דרך חיקוי והפנמה. שיתופה הכנה של נועם (39, מורשית לתג) ממחיש את השפעת הצעירים על הוריהם בכל הנוגע לשמירה על החוק ותומך בהשקפה של אורטל:

אני כן אגיד שהילדים שלי אכפת להם, וגם לי, בעצם זה פחות או יותר כשאני איתם אז אני לא חונה בנכה. אני חושבת שזה בקטע חינוכי באמת, כאילו כל ההסברים שאני מסבירה, זה לא, לא מול הילדים שלי [...] היה אולי פעם אחת שכן חניתי [...] ואז הם אמרו לי: "אמא זה חניית נכה", אז אמרתי להם: "זה בסדר, אל תדאגו" כזה, אבל נראה לי שמאז לא, אני כאילו לידם לא עושה את זה [...] הילדים שלי הם אלה שמחנכים אותי.

נועם מתארת היפוך תפקידים חינוכי שבו ילדיה מפקחים על התנהגותה ומרסנים אותה מפני שימוש לרעה בתג. בכך היא מדגימה את המושג "מיקוד שליטה חיצוני", מצב שבו התנהגות אינה מונעת מערכים אישיים או ממחויבות מוסרית, אלא מפיקוח של גורמים חיצוניים. יאיר (46, מורשה לתג) מוסיף ומדגיש את הפוטנציאל האפשרי של מיקוד שליטה חיצוני ככלי להרתעה ציבורית: **"מספיק שאחד שניים יקבלו קנס והציבור ידע מזה, ואז הוא יזין ברשתות ובהכול, ובהכול, שהיום ברשתות אנחנו יודעים טוב מאוד שהכול עף, והכול זה, עד אז לא יהיה שום דבר".** יאיר מזהה את כוחן של הרשתות החברתיות במנגנון חיובי שמסוגל באמצעות החשש מביקורת ומענישה חברתית להשפיע על החברה כולה לטובה. עם זאת, מסתמן שהיכולת לאכוף בשטח אינה פשוטה כפי שמסבירה זאת נועה (60, זכאית לתג):

יש בעיה לאכוף את הסיפור של תו נכה שני. כי ברגע שהרכב מחנה, רכב מחנה וכתוב על החלון, יש לו את התעודה. או שמסתכלים במספר רכב ורשום שיש לו תו נכה, הפקח לא יכול לעשות שום דבר, הוא לא יכול. אלא אם כן זה משטרה אני חושבת, שתופסים את הבן אדם יורד מהאוטו ועושים לו סתם בדיקה אקראית, אם הוא הנכה [...] זה רק ההבנה של האנשים שיש להם תו נכה שני יבינו, שברגע שהם עושים את ה... הם מחנים איפה שהם מחנים, הם עושים עברה.

נועה מציינת כי לא ניתן להסתמך על מנגנוני האכיפה הקיימים, מאחר שלא ניתן לבסס ראיה לכך שהאדם עם המוגבלות לא שהה ברכב זמן קצר קודם לכן, או לחילופין שהוא עתיד להצטרף לנסיעה. קושי זה תקף גם ביחס לתג הראשי כאשר האדם עם המוגבלות אינו הנהג ואין דרך ממשית לוודא שהשימוש בתג נעשה כדין. לאור זאת, היא מציעה להסיט את המיקוד מהאכיפה חזרה אל הזירה החברתית.

האפשרות לשינוי בנוגע לסוגיית ה"תג השני" מתלכדת עם התרחיש שהוצג בפני המרואיינים לביטול רישום רכב נוסף עם תג. בנושא זה שררה הסכמה רחבה בעד ביטול הכפילות, למעט שלושה מרואיינים שציינו את החשיבות של התג השני עבורם, וחמישה שתמכו בביטול בכפוף לנסיבות האישיות. קובי (64, זכאי לתג) לדוגמה מביע תמיכה במדיניות של תג אחד:

לא הבנתי אף פעם למה צריך תגים כפולים, את יכולה להסביר לי למה צריך תג כפול? אולי, אולי במחקר שלך, אם מישהו הסביר לך או שאלת, למה צריך? למה צריך שתי מכוניות עם שני תגים לנכה? [...] אני מעולם לא, לא חשבתי בכלל לעשות, לא חשבתי להשתמש בזה, בשום פנים ואופן.

קובי תוהה על ההיגיון שבבסיס ההטבה הכפולה ומדגיש כי מעולם לא ניצל אותה ואף לא העביר את התג השני לאדם אחר. על רקע זה, עידו (64, זכאי לתג) מציג עמדה ביקורתית ומגדיר את קיומם של שני תגי החניה ככשל מערכתי מובנה:

אם אני אתן כותרת בכלל לכל הסיפור הזה של תגי חניה הכפולים האלה, לדעתי הכפול הוא מיותר. הוא פשוט מיותר! קח תג חניה אחד לך, לרכב שלך [...] יש לך תג חניה אחד? תבחר לעשות מה שאתה רוצה. אתה רוצה שים אותו על הרכב שלך, אתה רוצה לתת את זה לבת שלך, את התג? שהיא תבוא כל פעם תיקח, תחזיר את זה? אבל תג אחד זה צריך להספיק, למה שניים? [...] נגיד ויש איזה שהיא סיטואציה שיקרה איזה משהו? אז כל כמה זמן כבר קורה דבר כזה? פעם ב...? אז פעם ב... שילמדו להסתדר, אין מה לעשות.

אף שעידו בחר להעביר את התג הנוסף לבתו, הוא מודה כי אין לו שימוש ממשי בו וכי ביכולתו למצוא פתרונות אלטרנטיביים במקרים שיידרש לכך. יחד עם זאת, הוא מודע למצבים בהם עלול להיווצר קושי ללא התג השני אך עדיין תומך בביטולו. יאיר (46, מורשה לתג) מחזק את הפרספקטיבה:

זה ידפוק אותי שיהיה לי רכב אחד נכה, עם תג נכה. אבל אני חושב שאם יש במדינת ישראל שבע מאות שלושים אלף תגי נכה, מתוכם חמישים אחוז וודאי עם תגים כפולים ו... וככה זה יצטמצם [...] אין ברירה אחרת, אני חושב שזה יעשה טוב.

יאיר קורא לביטול הכפילות, אף על פי שהיא מסייעת לו כהורה בהתנהלות היומיומית ויקשה עליו להסתדר בלעדיה. לתפיסתו, זהו מהלך חיוני לשיפור המערכת, משום שהנזק החברתי הנלווה גדול משמעותית מהתועלת. מנגד, הדס (33, מורשית לתג) הביעה עמדה זהירה יותר:

זה צריך להיות אם כן לא אוטומטי, כאילו צריך לנמק אולי למה אתה צריך עוד תג, אבל הדבר הזה שבאופן אוטומטי מביאים שני תגים, בעיניי, זה טעות. כאילו אני לא אומרת לבטל את זה לגמרי, אבל אני כן הייתי חושבת שבאופן אוטומטי יביאו תג אחד ואם אתה רוצה עוד אחד, שיהיה אפשרות לבקש את זה ולנמק למה, או שיהיה נניח בתנאים מסוימים [...] כאילו בסופו של דבר זה מייצר כמו... כאילו דאבל שימוש כזה שהוא לא תמיד מוצדק, כאילו גם ככה גם האחד לא, במקרה שלי

למשל, הוא לא מוצדק כל הזמן. אז תחשבי שאם הייתי משתמשת בעוד אחד, כאילו למה? [...] האוטומטיות הזאת היא דפוקה.

הדס דוגלת במנגנון גמיש המבוסס על צורך אישי, במקום על הקצאה גורפת של שני תגים ללא בחינת הנסיבות. היא מחדדת את טענתה באמצעות המקרה של אמה, שמוכיח כי אפילו התג הראשון לעיתים אינו נחוץ, עובדה המדגישה את האבסורד שבהענקת תג כפול באופן אוטומטי. נעמה (32, זכאית לתג) מחזקת את הקריאה לביטול האוטומטיות ומגיבה על כך בציניות:

למה באוטומט לקבל שני תווי נכה? זה גם מציף את השוק [...] למה לא מחלקים קצבה (נכות) **כפולה? הוא** (בן הזוג) **עוזר לי... הוא מוריד לי את הפח כל יום כי יש לי קביים ואין לי יד פנויה, או עומד במקומי שעות רבות, תנו לו גם קצבה. מה הקשר? באמת! זה משגע אותי, באמת משגע.**

נעמה מותחת ביקורת חריפה על הכפילות שניתנת ללא בקרה ומובילה לדבריה להצפה ופגיעה בזכויות. היא מדגימה את העיוות באמצעות השוואה להטבות אחרות שאינן מוענקות למי שמסייע לאדם עם מוגבלות, גם כאשר מדובר בתרומה יומיומית חיונית. אל מול התפיסה המייתרת את התג הנוסף, ניצבים הקולות הבאים המייצגים נקודת מבט הורית המבטאת התנגדות נחרצת לצמצום הזכות. רעות (48, מורשית לתג) מציגה עמדה שונה: **"זה היה מאוד פוגע בנו [...] צריך גם לבדוק את המציאות של אנשים ולפעמים שני תגים זה לא מספיק [...] לפעמים היה צריך שלושה".** רעות מסבירה כי יש מצבים שבהם האדם עם המוגבלות תלוי בכמה מטפלים כדי לצאת מהבית ולהתנייד. יתרה מזאת, לעיתים אפילו שני תגים אינם מספקים מענה מלא, ולכן יש לבחון כל מקרה לגופו. שיראל (42, מורשית לתג) סוגרת את הדיון באמירה דרמטית שאינה משתמעת לשתי פנים: **"הייתי רוצחת מישהו, הייתי הורגת משהו, אין לי אפשרות כזאת, הייתי הורגת מישהו, אין לי אפשרות כזאת אין לי אפשרות כזאת".** שיראל דוחה בתוקף את הרעיון לביטול התג השני, ובמילים בוטות משקפת את הזעזוע המחולט מהמחשבה על המצוקה שתיווצר בעקבות כך.

3.2 מימוש השינוי- פעולה ויישום: "זה החלום"

לאחר מיפוי הצורך בשינוי והצגת חילוקי הדעות ללא הכרעה בנוגע למהות הבעיה, תת תמה זו עוברת לממד המעשי במישור החברתי והמערכתי. בממד זה יוצג החזון העתידי של המרואיינים דרך פתרונות קונקרטיים ליישום, בין אם כהצעות פעולה ובין אם כתיאור יוזמות אישיות שכבר ניסו בעצמם. הפריזמה הראשונה לשינוי נשענת על חיזוק "מיקוד שליטה פנימי" באמצעות הגברת מודעות בזירה החברתית. מרואיינים רבים התייחסו לאופנים שונים של שינוי בהקשר זה. כך לדוגמה מציעה נועם (39, מורשית לתג):

כמו שבסיגריות שמים את האזהרות האלה על כל חבילת סיגריה? אז יכול להיות שנגיד בחניות נכים יהיה איזה כיתוב כאילו, חוץ מרק ציור של הכחול עם הסמל של הנכה. לכתוב: "חניה זו מיועדת למוגבלים בניידות, לא תרצה להיות שותף, לא תרצה לקחת לנכה את המקום שלו נכון?" [...] שילוט יותר נוגע ללב שמדבר ללב של בן אדם ומעלה לו גם את המודעות [...] כי אם יש אנשים שלא, זה לא נמצא להם ממש בפרונט, הסמל של הנכה לא מזיז להם מספיק, אז כן, הם יראו את זה כתוב בשחור על גבי לבן: "אם אתה חונה פה, אתה תופס מקום למישהו נכה".

נועם מתארת כי הסמל המוכר לנגישות הפך לשגרתי, כזה שקל להתעלם ממנו. משכך, תובן השילוט צריך לפרט את ההשלכות באופן שיעורר את המצפון לקורא ויעורר אמפתיה. שירה (51, מורשית לתג) מחדדת את ההצעה: "**שלטים כאלו גדולים [...] משהו פיזי בעיניים, בצהוב זוהר, בוורוד זוהר, דברים זוהרים כאלה, שיסנוור בעיניים".** לפי שירה, שילוט בולט ויוצא דופן הוא הכרחי כדי ללכוד את תשומת הלב ולנער את הציבור מהאדישות שדבקה בו. עידו (64, זכאי לתג) מציע כיוון אחר להעלאת מודעות:

מה יקרה אם יכינו תשדיר שירות אחד? לדוגמה, את יודעת, עם המחשה אפילו, שנכה על כיסא גלגלים שרוצה לבוא לחנות בחניית נכה והחניה תפוסה, ובמקביל לדוגמה סתם, תראי אני כבר עושה לך תסריט, ובמקביל מגיע בעל הרכב שחונה בחניה, רואים אותו מגיע בריצה קלה, נכנס לרכב מניע ונוסע, וההוא המסכן הזה יושב על כיסא גלגלים מנסה... זה יגרום למודעות לאנשים לחשוב פעמיים מה הם עושים.

ההמלצה של עידו היא להטמעת המודעות באמצעות כלים ויזואליים תקשורתיים שלא יותירו מקום לפרשנות והצדקות. לשיטתו, זוהי הדרך האידיאלית להשגת שינוי. אבישג (50, מורשית לתג) שהתייחסה קודם לכן בזלזול לשימוש בפרסומות, ממשיכה את קו החשיבה של שימוש במדיה, אך מציגה את הרשתות החברתיות כמפתח מרכזי בקידום הסוגייה:

תחשבי מה יקרה אם איזה נכד שחזר מהמילואים בלי גפיים יצלם סרטון כזה עם סבתא שלו. כאילו שהוא יגיד את הכאב שלו ואז הוא יגיד: "וזה סבתא שלי שעד היום גם חיפשה חניה ואני פה גם בשביל לדבר בשבילה". אני חושבת שהרבה פעמים אנחנו נראה את הדור הקשיש ביותר סבלנות דרך זה שאנחנו מצלמים את הצעירים, זה כמו הסרטונים שיש עכשיו עם הניצולי שואה, אוקיי? [...] כאילו המגניבות באה דרך הצעירים, יש פה הזדמנות מטורפת [...] כי כל הגילאים צופים בטיקטוק, כי זה קצר, טיק טק שלושים שניות, כי זה אותנטי, וכי מי שמצלם את הסרטון הוא לא מעונב מהרשויות [...] תביאי לי איזה ערס שקטעו לו רגל, ובשלושים שניות בטיקטוק הוא שורף את הרשת.

אבישג סבורה כי בעקבות המלחמה שהתרחשה בעזה והנסיבות המצערות של פצועים רבים, נוצרה הזדמנות להגביר את הנראות של מצוקת אנשים עם מוגבלויות. היא מפנה את המבט אל אוכלוסיית הצעירים, שיכולים לשמש כפלטפורמה לקידום צורכיהם של המבוגרים. כפי שהיא רואה זאת, סרטון ברשתות החברתיות נושא עמו יתרונות רבים, והוא עשוי לעורר פחות התנגדות בהשוואה לייצוג סמכותי יותר של פרסומות. רחל (28, זכאית לתג) נוטה לזהירות עם הפרסום ברשתות:

אני חושבת שצריך להביא את הדברים האלה בצורה קצת הומוריסטית [...] כל הדברים האלה זה נושאים שהם קצת נפיצים, לא רק בשביל נכים אלא גם בשביל אנשים מסביב, כדי שלא ירגישו מותקפים מכל דבר כזה [...] אני לא רוצה לבוא בטענה, אוקי? או בהאשמה [...] אני חושבת שזה לא לעניין כי זה לא יתקבל. ואם אתה כותב את הדברים בצורה מחויכת וקצת הומור וקצת קריצה וקצת זה, וכאילו... בן אדם קורא את זה וזה מעלה לו איזשהו חיוכון, גם לא פיזית, בפנים כזה, משעשע קצת, אני חושבת שזה הדרך להביא את הדברים [...] אומרים: "מצווה לומר דבר שנשמע וכאילו עברה לומר דבר שלא נשמע". אני חושבת שזה ככה.

רחל שפעילה ברשתות החברתיות ומעלה תכנים בנושא מוגבלות, מודעת לצורך בסינון מושכל שלהם, כדי להימנע מאפקט אפשרי של התנגדות. משכך, היא מאמצת גישה מרוככת ומותאמת כדי להבטיח שהמסרים יתקבלו ויופנמו על ידי הצופים. שיראל (42, מורשית לתג) מציעה אפשרות יצירתית נוספת:

בחזוני יש קורס נהיגה מונעת [...] אנחנו כבר כל כך חכמים בבינה מלאכותית ובכל הדברים האלה, שהבינה המלאכותית תאתר את זה שחנית פעמיים בחניית נכה. "אין לך נכה? עוף לעשר שעות בבית לוינשטיין" או לא יודעת לאן, למה לא? זה הדברים שישנו פה אנשים. כי מה אמרתי לך קודם? רק שמישהו חווה את זה על בשרו יד ראשונה הוא מצליח להבין למה לא לעשות את זה. אז אני חלילה לא אשבור לאף אחד את הידיים והרגליים כדי שהוא יהפוך לנכה לתקופה מסוימת ויחווה את זה, אבל למה שלא יביר נכים?

לדברי שיראל, יש לחייב אנשים שהורשעו בפגיעה בזכויות נכים לבצע עבודת שירות עם אוכלוסייה זו. היא מסבירה כי בעידן הטכנולוגי הקיים ניתן לייצר בקלות מנגנון זיהוי למפירי החוק. ולאחריו, חשיפה בלתי אמצעית לחיים עם מוגבלות תהווה פתרון מהיר למניעת הישנות של המעשה. אבישג שצוטטה לעיל לוקחת את הרעיון צעד קדימה:

כמו שהמדינה שולחת אותך לקורס מחיקת נקודות כי את היית נהגת רעה והיא מאלצת אותך להגיע ולהקדיש יומיים לימודים על חשבונך. כלומר, את עושה כאן תהליך לימודי, נכון? אז אני מבקשת ממך, שאם את עברת על החוק בהקשר הזה את תזומני לאחד ממרכזי השיקום. כן! ויש שם חדר סימולציה, ובחדר סימולציה הזה את תתבקשי מסימולטור להחנות רכב ולהתנהל בלי רגליים ולהגיע עד המרכז הרפואי. עכשיו, בואי נראה אותך [...] למה שלא תלמדו אותם איך החוויה של בן אדם כזה?

הציפייה של אבישג מהמדינה היא להכיר בכך שמקור הבעיה נעוץ בחוסר מודעות של הציבור לאתגרים של אנשים עם מוגבלות. לפיכך, היא מציעה להנגיש את המידע למפירי החוק באמצעות סימולציה של התנסות אישית ובכך לייצר הרתעה המבוססת על הבנה. שתי ההצעות של שיראל ואבישג מעגנות את השינוי הנדרש בשיתוף פעולה מערכתי והשקעת משאבים לזיהוי מקדים של העבירה. במקביל להצעות, המרואיינים חלקו גם סיפורים על מעורבות פעילה וניסיונות שנערכו להעלאת מודעות. מאיה (56, מורשית לתג) מדגימה זאת:

הייתה תקופה, החתן שלי, יש להורים שלו בית דפוס, עשה לי מדבקות ש"אתה לא נכה אל תחנה", משהו כזה [...] ופשוט הייתי הולכת ומדביקה על החלון [...] הייתי שמה והולכת כי הייתי מפחדת שיפוצצו אותי (צוחקת) **[...] גם שמתי פתקים קטנים: "אתה צולמת למשטרה, אם תקבל דוח תתכונן"** [...] **היום כבר לי אין לי כוח להתעסק עם זה, כשיש לי כוח, כשאני הולכת ואני עושה, רבה או משהו כזה, זה רגעי, את יודעת, אני לא מסתובבת עם פליירים וסטיקרים.**

מאיה משתפת על דחף עז שהיה בה בעבר לפעולת מחאה אקטיבית, אך מתארת כי הדחף התפוגג לאורך זמן והתחלף בעייפות מצטברת. מאבק זה נעשה מתיש כאשר הריגוש מהמעשה פחת, ובפרט בשל חוסר היכולת לראות את השפעת הפעולה שלה על אחרים. הרעיון של אבישג (50, מורשית לתג) עשוי להיות תחליף לתחושת השחיקה של מאיה:

אוכלוסיית הנכים היא אוכלוסייה בלי כוח, היא מוחלשת ממילא כי הם עסוקים בלשרוד, לשרוד את המציאות [...] אין להם כוח להילחם [...] הם מוחלשים ממילא, אין להם תקציבים. כאילו רק אם החברה, נגיד לא יודעת, כמו Converse (מותג נעלים) **כזו, כן? חברה חזקה במשק, תאמץ את הנושא ותיקח את זה בעניין. כאילו היא תגיד "יש פה עניין", והיא תוביל את זה כחלק מאיזה שהוא מאבק חברתי [...] רק אז זה יקבל התבוננות [...] אני מסתכלת נגיד עלי, אוקיי, זה בוער בי, אוקי, אני אומרת לעצמי: "טוב, מתי אני אדחף חזק בנושא כאילו" [...] אין לי כוחות עכשיו להיאבק במערכת חזקה, ואני, שמשרתת אותה** (אמה) **בלעשות נסיעות אין לי כוחות, אין לי פניות לזה, אני נאבקת בלגלגל את העגלה שלה כי אין חניות נגיד.**

אבישג מציעה להעביר את ניהול המאבק לידי גוף חיצוני חזק שיובל לשאת באחריות, להוביל ולייצר שינוי לאורך זמן. לדבריה, לאדם עם המוגבלות או למי שמטפל בו, אין פניות או כוחות למאבק מתמשך מול המערכת. יתרה מכך, מאבק כזה דורש משאבים שאינם זמינים לאוכלוסייה הנושאת ממילא בנטל כלכלי כבד.

שיראל שדבריה הובאו קודם, מציגה יוזמה אחרת של פעילות שהיא מעבירה בבתי ספר:

להרצאה קוראים "שיעור מיוחד מאוד", ואני בעצם מדברת על כל הדברים שקשורים בילדים נכים [...] אני הופכת אותם לנכים שזה כייף, הם מקבלים כל אחד מהם מאיזו שהיא משימה מול כולם. אני לוקחת גרביים ושמה לגו בפנים והם צריכים ללכת ישר בלי ליפול [...] זאת אומרת, אני הופכת אותם לנכים כדי שהם יחוו באמת את החוויה הזאתי של נכות, הכול מהכול. וגם אני מתבלת בפנים 'תו נכה', דופקת להם במוח, כאילו גם מראה להם כל מיני סרטונים שקשורים לזה וגם מסבירה להם את הצורך, באמת, באמת של ילד, מנסה להסביר להם, אתה עכשיו עם הלגו בגרביים צריך ללכת קילומטרים או קילומטר, או לא משנה מה למרכז הקניות שאתה צריך להגיע, או למרפאה, או לא משנה לאן, זה קשה לך, אתה צריך שהחניה תהיה על הכניסה.

לשיראל מטרה ברורה, לחשוף את הדור הצעיר לאתגרים היומיומיים של אנשים עם מוגבלויות, ולהפוך את ההתנסות החווייתית לפלטפורמה שמקדמת מודעות והכרה. תפיסה זו, שיש להשקיע בצעירים עלתה כמוטיב חוזר בראיונות, וגם נועה (60, מורשית לתג) מצטרפת ומחזקת: **"איך אנחנו גדלים, ככה אנחנו נראים [...] כמו בכל דבר זה רק בחינוך".** המשקל שנועה מייחסת לגיל הצעיר משתלב עם האכזבה והייאוש שהביעה מוקדם יותר כלפי מבוגרים, משום הקושי לשנות דפוסי התנהגות שהשתרשו. לשיראל חשוב להוסיף עוד פרספקטיבה על הפעילות שמעבירה:

כשמזמינים אותי זה כמו שאמרתי לך זה פרטי, אם זה תנועות נוער וכאלה, או שוועד ההורים משלם על ההרצאה. זאת אומרת זה לא משהו שהוא של בית הספר, זה לא במסגרת חינוכית של משרד החינוך [...] זה תמיד יהיה וועדי הורים במקומות מאוד מאוד אמידים [...] אז ככל שאתה יותר משכיל וככל שאתה ממעמד סוציו אקונומי גבוה יותר, אתה מבין את הדברים האלה. ולכן אני לעולם לא אגיע לבתי ספר שהם בשכונות מצוקה או במקומות שהם פחות אמידים, כי לא יהיה להם את התקציב הזה, וזה לא בסדר.

לדברי שיראל, העובדה שלימוד על מוגבלות אינו נכלל בתוכנית הלימודים הרשמית אלא מצריך מימון פרטי, יוצרת פער חברתי המדיר משפחות מועטות יכולת מהזדמנות להיחשף לנושא ולפתח מודעות.

הפריזמה השנייה לשינוי היא הזירה המערכתית שעלתה בראיונות כמרכיב משמעותי, והיא מתמקדת בחיזוק מנגנוני השליטה החיצוניים באמצעות רגולציה, אכיפה וענישה ובפיתוח פתרונות פרקטיים ליישומם.

פן אחד לתיקון עלה מצד מספר מרואיינים אשר התייחסו לכשל הקיים באביפה והציעו את הפרספקטיבה שלהם לשיפור. קובי (64, זכאי לתג) למשל מציע אביפה אזרחית:

יש מה שנקרא נאמני, "נאמנים" של המשטרה [...] זה נקרא "מיזם שומרי דרך" [....] מקבלים מהמשטרה מצלמה, פלאפון, או שיש להם מצלמה ברכב ואם הם רואים עבירות תנועה תוך כדי נסיעות שלהם הרגילות, אז הם מעבירים את התמונות למשטרה [...] זה מתנדבים שהם אזרחים [...] אותו דבר הייתי רוצה שיעשו עם הנכים. אם אתה נכה, יש לך תג ואתה מאושר והכל, שיהיה מותר לך להגיע לחניית נכים לצלם רכב שאין לו תג נכה ולשלוח את התמונה ללינק מסוים במשטרה [...] למה לא לעשות דבר כזה? משטרה לא יכולה... אין לך כוח אדם לעשות את זה? תנו לי! אני בשטח, אני מגיע לחניית נכים, אני רואה שהם בלי תג, חונים בלי תג, אני אצלם ואני אעביר לכם את התמונה, מה הבעיה? [...] אם יעשו דבר כזה וזה יפורסם, שאזרחים יכולים לשלוח תמונות של אנשים [...] אני אומר לך שזה ירד בצורה דרסטית, ואולי זה יעלם התופעה של אנשים שחונים בלי תג בחניות נכים, התופעה תיעלם, תיעלם.

הצעתו של קובי עשויה לתת מענה למחסור בכוח אדם, שעלה שוב ושוב בראיונות כסיבה מרכזית לאביפה הלקויה. עם זאת, ההרתעה שהוא מציע תתמקד בעיקר במקרים של חניה ללא תג, ולא תפתור את התופעה של שימוש בתג כאשר האדם עם המוגבלות אינו נמצא ברכב. ביוון הפעולה שמעלה אבישג שהוזכרה קודם, עשוי לבסות את ההיבט החסר:

הוא יצטרך לזהות את הפנים שלי [...] יש כל כך הרבה דרכים היום עם ה AI (בינה מלאכותית) **ועם הטכנולוגיה, לגרום לזה שעל התמרור יהיה Skinner** (סורק) **קטן כזה קטנצ'יק, כמו המצלמה כשאת יוצאת מבית חולים. נכון יש מצלמה שהיא פותחת לך את השער, בזכות זה שהיא צילמה את המספר רכב שלך? כזה קטנצ'יק צריך להיות על התמרור. לא סרקת? צולמת! קיבלת דוח! כמה דוח? גבוה! מה יקרה בדוח השני? את תזומני אלינו לראות איך החוויה. "ממליצה לך, חוויה ממש!" [...] זה החלום.**

אבישג שואבת השראה מהמערכת הקיימת בכניסה לבתי חולים, הסורקת את לוחית הרישוי ומאפשרת כניסה אוטומטית לרכבים הרשומים כבעלי תג. היא מציעה ליישם טכנולוגיה של זיהוי פנים בחניות נכים ובמידה ולא תזוהה התאמה בעל הרכב יקבל קנס גבוה. יתרה מזאת, במקרה של הפרה חוזרת הוא יוזמן להשתתף בסימולציה כפי שהציעה קודם לכן ולחוש את החוויה. גישתו של אבי (22, זכאי לתג) גם היא עשויה למזער את השימוש לרעה בתג השני: **"צריך לפי דעתי כאילו מעקב בסיסי לראות למי זה הולך [...] זה הולך עכשיו למישהו מתל אביב ואני בכלל מירושלים. כאילו איפה הקשר? איך הוא יכול לעזור לי?".** אבי מציע פיקוח המתבסס על מרחק גאוגרפי בין המורשה לתג לבין הזכאי, שכן אם מדובר בערים שונות, סביר שהתג אינו יכול להבטיח את הסיוע המיועד. הרעיון של שיראל (42, מורשית לתג) נוגע לתופעה של זיוף מסמכים:

איך יכול להיות שאני בשנייה קופץ לי באנר בכל רשת חברתית ואני יכולה בקליק להתחיל לדבר עם מישהו? למה אני לא שוטר שמתחיל לדבר עם הבן אדם, וברגע, ובאותו רגע של שיחה מתרגטים (מזהים) **עם מי אני מדברת, מאיזה IP** (כתובת אינטרנט) **מאיזה מחשב, מאיזה מיקום ובאותה השנייה קופצים עליו הה... את יודעת, זה לא, זה לא כמו בסרטים, באותה שנייה דופקים לו בדלת ובזה זה נגמר. איך זה יכול להיות שזה ממשיך? זה תופעה שבאמת אף אחד לא ישכנע אותי שלא ניתן לעצור אותה בשניות.**

המסר של שיראל הוא כי האחריות לטיפול בתופעה נתונה בידי המשטרה, המחזיקה בכלים לאיתור האנשים מאחורי המקלדת המציעים סיוע להשגת תג במרמה. היא דוחה כל טיעון בדבר קושי או מורכבות במיגור ההונאות, ומציינת כי מדובר בבעיה הנובעת מחוסר אכיפה ולא מחוסר יכולת. אבישג ממשיכה עם עוד כיווני מחשבה ומציעה לעצור את הגלגל, באמצעות טיפול בגורמי מקצוע מעורבים:

יש פה עניין של חינוך ,יש פה עניין של ערכים, אני לא שם, עזבי, אין חינוך אין ערכים. אבל היה ונתפס עורך דין ואני אומרת לך, המדינה יודעת על זה, אז היא כבר Well known (מודעת) **שיש אנשי מקצוע עם רישיון, עורך דין או רישיון פסיכיאטר שמנפיקים ברמייה! איפה אתם? למה אתם לא דופקים להם בדלת? כאילו איפה? איפה זה? [...] ויש עכשיו 12,000 פצועים במלחמה הזאת שלפחות שלושים אחוז מהם יזדקקו לזה, יזדקקו לחניות נכים. אתם נערכים לזה? אתם חושבים קדימה? שמישהו בלי רגל הוא יותר עדיף ממישהו שקנה את זה? כאילו אתם נערכים? [...] תשקיעו משאבים בלמגר את התופעה של שימוש שהוא לא לצדק, לא לצורך.**

לטענתה של אבישג, יש למצות את הדין עם רופאים, עורכי דין ופסיכיאטרים שממליצים על תג חניה באופן לא חוקי, משום שהם אלה שמאפשרים את המשך התופעה של מיצוי לא הוגן. היא מפנה את הכעס אל עבר המערכת שאינה מקצה משאבים לטיפול בבעיה, במיוחד לאור מצבם של נפגעי המלחמה שהצטרפו לאוכלוסיית הזכאים ויזדקקו לתגים באמת. אילת (48, זכאית לתג) מוסיפה את דעתה לשינוי המצב המורכב שמביא איתו התג הכפול:

קודם כל אני חושבת שתו נכה כפול זה בעיה מאוד גדולה. לדעתי, תו נכה צריך להיות לפי אדם ולא לפי רכב וזה צריך להיות כמו פנגו. ברגע שאני נכה אני מקבלת פנגו, מספר שהוא כמו פנגו, ואז כשאני רוצה לחנות אני מפעילה אותו. לא יוכל עוד בן אדם להפעיל את אותו מספר באותו זמן ברכב אחר [...] ואז לא יהיה שני תגים, לא יצטרכו שני תגים! [...] ואם שתיים יפעילו את אותו נכה באותו זמן, יתבטל באותו רגע הנכה שלו. כאילו הוא יצטרך לעשות מחדש עכשיו את כל התו ולהסביר למה שני אנשים ביחד מסיעים, איך זה יכול להיות. ואז כבר לא יכול להיות, הבן אדם לא יכול למכור את התג השני ואז אנחנו לפחות נרוויח את זה. את חמישים אחוז מהתווי נכה.

אילת דוגלת במודל של תג יחיד לכל זכאי, כפתרון שיכול לצמצם באופן משמעותי את השימוש הבלתי חוקי בתג הנוסף. הצעתה מרחיבה את תפיסת השימוש המקובלת במדינות אחרות, כך שבמקום שהתג יועבר פיזית בין רכבים הוא ינוהל במתכונת דיגיטלית. תחת מתווה זה, לכל זכאי יוקצה מספר אישי להזנה באפליקציה, אשר תוכל לזהות באופן מיידי שימושים כפולים ולהפעיל סנקציות בהתאם. יאיר (46, מורשה לתג) ממשיך עם נקודת מבט רדיקלית יותר: **"יקום שר התחבורה וסגן השר ופשוט מאוד יבטלו את כל התגים, ויבואו ויעשו תגים חדשים ובאמת רק! למי שזקוק להם ולמי שצריך לזה. ויבדקו אחד אחד מי צריך ומי לא"**. יאיר קורא לשוב לנקודת ההתחלה ולבצע חלוקה מחדש של התגים, תוך ביצוע בדיקה מדוקדקת של כל בקשה, כדי להבטיח שהזכאות תינתן אך ורק לאלו שעומדים בקריטריונים. הצעה אחרונה לשינוי מערכתי פורטת אורטל (48, זכאית לתג) בציטוט הבא:

צריך לעשות ועדת היגוי, שיש שם גם אנשים מכל המוגבלויות, צריך לשמוע את כולם. אולי בוועדת היגוי גם להביא אנשים מה שנקרא מ"העמך" שבכלל לא קשורים, ולנסות להבין מה מניע אותם להשתמש בתג השני. ובאמת צריך לעשות פה עבודה יסודית, ותוך שנה-שנתיים אפשר לעשות

איזשהו שינוי. אבל השאלה אם יש רצון באמת, בטח בתקופת מלחמה, למרות שהולכים להיות הרבה יותר נכים.

אורטל מפנה את המבט פנימה לבחינה מעמיקה של המניעים המנטליים לפעולה לא חוקית. מתוך הסתכלות זו, היא מציעה להקים וועדת היגוי שתכלול לא רק אנשים עם מוגבלויות, אלא גם את המורשים לתג, במטרה לחדד ולדייק את דרכי הפעולה. עם זאת, אורטל נותרה סקפטית באשר למוטיבציה להשקיע בנושא, במיוחד בתקופה של אי יציבות פוליטית וחוסר פניות מערכתית.

לסיכום, הדיאלוג הדינמי בין ייאוש לתקווה המוצג בתמה זו משקף תנועה קיומית טבעית של חיפוש משמעות במצבי אתגר מתמשכים. מצד אחד, המציאות מזינה תחושת ספק, ואף מובילה לייאוש הנובע מההבנה שחלק מן השינוי מצוי מעבר לשליטת הפרט. מצד שני, קיים מנעד רחב של תקווה ואמונה ביכולת לחולל שינוי. החתירה למציאת פתרונות בשני המישורים, החברתי והמערכתי, מעידה על ניסיון אקטיבי להתמרת חוסר האונים אל אזורי פעולה בהם גלום פוטנציאל לתקווה והשתנות.

דיון וניתוח

המחקר הנוכחי יצא לדרך במטרה לבחון לעומק את תופעת תג החניה לרכב נכה בישראל, מבעד לעדשה דואלית המשלבת את קולם של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות, לצד קולם של מורשי השימוש לתג. בחינת שתי הקבוצות מציבה במרכז את הכפילות המובנית בחקיקה ואת המשמעויות המורכבות הנגזרות ממנה, תוך התמקדות בהיבטים רחבים יותר הכרוכים במימוש הזכות. היבטים אלו נועדו לענות על שאלות המחקר ולשפוך אור על משמעות התג עבור המשתמשים בו, על האתגרים הניצבים בפניהם ועל האופן שבו השימוש מעצב את תפיסותיהם. לבסוף, נבחנו האפשרויות העולות מן השטח לשינוי מערכתי בתחום. פרק הדיון שלהלן מוקדש לניתוח הממצאים שעלו, תוך שזירתם במסגרת התיאורטית הקיימת וחיבורם לספרות האקדמית הרלוונטית.

יחסי כוח וסטיגמה מבנית במערכת המוסדית

ממצאי המחקר המרכזיים חושפים ממבט על מערכת יחסי כוח אסימטרית בין האדם עם המוגבלות לבין המערכת המוסדית, המחזיקה בסמכות כפולה של הענקת הזכות לתג חניה ובד בבד בהסדרת מימושה בפועל. מציאות מורכבת זו משתקפת בשאלה הפרובוקטיבית שנבחרה לשמש ככותרת למחקר ונוסחה על בסיס דברי המרואיינים - "תג זהב"? או "תג פח אשפה"? בחירה המבטאת את הפער בין ההבטחה הרשמית לזכות, לבין השחיקה במימושה ובערכה הסמלי בעיני המשתמשים.

פערי הכוח המובנים בהיררכיה המערכתית פועלים בערוצים גלויים וסמויים כאחד, ומשליכים על מהלך חייו של האדם במישור הרגשי, החברתי והתפקודי. דינמיקה זו מדגישה כי תג החניה אינו רק הסדר מנהלי לניידות, אלא זירה מורכבת שבה מנגנונים בירוקרטיים יומיומיים עלולים לייצר חסמים, פיקוח והדרה. מנקודת מבט זו, מקור הקושי אינו נעוץ במגבלה הפיזיולוגית כשלעצמה, אלא במבנים מוסדיים המגבילים גישה שוויונית למרחב הציבורי.

השפעה זו מורכבת ולעיתים אף פרדוקסלית, שכן יחסי הכוח אינם חד-כיווניים. מחד, קיימת דינמיקה המופעלת "מלמעלה למטה" על ידי סמכות כופה, פיקוח הדוק והכפפה לתכתיבים מוסדיים, המצמצמים את מרחב התמרון האישי ומעמיקים את התלות. מאידך, המערכת עשויה להעמיד לרשות האדם משאבים, ידע וערוצי פעולה המטפחים תחושת סוכנות (Agency), מסוגלות עצמית ויכולת לערער על הסדרים קיימים.

בעוד שמידה מסוימת של כוח מוסדי היא לגיטימית ואף נחוצה, האתגר המהותי מתעורר כאשר מנגנונים אלה מצמצמים באופן בלתי מידתי את האוטונומיה של הפרט, בין אם באופן אקטיבי ובין אם באופן פאסיבי. לאורך זמן, צמצום זה עשוי להוביל לדפוסי תגובה שונים, הנעים בין השלמה עם המציאות והעמקת התלות, הכרוכות בשחיקת מרחב התמרון האישי, לבין התפתחות של כוח נגדי "מלמטה למעלה" הבא לביטוי בהנעה לפעולה ולמאבק במטרה להשיב את תחושת השליטה, האיזון והתקווה. יכולת זו לפעול במצבים שונים נשענת על משאבים של כוח פנימי, ובהם ביטחון, זהות עצמית ומודעות ביקורתית (Berenskoetter & Williams, 2007).

יחד עם זאת, הפוטנציאל לשינוי נותר מוגבל. שכן יחסי הכוח בין הפרט למערכת אינם שוויוניים. העומס הרגשי והיומיומי, כמו גם המחיר הכרוך במאבק עצמו, מצמצמים את הכוחות הזמינים לפעולה ומפחיתים את תחושת המסוגלות להשפיע. זאת ועוד, יישומן של הצעות לשינוי העולות מפעילות אקטיביסטית מחייב הקצאת משאבים, שינויי מדיניות ותיקונים במסגרת החוק. לפיכך, אף שהסוכנות מאפשרת לפרט לפעול ולנסות להשפיע, יכולתו להביא לבדו לשינוי ממשי ומערכתי נותרת מוגבלת.

דינמיקה זו של יחסי כוח בהיבטיה השליליים, ניתנת למסגור תיאורטי באמצעות המושג "סטיגמה מבנית" (Structural Stigma) בהקשר של מוגבלות. בניגוד לסטיגמה בין-אישית המתנהלת ברמת המיקרו ומבוססת על עמדות, סטריאוטיפים או דעות קדומות של יחידים כלפי מאפיינים הנתפסים כשונים או נחותים מהנורמה החברתית (Nario-Redmond, 2019), "סטיגמה מבנית" מהווה מארג שלם של ביטויים ברמת המאקרו המערכתית, והיא מתקיימת דרך חוקים, נהלים, סדרי עדיפויות ופרקטיקות ארגוניות שונות, אשר מובילים באופן שיטתי להדרה עבור אוכלוסיות מיעוט, ולפערים הנגרמים מאי שוויון בנגישות להזדמנויות ומשאבים (Eschliman et al., 2024; Hatzenbuehler, 2016).

הסטיגמה המבנית בראי מודלים של מוגבלות

המשגת הזכות לתג כזירה שבה מופעלים מנגנונים של "סטיגמה מבנית", עולה בקנה אחד עם תפיסת המודל החברתי למוגבלות, המסיט את מוקד הדיון מהלקות הפיזיולוגית אל עבר התנאים הסביבתיים. על פי גישה זו וכפי שנכתב בהרחבה בסקירת הספרות, מקור הדיכוי אינו נעוץ במגבלה הפיזיולוגית כשלעצמה, אלא הוא תולדה של מבנים חברתיים ומוסדיים המייצרים חסמים פיזיים, עמדות מפלות ויחסי כוח המגבילים גישה למשאבים ולהשתתפות שוויונית במרחב החברתי (Oliver, 1992; UPIAS, 1976). בתוך כך, יחסי הכוח אינם רכיב שולי, אלא מרכיב מהותי הקובע את היקף החופש האזרחי ואת תנאי הפעולה של אנשים עם מוגבלויות. יחד עם זאת, המודל החברתי אינו מציג תמונה דטרמיניסטית ומכיר בממד של סוכנות והתנגדות. כך שגם

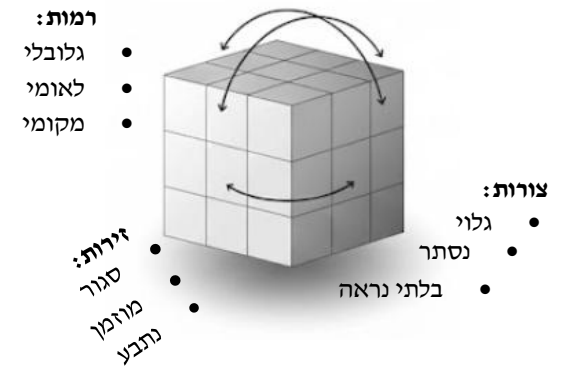
בתוך מבני כוח יכולים פרטים וקבוצות לפעול לשינוי מדיניות, לשיבוש נורמות וליצירת סדקים במערכות השליטה (Holler & Ohayon 2024).

ברוח דומה, ה"סטיגמה המבנית", מתכתבת עם עקרונות מודל ה-ICF של ארגון הבריאות העולמי, המציע מסגרת ביו-פסיכו-סוציאלית הוליסטית. מודל זה אף הוא צוין בחלק של הסקירה, ולפיו המוגבלות היא תוצר של אינטראקציה דינמית ורב ממדית בין מצב בריאותי, גורמים אישיים וגורמים סביבתיים (WHO, 2001). בהתאם לכך, רמת התפקוד של הפרט אינה נתפסת כמאפיין קבוע או כתוצר הכרחי של המצב הבריאותי, אלא היא נקבעת במידה רבה ביחסי הגומלין האובייקטיביים והסובייקטיביים עם הסביבה, וכחלק ממנה גם עם המערכת ואספקת השירותים, אשר עשויות להרחיב או לצמצם השתתפות (דניאל, 2018).

דינמיקה של כוח: מבט ביקורתי על מנגנון תג החניה

אימוץ המושג "סטיגמה מבנית" הלך והתרחב בעשור האחרון, בעיקר בהקשרים של אי שוויון על בסיס גזע, נטייה מינית ומגדר, וכן בתחום הבריאות (Clark et al., 2025; Eschliman et al., 2024; Holder et al., 2019). לעומת זאת, הידע האמפירי הבוחן את הזיקה שבין סטיגמה מבנית לבין מוגבלויות פיזיות נותר מצומצם (Brown, 2025; Jackson-Best & Edwards, 2018), ובפרט בכל הנוגע לאופני הופעתה של הסטיגמה בתוך מנגנונים בירוקרטיים קונקרטיים. כך למשל, נעדרת התייחסות לדרכים שבהן סטיגמה מבנית מתממשת באמצעות כלים מוסדיים יומיומיים, כדוגמת תג החניה, המשמש משאב מרכזי לנגישות ולניידות. פער מחקרי זה משמעותי במיוחד לנוכח העובדה שתג החניה ממוקם בלב המתח שבין עקרונות של צדק חלוקתי לבין פרקטיקות מרחביות שיכולות להיות מפלות ומדירות.

הניתוח הבא נשען על מודל "קוביית הכוח"- The Power Cube (Gaventa, 2006) ככלי אנליטי למיפוי יחסי הכוח השזורים בתג החניה, ולבחינת האופן שבו שלושת ממדי הכוח – רמות, צורות וזירות – מבטאים בסופו של דבר אינטראקציות אשר מייצרות ומשמרות את ה"סטיגמה המבנית".



Gaventa, 2006

בעוד שמודל זה פותח במקור לניתוח חסמים להשתתפות פוליטית, דיסציפלינות שונות אימצו אותו להבנת מנגנוני כוח בהקשרים מגוונים (Gaventa, 2019). מחקר זה מרחיב את יישומו אל שדה המוגבלות וספציפית לזכות של תג החניה. מהלך המאפשר למסגר מחדש את השימוש בתג לא רק כפעולה טכנית בלבד,

אלא כזירה של מאבק אזרחי על הזכות לנוכחות במרחב הציבורי. דרך פריזמה זו ניתן לאחד את שלושת המרחבים שעלו בפרק הממצאים – הפיזי, הסובייקטיבי והפרוספקטיבי – לכדי תמונה כוללת, ולבחון כיצד סטיגמה מבנית פועלת לשעתוק אי שוויון ולהטמעתו בחוויית החיים של משתמשי התג.

על אף שבסקירת הספרות זוהו חלק מהאתגרים המדיניים-משפטיים הנוגעים ליחסי הכוח, הם לא הומשגו תחת פריזמה רעיונית אחת. תרומת המודל היא ביכולת לנתח על פיו את התכנים ואת השלכתם באופן מובנה, הן בהיבט המדיני-משפטי והן בהקשרים נוספים שעלו בממצאים. כמו כן, חשוב לציין כי ההפרדה בין חלקי המודל בחלק הבא אינה דיכוטומית, שכן בפועל קיימת ביניהם חפיפה והשפעה הדדית.

רמות של כוח: גלובלי, לאומי ומקומי

רמת הכוח הגלובלית (Global level)

ברמה הגלובלית, הכוח מתגבש באמצעות מערך מורכב של הסכמים בינלאומיים ותהליכי ממשל הפועלים מעבר לגבולות מדינת הלאום. אף שחלק מההחלטות מחייבות משפטית, השפעתן חורגת מעבר לאכיפה פורמלית ונובעת ממסגרת נורמטיבית-אידיאולוגית בעלת תוקף מוסרי רחב. מנגנונים אלו יוצרים לחץ עקיף המחלחל כלפי מטה ומעצב את שדה האפשרויות של מדיניות לאומית ומקומית (Gaventa, 2007).

במבט על תגי החניה, הכוח ברמה הגלובלית אינו מופעל באמצעות החלטות אופרטיביות ישירות, אלא דרך מסגור מוסרי-ערכי רחב של זכויות, ובראשן אמנת האו"ם בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, שישראל אשררה. האמנה פועלת בהיבט המשפטי כהסכם בינלאומי המחולל שינוי עומק בתפיסת הזכויות של נגישות ושוויון, ומחייבת התאמות חקיקה ברמה הלאומית (United Nations, 2006), כאשר התאמות אלו מתורגמות לכלים יישומיים ובהם תג החניה. במקביל, מתקיים מישור סימבולי-תרבותי שבו הסמל הבינלאומי של דמות אדם על כיסא גלגלים, אומץ כסטנדרט לסימון חניות המיועדות לאנשים עם מוגבלות בעלי תג. הסמל מהווה שפה ויזואלית אוניברסלית, המבטאת הכרה בלגיטימיות של דרישות הנגישות והבנה חוצת תרבויות של זכות הגישה למרחב הציבורי (דורפמן, 2020; מכון התקנים הישראלי, 2015). היבט נוסף הוא תחום לימודי המוגבלות המעמיד תשתית תיאורטית ואמפירית באמצעות מחקרים, דוחות ונתונים המשמשים אינדיקטורים להערכה ומעקב. פרסומים אלו עשויים לייצר לחץ מוסדי על קובעי מדיניות ברמה הלאומית והמקומית בישראל ליישר קו עם הסטנדרטים הגלובליים (Holler & Ohayon, 2024). הכוח הגלובלי אינו מוצג כממצא אמפירי עצמאי, אלא כעוגן מושגי המגדיר את מסגרת הזכאות לתג, אשר מתוכה מתפתחים ומקבלים משמעות יתר רכיבי המודל.

רמת הכוח הלאומית (National level)

ברמה הלאומית, המדינה מחזיקה בסמכות הפורמלית לקבוע אילו נורמות בינלאומיות יאומצו ואילו יוותרו מחוץ למסגרת המחייבת. ברמה זו מעוצבים "כללי המשחק" של המדיניות הציבורית, באמצעות

הכנסת, הממשלה ובתי המשפט. החל מחקיקה, תקנות ונהלים, ועד להחלטות על הקצאת תקציבים, ומנגנוני אכיפה (Gaventa, 2007).

הכוח הלאומי מתגלם בראש ובראשונה באמצעות חקיקה ראשית, ובראשה "חוק חניה לנכים" (חוק חניה לנכים תשנ"ד, 1993), אשר מיישם את עקרונות הנגישות והשוויון ומעגן את הזכות הקונקרטית לתג חניה לנכה כחובה משפטית מחייבת ולא כהטבה וולונטרית. לצד חוק זה פועלים חוקים ותקנות משלימים המרחיבים ומסדירים את מימוש הזכות (ברלב-קוטלר ושות', 2014). כוחה של המדינה בא לידי ביטוי בסמכותה הבלעדית לקבוע את הקריטריונים הרפואיים לזכאות, לרבות עיגון מדיניות הזכאות "הכפולה" במסגרת תקנות רשמיות (אלגום מזרחי, 2022). מלבד זאת, המדיניות הלאומית מתאפיינת בריבוי גורמים מוסדיים. כך למשל, אגף הרישוי, כגוף האחראי על ניהול מאגר הרכבים והנפקת התגים, הוא שחקן מרכזי אך לא בלעדי המפעיל שיקול דעת מקצועי בפרשנות הוראות החוק. לצד אגף זה קיימים גורמים נוספים הנושאים באחריות הנגזרת מחלוקת סמכויות מערכתית רחבה יותר, כפי שפורט בסקירת הספרות. יתרה מזאת, האסדרה הלאומית קובעת סטנדרט אחיד לתוקף התג ולשימוש בו, וסף קנסות זהה בכלל הרשויות המקומיות לשם הרתעה (משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב', 2025). הביטוי לכוח הלאומי ניכר בממצאים והוא שזור בניתוח זירות הכוח וצורות הכוח המפורטות בהמשך, כחלק מהאופן שבו מתעצבת המדיניות.

רמת הכוח המקומית (Local Level)

הרמה המקומית מהווה את הזירה שבה הכוח הופך ממופשט למוחשי ופוגש את האזרח בחיי היומיום. בעוד שההסדרים החוקיים הנרחבים נקבעים ברמה הלאומית, הרשות המקומית הכוללת עיריות, מועצות וארגונים קהילתיים, היא הגורם האחראי על יישום המדיניות באמצעות מערכי פיקוח, גורמי אכיפה ונותני שירות מגוונים. בזירה זו מתקבלות ההחלטות מעשיות הנוגעות להקצאת משאבים פיזיים ולתכנון העירוני, שלהן השפעה ישירה על מימוש זכויות במרחב הציבורי (Gaventa, 2007).

התכנון העירוני בהקשר של תג החניה מתורגם לפעולות פרקטיות המעצבות את היכולת לממש את הזכות בפועל. מבין ממצאי המחקר ניתן לזהות מספר היבטים מרכזיים: הקצאה והנגשה של מקומות חניה, תיקון ליקויים פיזיים במרחב הציבורי, הצבת תמרורים, וסימון חניות ייעודיות המשויכות למספר רכב אישי בסמיכות למקום מגורי הזכאים.

בעוד שהספרות על נגישות במרחב הבנוי ובתכנון עירוני עוסקת בהרחבה של הניידות, בעיקר בזיקה לסביבה הבנויה או לשימוש בתחבורה ציבורית (Egard et al., 2022; Eskola et al., 2025; Stafford et al., 2022), היא אינה מקדישה תשומת לב לחניה כמרכיב יסודי והכרחי במימוש הזכות לתנועה. מחקר חלוצי שהתייחס במפורש להיבט זה, נעשה בארה"ב ופורסם במהלך כתיבת המחקר הנוכחי (Hwang et al., 2025). מחקר זה תומך בממצאים שעלו בנוגע לדרישות הנגישות בחניה עצמה. דרישות אלו כוללות בין היתר, את גובה המדרכה, רוחב מקום החניה ושמירה על רצף נגיש מהרכב אל היעד, אשר אינם מובטחים תמיד הלכה למעשה. מלבד המשותף בין המחקרים, הממצאים כאן העלו צורך ייחודי בהתקנת סככות מעל חניות נגישות,

זאת לנוכח פרק הזמן הממושך אשר נדרש לאדם עם מוגבלות לצורך התארגנות ויציאה מהרכב, זמן שבו הוא נותר חשוף לפגעי מזג האוויר באופן המקשה על תפקודו.

זירות של כוח: סגורות, מוזמנות ונתבעות

זירות סגורות (Closed spaces)

הממד הראשון של הזירות מאפיין מרחבים בהם קבלת ההחלטות מתבצעת בידי קבוצה מצומצמת של שחקנים מוסדיים, ללא השתתפות אזרחית ישירה וללא מנגנונים של שקיפות או יכולת השפעה מלמטה. במרחבים אלו הכוח מרוכז בידי אליטות מקצועיות ומנהליות, הפועלות על פי היגיון מוסדי פנימי והן מגדירות קריטריונים, נהלים וסדרי עדיפויות מאחורי דלתיים סגורות. אף שהחלטות אלו נושאות השלכות מהותיות על חיי האזרח, הן נתפסות כתחום מקצועי שאינו נגיש לציבור בשל פערי ידע ומומחיות (Gaventa, 2007).

תהליכי עיצוב המדיניות של התג, קביעת תנאי הסף לזכאות והליכי קבלת ההחלטות מתרחשים ברובם במרחבים פנימיים של המערכת, כך שלרוב אינם מאפשרים השתתפות דמוקרטית ואינם חשופים לביקורת ציבורית. תובנה זו מתחזקת מתוך ממצאי המחקר וביחוד לאור הליך הגשת הבקשה המתבצע באופן מקוון בלבד, היבט שלא זוהה במחקרים קודמים ומופיע כאן לראשונה. הליך זה מתאפיין בהיעדר אפשרות ממשית להשמעת קול, לדיאלוג או לפניה ישירה למקבלי ההחלטות, שזהותם ואופן פעולתם נותרים עמומים. הפרשנות הרחבה המופעלת בזירה זו, לרבות ההכרעה בין תג חניה זמני לקבוע, מתבססת על קריטריונים שאינם מפורסמים ואינם מלווים בהנמקה מספקת. משתתפי המחקר ביטאו תסכול עמוק לנוכח חוסר האחידות בהחלטות, אשר ליווה בתחושת חוסר אמון כלפי המערכת ומנגנוני קבלת ההחלטות שלה. תהליך זה בלט במיוחד בהתמודדות עם מצבים כרוניים, שבהם הדרישה החוזרת להוכחת זכאות נתפסה כבלתי מוצדקת, גם כאשר לא חל שיפור במצב ואף נרשמה החמרה.

חוסר האמון במערכת השתקף גם בהקשר של יחסי הכוח המופעלים במנגנון של קצבת הניידות הפועל תחת משרד הבריאות. האחוזים הנקבעים במסגרת הניידות משפיעים ישירות על הזכאות להתאמות לרכב ולסוג התג שיתקבל במשרד התחבורה והרישוי. מן הממצאים משתקף מארג של סמכויות התלויות זו בזו, אשר עבור האזרח נתפס כמערכת של מקשה אחת. בהיעדר אינטגרציה בין האגפים, החוויה הכוללת היא של חוסר צדק ושל אי הלימה בין צורכי הפרט לבין המענים המוסדיים.

ביטוי קיצוני של הפעלת כוח בזירה הסגורה עלה לא מעט בראיונות וניכר בהחלטה הגורפת של המדינה, ברמה הלאומית, להקפיא את הנפקת התגים ולגבש קריטריונים חדשים לזכאות (ראובן, 2025). מהלך זה, שהופעל כתגובה לחשיפות תקשורתיות על זיופים ומרמה, מדגים הפעלת כוח המשפיעה באופן קולקטיבי על ציבור הזכאים. ההחלטות שהתקבלו בדרגים בכירים וללא שקיפות, ממחישות את מוחלשותו של האזרח מול עוצמתה של הזירה הסגורה, המכתיבה את המדיניות באופן חד־צדדי ומערערת את הוודאות והיציבות של הזקוקים לתג. מגמה זו משתלבת עם ממצאים קודמים המצביעים על מגמה של הקשחת תנאים מצד המדינה

במימוש זכויות שונות של אנשים עם מוגבלות, במיוחד במצבים שבהם זוהה שימוש יתר במשאבים (Belt & Dorfman, 2020).

בהמשך לנקודות שהוצגו לעיל, עלה באופן נרחב נושא כפילות תגי החניה. סוגיה זו מסווגת אף היא בזירת הכוח הסגורה וברמת הכוח הלאומית, ומשקפת את האופן שבו מנגנון מדיניות פורמלי עשוי לייצר השלכות חברתיות ואישיות החורגות מגבולות ההסדרה המנהלית. עמדותיהם של משתמשי התג ביחס לעצם הכפילות ולמנגנון הזכאות האוטומטי הנלווה לה היו מגוונות. מן הממצאים עולה כי ברוב המקרים נתפסה הכפילות כמיותרת, בעיקר כאשר האדם עם המוגבלות נוהג בעצמו ברכב. במקרים של הורים לילד התלוי בהם הדעות היו חלוקות, אולם גם כאן לא התגבשה עמדה אחידה. כפילות התג עוררה תרעומת בנוסף במצבים שבהם התג השני הועבר לאדם המתגורר במרחק גאוגרפי ניכר מהזכאי, וכן במקרים של אדם מבוגר הממעט לצאת מביתו, בעוד שני תגים מצויים במרחב הציבורי ונעשה בהם שימוש.

הדיסוננס העולה מן הממצאים במעגל התוך נפשי משקף את השלכותיו של המנגנון הכפול. בעוד שכעס וביקורת מופנים כלפי אחרים בגין שימוש לא חוקי בתג, אותו דפוס של שימוש בהיעדר הזכאי מוצדק ומנורמל, ברוב המקרים, על ידי המורשים עצמם. דפוס זה ממחיש את שכיחותו של השימוש הלא חוקי גם בקרב מי שמחזיקים בזכאות פורמלית. היבט זה של שימוש בלתי חוקי בידי המורשים מוזכר לראשונה במחקר שצוין לעיל (Hwang et al., 2025), והמחקר הנוכחי מרחיב את הדיון בהקשר הישראלי, שבו מוענק מלכתחילה תג נוסף למורשה, תוך העמקה בפרשנויות ובמשמעויות החברתיות הנלוות לה. יתרה מכך, בעוד שמחקרים קודמים התמקדו בעיקר במניעיהם של אנשים ללא תג העושים שימוש אסור בחניות ייעודיות (Bučar Ručman, 2020; O'Driscoll, 2016), מחקר זה מרחיב את נקודת המבט אל מניעיהם של המורשים בתג עצמם. ממצאים אלה מחדדים את המורכבות הנורמטיבית של התופעה, שכן מדובר באנשים המכירים מקרוב את הקשיים הכרוכים במוגבלות, ולמרות זאת פועלים בניגוד לכללי החוק. בהקשר זה נערכה השוואה למדינות אחרות שבהן מונפק תג יחיד המיועד לאדם עצמו ואינו משויך לרכב מסוים. אף שהקונפליקט הכרוך בשימוש בתג ללא נוכחות האדם עם המוגבלות אינו נעלם לחלוטין גם במודלים אלה, ניתן להניח כי הוא מתמתן ונוכח בעוצמה פחותה בהשוואה למודל הכפול הנהוג בישראל.

זירות מוזמנות (Invited spaces)

הממד השני של זירות הכוח מתייחס לרשויות או לגופים מוסדיים הפותחים פתח מוגבל להשתתפות אזרחית. מרחבים אלה עשויים להיות מתמשכים, או זמניים וחד פעמיים, והם מוצגים כהרחבה של העיקרון הדמוקרטי. עם זאת, אופיין של זירות מוזמנות אינו ניטרלי אלא מעוצב מראש על ידי בעלי הסמכות אשר קובעים את גבולות הדיון, את כללי ההשתתפות, את סוג הידע הנדרש ואת השפה המקצועית-משפטית הלגיטימית (Gaventa, 2007).

החיבור בין הזירות המוזמנות לבין הזכות לתג החניה משתקף דרך מנגנונים של כוח ברמה הלאומית, בהם המערכת מאפשרת לאדם לפעול בתוך כללים מוסדיים מוגדרים מראש. כך למשל, המרואיינים ציינו כי

קיימת אפשרות להגיש בקשה לתג חניה, וכן להגיש בקשה חוזרת ללא הגבלה גם לאחר דחיית הזכאות. במקביל, ברמה המקומית עלו התייחסויות להזמנה להשתתפות באמצעות אפשרויות פנייה לגורמים שונים, כגון המשטרה או הרשות המקומית, לצורך מימוש הזכות והסרת חסמים, וכן פנייה לוועדת חריגים לשם סימון חניה. בנוסף, הוזכרו יוזמות מקומיות המקיימות פעילות חברתית עבור אנשים עם מוגבלות. בחינת הממד הביצועי של יוזמות אלה נעשית במסגרת הקטגוריה של צורת הכוח הסמוי, ומעוררת שאלות באשר לאפקטיביות שלהן ולהשפעתה המעשית של הזירה המוזמנת על מימוש הזכות.

זירות נתבעות (Claimed spaces)

הממד השלישי של הזירות מתהווה ביוזמת אזרחים וקבוצות חברתיות, מחוץ למסגרת ממסדיות פורמליות. זירות אלו נולדות מתוך חוויות משותפות של פגיעה, הדרה או אי צדק, ומהוות מקום לגיבוש כוח קולקטיבי, שיתוף ידע ופרקטיקות של התנגדות. בניגוד לזירות סגורות או מוזמנות, בזירות נתבעות האזרחים מגדירים באופן עצמאי את סדר היום, את גבולות הדיון ואת אמות המידה הלגיטימיות. מרחבים אלה עשויים להתקיים כתנועות חברתיות, קבוצות תמיכה, יוזמות קהילתיות או מרחבים בלתי פורמליים של שיח ופעולה. אף שלעיתים כוחם המוסדי מוגבל, חשיבותם טמונה ביכולתם לאתגר את עצם חלוקת הכוח הקיימת, לחשוף מנגנונים של הדרה ולהמיר חוויה אישית של קושי או כישלון לשיח פוליטי וביקורתי (Gaventa, 2007).

בכל הנוגע לזכות לתג חניה, כוח זה מתגבש במגוון ערוצים ובראשם המרחב הדיגיטלי (זכויות הנכים תו נכה ניידות וביטוח לאומי, חסר תאריך). משתתפי המחקר התייחסו לרשתות החברתיות כזירה מרכזית להתהוותן של קהילות ידע, תמיכה ושיתוף. לצד זאת, זירות אלו משמשות גם ערוץ לפורקן תחושות של דחייה, השפלה וחוסר הוגנות הנחוות בתהליכי מימוש הזכות. המרחב הדיגיטלי מתפקד אפוא כפלטפורמה אקטיבית לגיבוש תודעה ביקורתית ולהפצת ידע חווייתי ופרקטי, אשר ברובו אינו נגיש בערוצים הבירוקרטיים הרשמיים. בנוסף לפעילות של משתמשים פרטיים, מתקיימת במרחב זה גם פעילות ממוסדת של ארגוני חברה אזרחית הפועלים לקידום מיצוי זכויות הוגן (אגף השיקום, חסר תאריך א'; וקנין, 2025א').

ממצאי המחקר מצביעים בנוסף על ביטויים של אקטיביזם פרטני במרחב הציבורי, אשר מועלים לעיתים קרובות גם לרשתות החברתיות, ובכך יוצרים רצף של פעולה והשפעה בין המרחב הפיזי למרחב הדיגיטלי. אקטיביזם זה מתבטא בשני אופנים מרכזיים. האחד כולל יוזמות חינוכיות והסברתיות שמטרתן לסמן גבולות נורמטיביים ולהעלות מודעות לשימוש הראוי בתג חניה. האופן השני מתייחס לפרקטיקות של שיטור אזרחי פנימי, המתבטאות בחשדנות, בפיקוח הדדי ובבחינה קפדנית של לגיטימיות השימוש בתג, הן כלפי אנשים עם מוגבלות אחרים והן כלפי אזרחים ללא תג. הממצא השני מחזק מחקרים אחרים שעסקו בנושא (דורפמן, Dorfman, 2019; 2020) המתייחסים לכך שבהיעדר מגן מוסדי מתפקד, הפרט נאלץ לתבוע את מקומו במרחב ולייצר מנגנוני אכיפה אלטרנטיביים בכוחות עצמו. אף שניתן לפרש התנהגויות אלו כחשדנות חיצונית שמחלחלת גם למקבלי השירות עצמם (Dorfman, 2019), בראייה של "זירה נתבעת" ניתן לראות בהן גם צורה של מחאה המביעה התנגדות סמויה לוואקום האכיפתי שהותירה המדינה, ולתחושת חוסר הצדק

בחלוקת המשאב הכפול והשימוש הבלתי חוקי בו. בהקשר לכך, המשתתפים הציעו ליזום פעולה אזרחית מאורגנת, שבה מתנדבים ישתפו פעולה עם המשטרה ליצירת שינוי בתחום.

פן נוסף המהדהד את דפוסי החשדנות בזירה הנתבעת נוגע להיווצרותן של התאגדויות קולקטיביות סביב אבחנות ספציפיות, אשר פועלות בין היתר גם במרחב הדיגיטלי, כגון אנשים על הרצף האוטיסטי (אלו"ט, חסר תאריך) או מתמודדים עם מחלות אונקולוגיות (גדולים מהחיים, חסר תאריך). התארגנויות אלו מתפקדות כקבוצות לחץ למיצוי זכויות, ומבקשות לתרגם את המכנה המשותף של חוויית המוגבלות לכדי כוח פוליטי, אשר בא לידי ביטוי, בין היתר, בקידום מתן אישורים גורפים לתגי חניה. ממצאי המחקר מצביעים על תרעומת בקרב משתמשי התג כלפי הישגים אלו. לתפיסתם, בעוד שהם עצמם נעדרים אלטרנטיבה תפקודית לניידות, ההרחבה הגורפת של הזכאות למוגבלויות נוספות שוחקת את הזכות ויוצרת עומס על תשתיות החניה. מאבק זה על משאב ציבורי מוגבל תורם להיווצרותה של "היררכיה של מוגבלות", מערער את הסולידריות הקבוצתית ומחדד גבולות פנימיים בתוך הקהילה. ממצא זה מחזק ומרחיב את הספרות שעסקה בשימוש לא חוקי בחניות נכים ובשחיקת הלכידות הפנימית (Bučar Ručman, 2020). בתוך כך, מתבסס דפוס של פיקוח שבו הזכאות נבחנת על בסיס נראות חיצונית ושימוש באביזרי עזר, באופן המערער את הלגיטימיות של מי שמוגבלותו אינה גלויה לעין. כתוצאה, מנגנוני מיון והדרה ממסדיים משוכפלים ומופנמים בתוך הקהילה עצמה.

צורות של כוח: גלוי, סמוי ובלתי נראה

כוח גלוי (Visible Power)

הכוח הגלוי נשען על ההנחה כי תהליכי קבלת החלטות מתנהלים על בסיס כללים ברורים ושקופים, וכי לכלל בעלי העניין קיימת נגישות עקרונית למנגנונים אלו ויכולת להשמיע את קולם (Gaventa, 2007).

סוגיית תג החניה מדגימה כוח זה באמצעות האתגרים הבירוקרטיים הנלווים למימוש הזכות. האדם עם המוגבלות נדרש להוכיח כי הוא עומד בתנאי החוק היבשים שנקבעו ברמה הלאומית, כמו לדוגמה התאמה לרשימה הסגורה של ליקויים רפואיים בניידות (ביטוח לאומי ד', חסר תאריך ;Barnartt, 2010), או עמידה באחוזי נכות מוגדרים מראש (ביטוח לאומי ג', חסר תאריך). דרישות אלו מבוססות על תפיסה מובלעת שלפיה האזרח מביר את החוק, מבין את השלכותיו, ובעל היכולת לנווט בערוצי פעולה פורמליים כמו: הגשת בקשה, צירוף מסמכים רפואיים והפעלת מנגנוני ערר במקרה של דחייה.

ממצאי תת התמה הראשונה, העוסקת בתג "כמשאב מסייע", מצביעים על ידע פרקטי גלוי שמחזיקים מקבלי השירות ביחס להיקף הזכאות ולדרכי מימושה, אף שרבים מהם תיארו תהליך ממושך של למידה עד לרכישת הידע שברשותם כיום. ידע זה מתבטא בהיכרות עם מגוון ההסדרים החוקיים: החל משימוש בחניות נכים ייעודיות, דרך חניה על מדרכה או באזורים המסומנים "אדום לבן" בהתאם לתנאי החוק, ועד להטבות נלוות כגון תשלום מופחת בחניונים, פטור מתשלום בחניות ציבוריות או הקלות באגרת רכב. ממצאים אלו

מדגישים כי מימוש הזכות אינו נשען אך ורק על עצם הזכאות הפורמלית, אלא גם על יכולתו של הפרט לזהות, לפרש ולהפעיל את מרחב האפשרויות שהמדיניות מאפשרת.

מאפיין מרכזי אחר של הכוח הגלוי הוא נראותו הפיזית של התג על שמשת הרכב כחובה חוקית, והאפשרות הציבורית לבחינה אמפירית וגלויה של אופן השימוש בו. נראות זו שהומשגה במחקר כ"תג חברתי" עוררה בקרב המשתתפים חוויה אמביוולנטית, הנעה בין הכרה סביבתית בזכות לבין קושי בחשיפה של המוגבלות במרחב הציבורי וחווית חוסר שליטה. ביטוי דומה נוכח במישור הדיגיטלי, המאפשר אימות פומבי של הזכאות באמצעות מאגרי המידע של אגף הרישוי. מאגרים אלו מאפשרים זיהוי, בקרה והצלבה של היקף הזכאות, ופועלים לצד הסימון המובהק של החניות והתמרורים, ליצירת הבחנה גלויה בין זכאים למי שאינם זכאים. מפרספקטיבה זו ניכר כי הכוח הגלוי מעניק עדיפות מובהקת לשיח רפואי פתולוגי על פני שיח תפקודי, ומשרטט גבולות גזרה נוקשים המשמרים את עמדת הכוח של המערכת ביחס לפרט. הדיון בממד הכוח הסמוי בחלק הבא יחשוף מורכבויות ומנגנונים הנעדרים מהממד הגלוי, חרף המסגור הרשמי בדבר קיומם.

כוח סמוי (Hidden Power)

הכוח הסמוי פועל "מאחורי הקלעים" ותפקידו לעצב את סדר היום הפוליטי וכן לשמר את מבני הכוח הקיימים. בעלי אינטרסים משתמשים בו כדי ליצור חסמים מבניים ופרוצדורליים, להטות את המערכת הפוליטית לטובתם, ולמנוע מנושאים מסוימים או מקבוצות מוחלשות להגיע מראש לשולחן קבלת ההחלטות (Gaventa, 2007).

הכוח הסמוי אינו נותר בגדר תאוריה, אלא מתורגם במציאות למערכת בירוקרטית סבוכה ולחסמים בלתי מוצהרים, החותרים תחת אשליית השוויון של הכוח הגלוי. מכשול בירוקרטי בהגשת בקשה מהווה מכשול נגישות, משום ששניהם מגבילים גישה שווה למשאבים ולזכויות ומנציחים אי שוויון תחת מסווה של הליכים כביכול ניטרליים (Egard et al., 2022). ברמת הכוח הלאומית, הפרוצדורה למיצוי הזכות לתג חניה מתפקדת כטקטיקה של 'ייאוש מובנה' שבכוחה לסנן מועמדים פוטנציאליים כבר בשלבים המקדמיים של ההליך. חסם מרכזי בהקשר זה נוגע לדרישה לרמה גבוהה של אוריינות בירוקרטית ודיגיטלית, הכוללת מילוי טפסים מורכבים, סריקת מסמכים והגשה מקוונת. דרישות אלו מניחות מראש קיומן של מיומנויות שאינן מובנות מאליהן, ועלולות להוות מכשול משמעותי, בעיקר אך לא רק, בקרב אוכלוסיות מבוגרות או צעירות. אתגר זה מוביל לאפיק פעולה חלופי אך בעייתי לא פחות שבו על רקע אי הוודאות הטכנולוגית והחשש כי המערכת הממוחשבת לא תקלוט את הבקשה כראוי, פונים חלקם למשלוח מסמכים בדואר מתוך תקווה להבטיח מענה אנושי ישיר. אולם הממצאים מלמדים כי מדובר באשליית שליטה בלבד. בפועל, גם ערוץ זה הכולל שימוש בדואר רשום סובל מסחבת ומעיכובים ניכרים בקליטת החומר, המעמיקים את תחושת חוסר האונים של הפרט מול המערכת המוסדית.

שימורו של הכוח הסמוי מתאפשר גם דרך עמימות מכוונת ושליטה במידע. הדרישה להוכיח ש'תנועה ללא רכב תערער את הבריאות', מעניקה למערכת מרחב תמרון ופרשנות החורג מסמכותה הגלויה. ביטוי

מרכזי לכך כפי שעולה בממצאים הוא השימוש בנימוקי דחייה גורפים ולקוניים, המסתירים את מערכת השיקולים שהובילה להחלטה. העדר שקיפות זה מונע מהפונים את הידע הקריטי להבנת הסירוב ולגיבוש ערר מושכל, ובכך מחליש את יכולתם לבקר את ההחלטה או להתנגד לה. יתרה מכך, מיצוי הזכות דורש יכולת "תרגום" של חוויות תפקודיות לשפה משפטית-מקצועית. לעיתים קרובות, דרישה זו מחייבת הסתייעות במומחים חיצוניים, משאב כלכלי שאינו נחלת הכלל. שילוב זה הופך את ההליך, המוצג לכאורה כנגיש, למרחב מתיש ומדיר, בייחוד עבור אלו שאין להם את הפניות הנדרשת לניהול המאבק. יחד עם זאת, אי הנגשת המידע באופן יזום וברור מייצרת חוויה מתמשכת של אי ודאות, המתורגמת לחשדנות עמוקה שבה המערכת משמרת את יתרון הכוח שלה על מנת לצמצם את האפשרויות למימוש הזכות.

נדבך נוסף מתבטא במתח מוסדי הנובע מביזור האחריות בין גופי הממשל. מתח זה בולט במיוחד במצבים בהם המדינה מכירה בנכותו של אדם, כגון זכאות לביסא גלגלים, אך דורשת ממנו לצלוח מסע הוכחות חדש עבור תג חניה בשל היעדר סנכרון בין מערכות המידע. חוסר התיאום משתקף גם ברמת הכוח המקומית באמצעות מנגנוני "בירוקרטיה ברמת הרחוב" (Lipsky, 2010), מושג המתייחס לדרגי הביצוע שבהם נותני שירות מפעילים שיקול דעת יומיומי במפגש עם האזרח, ובכך מעצבים את יישום המדיניות. במסגרת זו, נותני השירות פועלים כגורמי סף למימוש הזכות, בין אם מדובר בפקיד המטפל בהיבטים טכניים של הבקשה ובין אם ברופא בקהילה הממליץ על תג בהתאם להתרשמותו הסובייקטיבית. שיקול דעת זה, המופעל בתוך אילוצים מוסדיים ונהלים פורמליים, הופך את המדיניות המוצהרת לפרקטיקה סלקטיבית.

הביזור בין רמות הממשל בא לידי ביטוי גם בדוגמה של פעילות קהילתית ייעודית לאנשים עם מוגבלות ההופכת למלכודת מוסדית. הפער בין ההזמנה להשתתף לבין היעדר תשתית חניה יוצר מציאות בלתי נסבלת שבה אותה מערכת המעודדת הכלה חברתית היא זו המטילה בפועל קנסות על המשתתפים בשל כשלי תכנון שנמצאים באחריותה הבלעדית.

רובד נוסף בממצאי המחקר מבליט כשלי תכנון עירוני ברמה המקומית המקושרים אף הם לכוח הסמוי. ראשית, עולה מחסור מתמשך במקומות חניה כלליים ביחס להיקף השימוש בכביש, ממצא העולה בקנה אחד עם מחקרים קודמים בתחום (Parmar et al., 2020). שנית, ניכר מחסור מובהק בחניות נכים מסומנות ובהיקף העומד בתקן הנדרש. מרואיינים רבים הצביעו על גידול באוכלוסיית האנשים עם מוגבלות בעקבות המלחמה, מגמה המעמיקה את הפער בין ההיצע לצורך ומחריפה את המצוקה במרחב העירוני. כשל תכנוני זה מוחרף לנוכח קיומה של זירה סגורה נוספת בדמות הוועדות המחוזיות. ועדות אלו מחזיקות בסמכות להחרגת הוראות החוק ולהפחתת מספר החניות שנקבעו בתקן לנכים, וזאת תוך היעדר שקיפות והשתתפות ציבורית. מאחר שהחלטות תכנוניות אלו מתממשות במרחב הפיזי רק בחלוף שנים, נוצר פער מובנה שאינו מאפשר לאזרחים להגיב בזמן אמת. פער זה מצביע על כך שהמצוקה הנוכחית צפויה אף להחריף בעתיד.

היבטים נוספים בתכנון העירוני מתבטאים בשינויים פתאומיים בהסדרי השילוט והתמרור וכן בהצבת עמודים החוסמים את הגישה לחניה על מדרכה. חסימת המדרכה מייצרת אבסורד תכנוני, שכן בעוד החוק מתיר שימוש במשאב זה בתנאים מסוימים במטרה להקל על הנגישות, החסימה הפיזית מבטלת אפשרות זו

ומרוקנת את הזכות מתוכנה. נוסף על כך מצוקת החניה הנובעת מתכנון ארגוני לקוי מועצמת במיוחד באזורי מסחר שבהם לא מוקצות חניות ייעודיות לבעלי עסקים ולעובדיהם. במצבים אלו חניות הנכים נתפסות לשימוש שגרתי על ידי גורמים אלו, בעוד שלקוחות עם מוגבלות נותרים ללא מענה נגיש וזמין.

ממצאים אלו העוסקים בכשלי התכנון העירוני מתחדדים לנוכח העובדה שלחלק ניכר מהאנשים עם מוגבלות בניידות אין חלופה תחבורתית ממשית לרכב פרטי. חרף ההנחה התכנונית הרווחת בדבר זמינותם של אוטובוסים או מוניות כפתרון חלופי, ממצאי המחקר מצביעים על כך שבפועל חלופות אלו אינן ישימות עבור רבים. השימוש באוטובוסים מאופיין בקשיים פיזיים של כניסה ויציאה, בחוסר רציפות של הנגשה ובעומסים, ממצא העולה בקנה אחד עם המחקר העדכני של האנג (Hwang et al., 2025). עוד עלה, כי גם השימוש במוניות אינו מהווה חלופה נגישה עבור חלק ניכר מהאוכלוסייה, בשל שילוב של גורמים ובהם זמינות מוגבלת, סירוב נהגים להעניק שירות לאנשים עם מוגבלות מתוך חשש מהתעסקות בציוד נלווה, היעדר התאמה לכיסאות גלגלים, עלויות כלכליות גבוהות ולעיתים אף סירוב לביצוע נסיעות קצרות. המרואיינים התייחסו גם לשימוש ברכבות באופן אמביוולנטי, אך מפאת מגבלה של היקף העבודה, ממצאים אלו לא נכללו בניתוח הנוכחי. מכלול ההיבטים מדגיש כי החזקת רכב פרטי אינה בגדר נוחות בלבד, אלא תנאי הכרחי להשתתפות במרחב הציבורי ולהבטחת שוויון הזדמנויות.

מעבר לחסמים הבירוקרטיים והפיזיים, מימוש הזכות תלוי במידה רבה בנכונות המדינה לפעול באופן אקטיבי ולאכוף את החוק, כמתחייב מהאמנה הבינלאומית ומחקיקת הנגישות. עם זאת ניכר פער משמעותי בין הזכות המוקנית ברמה ההצהרתית לבין האכיפה בשטח. פער זה נובע מהבדלים בהקצאת משאבים ובסדרי עדיפויות בין רשויות מקומיות שונות כפי שפורסם בתקשורת (חדשות ICE , 2024), חוסר אחידות זה מייצר מציאות שרירותית שבה רמת ההגנה על זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות משתנה בהתאם למקום מגוריהם, עובדה המדגימה כיצד כוחה של הרשות מתעצב דרך מדיניות מקומית שאינה תמיד גלויה או שוויונית.

בתוך כך, שיקול הדעת הרחב הנתון לגורמי האכיפה בפרשנות סעיפי חוק עמומים תורם להעמקת הפער בין הזכות המוצהרת למימושה. דוגמה מובהקת לכך העולה מממצאי המחקר, היא החניה באזור המסומן באדום-לבן, שבה המונח "הפרעה לתנועה" נותר פתוח לפרשנויות סובייקטיביות. עמימות זו מובילה ליישום לא אחיד של האכיפה המטפח תחושת שרירותיות בקרב משתמשי התג. בהקשר זה נחשף אבסורד נוסף, בעוד הקנסות נתפסים בעיני המשתמשים ככלי כלכלי פוטנציאלי להעשרת קופת הרשות המקומית, בפועל מתגלה דפוס של אכיפה סלקטיבית או כזו שאינה נאכפת כלל. מציאות זו מותירה את האדם עם המוגבלות חשוף, כאשר ההגנה על זכותו לניידות נשחקת לנוכח כללים עמומים ויישום בלתי צפוי.

נושא האכיפה מחדד עוד את הפער בין הזירה המוזמנת, שבה האזרח מופנה לערוצי פעולה פורמליים, לבין המציאות המתרחשת ברובד הסמוי. כך למשל, אף שהאזרח רשאי לפנות למשטרה בעת חסימת חניה פרטית, תגובת המשטרה מסתכמת לעיתים באיתור בעל הרכב בלבד, ללא אכיפה ממשית. מצב זה מייצר עיוות מוסרי מתמשך, שבו חוסר האכיפה האפקטיבי מבטל את תפקידה של האכיפה כמצפן נורמטיבי במרחב הציבורי, תוך פגיעה בלגיטימיות החוק. באופן דומה, האזרח מוזמן לפנות לרשות המקומית לצורך תיקון ליקויי

נגישות, אך ממצאי המחקר מצביעים על כך שטיפול זה נעשה לעיתים באופן חלקי או מתמשך לאורך זמן רב, באופן המותיר את הפונה ללא מענה יעיל. מנגד, חוויה מיטיבה תוארה במקרים שבהם לאדם היו קשרים עם בעלי סמכות אשר אפשרו קידום מהיר ויעיל של הבקשה. ממצא זה מאשש את קיומם של מנגנוני כוח בלתי רשמיים העוקפים את הפרוצדורה היבשה ומכוננים מסלול עוקף למערכת הפורמלית.

נקודה נוספת העולה מן הממצאים נוגעת לשליטתה החלקית של המשטרה הכפופה אף היא למוקדי כוח ברמה הלאומית. דוגמה לכך היא פניות הנוגעות לזיופים שבעקבותיהן נרשמה בתחילה התגייסות משטרתית כפי שעלה בתקשורת, אך בהמשך ניכרה דעיכה וחוסר בהירות של אופן הטיפול בנושא. תהליך זה עורר חשדנות אשר באה לידי ביטוי במרחבים דיגיטליים חברתיים והשתקפה גם בממצאי המחקר. גורמים אלו הפועלים מאחורי הקלעים נתפסים כבעלי יכולת להשפיע על מהלך האכיפה, לעכב חקירה ואף להביא להפסקתה, ובכך הם מעצבים את גבולות הזכות בדרכים שאינן חשופות לביקורת ציבורית.

סוגיה מורכבת נוספת שעלתה במסמכי מדיניות רשמיים אך טרם זכתה להתייחסות מחקרית שיטתית נוגעת לאכיפת השימוש בתג החניה "השני". ממצאי המחקר מצביעים על כך שזיהוי שימוש בלתי חוקי בתג בהיעדר האדם עם המוגבלות ברכב מהווה אתגר משמעותי ולעיתים אף בלתי אפשרי במסגרת אמצעי האכיפה הקיימים. אף שקיימת ספרות רחבה העוסקת בפיתוח טכנולוגיות אכיפה מתקדמות שעשויות לתת מענה לקושי זה (Hwang et al., 2025; Makros et al., 2023, July; Tegeltija et al., 2021, March), טכנולוגיות אלו טרם מיושמות בישראל כנדרש נכון למועד המחקר (קליין, 2025).

בהיעדר מנגנוני זיהוי והרתעה מספקים מתעצמת תופעה שהמחקר מזהה כזירת ניצול הנחשפת כאן לראשונה באופן אמפירי. זירה זו כוללת פרסומים גלויים המציעים השגת תגים במרמה, שיתופי פעולה של רופאים והפעלת ערוצים של זיוף, המתקיים באמצעות פעילות של מתווכים בתחום ויוזמות פרטיות המנצלות פרצות רפואיות ומנהליות. מציאות זו מייצרת פער נורמטיבי חריף שבו גורמים שאינם זכאים נהנים מהחזקה ממושכת של תג חניה ואף מהקצאת חניה ייעודית אישית, בעוד שאנשים עם מוגבלות בניידות נדרשים להתמודד עם תהליכי סינון מחמירים וחסמים בירוקרטיים. מן הממצאים עולה כי מנגנון התג הכפול אשר במקרים רבים נעדר הצדקה תפקודית ממשית, מתפקד כמרחב המאפשר מסחור של הזכות ופוגע באמון הציבור במערכת המוסדית.

חוסר האמון בכוח הביצועי של רשויות האכיפה וביכולת ההרתעה שלהן מוביל לעיתים למצבים שבהם אזרחים נוטלים את החוק לידיהם, למשל באמצעות חסימת נתיבי תנועה או רכבים חונים אחרים. אף שפעולות אלו אינן חוקיות כשלעצמן, הן משקפות באופן ברור את עומק התסכול של מקבלי השירות כלפי המערכת המוסדית. במקביל, חוסר האמון מתבטא גם בניסיונות עצמיים לפעול לשינוי, כפי שפורט בכוח הזירה הנתבעת. עם זאת, מן הממצאים עולה גם קול המדגיש את תחושת המוחלשות של אנשים עם מוגבלות ואת הקושי הממשי שבו הם נתקלים בהנעת שינוי מערכתי רחב באופן עצמאי.

כמשקל נגד לתחושות המוחלשות וחוסר האמון, פרק הממצאים העוסק במרחב הפרוספקטיבי מעניק במה לזווית הראיה של משתמשי התג, ומצביע על כך שהתגייסות מצד המערכת הלאומית לאימוץ רעיונות

המועלים על ידי המשתמשים עשויה להביא לשינוי מהותי. הצעות אלו כוללות שיפור טכנולוגי, רגולציה הדוקה ומעקב אחר מפרי החוק, לצד פעולות במישור התודעתי כגון הטמעת הנושא במערכת החינוך והשקעה בקמפיינים הסברתיים. עם זאת, גם יישום הצעות אלו מותנה באמור בהקצאת משאבים משמעותיים ומחזיר את הדיון לשאלות סדרי עדיפויות ולכוח של השלטון ברמה הלאומית והמקומית.

כוח בלתי נראה (Invisible Power)

הממד האחרון וחמקמק ביותר של מנגנוני השליטה הוא הכוח הבלתי נראה, הפועל ברמה האידיאולוגית והפסיכולוגית. כוח זה מעצב את תודעתם של יחידים ואת אופני ההבנה העצמית שלהם באמצעות תהליכי סוציאליזציה והפנמה של נורמות וערכים. כתוצאה מתהליכים אלו, קבוצות מוחלשות עשויות לתפוס סיטואציות של שליטה, תלות או הדרה כטבעיים, כבלתי נמנעים או אפילו כלגיטימיים, תפיסה המובילה להפנמה של אשמה עצמית ולטשטוש יחסי הכוח המבניים. עוצמתו של כוח זה טמונה ביכולתו לשרטט את גבולות המחשבה והשאיפה, לייצר הסכמה סמויה ולנטרל התנגדות עוד בטרם היא מתגבשת לכדי ביקורת מודעת או פעולה קולקטיבית (Gaventa, 2007).

ממצאי המחקר ממחישים כיצד כוח זה מתפקד כמחסום פנימי המעצב את תפיסת העצמי של הזכאים לתג החניה ואת האופן שבו הם מפרשים את המבט החברתי המופנה כלפיהם. בתוך כך מזוהות שתי אסטרטגיות התמודדות מרכזיות. האסטרטגיה הראשונה נובעת מהתופעה של "חוסר אונים נרכש" שבמסגרתה הפרט מפנים את גבולות הפעולה שמציבה המערכת (Maier & Seligman 2016). תהליך זה מתגבש על רקע חשיפה מצטברת ל"מיקרו אגרסיות" בהקשר של מוגבלות (Qi et al., 2025), כלומר, ביטויים יומיומיים מתמשכים, לעיתים סמויים ולא מכוונים, של זלזול, הטלת ספק או ערעור על הלגיטימיות של המוגבלות והזכויות הנלוות לה, אשר מייצרים שחיקה רגשית. הפנמה זו מתבטאת בממצאים בוויתור מוקדם על מיצוי זכויות, החל מהימנעות מהגשת בקשה לתג, דרך אי שימוש בהטבות נלוות כגון תשלום מופחת בחניונים, ועד להימנעות מוחלטת מהגעה למרחבים ציבוריים מסוימים. במצבים אלו, החוויה היומיומית של מצוקה נחווית כמצב נתון וחסר חלופות, כזה שאין יכולת ממשית לשנותו. תפיסה זו מחזקת תחושת תלות לצד תחושת השפלה המצמצמות את טווח הפעולה האפשרי ומכרסמות באוטונומיה האישית. תחת השפעת כוח זה התגבשה בנוסף אוריינטציה של ציות וחישוב עלות-תועלת, שבה הפרט מעריך כי המחיר הרגשי והסימבולי של מאבק מול הרשויות עולה על פוטנציאל השינוי.

האסטרטגיה השנייה העולה מממצאי המחקר ממחישה את פעולתו של הכוח הבלתי נראה, דרך הפנמת המוגבלות כבעיה פרטית או כקושי חברתי המצריך ניהול עצמי מתמשך. תפיסה זו מסיטה את המוקד מהכרה במוגבלות כתוצר של כשל מבני הנובע מתכנון מרחב ציבורי שאינו נגיש או שוויוני, אל האחריות הפרטית או החברתית. כך למשל, בהיעדר תכנון עירוני מותאם, נדרשים אנשים עם מוגבלות לפתח פרקטיקות יומיומיות של הסתגלות, תהליך הכרוך בעומס רגשי, בחרדה ובשחיקה מתמשכת, שאינו מתורגם בהכרח לביקורת פוליטית או תביעה לשינוי מבני.

באופן משלים, כאשר הביקורת כבר מופנית החוצה, היא מוסטת לעבר משתמשים אחרים במרחב הציבורי, כלפי מגזרים ספציפיים או אל מה שממוסגר כ"תרבות ישראלית" או "תרבות כביש" הנתפסת כאלימה, חסרת סובלנות ומזלזלת בחוק. להסטה זו מתווסף פחד ממשי מתגובות נגדיות של אלימות מילולית, עימותים ופגיעה פיזית, המרתיע מפני הבעת חשדנות גלויה, הצבת גבולות או התערבות במצבים של שימוש לרעה בזכויות התג. באופן זה, הסטת הביקורת מהווה כלי יעיל של הכוח הבלתי נראה, שכן היא מתרגמת כשל מבני-פוליטי למונחים של פגם מוסרי-תרבותי. בכך, היא מסווה את אחריותה הישירה של המערכת, ומצמצמת את הדיון הציבורי במנגנון התג הכפול המאפשר את הניצול מלכתחילה.

השפעתו של מנגנון זה אינה נעצרת במרחב הציבורי, אלא מחלחלת אל התא המשפחתי. שם התג הופך למוקד של משא ומתן יומיומי הטעון במתחים וחשדנות. כך, קונפליקט שמקורו במדיניות לאומית מתגלגל למרחב האישי כקונפליקט רגשי, שבו בני המשפחה ניצבים זה מול זה בעמדות של האשמה. תהליך זה ממחיש כיצד הכוח הסמוי מעצב מחדש את גבולות הלגיטימיות כאשר הסטיגמה מופנמת והופכת לחלק מהניהול העצמי של הפרט, בעוד שהמקורות המבניים המחוללים את המתח נותרים מחוץ לשדה הביקורת.

שתי אסטרטגיות אלו, בין אם באמצעות נסיגה והשלמה עם תכתיבי המציאות ובין אם דרך הסטת מוקד הביקורת מן הממסד אל הפרט או אל החברה, מתפקדות כזרועותיו הביצועיות של הכוח הבלתי נראה. אף שאחריות המדינה אינה נשללת בהכרח ברמה המוצהרת, דפוסים אלו מנטרלים את הפוטנציאל להתנגדות פוליטית, מטשטשים את מקורותיה המוסדיים של הבעיה, ומנציחים את יחסי הכוח המבניים כמצב טבעי, קבוע ובלתי ניתן לערעור.

מבט אינטגרטיבי: יחסי הכוח בביטוי לסטיגמה מבנית

ניתוח הזכות לתג חניה באמצעות מודל "קוביית הכוח" ממחיש כיצד פרוצדורה מוסדית מתפקדת כסובן מרכזי של סטיגמה מבנית. דרך ניהול הנגישות למשאבים, המערכת ממירה זכות אזרחית למנגנון של שליטה מותנית, שבו הבירוקרטיה מתפקדת כפרקטיקה של מיון, פיקוח ומשטור. תהליך זה משעתק אי שוויון תחת מסווה של יעילות מנהלית, והופך את המנגנון המנהלי לכלי הדרה פעיל, המרחיק את הפרט מהמרחב הציבורי בחסות החוק.

הסטיגמה המבנית המשתקפת במחקר אינה מקרית, אלא היא תוצר של הצטלבות ממדי כוח המעצבים את גבולות הלגיטימיות וההשתתפות של אנשים עם מוגבלות. בהתאם לספרות המחקרית המדגישה את השפעתה המצטברת של סטיגמה על הבריאות הנפשית (Hatzenbuehler, 2016), ממצאי המחקר מצביעים על חדירת המנגנון המנהלי לחווייתו הסובייקטיבית של הפרט: תחושות מצוקה, בושה וערעור הלגיטימיות מעידות שמימוש הזכות אינו רק פעולה פונקציונלית, אלא גם ביטוי של כוח מבני החודר לעולם הרגשי.

בסיכומו של דבר, התניה של צורכי ניידות בפיקוח בירוקרטי מתמשך, פוגעת ברצף ההיררכי של צרכים אנושיים כמו ביטחון, עצמאות והשתייכות. אי סיפוק צרכים אלה, על פי פירמידת הצרכים של מאסלו (Maslow, 1943), מעכב את האפשרות למימוש עצמי. במקביל, טשטוש האחריות המדינתית והעברת

הנטל אל הפרט ממסגרים את ההדרה ככשל אישי ולא כעוול מבני. כך מתקבעת סטיגמה מבנית המחלישה את היכולת להמשגה פוליטית של הפגיעה ולתביעה של צדק חברתי ומוסדי.

סיכום המלצות ומסקנות

למרות קיומה של ספרות מחקרית ענפה בתחומים המשיקים לנושא המחקר, בולט בהיעדרו מחקר איכותני ואמפירי המתבונן במכלול הרבדים של הזכות לתג חניה מבעד למבטם של אנשים עם מוגבלות, ובפרט של המורשים לשימוש בו מטעמם. המחקר הנוכחי ביקש למלא את החלל הריק, תוך התמקדות בתהליך קבלת התג ובשימוש בו בשני רכבים. כפילות התג בעלת משמעות לחוויית השימוש, אך נותרה סמויה וחסרת ביטוי בשיח המחקרי והציבורי. מחקר זה שאף לחשוף את התופעה והאתגרים הקשורים בה ולהעשיר את גוף הידע הקיים בתחום המוגבלות הפיזית בניידות, תוך התייחסות למגוון סוגיות המצטלבות ביניהן: זכויות אדם, מוסריות, שוויון, שותפות, סטריאוטיפים חברתיים, ותכנים משפטיים הנקשרים למדיניות. מגוון ההיבטים משקפים את חשיבות הנושא שהינו הרבה מעבר לזכות הקונקרטית. נוסף לכך, המחקר מציע תרומה ייחודית דרך יישום מודל "קוביית הכוח" לניתוח סוגיית תג החניה. המחקר חושף ביצד מנגנונים ביורוקרטיים-טכניים מתגבשים לכדי סטיגמה מבנית, ומדגים ביצד יחסי כוח משפיעים על חוויות המשתמשים ועל תחושת הלגיטימיות שלהם במרחב הציבורי.

על בסיס ממצאי המחקר ניתן להצביע על הצורך בשינוי מערכתי לא רק במתן שירות מכיל ונגיש יותר ובשיפור מנגנוני האכיפה והסרת החסמים הקיימים, אלא גם בבחינה מחודשת של יעילות מנגנון הזכאות הכפול וההסדר שלפיו התג משויך לרכב, לרבות האפשרות לקשור את הזכאות לאדם עצמו ולא לרכב. כמו כן, נדרש פיתוח ממשק מידע אינטגרטיבי בין הגופים המעורבים, שיאפשר סנכרון, שיתוף ונגישות למידע הרלוונטי, לנוכח הפיצול הקיים באיסופו ובניהולו. נדרשת גם התייחסות מערכתית למצוקת החניה באמצעות הרחבת תשתיות החניה הנגישות והגדלת היצע מקומות החניה המיועדים לאנשים עם מוגבלות בניידות, שכן המחסור בהם מהווה חסם מבני למימוש הזכות לתג.

נוסף לכך, קובעי מדיניות ומנהלי שירותים נדרשים לעגן את שיקול הדעת בנהלים כתובים ולהבטיח שקיפות, הן ביחס להחלטות פרטניות הנוגעות לזכאות לתג ולאכיפת השימוש בו, והן ביחס לשינויים מנהליים ולעיצוב מדיניות, בייחוד במסגרת הרפורמה המתגבשת. שקיפות זו יכולה לבוא לידי ביטוי בהנגשת המידע בדבר אמות המידה לקבלת החלטות, הנמקת החלטות ומתן הסבר ברור ונגיש לאופן קבלתן, וכן בפרסום מידע ביחס לשינויים במדיניות ולהשלכותיהם. לצד זאת, נדרשת זהירות בקידום שינויים במנגנון הזכאות ובמדיניות הקיימת, תוך בחינה מקדימה של השלכותיהם על אוכלוסיית הזכאים והימנעות מיצירת חסמים חדשים או מפגיעה בזכויות של מי שכבר נסמכים על התג. שינויים מערכתיים ראוי שיישענו על בחינה מבוססת נתונים, הערכת השפעה ובקרה מתמשכת אחר השלכותיהם בפועל, ובמידת הצורך ייושמו באופן מדורג ותוך יצירת מנגנוני הגנה ומענה לאוכלוסייה העלולה להיפגע מהם. הגברת השקיפות, לצד קבלת החלטות אחראית

ורגישה על הזכאים, עשויה לצמצם את תחושת השרירותיות וחוסר הוודאות, לחזק את אמון הציבור במערכת ולהגביר את הלגיטימציה של החלטותיה.

לבסוף, יש להרחיב ולהעמיק את השיתוף של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות בתהליכי קבלת ההחלטות ובעיצוב מדיניות, באמצעות יצירת מנגנונים פורמליים כדוגמת ועדות היגוי או מנגנוני היוועצות קבועים. שילוב קולם עשוי לצמצם את פערי הכוח, להעניק לקובעי המדיניות פרספקטיבה מהשטח ומיפוי הידע מתוך ניסיון, לחזק את הלגיטימציה של המדיניות ולתרום לשיפור אקלים מותאם, הוגן ויישומי יותר.

ההשלכות היישומיות של המחקר

מלבד התרומה התיאורטית הכללית בתחום המוגבלות הפיזית והניידות, למחקר זה ערך יישומי רב ממדי במספר מישורים. **במישור המדיני:** הממצאים מספקים כלים והצעות ייעול לקובעי מדיניות ולרשויות החוק האמונים על עיצוב הפרקטיקה ויישומה בשטח. לצד זאת, הם מצביעים על פערי הכוחות בין האזרח למדינה במימוש הזכות לתג, ומדגישים את הצורך בשינוי מערכתי. **במישור החברתי:** מיפוי עולמות התוכן הייחודיים של קבוצת המחקר יוצר תשתית ידע הדרושה להעלאת מודעות בשדה החינוכי-הסברתי שנמצא חסר. ידע זה עשוי לקדם שיח מבוסס ראיות ולהגביר רגישות וסולידריות חברתית. **במישור האישי:** בניגוד לחוויית ההדרה, השמעת קולם של הנוגעים בדבר, יש בכוחה להעצים את תחושת השותפות והשייכות וכן להגביר את חווית הנראות. אלמנטים אלו בעלי חשיבות רבה, שכן הם משפיעים באופן ישיר ועקיף על תחושת המסוגלות העצמית להתמודדות, ועל טיפוח האמונה ביכולת לפעול ולהשפיע על המציאות. **במישור הטיפולי:** ממצאי המחקר חושפים השלכות הנעות לסירוגין בין הממד הרגשי לממד הפיזי, ועשויים לתרום לשדה הטיפולי המכיר בזיקה ההדדית בין גוף לנפש. **בסופו של דבר,** המחקר חותר לקידום שיח מעצים, תוך צמצום פגיעות והענקת צדק חברתי בזירת הזכות לתג חניה.

פורום/רשימת אנשי מקצוע להצגת המחקר

ממצאי המחקר עשויים להיות רלוונטיים למגוון אנשי מקצוע, ארגונים וגופים הפועלים בתחום המוגבלויות, הנגישות והניידות, אשר יוכלו להיעזר בהם במסגרת פעילותם. יתרה מזאת, העלאת השיח בנושא עשויה לתרום לעיצוב מדיניות, לפיתוח מענים מותאמים ולשיפור השירותים הניתנים לאוכלוסיית אנשים עם מוגבלות בניידות פיזית. להלן רשימת הגורמים המומלצים להצגת הממצאים:

גורמים מדיניים:

- קובעי מדיניות ומקבלי החלטות- לתהליכי בחינה, הסדרה וגיבוש של מדיניות בתחום תגי החניה, ובפרט לקראת שינויים במערך המדיני והמנהלי הקיים.
- גורמים העוסקים בתכנון ובאישורי בנייה, לרבות ועדות מחוזיות ומקומיות- הדגשת חשיבות שילוב צורכי הניידות והנגישות בתהליכי תכנון וקבלת החלטות הנוגעים למרחב הציבורי.

אנשי מקצוע וגורמי שטח:

- יועצי נגישות ואנשי מקצוע בתחום הנגישות- סיפוק נקודת מבט נוספת על חסמי נגישות וניידות במרחב הציבורי וזיהוי דרכים להתאמת פתרונות מיטיבים לצורכי המשתמשים.
- רופאים הממליצים על תג חניה- הגברת המודעות להשלכות המעשיות של ההמלצה לתג חניה, ולחשיבות מתן ההמלצה מתוך הבנה מעמיקה של צורכי הניידות של המטופל ביומיום.
- אנשי טיפול העובדים עם אנשים עם מוגבלות- העמקת ההבנה של החסמים וההתמודדויות הכרוכים בניידות, בנגישות ובמימוש הזכאות לתג חניה ומתן שירות מיטיב, רגיש ומותאם יותר.
- צוותים חינוכיים- העלאת המודעות בקרב תלמידים ואנשי חינוך לסוגיות של מוגבלות, נגישות, ניידות, ואחריות חברתית לכיבוד זכויות במרחב הציבורי.

ארגוני זכויות:

- עמותות וארגונים הפועלים לקידום זכויות אנשים עם מוגבלות- זיהוי חסמים ופערים במערך תגי החניה, ותמיכה בפעילות ציבורית מקצועית לקידום זכויות, נגישות וניידות.

אוכלוסיית היעד והקהילה המחקרית:

- משתמשי תג החניה- הן הזכאים והן המורשים- החזרת קולם של המשתמשים לשיח הציבורי והמקצועי. נרמול האתגרים המשותפים הכרוכים בשימוש בתג, והעלאת מודעות להיבטים מוסריים ואתיים של שימוש שאינו הוגן על משתמשי תג אחרים, בפרט לנוכח הפרצות הקיימות בהסדר התג הכפול והיעדרם של מנגנוני אכיפה ופיקוח מספקים.
- חוקרים בתחום המוגבלויות, הנגישות והניידות- הרחבת הידע האמפירי בתחום תגי החניה ומתן בסיס למחקרים עתידיים.

המלצות למחקרי המשך

לאור המגבלות שזוהו במחקר עולה הצורך בהרחבת התשתית המחקרית. מכיוון שמדובר במחקר חלוצי הבוחן את התופעה של כפילות התג בישראל ומעניק לראשונה מקום למורשים לשימוש, לא ניתן היה להתיימר ולגבש פרשנות מכלילה על בסיס הממצאים שעלו. להלן מספר כיוונים למחקר עתידי, אשר עשויים להעמיק את ההבנה של התופעה:

- **גודל המדגם.** במחקר הנוכחי השתתפו 20 נבדקים, מתוכם 10 זכאים לתג חניה ו-10 מורשים לשימוש בתג. לנוכח היקפו המצומצם של המדגם, מומלץ כי מחקרי המשך יכללו מדגם רחב יותר, אשר יאפשר לבחון מנעד מגוון של חוויות, תפיסות ונקודות מבט בתוך הקבוצות השונות, ובכך להעמיק את ההבנה של התופעה הנחקרת.

- **הטרוגניות.** המשתתפים במחקר מייצגים קבוצה הטרוגנית מטבעה של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות. קבוצה זו כוללת: מגוון גילאים; רמות פגיעה שונות המשליכות על קביעת משך הזכאות לתג; משך הפגיעה המבדיל בין נכות מולדת לנרכשת; רקעים תרבותיים מגוונים וכן מגורים בערים בעלות מאפיינים שאינם זהים. כתוצאה, קיימים הבדלים מהותיים בצרכים ובתפיסות של הקבוצות השונות ולכן יש להתייחס למסקנות המחקר כאל תמונה חלקית בלבד. מחקרי המשך כמותיים, המבוססים על מדגם רחב ומגוון יותר, יוכלו לבחון את ההבדלים בין קבוצות שונות באוכלוסייה ולהעמיק בבחינת הקשר בין מאפייניהן לבין חוויותיהן ותפיסותיהן ביחס לזכאות ולשימוש בתג. כך ניתן יהיה לבחון את היקף הדפוסים שעלו במחקר הנוכחי ואת מידת הכללתם על פני האוכלוסייה הרחבה.
- **הרחבת האוכלוסייה.** קיימת חשיבות להרחבת המדגם לקבוצות אוכלוסייה שלא נכללו במחקר הנוכחי בשל חסמים אתיים וטכניים. תחילה, יש לתת ביטוי לאוכלוסייה צעירה (מתחת לגיל 18), אשר חוויותיה ותפיסותיה ביחס לזכאות ולניידות עשויות להיות שונות מהותית מאלו של אוכלוסיית המחקר שנדגמה. כמו כן, הרחבת זווית הראייה לשלוש קבוצות נוספות עשויה להעשיר את גוף הידע: אנשים עם סוגי מוגבלויות שונים ממוגבלות פיזית בניידות הזכאים לתג; אנשים שבקשתם לתג נדחתה; ואנשים שקיבלו תג בדרכים לא חוקיות, בין אם בתשלום ובין אם ללא תמורה. בחינת קבוצות אלו עשויה להרחיב את ההבנה של התופעה ולהעמיק את הממצאים באמצעות שילוב נקודות מבט שאינן מיוצגות במחקר הנוכחי.
- **הרחבת משתני המחקר.** ממצאי המחקר מצביעים על חשיבותם של תנאי הניידות והנגישות, ובפרט של האפשרות להגיע ליעד ולחנות בקרבתו, כחלק מהיכולת לממש השתתפות במרחב. מאחר שהמחקר הנוכחי התמקד בחוויות ובתפיסות ביחס לזכאות ולשימוש בתג, מחקרי המשך יוכלו להרחיב את בחינת הקשר בין נגישות, ניידות וחניה לבין מדדים של השתתפות בחיי היום יום. בין היתר, ניתן יהיה לבחון את הקשר בין תנאי ההגעה והחניה לבין תעסוקה, השכלה, קבלת שירותים, פנאי, קשרים חברתיים, חיי משפחה ומעורבות בקהילה, וכן את השפעתם על עצמאות, בחירת יעדים, הימנעות מפעילויות ותדירות ההשתתפות. בחינה זו עשויה להרחיב את ההבנה של המשמעות המעשית של מנגנון החניה, ולבחון את תרומתו ליכולת השתתפות במרחבים ובתחומי חיים שונים.
- **מניעת הטיות.** שיטת איסוף הנתונים באמצעות ראיונות אישיים מהווה מגבלה פוטנציאלית, נוכח ההיבטים המוסריים הכרוכים בנושא המחקר. ייתכן ששיתוף הפעולה של משתתפי המחקר היה חלקי, עם נטייה להסתרת מידע או הכחשת התנהגויות מסוימות. זאת, למרות האמצעים שננקטו למזעור מגבלה זו, כמפורט בטופס הסכמה מדעת (נספח 4). מחקר עתידי עשוי להידרש לשילוב שיטות מחקר משלימות, ובהן תצפיות שטח, סקרים אנונימיים וניתוח נתונים כמותיים של רשויות האכיפה. שימוש בכלים אנונימיים עשוי לעודד חשיפת מידע רגיש ללא חשש מהשלכות אישיות או חברתיות, למזער הטיות

של רצייה חברתית, ולספק תמונה מהימנה ומקיפה יותר של דפוסי השימוש והניצול לרעה של תגי החניה במרחב הציבורי.

- **השוואה בינלאומית.** על רקע התייחסות של מספר מרואיינים למודלים של זכאות במדינות אחרות, מוצע לערוך מחקר השוואתי מקיף שיבחן את המדיניות הישראלית אל מול סטנדרטים בינלאומיים. מחקר כזה עשוי לספק תובנות קריטיות לקובעי מדיניות בנוגע לאופן שבו ניתן לייעל את מנגנון התג תוך צמצום הסטיגמה המבנית וההדרה.
- **מחקרי חתך חוזרים.** מאחר שמחקר זה נערך בנקודת זמן ספציפית המאופיינת בשינויים ברפורמת התג ובתהודה תקשורתית, מומלץ לבצע מחקרי חתך נוספים שיבחנו את השפעת השינויים הללו לאורך זמן.

ביבליוגרפיה

אגף השיקום (חסר תאריך א'). *רכב ונסיעות*. https://shikum.mod.gov.il/transportation/medical-vehicle/terms

אגף השיקום (חסר תאריך ב'). *תג חניה לנכי צה"ל*. https://shikum.mod.gov.il/transportation/parking-badge

אלגום מזרחי, א. (2022 פברואר). *נתונים על תגי נכה ומספר כלי הרכב הרשומים עם תגי חניה*. הכנסת מרכז המחקר והמידע. https://fs.knesset.gov.il/globaldocs/MMM/220f1b21-d57d-ec11-8141-00155d0824e7/2_220f1b21-d57d-ec11-8141-00155d0824e7_11_19433.pdf

אלו"ט (חסר תאריך). *תג חניה ופטור מאגרת רישוי*. https://alut.org.il/info/%D7%AA%D7%92-%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%99%D7%94-%D7%95%D7%A4%D7%98%D7%95%D7%A8-%D7%9E%D7%90%D7%92%D7%A8%D7%AA-%D7%A8%D7%99%D7%A9%D7%95%D7%99/

אלמוג, נ. וטנא רינדה, מ. (2021). "זהות במבחן": חוויות של זהות משתנה בקרב סטודנטים עם מוגבלות לא נראית במערכת ההשכלה הגבוהה בישראל. בתוך: ר. נוימן (עורך), *לראות אדם - תמיכות במסע החיים של מבוגרים עם מוגבלויות*. (עמ' 403-451). אבן יהודה : אמציה הוצאת ספרים.

אקדמיה ללשון העברית (2017). *מילון גאוגרפיה אנושית*. https://terms.hebrew-academy.org.il/Millonim/ShowMillon?KodMillon=356

ביטוח לאומי (2024, אוקטובר). *נתוני הביטוח הלאומי לציון שנה למלחמת חרבות ברזל*. https://www.btl.gov.il/About/newspapers/Pages/NtonimSHANA.aspx?utm_source=chatgpt.com

ביטוח לאומי א' (חסר תאריך). *ניידות*. https://www.btl.gov.il/benefits/Mobility/Pages/default.aspx

ביטוח לאומי ב' (חסר תאריך). מקבל *קצבת ניידות, לפי סוג ליקוי*. ירחון סטטיסטי. https://www.btl.gov.il/SiteCollectionDocuments/btl/Publications/Rivon%20Statisti/PDF/heb_rivon_3_0905.pdf

ביטוח לאומי ג' (חסר תאריך). *תג חניה לנכה*. https://www.btl.gov.il/benefits/Disability/otherbenefits/Pages/%D7%AA%D7%92%20%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%94%20%D7%9C%D7%A8%D7%9B%D7%91%20%D7%A0%D7%9B%D7%94.aspx

ביטוח לאומי ד' (חסר תאריך). *רשימת ליקויים*.
https://www.btl.gov.il/benefits/Mobility/LikuyList/Pages/default.aspx

ברלב-קוטלר, ל. ריבקין, ד. סנדלר לף, א. (2014). *אנשים עם מוגבלות בישראל: עובדות ומספרים*. ג'וינט ישראל – מסד נכויות ומאיירס-ג'וינט-ברוקדייל.

ברלב, ל., גדג', נ., יאבו, מ., נגר-אידלמן, ר. ורימון-גרינשפן, ה. (2023). אנשים *עם מוגבלות בישראל במלחמת "חרבות ברזל": עובדות ומספרים* .מכון מאיירס-ג'וינט-ברוקדייל.

גדולים מהחיים (חסר תאריך). *טיפול סיעודי קבלת תו חניה*.
https://gdolim.org.il/rights/%E2%80%8F%E2%80%8F%D7%98%D7%99%D7%A4%D7%95%D7%9C-%D7%A1%D7%99%D7%A2%D7%95%D7%93%D7%99-%D7%A7%D7%91%D7%9C%D7%AA-%D7%AA%D7%95-%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%94/

ג'וסלסון, ר. (2015). *כיצד לראיין למחקר איכותני- גישה התייחסותית*. תל- אביב: מכון מופ"ת. עמ' 50-37.

גירץ, ק. (1973/1990). *תיאור גדוש: לקראת תיאוריית תרבות פרשנית*. בתוך: קליפורד גירץ, עורך ,פרשנות של תרבות (עמ' 39-15). ירושלים: כתר.

דורפמן, ד. (2020). בין חשדנות לרחמים: תפיסות לגבי זכויות אנשים עם מוגבלויות כזכויות יתר ולגבי שימוש לרעה בחוק. *משפט, חברה ותרבות. (ג)*. 421.

דורפמן, ד. אזנה, מ. וחסון, י. (2020). *מדד הנגישות העירוני 2020*. נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

דושניק, ל. וצבר בן-יהושע, נ. (2016). אתיקה של המחקר האיכותי. בתוך: צבר בן-יהושוע (עורכת) *מסורות וזרמים במחקר האיכותני* (עמ' 217-235). דביר: תל אביב.

דניאל, נ. (2018). *המודל הביו פסיכו סוציאלי ושירות מוכוון אדם (ICF)*. משרד העבודה הרווחה והשירותים החברתיים, מנהל מוגבלויות.

הולר, ר. (2018). לימודי מוגבלות: אתגרים וסוגיות. *תיאוריה וביקורת*, 50, 475-492.

הולר, ר. (2023). הגישה (ות) החברתית של המוגבלות ושוליותם של אנשים עם מוגבלות בשוק העבודה השכירה. *מוגבלות וחברה*, 2, 9–22.

הולר, ר. ברויאר, נ. גרינשטיין, ע. וורנר, ש. (2024א') מערכת הרווחה ואנשים עם מוגבלויות: מגבלות המערכת והמלצות ליום שאחרי המלחמה. בתוך אלמוג-בר, מ. אייזנשטדט, מ. וגל ג. עורכים, *רווחה בעקבות המלחמה*. עמ' 57–65. האוניברסיטה העברית בירושלים וקרן מנומדין.

הולר, ר. רייך, א. טייכמן, י. וגולדברג, ב. (2024ב'). "הקול כלול"?- אתגרים בתהליכי שיתוף ציבור בקרב אנשים עם מוגבלויות. *מעשי משפט, טו* 237-262.

הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – תג נכה אישי], התשע"ט (2019). פ/228/21.
https://main.knesset.gov.il/activity/legislation/laws/pages/lawbill.aspx?t=lawsuggestionssearch&lawitemid=2078859

הצעת חוק חניה לנכים [תיקון – זכאות תג נכה לצמיתות], התשפ"ד (2023). פ/3948/25.
https://main.knesset.gov.il/Activity/Legislation/Laws/pages/lawbill.aspx?t=lawsuggestionssearch&lawitemid=2209490

וינינגר, א. (2012). *קביעת זכאות לתג חניה לנכה*. מרכז המחקר והמידע של הכנסת.
https://fs.knesset.gov.il/globaldocs/MMM/b3536b58-e9f7-e411-80c8-00155d010977/2_b3536b58-e9f7-e411-80c8-00155d010977_11_9236.pdf

וקנין ג. (2025א', 9 בנובמבר). *האם זה הפתרון למשבר הנפקת תגי נכה? זו התוכנית החדשה*. שווים.
https://shavvim.co.il/2025/11/09/%D7%94%D7%90%D7%9D-%D7%96%D7%94-%D7%94%D7%A4%D7%AA%D7%A8%D7%95%D7%9F-%D7%9C%D7%9E%D7%A9%D7%91%D7%A8-%D7%94%D7%A0%D7%A4%D7%A7%D7%AA-%D7%AA%D7%92%D7%99-%D7%A0%D7%9B%D7%94-%D7%96%D7%95-%D7%94%D7%AA/

וקנין. ג. (2025ב', 8 ביוני). *משרד התחבורה הודיע: חודשה הנפקת תגי נכה*. שווים.
https://shavvim.co.il/2025/06/08/%D7%9E%D7%A9%D7%A8%D7%93-%D7%94%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94-%D7%94%D7%95%D7%93%D7%99%D7%A2-%D7%97%D7%95%D7%93%D7%A9%D7%94-%D7%94%D7%A0%D7%A4%D7%A7%D7%AA-%D7%AA%D7%92%D7%99-%D7%A0%D7%9B%D7%94/

זהר, ג. ואלמוג, נ. (2019). *מערכות הקצבאות לאנשים עם מוגבלות: מחקר השוואה בינלאומי*. ביטוח לאומי.

זכויות הנכים תו נכה/ ניידות וביטוח לאומי (חסר תאריך). *דף הבית*. אוחזר 31 בדצמבר 2025 מתוך https://www.facebook.com/groups/419328002492850/?ref=share&mibextid=NSMWBT

חדשות ICE (2024, 10 בדצמבר). *מחדל חניות הנכים בישראל: כמה נהגים ללא תו נכה חונים שלא כחוק?* https://www.ice.co.il/auto/news/article/1041702

חוק חניה לנכים תשנ"ד -1993. (1993). נבו מאגרי מידע משפטיים. https://www.nevo.co.il/law_html/law01/310_113.htm

חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח–1998 (1998). נבו מאגרי מידע משפטיים. https://www.nevo.co.il/law_html/law01/p214m2_001.htm

חיים, א. ועציון א. (2025, 2 בפברואר). *הערכה: מחצית מתווי הנכה מאז 2020 ניתנו לנכים "מזוייפים"*. וואלה חדשות רכב. https://cars.walla.co.il/item/3726411

חיימוביץ, ש. (2017). יישום דרישות ההנגשה ברשויות המקומיות ומקומה של נציבות השוויון לאנשים עם מוגבלות בתהליך. *עניין של גישה*. (21). 5-15.

כנסת (2024, דצמבר). נציגת משרד הביטחון חשפה בוועדה לקידום מעמד האישה את מחיר המלחמה: "עד 2030 אנו מעריכים שיהיו 100 אלף נכי צה"ל ש-50% מתוכם יסבלו מהתמודדות נפש". *חדשות הכנסת*. https://main.knesset.gov.il/news/pressreleases/pages/press17.12.24tt.aspx

כנסת (2025, ספטמבר). *נציג משרד התחבורה בוועדת הכלכלה: כרבע מתווי החניה לנכים – חשודים כמזויפים שהוגשו בידי מאכערים.* https://main.knesset.gov.il/news/pressreleases/pages/press17.09.25jn.aspx

לביא-אג'אי, מ. ולביא-טובין, ד. (2021). *שיחות על מחקר איכותני*. מכון מופ"ת.

לוי, ש. (2006). *זמינות מקומות חניה לנכים*. הכנסת מחלקת מידע ומחקר. https://fs.knesset.gov.il/globaldocs/MMM/6eee6d8d-f1f7-e411-80c8-00155d01107c/2_6eee6d8d-f1f7-e411-80c8-00155d01107c_11_8257.pdf

לויצקי, נ. (2009). איכותו של המחקר האיכותני: המקרה הנרטיבי. בתוך: ע. ליבליך, א. שחר, מ. קרומר-נבו ומ .לביא-אג'אי (עורכים). *סוגיות במחקר נרטיבי: תבחיני איכות אתיקה: סיכום קבוצות עניין*. עמ' 9-24. *תל אביב: העמותה לחקר האדם הרב-מימדי*, איגוד החוקרים האיכותניים והמרכז הישראלי למחקר איכותני של האדם והחברה.

ליבליך, ע. וויסמן, ה. (2009). שיקולים אתיים במחקר נרטיבי- סוגיות, מחשבות והרהורים. בתוך ע. ליבליך, א. שחר, מ. קרומר-נבו, ומ. לביא-אגג'אי (עורכים). *סוגיות במחקר הנרטיבי: תבחיני איכות אתיקה: סיכום קבוצות עניין*. עמ' 45-53. *תל אביב:* המרכז הישראלי למחקר איכותני של האדם.

ליבמן, ט. (2024, 10 דצמבר). *52,514 דוחות בחמש שנים על חניה בחניית נכים*. רגישות: אתר הרווחה של ישראל.
https://regishut.co.il/%D7%A0%D7%92%D7%99%D7%A9%D7%95%D7%AA/%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%94-%D7%91%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%95%D7%AA-%D7%A0%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%93%D7%95%D7%97%D7%95%D7%AA/?utm_source=chatgpt.com

מור, ש. (2008). לקראת רדיקליזציה של קצבת נכות כללית – דילמות של מאבק לשינוי חברתי, בתוך סדרת משפט חברה ותרבות, אייזנשטדט, מ. ומונדלק, ג. (עורכים). *העצמה במשפט* (91-157). תל-אביב: נבו.

מור, ש. (2012). שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות בתעסוקה: מתיקון הפרט לתיקון החברה. *עיוני משפט לה*, 97-105.

מור, ש. (2016). משפט נגיש לכל: *הזכות לנגישות ונגישות למשפט- ביקורת מוגבלות*. חוקים ח' 16-15.

מור, ש. זיו, נ. קנטר, א. איכנגרין, א. ומזרחי, נ. (2016). *לימודי מוגבלות: מקראה*. מכון ון ליר - הקיבוץ המאוחד.

מכון התקנים הישראלי (2015). תקן *ישראלי 1918 חלק 4: נגישות הסביבה הבנויה: תקשורת*.
https://www.gov.il/BlobFolder/legalinfo/israeli_accessibility_standards_word/he/sitedocs_TekenYisraeli1918Helek4_FEB15.doc

מעריב אונליין. (2025, 1 דצמבר). *סוף לקומבינת תו הנכה: ההודעה הדרמטית של משרד האוצר*.
https://www.maariv.co.il/economy/consumerism/article-1257780

משרד המשפטים, (2017). דוח ראשוני אודות יישום האמנה בדבר האמנה בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות.
https://www.gov.il/blobFolder/reports/crpd_explained_text_and_guides/he/sitedocs_crpd_goi.pdf?utm_source=chatgpt.com

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים א' (2025, ינואר). *כלי רכב עם תג חניה לנכה*. מאגרי המידע הממשלתיים. https://data.gov.il/dataset/rechev-tag-nachim

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ב' (2025, יולי). *תג חניה לנכה*. אגף הרישוי.
https://www.gov.il/he/pages/terms_conditions_use_disability_parking_badge

עיריית ירושלים (חסר תאריך). *מדיניות אכיפת חניה.*
https://www.jerusalem.muni.il/he/residents/parking/parking-enforcementt/parkingenforcement/

פורום החברה האזרחית לקידום האמנה הבינלאומית בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות בישראל. (אוגוסט, 2023). *דוח צללים משלים.* https://law-clinics.biu.ac.il/sites/law-clinics/files/shared/dvkh_tsllym_mshlym_-_310823.pdf

פקודת התעבורה (נוסח חדש) (חסר תאריך). נבו מאגרי מידע משפטיים. https://www.nevo.co.il/law_html/law01/p230_001.htm#Seif147

צרפתי-נינו, ע. ח. ולוריא, ל. (2023). עובדים עם מוגבלות בלתי נראית: קדחת ים תיכוני. *ביטחון סוציאלי*, 121. עמ' 63-91.

צ'רצמן, א. ורמות, א. (2007). נגישות לאנשים עם מוגבלות בזירה העירונית. *עניין של גישה* (6). 5-13.

קליין, ש. (2025). *נחשף בוועדה: כרבע מתווי החניה לנכים – חשודים כמזויפים.* בינזנעס אתר הכלכלה החרדי. https://bizzness.net/%D7%A0%D7%97%D7%A9%D7%A3-%D7%91%D7%95%D7%95%D7%A2%D7%93%D7%94-%D7%9B%D7%A8%D7%91%D7%A2-%D7%9E%D7%AA%D7%95%D7%95%D7%99-%D7%94%D7%97%D7%A0%D7%99%D7%94-%D7%9C%D7%A0%D7%9B%D7%99%D7%9D-%D7%97/

קסן, ל. וקרומר-נבו, מ. (2010). *ניתוח נתונים במחקר איכותני.* אוניברסיטת בן-גוריון בנגב.

ראובן, י. (2025, 7 אפריל). *מחדל תגי החניה לנכים במשרד התחבורה: 200 אנשים עם מוגבלויות עתרו לבגץ.* https://www.themarker.com/allnews/2025-04-07/ty-article/.premium/00000196-10a2-ddaf-a5f6-91a657330000

רביד, א. (2024, 9 דצמבר), *נחשפה רשת עבריינית שסחרה והנפיקה אלפי "תגי נכה" וגלגלה מיליונים.* מאקו. https://www.mako.co.il/news-law/fb852268f2502910/Article-f38885cd23aa391026.htm

שלסקי, ש. ואלפרט, ב. (2007). *דרכים בכתיבת מחקר איכותני: מפירוק המציאות להבניתה בטקסט.* תל אביב: מכון מופ"ת.

שפרינצק, ע. וגוזלן, ס. (2017). *נייר מדיניות בנושא: מדיניות החניה בערים מרכזיות.* הבינתחומי הרצליה. https://www.runi.ac.il/media/3atdcl2a/12.pdf

שקדי, א. (2003). *מילים המנסות לגעת: מחקר איכותני- תיאוריה ויישום.* תל אביב: רמות.

תקנות התכנון והבנייה (בקשה להיתר, תנאיו ואגרות), (1970). נבו מאגרי מידע משפטיים. https://www.nevo.co.il/law_html/law01/044_046.htm#med19

Arai, K. (2013). Cheap and effective system for parking avoidance of the car without permission at disabled parking permit spaces. *International Journal of Advanced Research in Artificial Intelligence*, *2*(10), 1-6.

Barnartt, S. N. (2010). Disability as a fluid state: Introduction. In *Disability as a fluid state* (pp. 1-22). Emerald Group Publishing Limited. https://doi.org/10.1108/S1479-3547(2010)0000005003

Belt, R., & Dorfman, D. (2019). Disability, Law, and the Humanities: The Rise of Disability Legal Studies. In *The Oxford Handbook of Law and Humanities* (pp. 144-161). Oxford University Press. https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780190695620.013.10

Belt, R., & Dorfman, D. (2020). Reweighing Medical Civil Rights. *Stanford Law Review*, *72*.

Berenskoetter, F., & Williams, M. J. (Eds.). (2007). *Power in world politics*. Routledge.

Bigonnesse, C., Mahmood, A., Chaudhury, H., Mortenson, W. B., Miller, W. C., & Martin Ginis, K. A. (2018). The role of neighborhood physical environment on mobility and social participation among people using mobility assistive technology. *Disability & Society*, *33*(6), 866-893. https://doi.org/10.1080/09687599.2018.1453783

Bogdan, R., & Biklen, S. K. (1997). *Qualitative research for education* (Vol. 368). Boston, MA: Allyn & Bacon.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology, 3*(2), 77-101. https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa

Brown, R. L. (2025). Structural ableism, health, and functioning among People with Disabilities: An Extension of the Social Determinants of Health Framework. *Journal of Health and Social Behavior*, 00221465251379456.

Bučar Ručman, A. (2020). Questioning social solidarity through the perspective of parking violations in spaces reserved for disabled people. *Current Sociology*, *68*(7), 990-1006. https://doi.org/10.1177/0011392119890667

Christensen, B. L., Johnson, R. B., & Turner, L. A. (2011). *Research Methods, Design and Analysis*. Boston: Pearson.

Clark, K. D., Lunn, M. R., Sevelius, J. M., Dawson-Rose, C., Weiss, S. J., Neilands, T. B., & Flentje, A. (2025). Relationships between structural stigma, societal stigma, and minority stress among gender minority people. *Scientific Reports, 15*(1), 2996. https://doi.org/10.1038/s41598-024-85013-8

Cranston, M. (1983). Are there any human rights? *Daedalus*, 1-17.

Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2016). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches.* Sage publications.

Dempsey, L., Dowling, M., Larkin, P., & Murphy, K. (2016). Sensitive interviewing in qualitative research. *Research in Nursing & Health*, *39*(6), 480-490. https://doi.org/10.1002/nur.21743

Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (Eds.). (2011). *The Sage handbook of qualitative research.* Sage.

Dickson-Swift, V., James, E. L., Kippen, S., & Liamputtong, P. (2007). Doing sensitive research: what challenges do qualitative researchers face? *Qualitative Research*, 7(3), 327-353. https://doi.org/10.1177/1468794107078515

Dorfman, D. (2015). Disability identity in conflict: Performativity in the US social security benefits system. *Thomas Jefferson Law Review, 38*, 47.

Dorfman, D. (2017). Re-claiming disability: Identity, procedural justice, and the disability determination process. *Law & Social Inquiry*, *42*(1), 195-231. https://doi.org/10.1111/lsi.12176

Dorfman, D. (2019). Fear of the disability con: Perceptions of fraud and special rights discourse. *Law & Society Review*, *53*(4). https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3463814

Dorfman, D., & Yabo, M. (2019). The professionalization of urban accessibility. *Fordham Urb. LJ*, *47*, 1213.

Egard, H., Hansson, K., & Wästerfors, D. (2022). *Accessibility denied: Understanding inaccessibility and everyday resistance to inclusion for persons with disabilities* (p. 232). Taylor & Francis.

Eschliman, E. L., Kisanga, E. P., Huang, L. J., Poku, O. B., Genberg, B. L., German, D., & Kaufman, M. R. (2024). The use and operationalization of "structural stigma" in health-related research: A scoping review. *BMC Public Health*, *24*(1), 3614. https://doi.org/10.1186/s12889-024-21171-8

Eskola, K., Tallqvist, S., Zechner, M., Arokoski, J., Hämäläinen, H., Rajavaara, M., & Hiekkala, S. (2025). Conceptions of accessibility among persons with spinal cord injury in Finland. *Disability & Society*, *40*(8), 2255-2277. https://doi.org/10.1080/09687599.2024.2412829

Eyer, K. (2021). Claiming disability. *Boston University Law Review*, *101*, 547.

Findikli, S., & Saygın, E. P. (2023). The role of the researcher in qualitative research and researcher diaries. *Turkish Journal of Marketing*, *8*(2), 64.

Gadot, L., Faran, Y., & Sarid, O. (2022). Education makes the difference: work preferences of young adults with physical disability. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *19*(15), 9021. https://doi.org/10.3390/ijerph19159021

Gaventa, J. (2006). Finding the spaces for change: a power analysis. *IDS bulletin*, *37*(6), 23-33.

Gaventa, J. (2007). 12 Levels, spaces and forms of power. *Power in world politics*, 204-224.

Gaventa, J. (2019). Applying power analysis: using the 'Powercube' to explore forms, levels and spaces. In *Power, empowerment and social change* (pp. 117-138). Routledge.

Geiger, B. B., Garthwaite, K., Warren, J., & Bambra, C. (2017). Assessing work disability for social security benefits: international models for the direct assessment of work capacity. *Disability and Rehabilitation*, *40*(24), 2962–2970. https://doi.org/10.1080/09638288.2017.1366556

Goffman, E. (2009). *Stigma: Notes on the management of spoiled identity*. Simon and Schuster.

Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). Competing paradigms in qualitative research. *Handbook of qualitative research*, *2*(163-194), 105.

Hadi, M. A., & José Closs, S. (2016). Ensuring rigour and trustworthiness of qualitative research in clinical pharmacy. *International Journal of Clinical Pharmacy, 38*(3), 641-646. https://doi.org/10.1007/s11096-015-0237-6

Hahn, H. (1985). Introduction: Disability policy and the problem of discrimination. *American Behavioral Scientist*, *28*(3), 293-318. https://doi.org/10.1177/000276485028003002

Hanisch, C. (1986). The Personal Is Political. In B. Crow (Ed.), *Radical Feminism: A Documentary Reader* (pp. 113–116). New York: New York University Press.

Harris, J. E. (2020). Taking disability public. *U. Pa. l. Rev.*, *169*, 1681.

Hatzenbuehler, M. L. (2016). Structural stigma: Research evidence and implications for psychological science. *American Psychologist*, *71*(8), 742. https://doi.org/10.1037/amp0000068

Holder, S. M., Peterson, E. R., Stephens, R., & Crandall, L. A. (2019). Stigma in mental health at the macro and micro levels: Implications for mental health consumers and professionals. *Community Mental Health Journal*, *55*(3), 369-374. https://doi.org/10.1007/s10597-018-0308-y

Holler, R., & Werner, S. (2018). Perceptions towards disability among social work students in Israel: Development and validation of a new scale. *Health & Social Care in the Community*, *26*(3), 423-432. https://doi.org/10.1111/hsc.12555

Holler, R., & Ohayon, Y. (2024). Understanding disability policy development: Integrating social policy research with the disability studies perspective. *Social Policy and Society*, *23*(3), 611-626. https://doi.org/10.1017/S1474746422000367

Holmes, A. G. D. (2020). Researcher Positionality -- A Consideration of Its Influence and Place in Qualitative Research -- A New Researcher Guide. *Shanlax International Journal of Education, 8*(4),1-10. https://doi.org/10.34293/education.v8i4.3232

Hwang, J., Li, C., Kang, H., Hosseini, M., & Froehlich, J. E. (2025, October). "Where Can I Park?" Understanding Human Perspectives and Scalably Detecting Disability Parking from Aerial Imagery. In *Proceedings of the 27th International ACM SIGACCESS Conference on Computers and Accessibility* (pp. 1-20). https://doi.org/10.1145/3663547.3746377

Jackson-Best, F., & Edwards, N. (2018). Stigma and intersectionality: a systematic review of systematic reviews across HIV/AIDS, mental illness, and physical disability. *BMC Public Health*, *18*(1), 919. https://doi.org/10.1186/s12889-018-5861-3

Josselson, R. (2004). The hermeneutics of faith and the hermeneutics of suspicion. *Narrative Inquiry*, 14(1), 1-28. https://doi.org/10.1075/ni.14.1.01jos

Josselson, R. (2007). The ethical attitude in narrative research: Principles and practicalities. In Clandinin, D. J. (Ed.), *Handbook of narrative inquiry: Mapping a methodology*. (pp. 537-566). Thousand Oaks, CA: Sage.

Kanter, A. S. (2012). There's no place like home: The right to live in the community for people with disabilities, under international law and the domestic laws of the United States and Israel. *Israel Law Review*, *45*(2), 181-233. https://doi.org/10.1017/S0021223712000015

Korstjens, I., & Moser, A. (2018). Series: Practical guidance to qualitative research. Part 4: Trustworthiness and publishing. *European Journal of General Practice*, *24*(1), 120-124. https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375092

Kubenz, V. I. (2025a). 'There's nothing wrong with you': The making of disability through encounters in accessible parking spaces. *Urban Studies*, 00420980251342964. https://doi.org/10.1177/00420980251342964

Kubenz, V. I. (2025b). Walking on eggshells: disabled people's management of emotions during everyday encounters in accessible parking spaces. *Frontiers in Sociology*, *10*, 1401620.

Lietz, C. A., & Zayas, L. E. (2010). Evaluating qualitative research for social work practitioners. *Advances in Social Work*, 11(2), 188–202. https://doi.org/10.18060/589

Lincoln, Y. S., & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. sage.

Lipsky, M. (2010). *Street-level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public service*. Russell sage foundation.

Lu, W., Vandebona, U., Kiyota, M., & Liu, H. (2019). *Analysis of Signage Strategies to Reduce Misuse of Disabled Parking at a University Campus*. 116-122. https://doi.org/10.25236/ERMBFE.2019.019

Makros, G. J., Jenifer, J. A., Adithya, B. V., Samuel, R. R., & Giribalan, M. (2023, July). Disabled Smart Parking Management using RFID Technology. In *2023 4th International Conference on Electronics and Sustainable Communication Systems (ICESC)* (pp. 22-28). IEEE. https://doi.org/10.1109/ICESC57686.2023.10193064

Maslow, A. H. (1943). A theory of human motivation. *Psychological Review*, *50*(4), 370. https://doi.org/10.1037/h0054346

Maier, S. F., & Seligman, M. E. (2016). Learned helplessness at fifty: Insights from neuroscience. *Psychological review*, *123*(4), 349. https://doi.org/10.1037/rev0000033

Moser, A., & Korstjens, I. (2017). Series: Practical guidance to qualitative research. Part 3: Sampling, data collection and analysis. *European Journal of General Practice, 24*(1), 9-18. https://doi.org/10.1080/13814788.2017.1375091

Nario-Redmond, M. R. (2019). *Ableism: The causes and consequences of disability prejudice*. John Wiley & Sons. https://doi.org/10.1002/9781119142140

Neubauer, B. E., Witkop, C. T., & Varpio, L. (2019). How phenomenology can help us learn from the experiences of others. *Perspectives on Medical Education*, *8*, 90-97. https://doi.org/10.1007/s40037-019-0509-2

Nowell, L. S., Norris, J. M., White, D. E., & Moules, N. J. (2017). Thematic analysis: Striving to meet the trustworthiness criteria. *International Journal of Qualitative Methods, 16*(1). https://doi.org/10.1177/1609406917733847

O'Driscoll, C. (2016). Five minutes. Attitudes, empathy and self-esteem levels of people who park illegally in disabled spaces. Bachelors Final Year Project, Dublin Business School.

Oliver, M. (1992). Changing the social relations of research production? *Disability, Handicap & Society,* 7(2), 101–114. https://doi.org/10.1080/02674649266780141

Oliver, M. (2013). The social model of disability: Thirty years on. *Disability & Society*, *28*(7), 1024-1026. https://doi.org/10.1080/09687599.2013.818773

Olumorin, C. O., Babalola, E. O., & Amoo, B. K. (2022). Availability and use of assistive technology for learning amongst special students in Kwara State School for Special needs. *Indonesian Journal of Community and Special Needs Education*, *2*(2), 79-88.

Palaganas, E. C., Sanchez, M. C., Molintas, M., Visitacion, P., & Caricativo, R. D. (2017). Reflexivity in qualitative research: A journey of learning. *The Qualitative Report*, 22(2), 426-438.

Park, K., Esfahani, H. N., Novack, V. L., Sheen, J., Hadayeghi, H., Song, Z., & Christensen, K. (2023). Impacts of disability on daily travel behaviour: A systematic review. *Transport Reviews*, *43*(2), 178-203. https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2060371

Parmar, J., Das, P., & Dave, S. M. (2020). Study on demand and characteristics of parking system in urban areas: A review. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, *7*(1), 111-124. https://doi.org/10.1016/j.jtte.2019.09.003

Patton, M. Q. (1982). Qualitative methods and approaches: what are they?/ *New Directions for Institutional Research*, *1982*(34), 3-15. https://doi.org/10.1002/ir.37019823403

Patton, M. Q. (2014). *Qualitative research & evaluation methods: Integrating theory and practice*. Sage publications.

Qi, C., Wang, Y., Kong, N., Jiao, Y., Zhang, S., Zhao, F., ... & Liu, Z. (2025). Persons With Disabilities' Experiences of Microaggression: A Qualitative Meta-Synthesis. *Trauma, Violence, & Abuse*, 15248380251361811. https://doi.org/10.1177/15248380251361811

Riddle, C. A. (2020). Why we do not need a 'stronger'social model of disability. *Disability & Society*, *35*(9), 1509-1513. https://doi.org/10.1080/09687599.2020.1809349

Ruvolo, M. (2020). *Access denied? Perceptions of new mobility services among disabled people in San Francisco*. https://doi.org/doi:10.17610/T6DK5J

Saffer, J., Nolte, L., & Duffy, S. (2018). Living on a knife edge: The responses of people with physical health conditions to changes in disability benefits. *Disability & Society*, *33*(10), 1555-1578. https://doi.org/10.1080/09687599.2018.1514292

Shakespeare, T. (2006). The social model of disability. In: L. J. Davis (Ed.). *The Disability Studies Reader*, 2, pp. 195-204. Electronic edition.

Shoup, D. (2011). Ending the Abuse of Disabled Parking Placards. *Access*, (39).

Singh, R. (2024). Listening to the voices of adults with physical disabilities in Delhi, India: the lived experiences of psycho-emotional disablism. *Disability & Society*, 1-20. https://doi.org/10.1080/09687599.2024.2404564

Stafford, L., Vanik, L., & Bates, L. K. (2022). Disability justice and urban planning. *Planning Theory & Practice*, *23*(1), 101-142. https://doi.org/10.1080/14649357.2022.2035545

Taylor, S. J., Bogdan, R., & DeVault M. (2015). *Introduction to qualitative research methods: A guidebook and resource.* John Wiley & Sons.

Tegeltija, S., Babić, M., Tarjan, L., Baranovski, I., & Stojanović, G. (2021, March). One solution for validation of legal usage of reserved parking spaces for people with disabilities. In *2021 20th International Symposium Infoteh-Jahorina (INFOTEH)* (pp. 1-5). IEEE. https://doi.org/10.1109/INFOTEH51037.2021.9400689

Teherani, A., Martimianakis, T., Stenfors-Hayes, T., Wadhwa, A., & Varpio, L. (2015). Choosing a qualitative research approach. *Journal of graduate medical education*, *7*(4), 669-670. https://doi.org/10.4300/JGME-D-15-00414.1

United Nations. (1948). *Universal Declaration of Human Rights***.** Retrieved from: https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights

United Nations. (2006). *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (CRPD). *Treaty Series*, 2515, 3. Retrieved from: https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html

UPIAS. (1976). *Fundamental Principles of Disability*. London: Union of the Physically Impaired Against Segregation. Retrieved from https://disability-studies.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/40/library/UPIAS-fundamental-principles.pdf

Vehmas, S., & Watson, N. (2013). Moral wrongs, disadvantages, and disability: a critique of critical disability studies. *Disability & Society*, *29*(4), 638–650. https://doi.org/10.1080/09687599.2013.831751

Wadams, M. & Park, T. (2018). Qualitative research in correctional settings: Researcher bias, western ideological influences, and social justice. *Journal of Forensic Nursing,14*(2),72-79. https://doi.org/10.1097/JFN.0000000000000199

Williams, S. J. (1999). Is anybody there? Critical realism, chronic illness and the disability debate. *Sociology of Health & Illness*, *21*(6), 797-819. https://doi.org/10.1111/1467-9566.00184

World Health Organization (WHO). (2001). *International classification of functioning, disability and health (ICF)*. Retrieved from: https://www.who.int/standards/classifications/international-classification-of-functioning-disability-and-health

World Health Organization (WHO). (2011). World Report on Disability (p. 1-13) Geneva: *World Health Organization*. Retrieved from: https://www.who.int/publications/i/item/9789241564182

נספחים:

<u>נספח 1: מדריך ריאיון עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות</u>

שאלת פתיחה-

ספר/י קצת על עצמך ועל המוגבלות הפיזית בניידות איתה את/ה מתמודד/ת.

1. **זכאות לתג**

תאר/י את התהליך והחוויה שעברת עד לקבלת תג החניה?

- האם יצא לך לבקש הארכה לזכאות לתג? במידה וכן, איך חווית את התהליך?
- אילו שינויים חלו אצלך מאז שקבלת את התג?

2. **השימוש בתג**

ספר/י על החוויה בשימוש בתג החניה וכיצד את/ה מתמודד/ת עם אתגרים שעולים?

- מלבד החניה, באילו עוד אופנים מסייע לך התג?
- האם ישנן סיטואציות בהן את/ה נמנע/ת משימוש בתג? מדוע?
- איך את/ה חווה את החובה להצמיד את התג לשמשת הרכב?

3. **השימוש בתג המשויך לרכב נוסף**

כיצד משפיע השימוש ברכב נוסף עם תג חניה על שגרת היום יום שלך?

- מה היו השיקולים לבחירת המורשה לשימוש בתג?
- מה ידוע לך על השימוש שנעשה בתג שלא בנוכחות שלך?

4. **הפן החברתי**

מהן התגובות שחווית מהסביבה בכל הנוגע לזכאות ולשימוש בתג?

- מה לדעתך יכול לשפר את המודעות הציבורית/חברתית לנושא?
- כיצד את/ה חווה את סוגיית הזכאות לתג בקרב אנשים עם מוגבלויות אחרות?

5. **הפן המדיני-משפטי**

מה דעתך על המדיניות הנוכחית בנוגע לכפילות התג ולמנגנוני האכיפה?

- מהן התחושות והמחשבות שיש לך סביב תכנון ועיצוב עירוני בהקשר לשימוש בתג?
- מה לדעתך יקרה אם יבטלו את הזכאות הכפולה?

שאלות סיום-

- האם יש משהו נוסף שהיית רוצה לשתף?
- איך היה עבורך להתראיין? אשמח לקבל משוב נקודות לשיפור או לשינוי אם ישנן.

נספח 2: מדריך ריאיון עבור מורשי השימוש בתג

שאלות פתיחה-

ספר/י קצת על עצמך ועל הקשר שלך למי שקבלת ממנו את הזכאות לתג.

ספר/י על המוגבלות הפיזית בניידות איתה מתמודד מי שהעניק לך את הזכאות לתג.

1. **השימוש בתג-**

ספר/י על החוויה בשימוש בתג החניה וביצד את/ה מתמודד/ת עם אתגרים שעולים?

- מה המשמעות של התג עבורך ועבור האדם הזכאי לתג?
- איך את/ה חווה את החובה להצמיד את התג לשמשת הרכב?
- מלבד החניה, באילו עוד אופנים מסייע לך התג?
- האם ישנן סיטואציות בהן את/ה נמנע/ת משימוש בתג? מדוע?
- במידה והאדם עם המוגבלות לא נמצא איתך ברכב - באיזה אופן תבחר להתנהל ומדוע?

2. **הפן החברתי**

מהן התגובות שחווית מהסביבה בכל הנוגע לזכאות ולשימוש בתג?

- מה לדעתך יכול לשפר את המודעות הציבורית-חברתית לנושא?
- ביצד את/ה חווה את סוגיית הזכאות לתג בקרב אנשים עם מוגבלויות אחרות?

3. **הפן המדיני-משפטי**

מה דעתך על המדיניות הנוכחית בנוגע לכפילות התג ולמנגנוני האכיפה?

- מהן התחושות והמחשבות שיש לך סביב הנושא של חידוש פני העיר בקשר לשימוש בתג?
- מה לדעתך יקרה אם יבטלו את הזכאות הכפולה?

שאלות סיום

- האם יש משהו נוסף שהיית רוצה לשתף?
- איך היה עבורך להתראיין? אשמח לקבל משוב נקודות לשיפור או לשינוי אם ישנן.

נספח 3: שאלון רקע להשלמת פרטים

- **גיל הנכה/ המורשה**
- **סטטוס משפחתי של הנכה**: רווק/ בזוגיות/ נשוי/ גרוש/ הורה לילד עם מוגבלות פיזית בניידות.
- **לאום:** יהודי / מוסלמי/ נוצרי/ אחר
- **השתייכות דתית:** חרדי/ חילוני/ דתי/ מסורתי/ דתי לשעבר/ חרדי לשעבר/ אחר
- **עיר מגורים**
- **תעסוקה אישית/ מקצוע של הנכה**
- **רישיון נהיגה לבעל התג:** יש/ אין
- **בעלות על רכב לנכה:** יש/ אין
- **סוג הרכב שנעשה בו שימוש:** רגיל/מעלון
- **משך הזכאות לתג:** צמיתות/זמני

האם תאשר/י יצירת קשר בהמשך, במידה ואבקש להבין טוב יותר דברים שנאמרו בריאיון? כן /לא

האם תאשר/י יצירת קשר בהמשך לשליחת דו"ח ממצאי המחקר, לשם קבלת חוות דעתך עליו? כן/ לא

נספח 4: טופס הסכמה מדעת

טופס הסכמה מדעת עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות ומורשי השימוש לתג חניה לרכב נכה.

שם המחקר: תג חניה נכה כפול לרכב בישראל: תפיסות של מקבלי השירות המוגבלים בניידות פיזית והמורשים לשימוש בתג מטעמם.

שם החוקרת: אורית מועלם.

בהנחיית: פרופ' שירלי ורנר.

המחקר נערך במסגרת לימודי תואר מוסמך MSW בעבודה סוציאלית.

שלום רב,

במסגרת לימודי התואר השני בביה"ס לעבודה סוציאלית, באוניברסיטה העברית בירושלים, אני עורכת מחקר על תג חניה נכה כפול בישראל. המחקר מבקש להעלות מודעות ולהבין את חווית הזכאות והשימוש מפרספקטיבה של אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות וכן מנקודת מבטם של משתמשי התג האחרים, המורשים מטעמם.

אני פונה אליך בבקשה להשתתף בריאיון אישי לצורך מחקר זה. השתתפותך בריאיון הינה על בסיס התנדבותי. משך הריאיון הינו כשעה וחצי ויערך פנים אל פנים או באמצעות זום על פי בחירתך, בזמן ובמיקום המתאימים עבורך. בכדי שאוכל להתבסס על דבריך בנאמנות ובדיוק, הריאיון יוקלט ויתומלל. תוכל/י בכל עת שתרצה/י לעצור את ההקלטה ולבקש שיושמדו החומרים שהוקלטו או שימסרו לך. כמו כן ניתן יהיה לקבל בהמשך את תמלילי ההקלטות, לפי בקשתך. ישנה התחייבות לשמירה על סודיות מלאה, בהתאם לכך תכני הראיונות ישמרו באופן מאובטח במחשב האישי של החוקרת ויימחקו עם סיום עריכת המחקר. טופס זה יישמר בנפרד מיתר הנתונים ורק בו יופיע שמך האישי.

חשוב להדגיש כי מחקר זה מיועד למטרות אקדמיות של הרחבת הידע ולצרכי למידה. החוקרת אינה מקושרת עם גופיים ממשלתיים כדוגמת ביטוח לאומי, משרד הבריאות או משרד התחבורה ואינה מייצגת אותם. המחקר הכתוב ישמור על סודיות מלאה, כלומר, פרטיך יוסוו ויטושטשו באופן שימנע את האפשרות לזהות אותך מקריאת התוכן.

במידה ובחרת להתראיין בזום, על מנת להגן על סודיות הריאיון, ייעשה שימוש בחשבון זום אוניברסיטאי בעל רמת אבטחה גבוהה. להלן הפנייה למדיניות הפרטיות של הזום (https://zoom.us/privacy). עם זאת, יש

לציין, כי עצם הכניסה לזום עשויה להתבצע באופן שמזהה את פרטיך (שם, דוא"ל, כתובת IP). לשם שמירה על פרטיותך, לאחר קיום הריאיון לא יישמר אף פרט מזהה שלך מלבד קבצי קול של הקלטות הזום. בנוסף, השימוש בזום עשוי לחשוף מידע לצד שלישי, כמו נוכחים נוספים בחדר, בהתאם יש להקפיד על קיום השיחה במקום מבודד.

מכיוון שנושא המחקר עשוי להיות רגיש ואישי, את/ה רשאי/ת לסרב לקחת בו חלק או לדלג על שאלות מסוימות. יתכן גם ויהיו נושאים שלא ישאלו ותרצה/י להעלות מיוזמתך ולהרחיב. ניתן יהיה להפסיק את הריאיון בכל עת שתרצה/י מבלי שתהיה לכך כל השלכה שלילית. חשוב שתתקן/ני ותדייק/י את הדברים במידה ואת/ה חש/ה שאינך מובן/נת כהלכה.

השתתפותך במחקר תהווה הזדמנות להשמעת הקול האישי שלך ולהבנת החוויה היומיומית, השימוש, האתגרים וההשלכות של הזכאות לתג החניה והאפשרות לשיוכו לשני רכבים. כמו כן, להבנת אופני ההתמודדות האישיים הנגזרים מכך. ממצאי המחקר עשויים להוות תרומה משמעותית בהיבט הפרקטי, הבירוקרטי והמדיני, למתן מענה אידיאלי ומותאם יותר בכל הקשור לתג חניה לרכב נכה, עבור אנשים עם מוגבלות פיזית בניידות.

במידה ויש לך שאלות נוספות לגבי המחקר, או שיעלו נושאים נוספים שהיית רוצה לדון אודותיהם בעקבות הריאיון, או במקרה ואת/ה חש/ה צורך להתייעץ עם גורם טיפולי, תוכל/י ליצור קשר במייל או בטלפון בכל שלב של המחקר:

אורית מועלם - **מס' טלפון:** 052-5120209 / **כתובת מייל:** Orit.Mualem@mail.huji.ac.il

תודה על שיתוף הפעולה!

הנני מאשר/ת כי פרטי המחקר וזכויותיי הובהרו ואני מסכים/ה להשתתף במחקר.

_____	_____	_____
שם פרטי ומשפחה	חתימת המשתתף.ת	תאריך

נספח 5: אישור וועדת האתיקה

האוניברסיטה העברית בירושלים
The Hebrew University of Jerusalem

בית הספר לעבודה סוציאלית ולרווחה חברתית
ע"ש פאול ברוואלד

12/01/2026

ועדת האתיקה של בית הספר
לכל המעוניין,

ברצוננו להביא לידיעתכם כי ועדת האתיקה של בית הספר לעבודה סוציאלית ולרווחה חברתית ע"ש פאול ברוואלד באוניברסיטה העברית אישרה את הצעת המחקר אשר פרטיה יצוינו להלן בתאריך: 12 ינואר 2026

שם ההצעה: תג חניה נכה כפול לרכב בישראל: תפיסות של מקבלי השירות המוגבלים בניידות פיזית והמורשים לשימוש בתג מטעמם .

חוקר.ת: אורית מועלם במסגרת עבודת תזה בהנחיית פרופ' שירלי ורנר

מימון: עצמי

מספר אישור : 12012026

תוקף האישור: 12 חודשים

אחריות על ביצוע המחקר לפי הכללים של אתיקה מחקרית ומדעית, ועל פי הפירוט שנמסר לוועדה, נשארת אצל החוקר.ת. במידה וחל שינוי כלשהו בשיטת המחקר, יש להגיש את הצעת המחקר המעודכנת לוועדה לשם חידוש האישור.
האישור ניתן במסגרת בית הספר לעבודה סוציאלית ולרווחה חברתית של האוניברסיטה העברית בירושלים.

בכבוד רב,

Osnat Zamir

פרופ' אסנת זמיר
ועדת האתיקה תשפ"ו, 2025-2026

Abstract

A disabled person parking permit for a vehicle constitutes a vital means of mobility and accessibility for people with physical mobility impairments. A key issue lies in the dual eligibility policy for the parking permit practiced in Israel, which automatically entitles individuals to assign the parking permit to two vehicles, without examining necessity or monitoring actual use. This situation leads to an increase in the number of vehicles with parking permits, potentially undermining principles of social justice and equal opportunities, as many individuals do not require a second permit.

Moreover, the parking permit issue poses challenges not only for its users but also for society, which bears responsibility for promoting solidarity, mutual protection, preservation of human dignity and integration of people with disabilities into social life.

Despite the overall importance of the parking permit issue and the broad implications associated with it, the research literature on this topic is limited and does not cover many vital aspects. This study seeks to address the existing gaps by examining the meaning of the right to a parking permit and the ways in which it is used, including its inherent duality, as experienced and conceptualized by permit users within the contexts of policy, law, society and individualism.

This study was conducted using a qualitative methodology, which combines two complementary research paradigms. The first is phenomenological, aiming to understand the participants' subjective perspectives and their interpretations of reality. The second is critical, seeking to expose hidden power relations and structural mechanisms and to challenge the existing order to advance social change.

The study employed convenience sampling and snowball sampling, including 20 adult participants from a wide range of strata of the Jewish society, representing diverse ages and cities across Israel. Ten of the participants were eligible for a disabled person parking permit due to mobility impairments, while another ten were "users", i.e. individuals who use a vehicle designated as a disabled vehicle on behalf of the eligible permit holder. As this aspect of the subject has not previously received empirical attention, the current study represents a pioneering contribution to understanding the phenomenon. Data collection was carried out through semi-structured in-depth interviews, which were analyzed in accordance with the

principles of thematic analysis, with the aim of identifying shared patterns emerging from personal experiences and acquired knowledge and of generating summarized conclusions.

The research findings revealed three central themes offering a comprehensive understanding of the permit phenomenon, with each focusing on a different aspect: physical, existential and prospective. These themes intersect, converge, and mutually shape one another. The physical aspect reflects the value of the permit alongside its inadequateness, in the light of the numerous challenges, which users have to face and which require improvement. The existential aspect highlights various interfaces reflecting moral system, modes of expressing of self-perception and interaction dynamics with the environment. The prospective aspect deals with identifying the required focal points for change and formulating practical ideas for their implementation.

The discussion chapter analyzes the patterns of power relations that consistently emerged from the research findings by applying the concept of Structural Stigma and in accordance with the Power Cube Model (Gaventa, 2006). This analysis is conceptually reflected in the social model of disability and the ICF model (International Classification of Functioning, Disability and Health) of the World Health Organization, which emphasize the decisive role of environmental, institutional and structural factors in shaping the experience of disability and the realization of rights. Within this framework, the concept of Structural Stigma serves as an interpretive lens for understanding the unequal power relations formed between the individual and the bureaucratic system, which fundamentally shape the individual's lived reality. These power relations generate direct and cumulative consequences for the ability of parking permit holders to realize basic rights related to mobility, physical accessibility, equal opportunities and independence.

The chapter concludes by presenting the study's contributions to theory and practice, as well as its limitations, and by outlining recommendations for future research. Together, these may deepen understanding of the parking permit issue and lead to improvements in the well-being and quality of life of eligible individuals, which constitute the principal aim of this study.

Synopsis

The right to a disabled parking permit under Israeli law embodies a duality between an assistive mobility tool and a reality of power gaps and structural stigma that undermines its purpose and contests its value. This duality was examined through a qualitative study focusing on permit use across life domains, exploring how its doubleness deepens existing tensions.

Beyond theorizing structural stigma linking individual experience to socio-political structures, the findings reveal a multidimensional, challenging daily struggle amid permit use, shaping the identity, social world, and functioning of people with physical mobility impairments. The study contributes significantly to this knowledge gap and identifies the system as a focal point for change, responsible both for ensuring the right and removing barriers to its realization.

Keywords: Accessibility, mobility, parking, disabled parking permit, disabled vehicle, disability rights, physical disability, power relations, structural stigma.

האוניברסיטה העברית בירושלים
THE HEBREW UNIVERSITY OF JERUSALEM
الجامعة العبرية في أورشليم القدس

"Gold tag" or "Trash tag"?

Double parking tags for a disabled vehicle in Israel:

Perceptions of service recipients with limited physical mobility and authorized to use a tag on their behalf

Orit Mualem

Supervised by: Prof. Shirli Werner

Submitted in partial fulfilment of the requirements

for the master's Degree

in School of Social Work, Hebrew University

This work was supported by a grant from Shalem Fund

for Development of Services for People with Disabilities

in the Local Councils in Israel

2026

קרן שלם/2026/ 890-821-2025