

בעניין שבין:

ליהי צוברי ת.ז. 301464285

ע"י ב"כ עוה"ד אסף פינק מ.ר. 47378  
ו/או יעקב פינק מ.ר. 15042 ו/או טלי איתן מ.ר. 16958  
ו/או נעמי מה-נעים מ.ר. 58185 ו/או נועם צוקר מ.ר.  
54799 ו/או רעות פרקש צימרינג מ.ר. 59925  
ממשרד עורכי דין יעקב פינק  
רח' בן יהודה 34, ירושלים 94230  
טלפון: 02-6248701, פקס: 02-6248710  
דוא"ל: [asaf@pinklaw.co.il](mailto:asaf@pinklaw.co.il)

המבקש

-נגד-

עיריית תל אביב - יפו  
מרח' אבן גבירול 69  
[קומה 9 חדר 913 יועמ"ש] תל אביב-יפו

הרשות לפיתוח כלכלי תל אביב יפו בע"מ  
ח.פ. 512853276

המשיבות מרח' קרית עתידים (בנין מס' 2), ת.ד. 61580  
תל אביב יפו 58186

חברת ג'י.סי.דקו ישראל בע"מ  
ח.פ. 514058585  
קריית עתידים בניין 7 כניסה 1 קומה 2  
תל אביב

משיבה פורמלית

סכום התובענה: 106,455,625 מיליון שקלים חדשים ₪ + בקשה לצו עשה

**בקשה לאישור תובענה ייצוגית**

**לפי חוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006**

## בית המשפט הנכבד מתבקש כדלקמן:

1. לאשר את התובענה הייצוגית המצורפת לבקשה זו כנספח A לבקשה (להלן: "התובענה") כתובענה ייצוגית, בהתאם להוראות חוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 (להלן: "חוק התובענות"), בהתאם לפרט 9(1) לתוספת השנייה לחוק התובענות: "תביעה בעילה לפי פרקים ד', ה' או ה' 1 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות", ובכל שינוי שביהמ"ש הנכבד יחליט עליו ביחס לבקשה.

### נספח A

2. לקבוע לפי סעיף 10(א) וסעיף 14(א) לחוק התובענות כי הקבוצה שבשמה תנוהל התובענה הייצוגית כוללת את כל האנשים בעלי מוגבלויות אשר רצו ו/או נמנעו ו/או לא יכלו לעשות שימוש בתחבורה הציבורית בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו ו/או עשו שימוש בתחבורה ציבורית בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו אך השימוש היה מוגבל עקב אי קיום חובות ההגשה בדין.

3. לקבוע, בהתאם לסעיף 14(א)2 לחוק התובענות, כי המבקשת תהיה התובעת הייצוגית וכי באי-כוחה בבקשה זו יהיו באי-כוח הקבוצה הכללית המוצעת לייצוג.

4. לקבוע, לפי סעיף 14(א)3 לחוק התובענות, כי עילת התובענה היא כדלהלן:

עולה לפי חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות, התשנ"ח-1998: המשיבות הפרו את סעיף 19 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998 (להלן: "חוק השוויון") וכן את סעיפים 6-7 לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), תשס"ג-2003.

5. לקבוע את הסעד לתביעה ייצוגית זו בהתאם לסעיף 14(א)4 לחוק התובענות וכי הסעד יהיה בדרך של מתן צו להנגשת כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוס בתל אביב יפו וכן פיצוי כספי לחברי הקבוצה כפי שיפורט.

6. לקבוע כי ההחלטה בבקשה תפורסם באופן שייקבע ע"י ביהמ"ש בהתאם לס' 25 לחוק התובענות.

7. לחייב את המשיבות בהוצאות התובענה, בגמול למבקשת ובשכר טרחה לבאי כוחה.

לפי בדיקת ב"כ המבקשת בפנקס התובענות הייצוגיות, נכון ליום הגשת הבקשה לא נרשמה בקשה או תביעה המעלה שאלות מהותיות בעובדה או במשפט הדומות לשאלות נשואות תובענה זו בפנקס התובענות הייצוגיות בנוגע למשיבה, למעט:

- ת"צ (מחוזי י-ם) 9177-07 ואובן ברון ואח' נ' אגד ואח', אשר אושרה חלקית כתובענה ייצוגית בהחלטה של כבוד השופט יצחק ענבר מיום 18.7.10. אשר עניינה הנגשת שירותי תחבורה ציבורית עבור אנשים עיוורים ועם מוגבלות בראייה, בעוד הבקשה דן, עניינה הנגשת שירותי תחבורה ציבורית עבור אנשים עם כל סוגי המוגבלויות. כמו"כ הבקשה האמורה עוסקת בהתאמות נגישות ספציפיות לעיוורים ולליקויי ראייה ביחס לאוטובוסים והתחנות והשילוט בהן והוגשה כנגד מפעילות שירות תחבורה ציבורי (אגד ודן), בעוד שעיקר עניינה של תובענה זו היא הנגשת תחנות האוטובוסים וסככות ההמתנה כנגד רשות מקומית, ומכאן שההתייחסויות הינה להתאמות נגישות שונות, כפי שיבואר להלן. ובאותו עניין ת"צ 12118-03-12 וכן ת"צ 6849-01-10 וכן 38942-01-10.

- ת"צ (מחוזי באר שבע) 18001-05-12 אלבז נ' עיריית באר שבע אשר הוגשה ביום 9.5.12 ועניינה נגישותם של תחנות האוטובוס בתחומי אחריותה של עיריית באר שבע. הבקשה האמורה, מתייחסת לתחומיה של עיריית באר שבע בלבד, בעוד בקשה זו מתייחסת לעיר תל אביב. לכל עיר קיימת תוכנית הנגשה עירונית שונה וספציפית שהותאמה לכל עיר ועיר, ומצבן של התחנות בכל עיר ועיר שונה, כך למשל (וכפי שיוסבר להלן), בתל אביב חברת פרסום זכתה במכרז אשר מכוחה בין היתר היה עליה להחליף את כל תחנות האוטובוס בתחנות חדשות ונגישות. אשר על כן מובן הדבר כי נגישותם של תחנות אוטובוס בעיר אחת אין בה כדי להשפיע בהכרח על נגישותם של תחנות בעיר אחרת ועל כן יהא זה נכון ויעיל יותר לדון בכל עיר בנפרד.

בהתאם להוראות ס' 3(א) לתקנות התובענות הייצוגיות (להלן: "תקנות התובענות") מועבר עותק מהבקשה ומהתובענה ליועץ המשפטי לממשלה ולנציבות שוויון זכויות אנשים עם מוגבלות.

## א. כללי

1. עניינה של תובענה זו הינה לביצוע הנגשת תחנות אוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוסים עבור אנשים עם מוגבלויות בכל מקום אשר באחריותה של עיריית תל אביב יפו.
2. על פי החוק והתקנות, רשות מקומית אחראית להנגשת תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בתחומה, בהתאם לכללים שנקבעו ופורטו בתקנות.
3. על הרשות המקומית לעמוד בתנאים שנקבעו בתקנות וכן במועדים להנגשה שנקבעו בדיון ובתכניות ההנגשה. כפי שיפורט בהמשך המשיבות אינן עומדות בדרישות אלו.
4. פועל יוצא של הדברים הוא, שזכותם של אנשים רבים, בעלי מוגבלויות לשוויון ולנגישות, נפגע וכן הם נמנעים ו/או מתקשים להשתמש בשירותי התבורה הציבורית ברחבי העיר תל אביב.
5. הדברים חמורים שבעתיים לאור העובדה כי המשיבה עיריית ת"א יפו התקשרה בחוזה עם חברת ג"י סי דקו על מנת לשדרג את תחנות האוטובוס ברחבי העיר תמורת שטחי פרסום. על אף התקשרות זו שהביאה לשיפור בחזות התחנות ולהחלפתן בתחנות חדשות לא טרחה עיריית תל אביב – יפו לדאוג לכך שבמסגרת השדרוג יונגשו כלל התחנות לאנשים בעלי מוגבלות.

## ב. מבוא

6. סעיף 5, סעיף ההגדרות בחוק שוויון זכויות אנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 (להלן: "חוק שוויון") מגדיר אדם עם מוגבלות כ:

"אדם עם לקות פיסית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים".

## 7. מצבם החברתי-כלכלי-משפטי של אוכלוסיית האנשים בעלי מוגבלות בישראל

- 7.1 על פי דו"ח "אנשים עם מוגבלות 09 – מוגבלות והשתלבות בחיי החברה בישראל מבט השוואתי רב שנתי" של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (להלן: "נציבות השוויון"), חיים כיום בישראל מעל 1,500,000 אנשים עם מוגבלות, כתמישית מהאוכלוסייה הישראלית. בנתונים שבחנה נציבות השוויון אודות אנשים עם מוגבלות, נמצא פער משמעותי בין אנשים עם וללא מוגבלות בכל תחומי החיים לרבות תעסוקה, דיור, שילוב בקהילה ועוד. עמודים 14-1 מהדו"ח מצ"ב נספח א' לבקשה. ניתן לצפות בדו"ח המלא בלינק הבא <http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/C0FF16AF-DDDD-4FDE-B4CE-EF0A431BF37B/18585/Report2009.pdf>.
- 7.2 בדוח צוין כי נמצא שמספר גדול של ישראלים בוגרים (חצי מיליון) מתקשים ללכת ברחוב ללא תמיכת אדם או אבזור עזר.
- 7.3 כמו כן, צוין בדוח כי חשוב להדגיש כי קבוצה יחסית רחבה זו של אנשים עם מוגבלות אינה זקוקה ברובה לתמיכה כספית מצד המדינה. עם זאת, חלק גדול ממנה זקוק להתאמות כדי להשתלב במגוון תחומי חיים באופן שוויוני.

7.4 נוסף ונציין כי בדוח משנת 2010 צוין כי אנשים עם מוגבלות פחות שבעי רצון מהיבטים מגוונים של סביבת המגורים שלהם כגון מצב הניקיון, שטחים ירוקים ואיכות האוויר. בתינה של מדדים אלו ומדדים אחרים מ-2002 ועד היום מראה שינויים מעטים מאד בפערים. המשמעות היא שדווקא לאנשים עם מוגבלויות חשובה האפשרות להתנייד באופן תופשי ככל האפשר.

#### 8. המסגרת הנורמטיבית – העדפה מתקנת של אנשים בעלי מוגבלות במשפט הפרטי

8.1 מדינת ישראל עיגנה במרוצת השנים בחוקים שונים את זכותם של אנשים בעלי מוגבלות להשתתפות שוויונית בתחומי החיים. נקודת ציון מרכזית הינו חוק השוויון. החוק בלבדו וברוחו, נחקק בשפת זכויות אדם ובבסיסו התפישה כי אנשים עם מוגבלות שווים לכל אדם אחר.

8.2 עיקרון היסוד המנוי בסעיף 1 לחוק השוויון, שנחקק ב-1998, קובע כי:

**"זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנבדל בצלם ועל עקרון כבוד הבריות".**

בין היתר נקבע בחוק כי גופים פרטיים יפעלו באופן אקטיבי לקידום נגישותה של קבוצת האנשים בעלי המוגבלות למקומות ציבוריים בפרט וביתר תחומי החיים בכלל. בשנים העוקבות נחקקו תקנות נוספות הבאות ליישם את עיקרון העל של חוק השוויון – הוא קידום השוויון בקרב אוכלוסיית האנשים בעלי המוגבלות.

8.3 סעיף 2 לחוק השוויון קובע את מטרתו:

**"חוק זה מטרתו להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים, וכן לתת מענה הולם לצרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו להיות את חיינו בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו".**

8.4 הפסיקה פירשה את החוק כמעין-חוקתי, ממנו מנשבת רות של "חקיקת עלי". בפרשת אברץ (בג"ץ 6790/98 אברץ נ' פקיד הבחירות לעיריית ירושלים פד נב (5), 323 (1998)) (להלן: "פרשת אברץ") מציין המשנה לנשיא חשין כי: "חוק השוויון דובר אלינו בלשון נאצלה כמוהו כחוקי יסוד".

8.5 החוק קובע בסעיף 3 כי:

**"אין רואים כהפליה פסולה פעולה שנועדה לתקן הפליה קודמת או קיימת של אנשים עם מוגבלות או שנועדה לקדם את השוויון של אנשים עם מוגבלות".**

8.6 בעיקרו דורש הסעיף לשלב את האדם בעל המוגבלות בתחומי חיים מרכזיים בחברה על ידי איסור אפליה קלאסי, כלומר איסור על מתן יחס שונה לשווים – הפליית בעל המוגבלות בתחומי החיים אך ורק מחמת מוגבלותו. ברי לכל כי אין די בהגדרה זו כדי לענות על צרכי האנשים עם מוגבלות. היא אינה מביאה בחשבון את מצבם ההתחלתי השונה ואת קיומם של מחסומים המונעים שיתופם בתחומי חיים רבים. על מנת לחשיג שוויון ממשי היה צורך לכלול בו את הרעיון כי משמעותו המלאה של שוויון היא "ההזדמנות להשתתפות מלאה בחברה בכל תחומי החיים". מכאן עולה ששויון בהקשרנו

אינו נדרש רק שלא לקיים "יחס שונה לשווים" אלא מזוהה גם עם ערכים כגון שילוב והכללה. לפיכך גם מצבי הדרה, הפרדה משאר הקהילה, מתן שירות מסוים במקום נפרד – כולם פוגעים בשוויון. היסוד החדשני של עיקרון השוויון המובע בחוק השוויון הוא החובה בניצוע התאמות הנדרשות לשם השגת שילוב והכללה.

8.7 הותרת הסביבה במצבה הנוכחי ללא נכונות לעשות שינויים מרוקנת מתוכן את דרישת השילוב. בהינתן שהחברה לא מותאמת לאנשים עם מוגבלות, ושדימויים נחות כמי שאינם ראויים להשתתף בחיים הציבוריים, וכמי שיש להרחיקם מהמרחב הציבורי, נוצר נטל חברתי המונע מהם חלק ניכר מהנאות החיים, ולא לקותם. אמרו מעתה: אפליה כוללת לא רק התייחסות לא שוויונית לאדם עם מוגבלות אלא גם אי נכונות לבצע, בתנאים מסוימים, התאמות נדרשות על מנת שהשילוב יהיה בר קיימא. משמע, היעדר אפליה כוללת בתוכו הסדרי העדפה מתקנת עבור ציבור האנשים עם מוגבלויות.

8.8 גם בשנות ה-70 וה-80 של המאה שעברה הביא מאבקה של קבוצת האנשים בעלי מוגבלות לשינוי חקיקתי ונחקקו הסדרים חוקיים ספציפיים שמטרתם לפתור בעיות נקודתיות הנובעות מהמוגבלות: חוק איסור הפליית עיוורים המלווים בכלבי נחייה, התשנ"ג-1993; חוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993; תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (עדיפות במקומות חניה במקום העבודה), התשס"ב-2001; חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, פרק 1; חוק הקלות לחירש, תשנ"ב-1992; חוק הרשויות המקומיות (סידורים לנכים), התשמ"ח-1988; חוק איסור אפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, התשס"א-2000; צו איסור נהיגה ברכב בחוף הים (נגישות לנכים), התשנ"ז-1997, תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות לשירותי בזק ולמיתקני בזק) תשס"ט-2009. אולם, גם הסדרים אלו היו חלקיים ביותר מבחינת היקף התחומים בהם עסקו, מבחינת היקף האוכלוסייה ומבחינת רמת הדרישות שהציבו לחברה.

8.9 החקיקה נועדה להקל ולו במקצת על מצוקתה של אוכלוסיית אנשים בעלי המוגבלות בישראל, לסייע בידיה להשתלב במרקם החברתי ובפן החברתי הבינ-אישי בישראל אשר חלק ניכר ממנו מתרחש באמצעות יכולת התניידות.

8.10 גם בית המשפט העליון נדרש זה מכבר למאבקם של קבוצת האנשים בעלי מוגבלות לשוויון בבג"ץ 7081/93 בוצר נ' מועצה מקומית מכבים רעות, פ"ד (נ) 19 (1) (1996) (להלן: "פרשת בוצר"). אין המדובר בפרשה הראשונה בה דן בית-המשפט בזכויות אנשים בעלי מוגבלויות, אך בפסק-דין תקדימי זה קבע ביהמ"ש העליון לראשונה כי הזכות לשוויון של אנשים עם מוגבלות משמעה שילוב של האדם עם המוגבלות בחברה ובמוסדותיה, וזכות זו מטילה חובות על רשויות מדינה וגופים פרטיים לנקוט צעדים אקטיביים על מנת לממשה.

במשפט המצוטט רבות קובע הנשיא ברק בעמ' 26 לפסה"ד:

"הנכה הוא אדם שווה זכויות. אין הוא מצוי מחוץ לחברה או בשוליה. הוא חבר רגיל בחברה בה הוא חי. מטרת ההסדרים אינה להיטיב עימו בבידודו, אלא לשלבו, תוך שימוש לעתים בהעדפה מתקנת, במרקם הרגיל של חיי החברה."

8.11 גם בפרשת אברץ משנת 1998 מביע המשנה לנשיא חשין דברים דומים:

"[חובה על המערכת המשפטית] לעשות כמיטבנו כדי שהמילה  
הכתובה והמדוברת [מתוך חוק השוויון] תעקור עצמה מגופה ותהפוך  
ממשות. כך בכל שטחי החיים, כך בזכויות הנכה, כך בזכותו של הנכה  
לבחור כאחד האדם."

8.12 אלא שהחקיקה וההלכות שיצאו תחת ידי ביהמ"ש העליון, והעשייה השיפוטית בערכאות  
דיוניות, הגם שמבורכים, אינם מועילים שעה והמשיבות מפרות בגסות את הוראות החוק  
והתקנות שהותקנו מכוחו. במחדלן מונעות המשיבות את שילובם הראוי של אנשים בעלי  
מוגבלות בחיי החברה בישראל, וביכולת ההתניידות שלהם.

8.13 בנוסף על כל האמור, ישראל תתמה על אמנת האו"ם בדבר זכויותיהם של אנשים עם  
מוגבלויות מיום 13.12.06. ישראל תתמה על האמנה ביום 30.3.07 והליכי הכנת האשרור  
נמצאים לקראת סיום, כאשר כבר כיום יש לאמנה משקל מנחה. האמנה מגדירה חזון  
וקובעת סטנדרטים בינלאומיים לזכויות אזרחיות וחברתיות, להן זכאים אנשים עם  
מוגבלות באשר הם. באמנה מעוגנת זכות כללית לאי הפליה, אליה נלוות חובות אקטיביות  
של המדינות החתומות לקדם שוויון הזדמנויות של אנשים עם מוגבלות בכל תחומי  
החיים. כמו כן, באמנה כלולה גם חובה לבצע ניטור של התקדמות היישום ברמת המדינה  
וזאת בנוסף לניטור שיתבצע ע"י האו"ם באמצעות וועדה בינלאומית מיוחדת.

8.14 סעיף 2, סעיף ההגדרות באמנה, מגדיר "הפליה על בסיס מוגבלות" – "פירושו כל הבחנה,  
הדרה או הגבלה בשל מוגבלות, אשר מטרתה או תוצאתה היא פגיעה או ביטול של  
ההכרה, ההנאה, או המימוש, בשוויון עם אחרים, של כל זכויות האדם וחירויות היסוד  
בתחום הפוליטי, הכלכלי, החברתי, התרבותי, האזרחי או כל תחום אחר. היא כוללת את  
כל צורות ההפליה, לרבות שלילת התאמה סבירה". סעיף 9 לאמנה המתייחס לנגישות  
קובע כי על מנת לאפשר לאנשים עם מוגבלויות לחיות בצורה עצמאית ולהשתתף באופן  
מלא בכל היבטי החיים, המדינות תנקוטנה באמצעים הולמים להבטיח נגישות לסביבה  
הפיזית, לתחבורה ועוד. סעיף 19 לאמנה עוסק בחיים עצמאיים ושילוב בקהילה לרבות  
בכך שתהא לאנשים עם מוגבלות הזדמנות לבחור את מקום מגוריהם. סעיף 20 לאמנה  
המתייחס לניידות אישית קובע כי על המדינות לנקוט באמצעים בני תועלת להבטיח  
לאנשים עם מוגבלויות ניידות אישית הכוללת מידה רבה ככל האפשר של עצמאות. סעיף  
28 לאמנה מתייחס לרמת חיים והגנה סוציאלית נאותות.

## 9. נגישות תחבורה ציבורית

9.1 ללא יכולת להתנייד וללא נגישות לתחבורה ציבורית, אנשים רבים יותרו בבתיכם ובאזורים  
הקרובים והסמוכים לבתיכם בלבד. במיוחד נכון הדבר ביחס לאנשים מעוטי יכולת שידם  
אינה משגת לרכישת כלי רכב ואו נסיעה במוניות וכדו', וכן ביחס לאנשים עם מוגבלויות  
שאינם מסוגלים ואו רוצים לנהוג ברכב עקב מוגבלותם ואו עקב כל סיבה אחרת.

9.2 כך יצא שלאנשים מן הסוג המתואר, יהיו חברים רק מבין אנשים הגרים בסמוך אליהם או  
חברים טלפוניים. כלומר, החיים החברתיים שלהם יהיו דלים ומוגבלים. כמו כן, אנשים אלו  
יאלצו להסתפק בשירותים, הציבוריים והפרטיים, הנמצאים בסמוך אליהם בלבד. דהיינו,

אדם יוכל לנהל אורח חיים סטנדרטי רק במידה ובמרחק של כ-10 דקות הליכה ממנו (ואולי אף פחות מכך, אם הוא סובל ממוגבלות שמקשה עליו להתנייד) יוכל למצוא שירותי רפואה, רווחה, בית מרקחת, שירותי דת, שירותי תרבות, מקומות פנאי ובילוי, חנויות מכולת וסופרמרקט, בנקים, שירותי מדינה ועוד ועוד. במידה ולאדם אין את כל השירותים המפורטים, בסמוך לביתו, והוא אינו מסוגל להתנייד, חיוו יהיו קשים ביותר מבחינות רבות ומגוונות וזאת כמובן מעבר לפגיעה החמורה בשוויון ובאוטונומיה.

9.3 על אף שעולמנו הופך יותר ויותר לעולם בו ניתן לבצע פעולות רבות בשיחת טלפון או בלחיצת כפתור באמצעות האינטרנט, ישנם דברים שלעולם לא ניתן יהא למצוא עבורם תחליף לצורך בנכחות פיזית של הבן אדם.

9.4 ללא יכולת להתנייד וללא נגישות לתחבורה ציבורית, ייווצר מצב בו אנשים רבים יהיו מודרים מן החברה ואף לא יוכלו ליהנות מתנאי חיים בסיסים ומזכויות אזרחיות וחברתיות רבות.

9.5 על מנת שגם אנשים עם מוגבלויות יוכלו ליהנות משירותי תחבורה ציבורית, יש לדאוג ולוודא שאלו נגישים ומותאמים גם לשימושם של אנשים עם מוגבלויות.

9.6 הצורך של אנשים בעלי מוגבלויות בשירותי תחבורה ציבורית נגישים הינה כמו כל אדם אחר ואף למעלה מכך (הן משיקולים תקציביים והן משיקולים אחרים כמו נוחות ואו יכולת פיזית). יתירה מזאת, חוסר נגישות התחבורה הציבורית פוגעת בנגישות של אנשים בעלי מוגבלויות למוסדות המטפלים באנשים בעלי מוגבלויות לרבות העירייה, מחלקת הרווחה, המוסד לביטוח לאומי, המתנ"ס, מרפאות, קופות חולים, מוסדות ציבור ועוד.

9:7- בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (בסעיף 5) ההגדרה לאדם עם מוגבלות הינה:

**"אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים".**

כלומר, ההגדרה לאדם עם מוגבלות תשנ"ח-1998 הינה הגדרה רחבה מאד וכוללת בתוכה סוגים וגוונים שונים ורבים של מוגבלויות. כך לדוגמא בת"י 1918 חלק 1 2008 נגישות הסביבה הבנויה: עקרונות ודרישות כלליות, בסעיף 1.3.2 מובאות הדוגמאות הבאות:

**"אנשים המתניידים בכסא גלגלים, אנשים המתקשים בהליכה, אנשים עם לקות ראייה, אנשים עם לקות שמיעה, אנשים עם פיגור שכלי, אנשים עם לקות חמורה בתקשורת, אנשים עם מידות גוף חריגות, אנשים עם מוגבלויות המאפיינות את אוכלוסיית הקשישים".**

מצ"ב כנספת ב' ת"י 1918 חלק 1 2008 סעיף 1.3.2.

#### נספח ב' לבקשה.

9.8 אנשים עם מוגבלויות, זקוקים לכך שתנאים מסוימים יתקיימו בתנאי הדרך ואו הסביבה על מנת שיוכלו להשתמש בהם.

- אדם המתנייד בכסא גלגלים, בהגדרה זקוק לכך שיהא מספיק מקום עבור כסא הגלגלים בכל מקום שיבחר לעבור. בהקשר של שירותי תחבורה ציבורית, יש צורך

שהמדרכה תהא מספיק רחבה ופנויה ממכשולים, לא משופעת יתר על המידה וחלקה (קשה יותר להוביל כסא גלגלים על חצץ למשל או בדרך המלאה בבורות, מהמורות ובליטות). כן יש צורך שאדם בעל מוגבלות יוכל לחכות עם כסא הגלגלים בתוך תחנת האוטובוס על מנת שבין השאר יוכל לתפוס מתסה מהשמש או הגשם. צריך שיוכל לעלות על האוטובוס ולרדת ממנו. כן צריך שבאוטובוס יהיה מקום מעבר ומקום "חנייה" עבורו, שלחצן "עצור" יהיה במקום שיוכל להגיע אליו בישיבה, ועוד.

- אדם שהליכתו איטית או שתגובותיו איטיות זקוק ליותר זמן מאחרים כדי להתארגן לקראת עלייה או ירידה מכלי תחבורה ציבורי. ועוד ועוד.

9.9 בנספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית מתואר כך (ראו להלן נספח ג'):

"אנשים אלו ירגישו בנוח אם מיקום התחנה וצורת סביבתה המיידית יאפשרו לנהג האוטובוס שמתקרב אל התחנה לראות אותם ולהגיב בצורה נאותה לצרכים המיוחדים שלהם: האוטובוס מתקרב למדרכה עד שהרווח בין כלי הרכב לשפת המדרכה מספיק קטן כדי שהנוסעים לא ייאלצו לרדת לכביש לפני העלייה לאוטובוס. הפרש גובה בין המדרכה לרצפת האוטובוס הנגיש קטן יחסית, ומקל מאד על קשישים, ילדים קטנים, אנשים שדוחפים עגלות תינוקות וכל אדם שמתקשה לטפס מדרגה; שירות נגיש לנוסעים עם מוגבלות מתקיים כאשר הנהג ממתין עד שהעומדים בתחנה יגיעו אל הדלת בלי צורך להידחף או לרוץ, ולהסתכן באובדן שיווי משקל ונפילה; עבור נוסעים שמתניידים בכסא גלגלים הנהג יקרב את האוטובוס למדרכה יעצור במקום בו הדלת האחורית תהיה מול רחבת ההיערכות, ירכין את האוטובוס, ידומם מנוע וירד כדי לפתוח את הרמפה המיוחדת שמוקנת ברצפת האוטובוס סמוך לדלת האחורית".

9.10 על מנת לאפשר לאנשים בעלי מוגבלויות להיות חלק מן החברה ולנהל את חייהם באופן

סביר, ראה המחוקק לקבוע חובת נגישות לשירותי התחבורה הציבורית.

9.11 המחוקק קבע בתקנות כי על תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לעמוד בין היתר בתנאים הבאים:

- א. הדרך לתחנה תהא נגישה.
- ב. שטח מקום ההמתנה לאדם הנע בכיסא גלגלים, בסככת המתנה לא יפחת מ-120 ס"מ על 80 ס"מ.
- ג. רוחב המעבר הפנוי בחזית הסככה ועד לשפת המדרכה לא יפחת מ-110 ס"מ.
- ד. 1. מידות רחבת ההיערכות לא יפתחו מ-250 ס"מ לאורך המדרכה ומ-200 ס"מ לרוחבה.  
2. מסגרת הרחבה תסומן בפס בצבע כחול ברוחב של 8 ס"מ לפחות צמוד לדופן סככת ההמתנה שבצד הפונה לכיוון שממנו מגיע האוטובוס. הוצב בתחנה עמוד בלבד, תסומן המסגרת במרחק של 5.5 מטרים מהכיוון שממנו מגיע האוטובוס.

9.12 יתירה מזאת, ברור לכל בר דעת כי על מנת שתחנה תהא נגישה, התחנה חייבת להיות בגובה המדרכה או לכל הפחות עם גישה בגובה המדרכה.

9.13 נספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית הינו סיכום של הנחיות בעניין הנגשת תחנת אוטובוס עירונית וסביבתה (נלקח ממסמך שהוכן ע"י נציבות השוויון ופורסם באתר האינטרנט שלה): מוצי"ב כנספח ג' לבקשה.

#### נספח ג' לבקשה

9.14 לאור חשיבות הדברים, להלן יובאו הדברים כלשונם וכפי שהם מובאים בנספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית (ראו לעיל נספח ג'):

**"סביבת התחנה: מדרכה נגישה** - אל תחנת אוטובוס נגישה תוביל מדרכה נגישה. למדרכה כזו יש רצועת הליכה ברוחב של 130 ס"מ לפחות שפנויה מכל מתקן, צמחיה או ריהוט רחוב. בליט ברירה, ורק לצורך עקיפת כל אלה, תתקבל היצרות מקומית שרוחבה 110 ס"מ לפחות, כדי לאפשר מעבר חופשי לעגלת תאומים או קלנועית זוגית. בצמתים הקרובים לתחנה, משני עבריה, יימצאו הנמכות מדרכה תקניות. בנוסף יש להקפיד לבצע הנמכת מדרכה בכל מקום לאורך המדרכה בו רצף ההליכה נקטע בשל כניסה לחצרות בניינים, תינונים, תחנות דלק וכיו"ב (אופן ביצוע הנמכות מדרכה ראו ת"י 1918, חלק 2 סעיף 2.6).

**חנייה** - במקומות בהם יש חנייה מסודרת לפני או אחרי רציף התחנה, קווי המתאר של התחנה שמגדירים את קו המגע שלה עם הכביש ימנעו מרכב חונה לחסום את הגישה של האוטובוסים אל רציף התחנה. יש לאפשר לנהג האוטובוס לראות היטב את האנשים הממתנים לו בתחנה, ולאפשר לנוסעים ממתנים לראות מבעוד מועד את האוטובוס המתקרב ולקרוא את השלט בחזיתו שמציין את מספר הקו והיעד שלו.

**נתיבי תחבורה ציבורית**: ברחובות שמהווים עורק תחבורה ראשי יש נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) שמפרידים בין אוטובוסים ומוניות לכלי רכב אחרים. במקומות אלה קיימות בדרך כלל תחנות שמשרתות מספר קווי אוטובוסים.

**תחנה על אי תנועה** - לפחות בכיוון נסיעה אחד תחנות האוטובוסים נמצאות על אי תנועה, סמוך למעבר הצייה מוסדר. במצבים אלו חשוב להקפיד שמתקנים, ערוגות צמחים וכל אלמנט קבוע אחר בסביבת תחנה ימוקמו כך שלא יעמדו בדרכו של נוסע שמתנייד בכסא גלגלים וימנעו ממנו גישה חופשית ממכשולים עד לדלת האחורית של האוטובוס ועד לפני הסככה עבור מי שממתין בתחנה. רוחב אי התנועה בסביבת התחנה צריך להיות 200 ס"מ לפחות, במדידה ממישור גדר ההפרדה ועד לשפת רציף תחנת האוטובוס וזאת בכדי לאפשר לנוסעים המתניידים בכסא גלגלים לחלוף בבטחה לפני הסככה אל צידה האחורי, ולהיערך שם לעלייה או ירידה מאוטובוס שעוצר בתחנה.

#### **בקרבת התחנה:**

**סככה** - יש להקפיד לבחור בדגם סככה שמותיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות במקביל לסככה, ולמלוא אורכה. מעבר צר מדי מאלץ אדם עם כיסא גלגלים, עגלת תינוקות, קלנועית וכו' לרדת מהמדרכה אל נתיב נסיעה של תחבורה ציבורית, פעולה שיש בה סכנת חיים. מקום הצבת הסככה עצמה ומתקנים כגון פחי אשפה, יאפשרו לכל העוברים בדרך תנועה חופשית ממכשולים משני צידי סככת התחנה וממנה אל עבר קצה הרחוב.

**רחבת היערכות לפני הדלת האחורית של כלי הרכב:** אוטובוסים אינם חונים במדויק באותה הנקודה בכל פעם. אדם שנעזר במכשירי ניידות, כגון כיסא גלגלים, זקוק לרמפה שנפתחת מהדלת האחורית של האוטובוס אל המדרכה, כדי לעלות או לרדת מכלי הרכב. אותו אדם זקוק למרחב תמרון מסוים לפני הרמפה כדי שיוכל להתייצב בניצב לדלת האוטובוס לפני העלייה או אחרי הירידה. לשם כך דורשות התקנות לסמן רחבת היערכות בסמוך לתחנה מהצד ממנו מגיע האוטובוס. מדובר במלבן שמידותיו הן 200 ס"מ בניצב למדרכה ו-250 ס"מ במקביל למדרכה, פנוי מכל חפץ. כך ייטיב נהג האוטובוס לרואות את הנוסע ולכוון את העצירה למקום בו הדלת האחורית, שבה מותקן כבש העלייה, תהיה צמודה לרחבת היערכות.

**מקום להמתנה:** רצפת הסככה: כדי שגם נוסעים עם מוגבלות יוכלו להיכנס אל מתחת לסככת התחנה אין להגביה את הרצפה מפני המדרכה הסמוכה. בדגמי סככות טרומיים, שיש להם רצפת בטון, צריך לשקע את משטח הרצפה לתוך המדרכה עד כדי פילוס עם פני הריצוף שסביב הסככה. בתחנות סככה יש בדרך כלל ספסל ישיבה. אורך הספסל יחושב כך שיותיר

מקום פנוי לאדם בכיסא גלגלים, בצורת מלבן שרוחבו, בהמשך לספסל, הוא 80 ס"מ לפחות, ואורכו בניצב לספסל- 120 ס"מ.

**תחנת עמוד:** בדרך כלל מציבים את העמוד קרוב יחסית לשפת המדרכה. הצבת העמוד צריכה לאפשר לאדם שנעזר במכשירי ניידות לעבור לצד העמוד מעברו הרחוק יותר משפת המדרכה. יש להשאיר לפחות 110 ס"מ רוחב דרך למעבר. בתחנת עמוד יש לסמן את רחבת ההיערכות כך שתהיה מול הדלת האחורית של אוטובוס שעומד בתחנה. המיקום הרצוי הוא במרחק של 250-300 ס"מ מהעמוד, בכיוון ממנו מגיע האוטובוס. שילוט ההתמצאות יוצמד אל העמוד כך שאדם עיוור או כבד ראייה ימצא אותו בקלות.

**במקרה של מדרכה צרה מדי:** מעבר פנוי: אם המדרכה במקום צרה מדי, יש להתקין סככה עם דופן צרה או ללא דופן כלל. כדאי לעשות כל מאמץ לא לוותר על התקנת מקומות המתנה בישיבה. חשוב להקפיד להשאיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ כדי לאפשר לאדם עם מוגבלות תנועה חופשית ממכשולים ובאיכות מתקבלת על הדעת לאורך הסככה, כדי שלא יאלץ לסכן את חייו בירידה לכביש לצורך עקיפת תחנת האוטובוס. רחבת היערכות במדרכה צרה: במקרים קיצוניים, כאשר אין דרך לספק רחבת היערכות עם מידה ניצבת לכביש של 200 ס"מ, יש לשקול ביצוע של "אנטי-מפרץ" בתחום התחנה, כלומר הרחבה מקומית של המדרכה באזור רציף התחנה בלבד.

**שילוט שמוצמד לדופן סככת התחנה:** שלטי התמצאות שמידותיהם 20/20 ס"מ יודבקו זה מתחת לזה על דופן הסככה, החל בפינה העליונה הרחוקה משפת המדרכה, ויפורטו בהם מספרי הקווים ויעדם. אפשר שלכל קו תהיה מדבקה משלו. בדופן שקופה הכיתוב בשלטים יהיה דו-צדדי, בצבע שחור לא מבריק על רקע צהוב; הספרות יתאימו לת"י 1918 חלק 4, סעי', 2.2.4.3: גופן פשוט מסוג נרקיס-תם, גובה האותיות 25 מ"מ לפחות ורוחבן 5 מ"מ לפחות. שלט מישושי ובו יפורטו מספר הקו ויעד הנסיעה לכל קו בנפרד וכן מספר הקו בכתב ברייל, יוצמד לעמוד התחנה או לדופן הסככה מצדה התיצוני הפונה לכיוון הנסיעה בצד הקרוב לשפת המדרכה. אותיות וספרות יובלטו בבליטה של 0.8 מ"מ לפחות מפני השלט ובגובה 12 מ"מ לפחות; הפרופיל המובלט של הכיתוב יהיה בחתך עגול או טרפזי; השלט יוצב בגובה שבין 120 ס"מ ל-150 ס"מ מעל פני הקרקע; השלט יהיה מחומר פלסטי או ממתכת, עמיד בתנאי חוץ. דגל התחנה נותר כשהיה ואינו חלופה לדרישות הני"ל. החוק מטיל את האחריות להצבת השילוט הנגיש על מפעיל הקו.

9.15 כלומר, באמצעות התנאים שחובה לקיים ביחס לכל תחנת אוטובוס וסככת המתנה, המחוקק קיווה לאפשר לאדם עם מוגבלות לעשות שימוש בשירותי התחבורה הציבורית ככל אדם אחר.

## ג. רקע עובדתי

### המבקשת

10. המבקשת הגבי' ליהי צוברי (להלן: "המבקשת") הינה ילידת שנת 1988, תושבת רמת גן וסטודנטית לתקשורת וקולנוע באוניברסיטה הפתוחה בת"א.
11. בעקבות נכותה, המבקשת מתניידת באמצעות כסא גלגלים ממונע.
12. במשך שנים רבות נהגה המבקשת להתנייד באמצעות שימוש בתחבורה ציבורית. כיום, במקרים שאמה לא יכולה להסיע אותה, המבקשת מעדיפה להימנע מנסיעה באוטובוסים מקום שלא ניתן להגיע ליעד באמצעות נסיעה באוטובוס אחד בלבד- נסיעה ביותר מאוטובוס אחד הינה מתישה ביותר עבורה, שכן כל עליה וירידה מאוטובוס אחד בלבד- נסיעה ביותר מאוטובוס אחד הינה מתישה התחנות אינן נגישות. הדבר אף מתעצם לאור חוסר נגישותם של האוטובוסים ותחנות האוטובוס.
13. משכך, באופן מובן, המבקשת מעדיפה להימנע משימוש בתחבורה הציבורית ולהיעזר באמה שמסיעה אותה.

14. עם זאת, לעיתים כשאמה איננה יכולה להסיע אותה, נאלצת המבקשת לעשות שימוש בתחבורה הציבורית (כגון בקו 70 ו-82) או אף לבטל כליל את תוכניותיה ולהישאר בבית (הן בעקבות אי הנגשה וחוסר יכולת להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית והן עקב הרצון להימנע מתקרית קשה מתישה ופוגענית).

15. לעתים המבקשת נוהגת להגיע לתיאטרון צוותא ו/או לבית ציוני אמריקה וכן להיפגש בבתי קפה עם מכרים. ירידה בתחנות לא נגישות ולאחר מכן בדרך חזרה הביתה המתנה בתחנות לא נגישות מקשה מאוד מאוד על יכולת השימוש של המבקשת בתחבורה ציבורית. להמתשת העניין מצורפות כנספח ד' תמונות של המבקשת בסמוך לתחנות אוטובוס של קווים 70 ו-82 בסמוך לבית אריאלה בתל אביב. בתמונות אלו ניתן לראות כי המבקשת איננה מסוגלת לעבור בקדמת התחנה בצידה השמאלי. מעבר לעובדה שהפן השמאלי מכיל פרסום ומכרסם ברוחב המעבר הפנוי, בתחנה בבית אריאלה הריצוף בסמוך לעץ אינו מישורי ועל כן גם מסיבה זו אין למבקשת גישה לתחנה מצידה השמאלי ובתחנה הסמוכה לצוותא, הוצבו ספסלים בצמוד לתחנה אשר גם הם חוסמים את הגישה מצידה השמאלי של התחנה (כפי שניתן לראות בבדיקות המודד).

#### נספח ד' לבקשה.

16. כך למשל בעת האחרונה, המבקשת ביקשה להגיע לתיאטרון הבימה בתל אביב ועל כן ביקשה לנסוע בקו 70 באוטובוס מרמת גן לתל אביב. המבקשת נאלצה להמתין כשעתיים (לפחות אוטובוס אחד חלף על פניה מבלי לעצור משום שהנהג לא הסכים למלא חובתו כעובד ציבור ולסייע למבקשת לפתוח את הרמפה ולהיכנס לפנים האוטובוס) ועל כן המבקשת עברה לתחנה סמוכה בה נהג אוטובוס הואיל בטובו לעצור לה ולפתוח עבורה את הרמפה ובסופו של דבר היא נסעה בקו 82. לאחרונה ארע מקרה דומה נוסף, עת המבקשת המתינה לאוטובוס בתחנה הסמוכה לצוותא: קו 70 עצר אך המבקשת ונוסעים אחרים לא הצליחו להרים את הרמפה שנתקעה, הנהג לא קם ממקומו לנסות לתקן את העניין ולבצע תפקידו אלא נסע בלעדיה ולכן המבקשת נסעה בקו 82 (יצוין כי הנהג לא התקרב עם האוטובוס למדרכה ועל כן המבקשת נאלצה לרדת לכביש).

17. יתירה מזאת, בהתאם להוראות הדין הרלוונטיות, רוחב המעבר צריך שיהיה 110 ס"מ לכל הפחות. יצוין כי המבקשת מפחדת וחוששת לעבור אף ברוחב של 110 ס"מ כי זה מסוכן ועוברת במעבר כזה מצומצם רק בעת צורך גדול, מכאן שקל וחומר כי במקום שרוחב המעבר הפנוי אינו עומד בדרישת מינימום זו, הרי שמדובר במצב בעייתי.

18. בנוסף, מודד ויועץ נגישות מטעם המבקשת בחנו תחנות רבות נוספות בעיר תל אביב וממצאיהם יפורטו להלן. בדיקתם הראתה כי מדובר בתופעה של ממש. חוסר הנגישות של תחנות האוטובוס מקשה עוד יותר על השימוש בתחבורה הציבורית, הופכת את המסע לקשה עוד יותר וגורמת למבקשת לפגיעה קשה בכבוד האדם עקב הפגיעה בשוויון ואף מסכנת את חייה שכן לעיתים עקב חוסר ההנגשה ו/או אי היצמדות האוטובוס למדרכה המבקשת נאלצת לרדת לכביש. יצוין כי גם העובדה שמכונות חונות בתחנות האוטובוס (וזו לעיתים הסיבה בגללה נהגי האוטובוס לא נצמדים למדרכה) הינו עניין שבאחריותה של העירייה ועליה לדאוג כי שמכונות לא יחנו שם (באמצעות הטלת דוחות ו/או כל דרך אחרת). חוסר היכולת להסתובב באזור התחנה ולהגיע מצד אחד לשני מבלי להיתקל במחסומים, חוסר היכולת להמתין לאוטובוס במקום בו יהיה ברור לנהג כי בכוונתה לעלות לאוטובוס, חוסר היכולת להתארגן במחירות ולהגיע מהתחנה אל רחבת ההערכות, חוסר היכולת להמתין בתחנה ככל אדם אחר ולעלות לאוטובוס בזריזות יחסית מבלי

לחוש שונה יתר על המידה- כל אלו פוגעים פגיעה קשה בכבוד האדם ובשוויון ואינם מסייעים כלל בשילוב האדם עם המוגבלות בחברה.

#### המצב בשטח

19. בחוות דעתו של יועץ הנגישות, מר ישראל אבן זהב (להלן: "יועץ הנגישות"), מפורטות הדרישות שצריכות להתקיים בתחנת אוטובוס על מנת שהיא תיחשב לנגישה בהתאם לדין ובנוסף לכך דוגמאות ממספר תחנות אוטובוס בעיר תל אביב ותמונותיהם (כתובותיהם של התחנות: שאול המלך 4, דרך השלום 75, אבן גבירול 63, רחוב קפלן לפני דוד אלעזר (מול שער דוד), אבן גבירול 59, אבן גבירול 78). מצייב כנספת ה' לבקשה חוות דעתו של יועץ הנגישות.

#### נספח ה' לבקשה.

20. כפי שפורט, נדרש בין היתר כי רוחב המעבר הפנוי בחזית הסככה ועד לשפת המדרכה לא יפחת מ- 110 ס"מ ושתהיה רחבת היערכות פנויה ממכשולים במידות של 250 ס"מ (לאורך המדרכה) X 200 ס"מ (לרוחבה) בצמוד לתחנה בכיוון הגעת האוטובוס מסומנת בצבע כחול.

21. ויודגש, הניתוח כולו בבקשה זו התבסס על המינימום הקבוע בדין- בתכנית ההנגשה הרב שנתית נקבע כי רצועת ההליכה תהיה ברוחב של 130 ס"מ לפחות הפנויה מכל דבר ורק בלית ברירה תתקבל היצרות מקומית שרוחבה 110 ס"מ לפחות. כלומר מצוין מפורשות כי המעבר הפנוי יהא לכל הפחות 110 ס"מ וכפי שיפורט להלן אף בדרישת מינימום זו, המשיבות אינן עומדות.

22. למרות הוראה זו, מבדיקות שערכו המבקשת ובאי כוחה ומטעמם, נמצא כי תחנות אוטובוס וסככות המתנה חדשות רבות אינן עונות על דרישה זו.

23. כך למשל בבדיקה נוספת שבוצעה בתחנות האוטובוס בן יהודה/שדרות נורדאו, בן יהודה/ז'בוטינסקי, נמצא כי המרחק בין קצה התחנה לשפת המדרכה עומד על 70 ס"מ בלבד ולא 110 ס"מ לכל אורך התחנה כפי שנדרש. מצייב כנספת ו' לבקשה תמונות תחנות.

#### נספח ו' לבקשה.

24. חברת מדידות פלוס באמצעות המודד מר ברוך מוסקוביץ, וכן מר אייסר בדיר שהינו מודד מוסמך (להלן: "המודד"), ביצעה מדידות של 52 תחנות ברחבי העיר תל אביב. המודד מדד כל תחנה ותחנה והתמקד במרחק בין קצה התחנה עד לשפת המדרכה (אמור להיות מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לכל אורכה של התחנה) ובבדיקה אם קיימת רחבת היערכות פנויה ממכשולים במידות של 250 x 200 ס"מ מסומנת ונגישותה של סביבת התחנה באופן כללי.

25. להלן נפרט ממצאי המודד במספר תחנות:

א. בתחנה ברח' אבן גבירול 45 בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 101 ס"מ ובצידה השמאלי 82 ס"מ בלבד. יתירה מזאת, אין מספיק מקום לרחבת היערכות כדין (עץ הוסס) ורחבת ההיערכות אינה מסומנת. נוסף על כך ישנו עץ גם בצידה השמאלי של התחנה.

ב. בתחנה ברח' אבן גבירול 155, בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 101 ס"מ ובצידה השמאלי 80 ס"מ בלבד. יתירה מזאת רחבת ההיערכות אינה מסומנת. וחמור מכך, בסמוך לדופן השמאלית של התחנה מוצב ספסל אשר מגביל את אפשרות הגישה אליה.

ג. בתחנה ברחי רוטשילד 101 בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 140 ס"מ אך בצידה השמאלי 78 ס"מ בלבד. יתירה מזאת, מתקן למחזור בקבוקים מפריע לקיומה של רחבת היערכות במידות שנקבעו בתקנות.

ד. בתחנה ברחי שמואל המלך מול בית אריאלת, בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 100 ס"מ ובצידה השמאלי 78 ס"מ בלבד. יתירה מזאת רחבת היערכות אינה מסומנת.

ה. בתחנה ברחי דיזינגוף 15, בצידה הימני של התחנה, הוצבו פח זבל וכן עמוד ואלו מפריעים לגישה לתחנה וחוסמים את רחבת היערכות. בצידה השמאלי של התחנה המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 107 ס"מ אך בסמוך לתחנה הוצב עמוד כך שהגישה למעשה חסומה ולא נגישה. יתירה מזאת, רחבת היערכות אינה מסומנת.

ו. בתחנה בשדרות תרס"ט 13, המרחק בצידה השמאלי בין התחנה לשפת המדרכה הינו 156 ס"מ אך בצידה השמאלי 90 ס"מ, ובסמוך לתחנה ממש ישנו עמוד תאורה כך שלמעשה המרחק הינו 70 ס"מ בלבד.

26. יצוין כי באף אחת מן התחנות שנבדקו לא הייתה רחבת היערכות מסומנת.

27. מבדיקותיו של המודד עולה כי מתוך 52 תחנות שבדק, 41 תחנות אינן נגישות ו-11 תחנות נוספות נגישות חלקית בלבד (משום שאין בהן סימון של רחבת היערכות כדרישת התקנות) וגם הם באזור כביש ראשי. כלומר כ-78% אינן נגישות! מצייב **כנספת ז'** לבקשה מדידות של המודד + תקליטור המכיל את התמונות והשרטוטים בצבע.

#### נספת ז' לבקשה.

28. יתירה מכך 18% מהתחנות שכן נמצאו נגישות (נגישות חלקית, שכן כאמור אין בהם סימון של

רחבת היערכות) מצויות ברובן המוחלט על צירים ראשיים בהם המדרכות רחבות יותר וקל יותר להציב את התחנה באופן נגיש. כך שנדמה שהנגישות בתחנות אלו לא ארעה בשל **מחשבה מיוחדת מצד המשיבות** אלא שבדרך אקראית הצליחו המשיבות להציב חלק מהתחנות באופן מוגש.

29. נוסף על כך כאמור, יועץ הנגישות צירף לחוות דעתו בדיקות במספר תחנות בתל אביב מהן עולים הממצאים הבאים:

א. בתחנה ברחי שאול המלך 4, תל אביב- התחנה במרחק של 79 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת יצוין כי ישנם ספסלי ישיבה צמודים לדופן השמאלית של התחנה כך שאין אפשרות מעבר לכסא גלגלים.

ב. בתחנה בדרך השלום 75, תל אביב- התחנה במרחק של 82 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן.

ג. בתחנה ברחי אבן גבירול 63, תל אביב- התחנה במרחק של 78 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת יצוין כי רוחב המדרכה בסביבה הוא למעלה מ-8 מטר כך שניתן היה בקלות למקם את התחנה נכון. כמו כן, התחנה ממוקמת בסמוך לעץ שמהווה הפרעה לגישה עם כסא גלגלים (מרחק בין גומת העץ לתחנה 77 ס"מ).

ד. בתחנת עמוד ברחוב קפלן לפני דוד אלעזר (מול שער דוד), תל אביב- מדובר בתחנת עמוד ולכן אין צורך להותיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ, אך אין משטח הערכות מסומן. יתירה

מזאת יצוין כי אין כל אפשרות למשטח הערכות וזאת עקב חסימת המדרכה ע"י עמודי חסימה ומתקני קשירה לאופניים.

ה. בתחנה ברח' אבן גבירול 59, תל אביב- התחנה במרחק של 78 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת, יצוין כי ישנם עמודי חסימה במרחק של 98 ס"מ מדופן התחנה.

ו. בתחנה ברח' אבן גבירול 78, תל אביב- התחנה במרחק של 79 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן.

30. סיכום לא ממצה של כל הבדיקות שבוצעו על ידי המבקשת ובאי כוחה והמווד מטעמם מראה כי: מתוך 52 תחנות שנבדקו על ידי המודד וכן עוד 8 תחנות נוספות שנבדקו על ידי המבקשת ומטעמה, 49 תחנות מתוך 60 לא היו נגישות, כלומר 82% מהתחנות אינן נגישות! ובקיצוץ דרך נמיר מעל 95% מהתחנות אינן נגישות!!! מצ"ב כנספח ז' טבלה המסכמת את הבדיקות שבוצעו בתחנות מטעם המבקשת.

#### נספח ז' לבקשה.

31. אי עמידה בחובה זו של הותרת מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות לכל אורך התחנה, אינה מאפשרת לאנשים רבים עם מוגבלות (כסאות גלגלים, קלנועית, עגלת תינוקות וכו') מעבר חופשי על המדרכה בקדמת תחנת האוטובוס. הדבר מביא לחוסר נוחות של ממש והגבלת חופש התנועה ואף עלול להביא לידי סכנה בכך שהאדם ייאלץ לרדת לכביש ולסכן חייו וזאת בסך הכל על מנת לעקוף את תחנת האוטובוס. וכל זאת מעבר לעובדה שהדבר נעשה בניגוד לדין. כך גם אי קיומה של רחבת הערכות פנויה ממכשולים בהתאם לתקנות, מקשה מאד על אדם עם מוגבלות לעלות לאוטובוס ופוגעת בו.

32. עבור אנשים עם מוגבלות קיימים חסמים רבים ושונים המונעים מהם לעשות שימוש בתחבורה ציבורית (כגון הצורך שמשוהו יפתח את הרמפה על מנת שהאדם עם מוגבלות בכסא גלגלים יוכל לעלות ולרדת מהאוטובוס, התחנה וסביבתה צריכים להיות נגישים וכו') כך שאי הותרת רוחב מעבר פנוי בחזית התחנה ברוחב של 110 ס"מ לפחות ורחבת היערכות כדין, הינו מתסום נוסף בערימה הגדולה של הקשיים עד כדי כך שאנשים עם מוגבלות נמנעים מלעשות שימוש בתחבורה הציבורית. יתירה מזאת, נוצר מצב בו על האנשים עם מוגבלות להוציא כספים רבים עבור נסיעות במוניות וכדו', על מנת שלא יאלצו לסבול ולהתמודד עם חוסר ההנגשה בתחנות ובאוטובוסים.

33. ויודגש, כפי שניתן להתרשם מתמונות שצורפו למדידות שביצע המודד ולבדיקות של יועץ הנגישות, ברוב התחנות במרכז העיר תל אביב שנמדדו, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס (עם הגב לכביש והפנים לתחנה) הינה רחבה וככל שהדופן רחבה יותר, כך רוחב המעבר הפנוי בקדמת התחנה, קטן. כפי שניתן להיווכח מהתמונות, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס משמשת לפרסום. כלומר, שטח הפרסום נוגס מרוחב המעבר הפנוי.

34. המשמעות החמורה של הדברים היא שהמשיבות מעדיפות לנצל את המקום עבור פרסום מסחרי המניב רווחים כספיים, על פני הנגשה עבור אנשים עם מוגבלויות.

35. מבדיקותיהם של המודד ויועץ הנגישות, עולה כי המצב העגום שתואר לעיל (היעדר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות שהינו כאמור המינימום שיתקבל רק בליט בריחה והיעדר רחבת היערכות כדין) קיים בתחנות אוטובוס וסככות המתנה רבים ברחבי העיר תל אביב יפו. מציאות זו מקשה מאד על יכולת ההתניידות של אנשים עם מוגבלות והפתרון המתבקש הוא צמצום והקטנת

הדופן השמאלית של התחנות ובכך להגדיל את רוחב המעבר הפנוי. אך למרבה הצער, הכסף מעוור את עיניהן של המשיבות ועל כן הן מעדיפות לפרסם על פני הנגשה, וכל זאת בניגוד לדין. וזאת בנוסף למכשולים נוספים הקיימים מימין ומשמאל ומאחורי התחנות, וזאת על אף שברוב המוחלט של המקרים מדובר בתחנות חדשות אשר הוצבו זה מכבר, ולמשיבות היתה הזדמנות לדאוג להנגשתן בצורה ראויה כמתחייב בתוקף!!!

#### המשיבות

36. המשיבה 1, עיריית תל אביב יפו (להלן: "המשיבה 1" ו/או "העירייה"), הינה הרשות המקומית הרלוונטית לתובענה זו. כפי שיפורט להלן, העירייה היא הגורם האחראי על פי הדין להנגשת תחנות אוטובוסים וסככות המתנה בתחומיה ועליה החובה לעמוד בדרישות החוק והתקנות.
37. המשיבה 2, רשות כלכלית לפיתוח תל אביב יפו (להלן: "המשיבה 2" ו/או "הרשות הכלכלית") הינה תאגיד עירוני בבעלות המשיבה 1 אשר נועדה לממש את הפוטנציאל העסקי-כלכלי הגלום בנכסיה המוחשיים והרוחניים של העירייה. בין היתר, פועלת המשיבה 2 לפיתוחם של קשרים עסקיים עם רשויות ועם גורמים עסקיים זרים המעוניינים לפתח פרויקטים בת"א.
38. אחת הדרכים בהן הרשויות המקומיות מתמודדות עם הוצאות תקציב, היא באמצעות מכירת שטחי פרסום. במקרה דנן, עיריית תל-אביב התקשרה בהסכם עם חברה פרטית להצבת תחנות חדשות (האמורות להיות מונגשות) על תשבון חברה המקבלת זיכיון לפרסום בתחנות האוטובוס.
39. חברת גיי.סי.דקו ישראל בע"מ (להלן: "המשיבה 3" ו/או "דקו") זכתה במכרז של העירייה, להתקנה, תחזוקה ותפעול של מתקני ריהוט רחוב ומתן זכות פרסום על מתקנים אלו בעיר תל אביב - יפו. הרשות הכלכלית, הלא היא המשיבה 2, פעלה כזרועה הארוכה של העירייה, בעניין זה וניהלה את המכרז שבסופו התקבלה הצעתה של המשיבה 3 חברת דקו.
40. דקו מצורפת כמשיבה פורמאלית לבקשה זו עקב העובדה כי היא עשויה להיפגע ממנה.
41. החוזה בין הרשות הכלכלית לבין דקו נחתם ביום 11.3.2008 ונכנס לתוקף מיום 18.6.2008 - יום אישורו על ידי שר הפנים (להלן: "החוזה").
42. סעיף 23 לחוזה קובע כי דקו תחליף את כל סככות ההמתנה לאוטובוסים בסככות המתנה חדשות בקצב של 100 סככות המתנה לאוטובוסים ברבעון לפחות. כמו כן נקבע כי סדר ההחלפה יהיה כדלקמן: תחילה תוחלפנה סככות ההמתנה לאוטובוסים בצירים הראשיים, כפי שתנחה הרשות, ולאחר מכן ממרכז העיר תל אביב יפו לשאר חלקיה.
43. יתירה מזאת סעיף 22 לחוזה קובע כי בתקופה שלפני החלפת סככות ההמתנה לחדשות, דקו תבצע בסככות ההמתנה תחזוקה שוטפת ותיקונים שוטפים וכן תביא לידי כך שגם לפני החלפת כל סככות ההמתנה לאוטובוסים לחדשות, תהיינה סככות ההמתנה תקינות וראויות לשימוש בהתאם למטרתן.
44. פועל יוצא מסעיף זה הינו כי כל שנה מוחלפות 400 תחנות אוטובוס. כאמור, ההסכם נכנס לתוקף באמצע שנת 2008. כלומר, עברו יותר מ-4 שנים מאז כניסתו לתוקף ועל כן עד היום יכלו להיות מוחלפות לפי החוזה לכל הפחות 1600 תחנות אוטובוס ברחבי העיר תל אביב, כאשר סה"כ התחנות המוצבות בעיר הינו 903. כפי שיפורט להלן על כלל התחנות החדשות שהוצבו היה להיות מונגש לאור העובדה כי הן הוצבו כתחנות חדשות!

45. כמו כן, סעיף 10 לחוזה קובע מפורשות כי על דקו לקיים כל דין בקשר עם נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים, לרבות הוראות התקנות, ובלשונו של החוזה:

**"נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים"**

בנוסף לכל הוראות חוזה זה, מתחייבת החברה, לפעול בכל הקשור למתקנים, על פי כל החוקים, התקנות, התקנים והצווים, הקיימים במועד חתימת חוזה זה ו/או כפי שיהיו קיימים בעתיד, בקשר עם נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים, לרבות, אך לא רק, תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003."

46. מצ"ב **כנספח ח'** לבקשה העמודים הרלוונטיים תוך החוזה.

**נספח ח' לבקשה.**

47. יתירה מזאת, על פי החוזה, מפקח הנדסי מטעם העירייה הינו אחראי על פיקוח שוטף על ביצוע התחייבויות החברה לפי החוזה (כך לדוגמא סעיפים 1.2.8, 5.4, 5.5, 21 לחוזה). וכן החברה מגישה לעירייה דוח אחת לשנה הכולל גם צילומי המתקנים וכן הרשות יכולה לדרוש על פי שיקול דעתה דיווחים על פי פרמטרים ובמועדים שתקבע הרשות (סעיף 4).

48. מעיון בחוזה ובנספחיו שנמסרו למבקשת ומבקשת חופש מידע שהוגשה למשיבה 2 (המשיבה 2 סירבה לאפשר עיון בחלק מן הנספחים בטענה שהם מהווים סוד מסחרי ומקצועי של החברה), עולה, כי החוזה לא הכיל מידע מדויק בענייני הנגישות, דהיינו אין מידע ביחס למיקום התחנות ביחס למדרכה וכו' אלא המיקום נקבע בהתאם להנחיות של אדריכל העיר ואינו חלק מהחוזה. מצ"ב **כנספח ט'** לבקשה מכתביי המשיבה 2 מיום 12.1.12 ומיום 9.11.11 ביחס לבקשת חופש מידע לפיהן:

**"בבדיקה שערכתי הובהר לי כי הנספחים הללו אינם כוללים מידע באשר למיקום תחנות האוטובוס ביחס למדרכה וכי המיקום כאמור נקבע בהתאם לחוקי העזר הרלבנטיים ולהנחיות שנתנו על ידי אדריכל העיר תל אביב יפו במסגרת פגישות שנערכו עימו ובכל מקרה המידע כאמור אינו מהווה חלק מהחוזה."**

**נספח ט' לבקשה.**

49. למרות קיומן של תקנות ספציפיות ומפורטות בעניין נגישותן של תחנות האוטובוס, דרישותיהן לא מצאו פירוט או מקום בתוזה, אלא צוין כי יש לעמוד בתקנות וכי העירייה תפקח על ביצוע התחייבויות החברה. יתירה מזאת, על פי בקשת חופש מידע כאמור, הובהר למבקשת כי בפועל במסגרת פגישות שנערכו עימו אדריכל העיר סיפק הנחיות בעניין נגישות, הנחיות הסותרות את הדין!

50. **מעיון במסמך הנחיות למיקום ובחירת סוג סככת אוטובוס במדרכות מאדריכל העיר מיום 29.6.08, מצ"ב כנספח י' לבקשה, עולה כי בפועל אדריכל העיר אישר הצבת תחנות אוטובוס שלא בהתאם לדרישות הנגישות!**

**נספח י' לבקשה.**

51. במה דברים אמורים? המסמך פותח במילים הבאות:

**"לקראת החלפת סככות האוטובוס בעיר על ידי הזכין החדש להלן קריטריונים והנחיות למיקום הסככות החדשות. מטרת ההנחיות להבטיח מיקום נכון של סככות האוטובוסים על מנת לשמור מעברים חופשיים במדרכות להולכי רגל ושבילי אופניים, כפי שנקבע בתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית- תשס"ג-2003). כמו כן, נועדו ההנחיות לתת מענה גאות לדרישות תנועה ופיתוח של המרחב הציבורי."**

52. ובהמשך בפרק "מידות" נכתב כי:  
 "...בסככה רחבה, בה דופן אחת צרה יותר מהשניה המרחק בין המסעה לדופן הרחבה יהיה 80 ס"מ".
53. משמעותה של המילה "מסעה" הינה pavement, כלומר האדריכל מאשר שהמרחק בין דופן הסככה לשפת המדרכה תהיה 80 ס"מ וזאת למרות שבתקנות נקבע כי המרחק יהיה 110 ס"מ לכל הפחות.
54. וחמור מכך, בסעיף 1(ב)1) אף ניתנת האפשרות להקטין המרחק מהמסעה לדופן הרחבה של התחנה מ-80 ס"מ ל-60 ס"מ וזאת כאפשרות ראשונה בסדר הקדימויות!
55. בסעיף 2 למסמך קיימת טבלה המפרטת את סיכום ההנחיות לבחירת סוג הסככה ומיקומה במדרכה וגם שם ניתן לראות בבירור כי במקרים מסוימים ההנחיה היא שהמרחק מהמסעה יהיה רק 80 ס"מ.
56. מהאמור לעיל עולה כי העירייה נטלה את החוק לידיים ואישרה חריגה מדרישות הנגישות כפי שנקבעו בתקנות! לא ברור מניין נטלה לעצמה העירייה סמכות זו, מדובר על תקנות שנקבעו ואין לעירייה כל סמכות או דרך להקל בדרישות שלהן.
57. בענייננו, החוק והתקנות פירוטו כיצד יש להנגיש את התחנה וסביבתה, עניינים הנוגעים לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, ועל כן כל חריגה מהוראות החוק והתקנות יכול שתהיה רק על פי חוק. חמור מכך, אם לאזרח פרטי אסור לעבור על החוק קל וחומר שלגוף ציבורי האמון על אכיפת החוק אין כל סמכות להפר אותו או לבצע הקלות בו ללא סמכות.
58. מדובר על פעולה שהרשות נקטה בחוסר סמכות ובחוסר סבירות משוועת, המשיבות 1-2 נטלו לעצמן סמכות שאיננה בחוק ועל כן דין התחלטה להבטל.
- 
59. כפי שהוסבר לעיל, מעבר לכל מטרה אחרת של מכירת שטחי פרסום (כגון, אסתטיות, הכנסות לטווח הרחוק וכו'), המטרה העיקרית של הצבת תחנות אוטובוס חדשות נועדה ליצור תחנות אוטובוס וסככות המתנה נגישות בעבור אנשים עם מוגבלויות.
60. משכך, לב ליבו של החוזה בין העירייה ו/או הרשות הכלכלית לבין דקו, אמור היה לוודא שדרישות הנגישות יתקיימו בכל תחנה ותחנה, שכן זוהי מטרתו העיקרית.
61. למצער, כפי שפורט בחלקו העובדתי של בקשה זו, ישנן לא מעט תחנות אוטובוס, אשר לא ממלאות אתר תנאי הנגישות שנקבעו בתקנות.
62. במקום לדאוג לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות, המשיבות מתרשלות ואף דואגות לכיסן, גם אם משמעות הדבר הינה נגיסה בתנאי הנגישות של תחנה וסביבתה.
63. במה דברים אמורים? דוגמא לכך ניתן לראות במדרכות צרות. כפי שפורט לעיל, בעת הצורך, ניתן להקטין את דופן הסככה ואף להסירה כליל על מנת לאפשר נגישות לתוך התחנה ומעבר דרכה, וזאת במקום שלא ניתן להשאיר מעבר של 110 ס"מ לפחות בין שפת המדרכה לקצה הסככה לכל אורכה.
64. למרות ההוראות המפורשות בתקנות בעניין, מבדיקת המבקשת קיימים מקרים בהם המשיבות לא הותירו מעבר של 110 ס"מ לפחות לכל אורך הסככה, המשמעות היא שאדם עם כסא גלגלים למשל, יוכל להיכנס ולצאת מתחנת האוטובוס רק מצד אחד. הסיבה הפשוטה לדריסת החוק ברגל גסה וההתרשלות הנ"ל, הינה חוסר רצון של המשיבות להפסיד מקום פוטנציאלי לפרסום.

כלומר, אם המדרכה צרה מאד, ועל מנת שתהיה נגישה יש צורך שדפנות התחנה יהיו צרות במיוחד, אז המשיכות העדיפו להצר רק דופן אחת של הסככה, על מנת שיוכלו בכל זאת לפרסם על הדופן השנייה, וזאת למרות שהמשמעות בפועל היא תחנה שאינה נגישה באופן מלא.

#### ד. הטיעון המשפטי – עילות התביעה

65. סעיף 5 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 (להלן: "החוק") מגדיר:

**"אדם עם מוגבלות" – אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים;**

66. בפרק א' לחוק מובאים עקרונות היסוד של חוק השוויון. סעיף 2 לחוק קובע כי:

חוק זה מטרתו להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים, וכן לתת מענה הולם לצרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו לחיות את חייו בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו.

67. בפרק ג' לחוק מתוארים העקרונות הכלליים של חוק השוויון. סעיף 6 לחוק קובע כי:

(א) מימוש זכויות ומתן שירותים לאדם עם מוגבלות ייעשו –

(1) תוך הקפדה על כבוד האדם וחירותו והגנה על פרטיותו;

(2) במסגרת השירותים הניתנים והמיועדים לכלל הציבור, תוך ביצוע ההתאמות הנדרשות בנסיבות הענין כאמור בחוק זה;

(3) לגבי זכויות ושירותים הניתנים על ידי גוף ציבורי - באיכות נאותה, בתוך זמן סביר ובמרחק סביר ממקום מגוריו של האדם, והכל במסגרת מקורות המימון העומדים לרשות הגוף הציבורי.

וכן סעיף 7:

בדיקה או בירור שמטרתם לקבוע זכאותו של אדם לזכויות או לשירותים מחמת מוגבלותו, ייערכו תוך התחשבות מרבית במהלך חייו התקין.

68. פרק ה' לחוק עוסק בשירותי תחבורה ציבורית. סעיף 19(א) לחוק קובע כי:

**אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה ציבורית נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שירותי תחבורה ציבורית;**

69. סעיף 19 ממשיך וקובע כי בסעיף זה אוטובוסים בקווים עירוניים מהווים שירותי תחבורה ציבורית.

70. סעיף 19(ב) מתייחס לאחריות וקובע כי מפעיל שירות תחבורה ציבורית ורשות מקומית יסדירו נגישות, כל אחד בתחום אחריותו.

71. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), תשס"ג-2003 (להלן: "התקנות") מפרטות את התנאים והתכונות השונות שצריכות להתקיים על מנת ששירותי התחבורה הציבורית יהיו נגישים.

72. תקנה 7 קובעת כי כל הגורמים הרלוונטיים המפורטים בה, אחראים להכין תוך שנה מיום תחילת התקנות, תכנית לתקופה של 10 שנים להפעלת אוטובוסים נגישים בקווי השירות, ולהנגשת התחנות באותם קווי שירות והמיתקנים התחבורתיים. תכנית זו מכונה "תכנית הנגשה". דהיינו, קיימת חובה להכין תכנית הנגשה ובה יונגשו קווי שירות ובהתאמה אל הקווים, יונגשו תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בהתאם. ובמילים אחרות, במידה וקו שירות מספר פלוני, מופיע בתכנית ההנגשה, המשמעות היא שכל תחנת אוטובוס שבה עובר אותו קו פלוני, חייבת להיות

מונגשת בהתאם למועדים המופיעים בתכנית ההנגשה. במידה וקו אוטובוס מסוים הינו נגיש, המשמעות היא שכל תחנה של אותו קו, גם אמורה להיות נגישה.

73. נוסף על כל האמור, תקנה 7 מחלקת את האחריות וקובעת כי **רשות מקומית היא האחראית להנגיש תחנות אוטובוס וסככות המתנה המוצבות ברחובות שבתחום שיפוטה**, בעוד שבעל רישיון קו אחראי להפעלת אוטובוסים נגישים והצבת שילוט נגיש בתחנות, והכל בהתאם לתכנית ההנגשה.

74. תקנה 6 והתוספת התמישית מפרטים את התנאים הנדרשים לקיומה של תחנה נגישה, כפי שאלו פורטו לעיל.

75. לסיכום נקודה זו, האחריות להנגשת תחנות האוטובוס וסככות המתנה רובצת על הרשות המקומית.

76. תקנה 30 לחוק קובעת כי יום התחילה של התקנות, הוא 6 חודשים מיום פרסומן. מכיוון שהתקנות פורסמו ביום 27.5.03, יום התחילה הינו 27.11.03.

77. תקנה 6 קובעת את המועדים השונים לחובה להנגיש תחנות אוטובוס וסככות המתנה:

(א) **בתחנות אוטובוס ובסככות המתנה לאוטובוס יתקיימו דרישות התוספת החמישית, לפי הענין.**

(ב) **תחנות אוטובוס וסככות המתנה לאוטובוס, שהוצבו לפני תחילתן של תקנות אלה, יותאמו לדרישות התוספת החמישית, לפי תכנית ההנגשה כאמור בתקנה 7.**

78. על פי תקנה 6(ב) כל תחנה שהוצבה לפני יום 27.11.03 תוגש בהתאם ללוח הזמנים של תכנית ההנגשה, בעוד שבכל תחנה שלא עונה על ההגדרה הנייל, צריכים להתקיים בה דרישות התקנות לאלתר. **המשמעות היא שכל תחנה שהוצבה מיום 27.11.03 ואילך, בין אם מדובר בתחנה חדשה או משופצת או תחנה שנותרה במקומה אך עברה תהליכי שיפוצים, חייבת להיות נגישה בהתאם לתקנות.** יתירה מזאת, אף מבנה של תחנה ישן, שהוצב מחדש או במקום חדש, עונה על הגדרה זו וחייב להיות נגיש.

79. הסיבה לפרשנות זו היא משום שהנגשת תחנות אוטובוס הינה פעולה יקרה, ועל כן מרגע שהרשות המקומית משקיעה משאבים ותקציבים בתחנה מסוימת, חלה עליה תובה לדאוג גם לנגישותה, שכן חזקה עליה שאין בכוונתה להשקיע תקציבים נוספים בתחנה בזמן הקרוב. דהיינו, לוח הזמנים של תכניות ההנגשה חל רק על תחנות אוטובוס שהוצבו לפני יום 27.11.03 והרשות המקומית לא "נגעה" בהן מיום הצבתן.

80. מצ"ב **כנספה יא'** לבקשה, עמדת הנציבות מיום 29.12.2008 לפיה:

**"בעוד שתחנות וסככות שהוצבו לפני כניסת התקנות לתוקף כפופות לתוכנית ההנגשה, הרי שתחנות וסככות שהוצבו לאחר כניסת התקנות לתוקף אינן תלויות בתוכנית ההנגשה וחלה החובה להנגיש אותם באופן מלא עם הצבתן".**

**נספה יא' לבקשה.**

81. נוסף ונציין כי על פי תקנה 7, תכנית ההנגשה אמורה להתפרס על פני תקופה של 10 שנים בלבד. והדבר אף נאמר בצורה מפורשת בתקנה 30(ג):

(ג) **תחילתה של תקנה 6(ב) ו-7(ג), לפי התכנית האמורה בתקנה 7 ולא יאוחר מ-10 שנים מיום התחילה.**

דהיינו, הנגשת תחנות שהוצבו לפני תחילת התקנות, תיעשה בהתאם לתכנית ההנגשה, אך לא יאוחר מ-10 שנים מיום התחילה. כלומר עד ליום 27.11.2013 כל תחנות האוטובוס העירוניות, ללא יוצא מן הכלל, יהיו מונגשות.

82. כבוד השופט ענבר בהחלטתו מיום 18.7.10 בתי"צ (מתוזי י-ם) 9177-07 ראובן ברון ואח' נ' אגד ואח', קבע כי מטרתה של התכנית אינה אלא ליצור סדר קדימויות בהנגשה, וזאת בכפוף לאבני הדרך שנקבעו בתקנות ולמועד השלמתה הסופי של ההנגשה תוך 10 שנים. משכך, היעדר תכנית אינו אמור לכונן לאלו הנושאים בחובת הנגשה, פטור מביצוע חובותיהם אלא משמעו היא לכל היותר, כי הם רשאים לקיים את חובתם על פי סדר קדימויות שיקבעו בעצמם, ובלבד שיעשו כן בכפיפות לאבני הדרך ולמועד היעד הסופי שנקבעו בתקנות. ובמילים אחרות, תכנית ההנגשה נועדה רק על מנת לסייע לרשויות המקומיות ולמפעילות התחבורה הציבורית, לתעדף את סדר הקדימויות בעת הנגשת הקווים והתחנות.

83. כאמור החלטה זו עסקה בבקשה לאישור תביעה כייצוגית בעניין הנגשת שירותי תחבורה ציבורית עבור אנשים עיוורים ועם מוגבלות בראייה, בקשה אשר אושרה חלקית.

84. על כל פנים, בינואר 2010 הושלמה כתיבת תוכנית רב שנתית ליישום הנגשת התחבורה הציבורית בישראל (אוטובוסים עירוניים). התכנית נכתבה על ידי צוות יועצים למשרד התחבורה. התכנית קבעה כי עד לסוף שנת 2010 יש להנגיש 60% מהקווים והתחנות, ועוד 10% כל שנה שלאחריה. לוי"ז זה נקבע על מנת לעמוד ביעדי המחוקק- נגישות מלאה בהתאם לתקנות באוטובוסים העירוניים ובתחנות האוטובוס עד לשנת 2014. מצ"ב כנספח יב' לבקשה תכנית הנגשה רב שנתית.

#### נספח יב לבקשה.

85. מכאן שנכון למועד הגשת תביעה זו, היה על הרשויות המקומיות להנגיש 70% לכל הפחות.

86. הצוות שכתב את תכנית ההנגשה התמודד עם שתי סוגיות מרכזיות: האחת, התייחסות לקווים מטרופוליניים. השנייה, הנגשת קווים במלואן או באופן הדרגתי. ההחלטה הייתה להמליץ על הנגשת קווים מלאים, עם מתן עדיפות ברורה לקווים בעלי תדירות גבוהה וכן לכלול בתוך התכנית גם קווים שאינם עירוניים, שנוסעים בתוך רצף אורבאני, בתדירות גבוהה ושאינן מניעה טכנית (מבחינה תשתית ותוואי הדרך) להפעיל בהם אוטובוסים נמוכי רצפה.

87. לאחר כתיבת התכנית הרב שנתית, החל תהליך של בניית תכניות הנגשה פרטניות לכל רשות מקומית ולכל מפעיל בכל רשות. צוין כי במקרה של תוספת/שינוי קווים ברשות מקומית כזו או אחרת, בעלי רישיונות הקו ברשות יצטרכו לעמוד במכסות שנקבעו בהתאם לתכנית והרשות המקומית תציב תחנות אוטובוס חדשות עפ"י הנדרש בתקנות ובתקנים.

88. נוכח האמור, העובדה שתכנית ההנגשה של תל אביב, אינה מתייחסת לרפורמת התחבורה הציבורית בגוש דן, אינה רלוונטית ובכל מקרה הרשות המקומית צריכה לעמוד במכסות שנקבעו בהתאם לתכנית. המשמעות היא שבדחובות ראשיים בעיר תל אביב, בהם יש תחנות של קווים עם תדירות גבוהה, מירב תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה אמורות להיות נגישות. נוסף על כך כאמור, כל תחנת אוטובוס "חדשה" חייבת להיות מונגשת בלי שום קשר לקווים העוברים בה וזאת לאור העובדה כי מדובר על תחנה חדשה שהוצבה.

89. יתירה מזאת כאמור, החוזה עם דקו נכנס לתוקף מספר שנים לאחר תחילת התקנות. מכאן, שכל תחנה שהוצבה על ידי דקו, חייבת לקיים את דרישות הנגישות.

90. כאמור, על פי החוזה, היה על דקו להחליף את כל סככות ההמתנה לאוטובוסים בתדשות על פי סדר וקצב שתואר לעיל. בינואר 2010 היו לכל הפחות 903 תחנות אוטובוס בעיר תל אביב יפו (וזאת כפי שניתן לראות מתוכנית ההנגשה הישנה של תל אביב). מצ"ב כנספח יג' לבקשה תכנית הנגשה ישנה ת"א.

#### כנספח יג' לבקשה.

91. מכאן שלכל היותר תוך שנתיים וחצי, היה על דקו להחליף את כל סככות ההמתנה בתדשות, כאשר המשמעות היא גם כאמור שכל סככות ההמתנה לאוטובוסים חייבות לעמוד בדרישות הנגישות בהתאם לדין משום שהן הוצבו לאחר תחילת התקנות.

92. לא זו אף זו בפועל חברת גי סי דקו החליפה כמעט את כל התחנות בעיר ת"א-יפו כפי שניתן להיווכח ממדגם מייצג של תמונות תחנות. על כן חלה חובה חוקית על עיריית ת"א –יפו לדאוג לכך שהתחנות הללו יהיו מונגשות.

93. כפי שתואר בחלק העובדתי של בקשה זו, המשיבות אינן עומדות בתובתן להנגיש את תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בהתאם לחוק והתקנות- הן מבחינת איכות ההנגשה והן מבחינת עמידה בלוח הזמנים הקבוע בתקנות.

#### **חוסר סבירות קיצונית ופעולה בחוסר סמכות**

94. מעבר להפרות האמורות, התנהלותן של המשיבות נגועה בחוסר סבירות קיצונית ופגמים בשיקול הדעת. במה דברים אמורים? כפי שתואר לעיל, הנגשת תחנות האוטובוס וסביבתה הינה באחריותה של הרשות המקומית. משעה שהרשות מתעתדת לעמוד בחובותיה באמצעות צד ג', עליה לוודא כי צד ג' אכן עומד ומקיים את הדרישות. כך שאין זה מספיק לדרוש בחוזה בכתב בין הצדדים עמידה בדרישות ותו לא.

95. וחמור מכך, על פי החוזה, מפקח הנדסי מטעם העירייה הינו אחראי על פיקוח שוטף על ביצוע התחייבויות החברה לפי החוזה (כך לדוגמא סעיפים 1.2.8, 5.4, 5.5, 21 לחוזה). וכן התברה מגישה לעירייה דוח אחת לשנה הכולל גם צילומי המתקנים וכן הרשות יכולה לדרוש על פי שיקול דעתה דיווחים על פי פרמטרים ובמועדים שתקבע הרשות (סעיף 4). יתירה מזאת, כפי שתואר לעיל, ממסמך הנחיות האדריכל עולה כי הלה אישר תחנות אוטובוס שלא בהתאם לתקנות. משמע שכל פעולה /או מחדל של החברה למעשה אושרו על ידי העירייה! כלומר המצב הלא נגיש בשטח, כפי שתואר בחלק העובדתי, למעשה קיבל את אישורה של העירייה!

96. כאמור, העירייה נטלה את החוק לידיים ואישרה חריגה מדרישות הנגישות כפי שנקבעו בתקנות. המשיבות נטלו לעצמן סמכות שאיננה בחוק ועל כן מדובר על פעולה שהרשות נקטה בחוסר סמכות. בענייננו, החוק והתקנות פירטו כיצד יש להנגיש את התחנה וסביבתה, עניינים הנוגעים לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, ועל כן כל חריגה מהוראות החוק והתקנות יכול שתהיה רק על פי חוק. חמור מכך, אם לאזרח פרטי אסור לעבור על החוק קל וחומר שלגוף ציבורי האמון על אכיפת החוק אין כל סמכות להפר אותו או לבצע הקלות בו ללא סמכות. חמור הדבר שבעתים כאשר מדובר בהקלות שעשתה לעצמה העירייה על גביהם של אנשים עם מוגבלויות!!!

97. יתירה מזאת, על פי החוזה החברה מקבלת זכות פרסום בלעדית והעירייה לא נזקקה להוציא כספים עבור הנגשת התחנות. משכך, אי עמידתה של העירייה על כך שהתחנות תהיינה נגישות,

כפי שהמצב בשטח מלמד, הינה בעייתית עוד יותר. כפי שצוין, השימוש בצדדים שלישיים, הינו אחד מדרכי המימון שהציע משרד התחבורה לעשות בו שימוש שכן זו דרך יעילה ונוחה להשגת הנגישות. אי ההתקשות מול הצד השלישי שיעמוד בדרישות ההנגשה, הינה למעשה בזבוז כספי ציבור שכן כל המטרה של המכרז הייתה לחסוך כספי ציבור מלכתחילה!

#### ד. עולה לפי חוק השוויון

98. סעיף נא(א) לחוק השוויון קובע כי מעשה או מחדל בניגוד להוראה בפרק ה', הוא עולה אזרחית, והוראות פקודת הניקין [נוסח חדש], יחולו עליו, בכפוף להוראות סעיף זה.

99. כפי שתואר לעיל, הפרו המשיבות את הוראות הנגישות המפורטות להלן:

- סעיף 19 לחוק השוויון.

- סעיפים 6-7 לתקנות הנגישות.

100. יצוין כי סעיף 19(ד) לחוק קובע כי העובר על הוראה שהותקנה לפי סעיף זה, דינו קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין תשל"ז-1977.

101. יתירה מזאת, סעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 קובע כי:

**"בית המשפט לא יפסוק בתובענה ייצוגית פיצויים לדוגמה, וכן לא יפסוק פיצויים**

**בלא הוכחת נזק, למעט בתביעה כמפורט בפרט 9 בתוספת השניה, ואולם אין**

**באמור כדי למנוע פסיקת פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון"**

102. ובמילים אחרות, בתביעה זו (שהוגשה על פי פרט 9 לתוספת השנייה) ניתן לפסוק פיצויים בלא הוכחת נזק ואף לפסוק פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון.

103. פעולתן ו/או מחדלן של המשיבות בניגוד להוראות הסעיפים הנ"ל; גרמה ועודנה גורמת לקבוצה

לנזק, כפי שפורט ויפורט להלן. אין חולק כי אי עמידה בחובות ההנגשה גרמה לתברי הקבוצה נזק ממשי עקב הימנעותם מהתניידות בשירותי התחבורה הציבורית עקב מגבלות הנגישות ובשל היזקקותם בין השאר, לשכור שירותיהם של רכבי הסעות פרטיים שמחרם עולה על מחירי שירותי תחבורה ציבורית. נוסף על כך, ישנם תברים מבין הקבוצה העושים שימוש בתחבורה הציבורית על אף מגבלות הנגישות וסובלים מכך, שכן אין ביכולתם לנוע בחופשיות בסביבת התחנה, דבר אשר לו השלכות רבות. יתירה מזאת, לתברי הקבוצה כולם נגרמו נזקים לא ממוניים: פגיעה בשוויון, חוסר ביטחון, חוסר אונים, פגיעה באיכות החיים, חוסר נוחות, עגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון. ברי כי לו היו עומדות המשיבות בחובותיהן על פי הוראות סעיפים אלו, לקבוצה לא היו נגרמים הנזקים המתוארים.

104. נזק: המשיבות גרמו בפעולתן למבקשים לכמה ראשי נזק בני פיצוי:

105. נזק ממוני: המשיבות במחדלן ובפעולתן שלא להעניק למבקשים שירותי תחבורה ציבורית נגישים בהתאם לחוק ולתקנות, פגעו בצורה קשה במבקשת ובתברי הקבוצה כולה: הם נאלצו להוציא סכומי כסף גבוהים יותר על מנת להתנייד באמצעות שירותי תחבורה פרטיים ומוניות, הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע לרשויות המדינה השונות על מנת להסדיר זכויותיהם השונות וכך ליהנות מהטבות כספיות ואחרות עקב מוגבלותם ו/או מכל סיבה אחרת, הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע לגורמים פרטיים על מנת ליהנות מהטבות כספיות ושוות כסף (כגון חנויות מזון, ביגוד, שירותי

תרבות ובידור, מסעדות ועוד ועוד), הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע למקומות עבודה ו/או פגישות עסקיות וכדו' הרחוקים יחסית ממקום מגוריהם וכך הפסידו הכנסות.

106. נזק לא ממוני+ פגיעה באוטונומיה: הנזק שאינו ממוני זועק לא פחות. ממחדלן של המשיבות נגרמות מניה וביה למבקשת ולקבוצה כולה פגיעה בשוויון, אי נוחות, הפרעה, מטרד, טרור, תחושה שלילית רעה, עגמת נפש, חוסר אוניס ותסכול, פגיעה באיכות החיים וכן ניצול מצוקת חוסר האונים מצד הקבוצה. לפיכך נדרשים חברי הקבוצה לספוג את השלכות חוסר הנגישות בתחבורה הציבורית, להיתלות באחרים, להימנע ו/או להמעיט בנסיעות ו/או להוציא סכומי כסף גבוהים עבור התניידות.

107. שירותי תחבורה ציבורית מהווים במאה ה-21 שירות בסיסי, כמעט טריוויאלי, שקשה לדמיין את החיים בלעדיהם. הדרה משימוש בשירותים אלו פוגעת בצרכים הבסיסיים ביותר של אדם, החל בביטחון האישי וכלה ברצונותיו האינדיבידואליים. המשיבות הזיקו למבקשים בכך שפגעו באוטונומיה שלהם – פגיעה באפשרות להתנייד וללכת למקומות בהתאם לצרכיהם ורצונם האישי. במחדלן של המשיבות נגרמה פגיעה באוטונומיה של המבקשים. המשיבות בחרו שלא לכבד את הזכות היסודית לעצב את חייו של אדם כרצונו, והתעלמו מצרכיהם של חברי הקבוצה להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית. יש לראות באותה פגיעה בצרכי הבסיסיים של אדם גרימה של נזק. בית המשפט העליון כבר קבע בעבר כי הפגיעה באוטונומיה עצמה היא היא הנזק. בית המשפט קבע כי נזק זה הוא ראש נזק נפרד בר פיצוי במסגרת עולות הרשלנות. וכבר עמד על כך הנשיא (בדימוס) אהרן ברק בע"א 2781/93 דעקה נ' ב"ח "כרמל" חיפה פ"ד נג(4) 526.

108. חיזוק לראש נזק זה הינו ההגנה שיש להעניק לחברי הקבוצה מכוח חוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו, שהפך את כבוד האדם ואת האוטונומיה על גופן למוגנים.

#### ה. פירוט הקבוצה ונזקה

109. בהעדר נתונים מדויקים יותר לגבי מספר האנשים בעלי מוגבלויות, נסתמך על נתוני הסקר החברתי שנת 2010 של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בה נשאלו הנסקרים ביחס לקושי בהליכה וקושי בראיה. שאלה מספר 4.20.1 בשאלון "האם יש לך קושי לראות? (אם יש משקפיים, גם כשמרכיב משקפיים)". ושאלה מספר 4.50 "האם יש לך קושי ללכת או לעלות במדרגות? (למי שיש בעיה בריאותית המפריעה בתפקוד היומיומי)". התשובות לשאלות אלו יכולות להיות: אין קושי, יש קושי מועט, יש קושי רב, בכלל לא יכול, לא ידוע.

110. כאמור, על פי החוק והתקנות הגדרת אדם עם מוגבלות הינה רחבה ביותר, ולצרכי תביעה זו, אנו מעריכים כי המגבלות הרלוונטיות ביותר לאי הותרת רוחב מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות, הינם קשיי ראייה משמעותיים וקשיי הליכה.

111. על פי נתוני הסקר החברתי מספר האנשים במחוז תל אביב בעלי קושי הליכה הרלוונטיים לתביעה זו (חיבור של האנשים עם קושי רב ובכלל לא יכול) עומד על סכום של 81,851 איש ומספר האנשים בעלי קושי בראייה הרלוונטיים לתביעה זו (חיבור האנשים עם קושי רב ובכלל לא יכול) עומד על סכום של 35,494 איש. ובסה"כ לצורכי תביעה זו מספר האנשים עם מוגבלות בראיה והליכה

במחוז תל אביב עומד על סכום של 117,345 איש. מצ"ב נספח יד' לבקשה נתוני הסקר החברתי מתוך מחולל הלוחות של הלמ"ס.

#### נספח יד' לבקשה.

112. על פי ממצאי סקר קרטוגרפיה עבור עמותת אור ירוק מחדש ינואר 2012 עולה כי 40% מתושבי מחוז המרכז מדווחים כי הם משתמשים בתחבורה הציבורית כאמצעי התחבורה העיקרי שלהם. כמו כן במחוז המרכז והדרום 71% הביעו נכונות להשתמש בתחבורה הציבורית אם זו הייתה נוחה וזמינה. משכך ולצורכי תביעה זו בלבד, נעריך על פי אומדן את אחוז המשתמשים והרוצים להשתמש בתחבורה ציבורית בכ-45% מתוך כלל האנשים בעלי מוגבלות במחוז תל אביב בדומה לאחוזים שנמצאו בסקר של אור ירוק לגבי מחוז מרכז. ניתן לעיין בתוצאות הסקר בלינק הבא: <http://www.igudbit.org.il/index.asp?categoryid=393&articleid=2088&searchparam> =סקר קרטוגרפיה.
113. 45% מתוך 117,345 הינם כ-52,805 איש שהינם כלל האנשים בעלי המוגבלות במחוז תל-אביב שהערכה כי הם משתמשים ו/או רוצים להשתמש בתחבורה ציבורית.
114. בנוסף, יש להוסיף עוד כ-10% מתוך יתר האנשים בעלי המוגבלות החמורה בארץ שאינם תושבי אזור מחוז תל אביב, אלא אזורים אחרים בארץ והינם בעלי מוגבלות ומגיעים לעיר מדי פעם ועושים ו/או רוצים לעשות שימוש בתחבורה הציבורית. ויודגש, מדובר בעיר גדולה ומרכזית בישראלית מבחינות רבות ואם נוסיף לכך את הקושי למצוא חניה ועוד כהנה וכהנה, מובן מאילו כי גם אנשים שאינם תושבי העיר עושים ו/או רוצים היו לעשות שימוש תדיר בתחבורה הציבורית.
115. מספר האנשים בעלי מוגבלות חמורה בארץ מוערך בכ-700,000 איש, וממספר זה יש להחסיר 52,805 (אנשים בעלי מוגבלות חמורה במחוז תל אביב המשתמשים ו/או רוצים להשתמש בתחבורה הציבורית) כך יוצא 647,195 איש. 10% ממספר זה מביא אותנו בסה"כ ל-64,719 איש.
- 
116. המבקשת מעריכה כי אנשים המתגוררים בתוך מחוז תל-אביב עושים שימוש גדול יותר בתחבורה בעיר תל-אביב מאשר אנשים מחוץ למחוז תל-אביב ועל כן מבחינת סכום הנזק תחולק הקבוצה ל-2 תתי קבוצות: תת קבוצה א' המתגוררת במחוז תל-אביב 52,805 איש ותת קבוצה ב' המתגוררת מחוץ למחוז תל-אביב ועושה שימוש בתחבורה הציבורית בתל-אביב אך מן הסתם באופן מופחת 64,719 איש. על כן הקבוצה המוערכת הינה 52,805 + 64,719 ובסה"כ 117,524 איש.
117. כפי שתואר לעיל, מהדלן של המשיבות לעמוד בחובותיהן על פי הדין, גרמו ועודם גורמים, למבקש ולקבוצה כולה לנזקים גדולים ורבים, בראשי הנזק הבאים:
118. נזק ממוני- בשל היזקקותם בין השאר של אנשים בעלי מוגבלויות, לשכור שירותיהם של רכבי הסעות פרטיים ומוניות שמחירם עולה על מחירי שירותי תחבורה ציבורית או בשל הימנעותם מהתניידות בשירותי התחבורה הציבורית עקב מגבלות הנגישות. אי יכולת להתרחק מהבית וכך נגרמו הפסדי הכנסות אפשריים וכן אי יכולת לנצל וליהנות מהטבות שונות, בכסף או בשווה כסף. יתירה מזאת, עקב חוסר הנגישות בתחבורה ציבורית, אף נפגעת הנגישות של חברי הקבוצה למוסדות המטפלים באנשים בעלי מוגבלויות לרבות העירייה, מחלקת הרווחה, המוסד לביטוח לאומי, המתנ"ס, מרפאות, קופות חולים, מוסדות ציבור שונים ועוד.
119. נזק לא ממוני ופגיעה באוטונומיה- פגיעה בשוויון, חוסר ביטחון, חוסר אונים, פגיעה באיכות החיים, חוסר נוחות, עגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון. כפי שתואר לעיל, מחדלי המשיבות גורמים להדרה חברתית ותרבותית משום שעקב מחדלי המשיבות, אנשים בעלי מוגבלויות רבים נאלצים פעמים רבות להסתדר ללא יכולת התניידות בכלי רכב, כך שהם מוגבלים ויכולים ליהנות

רק ממה שיש לאזור הסמוך והקרוב אליהם להציע בתחומים אלו ואחרים. כפי שתואר לעיל, אף אם אנשים בעלי מוגבלויות נוסעים בתחבורה הציבורית למרות חוסר נגישותה, הם סובלים מחוסר שוויון והדבר מוביל לפגיעה בביטחון האישי והעצמי שלהם, לחוסר עצמאות ולתלות באחרים, ולאי נוחות קשה.

120. מחדליהן של המשיבות, מביא לפגיעה קשה בשוויון ובאוטונומיה של המבקש ותברי הקבוצה. המחדלים בהנגשת התחבורה הציבורית גורמים לכך שאנשים עם מוגבלות יימנעו מעשיית שימוש בתחבורה הציבורית או שיעשו שימוש בתחבורה הציבורית תוך ספיגת התוצאות של חסרי הנגישות. כמו כן, ייתכנו מקרים רבים שבהם על אף רצונו של חבר קבוצה לעשות שימוש בתחבורה הציבורית הוא פשוט לא יוכל להשתמש בתחבורה הציבורית עקב חוסר נגישות. כלומר החלטה זו שחברי הקבוצה צריכים ליטול, אם להשתמש בתחבורה הציבורית אם לאו, מושפעת באופן חזק ביותר מרמת הנגישות הקיימת בתחבורה הציבורית. דהיינו, חוסר הנגישות מביא לפגיעה באוטונומיה של חברי הקבוצה שכן זהו שיקול כבד שחברי הקבוצה ישקלו טרם החלטתם אם להשתמש בתחבורה הציבורית אם לאו. כשחבר הקבוצה, רוצה לעשות שימוש בתחבורה הציבורית, אך נמנע מכך עקב מחדלי הנגישות או שעושה בה שימוש אך סופג את תוצאות חסרי הנגישות- יש כאן פגיעה מובהקת בשוויון, באוטונומיה וברצון. פגיעה זו בשוויון ובאוטונומיה ומחדלי המשיבות כאמור, תורמים להדרתם של אנשים עם מוגבלות מתחומי החיים ומנציחים את חוסר השוויון ויוצרים תחושות אי נוחות, עלבון, תלות מוחלטת באחרים, העדר עצמאות מוחלט ועוד.

121. לאור האמור, מעריכים המבקשת ובאי כוחה את הנזק לכל חבר בתת קבוצה א' בכ-1,250 ₪, ובתת קבוצה ב' 625 ₪ שהינו מחצית מסכום זה. סכום זה משקף הן את הנזק הממוני והן את הנזק הלא ממוני.

122. סך כל הנזק המינימאלי המשוער לקבוצה עומד על 146,905,000 ₪ (1,250 ₪ כפול 52,805 איש \* 1,250 ₪ = 66,006,250 מיליון ₪ + 64,719 איש \* 625 ₪ = 40,449,375 ₪ = 106,455,625 מיליון שקלים חדשים פיצוי לכלל חברי הקבוצה) וזאת בנוסף לסעד האופרטיבי החשוב ביותר שעל המשיבות לנקוט בעניין שהינו להנגיש לאלתר את כל התחנות בעיר תל אביב.

123. יפים לענייננו דבריה של כבוד השופטת ענת ברון בת"א 2719/06 דורון לוי נ' חברת החדשות ואח' [פורסם בנבו, 2.2.2010] (להלן: "עניין דורון לוי"). בפרשה זו נדונה בקשה לאישור תביעה ייצוגית כנגד זכייניות ערוץ 2 וחברת החדשות עקב אי עמידה בכמות השידורים המלווים בשפת סימנים עבור ציבור החירשים.

"פגיעה מעין זו היא פגיעה בלתי ממונית, ומטבע הדברים יש קושי להעריך את הנזק שהיא מסבה באשר קיים בו היבט סובייקטיבי משמעותי. יחד עם זאת, בתי המשפט מורגלים להעריך נזק מסוג זה על דרך האומדנא ועל פי נסיבות העניין – כאשר בענייננו על פניו ראוי לשים את כובד המשקל על העובדה שמדובר בפגיעה בזכות יסוד של קהילה מסוימת באוכלוסיה, ואין מקום להסיט את הדיון לשאלה אם כתוצאה מפגיעה זו נבצר מחברי הקבוצה לצמות בתכנית כזו או בתכנית אחרת כפי שמציעות המשיבות [ראו והשוו: דברי כבוד השופט א' רובינשטיין בדעת רוב בע"א 8126/07 עיזבון המנוחה ברוריה צבי נ' בית החולים ביקור חולים, [פורסם בנבו] תק-על 2010(1) 300, 319-320 (2010)]."

124. לצורכי השוואה יצוין כי בע"א 10085/08 תנובה מרכז שיתופי נ' עזבון המנוח תופיק ראבי ז"ל מיום 4.12.11, פורסם בנבו, סכום הפיצוי האישי האחיד נקבע על סך של 250 ₪ לכל חבר בקבוצה שחש תחושות שליליות וגועל עקב הידיעה ששתה חלב עמיד שהכיל סיליקון.

125. בענייננו הפגיעה בחברי הקבוצה הינה מתמשכת ותמידית (וזאת עד למועד בו יונגשו כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה באופן מלא) והינה בעלת אופי אישי ופוגעני יותר כלפי אנשים עם מוגבלות ועל כן ברי כי הפיצוי דנן יהיה גבוה בהרבה.

126. יתירה מזאת במסגרת מו"מ בין הצדדים בתביעת ברוך נ' אגד ודן העוסקת בהנגשת שירותי תחבורה ציבורית לאנשים עיוורים וליקויי ראייה, הוצע לאחרונה פיצוי בסך 1,250 ₪ לכל חבר בקבוצה. מצ"ב כנסת טו' לבקשה פרסום מהאינטרנט.

#### נספח טו' לבקשה.

127. כסיכום לדברים אלה יצוין כי אף אם קיים קושי אינהרנטי לחשב את נזקם של חברי הקבוצה באופן מדויק, או ליתר דיוק לו יבוקש מלוא הנזק שנגרם למבקשים ולקבוצה הרי שהדבר יגיע לעשרות אלפי שקלים חדשים לכל חבר קבוצה. מאידך הוחלט על ידי המבקשים להעמיד את סכומי הפיצוי על סכומים אשר יאפשרו פיצוי ריאלי לחברי הקבוצה מחד אך ימקד את הטיפול בתובענה בהנגשת תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לקבוצה מאידך.

#### 1. התאמת התובענה כתביעה ייצוגית

128. סעיף 3(א) לחוק התובענות קובע כי תובענה ייצוגית ניתן להגיש בין היתר, "בתביעה כמפורט בתוספת השנייה".

129. תובענה זו נכנסת בגדרו של פריט 9(1) לתוספת השנייה לחוק התובענות הקובע:

"תביעה בעילה לפי פרקים ד', ה' או ה' 1 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות".

130. כפי שפורט בחלק המשפטי של בקשה זו, פרק ה' לחוק מתייחס לשירותי תחבורה ציבורית. מכאן שהתובענה עומדת בתנאי הסף של סעיף 3(א)-לחוק התובענות.

131. לפי סעיף 4(א)1 לחוק:

"אדם שיש לו עילה בתביעה או בעניין כאמור בסעיף 3(א), המעוררת שאלות מהותיות של עובדה או משפט המשותפות לכלל החברים הנמנים עם קבוצת בני אדם – בשם אותה קבוצה".

132. למבקשת קיימת עילת תביעה אישית נגד המשיבות (כמפורט לעיל בהרחבה) ועילה זו מעוררת שאלות משותפות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה.

#### 2. הגדרת הקבוצה והשאלות המשותפות

133. קבוצת בני האדם אשר להם שאלה משותפת של עובדה או משפט בעילת תביעה זו כוללת את כל האנשים בעלי מוגבלויות אשר רצו ו/או נמנעו ו/או לא יכלו לעשות שימוש בתחבורה הציבורית בתחומי אתריותה של עיריית תל אביב יפו ו/או עשו שימוש בתחבורה ציבורית בתחומי אתריותה של עיריית תל אביב יפו אך השימוש היה מוגבל עקב אי קיום חובות ההגשה בדין, שקדמו להגשת בקשה זו.

134. סעיף 8(א)1 לחוק: "התובענה מעוררת שאלות של עובדה או משפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה, ויש אפשרות סבירה שהן יוכרעו בתובענה לטובת הקבוצה".

135. עמדת הפסיקה בכל הנוגע לצורך בשאלות משותפות של משפט או עובדה בין חברי קבוצת התובעים הנה שדי בכך שהיסוד המשותף מהווה מרכיב מהותי בהתדיינות כדי למלא תנאי זה (ראה: ע"א 1977/97 ברזני נ' בזק, פ"ד נה(4) 585, 612).

א. השאלות העובדתיות והמשפטיות הן:

1) האם התחנות בשטח עיריית תל-אביב מונגשות באופן מלא בהתאם לדרישות התקנות או לא?

2) האם חובה על המשיבות להנגיש את התחנות בשטח עיריית תל אביב.

- ב. שאלות אלו משותפות לכלל חברי הקבוצה, שכן שאלת נגישותן של תחנות האוטובוס משפיעה באופן ישיר על חברי הקבוצה ועל שימושם בשירותי תחבורה הציבורית.
- ג. קיימת יותר מ"אפשרות סבירה" כי התובענה תוכרע לטובת הקבוצה. העובדות נתמכות בראיות ואינן מעלות מחלוקת של ממש על כך שישנן תחנות אוטובוס בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו, שאינן מונגשות על אף החובה בדין שיהיו מונגשות בהתאם ללוח הזמנים בתכנית ההנגשה הרב שנתית ותכנית ההנגשה של העיר תל אביב יפו.
- ד. לפיכך, על סמך העובדות ולשון החוק, קיימת אפשרות סבירה ואפילו למעלה מזה, שהמחלוקת תוכרענה לטובת המבקש והקבוצה.

136. סעיף 8(א)(2) לחוק: "תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות העניין".

- א. הנוק-שספג-כל-אדם-עם-מוגבלות-הינו-כבר-כמעט-הרגל-בקר-ב-אנשים-עם-מוגבלויות-שרגילים לכך שתייהם מלאים בקשיים מסוג זה ואחרים, ועל כן אינם מעלים בדעתם כלל אפשרות להגשת תביעה. יתירה מזאת, אנשים רבים אינם מודעים לחובת הנגישות המוטלת בדין על הרשויות המקומיות ומפעילות התחבורה הציבורית. לכן ישנו חסם בפני הגשת תביעה אישית ע"י כל אחד ואחד מחברי הקבוצה, וכן עקב העלויות הגבוהות שבניהול הליך משפטי עצמאי.
- ב. כמו כן הבקשה עוסקת בנושא בעל חשיבות ציבורית מהמעלה הראשונה שבמרכז מימוש זכויות יסוד של אנשים עם מוגבלויות וכפי שתואר, הפרטים בקבוצה מתקשים לממש את זכויותיהם בעצמם.
- ג. אישור התביעה כייצוגית יגשים את מטרות חוק תובענות ייצוגיות כפי שהן מפורטות בסעיף 1 לחוק.
- ד. קבלת הסעד – פיצוי לחברי הקבוצה וצו לקיום חובת הנגישות על פי הדין - תעשה צדק עם עשרות אלפי איש עם מוגבלויות שרצו וירצו לעשות שימוש בתחבורה הציבורית בתל אביב יפו. רק תובענה ייצוגית המייצגת את כלל הקבוצה תוכל להביא לתוצאה זו.
- ה. ריבוי התביעות הנובע מהגשת תביעה אישית ע"י כל אחד מחברי הקבוצה יהווה עומס כבד על מערכת המשפט במדינת ישראל ובזבוז משאבים אדיר.

ו. לאנשים רבים קיים קושי לגשת לערכאות הן בשל סכום הנזק והן בשל העלות של ניהול הליך משפטי, תובענה ייצוגית תאפשר לקבוצה זו את יומה בבית המשפט.

137. סעיף 8(א)(3) לחוק: "קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בדרך הולמת".

א. לבאי כוח המבקש ניסיון בניהול תובענות ייצוגיות ומדובר במשרד עורכי דין עם ותק רב וניסיון בכל תחומי המשפט. בשנים האחרונות הגישו באי כוח המבקש מספר רב של בקשות לתובענות ייצוגיות בתחומים שונים.

ב. למשל בתחום הגנת הצרכן הגישו באי כוח המבקש בקשות לאישור תובענה ייצוגית נגד חברת שטראוס עבור הטעייה בעיצוב אריזת המוצר "דנונה בר-פקאן": ת"צ 15469-07-10 רפאל בורמד נ' שטראוס גרופ. כמו כן, הגישו באי כוח המבקש מספר רב של תובענות ייצוגיות בתחום הגנה על צרכן בדיני הבנקאות, בקשה אחת אשר ניתן בה פסק דין לטובת הקבוצה עסקה בפיצוי הנפגעים מקריסת מערכת המחשוב של בנק הפועלים ב-2008 בת.א. 2522/08 בש"א 4947/08.

ג. לאחרונה באי כוח המבקש הגישו ארבע בקשות שונות לאישור אשר מטרתן, כמו מטרתה של הבקשה בענייננו הינה קידום זכויות של אוכלוסיות שזכויותיהן נרמסות: הראשונה, בקשה לאישור כנגד 20 חברות של עובדות סיעוד בגין העובדה שהן אינן משלמות לעובדיהם שכר בגין זמנים שהעובדות מצויות במעבר בין מטופל למטופל (פ"ה 37319-08-11 בבית הדין האזורי לעבודה בירושלים). השנייה, בקשה לאישור כנגד חברות תקשורת שאינן מנגישות את מכשירי ושירותי הטלפוניה עבור אנשים עם מוגבלות בהתאם לחוק (ת"צ 9353-02-12 יאיר צורן ו11 אחי נגד חברת פרטנר ואחי).

השלישית, בקשה לאישור נגד קופות החולים וחברות הביטוח בגין סירובם לבטח בעלי מוגבלויות בביטוח סיעודי קבוצתי (ת"צ 28552-05-12), והרביעית בקשה לאישור נגד חברות הביטוח בגין סירובם לבטח בעלי מוגבלויות בביטוחי הפרט השונים (ת"צ 43232-05-12).

ד. על כן, קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כל חברי הקבוצה ינוהל ויוצג בדרך הולמת. לפי מיטב הבנתו של המבקש, אף אין כל ניגוד עניינים בינה ובין יתר חברי הקבוצה שבשם מגישים המבקש את התובענה. כלל חברי הקבוצה נפגעו באופן דומה והמבקש רואה את עצמו כשלוח של כלל חברי הקבוצה.

138. סעיף 8(א)(4) לחוק: "קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב".

א. המבקשת הינה אדם פרטי אשר נגרם לה נזק כתוצאה מהתנהלות ומחדלי המשיבות. למבקשת אין כל ניגוד עניינים ועניינם של כלל חברי הקבוצה ינוהל תוך הקפדה על יושר והגינות, על מנת לתקן את העוול שנעשה לחברי הקבוצה.

ב. חובת הנגישות הוטלה על רשויות מקומיות מכוח הדין ואין מקום לטענה כי קבלת התובענה כולה תגרום לנזק כבד למשיבות אשר לא יאפשר להם להמשיך לנהל את ענייניהם ביעילות. לעומת זאת, התועלת שתצמח לחברי הקבוצה תהיה רבה מאוד. חברי הקבוצה יזכו לפיצוי על נזקיהם ובנוסף, הדבר יביא להנגשת תחנות האוטובוס.

מעבר לתועלת של חברי הקבוצה, הרי שקבלת תובענה שכזו תהווה איתות ברור לכל גוף אשר פועל באופן דומה ולא דואג לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות וכן לחובות המוטלות עליהן מכוח הדין, תתרום לאינטרס הציבורי לשוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

#### ח. הסעדים המתבקשים

139. לאור האמור לעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות על מתן הסעדים הבאים:

- א. לאשר את התובענה כתובענה ייצוגית;
- ב. להגדיר את הקבוצה המיוצגת לצורכי התובענה הייצוגית, כאמור לעיל;
- ג. ליתן הוראות בדבר אופן פרסום ההחלטה בבקשה זו לכשתתקבל, לקבוע את נוסח פרסום ולחייב את המשיבות בהוצאות הפרסום;
- ד. לקבוע ולהצהיר כי המשיבה עברה על סעיף 19 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, כאשר פעלה בניגוד לתקנות ולתכניות ההנגשה המחייבות אותה;
- ה. להורות למשיבות להנגיש את כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בהתאם לדין בתוך זמן קצוב שלא יעלה על 6 חודשים.
- ו. להורות על מתן פיצוי לחברי הקבוצה בגין נזק (ממוני ולא ממוני) ופגיעה באוטונומיה וכן על פיצוי בלא הוכחת נזק בהתאם לסעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות, בסכומים שהוגדרו בבקשה ואשר לא יפחתו מסך של 1,250 ₪ לכל חבר בתת קבוצה א' וסכום שלא יפחת מ-625 ₪ לתת קבוצה ב'.
- ז. לחייב את המשיבות בהוצאות התובענה, בגמול הוגן למבקש שלא יפחת מ-5% מסכום הפיצוי הכולל שיינתן ובשכ"ט לבאי כוחם שלא יפחת מ-15%+מע"מ מסכום הפיצוי הכולל שיינתן כולל הסעד הלא ממוני- צו עשה.
- ח. ליתן למבקשת ולקבוצה כל סעד נכון וצודק בנסיבות העניין, לפי שיקול דעתו של בית המשפט הנכבד.

#### ט. סיכום

140. כפי שהוסבר ותואר לעיל, המשיבות אינן עומדות בחובתן להנגיש את תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוס ברחבי העיר תל אביב יפו בהתאם לדרישות החוק, התקנות, ותכניות ההנגשה השונות וכל דין.

141. הפרות ומחדלים אלו פוגעים קשות ובצורה יומיומית באחוז לא מבוטל של האוכלוסייה, קבוצת האנשים בעלי מוגבלויות.

142. אוכלוסייה עדינה ופגיעה זו, זכאית לקבל את מלוא זכויותיה על פי הדין.

143. מטעם זה, ישנה חשיבות כי בית המשפט הנכבד ינקוט ביד קשה כנגד המשיבות, יחייב אותן ובכך להגשים את התכלית ההרתעתית של חוק תובענות ייצוגיות.

144. המשיבה 1 הינה הרשות המקומית בתל אביב יפו. המשיבה 2 הינה תאגיד עירוני של עיריית תל אביב יפו ומשרדיה מצויים בעיר.. לאור זאת, הרי על פי סעיף 3(א)(1) לתקנות סדר הדין האזרחי התשמ"ד-1984, ועל פי חוק בתי משפט לעניינים מנהליים תש"ס-2000 יש לבית המשפט המחוזי בתל אביב בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים את הסמכות המקומית והעניינית לדון בבקשה זו.

145. עסקינן בביצוע התאמות נגישות על ידי הרשות המקומית בהתאם לדין, משכך וכפי שהוסבר ופורט לעיל, העניין רצוף בהחלטות של הרשות שהתקבלו בחוסר סמכות ובחריגה מסמכות (כך למשל סעיפים 8 ו-22 לתוספת הראשונה וכן תוספת שלישית לחוק בתי המשפט לעניינים מנהליים) ועל כן בקשה זו מוגשת בבית המשפט בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים.

146. הבקשה נתמכת בתצהיר מטעם המבקשת המצורף לבקשה.

147. מן הדין ומן הצדק להיעתר לבקשה זו.

ירושלים, היום 10 לחודש יוני, 2012.



---

נעמי מה-נעים, עו"ד

מ.ר. 58185



---

אסף פינק, עו"ד

מ.ר. 47378

ב"כ המבקשת

## תצהיר

אני החתומה מטה, ליהי צוברי נושאת תעודת זהות מס' 301464285, לאחר שהוזהרתי כי עלי לומר את האמת וכי אהיה צפויה לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהירה בזאת כדלקמן:

הנני נותנת תצהירי זה בתמיכה לבקשה לאישור תובענה ייצוגית כנגד עיריית תל אביב יפו, הרשות לפיתוח כלכלי תל אביב יפו בע"מ וחברת גי.סי.דקו ישראל בע"מ בעניין הפרת חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות ותקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית) תשס"ג-2003 (להלן: "התקנות").

1. הנני ילידת שנת 1988, תושבת רמת גן וסטודנטית לתקשורת וקולנוע באוניברסיטה הפתוחה בת"א.
2. בעקבות נכותי, אני מתניידת באמצעות כסא גלגלים ממונע.
3. במשך שנים רבות נהגתי להתנייד באמצעות שימוש בתחבורה ציבורית. כיום, כאשר אימי לא יכולה להסיע אותי, אני מעדיפה להימנע מנסיעה באוטובוסים מקום שלא ניתן להגיע ליעד באמצעות נסיעה באוטובוס אחד בלבד- נסיעה ביותר מאוטובוס אחד הינה מתישה ביותר עבורי, שכן כל עליה וירידה מאוטובוס וכן המתנה איננה נוחה בשבילי קל וחומר כאשר התחנות אינן נגישות. הדבר אף מתעצם לאור חוסר נגישותם של האוטובוסים ותחנות האוטובוס.
4. משכך, באופן מובן, אני מעדיפה להימנע משימוש בתחבורה הציבורית ולהיעזר באימי שמסיעה אותי.
5. עם זאת, לעיתים כשאימי איננה יכולה להסיע אותי, אני נאלצת לעשות שימוש בתחבורה הציבורית (כגון בקו 70 ו-82) או אף לבטל כליל את תוכניותי ולהישאר בבית (הן בעקבות אי הנגשה וחוסר יכולת להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית והן עקב הרצון להימנע מתקרית קשה מתישה ופוגענית).
6. לעתים אני נוהגת להגיע לתיאטרון צוותא ו/או לבית ציוני אמריקה וכן להיפגש בבתי קפה עם מכרים. ירידה בתחנות לא נגישות ולאחר מכן בדרך חזרה הביתה המתנה בתחנות לא נגישות מקשה מאוד מאוד על יכולת השימוש שלי בתחבורה ציבורית. להמחשת העניין מצורפות כנספת ד' לבקשה תמונות שלי בסמוך לתחנות אוטובוס של קווים 70 ו-82 בסמוך לבית אריאלה בתל אביב. בתמונות אלו ניתן לראות כי אינני מסוגלת לעבור בקדמת התחנה בצידה השמאלי. מעבר לעובדה שהפן השמאלי מכיל פרסום ומכרסם ברוחב המעבר הפנוי, בתחנה בבית אריאלה הריצוף בסמוך לעץ אינו מישורי ועל כן גם מסיבה זו אין גישה לתחנה מצידה השמאלי ובתחנה הסמוכה לצוותא, הוצבו ספסלים בצמוד לתחנה אשר גם הם חוסמים את הגישה מצידה השמאלי של התחנה (כפי שניתן לראות בבדיקות המודד).
- נספת ד' לבקשה.
7. כך למשל בעת האחרונה, ביקשתי להגיע לתיאטרון הבימה בתל אביב ועל כן ביקשתי לנסוע בקו 70 באוטובוס מרמת גן לתל אביב. נאלצתי להמתין כשעתיים (לפחות אוטובוס אחד חלף על פני מבלי לעצור משום שהנהג לא הסכים למלא את חובתו כעובד ציבור ולסייע לי לפתוח

את הרמפה ולהיכנס לפני האוטובוס) ועל כן עברתי לתחנה סמוכה בה נהג אוטובוס הואיל בטובו לעצור לי ולפתוח עבורי את הרמפה ובסופו של דבר נסעתי בקו 82. לאחרונה ארע מקרה דומה נוסף, עת המתנתי לאוטובוס בתחנה הסמוכה לצוואתא: קו 70 עצר אך אני ונוסעים אחרים לא הצליחו להרים את הרמפה שנתקעה, הנהג לא קם ממקומו לנסות לתקן את העניין ולבצע תפקידו אלא נסע בלעדי ולכן נסעתי בקו 82 (יצוין כי הנהג לא התקרב עם האוטובוס למדרכה ועל כן נאלצתי לרדת לכביש).

8. יתירה מזאת, על פי ייעוץ משפטי שקיבלתי, בהתאם להוראות הדין הרלוונטיות, רוחב המעבר צריך שיהיה 110 ס"מ לכל הפחות. אציין כי אני מפתדת וחוששת לעבור אף ברוחב של 110 ס"מ כי זה מסוכן ואני עוברת במעבר כזה מצומצם רק בעת צורך גדול.

9. בנוסף מודד מטעמי ויועץ נגישות בחנו תחנות רבות נוספות בעיר תל-אביב וממצאיהם צורפו לבקשה לאישור התובענה ייצוגית. בדיקתם הראתה כי מדובר בתופעה של ממש. חוסר הנגישות של תחנות האוטובוס מקשה עוד יותר על השימוש בתחבורה הציבורית, הופכת את המסע לקשה עוד יותר וגורמת לי לפגיעה קשה בכבוד האדם עקב הפגיעה בשוויון ואף מסכנת את חיי שכן לעיתים עקב חוסר ההנגשה ואו אי היצמדות האוטובוס למדרכה אני נאלצת לרדת לכביש. יצוין כי גם העובדה שמכוניות חונות בתחנות האוטובוס (וזו לעיתים הסיבה בגללה נהגי האוטובוס לא נצמדים למדרכה) הינו עניין שבאחריותה של העירייה ועליה לדאוג כי שמכוניות לא יחנו שם (באמצעות הטלת דוחות ואו כל דרך אחרת. חוסר היכולת להסתובב באזור התחנה ולהגיע מצד אחד לשני מבלי להיתקל במחסומים, חוסר היכולת להמתין לאוטובוס במקום בו יהיה ברור לנהג כי בכוונתי לעלות לאוטובוס, חוסר היכולת להתארגן במהירות ולהגיע מהתחנה אל בחבת ההערכות, חוסר היכולת להמתין בתחנה ככל אדם אחר ולעלות לאוטובוס בזריזות יחסית מבלי לחוש שונה יתר על המידה- כל אלו פוגעים בי פגיעה קשה בכבוד האדם ובשוויון ואינם מסייעים כלל בשילוב האדם עם המוגבלות בחברה.

10. על פי ייעוץ משפטי שקיבלתי, היה על המשיבות לדאוג בין היתר לכך כי רוחב המעבר הפנוי בחזית הסככה ועד לשפת המדרכה לא יפחת מ-110 ס"מ וכן להותיר בצמוד לדופן התחנה בצד הפונה לכיוון שממנו מגיע האוטובוס, רחבת היערכות במידות שלא יפחתו מ-250 ס"מ לאורך המדרכה ו-200 ס"מ לרוחבה שתסומן בפס כחול. לפירוט של כלל דרישות ההנגשה בתחנת אוטובוס וסביבתה ראו חוות הדעת של יועץ ההנגשה אשר צורפה לבקשה כנספת ה'.

#### נספח ה' לבקשה.

11. למרות הוראה זו, מניסיוני ומבדיקות שערכו באי כוחי ובאמצעות יועץ נגישות ובאמצעות מודד, נמצא כי תחנות אוטובוס וסככות המתנה חדשים רבים אינם עונים על דרישה זו. מצ"ב כנספחים ה' ו-ז' לבקשה חוות דעת יועץ הנגישות ובדיקות המודד.

#### נספחים ה' ו-ז' לבקשה.

12. אי עמידה בחובה זו (110 ס"מ לכל אורך התחנה), אינה מאפשרת לאנשים רבים עם מוגבלות (כסאות גלגלים, קלנועית, עגלת תינוקות וכו') מעבר חופשי על המדרכה בקדמת תחנת האוטובוס. הדבר מביא לחוסר נוחות של ממש והגבלת חופש התנועה ואף עלול להביא לידי סכנה בכך שהאדם יאלץ לרדת לכביש ולסכן חייו וזאת בסך הכל על מנת לעקוף את תחנת האוטובוס. וכל זאת מעבר לעובדה שהדבר נעשה בניגוד לדין. כך גם בנוגע לשטח ההיערכות

לעליה לאוטובוס אשר פעמים רבות איננו קיים ואו איננו מסומן ולעתים אף קיימים בו מכשולים. גם כשקיים שטח ההיערכות נהגים רבים אינם מצמידים את הרכב למדרכה ואף אינם מוכנים לרדת מהאוטובוס כדי לפתוח את הרמפה.

13. יתירה מזאת, עבור אנשים עם מוגבלות קיימים חסמים רבים ושונים המונעים מאתנו לעשות שימוש בתחבורה ציבורית (כגון הצורך שמשוהו יפתח את הרמפה על מנת שהאדם עם מוגבלות בכסא גלגלים יוכל לעלות ולרדת מהאוטובוס, התחנה וסביבתה צריכים להיות נגישים וכו') כך שאי הותרת רותב מעבר פנוי בחזית התחנה ברוחב של 110 ס"מ לפחות ורחבת היערכות הינו עוד מתסום בערימה הגדולה של הקשיים עד כדי כך שאנשים עם מוגבלות נמנעים מלעשות שימוש בתחבורה הציבורית. יתירה מזאת, נוצר מצב בו על האנשים עם מוגבלות להוציא כספים רבים עבור נסיעות במוניות ובהסעות מיוחדות שהינן יקרות מאד על מנת שלא יאלצו לסבול ולהתמודד עם חוסר התנגשה בתחנות ובאוטובוסים.

14. וידוגש, כפי שניתן להתרשם מהתמונות שצורפו למדידות שביצע המודד ולבדיקות של יועץ הנגישות, בתלק גדול מן התחנות, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס (עם הגב לכביש והפנים לתחנה) הינה רתבה וככל שהדופן רחבה יותר, כך רותב המעבר הפנוי בקדמת התחנה, קטן. כפי שניתן להיווכח מהתמונות, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס משמשת לפרסום. כלומר, שטח הפרסום נוגס מרותב המעבר הפנוי.

15. המשמעות החמורה של הדברים היא שהמשיבות מעדיפות לנצל את המקום עבור פרסום מסחרי המניב רווחים כספיים, על פני הנגשה עבור אנשים עם מוגבלויות.

16. פעולתן ואו מחדלן של המשיבות בניגוד להוראות הסעיפים הנ"ל, גרמה ועודנה גורמת לי ולחברי קבוצה לנזק-אין-חולק-כי-אי-עמידה-בחובות-ההנגשה-גרמה-לי-ולחברי-הקבוצה-נזק ממשי עקב הימנעותנו מהתניידות בשירותי התחבורה הציבורית עקב מוגבלות הנגישות ובשל היזקקותנו בין השאר, לשכור שירותיהם של רכבי הסעות פרטיים שמחירם עולה על מחירי שירותי תחבורה ציבורית. נוסף על כך ישנם חברים מבין הקבוצה העושים שימוש בתחבורה הציבורית על אף מוגבלות הנגישות וסובלים מכך שכן אין ביכולתנו לנוע בחופשיות בסביבת התחנה, דבר אשר לו השלכות רבות. יתירה מזאת לי ולחברי הקבוצה כולם נגרמו נזקים לא ממוניים: פגיעה בשוויון, חוסר ביטחון, חוסר אונים, פגיעה באיכות החיים, חוסר נוחות, עגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון. ברי כי לו היו עומדות המשיבות בחובותיהן על פי הוראות סעיפים אלו, לקבוצה לא היו נגרמים הנזקים המתוארים.

17. נזק: המשיבות גרמו בפעולתן לי ולחברי הקבוצה לכמה ראשי נזק בני פיצוי:

18. נזק ממוני: המשיבות במחדלן ובפעולתן שלא להעניק לנו שירותי תחבורה ציבורית נגישים בחתאם לחוק ולתקנות, פגעו בצורה קשה בי ובחברי הקבוצה כולה: הם נאלצו להוציא סכומי כסף גבוהים יותר על מנת להתנייד באמצעות שירותי תחבורה פרטיים ומוניות, הם נמנעו ואו התעכבו מלהגיע לרשויות המדינה השונות על מנת להסדיר זכויותיהם השונות וכך ליהנות מהטבות כספיות ואתרות עקב מוגבלותם ואו מכל סיבה אחרת, הם נמנעו ואו התעכבו מלהגיע לגורמים פרטיים על מנת ליהנות מהטבות כספיות ושוות כסף (כגון חנויות מזון, ביגוד, שירותי תרבות ובידור, מסעדות ועוד ועוד), הם נמנעו ואו התעכבו מלהגיע למקומות עבודה ואו פגישות עסקיות וכדו' הרחוקים יחסית ממקום מגוריהם וכך הפסידו הכנסות.

19. **נזק לא ממוני + פגיעה באוטונומיה**: הנזק שאינו ממוני זועק לא פחות. ממחדלן של המשיבות נגרמות מניה וביה לי ולקבוצה כולה פגיעה בשוויון, אי נוחות, הפרעה, מטריד, טרטר, תחושה שלילית רעה, עגמת נפש, חוסר אונים ותסכול, פגיעה באיכות החיים וכן ניצול מצוקת חוסר האונים מצד הקבוצה. לפיכך נדרשים חברי הקבוצה לספוג את השלכות חוסר הנגישות בתחבורה הציבורית, להיותלות באחרים, להימנע ו/או להמעיט בנסיעות ו/או להוציא סכומי כסף גבוהים עבור התניידות.

20. שירותי תחבורה ציבורית מהווים במאה ה-21 שירות בסיסי, כמעט טריוויאלי, שקשה לדמיין את החיים בלעדיהם. הדרה משימוש בשירותים אלו פוגעת בצרכים הבסיסיים ביותר של אדם, התל בביטחונו האישי וכלה ברצונותיו האינדיבידואליים. המשיבות הזיקו לי ולחברי הקבוצה כולה בכך שפגעו באוטונומיה שלהם – פגיעה באפשרות להתנייד וללכת למקומות בהתאם לצרכיהם ורצונם האישי. במחדלן של המשיבות נגרמה פגיעה באוטונומיה שלנו. המשיבות בחרו שלא לכבד את הזכות היסודית לעצב את חייו של אדם כרצונו, והתעלמו מצרכיהם של חברי הקבוצה להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית.

21. בעצת באי כוחי ולצורכי תביעה זו, נעריך את גודל הקבוצה בסה"כ ב- 117,524 איש ואת סך הנזק המינימאלי המשוער לקבוצה נעריך ב- 106,455,625 ₪ וזאת בנוסף לסעד האופרטיבי החשוב ביותר שעל המשיבות לנקוט בעניין. לפירוט מלא של חישוב הקבוצה ונזקה, ניתן לעיין בבקשה.

#### התאמת התובענה כתביעה ייצוגית

22. כפי שיפורט להלן ועל פי ייעוץ משפטי שקיבלתי התובענה מתאימה להיות תביעה ייצוגית:
23. על פי ייעוץ משפטי, תובענה זו נכנסת בגדרו של פריט (1) לתוספת השנייה לחוק התובענות הקובע:
- ”תביעה בעילה לפי פרקים ד’, ה’ או ה’ 1 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות”.**
24. כפי שפורט בחלק המשפטי של בקשה זו, פרק ה’ לחוק מתייחס לשירותי תחבורה ציבורית. מכאן שהתובענה עומדת בתנאי הסף של סעיף 3(א) לחוק התובענות.
25. על פי ייעוץ משפטי שקיבלתי ובהתאם לסעיף 4(א) לחוק, יש לי עילת תביעה אישית נגד המשיבות (כמפורט לעיל בהרתבה) ועילה זו מעוררת שאלות משותפות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה.
26. בעצת באי כוחי, קבוצת בני האדם אשר להם שאלה משותפת של עובדה או משפט בעילת תביעה זו כוללת את כל האנשים בעלי מוגבלויות אשר רצו ו/או נמנעו ו/או לא יכלו לעשות שימוש בתחבורה הציבורית בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו ו/או עשו שימוש בתחבורה ציבורית בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו אך השימוש היה מוגבל עקב אי קיום חובות ההגשה בדין, שקדמו להגשת בקשה זו.
27. סעיף 8(א) לחוק- עמדת הפסיקה בכל הנוגע לצורך בשאלות משותפות של משפט או עובדה בין חברי קבוצת התובעים הנה שדי בכך שהיסוד המשותף מהווה מרכיב מהותי בהתדיינות כדי למלא תנאי זה (ראה: ע”א 1977/97 ברזני נ’ בזק, פ”ד נה(4) 585, 612).
- א. השאלות העובדתיות והמשפטיות הן:

1) האם התחנות בשטח עיריית תל אביב מונגשות באופן מלא בהתאם לדרישות התקנות או לא?

2) האם חובה על המשיבות להגיש את התחנות בשטח עיריית תל אביב?

ב. שאלות אלו משותפות לכלל חברי הקבוצה, שכן שאלת נגישותן של תחנות האוטובוס משפיעה באופן ישיר על חברי הקבוצה ועל שימושם בשירותי תחבורה הציבורית.

ג. קיימת יותר מ"אפשרות סבירה" כי התובענה תוכרע לטובת הקבוצה. העובדות נתמכות בראיות ואינן מעלות מחלוקת של ממש על כך שישנן תחנות אוטובוס בתחומי אחריותה של עיריית תל אביב יפו, שאינן מונגשות על אף התובה בדין שיהיו מונגשות בהתאם ללוח הזמנים בתכנית ההנגשה הרב שנתית ותכנית ההנגשה של העיר תל אביב יפו.

ד. לפיכך, על סמך העובדות ולשון החוק, קיימת אפשרות סבירה ואפילו למעלה מזה, שהמחלוקת תוכרענה לטובת המבקשת והקבוצה.

28. סעיף 8(א)(2) לחוק: "תובענה ייצוגית היא הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות העניין".

א. הנזק שספג כל אדם עם מוגבלות הינו כבר כמעט הרגל בקרב אנשים עם מוגבלויות שרגילים לכך שחיהם מלאים בקשיים מסוג זה ואחרים, ועל כן אינם מעלים בדעתם כלל אפשרות להגשת תביעה. יתירה מזאת, אנשים רבים אינם מודעים לחובת הנגישות המוטלת בדין על הרשויות המקומיות ומפעילות התחבורה הציבורית. לכן ישנו חסם בפני הגשת תביעה אישית ע"י כל אחד ואחד מחברי הקבוצה, וכן עקב העלויות הגבוהות שבניהול הליך משפטי עצמאי.

ב. כמו כן הבקשה עוסקת בנושא בעל חשיבות ציבורית מהמעלה הראשונה שבמרכזו מימוש זכויות יסוד של אנשים עם מוגבלויות וכפי שתואר, הפרטים בקבוצה מתקשים לממש את זכויותיהם בעצמם.

ג. אישור התביעה כייצוגית יגשים את מטרות חוק תובענות ייצוגיות כפי שהן מפורטות בסעיף 1 לחוק.

ד. קבלת הסעד – פיצוי לחברי הקבוצה וכן צו לקיום חובת הנגישות על פי הדין - תעשה צדק עם עשרות אלפי איש עם מוגבלויות שרצו וירצו לעשות שימוש בתחבורה הציבורית בתל אביב יפו. רק תובענה ייצוגית המייצגת את כלל הקבוצה תוכל להביא לתוצאה זו.

ה. ריבוי התביעות הנובע מהגשת תביעה אישית ע"י כל אחד מחברי הקבוצה יהווה עומס כבד על מערכת המשפט במדינת ישראל ובזבוז משאבים אדיר.

ו. לאנשים רבים קיים קושי לגשת לערכאות הן בשל סכום הנזק והן בשל העלות של ניהול הליך משפטי, תובענה ייצוגית תאפשר לקבוצה זו את יומה בבית המשפט.

29. סעיף 8(א)(3) לחוק:

א. לבאי כוחי ניסיון בניהול תובענות ייצוגיות ומדובר במשרד עורכי דין עם ותק רב וניסיון בכל תחומי המשפט. בשנים האחרונות הגישו באי כוחי מספר רב של בקשות לתובענות ייצוגיות בתחומים שונים.

ב. על כן, קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כל חברי הקבוצה ינוהל ויוצג בדרך הולמת. לפי מיטב הבנתי, אף אין כל ניגוד עניינים ביני ובין יתר חברי הקבוצה שבשם אני מגישה המבקש את התובענה. כלל חברי הקבוצה נפגעו באופן דומה ואני רואה את עצמי כשלוחה של כלל חברי הקבוצה.

30. סעיף 8(א)(4) לחוק: "קיים יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינוהל בתום לב."

א. אני אדם פרטי אשר נגרם לו נזק כתוצאה מהתנהלות ומחדלי המשיבות. אין לי כל ניגוד עניינים ועניינם של כלל חברי הקבוצה ינוהל תוך הקפדה על יושר והגינות, על מנת לתקן את העוול שנעשה לחברי הקבוצה.

ב. חובת הנגישות הוטלה על רשויות מקומיות מכוח הדין ואין מקום לטענה כי קבלת התובענה כולה תגרום לנזק כבד למשיבות אשר לא יאפשר להם להמשיך לנהל את ענייניהם ביעילות. לעומת זאת, התועלת שתצמח לחברי הקבוצה תהיה רבה מאוד. חברי הקבוצה יזכו לפיצוי על נזקייהם ובנוסף, הדבר יביא להנגשת תחנות האוטובוס. מעבר לתועלת של חברי הקבוצה, הרי שקבלת תובענה שכזו תהווה איתות ברור לכל גוף אשר פועל באופן דומה ולא דואג לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות וכן לחובות המוטלות עליהן מכוח הדין, תתרום לאינטרס הציבורי לשוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות.

31. לאור כל האמור, בית המשפט הנכבד מתבקש להורות על מתן הסעדים שפורטו בבקשה.



ת"צ 06-12 16317-

בית המשפט המחוזי בת"א  
בשבתו כבית משפט  
לעניינים מנהליים

בעניין שבין:

ליהי צוברי ת.ז. 301464285

ע"י ב"כ עוה"ד אסף פינק מ.ר. 47378  
ו/או יעקב פינק מ.ר. 15042 ו/או טלי איתן מ.ר. 16958  
ו/או נעמי מה-נעים מ.ר. 58185 ו/או נועם צוקר מ.ר.  
54799 ו/או רעות פרקש צימרינג מ.ר. 59925  
ממשרד עורכי דין יעקב פינק  
רח' בן יהודה 34, ירושלים 94230  
טלפון: 02-6248701, פקס: 02-6248710  
דוא"ל: [asaf@pinklaw.co.il](mailto:asaf@pinklaw.co.il)

התובעת

-נגד-

עיריית תל אביב - יפו  
מרח' אבן גבירול 69  
[קומה 9 תדר 913 יועמ"ש] תל אביב-יפו

הרשות לפיתוח כלכלי תל אביב יפו בע"מ

ח.פ. 512853276  
מרח' קרית עתידים (בנין מסי 2), ת.ד. 61580  
תל אביב יפו 58186

הנתבעות

חברת ג'י.סי.דקו ישראל בע"מ  
ח.פ. 514058585  
קרית עתידים בניין 7 כניסה 1 קומה 2  
תל אביב

נתבעת פורמאלית

סכום התובענה: 106,455,625 מיליון שקלים חדשים ש"ח + בקשה לצו עשה

תובענה ייצוגית

לפי חוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006

## בית המשפט הנכבד מתבקש כדלקמן:

1. לקבוע את הסעד לתביעה ייצוגית זו בהתאם לסעיף 14(א)(4) לחוק התובענות וכי הסעד יהיה בדרך של מתן צו להנגשת כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוס בתל אביב יפו וכן פיצוי כספי לחברי הקבוצה כפי שיפורט.
2. לקבוע כי ההחלטה בתובענה זו תפורסם באופן שייקבע ע"י ביהמ"ש בהתאם לסי' 25 לחוק התובענות.
3. לחייב את הנתבעות בהוצאות התובענה, בגמול לתובעת ובשכר טרחה לבאי כוחה.

## א. כללי

1. עניינה של תובענה זו הינה לביצוע הנגשת תחנות אוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוסים עבור אנשים עם מוגבלויות בכל מקום אשר באחריותה של עיריית תל אביב יפו.
2. על פי החוק והתקנות, רשות מקומית אחראית להנגשת תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בתחומה, בהתאם לכללים שנקבעו ופורטו בתקנות.
3. על הרשות המקומית לעמוד בתנאים שנקבעו בתקנות וכן במועדים להנגשה שנקבעו בדין ובתכניות ההנגשה. כפי שיפורט בהמשך הנתבעות אינן עומדות בדרישות אלו.
4. פועל יוצא של הדברים הוא, שזכותם של אנשים רבים, בעלי מוגבלויות לשוויון ולנגישות, נפגע וכן הם נמנעים ו/או מתקשים להשתמש בשירותי התחבורה הציבורית ברחבי העיר תל אביב.
5. הדברים חמורים שבעתיים לאור העובדה כי הנתבעת עיריית ת"א יפו התקשרה בחוזה עם חברת גיי סי דקו על מנת לשדרג את תחנות האוטובוס ברחבי העיר תמורת שטחי פרסום. על-אף התקשרות זו שהביאה לשיפור בחזות התחנות ולהחלפתן בתחנות חדשות לא טרחה עיריית תל אביב – יפו לדאוג לכך שבמסגרת השדרוג יונגשו כלל התחנות לאנשים בעלי מוגבלות.

## ב. מבוא

6. סעיף 5, סעיף ההגדרות בחוק שוויון זכויות אנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 (להלן: "חוק שוויון") מגדיר אדם עם מוגבלות כ:

"אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים".

## 7. מצבם החברתי-כלכלי-משפטי של אוכלוסיית האנשים בעלי מוגבלות בישראל

- 7.1 על פי דו"ח "אנשים עם מוגבלות 09 – מוגבלות והשתלבות בחיי החברה בישראל מבט השוואתי רב שנתי" של נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (להלן: "נציבות השוויון"), חיים כיום בישראל מעל 1,500,000 אנשים עם מוגבלות, כחמישית מהאוכלוסייה הישראלית. בנתונים שבתנה נציבות השוויון אודות אנשים עם מוגבלות, נמצא פער משמעותי בין אנשים עם וללא מוגבלות בכל תחומי החיים לרבות תעסוקה, דיור, שילוב בקהילה ועוד. עמודים 1-14 מהדו"ח מצ"ב כנספת א' לתובענה. ניתן לצפות

בדו"ח המלא בלינק הבא - <http://www.justice.gov.il/NR/rdonlyres/C0FF16AF-DDDD-4FDE-B4CE-EF0A431BF37B/18585/Report2009.pdf>.

נספח א' לתובענה.

- 7.2 בדות צוין כי נמצא שמספר גדול של ישראלים בוגרים (תצי מיליון) מתקשים ללכת ברחוב ללא תמיכת אדם או אביזר עזר.
- 7.3 כמו כן, צוין בדות כי חשוב להדגיש כי קבוצה יחסית רחבה זו של אנשים עם מוגבלות אינה זקוקה ברובה לתמיכה כספית מצד המדינה. עם זאת, חלק גדול ממנה זקוק להתאמות כדי להשתלב במגוון תחומי חיים באופן שוויוני.
- 7.4 נוסף ונציין כי בדוח משנת 2010 צוין כי אנשים עם מוגבלות פחות שבעי רצון מהיבטים מגוונים של סביבת המגורים שלהם כגון מצב הניקיון, שטחים ירוקים ואיכות האוויר. בחינה של מדדים אלו ומדדים אחרים מ-2002 ועד היום מראה שינויים מעטים מאד בפערים. המשמעות היא שדווקא לאנשים עם מוגבלויות חשובה האפשרות להתנייד באופן חופשי ככל האפשר.

#### 8. המסגרת הנורמטיבית – העדפה מתקנת של אנשים בעלי מוגבלות במשפט הפרטי

8.1 מדינת ישראל עיגנה במרוצת השנים בחוקים שונים את זכותם של אנשים בעלי מוגבלות להשתתפות שוויונית בתחומי החיים. נקודת ציון מרכזית הינו חוק השוויון. החוק בלבדו וברוחו, נחקק בשפת זכויות אדם ובבסיסו התפישה כי אנשים עם מוגבלות שווים לכל אדם אחר:

8.2 עיקרון היסוד המנוי בסעיף 1 לחוק השוויון, שנחקק ב-1998, קובע כי:

**"זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות".**

בין היתר נקבע בחוק כי גופים פרטיים יפעלו באופן אקטיבי לקידום נגישותה של קבוצת האנשים בעלי המוגבלות למקומות ציבוריים בפרט וביתר תחומי החיים בכלל. בשנים העוקבות נחקקו תקנות נוספות הבאות ליישם את עיקרון העל של חוק השוויון – הוא קידום השוויון בקרב אוכלוסיית האנשים בעלי המוגבלות.

8.3 סעיף 2 לחוק השוויון קובע את מטרתו:

**"חוק זה מטרתו להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים, וכן לתת מענה הולם לצרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו לחיות את חייו בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו".**

8.4 הפסיקה פירשה את החוק כמעין-חוקתי, ממנו מנשבת רוח של "חקיקת על". בפרשת אברץ (בג"ץ 6790/98 אברץ נ' פקיד הבחירות לעיריית ירושלים פד נב (5), 323 (1998)) (להלן: "פרשת אברץ") מציין המשנה לנשיא תשין כי: "חוק השוויון דובר אלינו בלשון נאצלה כמוהו כחוקי יסוד".

8.5 החוק קובע בסעיף 3 כי:

**"אין רואים כהפליה פסולה פעולה שנועדה לתקן הפליה קודמת או קיימת של אנשים עם מוגבלות או שנועדה לקדם את השוויון של אנשים עם מוגבלות."**

- 8.6 בעיקרו דורש הסעיף לשלב את האדם בעל המוגבלות בתחומי חיים מרכזיים בתברה על ידי איסור אפליה קלאסי, כלומר איסור על מתן יחס שונה לשווים – הפליית בעל המוגבלות בתחומי החיים אך ורק מחמת מוגבלותו. ברי לכל כי אין די בהגדרה זו כדי לענות על צרכי האנשים עם מוגבלות. היא אינה מביאה בחשבון את מצבם ההתחלתי השונה ואת קיומם של מחסומים המונעים שיתופם בתחומי חיים רבים. על מנת להשיג שוויון ממשי היה צורך לכלול בו את הרעיון כי משמעותו המלאה של שוויון היא "ההזדמנות להשתתפות מלאה בחברה בכל תחומי החיים". מכאן עולה ששוויון בהקשרנו אינו נדרש רק שלא לקיים "יחס שונה לשווים" אלא מזוהה גם עם ערכים כגון שילוב והכללה. לפיכך גם מצבי הדרה, הפרדה משאר הקהילה, מתן שירות מסוים במקום נפרד – כולם פוגעים בשוויון. היסוד התדשני של עיקרון השוויון המובע בחוק השוויון הוא החובה בביצוע התאמות הנדרשות לשם השגת שילוב והכללה.
- 8.7 הותרת הסביבה במצבה הנוכחי ללא נכונות לעשות שינויים מרוקנת מתוכן את דרישת השילוב. בהינתן שהחברה לא מותאמת לאנשים עם מוגבלות, ושדימויים נחות כמי שאינם ראויים להשתתף בחיים הציבוריים, וכמי שיש להרחיקם מהמרחב הציבורי, נוצר נטל חברתי המונע מהם חלק ניכר מהנאות החיים, ולא לקותם. אמרו מעתה: אפליה כוללת לא רק התייחסות לא שוויונית לאדם עם מוגבלות אלא גם אי נכונות לבצע, בתנאים מסוימים, התאמות נדרשות על מנת שהשילוב יהיה בו קיימא. משמע, היעדר אפליה כוללת בתוכו הסדרי העדפה מתקנת עבור ציבור האנשים עם מוגבלויות.
- 8.8 גם בשנות ה-70 וה-80 של המאה שעברה הביא מאבקה של קבוצת האנשים בעלי מוגבלות לשני חקיקתי ונחקקו הסדרים חוקיים ספציפיים שמטרתם לפתור בעיות נקודתיות הנובעות מהמוגבלות: חוק איסור הפליית עיוורים המלווים בכלבי נחייה, התשנ"ג-1993; חוק חניה לנכים, התשנ"ד-1993; תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (עדיפות במקומות חניה במקום העבודה), התשס"ב-2001; חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, פרק ה-1; חוק הקלות לחירש, תשנ"ב-1992; חוק הרשויות המקומיות (סידורים לנכים), התשמ"ח-1988; חוק איסור אפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, התשס"א-2000; צו איסור נהיגה ברכב בחוף הים (נגישות לנכים), התשנ"ז-1997, תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות לשירותי בזק ולמיתקני בזק) תשס"ט-2009. אולם, גם הסדרים אלו היו חלקיים ביותר מבחינת היקף התחומים בהם עסקו, מבחינת היקף האוכלוסייה ומבחינת רמת הדרישות שהציבו לחברה.
- 8.9 החקיקה נועדה להקל ולו במקצת על מצוקתה של אוכלוסיית אנשים בעלי המוגבלות בישראל, לסייע בידיה להשתלב במרקם החברתי ובפן החברתי הבינ-אישי בישראל אשר חלק ניכר ממנו מתרחש באמצעות יכולת התניידות.
- 8.10 גם בית המשפט העליון נדרש זה מכבר למאבקם של קבוצת האנשים בעלי מוגבלות לשוויון בבג"ץ 7081/93 בוצר נ' מועצה מקומית מכבים רעות, פ"ד (נ1) 19 (1996) (להלן: 4

**"פרשת בוצר"**). אין המדובר בפרשה הראשונה בה דן בית-המשפט בזכויות אנשים בעלי מוגבלויות, אך בפסק-דין תקדימי זה קבע ביהמ"ש העליון לראשונה כי הזכות לשוויון של אנשים עם מוגבלות משמעה שילוב של האדם עם המוגבלות בחברה ובמוסדותיה, וזכות זו מטילה חובות על רשויות מדינה וגופים פרטיים לנקוט צעדים אקטיביים על מנת לממשה.

במשפט המצוטט רבות קובע הנשיא ברק בעמ' 26 לפסה"ד:

**"הנכה הוא אדם שווה זכויות. אין הוא מצוי מחוץ לחברה או בשוליה. הוא חבר רגיל בחברה בה הוא חי. מטרת ההסדרים אינה להיטיב עימו בבדידותו, אלא לשלבו, תוך שימוש לעתים בהעדפה מתקנת, במרקם הרגיל של חיי החברה."**

8.11 גם בפרשת אברץ משנת 1998 מביע המשנה לנשיא חשין דברים דומים:

**"[חובה על המערכת המשפטית] לעשות כמיטבנו כדי שהמילה הכתובה והמדוברת [מתוך חוק השוויון] תעקור עצמה מגופה ותהפוך ממשות. כך בכל שטחי החיים, כך בזכויות הנכה, כך בזכותו של הנכה לבחור כאחד האדם."**

8.12 אלא שהחקיקה וההלכות שיצאו תחת ידי ביהמ"ש העליון, והעשייה השיפוטית בערכאות דיוניות, הגם שמבורכים, אינם מועילים שעה והנתבעות מפרות בגסות את הוראות החוק והתקנות שהותקנו מכוחו. במתדלן מונעות הנתבעות את שילובם הראוי של אנשים בעלי מוגבלות בחיי החברה בישראל, וביכולת ההתנגידות שלהם.

8.13 בנוסף על כל האמור, ישראל חתומה על אמנת האו"ם בדבר זכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות מיום 13.12.06. ישראל חתמה על האמנה ביום 30.3.07 והליכי הכנת האשרור נמצאים לקראת סיום, כאשר כבר כיום יש לאמנה משקל מנחה. האמנה מגדירה חזון וקובעת סטנדרטים בינלאומיים לזכויות אזרחיות וחברתיות, להן זכאים אנשים עם מוגבלות באשר הם. באמנה מעוגנת זכות כללית לאי הפליה, אליה נלוות חובות אקטיביות של המדינות החתומות לקדם שוויון הזדמנויות של אנשים עם מוגבלות בכל תחומי החיים. כמו כן, באמנה כלולה גם חובה לבצע ניטור של התקדמות היישום ברמת המדינה וזאת בנוסף לניטור שיתבצע ע"י האו"ם באמצעות וועדה בינלאומית מיוחדת.

8.14 סעיף 2, סעיף ההגדרות באמנה, מגדיר "הפליה על בסיס מוגבלות"- "פירושו כל הבחנה, הדרה או הגבלה בשל מוגבלות, אשר מטרתה או תוצאתה היא פגיעה או ביטול של ההכרה, ההנאה, או המימוש, בשוויון עם אחרים, של כל זכויות האדם וחירויות היסוד בתחום הפוליטי, הכלכלי, החברתי, התרבותי, האזרחי או כל תחום אחר. היא כוללת את כל צורות ההפליה, לרבות שלילת התאמה סבירה". סעיף 9 לאמנה המתייחס לנגישות קובע כי על מנת לאפשר לאנשים עם מוגבלויות לחיות בצורה עצמאית ולהשתתף באופן מלא בכל היבטי החיים, המדינות תנקוטנה באמצעים הולמים להבטיח נגישות לסביבה הפיזית, לתחבורה ועוד. סעיף 19 לאמנה עוסק בחיים עצמאיים ושילוב בקהילה לרבות בכך שתהא לאנשים עם מוגבלות הזדמנות לבחור את מקום מגוריהם. סעיף 20 לאמנה המתייחס לניידות אישית קובע כי על המדינות לנקוט באמצעים בני תועלת להבטיח

לאנשים עם מוגבלויות ניידות אישית הכוללת מידה רבה ככל האפשר של עצמאות. סעיף 28 לאמנה מתייחס לרמת חיים והגנה סוציאלית נאותות.

## 9. נגישות תחבורה ציבורית

9.1 ללא יכולת להתנייד וללא נגישות לתחבורה ציבורית, אנשים רבים יוותרו בבתיהם ובאזורים הקרובים והסמוכים לבתיהם בלבד. במיוחד נכון הדבר ביחס לאנשים מעוטי יכולת שידם אינה משגת לרכישת כלי רכב ואו נסיעה במוניות וכדו', וכן ביחס לאנשים עם מוגבלויות שאינם מסוגלים ואו רוצים לנהוג ברכב עקב מוגבלותם ואו עקב כל סיבה אחרת.

9.2 כך יצא שלאנשים מן הסוג המתואר, יהיו חברים רק מבין אנשים הגרים בסמוך אליהם או חברים טלפוניים. כלומר, החיים החברתיים שלהם יהיו דלים ומוגבלים. כמו כן, אנשים אלו יאלצו להסתפק בשירותים, הציבוריים והפרטיים, הנמצאים בסמוך אליהם בלבד. דהיינו, אדם יוכל לנהל אורח חיים סטנדרטי רק במידה ובמרחק של כ-10 דקות הליכה ממנו (ואולי אף פחות מכך, אם הוא סובל ממוגבלות שמקשה עליו להתנייד) יוכל למצוא שירותי רפואה, רווחה, בית מרקחת, שירותי דת, שירותי תרבות, מקומות פנאי וביילוי, תנויות מכולת וסופרמרקט, בנקים, שירותי מדינה ועוד ועוד. במידה ולאדם אין את כל השירותים המפורטים, בסמוך לביתו, והוא אינו מסוגל להתנייד, חייו יהיו קשים ביותר מבחינות רבות ומגוונות וזאת כמובן מעבר לפגיעה החמורה בשוויון ובאוטונומיה.

9.3 על אף שעולמנו הופך יותר ויותר לעולם בו ניתן לבצע פעולות רבות בשיתות טלפון או בלחיצת כפתור באמצעות האינטרנט, ישנם דברים שלעולם לא ניתן יהא למצוא עבורם תחליף לצורך בנכותות פיזית של הבן אדם.

9.4 ללא יכולת להתנייד וללא נגישות לתחבורה ציבורית, ייווצר מצב בו אנשים רבים יהיו מודרים מן החברה ואף לא יוכלו ליהנות מתנאי חיים בסיסים ומזכויות אזרחיות וחברתיות רבות.

9.5 על מנת שגם אנשים עם מוגבלויות יוכלו ליהנות משירותי תחבורה ציבורית, יש לדאוג ולוודא שאלו נגישים ומותאמים גם לשימושם של אנשים עם מוגבלויות.

9.6 הצורך של אנשים בעלי מוגבלויות בשירותי תחבורה ציבורית נגשים הינה כמו כל אדם אחר ואף למעלה מכך (הן משיקולים תקציביים והן משיקולים אתרים כמו נוחות ואו יכולת פיזית). יתירה מזאת, חוסר נגישות התחבורה הציבורית פוגעת בנגישות של אנשים בעלי מוגבלויות למוסדות המטפלים באנשים בעלי מוגבלויות לרבות העירייה, מחלקת הרווחה, המוסד לביטוח לאומי, המתנייס, מרפאות, קופות תולים, מוסדות ציבור ועוד.

9.7 בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (בסעיף 5) ההגדרה לאדם עם מוגבלות הינה:

**"אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבל תפקודו באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים".**

כלומר, ההגדרה לאדם עם מוגבלות תשנ"ח-1998 הינה הגדרה רחבה מאד וכוללת בתוכה סוגים וגוונים שונים ורבים של מוגבלויות. כך לדוגמא בתי"י 1918 חלק 1 2008

נגישות הסביבה הבנויה: עקרונות ודרישות כלליות, בסעיף 1.3.2 מובאות הדוגמאות  
הבאות:

"אנשים המתניידים בכסא גלגלים, אנשים המתקשים בהליכה, אנשים עם לקות ראייה, אנשים עם לקות שמיעה, אנשים עם פיגור שכלי, אנשים עם לקות המורה בתקשורת, אנשים עם מידות גוף חריגות, אנשים עם מוגבלויות המאפיינות את אוכלוסיית הקשישים".

מצ"ב כנספח ב' ת"י 1918 חלק 1 2008 סעיף 1.3.2.

#### נספח ב' לתובענה.

9.8 אנשים עם מוגבלויות, זקוקים לכך שתנאים מסוימים יתקיימו בתנאי הדרך ואו הסביבה על מנת שיוכלו להשתמש בהם.

- אדם המתנייד בכסא גלגלים, בהגדרה זקוק לכך שיהא מספיק מקום עבור כסא הגלגלים בכל מקום שיבחר לעבור. בהקשר של שירותי תחבורה ציבורית, יש צורך שהמדרכה תהא מספיק רחבה ופנויה ממכשולים, לא משופעת יתר על המידה וחלקה (קשה יותר להוביל כסא גלגלים על חצץ למשל או בדרך המלאה בבורות, מהמורות ובלטות). כן יש צורך שאדם בעל מוגבלות יוכל לחכות עם כסא הגלגלים בתוך תחנת האוטובוס על מנת שבין השאר יוכל לתפוס מחסה מהשמש או הגשם. צריך שיוכל לעלות על האוטובוס ולרדת ממנו. כן צריך שבאוטובוס יהיה מקום מעבר ומקום "חנייה" עבורו, שלתצן "עצור" יהיה במקום שיוכל להגיע אליו בישיבה, ועוד.

- אדם שהלכתו איטית או שתגובתו איטית זקוק ליותר זמן מאחרים כדי להתארגן לקראת עלייה או ירידה מכלי תחבורה ציבורי. ועוד ועוד.

9.9 בנספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית מתואר כך (ראו להלן נספח ג'):

"אנשים אלו ירגישו בנוח אם מיקום התחנה וצורת סביבתה המיידית יאפשרו לנהג האוטובוס שמתקרב אל התחנה לראות אותם ולהגיב בצורה נאותה לצרכים המיוחדים שלהם: האוטובוס מתקרב למדרכה עד שהרווח בין כלי הרכב לשפת המדרכה מספיק קטן כדי שהנוסעים לא ייאלצו לרדת לכביש לפני העלייה לאוטובוס. הפרש גובה בין המדרכה לצפת האוטובוס הנגיש קטן יחסית, ומקל מאד על קשישים, ילדים קטנים, אנשים שדוחפים עגלות תינוקות וכל אדם שמתקשה לטפס מדרגה; שירות נגיש לנוסעים עם מוגבלות מתקיים כאשר הנהג ממתין עד שהעומדים בתחנה יגיעו אל הדלת בלי צורך להידחף או לרוץ, ולהסתכן באובדן שיווי משקל ונפילה; עבור נוסעים שמתניידים בכסא גלגלים הנהג יקרב את האוטובוס למדרכה יעצור במקום בו הדלת האחורית תהיה מול רחבת ההיערכות, ירכין את האוטובוס, ידומם מנוע וירד כדי לפתוח את הדמפה המיוחדת שמותקנת ברצפת האוטובוס סמוך לדלת האחורית".

9.10 על מנת לאפשר לאנשים בעלי מוגבלויות להיות חלק מן החברה ולנהל את חייהם באופן סביר, ראה המחוקק לקבוע חובת נגישות לשירותי התחבורה הציבורית.

9.11 המחוקק קבע בתקנות כי על תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לעמוד בין היתר בתנאים הבאים:

א. הדרך לתחנה תהא נגישה.

ב. שטח מקום ההמתנה לאדם הנע בכיסא גלגלים, בסככת המתנה לא יפחת מ- 120 ס"מ על 80 ס"מ.

ג. רוחב המעבר הפנוי בחזית הסככה ועד לשפת המדרכה לא יפחת מ-110 ס"מ.

ד. 1. מידות רחבת ההיערכות לא יפתחו מ-250 ס"מ לאורך המדרכה ומ-200 ס"מ לרוחבה.

2. מסגרת הרחבה תסומן בפס בצבע כחול ברוחב של 8 ס"מ לפחות צמוד

לדופן סככת ההמתנה שבצד הפונה לכיוון שממנו מגיע האוטובוס. הוצב

בתחנה עמוד בלבד, תסומן המסגרת במרחק של 5.5 מטרים מהכיוון שממנו

מגיע האוטובוס.

9.12 יתירה מזאת, ברור לכל בר דעת כי על מנת שתחנה תהא נגישה, התחנה חייבת להיות בגובה המדרכה או לכל הפחות עם גישה בגובה המדרכה.

9.13 נספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית הינו סיכום של הנחיות בעניין הנגשת תחנת אוטובוס עירונית וסביבתה (נלקח ממסמך שהוכן ע"י נציבות השוויון ופורסם באתר האינטרנט שלה): מצ"ב כנספח ג' לתובענה.

#### נספח ג' לתובענה.

9.14 לאור תשיבות הדברים, להלן יובאו הדברים כלשונם וכפי שהם מובאים בנספח 1 לתכנית ההנגשה הרב שנתית (ראו לעיל נספח ג'):

**"סביבת התחנה: מדרכה נגישה-** אל תחנת אוטובוס נגישה תוביל מדרכה נגישה. למדרכה כזו יש רצועת הליכה ברוחב של 130 ס"מ לפחות שפנויה מכל מתקן, צמחיה או ריהוט רחוב. בלית ברירה, ורק לצורך עקיפת כל אלה, תתקבל היצרות מקומית שרוחבה 110 ס"מ לפחות, כדי לאפשר מעבר חופשי לעגלת תאומים או קלנועית זוגית. בצמתים הקרובים לתחנה, משני עבריה, יימצאו הנמכות מדרכה תקניות. בנוסף יש להקפיד לבצע הנמכות מדרכה בכל מקום לאורך המדרכה בו רצף ההליכה נקטע בשל כניסה להצרות בניינים, חניונים, תחנות דלק וכיו"ב (אופן ביצוע הנמכות מדרכה ראו ת"י 1918, חלק 2 סעיף 2.6).

**הנגייה-** במקומות בהם יש חניה מסודרת לפני או אחרי רציף התחנה, קווי המתאר של התחנה שמגדירים את קו המגע שלה עם הכביש ימנעו מרכב חונה לחסום את הגישה של האוטובוסים אל רציף התחנה. יש לאפשר לנהג האוטובוס לראות היטב את האנשים המתניינים לו בתחנה, ולאפשר לנוסעים ממתניינים לראות מבעוד מועד את האוטובוס המתקרב ולקרוא את השלט בחזיתו שמציין את מספר הקו והיעד שלו.

**נתיבי תחבורה ציבורית:** ברחובות שמהווים עורק תחבורה ראשי יש נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ) שמפרידים בין אוטובוסים ומוניות לכלי רכב אחרים. במקומות אלה קיימות בדרך כלל תחנות שמשרתות מספר קווי אוטובוסים.

**תחנה על אי תנועה-** לפחות בכיוון נסיעה אחד תחנות האוטובוסים נמצאות על אי תנועה, סמוך למעבר חצייה מוסדר. במצבים אלו חשוב להקפיד שמתקנים, ערוגות צמחים וכל אלמנט קבוע אחר בסביבת תחנה ימוקמו כך שלא יעמדו בדרכו של נוסע שמתנייד בכסא גלגלים וימנעו ממנו גישה חופשית ממכשולים עד לדלת האתורית של האוטובוס ועד לפני הסככה עבור מי שממתין בתחנה. רוחב אי התנועה בסביבת התחנה צריך להיות 200 ס"מ לפחות, במדידה ממישור גדר ההפרדה ועד לשפת רציף תחנת האוטובוס וזאת בכדי לאפשר לנוסעים המתניידים בכסא גלגלים לחלוף בבטחה לפני הסככה אל צידה האחורי, ולהיערך שם לעלייה או ירידה מאוטובוס שעוצר בתחנה.

#### **בקורת התחנה:**

**סככה-** יש להקפיד לבחור בדגם סככה שמותיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות במקביל לסככה, ולמלוא אורכה. מעבר צר מדי מאלץ אדם עם כיסא גלגלים, עגלת תינוקות, קלנועית וכו' לרדת מהמדרכה אל נתיב נסיעה של תחבורה ציבורית, פעולה שיש בה סכנת חיים. מקום

הצבת הסככה עצמה ומתקנים כגון פחי אשפה, יאפשרו לכל העוברים בדרך תנועה חופשית ממכשולים משני צידי סככת התחנה וממה אל עבר קצה הרחוב.

**רחבת היערכות לפני הדלת האחורית של כלי הרכב:** אוטובוסים אינם חונים במדויק באותה הנקודה בכל פעם. אדם שנעזר במכשירי נייחות, כגון כיסא גלגלים, זקוק לרמפה שנפתחת מהדלת האחורית של האוטובוס אל המדרכה, כדי לעלות או לרדת מכלי הרכב. אותו אדם זקוק למרחב תמרון מסוים לפני הרמפה כדי שיוכל להתייבב בניצב לדלת האוטובוס לפני העלייה או אחרי הירידה. לשם כך דורשות התקנות לסמן רחבת היערכות בסמוך לתחנה מהצד ממנו מגיע האוטובוס. מדובר במלבן שמידותיו הן 200 ס"מ בניצב למדרכה ו-250 ס"מ במקביל למדרכה, פנוי מכל חפץ. כך ייטיב נהג האוטובוס לרואות את הנוסע ולכוון את העצירה למקום בו הדלת האחורית, שבה מותקן כבש העלייה, תהיה צמודה לרחבת היערכות.

**מקום להמתנה:** רצפת הסככה: כדי שגם נוסעים עם מוגבלות יוכלו להיכנס אל מתחת לסככת התחנה אין להגביה את הרצפה מפני המדרכה הסמוכה. בדגמי סככות טרומיים, שיש להם רצפת בטון, צריך לשקע את משטח הרצפה לתוך המדרכה עד כדי פילוס עם פני הריצוף שסביב הסככה. בתחנות סככה יש בדרך כלל ספסל ישיבה. אורך הספסל יתושב כך שיותיר מקום פנוי לאדם בכיסא גלגלים, בצורת מלבן שרוחבו, בהמשך לספסל, הוא 80 ס"מ לפחות, ואורכו בניצב לספסל-120 ס"מ.

**תחנת עמוד:** בדרך כלל מציבים את העמוד קרוב יחסית לשפת המדרכה. הצבת העמוד צריכה לאפשר לאדם שנעזר במכשירי נייחות לעבור לצד העמוד מעברו הרחוק יותר משפת המדרכה. יש להשאיר לפחות 110 ס"מ רוחב דרך למעבר. בתחנת עמוד יש לסמן את רחבת היערכות כך שתהיה מול הדלת האחורית של אוטובוס שעומד בתחנה. המיקום הרצוי הוא במרחק של 250-300 ס"מ מהעמוד, בכיוון ממנו מגיע האוטובוס. שילוט ההתמצאות יוצמד אל העמוד כך שאדם עיוור או כבד ראייה ימצא אותו בקלות.

**במקרה של מדרכה צרה מדי:** מעבר פנוי: אם המדרכה במקום צרה מדי, יש להתקין סככה עם דופן צרה או ללא דופן כלל. כדאי לעשות כל מאמץ לא לוותר על התקנת מקומות המתנה בישיבה. חשוב להקפיד להשאיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ כדי לאפשר לאדם עם מוגבלות תנועה חופשית ממכשולים ובאיכות מתקבלת על הדעת לאורך הסככה, כדי שלא ייאלץ לסכן את חייו בירידה לכביש לצורך עקיפת תחנת האוטובוס. רחבת היערכות במדרכה צרה: במקרים קיצוניים, כאשר אין דרך לספק רחבת היערכות עם מידה ניצבת לכביש של 200 ס"מ, יש לשקול ביצוע של "אנטי-מפץ" בתחום התחנה, כלומר הרחבה מקומית של המדרכה באזור רציף התחנה בלבד.

**שילוט שמוצמד לדופן סככת התחנה:** שלטי התמצאות שמידותיהם 20/20 ס"מ יודבקו זה מתחת לזה על דופן הסככה, החל בפינה העליונה הרחוקה משפת המדרכה, ויפורטו בהם מספרי הקווים ויעדם. אפשר שלכל קו תהיה מדבקה משלו. בדופן שקופה הכיתוב בשלטים יהיה דו-צדדי, בצבע שתור לא מבריק על רקע צהוב; הספרות יתאימו לת"י 1918 חלק 4, סעי' 2.2.4.3: גופן פשוט מסוג נרקיס-תם, גובה האותיות 25 מ"מ לפחות ורוחבן 5 מ"מ לפחות. שלט מישושי ובו יפורטו מספר הקו ויעד הנסיעה לכל קו בנפרד וכן מספר הקו בכתב ברייל, יוצמד לעמוד התחנה או לדופן הסככה מצדה החיצוני הפונה לכיוון הנסיעה בצד הקרוב לשפת המדרכה. אותיות וספרות יובלטו בבליטה של 0.8 מ"מ לפחות מפני השלט ובגובה 12 מ"מ לפחות; הפרופיל המובלט של הכיתוב יהיה בחתך עגול או טרפזי; השלט יוצב בגובה שבין 120 ס"מ ל-150 ס"מ מעל פני הקרקע; השלט יהיה מחומר פלסטי או ממתכת, עמיד בתנאי חוץ. דגל התחנה נותר כשהיה ואינו חלופה לדרישות הני"ל. החוק מטיל את האחריות להצבת השילוט הנגיש על מפעיל הקו."

9.15 כלומר, באמצעות התנאים שחובה לקיים ביחס לכל תחנת אוטובוס וסככת המתנה, המחוקק קיווה לאפשר לאדם עם מוגבלות לעשות שימוש בשירותי התחבורה הציבורית ככל אדם אחר.

ג. רקע עובדתי

10. התובעת הגב' ליהי צוברי (להלן: "התובעת") הינה ילידת שנת 1988, תושבת רמת גן וסטודנטית לתקשורת וקולנוע באוניברסיטה הפתוחה בת"א.
11. בעקבות נכותה, התובעת מתניידת באמצעות כסא גלגלים ממונע.
12. במשך שנים רבות נהגה התובעת להתנייד באמצעות שימוש בתחבורה ציבורית. כיום, במקרים שאמה לא יכולה להסיע אותה, התובעת מעדיפה להימנע מנסיעה באוטובוסים מקום שלא ניתן להגיע ליעד באמצעות נסיעה באוטובוס אחד בלבד- נסיעה ביותר מאוטובוס אחד הינה מתישה ביותר עבורה, שכן כל עליה וירידה מאוטובוס וכן המתנה איננה נוחה בשבילה קל ותומר כאשר התחנות אינן נגישות. הדבר אף מתעצם לאור תוסר נגישותם של האוטובוסים ותחנות האוטובוס.
13. משכך, באופן מובן, התובעת מעדיפה להימנע משימוש בתחבורה הציבורית ולהיעזר באמה שמסיעה אותה.
14. עם זאת, לעיתים כשאמה איננה יכולה להסיע אותה, נאלצת התובעת לעשות שימוש בתחבורה הציבורית (כגון בקו 70 ו-82) או אף לבטל כליל את תוכניותיה ולהישאר בבית (הן בעקבות אי הנגשה וחוסר יכולת להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית והן עקב הרצון להימנע מתקרית קשה מתישה ופוגענית).
15. לעתים התובעת נהגת להגיע לתיאטרון צוותא ו/או לבית ציוני אמריקה וכן להיפגש בבתי קפה עם מכרים. ירידה בתחנות לא נגישות ולאחר מכן בדרך חזרה הביתה המתנה בתחנות לא נגישות מקשה מאוד מאוד על יכולת השימוש של התובעת בתחבורה ציבורית. להמחשת העניין מצורפות כנספח ד' תמונות של התובעת בסמוך לתחנות אוטובוס של קווים 70 ו-82 בסמוך לבית אריאלה בתל אביב. בתמונות אלו ניתן לראות כי התובעת איננה מסוגלת לעבור בקדמת התחנה בצידה השמאלי. מעבר לעובדה שהפן השמאלי מכיל פרסום ומכרסם ברוחב המעבר הפנוי, בתחנה בבית אריאלה הריצוף בסמוך לעץ אינו מישורי ועל כן גם מסיבה זו אין לתובעת גישה לתחנה מצידה השמאלי ובתחנה הסמוכה לצוותא, הוצבו ספסלים בצמוד לתחנה אשר גם הם חוסמים את הגישה מצידה השמאלי של התחנה (כפי שניתן לראות בבדיקות המודד).
- נספח ד' לתובענה.**
16. כך למשל בעת האחרונה, התובעת ביקשה להגיע לתיאטרון הבימה בתל אביב ועל כן ביקשה לנסוע בקו 70 באוטובוס מרמת גן לתל אביב. התובעת נאלצה להמתין כשעתיים (לפחות אוטובוס אחד חלף על פניה מבלי לעצור משום שהנהג לא הסכים למלא חובתו כעובד ציבור ולסייע לתובעת לפתוח את הרמפה ולהיכנס לפנים האוטובוס) ועל כן התובעת עברה לתחנה סמוכה בה נהג אוטובוס הואיל בטובו לעצור לה ולפתוח עבורה את הרמפה ובסופו של דבר היא נסעה בקו 82. לאחרונה ארע מקרה דומה נוסף, עת התובעת המתינה לאוטובוס בתחנה הסמוכה לצוותא: קו 70 עצר אך התובעת ונוסעים אחרים לא הצליחו להרים את הרמפה שנתקעה, הנהג לא קם ממקומו לנסות לתקן את העניין ולבצע תפקידו אלא נסע בלעדיה ולכן התובעת נסעה בקו 82 (יצוין כי הנהג לא התקרב עם האוטובוס למדרכה ועל כן התובעת נאלצה לרדת לכביש).
17. יתירה מזאת, בהתאם להוראות הדין הרלוונטיות, רוחב המעבר צריך שיהיה 110 ס"מ לכל הפחות. יצוין כי התובעת מפחדת וחוששת לעבור אף ברוחב של 110 ס"מ כי זה מסוכן ועוברת

במעבר כזה מצומצם רק בעת צורך גדול, מכאן שקל וחומר כי במקום שרוחב המעבר הפנוי אינו עומד בדרישת מינימום זו, הרי שמדובר במצב בעייתי.

18. בנוסף, מודד ויועץ נגישות מטעם התובעת בחנו ותחנות רבות נוספות בעיר תל אביב וממצאיהם יפורטו להלן. בדיקתם הראתה כי מדובר בתופעה של ממש. חוסר הנגישות של תחנות האוטובוס מקשה עוד יותר על השימוש בתחבורה הציבורית, הופכת את המסע לקשה עוד יותר וגורמת לתובעת לפגיעה קשה בכבוד האדם עקב הפגיעה בשוויון ואף מסכנת את חייה שכן לעיתים עקב חוסר ההנגשה ו/או אי היצמדות האוטובוס למדרכה התובעת נאלצת לרדת לכביש. יצוין כי גם העובדה שמכונות חונות בתחנות האוטובוס (וזו לעיתים הסיבה בגללה נהגי האוטובוס לא נצמדים למדרכה) הינו עניין שבאחריותה של העירייה ועליה לדאוג כי שמכונות לא יחנו שם (באמצעות הטלת דוחות ו/או כל דרך אחרת). חוסר היכולת להסתובב באזור התחנה ולהגיע מצד אחד לשני מבלי להיתקל במחסומים, חוסר היכולת להמתין לאוטובוס במקום בו יהיה ברור לנהג כי בכוונתה לעלות לאוטובוס, חוסר היכולת להתארגן במהירות ולהגיע מהתחנה אל רחבת ההערכות, חוסר היכולת להמתין בתחנה ככל אדם אחר ולעלות לאוטובוס בזריזות יחסית מבלי לחוש שונה יתר על המידה- כל אלו פוגעים פגיעה קשה בכבוד האדם ובשוויון ואינם מסייעים כלל בשילוב האדם עם המוגבלות בחברה.

#### המצב בשטח

19. בחוות דעתו של יועץ הנגישות, מר ישראל אבן זהב (להלן: "יועץ הנגישות"), מפורטות הדרישות שצריכות להתקיים בתחנת אוטובוס על מנת שהיא תיחשב לנגישה בהתאם לדין ובנוסף לכך דוגמאות ממספר תחנות אוטובוס בעיר תל אביב ותמונותיהם (כתובותיהם של התחנות: שאל המלך 4, דרך השלום 75, אבן גבירול 63, רחוב קפלן לפני דוד אלעזר (מול שער דוד), אבן גבירול 59, אבן גבירול 78). מצייב כנספת ה' לתובענה חוות דעתו של יועץ הנגישות.

#### נספח ה' לתובענה.

20. כפי שפורט, נדרש בין היתר כי רוחב המעבר הפנוי בחזית הסככה ועד לשפת המדרכה לא יפחת מ- 110 ס"מ ושתהיה רחבת היערכות פנויה ממכשולים במידות של 250 ס"מ (לאורך המדרכה) X 200 ס"מ (לרוחבה) בצמוד לתחנה בכיוון הגעת האוטובוס מסומנת בצבע כחול.

21. ויודגש, הניתוח כולו בתובענה זו התבסס על המינימום הקבוע בדין- בתכנית ההנגשה הרב שנתית נקבע כי רצועת ההליכה תהיה ברוחב של 130 ס"מ לפחות הפנויה מכל דבר ורק בליט ברירה תתקבל היצרות מקומית שרוחבה 110 ס"מ לפחות. כלומר מצוין מפורשות כי המעבר הפנוי יהא לכל הפחות 110 ס"מ וכפי שיפורט להלן אף בדרישת מינימום זו, הנתבעות אינן עומדות.

22. למרות הוראה זו, מבדיקות שערכו התובעת ובאי כוחה ומטעמים, נמצא כי תחנות אוטובוס וסככות המתנה חדשות רבות אינן עונות על דרישה זו.

23. כך למשל בבדיקה נוספת שבוצעה בתחנות האוטובוס בן יהודה/שדרות נורדאו, בן יהודה/זיבוטינסקי, נמצא כי המרחק בין קצה התחנה לשפת המדרכה עומד על 70 ס"מ בלבד ולא 110 ס"מ לכל אורך התחנה כפי שנדרש. מצייב כנספת ו' לתובענה תמונות תחנות.

#### נספח ו' לתובענה.

24. חברת מדידות פלוס באמצעות המודד מר ברוך מוסקוביץ, וכן מר אייסר בדיר שהינו מודד מוסמך (להלן: "המודד"), ביצעה מדידות של 52 תחנות ברחבי העיר תל אביב. המודד מדד כל תחנה

ותחנה והתמקד במרחק בין קצה התחנה עד לשפת המדרכה (אמור להיות מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לכל אורכה של התחנה) ובבדיקה אם קיימת רחבת היערכות פנויה ממכשולים במידות של 250 ס"מ x 200 ס"מ מסומנת ונגישותה של סביבת התחנה באופן כללי.

25. להלן נפרט ממצאי המודד במספר תחנות:

א. בתחנה ברח' אבן גבירול 45 בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 101 ס"מ ובצידה השמאלי 82 ס"מ בלבד. יתירה מזאת, אין מספיק מקום לרחבת היערכות כדין (עץ חוסם) ורחבת ההיערכות אינה מסומנת. נוסף על כך ישנו עץ גם בצידה השמאלי של התחנה.

ב. בתחנה ברח' אבן גבירול 155, בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 101 ס"מ ובצידה השמאלי 80 ס"מ בלבד. יתירה מזאת רחבת ההיערכות אינה מסומנת. וחמור מכך, בסמוך לדופן השמאלית של התחנה מוצב ספסל אשר מגביל את אפשרות הגישה אליה.

ג. בתחנה ברח' רוטשילד 101 בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 140 ס"מ אך בצידה השמאלי 78 ס"מ בלבד. יתירה מזאת, מתקן למחזור בקבוקים מפריע לקיומה של רחבת היערכות במידות שנקבעו בתקנות.

ד. בתחנה ברח' שמואל המלך מול בית אריאלה, בצידה הימני של התחנה, המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 100 ס"מ ובצידה השמאלי 78 ס"מ בלבד. יתירה מזאת רחבת ההיערכות אינה מסומנת.

ה. בתחנה ברח' דזינגוף 15, בצידה הימני של התחנה, הוצבו פת זבל וכן עמוד ואלו מפריעים לגישה לתחנה וחוסמים את רחבת ההיערכות. בצידה השמאלי של התחנה המרחק בין התחנה לשפת המדרכה הינו 107 ס"מ אך בסמוך לתחנה הוצב עמוד כך שהגישה למעשה חסומה ולא נגישה. יתירה מזאת, רחבת ההיערכות אינה מסומנת.

ו. בתחנה בשדרות תרסי"ט 13, המרחק בצידה השמאלי בין התחנה לשפת המדרכה הינו 156 ס"מ אך בצידה השמאלי 90 ס"מ, ובסמוך לתחנה ממש ישנו עמוד תאורה כך שלמעשה המרחק הינו 70 ס"מ בלבד.

26. יצוין כי באף אחת מן התחנות שנבדקו לא הייתה רחבת היערכות מסומנת.

27. מבדיקותיו של המודד עולה כי מתוך 52 תחנות שבדק, 41 תחנות אינן נגישות ו-11 תחנות נוספות נגישות חלקית בלבד (משום שאין בהן סימון של רחבת ההיערכות כדרישת התקנות) וגם הם באזור כביש ראשי. כלומר כ-78% אינן נגישות! מצ"ב **כנספת ז'** לתובענה מזיכרון של המודד + תקליטור המכיל את התמונות והשרטוטים בצבע.

#### **נספח ז' לתובענה.**

28. יתירה מכך 18% מהתחנות שכן נמצאו נגישות (נגישות חלקית), שכן כאמור אין בהם סימון של רחבת היערכות) מצויות ברובן המוחלט על צירים ראשיים בהם המדרכות רחבות יותר וקל יותר להציב את התחנה באופן נגיש. כך שנדמה שהנגישות בתחנות אלו לא ארעה בשל **מחשבה מיוחדת מצד הנתבעות** אלא שבדרך אקראית הצליחו הנתבעות להציב חלק מהתחנות באופן מונגש.

29. נוסף על כך כאמור, יועץ הנגישות צירף לחוות דעתו בדיקות במספר תחנות בתל אביב מהן עולים הממצאים הבאים:

- א. בתחנה ברח' שאול המלך 4, תל אביב- התחנה במרחק של 79 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת יצוין כי ישנם ספסלי ישיבה צמודים לדופן השמאלית של התחנה כך שאין אפשרות מעבר לכסא גלגלים.
- ב. בתחנה בדרך השלום 75, תל אביב- התחנה במרחק של 82 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן.
- ג. בתחנה ברח' אבן גבירול 63, תל אביב- התחנה במרחק של 78 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת יצוין כי רוחב המדרכה בסביבה הוא למעלה מ-8 מטר כך שניתן היה בקלות למקם את התחנה נכון. כמו כן, התחנה ממוקמת בסמוך לעץ שמהווה הפרעה לגישה עם כסא גלגלים (מרחק בין גומת העץ לתחנה 77 ס"מ).
- ד. בתחנת עמוד ברחוב קפלן לפני דוד אלעזר (מול שער דוד), תל אביב- מדובר בתחנת עמוד ולכן אין צורך להותיר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ, אך אין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת יצוין כי אין כל אפשרות למשטח הערכות וזאת עקב חסימת המדרכה ע"י עמודי חסימה ומתקני קשירה לאופניים.
- ה. בתחנה ברח' אבן גבירול 59, תל אביב- התחנה במרחק של 78 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן. יתירה מזאת, יצוין כי ישנם עמודי חסימה במרחק של 98 ס"מ מדופן התחנה.
- ו. בתחנה ברח' אבן גבירול 78, תל אביב- התחנה במרחק של 79 ס"מ בלבד מהכביש (במקום 110 ס"מ) ואין משטח הערכות מסומן.

30. סיכום לא ממצה של כל הבדיקות שבוצעו על ידי התובעת ובאי כוחה והמודד מטעמם מראה כי:

מתוך 52 תחנות שנבדקו על ידי המודד וכן עוד 8 תחנות נוספות שנבדקו על ידי התובעת ומטעמה, 49 תחנות מתוך 60 לא היו נגישות, כלומר 82% מהתחנות אינן נגישות! ובקיצוה דרך נמיר מעל 95% מהתחנות אינן נגישות!!! מצ"ב כנספח ז' טבלה המסכמת את הבדיקות שבוצעו בתחנות מטעם התובעת.

#### נספח ז' לתובענה.

31. אי עמידה בחובה זו של הותרת מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות לכל אורך התחנה, אינה מאפשרת לאנשים רבים עם מוגבלות (כסאות גלגלים, קלנועית, עגלת תינוקות וכו') מעבר חופשי על המדרכה בקדמת תחנת האוטובוס. הדבר מביא לחוסר נוחות של ממש והגבלת חופש התנועה ואף עלול להביא לידי סכנה בכך שהאדם יאלץ לרדת לכביש ולסכן חייו וזאת בסך הכל על מנת לעקוף את תחנת האוטובוס. וכל זאת מעבר לעובדה שהדבר נעשה בניגוד לדין. כך גם אי קיומה של רחבת הערכות פנויה ממכשולים בהתאם לתקנות, מקשה מאד על אדם עם מוגבלות לעלות לאוטובוס ופוגעת בו.

32. עבור אנשים עם מוגבלות קיימים חסמים רבים ושונים המונעים מהם לעשות שימוש בתחבורה ציבורית (כגון הצורך שמשוהו יפתח את הרמפה על מנת שהאדם עם מוגבלות בכסא גלגלים יוכל לעלות ולרדת מהאוטובוס, התחנה וסביבתה צריכים להיות נגישים וכו') כך שאי הותרת רוחב מעבר פנוי בחזית התחנה ברוחב של 110 ס"מ לפחות ורחבת היערכות כדן, הינו מתסום נוסף בערימה הגדולה של הקשיים עד כדי כך שאנשים עם מוגבלות נמנעים מלעשות שימוש בתחבורה הציבורית. יתירה מזאת, נוצר מצב בו על האנשים עם מוגבלות להוציא כספים רבים עבור נסיעות במוניות וכדו', על מנת שלא יאלצו לסבול ולהתמודד עם חוסר ההנגשה בתחנות ובאוטובוסים.

33. ויודגש, כפי שניתן להתרשם מתמונות שצורפו למדידות שביצע המודד ולבדיקות של יועץ הנגישות, ברוב התחנות במרכז העיר תל אביב שנמדדו, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס (עם הגב לכביש והפנים לתחנה) הינה רחבה וככל שהדופן רחבה יותר, כך רוחב המעבר הפנוי בקדמת התחנה, קטן. כפי שניתן להיווכח מהתמונות, הדופן השמאלית של תחנת האוטובוס משמשת לפרסום. כלומר, שטח הפרסום נוגס מרוחב המעבר הפנוי.

34. המשמעות החמורה של הדברים היא שהנתבעות מעדיפות לנצל את המקום עבור פרסום מסחרי המניב רווחים כספיים, על פני הנגשה עבור אנשים עם מוגבלויות.

35. מבדיקותיהם של המודד ויועץ הנגישות, עולה כי המצב העגום שתואר לעיל (היעדר מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות שהינו כאמור המינימום שיתקבל רק בלית ברירה והיעדר רחבת היערכות כדין) קיים בתחנות אוטובוס וסככות המתנה רבים ברחבי העיר תל אביב יפו. מציאות זו מקשה מאד על יכולת ההתניידות של אנשים עם מוגבלות והפתרון המתבקש הוא צמצום והקטנת הדופן השמאלית של התחנות ובכך להגדיל את רוחב המעבר הפנוי. אך למרבה הצער, הכסף מעוור את עיניהן של הנתבעות ועל כן הן מעדיפות לפרסם על פני הנגשה, וכל זאת בניגוד לדין. וזאת בנוסף למכשולים נוספים הקיימים מימין ומשמאל ומאחורי התחנות, וזאת על אף שברוב המוחלט של המקרים מדובר בתחנות חדשות אשר הוצבו זה מכבר, ולנתבעות היתה הזדמנות לדאוג להנגשתן בצורה ראויה כמתחייב בחוק!!!

#### הנתבעות

36. הנתבעת 1, עיריית תל אביב יפו (להלן: "הנתבעת 1" /או "העירייה"), הינה הרשות המקומית הרלוונטית לתובענה זו. כפי שיפורט להלן, העירייה היא הגורם האחראי על-פי הדין להנגשת תחנות אוטובוסים וסככות המתנה בתחומיה ועליה החובה לעמוד בדרישות החוק והתקנות.

37. הנתבעת 2, רשות כלכלית לפיתוח תל אביב יפו (להלן: "הנתבעת 2" /או "הרשות הכלכלית") הינה תאגיד עירוני בבעלות הנתבעת 1 אשר נועדה לממש את הפוטנציאל העסקי-כלכלי הגלום בנכסיה המוחשיים והרוחניים של העירייה. בין היתר, פועלת הנתבעת 2 לפיתוחם של קשרים עסקיים עם רשויות ועם גורמים עסקיים זרים המעוניינים לפתח פרויקטים בת"א.

38. אחת הדרכים בהן הרשויות המקומיות מתמודדות עם הוצאות תקציב, היא באמצעות מכירת שטחי פרסום. במקרה דנן, עיריית תל-אביב התקשרה בהסכם עם חברה פרטית להצבת תחנות חדשות (האמורות להיות מוגשות) על חשבון חברה המקבלת זיכיון לפרסום בתחנות האוטובוס.

39. חברת גי.סי.דקו ישראל בע"מ (להלן: "הנתבעת 3" /או "דקו") זכתה במכרז של העירייה, להתקנה, תחזוקה ותפעול של מתקני ריהוט רחוב ומתן זכות פרסום על מתקנים אלו בעיר תל אביב - יפו. הרשות הכלכלית, הלא היא הנתבעת 2, פעלה כזרועה הארוכה של העירייה, בעניין זה וניהלה את המכרז שבסופו התקבלה הצעתה של הנתבעת 3 חברת דקו.

40. דקו מצורפת כנתבעת פורמאלית לתובענה זו עקב העובדה כי היא עשויה להיפגע ממנה.

41. החוזה בין הרשות הכלכלית לבין דקו נחתם ביום 11.3.2008 ונכנס לתוקף מיום 18.6.2008 - יום אישורו על ידי שר הפנים (להלן: "החוזה").

42. סעיף 23 לחוזה קובע כי דקו תחליף את כל סככות ההמתנה לאוטובוסים בסככות המתנה חדשות בקצב של 100 סככות המתנה לאוטובוסים ברבעון לפחות. כמו כן נקבע כי סדר ההחלפה יהיה

כדלקמן: תחילה תותלפנה סככות ההמתנה לאוטובוסים בצירים הראשיים, כפי שתנחה הרשות, ולאחר מכן ממרכז העיר תל אביב יפו לשאר חלקיה.

43. יתירה מזאת סעיף 22 לחוזה קובע כי בתקופה שלפני החלפת סככות ההמתנה לחדשות, דקו תבצע בסככות ההמתנה תחזוקה שוטפת ותיקונים שוטפים וכן תביא לידי כך שגם לפני החלפת כל סככות ההמתנה לאוטובוסים לחדשות, תהיינה סככות ההמתנה תקינות וראויות לשימוש בהתאם למטרתן.

44. פועל יוצא מסעיף זה הינו כי כל שנה מוחלפות 400 תחנות אוטובוס. כאמור, ההסכם נכנס לתוקף באמצע שנת 2008. כלומר, עברו יותר מ-4 שנים מאז כניסתו לתוקף ועל כן עד היום יכלו להיות מוחלפות לפי החוזה לכל הפחות 1600 תחנות אוטובוס ברחבי העיר תל אביב, כאשר סה"כ התחנות המוצבות בעיר הינו 903. כפי שיפורט להלן על כלל התחנות החדשות שהוצבו היה להיות מוגש לאור העובדה כי הן הוצבו כתחנות חדשות!

45. כמו כן, סעיף 10 לחוזה קובע מפורשות כי על דקו לקיים כל דין בקשר עם נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים, לרבות הנראות התקנות, ובלשונו של החוזה:

**"נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים**

בנוסף לכל הנראות חוזה זה, מתחייבת החברה, לפעול בכל הקשור למתקנים, על פי כל החוקים, התקנות, התקנים והצווים, הקיימים במועד חתימת חוזה זה ו/או כפי שיהיו קיימים בעתיד, בקשר עם נגישות אנשים עם מוגבלות למתקנים, לרבות, אך לא רק, תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003".

46. מצ"ב כנספת ח' לתובענה העמודים הרלוונטיים תוך החוזה.

**נספת ח' לתובענה.**

47. יתירה מזאת, על פי החוזה, מפקח הנדסי מטעם העירייה הינו אחראי על פיקוח שוטף על ביצוע התחייבויות החברה לפי החוזה (כך לדוגמא סעיפים 1.2.8, 5.4, 5.5, 21 לחוזה). וכן החברה מגישה לעירייה דוח אחת לשנה הכולל גם צילומי המתקנים וכן הרשות יכולה לדרוש על פי שיקול דעתה דיווחים על פי פרמטרים ובמועדים שתקבע הרשות (סעיף 4).

48. מעיון בחוזה ובנספחיו שנמסרו לתובעת ומבקשת חופש מידע שהוגשה לנתבעת 2 (הנתבעת 2 סירבה לאפשר עיון בחלק מן הנספחים בטענה שהם מהווים סוד מסחרי ומקצועי של החברה), עולה, כי החוזה לא הכיל מידע מדויק בענייני הנגישות, דהיינו אין מידע ביחס למיקום התחנות ביחס למדרכה וכו' אלא המיקום נקבע בהתאם להנחיות של אדריכל העיר ואינו חלק מהחוזה. מצ"ב כנספת ט' לתובענה מכתביי הנתבעת 2 מיום 12.1.12 ומיום 9.11.11 ביחס לבקשת חופש מידע לפיהן:

"בבדיקה שערכתי הובהר לי כי הנספחים הללו אינם כוללים מידע באשר למיקום תחנות האוטובוס ביחס למדרכה וכי המיקום כאמור נקבע בהתאם לחוקי העזר הרלבנטיים ולהנחיות שנתנו על ידי אדריכל העיר תל אביב יפו במסגרת פגישות שנערכו עימו ובכל מקרה המידע כאמור אינו מהווה חלק מהחוזה".

**נספת ט' לתובענה.**

49. למרות קיומן של תקנות ספציפיות ומפורטות בעניין נגישותן של תחנות האוטובוס, דרישותיהן לא מצאו פירוט או מקום בחוזה, אלא צוין כי יש לעמוד בתקנות וכי העירייה תפקח על ביצוע התחייבויות החברה. יתירה מזאת, על פי בקשת חופש מידע כאמור, הובהר לתובעת כי בפועל

במסגרת פגישות שנערכו עימו אדריכל העיר סיפק הנחיות בעניין נגישות, הנחיות הסותרות את הדין!

50. מעיון במסמך הנחיות למיקום ובחירת סוג סככת אוטובוס במדרכות מאדריכל העיר מיום 29.6.08, מצ"ב כנספח י' לתובענה, עולה כי בפועל אדריכל העיר אישר הצבת תחנות אוטובוס שלא בהתאם לדרישות הנגישות!

נספח י' לתובענה.

51. במה דברים אמורים? המסמך פותח במילים הבאות:

"לקראת החלפת סככות האוטובוס בעיר על ידי הזכייין החדש להלן קריטריונים והנחיות למיקום הסככות החדשות. מטרת ההנחיות להבטיח מיקום נכון של סככות האוטובוסים על מנת לשמור מעברים חופשיים במדרכות להולכי רגל ושבילי אופניים, כפי שנקבע בתקנות שוניון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשרותי תחבורה ציבורית- תשס"ג-2003). כמו כן, נועדו ההנחיות לתת מענה נאות לדרישות תנועה ופיתוח של המרחב הציבורי".

52. ובהמשך בפרק "מידות" נכתב כי:

"...בסככה רחבה, בה דופן אחת צדה יותר מהשניה המרחק בין המסעה לדופן הרחבה יהיה 80 ס"מ".

53. משמעותה של המילה "מסעה" הינה pavement, כלומר האדריכל מאשר שהמרחק בין דופן הסככה לשפת המדרכה תהיה 80 ס"מ וזאת למרות שבתקנות נקבע כי המרחק יהיה 110 ס"מ לכל הפחות.

54. וחמור מכך, בסעיף 1(ב)1 אף ניתנת האפשרות להקטין המרחק מהמסעה לדופן הרחבה של התחנה מ-80 ס"מ ל-60 ס"מ וזאת כאפשרות ראשונה בסדר הקדימויות!

55. בסעיף 2 למסמך קיימת טבלה המפרטת את סיכום ההנחיות לבחירת סוג הסככה ומיקומה במדרכה וגם שם ניתן לראות בבירור כי במקרים מסוימים ההנחיה היא שהמרחק מהמסעה יהיה רק 80 ס"מ.

56. מהאמור לעיל עולה כי העירייה נטלה את החוק לידיים ואישרה חריגה מזרישות הנגישות כפי שנקבעו בתקנות! לא ברור מניין נטלה לעצמה העירייה סמכות זו, מדובר על תקנות שנקבעו ואין לעירייה כל סמכות או דרך להקל בדרישות שלהן.

57. בענייננו, החוק והתקנות פירוטו כיצד יש להנגיש את התחנה וסביבתה, עניינים הנוגעים לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, ועל כן כל חריגה מהוראות החוק והתקנות יכול שתהיה רק על פי חוק. חמור מכך, אם לאזרח פרטי אסור לעבור על החוק קל וחומר שלגוף ציבורי האמון על אכיפת החוק אין כל סמכות להפר אותו או לבצע הקלות בו ללא סמכות.

58. מדובר על פעולה שהרשות נקטה בחוסר סמכות ובחוסר סבירות משועת, הנתבעות 1-2 נטלו לעצמן סמכות שאיננה בחוק ועל כן דין ההחלטה להבטל.

59. כפי שהוסבר לעיל, מעבר לכל מטרה אחרת של מכירת שטחי פרסום (כגון, אסתטיות, הכנסות לטווח הרחוק וכו'), המטרה העיקרית של הצבת תחנות אוטובוס חדשות נועדה ליצור תחנות אוטובוס וסככות המתנה נגישות בעבור אנשים עם מוגבלויות.

60. משכך, לב ליבו של החוזה בין העירייה ו/או הרשות הכלכלית לבין דקו, אמור היה לוודא שדרישות הנגישות יתקיימו בכל תחנה ותחנה, שכן זוהי מטרתו העיקרית.

61. למצער, כפי שפורט בחלקו העובדתי של תובענה זו, ישנן לא מעט תחנות אוטובוס, אשר לא ממלאות אחר תנאי הנגישות שנקבעו בתקנות.
62. במקום לדאוג לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות, הנתבעות מתרשלות ואף דואגות לכיסן, גם אם משמעות הדבר הינה נגיסה בתנאי הנגישות של תחנה וסביבתה.
63. במה דברים אמורים? דוגמא לכך ניתן לראות במדרכות צרות. כפי שפורט לעיל, בעת הצורך, ניתן להקטין את דופן הסככה ואף להסירה כליל על מנת לאפשר נגישות לתוך התחנה ומעבר דרכה, וזאת במקום שלא ניתן להשאיר מעבר של 110 ס"מ לפחות בין שפת המדרכה לקצה הסככה לכל אורכה.
64. למרות ההוראות המפורשות בתקנות בעניין, מבדיקת התובעת קיימים מקרים בהם הנתבעות לא הותירו מעבר של 110 ס"מ לפחות לכל אורך הסככה, המשמעות היא שאדם עם כסא גלגלים למשל, יוכל להיכנס ולצאת מתחנת האוטובוס רק מצד אחד. הסיבה הפשוטה לדריסת החוק ברגל גסה וההתרשלות הנ"ל, הינה חוסר רצונן של הנתבעות להפסיד מקום פוטנציאלי לפרסום. כלומר, אם המדרכה צרה מאד, ועל מנת שתהיה נגישה יש צורך שדפנות התחנה יהיו צרות במיוחד, אז הנתבעות העדיפו להצר רק דופן אחת של הסככה, על מנת שיוכלו בכל זאת לפרסם על הדופן השנייה, וזאת למרות שהמשמעות בפועל היא תחנה שאינה נגישה באופן מלא.

#### ד. הטיעון המשפטי – עילות התביעה

65. סעיף 5 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988 (להלן: "החוק") מגדיר:

"אדם עם מוגבלות" – אדם עם לקות פיסית, נפשית או שכלית לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בשלה מוגבלת-תפקודו באופן-מהותי-בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים;

66. בפרק א' לחוק מובאים עקרונות היסוד של חוק השוויון. סעיף 2 לחוק קובע כי:

חוק זה מטרתו להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות, ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים, וכן לתת מענה הולם לצרכיו המיוחדים באופן שיאפשר לו לחיות את חייו בעצמאות מרבית, בפרטיות ובכבוד, תוך מיצוי מלוא יכולתו.

67. בפרק ג' לחוק מתוארים העקרונות הכלליים של חוק השוויון. סעיף 6 לחוק קובע כי:

(א) מימוש זכויות ומתן שירותים לאדם עם מוגבלות ייעשו –

- (1) תוך הקפדה על כבוד האדם וחירותו והגנה על פרטיותו;
- (2) במסגרת השירותים הניתנים והמיועדים לכלל הציבור, תוך ביצוע ההתאמות הנדרשות בנסיבות הענין כאמור בחוק זה;
- (3) לגבי זכויות ושירותים הניתנים על ידי גוף ציבורי - באיכות נאותה, בתוך זמן סביר ובמרחק סביר ממקום מגוריו של האדם, והכל במסגרת מקורות המימון העומדים לרשות הגוף הציבורי.

וכן סעיף 7:

בדיקה או בירור שמטרתם לקבוע זכאותו של אדם לזכויות או לשירותים מחמת מוגבלותו, ייערכו תוך התחשבות מרבית במהלך חייו התקין.

68. פרק ה' לחוק עוסק בשירותי תחבורה ציבורית. סעיף 19(א) לחוק קובע כי:

אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תחבורה ציבורית נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שירותי תחבורה ציבורית;

69. סעיף 19 ממשיך וקובע כי בסעיף זה אוטובוסים בקווים עירוניים מהווים שירותי תחבורה ציבורית.
70. סעיף 19(ב) מתייחס לאחריות וקובע כי מפעיל שירות תחבורה ציבורית ורשות מקומית יסדירו נגישות, כל אחד בתחום אחריותו.
71. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), תשס"ג-2003 (להלן: "התקנות") מפרטות את התנאים והתכונות השונות שצריכות להתקיים על מנת ששירותי התחבורה הציבורית יהיו נגישים.
72. תקנה 7 קובעת כי כל הגורמים הרלוונטיים המפורטים בה, אחראים להכין תוך שנה מיום תחילת התקנות, תכנית לתקופה של 10 שנים להפעלת אוטובוסים נגישים בקווי השירות, ולהנגשת התחנות באותם קווי שירות והמיתקנים התחבורתיים. תכנית זו מכונה "תכנית הנגשה". דהיינו, קיימת חובה להכין תכנית הנגשה ובה יונגשו קווי שירות ובהתאמה אל הקווים, יונגשו תחנות האוטובוס וסככות המתנה בהתאם. ובמילים אחרות, במידה וקו שירות מספר פלוני, מופיע בתכנית ההנגשה, המשמעות היא שכל תחנת אוטובוס שבה עובר אותו קו פלוני, חייבת להיות מונגשת בהתאם למועדים המופיעים בתכנית ההנגשה. במידה וקו אוטובוס מסוים הינו נגיש, המשמעות היא שכל תחנה של אותו קו, גם אמורה להיות נגישה.
73. נוסף על כל האמור, תקנה 7 מחלקת את האחריות וקובעת כי **רשות מקומית היא האחראית להנגיש תחנות אוטובוס וסככות המתנה המוצבות ברחובות שבתחום שיפוטה**, בעוד שבעל רישיון קו אחראי להפעלת אוטובוסים נגישים והצבת שילוט נגיש בתחנות, והכל בהתאם לתכנית ההנגשה.
- 
74. תקנה 6 והתוספת החמישית מפרטים את התנאים הנדרשים לקיומה של תחנה נגישה, כפי שאלו פורטו לעיל.
75. לסיכום נקודה זו, האחריות להנגשת תחנות האוטובוס וסככות המתנה רובצת על הרשות המקומית.
76. תקנה 30 לחוק קובעת כי יום התחילה של התקנות, הוא 6 חודשים מיום פרסומן. מכיוון שהתקנות פרסמו ביום 27.5.03, יום התחילה הינו 27.11.03.
77. תקנה 6 קובעת את המועדים השונים לחובה להנגיש תחנות אוטובוס וסככות המתנה:
- (א) **בתחנת אוטובוס ובסככת המתנה לאוטובוס יתקיימו דרישות התוספת החמישית, לפי הענין.**
- (ב) **תחנת אוטובוס וסככת המתנה לאוטובוס, שהוצבו לפני תחילתן של תקנות אלה, יותאמו לדרישות התוספת החמישית, לפי תכנית ההנגשה כאמור בתקנה 7.**
78. על פי תקנה 6(ב) כל תחנה שהוצבה לפני יום 27.11.03 תונגש בהתאם ללוח הזמנים של תכנית ההנגשה, בעוד שבכל תחנה שלא עונה על ההגדרה הנ"ל, צריכים להתקיים בה דרישות התקנות לאלתר. המשמעות היא שכל תחנה שהוצבה מיום 27.11.03 ואילך, בין אם מדובר בתחנה חדשה או משופצת או תחנה שנותרה במקומה אך עברה תהליכי שיפוצים, חייבת להיות נגישה בהתאם לתקנות. יתירה מזאת, אף מבנה של תחנה ישן, שהוצב מהדש או במקום חדש, עונה על הגדרה זו וחייב להיות נגיש.
79. הסיבה לפרשנות זו היא משום שהנגשת תחנת אוטובוס הינה פעולה יקרה, ועל כן מרגע שהרשות המקומית משקיעה משאבים ותקציבים בתחנה מסוימת, חלה עליה חובה לדאוג גם לנגישותה,

שכן חזקה עליה שאין בכוונתה להשקיע תקציבים נוספים בתחנה בזמן הקרוב. דהיינו, לוח הזמנים של תכניות ההנגשה חל רק על תחנות אוטובוס שהוצבו לפני יום 27.11.03 והרשות המקומית לא "נגעה" בהן מיום הצבתן.

80. מצ"ב כנספח יא' לתובענה, עמדת הנציבות מיום 29.12.2008 לפיה:

**"בעוד שתחנות וסככות שהוצבו לפני כניסת התקנות לתוקף כפופות לתוכנית ההנגשה, הרי שתחנות וסככות שהוצבו לאחר כניסת התקנות לתוקף אינן תלויות בתוכנית ההנגשה וחלה החובה להנגיש אותם באופן מלא עם הצבתן".**

**נספח יא' לתובענה.**

81. נוסף ונציין כי על פי תקנה 7, תכנית ההנגשה אמורה להתפרס על פני תקופה של 10 שנים בלבד. והדבר אף נאמר בצורה מפורשת בתקנה 30(ג):

(ג) תחילתה של תקנה 6(ב) ו-7(ג), לפי התכנית האמורה בתקנה 7 ולא יאוחר מ-10 שנים מיום התחילה.

דהיינו, הנגשת תחנות שהוצבו לפני תחילת התקנות, תיעשה בהתאם לתכנית ההנגשה, אך לא יאוחר מ-10 שנים מיום התחילה. כלומר עד ליום 27.11.2013 כל תחנות האוטובוס העירוניות, ללא יוצא מן הכלל, יהיו מוגשות.

82. כבוד השופט ענבר בהחלטתו מיום 18.7.10 בתי"צ (מחוזי י-ם) 9177-07 ראובן ברון ואח' נ' אגד ואח', קבע כי מטרתה של התכנית אינה אלא ליצור סדר קדימויות בהנגשה, וזאת בכפוף לאבני הדרך שנקבעו בתקנות ולמועד השלמתה הסופי של ההנגשה תוך 10 שנים. משכך, היעדר תכנית אינו אמור לכונן לאלו הנושאים בחובת הנגשה, פטור מביצוע חובותיהם אלא משמעו היא לכל היותר, כי הם רשאים לקיים את חובתם על פי סדר קדימויות שיקבעו בעצמם, ובלבד שיעשו כן בכפפות לאבני הדרך ולמועד היעד הסופי שנקבעו בתקנות. ובמילים אחרות, תכנית ההנגשה נועדה רק על מנת לסייע לרשויות המקומיות ולמפעילות התחבורה הציבורית, לתעדף את סדר הקדימויות בעת הנגשת הקווים והתחנות.

83. כאמור החלטה זו עסקה בבקשה לאישור תביעה כייצוגית בעניין הנגשת שירותי תחבורה ציבורית עבור אנשים עיוורים ועם מוגבלות בראייה, בקשה אשר אושרה חלקית.

84. על כל פנים, בינואר 2010 הושלמה כתיבת תוכנית רב שנתית ליישום הנגשת התחבורה הציבורית בישראל (אוטובוסים עירוניים). התכנית נכתבה על ידי צוות יועצים למשרד התחבורה. התכנית קבעה כי עד לסוף שנת 2010 יש להנגיש 60% מהקווים והתחנות, ועוד 10% כל שנה שלאחריה. לויז זה נקבע על מנת לעמוד ביעדי המחוקק- נגישות מלאה בהתאם לתקנות באוטובוסים העירוניים ובתחנות האוטובוס עד לשנת 2014. מצ"ב כנספח יב' לתובענה תכנית הנגשה רב שנתית.

**נספח יב לתובענה.**

85. מכאן שנכון למועד הגשת תביעה זו, היה על הרשויות המקומיות להנגיש 70% לכל הפחות.

86. הצוות שכתב את תכנית ההנגשה התמודד עם שתי סוגיות מרכזיות: האחת, התייחסות לקווים מטרופוליניים. השנייה, הנגשת קווים במלואן או באופן הדרגתי. ההחלטה הייתה להמליץ על הנגשת קווים מלאים, עם מתן עדיפות ברורה לקווים בעלי תדירות גבוהה וכן לכלול בתוך התכנית גם קווים שאינם עירוניים, שנוסעים בתוך רצף אורבאני, בתדירות גבוהה ושאינן מניעה טכנית (מבחינה תשתיתית ותוואי הדרך) להפעיל בהם אוטובוסים נמוכי רצפה.

87. לאחר כתיבת התכנית הרב שנתית, החל תהליך של בניית תכניות הנגשה פרטניות לכל רשות מקומית ולכל מפעיל בכל רשות. צוין כי במקרה של תוספת/שינוי קווים ברשות מקומית כזו או אחרת, בעלי רישיונות הקו ברשות יצטרכו לעמוד במכסות שנקבעו בהתאם לתכנית והרשות המקומית תציב תחנות אוטובוס חדשות עפ"י הנדרש בתקנות ובתקנים.
88. נוכח האמור, העובדה שתכנית ההנגשה של תל אביב, אינה מתייחסת לרפורמת התחבורה הציבורית בגוש דן, אינה רלוונטית ובכל מקרה הרשות המקומית צריכה לעמוד במכסות שנקבעו בהתאם לתכנית. המשמעות היא שברחובות ראשיים בעיר תל אביב, בהם יש תחנות של קווים עם תדירות גבוהה, מירב תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה אמורות להיות נגישות. נוסף על כך כאמור, כל תחנת אוטובוס "חדשה" חייבת להיות מונגשת בלי שום קשר לקווים העובדים בה וזאת לאור העובדה כי מדובר על תחנה חדשה שהוצבה.
89. יתירה מזאת כאמור, החוזה עם דקו נכנס לתוקף מספר שנים לאחר תחילת התקנות. מכאן, שכל תחנה שהוצבה על ידי דקו, חייבת לקיים את דרישות הנגישות.
90. כאמור, על פי החוזה, היה על דקו להחליף את כל סככות ההמתנה לאוטובוסים בחדשות על פי סדר וקצב שתואר לעיל. בינואר 2010 היו לכל הפחות 903 תחנות אוטובוס בעיר תל אביב יפו (וזאת כפי שניתן לראות מתוכנית ההנגשה הישנה של תל אביב). מצ"ב כנספת יג' לתובענה תכנית הנגשה ישנה ת"א.

#### כנספת יג' לתובענה.

91. מכאן שלכל היותר תוך שנתיים וחצי, היה על דקו להחליף את כל סככות ההמתנה בחדשות, כאשר המשמעות היא גם כאמור שכל סככות ההמתנה לאוטובוסים חייבות לעמוד בדרישות הנגישות בהתאם לדין משום שהן הוצבו לאחר תחילת התקנות.
92. לא זו אף זו בפועל חברת גי סי דקו החליפה כמעט את כל התחנות בעיר ת"א-יפו כפי שניתן להיווכח ממדגם מייצג של תמונות תחנות. על כן חלה חובה חוקית על עיריית ת"א – יפו לדאוג לכך שהתחנות הללו יהיו מונגשות.
93. כפי שתואר בחלק העובדתי של תובענה זו, הנתבעות אינן עומדות בחובתן להנגיש את תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בהתאם לחוק והתקנות- הן מבחינת איכות ההנגשה והן מבחינת עמידה בלוח הזמנים הקבוע בתקנות.

#### **חוסר סבירות קיצונית ופעולה בחוסר סמכות**

94. מעבר להפרות האמורות, התנהלותן של הנתבעות נגועה בחוסר סבירות קיצונית ופגמים בשיקול הדעת. במה דברים אמורים? כפי שתואר לעיל, הנגשת תחנות האוטובוס וסביבתה הינה באחריותה של הרשות המקומית. משעה שהרשות מתעתדת לעמוד בחובותיה באמצעות צד ג', עליה לוודא כי צד ג' אכן עומד ומקיים את הדרישות. כך שאין זה מספיק לדרוש בתוזה בכתב בין הצדדים עמידה בדרישות ותו לא.
95. וחמור מכך, על פי החוזה, מפקח הנדסי מטעם העירייה הינו אחראי על פיקוח שוטף על ביצוע התחייבויות החברה לפי החוזה (כך לדוגמא סעיפים 1.2.8, 5.4, 5.5, 21 לחוזה). וכן החברה מגישה לעירייה דוח אחת לשנה הכולל גם צילומי המתקנים וכן הרשות יכולה לדרוש על פי שיקול דעתה דיווחים על פי פרמטרים ובמועדים שתקבע הרשות (סעיף 4). יתירה מזאת, כפי שתואר לעיל, ממסמך הנחיות האדריכל עולה כי הלה אישר תחנות אוטובוס שלא בהתאם לתקנות. משמע שכל

פעולה ו/או מתדל של החברה למעשה אושרו על ידי העירייה! כלומר המצב הלא נגיש בשטח, כפי שתואר בחלק העובדתי, למעשה קיבל את אישורה של העירייה!

96. כאמור, העירייה נטלה את החוק לידיים ואישרה חריגה מדרישות הנגישות כפי שנקבעו בתקנות. הנתבעות נטלו לעצמן סמכות שאיננה בחוק ועל כן מדובר על פעולה שהרשות נקטה בחוסר סמכות. בענייננו, החוק והתקנות פירטו כיצד יש להגיש את התחנה וסביבתה, עניינים הנוגעים לזכויותיהם של אנשים עם מוגבלות, ועל כן כל חריגה מהוראות החוק והתקנות יכול שתהיה רק על פי חוק. חמור מכך, אם לאזרח פרטי אסור לעבור על החוק קל וחומר שלגוף ציבורי האמון על אכיפת החוק אין כל סמכות להפר אותו או לבצע הקלות בו ללא סמכות. חמור הדבר שבעתיים כאשר מדובר בהקלות שעשתה לעצמה העירייה על גביהם של אנשים עם מוגבלויות!!!

97. יתירה מזאת, על פי החוזה החברה מקבלת זכות פרסום בלעדית והעירייה לא נזקקה להוציא כספים עבור הנגשת התחנות. משכך, אי עמידתה של העירייה על כך שהתחנות תהיינה נגישות, כפי שהמצב בשטח מלמד, הינה בעייתית עוד יותר. כפי שצוין, השימוש בצדדים שלישיים, הינו אחד מדרכי המימון שהציע משרד התחבורה לעשות בו שימוש שכן זו דרך יעילה ונוחה להשגת הנגישות. אי ההתעקשות מול הצד השלישי שיעמוד בדרישות ההנגשה, הינה למעשה בזבוז כספי ציבור שכן כל המטרה של המכרז הייתה לחסוך כספי ציבור מלכתחילה!

#### 1.ד עולה לפי חוק השוויון

98. סעיף נא(א) לחוק השוויון קובע כי מעשה או מתדל בניגוד להוראה בפרק ה', הוא עוולה אזרחית, והוראות פקודת הניקיון [נוסח חדש], יתוולו-עליו, בפפוף-להוראות-סעיף-זה.

99. כפי שתואר לעיל, הפרו הנתבעות את הוראות הנגישות המפורטות להלן:

- סעיף 19 לחוק השוויון.

- סעיפים 6-7 לתקנות הנגישות.

100. יצוין כי סעיף 19(ד) לחוק קובע כי העובר על הוראה שהותקנה לפי סעיף זה, דינו קנס כאמור בסעיף 61(א)(3) לחוק העונשין תשל"ז-1977.

101. יתירה מזאת, סעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות, תשס"ו-2006 קובע כי:

"בית המשפט לא יפסוק בתובענה ייצוגית פיצויים לדוגמה, וכן לא יפסוק פיצויים בלא הוכחת נזק, למעט בתביעה כמפורט בפרט 9 בתוספת השניה, ואולם אין באמור כדי למנוע פסיקת פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון"

102. ובמילים אחרות, בתביעה זו (שהוגשה על פי פרט 9 לתוספת השנייה) ניתן לפסוק פיצויים בלא הוכחת נזק ואף לפסוק פיצויים בשל נזק שאינו נזק ממון.

103. פעולתן ו/או מתדלן של הנתבעות בניגוד להוראות הסעיפים הנ"ל, גרמה ועודנה גורמת לקבוצה לנזק, כפי שפורט ויפורט להלן. אין חולק כי אי עמידה בחובות ההנגשה גרמה לתברי הקבוצה נזק ממשי עקב הימנעותם מהתנגידות בשירותי התחבורה הציבורית עקב מגבלות הנגישות ובשל היזקקותם בין השאר, לשכור שירותיהם של רכבי הסעות פרטיים שמחירם עולה על מתירי שירותי תחבורה ציבורית. נוסף על כך, ישנם חברים מבין הקבוצה העושים שימוש בתחבורה הציבורית על אף מגבלות הנגישות וסובלים מכך, שכן אין ביכולתם לנוע בחופשיות בסביבת

התחנה, דבר אשר לו השלכות רבות. יתירה מזאת, לחברי הקבוצה כולם נגרמו נזקים לא ממוניים: פגיעה בשוויון, חוסר ביטחון, חוסר אונים, פגיעה באיכות החיים, חוסר נוחות, עגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון. ברי כי לו היו עומדות הנתבעות בחובותיהן על פי הוראות סעיפים אלו, לקבוצה לא היו נגרמים הנזקים המתוארים.

104. נזק: הנתבעות גרמו בפעולתן לתובעים לכמה ראשי נזק בני פיצוי:

105. נזק ממוני: הנתבעות במחדלן ובפעולתן שלא להעניק לתובעים שירותי תחבורה ציבורית נגישים בהתאם לחוק ולתקנות, פגעו בצורה קשה בתובעת ובחברי הקבוצה כולה: הם נאלצו להוציא סכומי כסף גבוהים יותר על מנת להתנייד באמצעות שירותי תחבורה פרטיים ומוניות, הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע לרשויות המדינה השונות על מנת להסדיר זכויותיהם השונות וכך ליהנות מהטבות כספיות ואחרות עקב מוגבלותם ו/או מכל סיבה אחרת, הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע לגורמים פרטיים על מנת ליהנות מהטבות כספיות ושוות כסף (כגון חנויות מזון, ביגוד, שירותי תרבות ובידור, מסעדות ועוד ועוד), הם נמנעו ו/או התעכבו מלהגיע למקומות עבודה ו/או פגישות עסקיות וכדו' הרחוקים יחסית ממקום מגוריהם וכך הפסידו הכנסות.

106. נזק לא ממוני + פגיעה באוטונומיה: הנזק שאינו ממוני זועק לא פחות. ממחדלן של הנתבעות נגרמות מניה וביה לתובעת ולקבוצה כולה פגיעה בשוויון, אי נוחות, הפרעה, מטרד, טרטר, תחושה שלילית רעה, עגמת נפש, חוסר אונים ותסכול, פגיעה באיכות החיים וכן ניצול מצוקת חוסר האונים מצד הקבוצה. לפיכך נדרשים חברי הקבוצה לספוג את השלכות חוסר הנגישות בתחבורה הציבורית, להיותלות באחרים, להימנע ו/או להמעיט בנסיעות ו/או להוציא סכומי כסף גבוהים עבור התניידות.

107. שירותי תחבורה ציבורית מהווים במאה ה-21 שירות בסיסי, כמעט טריוויאלי, שקשה לדמיין את החיים בלעדיהם. הדרה משימוש בשירותים אלו פוגעת בצרכים הבסיסיים ביותר של אדם, החל בביטחונו האישי וכלה ברצונותיו האינדיבידואליים. הנתבעות הזיקו לתובעים בכך שפגעו באוטונומיה שלהם – פגיעה באפשרות להתנייד וללכת למקומות בהתאם לצרכיהם ורצונם האישי. במחדלן של הנתבעות נגרמה פגיעה באוטונומיה של התובעים. הנתבעות בחרו שלא לכבד את הזכות היסודית לעצב את חיינו של אדם כרצונו, והתעלמו מצרכיהם של חברי הקבוצה להתנייד באמצעות התחבורה הציבורית. יש לראות באותה פגיעה בצרכיו הבסיסיים של אדם גרימה של נזק. בית המשפט העליון כבר קבע בעבר כי הפגיעה באוטונומיה עצמה היא הנזק. בית המשפט קבע כי נזק זה הוא ראש נזק נפרד בר פיצוי במסגרת עולת הרשלנות. וכבר עמד על כך הנשיא (בדימוס) אהרן ברק בע"א 2781/93 דעקה נ' ביי"ח "כרמל" חיפה פ"ד נג(4) 526.

108. חיזוק לראש נזק זה הינו ההגנה שיש להעניק לחברי הקבוצה מכוח חוק-יסוד: כבוד האדם וחירותו, שהפך את כבוד האדם ואת האוטונומיה על גופו למוגנים.

#### ה. פירוט הקבוצה ונזקה

109. בהעדר נתונים מדויקים יותר לגבי מספר האנשים בעלי מוגבלויות, נסתמך על נתוני הסקר החברתי שנת 2010 של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בה נשאלו הנסקרים ביתס לקושי בהליכה

וקושי בראיה. שאלה מספר 4.20.1 בשאלון "האם יש לך קושי לראות? (אם יש משקפיים, גם כשמרכיב משקפיים)". ושאלה מספר 4.50 "האם יש לך קושי ללכת או לעלות במדרגות? (למי שיש בעיה בריאותית המפריעה בתפקוד היומיומי)". התשובות לשאלות אלו יכולות להיות: אין קושי, יש קושי מועט, יש קושי רב, בכלל לא יכול, לא ידוע.

110. כאמור, על פי החוק והתקנות הגדרת אדם עם מוגבלות הינה רחבה ביותר, ולצרכי תביעה זו, אנו מעריכים כי המגבלות הרלוונטיות ביותר לאי הותרת רוחב מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות, הינם קשיי ראייה משמעותיים וקשיי הליכה.

111. על פי נתוני הסקר החברתי מספר האנשים במחוז תל אביב בעלי קושי הליכה הרלוונטיים לתביעה זו (חיבור של האנשים עם קושי רב ובכלל לא יכול) עומד על סכום של 81,851 איש ומספר האנשים בעלי קושי בראיה הרלוונטיים לתביעה זו (חיבור האנשים עם קושי רב ובכלל לא יכול) עומד על סכום של 35,494 איש. ובסה"כ לצורכי תביעה זו מספר האנשים עם מוגבלות בראיה והליכה במחוז תל אביב עומד על סכום של 117,345 איש. מצ"ב כנספת יד' לתובענה נתוני הסקר החברתי מתוך מחולל הלותות של הלמ"ס.

#### נספח יד' לתובענה.

112. על פי ממצאי סקר קרטוגרפיה עבור עמותת אור ירוק מחודש ינואר 2012 עולה כי 40% מתושבי מחוז המרכז מדווחים כי הם משתמשים בתחבורה הציבורית כאמצעי התחבורה העיקרי שלהם. כמו כן במחוז המרכז והדרום 71% הביעו נכונות להשתמש בתחבורה הציבורית אם זו הייתה נוחה וזמינה. משכך ולצורכי תביעה זו בלבד, נעריך על פי אומדן את אחוז המשתמשים והרוצים להשתמש בתחבורה ציבורית בכ-45% מתוך כלל האנשים בעלי מוגבלות במחוז תל אביב בדומה לאחוזים שנמצאו בסקר של אור ירוק לגבי מחוז מרכז. ניתן לעיין בתוצאות הסקר בלינק הבא:

<http://www.igudbit.org.il/index.asp?categoryid=393&articleid=2088&searchparam> =סקר קרטוגרפיה.

113. 45% מתוך 117,345 הינם כ- 52,805 איש שהינם כלל האנשים בעלי המוגבלות במחוז תל-אביב שהערכה כי הם משתמשים ו/או רוצים להשתמש בתחבורה ציבורית.

114. בנוסף, יש להוסיף עוד כ-10% מתוך יתר האנשים בעלי המוגבלות החמורה בארץ שאינם תושבי אזור מחוז תל אביב, אלא אזורים אחרים בארץ והינם בעלי מוגבלות ומגיעים לעיר מדי פעם ועושים ו/או רוצים לעשות שימוש בתחבורה הציבורית. ויודגש, מדובר בעיר גדולה ומרכזית בישראלית מבחינות רבות ואם נוסיף לכך את הקושי למצוא חניה ועוד כהנה וכהנה, מובן מאלינו כי גם אנשים שאינם תושבי העיר עושים ו/או רוצים היו לעשות שימוש תדיר בתחבורה הציבורית.

115. מספר האנשים בעלי מוגבלות חמורה בארץ מוערך בכ-700,000 איש, וממספר זה יש להתסיר 52,805 (אנשים בעלי מוגבלות חמורה במחוז תל אביב המשתמשים ו/או רוצים להשתמש בתחבורה הציבורית) כך יוצא 647,195 איש. 10% ממספר זה מביא אותנו בסה"כ ל-64,719 איש.

116. התובעת מעריכה כי אנשים המתגוררים בתוך מחוז תל-אביב עושים שימוש גדול יותר בתחבורה בעיר תל-אביב מאשר אנשים מתוך מחוז תל-אביב ועל כן מבחינת סכום הנזק תחולק הקבוצה ל2 תתי קבוצות: תת קבוצה א' המתגוררת במחוז תל-אביב 52,805 איש ותת קבוצה ב' המתגוררת מחוץ למחוז תל-אביב ועושה שימוש בתחבורה הציבורית בתל-אביב אך מן הסתם באופן מופחת 64,719 איש. על כן הקבוצה המוערכת הינה 52,805 + 64,719 ובסה"כ 117,524 איש.

117. כפי שתואר לעיל, מתדלק של הנתבעות לעמוד בחובותיהן על פי הדין, גרמו ועודם גורמים, לתובעת ולקבוצה כולה לנזקים גדולים ורבים, בראשי הנזק הבאים:

118. נזק ממזוני- בשל היזקקותם בין השאר של אנשים בעלי מוגבלויות, לשכור שירותיהם של רכבי הסעות פרטיים ומוניות שמחירם עולה על מחירי שירותי תחבורה ציבורית או בשל הימנעותם מהתניידות בשירותי התחבורה הציבורית עקב מגבלות הנגישות. אי יכולת להתרחק מהבית וכך נגרמו הפסדי הכנסות אפשריים וכן אי יכולת לנצל וליהנות מהטבות שונות, בכסף או בשווה כסף. יתירה מזאת, עקב חוסר הנגישות בתחבורה ציבורית, אף נפגעת הנגישות של חברי הקבוצה למוסדות המטפלים באנשים בעלי מוגבלויות לרבות העירייה, מתלקת תרונתה, המוסד לביטוח לאומי, המתנ"ס, מרפאות, קופות חולים, מוסדות ציבור שונים ועוד.

119. נזק לא ממזוני ופגיעה באוטונומיה- פגיעה בשוויון, חוסר ביטחון, חוסר אונים, פגיעה באיכות החיים, חוסר נוחות, עגמת נפש ופגיעה באוטונומיה של הרצון. כפי שתואר לעיל, מחדלי הנתבעות גורמים להדרה חברתית ותרבותית משום שעקב מחדלי הנתבעות, אנשים בעלי מוגבלויות רבים נאלצים פעמים רבות להסתדר ללא יכולת התניידות בכלי רכב, כך שהם מוגבלים ויכולים ליהנות רק ממה שיש לאזור הסמוך והקרוב אליהם להציע בתחומים אלו ואחרים. כפי שתואר לעיל, אף אם אנשים בעלי מוגבלויות נוסעים בתחבורה הציבורית למרות חוסר נגישותה, הם סובלים מחוסר שוויון והדבר מוביל לפגיעה בביטחון האישי והעצמי שלהם, לחוסר עצמאות ולתלות באחרים, ולאי נוחות קשה.

120. מחדליהן של הנתבעות, מביא לפגיעה קשה בשוויון ובאוטונומיה של התובעת וחברי הקבוצה. המחדלים בהגשת התחבורה הציבורית גורמים לכך שאנשים עם מוגבלות יימנעו מעשיית שימוש בתחבורה הציבורית או שיעשו שימוש בתחבורה הציבורית תוך ספיגת התוצאות של חסרי הנגישות. כמו כן, ייתכנו מקרים רבים שבהם על אף רצונו של חבר קבוצה לעשות שימוש בתחבורה הציבורית, הוא פשוט לא יוכל להשתמש בתחבורה הציבורית עקב חוסר נגישות. כלומר החלטה זו שחברי הקבוצה צריכים ליטול, אם להשתמש בתחבורה הציבורית אם לא, מושפעת באופן חזק ביותר מרמת הנגישות הקיימת בתחבורה הציבורית. דהיינו, חוסר הנגישות מביא לפגיעה באוטונומיה של חברי הקבוצה שכן זהו שיקול כבד שחברי הקבוצה ישקלו טרם החלטתם אם להשתמש בתחבורה הציבורית אם לא. כשתבר הקבוצה, רוצה לעשות שימוש בתחבורה הציבורית, אך נמנע מכך עקב מחדלי הנגישות או שעושה בה שימוש אך סופג את תוצאות חסרי הנגישות- יש כאן פגיעה מובהקת בשוויון, באוטונומיה וברצון. פגיעה זו בשוויון ובאוטונומיה ומחדלי הנתבעות כאמור, תורמים להדרתם של אנשים עם מוגבלות מתחומי החיים ומנציחים את חוסר השוויון ויוצרים תחושות אי נוחות, עלבון, תלות מוחלטת באחרים, העדר עצמאות מוחלט ועוד.

121. לאור האמור, מעריכים התובעת ובאי כוחה את הנזק לכל חבר בתת קבוצה א' בכ-1,250 ₪, ובתת קבוצה ב' 625 ₪ שהינו מחצית מסכום זה. סכום זה משקף הן את הנזק הממוני והן את הנזק הלא ממזוני.

122. סך כל הנזק המינימאלי המשוער לקבוצה עומד על 146,905,000 ₪ (1,250 ₪ כפול 52,805 איש \* 1,250 ₪ = 66,006,250 מיליון ₪ + 64,719 איש \* 625 ₪ = 40,449,375 ₪ = 106,455,625 מיליון שקלים חדשים פיצוי לכלל חברי הקבוצה) וזאת בנוסף לסעד האופרטיבי החשוב ביותר שעל הנתבעות לנקוט בעניין שהינו להנגיש לאלתר את כל התחנות בעיר תל אביב.

123. יפים לענייננו דבריה של כבוד השופטת ענת ברון בת"א 2719/06 דורון לוי נ' חברת החדשות ואח' [פורסם בבנו, 2.2.2010] (להלן: "עניין דורון לוי"). בפרשה זו נדונה בקשה לאישור תביעה ייצוגית

כנגד זכייניות ערוץ 2 וחברת החדשות עקב אי עמידה בכמות השידורים המלווים בשפת סימנים עבור ציבור החירשים.

"פגיעה מעין זו היא פגיעה בלתי ממונית, ומטבע הדברים יש קושי להעריך את הנזק שהיא מסבה באשר קיים בו היבט סובייקטיבי משמעותי. יחד עם זאת, בתי המשפט מורגלים להעריך נזק מסוג זה על דרך האומדנא ועל פי נסיבות העניין – כאשר בענייננו על פניו ראוי לשים את כובד המשקל על העובדה שמדובר בפגיעה בזכות יסוד של קהילה מסוימת באוכלוסייה, ואין מקום להסיט את הדיון לשאלה אם כתוצאה מפגיעה זו נבצר מחברי הקבוצה לצפות בתכנית כזו או בתכנית אחרת כפי שמציעות המשיבות [ראו והשוו: דברי כבוד השופט א' רובינשטיין בדעת רוב בע"א 8126/07 עזבון המנוחה ברוריה צבי נ' בית החולים ביקור חולים, [פורסם בגבו] תק-על 2010(1) 300, 319-320 (2010)]."

124. לצורכי השוואה יצוין כי בע"א 10085/08 תנובה מרכז שיתופי נ' עזבון המנוח תופיק ראבי ז"ל מיום 4.12.11, פורסם בגבו, סכום הפיצוי האישי האחד נקבע על סך של 250 ₪ לכל חבר בקבוצה שחש תחושות שליליות וגועל עקב הידיעה ששתה חלב עמיד שהכיל סיליקון.

125. בענייננו הפגיעה בחברי הקבוצה הינה מתמשכת ותמידית (וזאת עד למועד בו יוגשו כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה באופן מלא) והינה בעלת אופי אישי ופוגעני יותר כלפי אנשים עם מוגבלות ועל כן ברי כי הפיצוי דנן יהיה גבוה בהרבה.

126. יתירה מזאת במסגרת מו"מ בין הצדדים בתביעת ברון נ' אגד ודן העוסקת בהנגשת שירותי תחבורה ציבורית לאנשים עיוורים וליקויי ראייה, הוצע לאתרונה פיצוי בסך 1,250 ₪ לכל חבר בקבוצה. מצ"ב נספח ט' לתובענה פרסום מהאינטרנט.

#### נספח ט' לתובענה.

127. כסיכום לדברים אלה יצוין כי אף אם קיים קושי אינהרנטי לחשב את נזקם של חברי הקבוצה באופן מדויק, או ליתר דיוק לו יבוקש מלוא הנזק שנגרם לתובעים ולקבוצה תרי שהדבר יגיע לעשרות אלפי שקלים חדשים לכל חבר קבוצה. מאידך הוחלט על ידי התובעים להעמיד את סכומי הפיצוי על סכומים אשר יאפשרו פיצוי ריאלי לחברי הקבוצה מתוך אף ימקד את הטיפול בתובענה בהנגשת תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לקבוצה מאידך.

#### 1. הסעדים המתבקשים

128. לאור האמור לעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות על מתן הסעדים הבאים:

- א. ליתן הוראות בדבר אופן פרסום ההחלטה בתובענה זו לכשתתקבל, לקבוע את נוסח פרסום ולחייב את הנתבעות בהוצאות הפרסום;
- ב. לקבוע ולהצהיר כי הנתבעת עברה על סעיף 19 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, כאשר פעלה בניגוד לתקנות ולתכניות ההנגשה המחייבות אותה;
- ג. להורות לנתבעות להנגיש את כל תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה בהתאם לדין בתוך זמן קצוב שלא יעלה על 6 חודשים.
- ד. להורות על מתן פיצוי לחברי הקבוצה בגין נזק (ממוני ולא ממוני) ופגיעה באוטונומיה וכן על פיצוי בלא הוכחת נזק בהתאם לסעיף 20(ה) לחוק תובענות ייצוגיות, בסכומים שהוגדרו בתובענה ואשר לא יפתחו מסך של

1,250 ₪ לכל חבר בתת קבוצה א' וסכום שלא יפחת מ-625 ₪ לתת קבוצה ב'.

- ה. לחייב את הנתבעות בהוצאות התובענה, בגמול הוגן לתובעת שלא יפחת מ-5% מסכום הפיצוי הכולל שיינתן ובשכ"ט לבאי כותם שלא יפחת מ-15% מע"מ מסכום הפיצוי הכולל שיינתן כולל הסעד הלא ממוני- צו עשה.
- ו. ליתן לתובעת ולקבוצה כל סעד נכון וצודק בנסיבות העניין, לפי שיקול דעתו של בית המשפט הנכבד.

## ז. סיכום

129. כפי שהוסבר ותואר לעיל, הנתבעות אינן עומדות בחובתן להגיש את תחנות האוטובוס וסככות ההמתנה לאוטובוס ברחבי העיר תל אביב יפו בהתאם לדרישות החוק, התקנות, תוכניות ההנגשה השונות וכל דין.

130. הפרות ומחדלים אלו פוגעים קשות ובצורה יומיומית באחוז לא מבוטל של האוכלוסייה, קבוצת האנשים בעלי מוגבלויות.

131. אוכלוסייה עדינה ופגיעה זו, זכאית לקבל את מלוא זכויותיה על פי הדין.

132. מטעם זה, ישנה חשיבות כי בית המשפט הנכבד ינקוט ביד קשה כנגד הנתבעות, יחייב אותן ובכך להגשים את התכלית ההרתעתית של חוק תובענות ייצוגיות.

133. הנתבעת 1 הינה הרשות המקומית בתל אביב יפו. הנתבעת 2 הינה תאגיד עירוני של עיריית תל

אביב יפו ומשרדיה מצויים בעיר. לאור זאת, הרי על פי סעיף 3(א)(1) לתקנות סדר הדין האזרחי התשמ"ד-1984, ועל פי חוק בתי משפט לעניינים מנהליים תשי"ס-2000 יש לבית המשפט המחוזי בתל אביב בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים את הסמכות המקומית והעניינית לדון בתובענה זו.

134. עסקינן בביצוע התאמות נגישות על ידי הרשות המקומית בהתאם לדין, משכך וכפי שהוסבר ופורט לעיל, העניין רצוף בהחלטות של הרשות שהתקבלו בחוסר סמכות ובחריגה מסמכות (כך למשל סעיפים 8 ו-22 לתוספת הראשונה וכן תוספת שלישית לחוק בתי המשפט לעניינים מנהליים) ועל כן תובענה זו מוגשת בבית המשפט בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים.

ירושלים, היום 10 לתודש יוני, 2012.



נעמי מה-נעים, עו"ד

מ.ר. 58185



אסף פינק, עו"ד

מ.ר. 47378

ב"כ התובעת