



הבדיקה בדבר טיפול המשרד לקליטת העלייה בקליטת עולים בעלי מוגבלות העלתה, כי אין לו מידע על מספר העולים בעלי המוגבלות שעלו ארצה בשנים 1989-2001 הוא לא נערך כראוי לקליטת העולים האלה ולא הכין תכנית מתאימה לצורכיהם.

משרד הקליטה מתייחס לעולים בעלי מוגבלות כאל אנשים שאינם דורשי עבודה, והטיפול בהם הועבר מאגף התעסוקה למחלקת הרווחה במשרד הקליטה. העדר טיפול מיוחד לעולים בעלי מוגבלות גם בתחום הקליטה החברתית מקשה עליהם להשתלב בחברה. עולים בעלי מוגבלות הזכאים לדירה ציבורית נאלצים להמתין לקבלתה זמן ארוך מהסביר, שמגיע אף לשש שנים ויותר.

מן הראוי שהמשרד לקליטת עלייה ישפר את היערכותו לטיפול בעולים בעלי מוגבלות, יאסוף נתונים על עולים אלה ויכין תכנית פעולה מיוחדת כדי לסייע להם בקליטה חברתית, בהכשרה מקצועית ובמציאת מקומות עבודה.

משרד התחבורה

נגישות לתחבורה ציבורית, מבחני כשירות לנהיגה והסדרי חניה

ועדת כץ קבעה ברוח שהגישה ביולי 1997, כי "מן המפורסמות הוא כי נושא הנגישות בישראל מוזנח באורח בולט, לגבי כלל המוגבלויות", וכי "התחבורה הציבורית בישראל אינה נגישה לאנשים עם מוגבלות".

בחוק השוויון נקבע כי "אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה ציבורית נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שרותי תחבורה ציבורית". לפי ההגדרה בחוק, "שירותי תחבורה ציבורית" הם "אוטובוסים בקווים עירוניים, רכבות, תובלה אווירית ואניות, המיועדים לציבור". עוד נקבע בחוק כי שר התחבורה ושר האוצר, בהתייעצות עם נציגויות של מפעילי תחבורה ציבורית וגורמים נוספים, יתקינו תקנות להסדרת הנגישות לשירותי התחבורה הציבורית, וכי התקנות יוגשו לאישורה של ועדת החוקה חוק ומשפט של הכנסת בתוך שנה מיום פרסום החוק (מארכ 1998).

בדצמבר 1999 הקים שר התחבורה ועדה משרדית ל"שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות" (להלן - הוועדה לשוויון בנגישות), שתפקידה "גיבוש תקנות לשוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות", שיבטיחו שוויון בתחבורה לסוגיה. הוועדה סיימה את עבודתה בנובמבר 2000.

ביוני 2000 עתרה עמותת "בזכות" לבג"ץ כדי שיורה לשר התחבורה ולשר האוצר לנמק מדוע לא הכינו תקנות על פי חוק השוויון. רק בינואר 2001, בעקבות העתירה, הגישו שר התחבורה דאז (אמנון ליפקין שחק) ושר האוצר דאז (אברהם שוחט) נוסח תקנות לחוק האמור, לאישור ועדת

החוקה, חוק ומשפט של הכנסת (להלן - ועדת החוקה). לפיכך פסק בג"ץ כי העתירה בעניין זה מוצתה והיא נדחתה.

בסוף מאי 2001 דנה ועדת החוקה בהצעה לתקנות שהגישו שר התחבורה ושר האוצר, אולם היא סירבה לאשר אותן, בין היתר, בשל העדר תקנות בנוגע לאנשים בעלי מוגבלות חושית (כבדי ראייה וכבדי שמיעה). הוועדה גם מתחה ביקורת על משרד האוצר על שבתקנות החדשות של תקציב המדינה הוא לא הציג אומדן של עלות יישום התקנות. הוועדה החזירה את הצעת התקנות לשרים כדי שיוכלו לתקן עד תחילת יולי אותה שנה את הליקויים בה בשיתוף נציבות השוויון וארגוני הנכים.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה מנובמבר 2001 הודיע משרד התחבורה, כי הוא הכין, בשיתוף ארגונים העוסקים בנושא, טיוטת תקנות מעודכנת, וכי הטיוטה הוגשה באוקטובר 2001 לאישורה של ועדת החוקה. בסוף שנת 2001 היתה הטיוטה המעודכנת של התקנות בדיון בוועדה.

בחודשים ינואר-יוני 2001 בדק משרד מבקר המדינה, לסיורגין, ברשות הרישוי שבמשרד התחבורה, ברכבת ישראל (להלן - הרכבת) וברשות שדות התעופה את מתן השירות לאנשים בעלי מוגבלות ואת סידורי הנגישות בתחבורה הציבורית. כן נבדק ב"אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ (להלן - אגד) וב"דן" אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן - דן) השירות הניתן לנוסעים בעלי מוגבלות.

הסדרים ללימוד נהיגה לבעלי מוגבלות

1. רשות הרישוי שבמשרד מפנה אנשים בעלי מוגבלות המבקשים ללימוד נהיגה אל המכון הרפואי לבטיחות בדרכים, שהוא יחידת סמך במשרד הבריאות (להלן - המרכז). בעת הצורך נעשית לבעלי מוגבלויות חמורות ונכות של 100% בדיקת כשירות מעשית לנהיגה (להלן - מבחן שליטה). מבחן זה נעשה ברכב מיוחד, הכולל התקנים מיוחדים הנדרשים לנהיגה של האדם המוגבל, בנוכחות רופא מהמרכז ורב בוחן מרשות הרישוי.

הבדיקה העלתה, שמבחני השליטה נעשים בסניפי משרד הרישוי בתל-אביב ובחיפה בלבד אך לא נעשים בערים גדולות אחרות דוגמת ירושלים ובאר-שבע. הדבר מוסיף טרחה וביטול זמן לאנשים בעלי מוגבלות הגרים רחוק מתל-אביב ומחיפה, ומסב להם הוצאה כספית ניכרת, שכן עליהם להגיע למבחן ברכב המצויד בהתקנים לפי סוג המגבלה שלהם, עבורו הם משלמים בזמן הבחינה ובזמן נסיעה, עד למקום המבחן.

בתשובת המרכז למשרד מבקר המדינה נטען, שכדי שרופא ישתתף במבחן שליטה בירושלים, יש לרכוש למבחן שישה נבחנים לפחות, והדבר יאריך עוד יותר את זמן ההמתנה למבחן, אולם לא ניתן טעם לצורך בריכוז שישה נבחנים.

מן הראוי שתיבדק האפשרות לקיים מבחן שליטה לפחות בירושלים ובבאר-שבע כדי להקל על האנשים הגרים באזורים אלה, מה גם שמשרד התחבורה הודיע שהוא ערוך לקיים מבחנים שם.

2. לימוד הנהיגה נעשה על פי רוב בשוק החופשי, ולכמה בתי ספר לנהיגה יש כלי רכב הכוללים התקנים מיוחדים הנדרשים לנהיגה של בעלי מוגבלות. לא כך הוא ביחס לקבוצת אנשים בעלי מוגבלות קשה אשר נדרשים לעבור מבחן שליטה וללימוד נהיגה ברכב מסוג ואן, שעלות אבזורו גבוהה מאוד. המוסד לביטוח לאומי (להלן - המוסד) מממן לנכים אלה את לימוד הנהיגה ורכש

לראשונה רכב כזה לפני כעשר שנים. הוא ממשיך לרכוש רכבים מסוג זה והוא גם מממן את אבזורם. המוסד הפעיל את הרכב באמצעות בית ספר פרטי שנבחר במכרז.

מבדיקה שעשה משרד מבקר המדינה במאי 2001 עולה, שהמוסד קשור רק עם בית ספר אחד להוראת נהיגה באמצעות הרכב היחיד של המוסד ויש תור ארוך של אנשים בעלי מוגבלות קשה הממתינים ללמוד נהיגה במימון המוסד. לפי רישומי המוסד המתונו בינואר 2001, 75 אנשים בעלי מוגבלות קשה ללימוד נהיגה באמצעות הרכב של המוסד; וביולי אותה שנה המתונו ללימוד נהיגה 38 אנשים בעלי מוגבלות, מהם 11 המתונו לשיעורים לקראת מבחן שליטה. לפי קצב לימוד הנהיגה באמצעות בית הספר שעמו קשור המוסד, משך ההמתנה להתחלת לימוד הנהיגה הוא כ-18 חודשים, וההמתנה ללימוד לקראת מבחן שליטה מגיעה לכחמישה חודשים.

תהליכי החלפת רכב ללימוד הנהיגה הישן ברכב חדש, רכישת כלי הרכב ואבזורם היו ממושכים והדבר גרם לכך שנוצר תור ארוך של ממתנים ללימוד הנהיגה. להלן פרטים: הדיונים וההכנות לביצוע ההחלפה של רכב ללימוד הנהיגה ברכב חדש נמשכו יותר משנה וחצי, מפברואר 1999 עד סוף אוקטובר 2000 מועד בו נרכש הרכב. הרכב התקבל בנובמבר ורק לאחר קבלתו הוצא מכרז לאבזור. במאי 2001 החל השימוש ברכב. בפברואר 2001 אישרה ועדת נכות רכישת רכב שני ללימוד נהיגה לנכים קשים, ורק בתחילת 2002 אמור להתחיל השימוש ללימוד נהיגה ברכב השני.

רישיון נהיגה ורכב הם חיוניים במיוחד לאנשים בעלי מוגבלות קשה, שבגין מוגבלותם לא נגישים להם אמצעי תחבורה ציבורית. לפיכך מן הראוי שהמוסד יפעל לקיצור זמן ההמתנה ללימוד נהיגה, שהוא ממושך מאוד כיום על ידי קיצור הליכי הרכישה של כלי רכב ללימוד נהיגה והתקשרות עם מספר בתי ספר לנהיגה, כדי שאנשים בעלי מוגבלות יוכלו לקבל רישיון נהיגה בתוך פרק זמן קצר יותר.

תג נכה לחניה בארץ ובחו"ל

תג נכה, המוצמד לשמשת הרכב מאפשר לנהג בעל מוגבלות להחנות את רכבו במקומות חניה מוסדרים המסומנים לנכים. על פי חוק חניה לנכים, התשנ"ד-1994, בהעדר מקומות כאלה או כשאין בהם מקום פנוי, מותר לנכה בעל תג נכה לחנות גם במקומות אסורים לחניה לנהגים אחרים, בתנאי שאין נגרמת הפרעה ממשית לתנועה, ושהחניה נעשית באופן שאינו מסכן עוברי דרך. בשנת 2000 החזיקו כ-30,000 בני אדם בתגי חניה לנכים.

1. הנפקת תגי נכים היא באחריות רשות הרישוי. הבדיקה העלתה, שרשות הרישוי מנפיקה תגי נכה בששת משרדיה המחוזיים, וכי הנפקתם נרשמת במשרדים בנפרד ובאופן ידני בלבד, ואינה נרשמת במערכת הממוחשבת של רשות הרישוי.

אוכלוסיית הנכים הזכאים לתג נכה נחלקת לשתי קבוצות: נכים הזכאים לאגרת רכב מופחתת, ונכים שעל פי ממצאים רפואיים אינם זכאים לשלם אגרה מופחתת, אך זכאים לתג נכה. שוטרים ופקחים האוכפים את חוקי החניה אינם מסתפקים בהימצאות תג נכה ברכב, ומבררים את הזכות לתג במסוף המשטרה, המחובר לקובץ משרד הרישוי. אולם קובץ זה מספק מידע רק על נכים ששילמו אגרה מופחתת, ואין בו מידע על אלפי נכים ששילמו את מלוא האגרה, אך קיבלו תג נכה כחוק. לנכים אלה נרשמים לעתים דוחות, רכבם נגרר והם נדרשים להתייצב בתחנת משטרה כדי להציג אישור ממוסד התחבורה על זכאותם לתג.

בחודשים אוקטובר 2000-פברואר 2001 התקבלו בנציבות תלונות הציבור שבמשרד מבקר המדינה שלוש תלונות של בעלי תג נכה שחנו במקומות המותרים לנכים ונרשמו להם דוחות, או שרכבם נגרר.

בתשובתו למשרד מבקר המדינה מנובמבר 2001 הודיע משרד התחבורה, כי בדצמבר 2001 הופעלה באופן ניסיוני מערכת ממוחשבת להנפקת תגי נכה במשרד הרישוי בחולון ובמשרד הראשי של משרד התחבורה בירושלים, והדבר ימנע את הליקוי האמור; וכי תהליך החלפת תגי הנכה הישנים יימשך כשנה.

2. (א) רשות הרישוי היא הגורם המוסמך בארץ להנפיק תגי נכה בין-לאומיים. התגים ניתנים ללא תשלום.

הבדיקה העלתה, שרשות הרישוי לא פרסמה ברכים את האפשרות לקבל תגי נכה בין-לאומיים.

(ב) בהעדר פרסום באשר לאופן קבלת תגי נכה בין-לאומיים, פנו נכים לאחד מארגוני הנכים לשם קבלת תגים כאלה. כדי לקבל תג נכה בין-לאומי דורש ארגון זה תשלום דמי חבר בסך 100 ש"ח וכן 30 ש"ח עבור תג נכה, שאינו אלא מכתב המעיד על חברותו של הנכה בארגון ומבקש כי תינתן לנכה כל עזרה אפשרית.

בתשובתו הודיע משרד התחבורה כי מתחילת נובמבר 2001 יפורסם נוהל קבע להנפקת תג לנכה הנוסע לחו"ל, וכי הנוהל יפורסם גם באתר האינטרנט של המשרד. עוד הודיע המשרד כי הוא יביא לידיעתו של הארגון האמור כי רק רשות הרישוי מוסמכת להנפיק תגי נכה בין-לאומיים.

נגישות לתחבורה הציבורית

תחנות אוטובוס ואוטובוסים

1. בחוק השוויון נקבע, כי חובת הנגישות חלה על אוטובוסים בקווים עירוניים בלבד. לפיכך, גם התקנות שיותקנו מכוחו לא יחולו על אוטובוסים בקווים בין-עירוניים ועל מוניות ומיניבוסים. מכאן, שגם לאחר שהתקנות מכוח חוק השוויון ייכנסו לתוקף ויותקנו סידורי הנגישות המתחייבים מהן, נגישות התחבורה הציבורית לאנשים בעלי מוגבלות תהיה חלקית בלבד. רק החל במחצית השנייה של 2001 החלו דן ואגד להצטייד באוטובוסים בעלי כבש (רמפה), שאמור לאפשר לנכים בכיסא גלגלים לעלות לאוטובוסים עירוניים. אולם בסוף אותה שנה עדיין לא ניתן טיפול הולם לנוסעים בכיסאות גלגלים גם באוטובוסים המצוידים בכבש. באגד ובדן גם לא היה נהל לטיפול בנוסעים בעלי מוגבלות הכולל הנחיות לנהגים בעניין זה.

2. בעיה נוספת שעדיין לא נפתרה, היא הנגישות של עיוורים לתחבורה הציבורית בקווים העירוניים. לפי נתוני ג'וינט ישראל ומכון ברוקדייל, ביולי 2000 נאמד מספר העיוורים במדינה בכ-28,000. הכרזה על שם התחנה, למשל, הצבת שלטי תבליט עם מספרי האוטובוסים בתחנות האוטובוסים עשויות לסייע מאוד לעיוורים המשתמשים באוטובוסים.

משרד התחבורה הסביר בתשובתו למשרד מבקר המדינה, כי בטיוטת התקנות המעודכנת שהכין, נכללות דרישות שנועדו להקל על עיוורים את השימוש באוטובוסים. בתשובת אגד למשרד מבקר המדינה צוין, כי עדיין לא גובש מפרט טכני בנושא מערכת הכריזה. בינואר 2002 החלה דן לעשות ניסויים בהתקנת מערכת כריזה חיצונית באוטובוס.

תחנות רכבת ורכבות

1. תחנות : בתקנות התכנון נקבע, כי תחנת רכבת היא בניין ציבורי א', ולפיכך חלות עליה התקנות המחייבות להתקין סידורי נגישות ככל הקומות. התקנות חלות רק על תחנות שהוקמו אחרי אפריל 1972, מועד כניסת התקנות לתוקפן.

בתכנית עבודה מיוחדת לשיפור הנגישות לשירותי הרכבת שהכינה רכבת ישראל (להלן - הרכבת) ביוני 2000, צוין, שיש בעיית נגישות בחמש מביין 28 תחנות רכבת קיימות, ואלה הן: חיפה - מרכז, חיפה - בת גלים, נתניה, יבנה, ותחנת "עד הלום" באשדוד. באותו מסמך צוין כי נדרש תקציב של 11 מיליון ש"ח לשיפור הנגישות בתחנות הרכבת, וכי יידרשו עוד כ-20 מיליון ש"ח שיתפרסו על פני חמש עד עשר שנים כדי להחליף את המעלונים במעליות בכמה תחנות ולהתקין מעליות בארבע תחנות רכבת אחרות.

בתשובת הרכבת למשרד מבקר המדינה מספטמבר 2001 הוסבר, כי הרכבת התקינה מעלונים הצמודים לגרמי מדרגות ב-13 תחנות רכבת, על פי דרישות רשויות התכנון במסגרת קבלת היתר בנייה לתחנות הרכבת. בבדיקה הועלה, שהשימוש שנעשה כיום במעלונים הוא מועט ביותר. ארגוני הנכים הודיעו לרכבת כי המעלונים אינם פתרון קביל בעיניהם, ולכן החליטה הרכבת, כי בתחנות חדשות יותקנו מעליות. עוד הודיעה הרכבת, כי תוכן תכנית רב-שנתית להתקנת מעליות בתחנות קיימות. יוצא, שההשקעה של הרכבת במעלונים לא פתרה את כל בעיות הנגישות בתחנות הרכבת, והרכבת נדרשת להוצאה נוספת להתקנת מעליות.

מבירור תלונה שהוגשה לנציבות תלונות הציבור ביוני 2001 עולה, שגם בתחנת הרכבת בהרצליה אין גישה לנכים כיוון שיש צורך לעלות ולרדת במדרגות כדי לעבור בין הרציפים. בתשובתה הודיעה הרכבת כי בשנת 2002 אמורות להתחיל העבודות להקמת תחנת רכבת חדשה בהרצליה, ובה יותקנו מעליות וסידורים אחרים לנכים.

בעקבות דיונים של הוועדה לשוויון בנגישות, שהשתתף בהם גם נציג הרכבת, סוכם בסוף יוני 2000, בין היתר, כי בתחנות הנוסעים החדשות שייבנו לאחר שנת 2001 יותקנו סידורי נגישות לאנשים בעלי מוגבלות, בכלל זה מעבר לכיסא גלגלים מן הכניסה עד לרציף העלייה לרכבת, לפי התקנים שנקבעו למבני ציבור מכוח חוק התכנון והתקן הישראלי מספר 1918; וכי בתחנות הקיימות יושלמו עד סוף ינואר 2001 הסידורים הדרושים למעבר כיסא גלגלים מן הכניסה לתחנה עד לרציף העלייה לרכבת.

2. קרונות : מבחינת נגישות הקרונות לנוסעים בכיסאות גלגלים, יש ברכבת שלושה סוגי קרונות: קרונות שאינם מתאימים כלל לנוסעים מסוג זה בגלל רוחב דלתות הכניסה, מדרגות העלייה לקרון ורוחב מעברים; קרונות שדלתות הכניסה והמעברים בהם מאפשרים כניסה וניידות בתוך הקרון לכיסא גלגלים, אך אין בהם תאי שירותים מתאימים; ומספר מצומצם של קרונות שקיימים בהם כל התנאים הנדרשים. עם כניסת התקנות לתוקף תידרש הרכבת להזמין קרונות נוסעים נגישים, שעדיין לא נכללו בתכנית הרכש שלה.

3. גובה הרציפים : בארץ ובעולם אין תקנים באשר לגובה הרציפים ולגובה הדלתות של קרונות הרכבת, ולכן אין מעבר ישיר מהרציף לקרון. כדי לאפשר לנכה בכיסא גלגלים לעלות מהרציף לקרון יש להשתמש בכבש שיגשר ביניהם. בטיוטת התקנות שטרם אושרו נאמר, כי התחנות המאוישות יצוידו החל בינואר 2002 במתקני הרמה או בכבש שיגשרו בין הרציף לרכבת. אדם הנזקק לכיסא גלגלים המעוניין לנסוע ברכבת, יודיע על כך 24 שעות מראש, וכאשר ירצה לעלות לרכבת או לרדת ממנה, יצמיד עובד הרכבת אחד מהמתקנים האלה לקרון נגיש כדי לאפשר לו זאת. הרכבת תפרסם אחת לשנה לוח זמנים של רכבות שיש בהן קרון נגיש ואת רשימת התחנות שבהן ניתן סיוע לנכים הנזקקים לכיסא גלגלים.

הסדר זה יהיה צורך להנהיג במשך זמן רב כיוון שעדיין אין תקן מחייב בעניין גובה דלתות הכניסה לקרון, ואין תכניות לשנות את גובה הרציפים בתחנות הרכבת. בסוף 2011 לא היה עדיין כבש בשום תחנת רכבת. הנהלת הרכבת הזמינה כמה יחידות הרמה שימשו כבש, והן יוצבו בתחנות המאושות במהלך שנת 2012.

מהאמור לעיל יוצא, שגם לאחר שיופעלו קרונות נגישים עדיין יהיה צורך בשימוש בכבש כדי לגשר בין הקרונות לבין הרציפים; בתחנות לא מאוישות לא תהיה הרכבת נגישה לנכים בכיסאות גלגלים; ובתחנות מאוישות יהיה על נכים כאלה להודיע מראש על בואם כדי שיועמד לרשותם כבש.

4. רוב הדיונים בוועדה לשוויון בנגישות והסעיפים בטיוטת התקנות עוסקים בהתקנת סידורי נגישות לאנשים בעלי מוגבלות הנזקקים לכיסא גלגלים, ואילו לעיוורים, שהשימוש ברכבת יכול לסייע להם מאוד, לא ניתנה תשומת לב הולמת. אחד מההסדרים הדרושים לעיוורים הוא סימון על גבי המרצפות שיאפשר להם למצוא דרכם מהכניסה לתחנה עד לקרון. בתחנות החדשות הונחו מרצפות כאלה סמוך לקצה הרציף כדי למנוע נפילה של עיוורים לתחום המסילות. נמצא, שבכניסה לתחנת רכבת מרכז בתל אביב יש סימון לעיוורים, אך הוא מוביל לדלת סגורה. בתשובת הרכבת נמסר כי תיבדק האפשרות לשנות את הסדרי הביטחון בכניסה לתחנה, שבעטיים נסגרה הדלת, או לשנות את תוואי ההכוונה לעיוורים הקיים במקום. עוד נמצא, כי לא הוסדר מקום מיוחד בקרונות לעיוור המלווה בכלב נחייה.

שדות תעופה ומטוסים

בדיקה ברשות שדות התעופה (להלן - רש"ת) במחלקת שירות לנוסע העלטה, כי בשדה התעופה באילת אין סידורי נגישות לבעלי מוגבלות. במסוף באילת יש שתי קומות, גרם המדרגות צר ומותקן בו מעלון, אך המעלון אינו מספק את הצרכים. בבירור שנעשה בינואר 2012 הודיעה רש"ת, כי בדצמבר 2011 הסתיימה הקמת שתי מעליות במסוף באילת.

בשנים 1998 ו-1999 פנה מנהל שדה התעופה באילת פעמים מספר אל חברות התעופה הפועלות בשדה תעופה זה, בבקשה להסדיר רכב להסעת נכים מהמסוף למטוס ובכיוון ההפוך. למרות הפניות, עד יוני 2011 לא חל שינוי במצב. בשדה התעופה אין רכב להסעת נוסעים בעלי מוגבלות מהמטוס ואילו, ואין מעלון להעלאת נוסעים הנזקקים לכיסא גלגלים למטוסים מהדגם "טורבו-פרופ", שבהם נעשות מרבית הטיסות. בתשובת אחת מחברות התעופה למשרד מבקר המדינה מספטמבר 2011 הוסבר, כי אין מתקן מורשה להעלאת כיסא גלגלים למטוסים בדגם זה.

בדיקת סידורי הנגישות בשדות התעופה הפנים ארציים העלתה, כי בשדות התעופה בחיפה, בראש פינה ובעובדה אין מעלונים לנוסעים בכיסא גלגלים, והעלאת נוסע בכיסא גלגלים נעשית בידי עובדי חברות התעופה. אין גם רכב מיוחד המסיע נוסעים בכיסא גלגלים למטוס וממנו.

מסופים וכלי שיט בנמלים

בטיוטת התקנות לחוק השוויון מפורטות פעולות שיש לעשות לשם הסדרת נגישותם של הספינות והמסופים בנמלים לנוסעים בעלי מוגבלות, אך כל עוד לא אושר נוסחן הסופי לא ניתן לעשותן.



הביקורת העלתה, כי למעשה בכלי התחבורה הציבורית בישראל לא הותקנו סידורי נגישות מספקים לאנשים בעלי מוגבלות, ומערכת התחבורה הציבורית עדיין אינה ערוכה לתת לבעלי מוגבלות שירות כנדרש, אם כי כבר הוחל לטפל בנושא זה.

רשויות מקומיות

בחודשים מארס-אוקטובר 2001 בדק משרד מבקר המדינה ברשויות המקומיות ירושלים, באר שבע, מודיעין, מעלות-תרשיחא ועכו ובמועצה האזורית גליל תחתון את פעולותיהן של הרשויות לשילוב אנשים בעלי מוגבלות בחברה ובתעסוקה. בדיקות השלמה נעשו בוועדות המקומיות לתכנון ולבנייה האחראיות לתחומיהן של כמה מהרשויות האמורות. הביקורת התמקדה בנושאים האלה: 1. נגישות פיזית - בעיריות ירושלים, באר שבע, מודיעין ומעלות-תרשיחא, ובמועצה האזורית גליל תחתון; 2. נגישות למידע - בעיריות ירושלים, באר שבע, מודיעין ומעלות-תרשיחא; 3. העסקת אנשים בעלי מוגבלות על ידי רשויות מקומיות - בעיריות ירושלים, באר שבע ומודיעין; 4. תחום הרווחה - בעיריות באר שבע, מודיעין ועכו.

תחום הנגישות הפיזית מוסדר בחוק התכנון ובתקנות התכנון וכן בחוק סידורים לנכים⁷. תחום הרווחה מוסדר בעיקר בתקנון העבודה הסוציאלית (התע"ס), שהוציא משרד העו"ר⁸.

עיריית ירושלים

נגישות פיזית

הפורום להנגשת העיר למוגבלים והיחידה העירונית לנגישות

אוכלוסיית ירושלים היא הגדולה בערי ישראל. בסוף שנת 2000 מנתה אוכלוסיית העיר כ-657,500 נפש. ירושלים היא גם הגדולה ביותר בשטחה - כ-126,400 דונם - ובפריסת שכונותיה. לפי נתוני העירייה, כ-15% מתושבי העיר, דהיינו 100,000 תושבים בקירוב, הם בעלי מוגבלות.

במחצית השנייה של שנות התשעים החלה העירייה לעסוק בנושא הנגישות והעלתה אותו על סדר יומה. בינואר 1998 הוקם בהנחיית ראש עיריית ירושלים (להלן - העירייה) פורום עירוני "הנגשת העיר למוגבלים" (להלן - הפורום). בראש הפורום עמדו שני יושבי ראש: ממלא מקום ראש העירייה, שמכהן גם כיו"ר הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, ואיש ציבור - נציג ארגוני הנכים. הפורום מנה עם הקמתו 32 חברים, 16 מהם נציגי העירייה.

במסגרת הפורום הוקמו שבע ועדות: הנגשת קלפיות נכים בירושלים; הנגשת מרכז העיר ("המשולש"); שירותי תיירות למוגבלים; הגברת מודעות הציבור; הגברת האכיפה העירונית בנושא

7 על הוראות החוקים האלה ראו לעיל בפרק "הזכות לנגישות וההסדרים להבטחתה".

8 בעניין זה ראו לעיל בפרק על משרד העו"ר.