



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

**הנגשת קווי אוטובוס בין-עירוניים לנוסעים  
בכיסאות גלגלים:  
מבט משווה**

כ"ה תמוז תשע"ז

19 ביולי 2017

**כתיבה: אהוד בקר**

אישור: אורלי אלמגור-לוטן, ראש צוות

גרסה לפני עריכה לשונית

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240/1

פקס: 02 - 6496103

[www.knesset.gov.il/mmm](http://www.knesset.gov.il/mmm)

## תוכן

2	תקציר	
4	1. רקע	
4	1.1 הזכות לנגישות ותחבורה ציבורית	
5	1.2 סוגי אוטובוסים ומאפייניהם	
6	2. אמצעים טכניים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים	
6	2.1 אמצעים לעלייה וירידה מהאוטובוס	
7	2.2 התאמות נוספות של האוטובוסים	
8	2.3 הנגשת תחנות ותשתיות	
9	3. הסדרת נגישות אוטובוסים בין-עירוניים בישראל	
9	3.1 עמדת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	
12	4. נגישות אוטובוסים בין-עירוניים במדינות שונות: מבט משווה	
14	4.1 סטנדרטים אירופיים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים	
16	4.2 ארה"ב	
18	4.3 בריטניה	
20	4.4 נורבגיה	
21	4.5 שבדיה	
22	4.6 טורקיה	
24	4.7 אונטריו, קנדה	
25	5. סיכום מבט משווה ונקודות לדיון	
25	5.1 תחולת ההנגשה של תחבורה ציבורית בין-עירונית	
26	5.2 תקופת היערכות ליישום החקיקה	
27	5.3 מימון ההנגשה	



## תקציר

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת אילן גילאון, והוא עוסק בהנגשתם של אוטובוסים המשרתים קווים בין-עירוניים (להלן: **אוטובוסים בין-עירוניים**) לשימושם של נוסעים בכיסאות גלגלים במדינות שונות. המסמך כולל רקע על הזכות לנגישות ועל סוגי האוטובוסים השונים, מידע על פתרונות טכניים המשמשים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים וסקירה של הסדרת סוגיה זו במדינות שונות. בסופו של המסמך מובא סיכום הנקודות העולות מהסקירה.

### רקע: הזכות לנגישות ותחבורה ציבורית

- הזכות לנגישות מוזכרת באמנת עצרת האו"ם בדבר זכויות אנשים עם מוגבלות, עליה חתמה ישראל בשנת 2007. לפי האמנה, על המדינות להבטיח כי אנשים עם מוגבלויות ייהנו מזכויות היסוד וחירויות האדם במלואן ללא אפליה, ובכלל זאת עליהן לנקוט צעדים הולמים כדי להבטיח לאנשים עם מוגבלות גישה לתחבורה.
- בישראל מפורטים רעיונות אלו בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998.

### לפרק בנושא

### אמצעים טכניים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים

- האמצעים הטכניים המקובלים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים הם מעלית ורמפה, המותקנים באוטובוס עצמו או חיצוניים לו.
- נוסף על אמצעים להעלאת נוסעים, הנגשת אוטובוסים דורשת גם התאמות נוספות בתוך האוטובוס, וכן בתשתיות התומכות בו (תחנות אוטובוס).

### לפרק בנושא

### הסדרת נגישות אוטובוסים בין-עירוניים בישראל

- **אוטובוסים בין-עירוניים בישראל לא נדרשים להיות נגישים לנוסעים בכיסאות גלגלים** אלא רק לנוסעים עם מוגבלות חושית (ראייה או שמיעה). זאת להבדיל מאוטובוסים עירוניים, הנדרשים להיות נגישים לנוסעים בכיסאות גלגלים. לפי משרד התחבורה, הסיבה לכך היא כי הנגשה מלאה של אוטובוסים בין-עירוניים כרוכה בעלות גבוהה והיא מורכבת ליישום.

### לפרק בנושא

- לפי אומדן עלות שנמסר למרכז המחקר והמידע של הכנסת על-ידי משרד התחבורה, **בפרישה ל-12 שנים תדרוש הנגשת כלל התחבורה הציבורית (להלן: תח"צ) הבין-עירונית בישראל תוספת של כ-325 מיליון ש"ח לתקציב השנתי**. יש לציין שאומדן זה מתייחס רק לאפשרות ההנגשה הרחבה והיקרה ביותר, הכוללת הנגשה של כלל האוטובוסים.

### לאומדן משרד התחבורה

## הסדרת נגישות אוטובוסים בין-עירוניים במדינות שונות

- **חובת הנגשה של אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים מקובלת במספר מדינות**, הבולטות בהן הן ארה"ב ובריטניה. חובה כזו יכולה לכלול את כל האוטובוסים הבין-עירוניים או את חלקם (תוך שימוש במנגנון הזמנה מראש להקצאת רכב מונגש). לחלופין ניתן להציע חלופה לשימוש הנוסע (כגון מוניות ייעודיות ומסובסדות, או שירות הסעות אחר).

### לפרק בנושא

- לצד האפשרות לחייב הנגשה מלאה של כלל האוטובוסים הבין-עירוניים (האפשרות עליה מבוסס כאמור אומדן העלות של משרד התחבורה), בחלק מהמדינות יש חלופות אחרות:
  - **הנגשה חלקית**: הנגשה של חלק מהאוטובוסים, כאשר נוסע בכיסא גלגלים נדרש לתאם מראש את נסיעתו עם חברת האוטובוס, שתספק רכב מתאים (ניתן לראות זאת למשל בקנדה, בטורקיה ובהוראות לחברות תח"צ קטנות בארה"ב);
  - **שירות חלופי מקביל**: הצעת נסיעה ברכב חלופי (כגון מונית), המאפשרת לנוסע בכיסא גלגלים להזמין נסיעה ישירה ליעדו (שירות כזה ניתן בנורבגיה ושבדיה, למשל). חלופה זו יכולה למעשה לצמצם את הצורך בהנגשת האוטובוסים והתחנות או לבטלו בכלל.
- כיום, עיקר ההסדרה הנוגעת להנגשת תחבורה ציבורית במדינות שנסקרו עוסקת ב**אוטובוסים עצמם**, ורק מיעוטה בתשתיות הנדרשות לפעולתם. זאת, כאשר דוחות והמלצות בנושא מציינים שהנגשה מקיפה מחייבת התייחסות גם לתחנות האוטובוסים.
- במדינות שנבדקו במסגרת כתיבת מסמך זה שבהן התקיימה הסדרה של הנושא ניתנה **תקופת היערכות של מספר שנים** לחברות המפעילות קווי אוטובוס, שאפשרה את יישום התקנות והחלפת האוטובוסים.
- במסגרת כתיבת מסמך זה נמצא מידע חלקי בלבד על **אופן מימון ההנגשה במדינות שונות** או על יחס חלוקת העלות בין המדינה וחברות התח"צ. המידע שנמצא מוצג במסגרת סקירת המדינות השונות. היעדר מידע זה לא מאפשר לנו לדעת כיצד מדינות אלו התמודדו עם מימון ההנגשה, אשר בישראל מהווה חסם מרכזי להחלתה גם על אוטובוסים בין-עירוניים.

### לסיכום המבט המשווה ונקודות לדיון

## 1. רקע

הנגשת אוטובוסים בין-עירוניים היא חלק מהנגשה רחבה יותר של שירותים ציבוריים שונים, שנועדה להגן על כבודו וחירותו של אדם עם מוגבלות ולעגן את זכותו להשתתפות שוויונית ופעילה בחברה בכל תחומי החיים. כך למשל, בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח – 1998, נכתב כי "זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה, מושתתות על ההכרה בעיקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עיקרון כבוד הבריות".<sup>1</sup> להלן מוצג מידע על הזכות לנגישות בתחבורה ציבורית (להלן: תח"צ) והשיקולים מאחוריה ועל המאפיינים של אוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים הקשורים להנגשה.

### 1.1. הזכות לנגישות ותחבורה ציבורית

בשנת 2006 התקבלה בעצרת האו"ם האמנה בדבר זכויות אנשים עם מוגבלות. ישראל חתמה על האמנה בשנת 2007 ואישרה אותה בשנת 2012. במסגרת האמנה ניתנה הכרה מחודשת בזכויות האדם וחירויות היסוד המובטחות לכל אדם, תוך הדגשת הצורך להבטיח כי אנשים עם מוגבלויות ייהנו מזכויות וחירויות אלו במלואן ללא אפליה.<sup>2</sup> עוד מצוין באמנה כי המדינות שהן צד לה "ינקטו צעדים הולמים כדי להבטיח לאנשים עם מוגבלויות גישה לסביבה הפיזית, לתחבורה ולמידע" באופן שווה לאנשים שאינם עם מוגבלות. במסגרת הזו נדרשות המדינות לפתח ולנסח תקנים והנחיות עבור נגישות למתקנים ושירותים ציבוריים ולפקח על יישומם, וכן להבטיח שגופים פרטיים המציעים מתקנים ושירותים כאלו יתחשבו בכל היבטי הנגישות לאנשים עם מוגבלויות.<sup>3</sup>

כאמור, בישראל מפורטים רעיונות אלו בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998. בנוסף להכרה בעקרון השוויון לאדם עם מוגבלות, החוק גם מפרט כי "אדם עם מוגבלות זכאי לנגישות למקום ציבורי ולשירות ציבורי".<sup>4</sup> מתוך תפיסה זו נגזרים עקרונות שונים הנדרשים על מנת להגשים את הזכות לשוויון. בין עקרונות אלו ניתן למנות את:<sup>5</sup>

- עיקרון ההכלה: לפי עיקרון זה, אנשים עם מוגבלות הם חלק מהציבור ולכן יש לתת להם שירות באותו אופן בו ניתן השירות לכלל הציבור, ככל הניתן. לדוגמה, אם ספרייה ציבורית תאפשר לאנשים עם מוגבלות להחליף ספרים רק באמצעות שליח, תימנע מהם האפשרות העומדת ליתר הציבור להגיע לספרייה, לעיין בספרים ולהשתמש ביתר שירותיה. אמצעים לצורך יישום עיקרון זה יכולים לכלול התאמות נגישות ושימוש באמצעי עזר שונים (למשל: רמפות לכיסאות גלגלים, התקנות מעקות ומתן מידע באופן חזותי וקולי, כך שיהיה נגיש לאנשים עם מגבלות חושיות).

<sup>1</sup> חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998, סעיף 1. ההדגשה אינה במקור.

<sup>2</sup> משרד המשפטים, ארגון האומות המאוחדות, האמנה בדבר זכויות אנשים עם מוגבלויות (תרגום לעברית), מבוא.

<sup>3</sup> שם, סעיף 9.

<sup>4</sup> חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998, סעיף 1ב1.

<sup>5</sup> מרכז המידע לנגישות, נציבות שוויון לאנשים עם מוגבלות במשרד המשפטים, עקרונות הנגישות, כניסה אחרונה: 1 במאי, 2017.



- עיקרון הרצף: הליך ההנגשה מחייב תשומת לב לשלבים השונים הנדרשים לצורך השימוש בשירות; יש להתחשב ברצף הפעולות שצריך למלא אדם מצאתו מביתו עד קבלת השירות. לדוגמה, התקנת רמפה לכיסאות גלגלים בכניסה לבניין לא תסייע אם המדרכה המובילה מהרחוב אל הבניין צרה מכדי לאפשר מעבר לכיסא גלגלים.
- עיקרון הגמישות: על נותני השירות לספק התאמות מגוונות שיאפשרו מענה לצרכים המיוחדים ולמצבים השונים בהם אנשים עם מוגבלות עשויים לבקש להשתמש בשירות. בנוסף להבטחת עקרונות אלו יש לוודא הבטחת נגישות בתקופת המעבר. יישום נגישות מלאה הוא תהליך ארוך שיכול להימשך מספר שנים. עד השלמת התהליך יש צורך לספק חלופות שיענו באופן זמני על צרכי אנשים עם מוגבלויות. לדוגמה, אם יש שירות ציבורי הניתן בבניין בקומה גבוהה ללא מעלית נגישה, יש לאפשר באופן זמני שירות לאנשים עם מוגבלות באמצעות נציג בקומת הקרקע, באמצעות שליח או דרך הטלפון, עד להשלמת ההנגשה של הקומה הגבוהה. בהתחשב בעקרונות אלו, ניתן להבין שהנגשה מלאה של אוטובוסים תכלול מתן גישה פיזית אל מעלה האוטובוס, הנגשה של פנים האוטובוס וכן של התחנות וסביבתן. פירוט על הרכיבים הללו מופיע בהמשך במסמך זה.

## חזרה לתקציר

### 1.2 סוגי אוטובוסים ומאפייניהם

אוטובוס הוא אמצעי להסעת המונים, המשמש בין היתר להפעלת שירותי תח"צ. בישראל, כפי שמפורט בהמשך, יש הבדל בין דרישות ההנגשה של אוטובוסים עירוניים ושל אוטובוסים בין-עירוניים. במדינות הנסקרות בהמשך המסמך, החלוקה הנפוצה בתקנות ומסמכים רשמיים אחרים היא לפי מבנה האוטובוס:<sup>6</sup>

- אוטובוס נמוך-רצפה (Low floor bus) הוא אוטובוס שמפלס הרצפה שלו הוא בערך בגובה המדרכה או מעט גבוה יותר מכך, בדומה לרכב פרטי. אוטובוס כזה משמש בדרך-כלל לנסיעות עירוניות והוא בעל מהירות מוגבלת יחסית.
- אוטובוס גבוה-רצפה (Over the Road bus, High floor bus או Coach) הוא אוטובוס שמפלס הרצפה שלו גבוה מהמדרכה (בדרך-כלל מעל גובה הגלגלים) והגישה מבחוץ אל אזור הישיבה בו דורשת עלייה במדרגות או במעלית. החלל שבין אזור הישיבה לקרקע משמש לאחסון או למערכות המנוע של האוטובוס, והמהירות בה הוא מסוגל לנסוע גבוהה יותר מזו של האוטובוס נמוך-הרצפה. אוטובוסים אלו נחשבים זולים יותר ומתאימים יותר לשימוש בתנאי שטח קשים, כגון דרכים לא סלולות. חלוקה אפשרית אחרת, המופיעה בתקנות שפרסם האו"ם ושאומוצו על-ידי האיחוד האירופי, היא בין אוטובוסים שנועדו לנסיעות ארוכות, בהם לא אמורים להיות מקומות לנוסעים בעמידה, לבין אוטובוסים

<sup>6</sup> UN Development Program, [A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities](#), June 2010, pp.xii-xiv.



שנועדו לאפשר נסיעה בעמידה, ומשמשים לנסיעות קצרות יותר.<sup>7</sup> בנוסף, ניתן להבדיל בין אוטובוסים המשמשים להפעלת קווי שירות במסגרת התחבורה הציבורית לבין אוטובוסים המשמשים למטרות אחרות, כגון טיול בית-ספר, אירוע פרטי וכדומה.

## 2. אמצעים טכניים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים לכיסאות גלגלים



מעלית מובנית באוטובוס גבוה-רצפה<sup>8</sup>



אוטובוס גבוה-רצפה עם אזור מונמך ליד הנהג לכיסא גלגלים<sup>9</sup>

בפרק זה מפורטים אמצעים שונים המשמשים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים במדינות שונות או אמצעים המוצגים כמומלצים (Best Practice) בספרות ובתקנות העוסקות בתחום, שנמצאו במהלך העבודה על מסמך זה. הדיון המקצועי באמצעים אלו כולל פירוט טכני (כגון שיפוע נדרש של רמפה ואורך ורוחב של שטח לכיסא גלגלים). במסגרת מסמך זה נסקרים האמצעים ללא הרחבה בנוגע לפרטים הטכניים, כאשר פירוט של אלו נמצא במקורות המופיעים בהערות השוליים.<sup>10</sup>

### 2.1 אמצעים לעלייה וירידה מהאוטובוס

אוטובוסים בין-עירוניים גבוהים בדרך-כלל מגובה הקרקע, דבר המחדד את הקושי בהנגשתם לכיסאות גלגלים. הגישה הפיזית אל אוטובוס כזה אפשרית בדרך-כלל באמצעות מערכות המסייעות לעלייה וירידה - מעלית או רמפה :

- מעלית, המופעלת על-ידי הנהג או אדם אחר המוסמך לכך (למשל: עובד בתחנה);
- רמפה, המופעלת באופן אוטומטי או שיש לפתוח אותה ידנית.

רמפה יעילה נדרשת להיות בשיפוע המאפשר כניסה עצמאית של המשתמש בכיסא גלגלים (או בעזרת אדם אחד נוסף לכל היותר), ולפיכך היא מושפעת גם מהבדל הגובה שבין האוטובוס לבין התחנה או המדרכה.

<sup>7</sup> UNECE, [UN Vehicle Regulations - 1958 Agreement, Regulation No. 107 - Rev.6 - General construction of buses and coaches](#).

<sup>8</sup> OECD - European Conference of Ministers of Transport, [Improving Transport Accessibility for All: Guide to Good Practice](#), 2006, p.79 (© UK Department for Transport, 2006, licensed under the [Open Government Licence \(OGL\) v3.0](#)).

<sup>9</sup> OECD - European Conference of Ministers of Transport, *Ibid*, p.78.

<sup>10</sup> פרק זה מתבסס על המקורות הבאים :

COST – European Cooperation in Science and Technology, [TUD Action COST 349: The Accessibility of Coaches and Long Distance Buses for People with Reduced Mobility](#), October 2005, pp.11-51.

UNECE, [UN Vehicle Regulations - 1958 Agreement, Regulation No. 107 - Rev.6 - General construction of buses and coaches](#), 1998, annex 8: Accommodation and Accessibility for Passengers with Reduced Mobility.

EU, [Regulation \(EU\) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation \(EC\) No 2006/2004 Text with EEA relevance](#), par.(7)-(17), Ch.3, annexes 1-2.

UN Development Program, [A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities](#), June 2010, pp.25-29, 44-61.

OECD - European Conference of Ministers of Transport, *Ibid*, pp.41-67, 72-75, 77-79.

זאת, בנוסף להסדרה מהמדינות המובאות בפרק 4 של מסמך זה.



**התקנת המערכות באוטובוס מול התקנתן בתחנה:** ניתן להתקין את המערכת המסייעת ברכב עצמו או להשתמש במערכת חיצונית לרכב. התקנת המערכות בכלי הרכב עצמו מאפשרת הפעלתן גם כאשר אין תשתית מתאימה מחוץ לרכב ואף לתת מענה מותאם למדרכות בגבהים שונים, אולם עלול להיות קושי טכני בהתקנת מערכות כאלו ברכבים ישנים; כמו כן, התקנת מערכות כאלו ברכבים שלא נועדו לכך עשויה להיות יקרה יותר מבניית מערכת חיצונית. מערכות המבוססות על תשתית התחנות (מערכות נייחות הקבועות במקום או מערכות ניידות המונחות על-ידי איש צוות) הן זולות להקמה (יחסית להתקנה על הרכב עצמו) ומאפשרות מתן שירות לכלי רכב רבים; מאידך, מערכות כאלו לאו דווקא מתאימות לכל הרכבים או לכל התחנות והן מגבילות את העלייה והירידה מהאוטובוס לתחנות (כך שבעצירה לא מתוכננת אין ביטחון שהנוסע בכיסא הגלגלים לרדת מהאוטובוס ולעלות חזרה).<sup>11</sup> במדינות הנסקרות במסגרת מסמך זה מקובלת האפשרות של התקנת המערכות באוטובוס עצמו ולא תשתיות חיצוניות.

## חזרה לתקציר

## 2.2. התאמות נוספות של האוטובוסים

בתוך האוטובוס יש צורך במשטח ייעודי ומותאם שבו יעמוד כיסא הגלגלים בזמן הנסיעה. נדרשת גם תשומת לב לאופן הגישה מהכניסה המותאמת למשטח הייעודי:



- הדרך מנקודת הכניסה לרכב עד למקום המיועד צריכה להיות רחבה דיה על-מנת לאפשר מעבר של הנוסע, וכן נדרש שימוש ברצפה המונעת החלקה ובמעקה או נקודות אחיזה בגובה מתאים לנוסע בכיסא גלגלים.
- במקום המיועד יש צורך בחגורות בטיחות או במערכת אחרת המותאמת לכיסא גלגלים, שתימנע טלטול במהלך הנסיעה, תגן על הנוסע ותשמור עליו במקומו במקרה של תאונה. כמו כן, ניתן להתקין במקום המיועד כריות תמיכה לראש ולגב, לשיפור הנוחות והבטיחות במהלך הנסיעה. בנוסף אפשר להתקין במקום המיועד כיסאות מתקפלים לשימוש נוסעים כאשר אין במקום נוסע בכיסא גלגלים.

מעבר לכך, יש מאפיינים נוספים של האוטובוס שניתן להתאים לנוסע בכיסא גלגלים: מיקום כפתורי הפעמון, מידע לנוסע ומערכות אחרות לשימוש הנוסע (כגון כוונון המזגן) בגובה נוח לגישה, סימון בתאורה מתאימה של הדרך למקום הייעודי ושל המקום עצמו, הנגשת שירותים באם יש כאלו ברכב ועוד.

<sup>11</sup> Public Transport for All, [Newsletter 2: Boarding Assistance System Evaluation & Recommendations](#), 2010, p.8.

<sup>12</sup> COST – European Cooperation in Science and Technology, [TUD Action COST 349: The Accessibility of Coaches and Long Distance Buses for People with Reduced Mobility](#), October 2005, p.83.





### נקודה למחשבה: מידות של כיסאות גלגלים וחלופות גדולות יותר

כיסאות גלגלים יכולים להיות בגדלים שונים ובמשקל משתנה, כאשר כיסאות גלגלים חשמליים וקלנועיות הם במקרים רבים כבדים וגדולים מכיסאות ידניים. בנוסף, שינויים טכנולוגיים ועיצוביים יכולים להביא לשינוי במידות הכיסאות. הבדל בגודל הכיסא עלול להשפיע על הנגישות – למשל, אדם עם כיסא גלגלים גדול מהתקן לא יוכל להשתמש בשירות על אף שהוא מונגש.

תנאי מפתח ליישום מוצלח של ההנגשה הוא הכנה מתאימה של הנהגים כך שיוכלו לתת שירות מתאים, ובכלל זאת הדגשת החשיבות המהותית של מתן שירות לאנשים עם מוגבלויות והכשרה בהפעלת האמצעים הטכניים השונים. תשומת לב להכשרה תסייע להפחתת חששות אפשריים, כגון החשש מפעולה רשלנית ופגיעה פיזית בנוסע בעקבות שימוש לא נכון במעלית או ברמפה, וכן למניעת תחזוקה לקויה.<sup>13</sup>

### 2.3. הנגשת תחנות ותשתיות

בנוסף להתאמת האוטובוסים עצמם, תהליך ההנגשה כולל גם התאמות של התשתיות המשמשות לתח"צ, ובפרט תחנות האוטובוס: לפי עיקרון הרצף, אם תחנת האוטובוס או הדרך אליה אינם נגישים, הנגשת האוטובוס לא תשיג את מטרתה. הצורך בהתאמות אינו מוגבל לתחנות מרכזיות, היות ואוטובוסים בין-עירוניים משרתים נוסעים גם אל תחנות קטנות יותר, הממוקמות ברחובות או לצד דרכים ומחלפים. הצורך בהתאמות בולט יותר במיקומים בהם אין תשתית מתאימה לשימוש של הולכי רגל (למשל תחנה סמוכה לכביש, שאין מדרכה רציפה בינה לבין היישוב הקרוב אליה, או שהמדרכה צרה מכדי לאפשר מעבר כיסא גלגלים).

ההתאמות הקשורות להנגשת התחנות עבור נוסעים בכיסאות גלגלים כוללות: התייחסות לרוחב המדרכה הסובבת את התחנה ולשיפוע שלה; גישה ללא מדרגות לתחנה; מדרכה בגובה תואם למעלית או לרמפה שמשמשות באוטובוס (או למעלית או רמפה מחוץ לאוטובוס); מעברי חצייה מותאמים סביב התחנה והצגת לוחות זמנים ומידע בגובה מתאים לנוסע בכיסא גלגלים.

תחנה מרכזית, המציעה לנוסע תשתיות רבות יותר, יכולה לכלול התאמות נוספות, וביניהן: התאמת הגובה של דלפקי מודיעין, קופות ומעליות; הצעת תאי שירותים מונגשים; פיזור אזורי מנוחה והתרענונות מונגשים והכשרת צוות התחנה למתן סיוע מיוחד למשתמשים בכיסאות גלגלים.

מעבר לפירוט שצוין עד כה, צעד נוסף שיכול לקדם את ההנגשה הוא פעילות הסברה לנוסעים, אשר תימנע מצב בו נוסעים אינם מודעים לזכויותיהם ולהתאמות בתחבורה הציבורית ותסייע להם לממש את הזכויות המוקנות להם.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> American Bus Association, [Equip Magazine: The ADA Dilemma](#), Fall 2016, p.6; UN Development Program, [A Review of International Best Practice in Accessible Public Transportation for Persons with Disabilities](#), June 2010, pp.72-73.

<sup>14</sup> Ibid.



### 3. הסדרת נגישות אוטובוסים בין-עירוניים בישראל

תקנות הנגישות של אוטובוסים בישראל נשענות על חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998 (להלן: **החוק**). לפי החוק, "אדם עם מוגבלות זכאי לשירותי תח"צ נגישים ומתאימים לשימוש, בתדירות סבירה, לרבות אפשרות גישה לתחנות ולנמלים שבמסגרתם פועלים שירותי תח"צ."<sup>15</sup> לפי התקנות שנקבעו מכוח החוק, על אוטובוס נגיש לכלול, בין היתר, דלת המיועדת לכניסה של אדם הנע בכיסא גלגלים, ברוחב שלא יפחת מ-100 ס"מ ויאפשר מעבר חופשי בדלת; מתקן הרמה לכניסה ויציאה של נוסעים הנעים בכיסא גלגלים; מנגנון למניעת תנועה של האוטובוס בעת הפעלת מתקן ההרמה; הקצאת מקום לכיסא גלגלים מול הדלת המיועדת לכניסת כיסא הגלגלים, עם מאחז יד ואמצעים לעיגון כיסא הגלגלים להבטחת יציבותו; ולחצן עצירה בטווח יד של היושב בכיסא גלגלים.<sup>16</sup>

עם זאת, **זרישות אלו אינן חלות על אוטובוסים בין-עירוניים**: הגדרת "שירותי התחבורה הציבורית" בחוק כוללת רק אוטובוסים עירוניים, ואילו אוטובוסים בין-עירוניים נדרשים להתאמות נגישות לאנשים עם מוגבלות חושית (כגון ראייה או שמיעה) בלבד.<sup>17</sup> בדיונים לקראת אישור החוק בשנת 1998 אמר מנכ"ל משרד התחבורה דאז, נחום לנגנטל, כי בעוד מערכת התחבורה הציבורית העירונית היא בתהליך של חידוש שיאפשר נגישות לכיסאות גלגלים, אוטובוסים בין-עירוניים נדרשים להיות אוטובוסים גבוהים (עם מדרגות) והתאמת כל האוטובוסים הבין-עירוניים והתחנות שלהם לכיסאות גלגלים תהיה יקרה עד לא ישימה. אפשרות שעלתה באותו הדיון הייתה הנגשה של מספר אוטובוסים בקווים מרכזיים, אולם מנכ"ל המשרד ציין כי פתרון כזה יהיה חלקי בלבד, יהיה ניתן ליישם אותו רק בשלבים ואין מקום לעגן אותו בחקיקה.<sup>18</sup> בדיון בהמשך אותו החודש הבהיר יו"ר הוועדה, חבר הכנסת שאול יהלום (שהיה באותה עת לקראת סיום כהונתו כיו"ר הוועדה) כי התמקדות החוק באוטובוסים עירוניים והחרגת האוטובוסים הבין-עירוניים היא חלק מפשרה עליה הסכימו הוועדה, משרד התחבורה ומשרד האוצר.<sup>19</sup>

#### [חזרה לתקציר](#)

### 3.1 עמדת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

לפי משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן: **המשרד**), הקשיים המרכזיים בהנגשת האוטובוסים הבין-עירוניים לכיסאות גלגלים הם עלותו הגבוהה של הליך ההנגשה והמורכבות הרבה של יישומו. לבקשת מרכז המחקר והמידע הציג המשרד אומדן עלות להנגשת כלל האוטובוסים, כמפורט בהמשך. האומדן מתבסס על ההנחות האלו:<sup>20</sup>

<sup>15</sup> חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998, סעיף 19.

<sup>16</sup> תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003, סעיף 5.

<sup>17</sup> חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998, סעיף 19.

<sup>18</sup> ועדת החוקה, חוק ומשפט, פרוטוקול מס' 151, הצעת חוק שיוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ו-1996, אישור פרק התחבורה הציבורית, 9 בפברואר 1998, עמ' 4-6.

<sup>19</sup> ועדת החוקה, חוק ומשפט, פרוטוקול מס' 158, הצעת חוק שיוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998, 23 בפברואר 1998, עמ' 2-5.

<sup>20</sup> יש לציין שהמשרד ביצע אומדן רק של הנגשת כלל המערכת ולא של הנגשה חלקית. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, **מכתב: נגישות אוטובוסים בקווי שירות בין עירוניים למשתמשים בכיסאות גלגלים – בקשת מידע**, 25 במאי 2017.



- היקף צי האוטובוסים הבין-עירוניים בישראל הוא כ-4,500 כלי רכב, ועלות ההנגשה עומדת לפי המשרד על כ-150 אלף ש"ח לאוטובוס;<sup>21</sup>
- ההנגשה תקטין את מספר מקומות הישיבה באוטובוס ותגדיל את כמות האוטובוסים הנדרשת (הנגזרת ממספר האוטובוסים הנדרש בשעות השיא), מה שיביא לתוספת בתשומות הנדרשות להפעלה (דלק, מספר הנהגים, בלאי ועוד);
- מספר התחנות המרכזיות הטעונות הנגשה הוא כ-150 תחנות, ועלות ההנגשה הממוצעת למתקן מוערכת על-ידי המשרד בכ-1.5 מיליון ש"ח;
- הערכת מספר המשתמשים האפשרי היא בהתאם למספר המשתמשים בכיסא גלגלים בישראל, כ-40 אלף נוסעים;<sup>22</sup>
- בנוסף להיבט התקציבי, התאמת רציפי הקליטה בתחנות המרכזיות תדרוש הרחבת הרציפים, על חשבון מספר הרציפים או על חשבון השטח המיועד לפעילויות אחרות. לפי המשרד, הנגשת התחנות המרכזיות והמסופים תחייב הכפלה של השטח המשמש לקליטת נוסעים בסמוך לאוטובוס ותפחית את קיבולת האוטובוסים במסופים ובתחנות המרכזיות בכ-50%;<sup>23</sup> זאת, כאשר הרשויות המקומיות אינן מקצות למשרד התחבורה עוד שטח שיכול לשמש להרחבת התחנות.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> יש לציין כי לפי דוח בנושא הנגשת האוטובוסים הבין-עירוניים שהוכן עבור המשרד בינואר 2017, התוספת לעלות הנדרשת לרכישת אוטובוס בין-עירוני חדש ומונגש היא של כ-50 אלף ש"ח (ללא חישוב עלויות התחזוקה), להבדיל מהאומדן שצוין בתשובת המשרד, שעמד על כ-150 אלף ש"ח. לפי נציגי המשרד, הדוח מתייחס רק לאוטובוסים מתוצרת אירופית, היקרים מהאוטובוסים הבין-עירוניים הנפוצים בענף בכ-170 אלף ש"ח (מעבר לתוספת הנדרשת למען הנגשתם, העומדת על כ-50 אלף ש"ח). עם זאת, נציג המשרד הוסיף כי בהינתן ותהיה דרישה רבה יותר לאוטובוסים מונגשים סביר שהפערים יצטמצמו. יש הסכמה בעמדת המשרד ובדוח המדובר שהנגשת אוטובוסים קיימים אינה פתרון ישים כלכלית והנדסית. צברטק הנדסת רכב ומערכות דינאמיות, **הנגשת אוטובוס בין עירוני לאנשים עם מוגבלות לרבות כיסא גלגלים**, ינואר 2017, עמ' 18-19; גבי נבון, מנהל אגף תכנון תחבורה ציבורית ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, **דוא"ל**, 1 ביוני 2017.

<sup>22</sup> לפי פרסומי המוסד לביטוח לאומי, נכון לדצמבר 2015 היו כ-39 אלף מקבלי קצבת ניידות בישראל, מהם כ-18 אלף שהיו מרותקים לכיסא גלגלים או נחשבו כזקוקים לכיסא ומשתמשים בו. מספר זה אינו כולל בהכרח את כלל הנוסעים בכיסאות גלגלים אלא את מי שמקבלים את קצבה זו. ראו: המוסד לביטוח לאומי, **דוח שנתי 2015**, ספטמבר 2016, עמ' 165-166.

<sup>23</sup> לפי המשרד, רוחב השטח לקליטת נוסעים בין הרציפים הינו כ-0.9 מ' ורציף נגיש נזקק לשטח ברוחב 2 מ'. השטח הנוסף יכול לבוא על חשבון מספר הרציפים או הקצאת שטח נוסף. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, **מכתב: נגישות אוטובוסים בקווי שירות בין עירוניים למשתמשים בכיסאות גלגלים – בקשת מידע**, 25 במאי 2017.

<sup>24</sup> פרטים נוספים על הקשיים הנוגעים להקצאת שטחים לצרכי תח"צ ניתן למצוא כאן: רינת בניטה, **מידע על חניונים תפעוליים וחינוכי לילה בשירות התחבורה הציבורית**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 13 בינואר 2016.



טבלה 1 : אומדן משרד התחבורה של עלות הנגשת כלל שירותי האוטובוס הבין-עירוניים, מחושב ל-12 שנים<sup>25</sup>

רכיב	עלות (במיליוני ש"ח)
<b>סך עלויות ישירות (ל-12 שנים)</b>	<b>1,050</b>
רכישת רכבים חלופיים <sup>26</sup>	675
גידול צי בין עירוני בתקופה (הוספת 1,000 רכבים)	150
הנגשת תחנות מרכזיות ומסופים קיימים	225
<b>סך עלויות עקיפות (ל-12 שנים)</b>	<b>2,850</b>
אובדן 4 מקומות ישיבה באוטובוס - הגדלת צי	45
אובדן 4 מקומות ישיבה באוטובוס - תוספת תשומות	1,500
גידול בשל תוספת לביקוש השירות	4.5
גידול בצרכי תשתית (מעבר למחסור בהקצאת קרקעות)	1,200
נגישות תחנות אוטובוס	100
<b>סה"כ עלויות ישירות ועקיפות ל-12 שנים</b>	<b>3,900</b>
<b>עלות שנתית (חלוקה ב-12)</b>	<b>325</b>

כפי שניתן לראות בטבלה לעיל, האומדן שביצע משרד התחבורה נפרש על פני 12 שנים ולפיו סך העלויות שיידרשו במשך שנים אלו להנגשת האוטובוסים הבין-עירוניים תעמוד על כ-3.9 מיליארד ש"ח. סכום זה כולל כמיליארד ש"ח המכסים את עליית המחיר של אוטובוסים שיירכשו בזמן זה ואת הנגשת התחנות המרכזיות והמסופים הקיימים; הסכום כולל גם עלויות עקיפות, שהעיקריות בהן הן כ-1.2 מיליארד ש"ח בשל גידול בצרכי התשתית (המתבסס על הכפלת השטח הנדרש לתשתיות) וכ-1.55 מיליארד ש"ח להגדלת צי האוטובוסים ותוספת תשומות בשל אובדן ארבעה מקומות ישיבה באוטובוס המוגש.

מכאן, שלפי משרד התחבורה, בפרישה ל-12 שנים תדרוש הנגשת האוטובוסים הבין-עירוניים בישראל תוספת תקציבית של כ-325 מיליון ש"ח לתקציב השנתי, בנוסף לעלות ההפעלה העכשווית, העומדת, כאמור, על כחמישה מיליארד ש"ח בשנה. ניתן להניח כי הוצאה זו כוללת מספר עלויות חד-פעמיות (כגון הנגשת התחנות הקיימות), שלא יידרשו בשנים שלאחר מכן.

<sup>25</sup> האומדן הוא בערכים נומינליים וללא התאמה למדד. הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מכתב: נגישות אוטובוסים בקווי שירות בין עירוניים למשתמשים בכיסאות גלגלים – בקשת מידע, 25 במאי 2017.

<sup>26</sup> סכום זה הוא בנוסף לעלות השוטפת של החלפת האוטובוסים, המתבצעת אחת למספר שנים. גבי נכון, מנהל אגף תכנון תחבורה ציבורית ברשות הארצית לתחבורה ציבורית, דוא"ל, 1 ביוני 2017.



בהקשר לאומדן עלות זה, יש מקום לציין מספר נקודות למחשבה הנוגעות להנחות שבו:

- **הערכת המשרד מתייחסת רק לאפשרות ההנגשה הרחבה והיקרה ביותר**, של הנגשת כלל האוטובוסים. ניתן להניח שהנגשה חלקית המלווה בדרישה לתאם מראש נסיעה עבור נוסע בכיסא גלגלים תאפשר הפחתת מספר האוטובוסים הנדרשים להתאמה.
- ניתן לשאול האם אובדן מקומות הישיבה הוא נדרש, כאשר ניתן להשתמש בכיסאות מתקפלים או בכיסאות שניתנים לקיפול והזזה (כפי שניתן לראות בתמונה בפרק 2.2);
- מספר המשתמשים האפשרי, הכולל את כל המשתמשים בכיסאות גלגלים, לאו דווקא מייצג את מספר המשתמשים המשוער, היות וחלק מהמשתמשים בכיסאות גלגלים יעדיפו לנסוע ברכב פרטי או אמצעי תחבורה אחרים, כפי שמקובל באוכלוסייה הכללית.

**התאמת גורמים אלו והתחשבות באפשרות של הנגשה חלקית יכולה להפחית את העלות הנדרשת.**

נציין כי לעניין הנגשת התח"צ הבין-עירונית בכללותה לנוסעים בכיסאות גלגלים, משרד התחבורה הוסיף ששירות הרכבות הבין-עירוני, הנמצא בהרחבה מתמדת, מונגש לחלוטין; שיש בארץ כ-700 מוניות נגישות; ושהמדינה מעניקה הטבות מס ברכישת רכב לנכים (כאשר בעלות על רכב יכולה למלא את הצורך התחבורתי).

## [חזרה לתקציר](#)

### **4. נגישות אוטובוסים בין-עירוניים במדינות שונות: מבט משווה**

לשם הכנת המסמך שלח מרכז המחקר והמידע של הכנסת למדינות שונות שאלות בנוגע למדיניות ההנגשה של אוטובוסים בין-עירוניים, באמצעות המרכז האירופי למחקר ולתיעוד פרלמנטרי (European Centre for Parliamentary Research & Documentation, ECPRD).<sup>27</sup> פרק זה כולל סקירה כללית של התשובות שהתקבלו ופירוט על מספר מדינות לדוגמה.<sup>28</sup>

להלן מוצגת חלוקת התשובות שהתקבלו מ-27 מדינות בנוגע לטיב ההסדרה של הנגשת האוטובוסים המשמשים לנסיעות בין-עירוניות בהן:

- בארבע מדינות נמצאו תקנות העוסקות באופן מפורש בהנגשת אוטובוסים המקבילים לאוטובוסים בין-עירוניים;<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> ECPRD, Request no. 3371: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses, March 27, 2017.

<sup>28</sup> יש לציין כי בתשובות המדינות שהתקבלו ההתייחסות המקובלת לא הייתה לקווים עירוניים או בין-עירוניים, אלא התייחסות לאורך המסלול או להבדל בין אוטובוסים נמוכי-רצפה וגבוהי-רצפה. לפיכך, פרק זה סוקר מדיניות העוסקת באוטובוסים המשמשים בקווי שירות ארוכים (מעל 250 ק"מ, בהתאם לדירקטיבה של האיחוד האירופי המוצגת בהמשך) או אוטובוסים גבוהי-רצפה, המשמשים בעיקר לנסיעות המקבילות לנסיעות בין-עירוניות בישראל.

<sup>29</sup> במדינות אלו נכללת ארה"ב, שלא סיפקה תשובה לפנייה ל-ECPRD.



- בעשר מדינות יש חובה כללית להנגשה של התחבורה הציבורית, החלה על כל האוטובוסים בשירות התחבורה הציבורית בתחומן ;
- בארבע מדינות מוסדרת הנגישות ברמה המחוזית. לפי תשובות המדינות מרבית המחוזות בהן, אם לא כולם, מחייבים הנגשת אוטובוסים בין-עירוניים. בנוסף, בשתי מדינות מתוך הארבע (קנדה ושבדיה) ישנה הסכמה לא מחייבת בנושא של המדינה או המחוזות מול חברות התח"צ;<sup>30</sup>
- שש מדינות נוספות מקיימות את הוראות הדירקטיבה של האיחוד האירופי בנושא (המתוארת להלן), הכוללת הגנה חלקית על זכויות הנוסע רק בחלק מסוים מהאוטובוסים הבין-עירוניים;<sup>31</sup>
- ארבע מדינות לא מחייבות כלל הנגשה של התח"צ.

יש להדגיש שהתשובות שהתקבלו מתמקדות בהסדרה הקיימת ולא בבחינת היישום שלה בפועל.

להלן מוצג מידע על הסטנדרטים האירופיים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים. כמו כן מובא פירוט על הסדרת ההנגשה של אוטובוסים בין-עירוניים בשש מדינות לדוגמה. המדינות המוצגות נבחרו כדי להציג גישות שונות להסדרה או להדגים את הליך ההסדרה, בהתאם למידע שנמצא במהלך כתיבת מסמך זה.

בבחינת דוגמאות אלו יש לזכור כי בינן ובין ישראל יש הבדלים המקשים על השוואה וגזירה ישירה בין המדינות: מדובר במדינות עם מאפיינים גיאוגרפיים מגוונים ומצב תחבורתי שונה. כך, למשל, בכל מדינה יש מידת שימוש שונה ברכבות, המשמשות כחלופה לאוטובוסים בין-עירוניים. בנוסף, ייתכן שישנו הבדל במימון ההנגשה בין המדינה לבין חברות התח"צ. היות ובישראל המימון מוצג כחסם מרכזי להנגשת האוטובוסים הבין-עירוניים, חיפשנו במהלך העבודה על מסמך זה מידע באשר לאופן מימון ההנגשה במדינות השונות והחלוקה בהן בין המדינה והמפעילות, אולם במרביתן לא נמצא מידע על כך. מידע בנושא נמצא לגבי בריטניה, מפורט בפרק על מדינה זו ומדגים את ההבדל בין מדינות שונות בנוגע למאפייני האוכלוסייה, מערכת התחבורה ומימון ההנגשה.

## [חזרה לתקציר](#)

<sup>30</sup> Ida Andenæs Galtung, Norwegian Parliamentary Research Service, **Letter: Wheelchair Accessibility of Public Transport**, April 17, 2017; Gunnar Fors, Sveriges Riksdag, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 19, 2017; Lena Heldt, German Bundesrat, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 27, 2017; Kristi Thompson, Parliamentary Information and Research Service, Library of Canadian Parliament, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 13, 2017.

<sup>31</sup> בחלק ממדינות אלו האחראיות על הסדרת ההנגשה היא מקומית או מחוזית, אולם קיימת, לפי הדיווח, בכל המחוזות.



#### 4.1. סטנדרטים אירופיים להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים

ככלל, האיחוד האירופי אינו מחייב הנגשה של אוטובוסים גבוהי-רצפה אלא רק של אוטובוסים נמוכי-רצפה.<sup>32</sup> בצד זאת, בהמשך לעקרונות שהותוו באמנת האו"ם בדבר זכויות אנשים עם מוגבלויות, נקבעו באיחוד תקנות המבטיחות הגנה על זכותם של אנשים עם מוגבלויות (ובכלל זאת נוסעים בכיסאות גלגלים) בבואם לרכוש כרטיס לנסיעה באוטובוס, לקבל פיצוי על ביטולים ועיכובים או לבקש מידע בערוצים שונים, ככל נוסע אחר. תקנה 181/2011 של האיחוד האירופי,<sup>33</sup> בנושא זכויות הנוסע בתח"צ, כוללת התייחסות מיוחדת לאוטובוסים גבוהי-רצפה וקובעת כי במקרה בו רוכש אדם עם מוגבלויות כרטיס לאוטובוס יש לספק לו את השירות או לדאוג לפיצוי מתאים, כמוגדר בתקנה.<sup>34</sup> בנוסף, התקנה מחייבת את חברות התחבורה הציבורית לדאוג להכשרה מספקת לעובדיהן בנוגע לסיוע לאנשים עם מוגבלויות ולספק לנוסעים מידע באופן נגיש.<sup>35</sup>

יש לציין כי התקנה מוגבלת בהיקפה, וחברות תח"צ רשאיות שלא לאפשר הזמנת כרטיס נסיעה במקרים בהם הרכב או התשתית שסביבו לא מאפשרים מתן גישה לנוסע או שהחברה לא יכולה לספק את השירות בהתאם לתקנות ולרישוי במדינות בהן הנסיעה מתבצעת.<sup>36</sup> בנוסף, התקנה חלה במלואה רק על קווי שירות באורך של 250 ק"מ לכל הפחות. כמו כן, התקנה מאפשרת למדינות לתת פטור בהיקף משתנה לחברות התח"צ בהן עד שנת 2021, ובכלל זאת: מתן פטור רחב יחסית לחברות המפעילות רק קווים פנימיים במדינה ופטור מוגבל יותר לחברות המפעילות קווים בין-לאומיים.<sup>37</sup> נכון לספטמבר 2016, מתוך 28 מדינות החברות באיחוד – 12 מדינות נתנו פטורים כאמור.<sup>38</sup> למרות מגבלות והסתייגויות אלו, התקנה מוזכרת בתשובות שהתקבלו ממדינות שונות באיחוד כבסיס או השראה לתקנות לאומיות להנגשת אוטובוסים בין-עירוניים, כמוצג בהמשך.

יישום הדירקטיבה נבחן בדוח ביקורת של נציבות האיחוד האירופי משנת 2016. מעבר להגבלת תחולת התקנה בהתאם לאורך הקווים, לפי כותבי הדוח הקושי העיקרי של הטמעת הוראותיה הוא **מצבן של התשתיות (תחנות ותחנות מרכזיות) ופעילות חסרה להנגשתן:**

---

<sup>32</sup> [Regulation \(EC\) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning type-approval requirements for the general safety of motor vehicles, their trailers and systems, components and separate technical units intended therefor \(Text with EEA relevance\)](#), article 7, par.4.

<sup>33</sup> תקנה (Regulation) של האיחוד האירופי היא חקיקה המחייבת כלשונה את המדינות החברות באיחוד גם ללא אישור על-ידי הרשויות הנפרדות של המדינות השונות. להבדיל, דירקטיבה (Directive) מצביעה על יעד מדיניות מסוים שהשגתו אמנם מחייבת את המדינות החברות באיחוד, אך למדינות החברות יש את האפשרות לבחור בעצמן את תוכן החקיקה וההסדרה לקידום המדיניות. ראו: European Union, [Regulations, Directives and Other Acts](#), תאריך כניסה: 25 במאי 2017.

<sup>34</sup> [Regulation \(EU\) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation \(EC\) No 2006/2004 Text with EEA relevance.](#)

<sup>35</sup> Ibid, par. (7)-(17), Ch.3, annexes 1-2.

<sup>36</sup> Ibid, article 10, par.1.

<sup>37</sup> Ibid, article.2, par.1, 4-6; art.18.

<sup>38</sup> European Commission, [Report from the Commission to the European Parliament and the Council: Report on the Application of Regulation \(EU\) No 181/2011 Concerning the Rights of Passengers in the Bus and Coach Transport and Amending Regulation \(EC\) No 2006/2004](#), September 2016, p.4.



- במרבית המדינות, מספר התחנות שהוכרזו כמונגשות - גם לאחר התערבות נציבות האיחוד - היה מועט, ובחלק מהמדינות עמד על תחנה אחת בלבד.

- גם בקרב התחנות שהוכרזו כמונגשות, בפועל היו כאלה שלא עמדו בקריטריונים הטכניים או שלא היו מאוישות בצוות מתאים.<sup>39</sup>

- עוד נכתב בדוח שהנוסעים לא מכירים את הזכויות המגולמות בדירקטיבה במידה מספקת ושיש צורך לשפר את הפיקוח והאכיפה ברמה הלאומית.<sup>40</sup>

מקור נוסף שהוזכר בתשובות של חלק מהמדינות לפניית מרכז המחקר של הכנסת בנוגע להסדרת הנגישות לאוטובוסים הוא **התקנות הטכניות האחידות לאוטובוסים** שפרסמה המועצה הכלכלית לאירופה של האו"ם (UNECE) בשנת 1998.<sup>41</sup> תקנות אלו אומצו על-ידי 38 מדינות, ובשנת 2006 גם על-ידי האיחוד האירופי (כאשר כבר בשנת 2001 השתמש האיחוד בהגדרות שבתקנות אלו ב**דירקטיבה 2001/85**, העוסקת ברישוי אוטובוסים ומחייבת התקנת מערכות נגישות רק באוטובוסים עירוניים).<sup>42</sup> לפי ההגדרות הטכניות:

- חובת הנגשה לכיסאות גלגלים חלה רק על אוטובוסים נמוכי-רצפה;

- במקרה בו באוטובוס גבוה-רצפה מותקנים אמצעי הנגשה שונים (כגון מעלית או רמפה), נדרש האוטובוס לעמוד באותם קריטריונים של ההנחיות כמו אוטובוס נמוך-רצפה, בכל הנוגע לאמצעים אלו.<sup>43</sup>

גם אם התקנות אינן מחייבות הנגשת אוטובוסים בין-עירוניים, בתשובות שהתקבלו לבקשת מרכז המחקר והמידע של הכנסת ממדינות שונות הוזכרו הקריטריונים שבתקנות אלו כחלק מהכרה באוטובוס בין-עירוני כמונגש.<sup>44</sup>

---

<sup>39</sup> European Commission, [Report from the Commission to the European Parliament and the Council: Report on the Application of Regulation \(EU\) No 181/2011 Concerning the Rights of Passengers in the Bus and Coach Transport and Amending Regulation \(EC\) No 2006/2004](#), September 2016,, pp.8-9.

<sup>40</sup>Ibid, p.10.

<sup>41</sup> UNECE, [UN Vehicle Regulations - 1958 Agreement, Regulation No. 107 - Rev.6 - General construction of buses and coaches](#).

<sup>42</sup> UN Treaty Collection, [107 Regulation No. 107. Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction](#), retrieved on May 15, 2017; [2006/874/EC: Council Decision of 28 November 2006 on the accession of the Community to United Nations Economic Commission for Europe Regulation No 107 on uniform provisions concerning the approval of category M 2 or M 3 vehicles with regard to their general construction \(Text with EEA relevance\); Directive 2001/85/EC of the European Parliament and of the Council of 20 November 2001 relating to special provisions for vehicles used for the carriage of passengers comprising more than eight seats in addition to the driver's seat, and amending Directives 70/156/EEC and 97/27/EC](#), Article 3; Annex VII.

<sup>43</sup> UNECE, Ibid, par. 5.2-5.3.

<sup>44</sup> Spyridon Galanis, Hellenic Parliament, **Letter: ECPRD Request 3371 – Wheelchair accessibility of Intercity Buses**, April 12, 2017; Elisabeth Dietrich-Schulz, Austrian Parliament, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 20, 2017; Gunnar Fors, Sveriges Riksdag, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 19, 2017.





**הסדרה:** בשנת 1990 התקבל בארה"ב החוק (הפדרלי) לאמריקאים עם מוגבלויות (Americans with Disabilities Act, ADA), האוסר על אפליה נגד אנשים עם מוגבלויות. לפי החוק, על החברות המפעילות שירותי תח"צ לספק שירות לכל נוסע (ובכלל זאת לנוסע עם מוגבלות), באמצעות האוטובוס הרגיל או בחלופה מקבילה, למעט במקרים בהם אספקת שירות שכזה לא תאפשר שירות בטוח או תהווה נטל כלכלי מוגזם על החברה.<sup>45</sup> בשנת 1991 פורסמו הנחיות על הנגשת כלי רכב, שהחריגו את האוטובוסים גבוהי-הרצפה (כלומר- הבין-עירוניים). בשנת 1998 בוטלה ההחרגה והאוטובוסים גבוהי-הרצפה נכללו בהנחיות שפורסמו על-ידי גוף הנגישות הפדרלי.<sup>46</sup>

החוק וההוראות שנקבעו בעקבותיו הטילו על מפעילי קווי שירות של אוטובוסים גבוהי-רצפה חובה שכל האוטובוסים שלהם יהיו נגישים לכיסאות גלגלים (כלומר רכבים שיוצרו מלכתחילה כנגישים או אוטובוסים ישנים שהונגשו) עד נובמבר 2012. כמו כן, החברות נדרשו להימנע מלרכוש אוטובוסים חדשים שאינם נגישים אלא רק אוטובוסים עם מעלית לכיסא גלגלים, מקום מיוחד לכיסא גלגלים והתאמות נוספות שנועדו להקל על נוסעים בכיסאות גלגלים, כבר ממועד אישור החוק. חברות קטנות יכולות להציע חלופה של שירות מקביל או לאפשר לנוסעים להזמין מראש שירות אוטובוס מונגש. על מנת להגן על הנוסעים, החברות יכולות לקבוע שהזמן הנדרש בין ההזמנה וקבלת השירות יהיה 48 שעות לכל היותר.<sup>47</sup>

**ההוראות לחברות בנוגע להנגשה התוו הליך מדורג:** התקנות המחייבות רכישת אוטובוסים מונגשים נכנסו לתוקף בשנת 2000, ונקבע בהן כי עד נובמבר 2006 מחצית מהאוטובוסים של כל חברה יהיו מונגשים, ועד נובמבר 2012 על כל האוטובוסים להיות מונגשים.<sup>48</sup>

בין השנים 2005-2012 הציע הממשל הפדרלי לחברות המפעילות מענקים, שנועדו לסייע בהנגשה לפי דרישות החוק, אולם<sup>49</sup> לאחר 2012 לא ניתן יותר מימון לתכנית במסגרת תקציב המדינה.<sup>50</sup> יש להבהיר כי קווי אוטובוס בין-עירוניים בארה"ב יכולים לקבל סבסוד (בהיקף משתנה) מהשלטון המקומי, המחוזי, המדינתי או הפדרלי;<sup>51</sup> תמיכה זו יכולה להינתן לקו מסוים או במסגרת רחבה יותר. לא מצאנו במהלך העבודה על מסמך זה מידע נוסף באשר לאופן המימון של ההנגשה, ומכאן, לא ניתן לדעת כיצד התחלק מימון ההנגשה בין הגורמים הרלבנטיים השונים.

<sup>45</sup> [Americans with Disabilities Act, 1990](#), sections 222-223.

<sup>46</sup> U.S. Access Board, [Final Updated Guidelines for Buses and Vans: Rulemaking History](#), retrieved on May 8, 2017.

<sup>47</sup> Federal Motor Carrier Safety Administration, [ADA Requirements for Over-the-Road Bus Companies](#), retrieved on May 7, 2017.

<sup>48</sup> [Code of Federal Regulations, title 49, subtitle A, part 37, subpart H – Over the Road Buses \(OTRBs\)](#), §37.185.

<sup>49</sup> Federal Transit Administration, [Over-the-Road Bus Program](#), retrieved on May 8, 2017.

<sup>50</sup> לא נמצא מידע נוסף במהלך כתיבת מסמך זה על השפעת המענקים והתמיכה או הסרתה על מחירי הכרטיסים או על היבטים אחרים של השירות.

<sup>51</sup> Department of Transportation, [Federal Subsidies to Passenger Transportation](#), December 2004; Brian Antolin, Joseph P. Schwieterman, [Running Express: 2017 Outlook for the Intercity Bus Industry in the United States](#), January 2017, pp.5-6.



**פיקוח:** הגורמים המפקחים על יישום ההסדרה הם מחלקת זכויות האזרח במינהל התחבורה הפדרלי שבמשרד התחבורה (Federal Transit Administration) והמחלקה לזכויות האזרח במשרד המשפטים (Department of Justice).<sup>52</sup> הפיקוח כולל מעקב אחר דיווחים שנתיים שונים מחברות האוטובוס וטיפול בתלונות מצד נוסעים. מפעילי הקווים נדרשו לדווח למשרד התחבורה על מספר המשתמשים במעליות ועל מספר האוטובוסים המונגשים (במהלך ההנגשה), והמשרד נדרש לפקח על פעילות החברות המפעילות ולשקול מחדש את ההנחיות להן בהתאם למספר המשתמשים.<sup>53</sup> יש לציין כי בשנים הראשונות הציות של החברות להנחיות היה חלקי בלבד; על כן, החל משנת 2007 נדרשות חברות המעוניינות ברישיון להסעת נוסעים להצהיר שהן יכולות לעמוד בדרישות החוק ושהן יעשו כן.<sup>54</sup> במהלך כתיבת מסמך זה לא נמצאו סיכומים שנתיים או אחרים של מערך הביקורת. עם זאת, דוחות של ביקורות נקודתיות ותוצאות ההליכים המשפטיים הקשורים אליהן מפורסמים באתרי הגופים הרלבנטיים.<sup>55</sup>

**פירוט הדרישות:** על מנת להיחשב כנגיש, על אוטובוס גבוה-רצפה לענות לדרישות הקבועות בהוראות לפי חוק הנגישות.<sup>56</sup> מאפיינים אלו כוללים הוראות הקשורות נקודתית לנוסעים בכיסא גלגלים, כגון אלו:

- על הרכב לכלול מעלית או רמפה, שיאפשרו עליה נוחה לכיסא גלגלים במשקל של 270 ק"ג לפחות (למעט במקרים בהם כל התחנות של האוטובוס כוללות אמצעים חיצוניים מתאימים).
- יש לשמור מעבר נוח בין הכניסה לאוטובוס והמקום המותאם לכיסא גלגלים. על רצפת המקום המותאם להיות מכוסה בכיסוי מונע החלקה, עם חגורות בטיחות וכריות ראש ועם מערכות לעיגון הכיסא במקומו.
- על המעבר בדלתות להיות ברובם מזערי של 76 ס"מ.

**הנגשת תחנות:** ככלל, ההוראות מכוח החוק לאמריקאים עם מוגבלויות כוללות התייחסות נרחבת למבנים, ובכלל זאת לתחנות אוטובוס ותחנות מרכזיות. התייחסות זו כוללת, בין היתר, את הצורך לעצב את התחנות עם מעברים ברובם של כ-1.5 מ' לפחות, לוודא שהתחנה נגישה מהרחוב הסובב אותה, לאפשר גישה לכיסא גלגלים מהתחנה לרכב עצמו ולדאוג למדרכה מונעת החלקות ועם שיפוע מותר.<sup>57</sup> האחריות

---

<sup>52</sup> Federal Transit Administration, [Memorandum of Understanding with the U.S. Department of Justice](#), retrieved on May 29, 2017.

<sup>53</sup> [Code of Federal Regulations, title 49, subtitle A, part 37, subpart H – Over the Road Buses \(OTRBs\)](#), §37.201-215.

<sup>54</sup> Marcia Scott, Arthur Wicks III, Eileen Collins, [Curbside Intercity Bus Industry: Research of Transportation Policy Opportunities and Challenges](#), August 2013, pp.47-48.

<sup>55</sup> Federal Transit Administration, [ADA Compliance Review Final Reports, Complaint Letters of Finding According to Subject](#); Department of Justice – Civil Rights Division, [ADA Enforcement](#), retrieved on May 29, 2017.

<sup>56</sup> [36 CFR 1192 - Americans with Disabilities Act \(Ada\) Accessibility Guidelines for Transportation Vehicles](#), subpart G.

<sup>57</sup> [36 CFR 1191 - Americans with Disabilities Act \(ADA\) Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities; Architectural Barriers Act \(ABA\) Accessibility Guidelines](#), Sections 209, F209, 503, 810.



להגשת תחנות או נקודות עצירה חלה על הבעלים של התחנה, בין אם אלה החברות המפעילות את הקווים או כל גורם אחר.<sup>58</sup>

### 4.3. בריטניה

**הסדרה:** בשנת 1995 התקבל בבריטניה **החוק בנושא אפליית אנשים עם מוגבלויות** (Disability Discrimination Act); בין היתר, חוק זה הסמיך את הממשלה להתקין **תקנות נגישות לאוטובוסים**.<sup>59</sup> בשנת 2000 הותקנו תקנות לנגישות רכבים בתחבורה הציבורית, והן כוללות גם התייחסות מיוחדת לאוטובוסים גבוהי-רצפה, המשמשים לתחבורה בין-עירונית בבריטניה.<sup>60</sup> לפי תקנות אלו, **על כל האוטובוסים גבוהי הרצפה בבריטניה המשמשים לתח"צ להיות נגישים עד לינואר 2020** (אוטובוסים נמוכי-רצפה נדרשים להיות נגישים עד לינואר 2017).<sup>61</sup>

בכל הנוגע ליישום ההסדרה האירופית בבריטניה, הממשלה הבריטית יישמה את האפשרות המפורטת בתקנות להחיל פטור זמני באמצעות חקיקה מדינתית, והחילה את כל הפטורים המפורטים בתקנות האיחוד על קווי השירות **הפנימיים** בבריטניה (שאינם נוסעים בין בריטניה ובין מדינה אחרת) עד לפברואר 2021.<sup>62</sup> לפי נציג של הממשלה, הפטור נועד להגן על עסקים בריטיים מפני תחרות מצד חברות ממדינות אחרות.<sup>63</sup> בין היתר, הפטור כולל ביטול של חובת הכשרת הנהגים ושל התאמת התחנות, וכך החלשה של מנגנוני בירור התלונות ומתן הפיצוי המוזכרים בתקנות האירופאיות. יש לציין כי בשנת 2019, עוד לפני מועד פקיעת הפטור, צפויה בריטניה לפרוש מהאיחוד.<sup>64</sup>

**פיקוח:** ככלל, הפיקוח על התח"צ בבריטניה נמצא בידי רשויות תחבורה מקומיות, והתקנות אינן מורות לרשויות אלו כיצד לאכוף את התקנות והאם לקבוע קנסות ועונשים אחרים בגין הפרתן. יש לציין כי לפי תקנות הנגישות, אוטובוס מונגש נדרש לאישור ממשרד התחבורה, אולם אין פירוט בתקנות בנוגע לסנקציות בגין פעילות ללא אישור.<sup>65</sup>

**פירוט הדרישות:** התקנות הבריטיות כוללות נספחים מיוחדים העוסקים בנגישות לכיסאות גלגלים ובאוטובוסים גבוהי-רצפה והנגשתם.<sup>66</sup> פרקים אלו כוללים **הוראות שונות הקשורות נקודתית לנוסעים בכיסא גלגלים וביניהן:**

---

<sup>58</sup> האחריות על תחנות אוטובוס משתנה ממדינה למדינה ואף בין תחנות שונות: בחלק מהמקרים האחריות היא על החברה המפעילה את הקו ובחלק האחריות היא של השלטון המקומי או של גורם שלישי.

<sup>59</sup> [Disability Discrimination Act 1995](#), Section 40.

<sup>60</sup> Louise Butcher, Transport Policy Specialist, House of Commons Library, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, March 27, 2017; [The Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000](#).

<sup>61</sup> House of Commons Library, [Briefing Paper: Access to Transport for Disabled People](#), April 2016, pp.12-14.

<sup>62</sup> [The Rights of Passengers in Bus and Coach Transport \(Exemptions and Enforcement\) Regulations 2013](#).

<sup>63</sup> House of Commons Library, [Transport: Passenger Rights, Compensation & Complaints](#), December 2016, pp.19-21.

<sup>64</sup> Louise Butcher, Transport Policy Specialist, House of Commons Library, Ibid.

<sup>65</sup> [The Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000](#), Schedules 10, 18-19.

<sup>66</sup> Ibid, Schedules 1, 3.



- על הרכב לכלול מעלית או רמפה, שיאפשרו עליה נוחה וגישה למקום על האוטובוס המתאים לכיסאות גלגלים התומכים במשקל של 300 ק"ג לפחות;
- על רצפת כל האוטובוס להיות בכיסוי מונע החלקה ובשיפוע של 7 מעלות לכל היותר;
- על המקום לכיסא גלגלים להיות בכיסוי מונע החלקה, עם חגורות בטיחות וכריות ראש ועם מערכות לעיגון הכיסא במקומו;
- על המעבר בדלתות להיות ברוחב מזערי של 80 ס"מ ועל הגישה למקום לכיסא הגלגלים להיות ברוחב מזערי של 75 ס"מ;
- על הרכב לכלול כפתורי צלצול לשימוש נוסעים בכיסאות גלגלים, הן בתוך האוטובוס והן מחוצה לו (כדי ליידע את הנהג על נוסע המעוניין לעלות לאוטובוס). הכפתורים יהיו בגובה נגיש ויתריעו קולית לנהג על כך שהכפתור נלחץ.

**הנגשת תחנות:** התקנות הבריטיות אינן עוסקות בהנגשת התחנות אלא באוטובוסים בלבד. בהקשר זה נציין כי, לפי תשובת הפרלמנט הבריטי לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, תחנות האוטובוס נחשבות כשירות ציבורי, והבטחת הגישה של אנשים עם מוגבלויות לשירותים כאלו חוסה תחת החוק למניעת אפליית אנשים עם מוגבלויות משנת 1995. למרות חובה כללית זו, התקנות, כאמור, לא מרחיבות באופן מיוחד בנושא הנגשת התחנות.

#### נקודה למחשבה: הבדלים במימון ההנגשה בין ישראל ובריטניה

כאמור, סוגיית המימון היא חסם מרכזי של הנגשת אוטובוסים בין-עירוניים בישראל. כפי שצוין לעיל, מרבית המדינות אליהן פנינו במסגרת העבודה על מסמך זה לא התייחסו לשאלותינו בעניין המימון. עם זאת, מבריטניה התקבלה תשובה מפורטת בעניין זה, היכולה ללמד על הקושי להשוות בין מדינות.

לפי תשובת הפרלמנט הבריטי למרכז המחקר והמידע של הכנסת, הממשלה הבריטית לא סייעה לחברות התח"צ במימון ההנגשה. בכך המודל הבריטי שונה בבסיסו מזה שנדון בישראל, לפיו המדינה תישא בעלות ההנגשה. יתר על כן, הממשלה הבריטית אף לא העניקה תמריצים לעידוד ההנגשה: בשנת 2013 פרסמה ועדת התחבורה של הפרלמנט הבריטי דוח בנושא נגישות התחבורה לאנשים עם מוגבלויות. הדוח המליץ, בין היתר, על מתן תמריצים כספיים לחברות תח"צ שיפעלו להטמעת התקנות לפני המועד האחרון שנקבע.<sup>67</sup> לפי תגובת הממשלה לדוח, תמריצים כאלו לא ניתנו בסופו של דבר היות וסיוע כזה לחברות עלול להיחשב כסיוע לא חוקי מצד המדינה תחת חוקי האיחוד האירופי.<sup>68</sup>

<sup>67</sup>Transport Committee, House of Commons, [Access to Transport for Disabled People: Fifth Report of Session 2013-14](#), September 2013, Vol. 1, p.12.

<sup>68</sup> Transport Committee, House of Commons, [Access to Transport for Disabled People: Government Response to the Committee's Fifth Report of Session 2013-14](#), November 2013, p.2.



נוסף על סוגיית המימון המדינתית, יש כמה הבדלים נוספים בין ישראל ובריטניה, היכולים להשפיע על עלות ההנגשה:<sup>69</sup>

- הבדלים בהיקף הנוסעים האפשריים בכיסאות גלגלים: לפי תחזית של הממשלה הבריטית משנת 1999, ההנגשה הייתה צפויה לאפשר נסיעה באוטובוסים הבין-עירוניים לכ-800 אלף בריטים בכיסאות גלגלים עד 2020. לשם השוואה, בישראל כ-40,000 איש בכיסאות גלגלים. גם בהתחשב בגודל האוכלוסייה, האחוז היחסי של מספר המשתמשים בכיסאות גלגלים בבריטניה גבוה מזה שבישראל.
- תשלום עבור כרטיסים: בעוד בישראל נוסע בכיסאות גלגלים פטור מתשלום על הנסיעה, בבריטניה אמור נוסע בכיסאות גלגלים לשלם על הנסיעה. בדוח של ממשלת בריטניה משנת 1999 הוערך שההנגשה תמשוך לאוטובוסים הן נוסעים בכיסאות גלגלים והן מי שמלווה אותם, תעלה את מכירות הכרטיסים ועל כן תהיה משתלמת בטווח הארוך לחברות התח"צ. בישראל נוסעים בכיסאות גלגלים פטורים מתשלום על הנסיעה, ועל כן הגדלת מספר הנכים בכיסאות גלגלים הנוסעים באוטובוסים לא תגדיל את הרווח של חברות האוטובוס.
- מספר האוטובוסים: מספר האוטובוסים הבין-עירוניים בישראל גבוה מזה שבבריטניה; כבר בעת כתיבת המסמך מספר האוטובוסים הנדרשים להנגשה בישראל הוא כ-4,500, כאשר בבריטניה אף בתחזית לשנת 2020 של מספר האוטובוסים הבין-עירוניים עמד מספרם על כ-1,250 אוטובוסים – פחות משליש ממספר האוטובוסים הנוכחי בישראל. ההפרש המספרי מייקר את תהליך ההנגשה.

הבדלים אלו מקשים באופן ניכר על השוואה ישירה בין המקרים ועל הסקת מסקנות ישירה ממדינה אחת לאחרת.

#### 4.4. נורבגיה

**הסדרה**: בשנת 2009 הותקנו בנורבגיה **תקנות לבניית רכבים ממונעים**, במסגרתן הטמיעו בחוק הנורבגי את הפתרונות שפורטו בתקנות הטכניות של האו"ם בכל הנוגע להנגשת אוטובוסים. לפי תשובת הפרלמנט הנורבגי לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, התקנות הנורבגיות מחילות על אוטובוסים גבוהי-רצפה (המשמשים לנסיעות בין-עירוניות) חובת הנגשה. חובה זו מבוססת ברובה על הדירקטיבה האירופית 2001/85 (אשר לא חלה על נורבגיה, שאינה חברה באיחוד האירופי וממילא הייתה מוגבלת במקור

<sup>69</sup> Louise Butcher, Transport Policy Specialist, House of Commons Library, email, June 20, 2017; Department of the Environment, Transport and the Regions, [Disability Discrimination Act 1995 & Public Service Vehicle Regulations 1999: Draft Regulatory Impact Assessment](#), September 1999, p.154.



לאוטובוסים עירוניים).<sup>70</sup> התקנה הנורבגית חלה באופן מלא על אוטובוסים שנרכשו החל משנת 2010, כאשר אוטובוסים שקיבלו רישיון קודם לכן יכולים לקבל פטורים מסוימים.<sup>71</sup>

בנוסף להגשת האוטובוסים, יש רשויות מקומיות בנורבגיה שמציעות לאנשים עם מוגבלויות המתקשים להשתמש באמצעי תח"צ **תחבורה חלופית - תחבורה פרטית או הסעות עם נהג**, בהיקף משתנה. כך למשל, בעיר הבירה אוסלו אומצו בשנת 2015 **תקנות מקומיות המקנות לאנשים עם מוגבלויות בגילאים 6 עד 67 מאה וחמישים נסיעות בשנה** בתוך העיר או אל שדה התעופה, באמצעות חברת הסעות הממומנת על-ידי העירייה.<sup>72</sup>

**פיקוח:** אישור האוטובוסים והפיקוח על החברות המפעילות אותן נעשה על-ידי **רשות הדרכים הציבוריות הנורבגית** (Norwegian Public Roads Administration), כאשר בנוסף הרשויות המחוזיות מפקחות על קווים הפועלים בהן. במסגרת כתיבת מסמך זה ובתשובה שהתקבלה מהפרלמנט הנורבגי לא נמצא מידע נוסף על מימון ההגשה או על הפיקוח על ההגשה ואכיפתה.

**הנגשת תחנות:** התקנות שהוזכרו לעיל אינן מזכירות את הצורך בתחנות מוגגשות. עם זאת, יש חקיקה משנת 2013 המחייבת שירותים ומוסדות ציבוריים (ובהם תחנות אוטובוס), שנועדו לשימוש כלל הציבור, להיות מתוכננים בצורה שתאפשר שימוש של אנשים רבים ככל הניתן, ובכלל זאת להסיר חסמים המגבילים את הגישה לשירות ככל שניתן במסגרת עלות מתקבלת על הדעת.<sup>73</sup> כאמור, לא נמצא מידע מפורט מכך על הדרישות מתחנות מוגגשות.

#### 4.5. שבדיה

**הסדרה:** לפי תשובת הפרלמנט השבדי, **החוק המדינתי אינו מחייב התאמת התחבורה הציבורית למשתמשים בכיסאות גלגלים**. הדרישה בחוק המדינתי, המנוסחת באופן כללי וללא פירוט, היא שעל מפעילות התחבורה הציבורית להתחשב, בגבולות הסביר, בצרכיהם של אנשים עם מוגבלויות בתכנון והפעלת השירות.<sup>74</sup>

לצד זאת, בשבדיה האחריית על תחומי הרווחה, ובכלל זאת הסמכות להתקנת תקנות בנושאי נגישות ותחבורה, נמצאת בידי המחוזות. לפי ממשלת שבדיה, נכון לשנת 2014 כל המחוזות דרשו התאמות באוטובוסים לאנשים עם מוגבלויות. כך, למשל, במחוז אופסלה (Uppsala), בו נמצאת עיר הבירה של שבדיה) חייבים כלל האוטובוסים ותחנות האוטובוס (ובכלל זאת אוטובוסים בין-עירוניים) להיות נגישים לאנשים עם מוגבלויות (ובמסגרת זו על האוטובוסים לכלול מעלית או רמפה) והחל משנת 2020 ייאסר במחוז השימוש באוטובוסים שאינם מוגגשים. יש לציין כי לפי פרסום של ממשלת שבדיה, נכון לשנת 2015

<sup>70</sup> Ida Andenæs Galtung, Norwegian Parliamentary Research Service, **Letter: Wheelchair Accessibility of Public Transport**, April 17, 2017.

<sup>71</sup> Ibid. לפי תשובת הפרלמנט הנורבגי לפניית מרכז המחקר והמידע, פירוט התקנות שאומצו נמצא בתקנות הנורבגיות, [Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv](#): כאן: המפורסמות בנורבגית בלבד, כאן: [Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv](#).

<sup>72</sup> Ida Andenæs Galtung, Ibid.

<sup>73</sup> [The Discrimination and Accessibility Act of 2013](#), section 13.

<sup>74</sup> Gunnar Fors, Sveriges Riksdag, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 19, 2017.



היו רמפות או מעליות בכתשעים אחוזים מהאוטובוסים (העירוניים והבין-עירוניים) במדינה.<sup>75</sup> במסגרת כתיבת מסמך זה לא נמצאו נתונים נוספים על הפיקוח על ההנגשה או על אופן המימון שלה.

בנוסף להסדרה על-ידי המחוזות, תעשיית האוטובוסים במדינה פרסמה בשנת 2014 **תקן מומלץ לאוטובוסים**, שמפרט הנגשה של האוטובוסים לכיסאות גלגלים בהתאם לתקנות הטכניות לאוטובוסים שפרסמה המועצה הכלכלית לאירופה של האו"ם (UNECE) ושהוזכרו לעיל; התקן מרחיב את חובת ההנגשה מאוטובוסים עירוניים בלבד לכל סוגי האוטובוסים, לרבות אוטובוסים המקבילים לאוטובוסים הבין-עירוניים המשמשים בישראל.<sup>76</sup>

לאנשים עם מוגבלות קבועה וחמורה מוצע בשבדיה שירות תלופי מקביל של מוניות או רכבים מותאמים אחרים. השירות ניתן במימון הרשות המקומית, כאשר הנוסע נדרש לשלם מחיר דומה לעלות נסיעה רגילה בתחבורה הציבורית. נציג של הרשות המקומית בה מתגורר אדם עם מוגבלות בניידות מנתח את צרכיו ומנפיק את האישור הנדרש המותאם פרטנית למגבלות ולצרכים של אותו אדם. נכון לשנת 2016, כ-3.2% מהאוכלוסייה בשבדיה החזיקו באישור כזה, מהם כ-3.8% (כלומר-0.12% מכלל האוכלוסייה בשבדיה) השתמשו באמצעי התחבורה המיוחדת לנסיעות בין-עירוניות. מספר הנסיעות השנתי הממוצע של נוסע בין עירוני עמד באותה השנה על 4.3 נסיעות.<sup>77</sup>

**הנגשת תחנות:** בשבדיה האחריות לתחנות נחלקת בין המחוזות (האחראים על תחנות בתחומם) והממשל המרכזי (האמון על תחנות בכבישים ראשיים). לפי נתוני רשות התחבורה השבדית, בין השנים 2010-2013 הונגשו כשליש מתחנות האוטובוס שתחת אחריות הממשל המרכזי. בשנת 2014 הממשלה השבדית הציבה כיעד הנגשת 2,000 תחנות אוטובוס עד שנת 2021, בהתבסס על המלצות של רשות התחבורה השבדית.<sup>78</sup>

#### 4.6. טורקיה

נכון לשנת 2014, השימוש באוטובוסים לתח"צ בטורקיה היה גבוה יחסית לזה שבמדינות האיחוד האירופי (כ-35% מכלל הנסיעות בטורקיה היו בתח"צ: כ-2% ברכבת ו-33% באוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים).<sup>79</sup> בשנת 2005 התקבל בטורקיה חוק שקבע חובה להנגיש מבנים ציבוריים ושירותים ותשתיות של תח"צ תוך שבע שנים (כלומר עד 2012). המועד האחרון המדובר נדחה מספר פעמים ולפי תשובת הפרלמנט הטורקי לפניית מרכז המחקר והמידע ל-ECPRD, תיקון לחוק משנת 2014 דחה את המועד האחרון להנגשת כלי הרכב המשמשים לתח"צ והתשתיות הרלבנטיות (ובכלל זאת תחנות) **ליוני 2018**.<sup>80</sup> עוד לפי אותו תיקון:

<sup>75</sup> Sweden.se, [Disability Policy: Full Participation and Accessibility](#), retrieved on May 16, 2017.

<sup>76</sup> Gunnar Fors, Sveriges Riksdag, Ibid; Svensk kollektivtrafik, [Buss 2014 Common Sector Functional Requirements for Buses](#), September 2014, p.10.

<sup>77</sup> Trafikanalys, [Special Transport Services and National Special Transport Services 2016](#), June 2017, pp.9-10; National Board of Health and Welfare, [Swedish Disability Policy – Service and Care for People with Functional Impairments](#), 2009, p.31.

<sup>78</sup> Trafikverket, [The Swedish Transport Administration Annual Report 2013](#), 2014, p. 21.

<sup>79</sup> Eurostat, [Passenger Transport Statistics](#), retrieved on May 16, 2017.

<sup>80</sup> Handan Karakaş, Research Centre – Grand National Assembly of Turkey, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 20, 2017; [Law no. 5378 on Disabled People and on Making Amendments in some](#)



- רכבים שייצרו לאחר אוגוסט 2014 ולא יהיו נגישים לפי תקנות הנגישות לא יוכלו לשמש למתן שירותי תח"צ (עירונית ובין-עירונית);

- חברות התחבורה הציבורית נדרשות לאפשר לאדם בכיסא גלגלים שירות תוך 72 שעות לכל היותר.

יש לציין כי לפי דוח שפרסמה בשנת 2015 נציבות האיחוד האירופי (כחלק מבחינת אפשרות צירוף טורקיה לאיחוד), החקיקה לא הובילה לתכניות מסודרות של הנגשת התשתיות והתחבורה הציבורית; בבחינת ההנגשה בכללותה (לא רק בתח"צ) ציין הדוח שישנה מודעות ציבורית מעטה, וכן שפסיקות בתי המשפט בתביעות על רקע נגישות הן מקלות ואינן תומכות באכיפת ההנגשה.<sup>81</sup> במסגרת כתיבת מסמך זה לא נמצאו נתונים נוספים על היקף יישום ההנגשה, על הפיקוח עליה או על אופן המימון שלה.

---

[laws and decrees, July 2005](#), provisional article 2; European Commission, [Country Report – Non Discrimination: Turkey](#), 2015, p.49.

<sup>81</sup> European Commission, [Country Report – Non Discrimination: Turkey](#), 2015, pp.49-52.





## 4.7. אונטריו, קנדה

לפי תשובת הפרלמנט הקנדי לפניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, בקנדה אין חקיקה פדרלית המחייבת את החברות המפעילות להנגשת תח"צ. הסדרת הנושא היא ברמה המחוזית או על-ידי הפרובינציה. כדוגמה מובא להלן מידע על ההסדרה באונטריו.

בשנת 2005 פורסמו באונטריו תקנות לעזרי נגישות מכוח החוק לנגישות לאנשים עם מוגבלויות.<sup>82</sup> לפי תקנות אלו, כל כלי הרכב המשמשים לתח"צ - ובכלל זאת אוטובוסים עירוניים ובין-עירוניים - המיוצרים מינואר 2013, יכללו מעלית או רמפה, בנוסף לשני מקומות מותאמים למשתמשים בכיסאות גלגלים (בגודל של 1.2 מ' על 0.76 מ').<sup>83</sup> בשנת 2011 הוקדמה למעשה תחולת התקנות, ונקבע שהחובה לכלול מעלית או רמפה בכל אוטובוס לכל הרכבים שיירכשו החל מיולי 2011, למעט במקרים בהם הדבר לא אפשרי טכנית.<sup>84</sup> בכל הנוגע לתחנות, הרשויות המקומיות נדרשות להתחשב בהוראות התקנות בבואן לבנות או לשפץ תחנות, וחברות התחבורה הציבורית נדרשות ליידע את הנוסעים בנוגע לתחנות הנגישות ולאפשר לנוסע המעוניין לרדת בתחנה לעשות זאת במקום הבטיחותי הקרוב ביותר לתחנה.<sup>85</sup>

אכיפת התקנות מבוצעת על-ידי מפקח לאכיפת החוק לנגישות לאנשים עם מוגבלויות, שבסמכותו להטיל קנסות עד לסכום של 100 אלף דולר קנדיים. ניתן לערער על החלטות המפקח בפני ועדת ערעורים.<sup>86</sup>

### נקודה למחשבה: הנגשה בהסכמה בין המדינה לחברות התח"צ בקנדה

למרות שהממשל הפדרלי בקנדה אינו מחייב בחקיקה הנגשת אוטובוסים, בשנת 2011 הוא פרסם קוד מקצועי לחברות המפעילות אוטובוסים בין-עירוניים (Intercity Bus Code of Practice); הקוד אינו מחייב וכל בהסכמה עם החברות. הקוד, שהוא תוצר של שיח בין הממשל וחברות התח"צ, חל רק על מפעילים שהקווים שלהם חוצים את הגבולות בין הפרובינציות וכולל מנגנון הגשת תלונות, בירור וגישור.

לפי הקוד:

- על אוטובוסים שנרכשים מחודש אפריל 2011 לכלול מעלית שתוכל לשאת עד 272 ק"ג.<sup>87</sup>
- נוסעים המשתמשים בכיסאות גלגלים נדרשים להודיע למפעיל על כוונתם לעלות לנסיעה 48 שעות לפני המועד שלה, והמפעיל ידאג לציוד הנדרש כדי לאפשר לנוסע לעלות לאוטובוס מותאם. במקרה שבו יהיה יותר מנוסע אחד וישנו נוסע עם כיסא גלגלים שניתן לקפל ולאחסן באוטובוס, יוצע לו מושב

<sup>82</sup> [Ontario Regulation 191/11, Integrated Accessibility Standards.](#)

<sup>83</sup> Ibid, sections 55, 59.

<sup>84</sup> Ibid, section 55(5).

<sup>85</sup> Ibid, sections 47, 78.

<sup>86</sup> [Accessibility for Ontarians with Disabilities Act, 2005](#), parts V-VI; [Ontario Regulation 191/11, Integrated Accessibility Standards](#), section 83.

<sup>87</sup> Transport Canada, [Intercity Bus Code of Conduct](#), April 2011, section 5.2.2.



רגיל עם סיוע מיוחד. אם הנוסע לא יהיה מעוניין בכך, יוצע לו שירות חלופי בתוך 72 שעות לכל היותר מזמן הנסיעה.<sup>88</sup>

- תחנות מרכזיות וטרמינלים צריכים להיות מותאמים לשימוש אנשים בכיסאות גלגלים. עוד מוזכר כי על אוטובוס ללא שירותים מונגשים לעצור מידי שעתיים וחצי במקום עם שירותים מונגשים, או לתאם עם הנוסע מראש את הסדרי הנסיעה.<sup>89</sup>
- כחלק מתהליך העבודה על הקוד הוציא משרד התחבורה מדריך להנגשה לחברות האוטובוסים, הכולל פירוט של דרישות הליך ההנגשה לפי הקוד ופרטים טכניים רלבנטיים.<sup>90</sup>
- יש לציין, כי במאי 2016 החל משרד התחבורה הקנדי בהליך בחינה מחדש של מדיניות ההסדרה של התחבורה, במסגרתו נשקלת האפשרות להחליף את הקוד המקצועי, שאינו מחייב, בתקנות.<sup>91</sup> נכון לחודש מרס 2017, לא פורסמו הנחיות מחייבות.<sup>92</sup>

## 5. סיכום מבט משווה ונקודות לדיון

להלן מרוכזים מידע ונקודות העולים במסגרת המבט המשווה.

### 5.1 תחולת ההנגשה של תחבורה ציבורית בין-עירונית

בפתח הדברים יצוין, כי הנגשת אוטובוסים בין-עירוניים לנוסעים בכיסאות גלגלים היא אפשרית מבחינה טכנית. אדרבה, הנגשה זו אף נדרשת בהסדרה במדינות שונות. מהמידע שנאסף על המדינות המדוברות עולות גישות שונות להיקף ההנגשה וטיבה:

- הנגשה מלאה: דרישת הנגשה של כלל האוטובוסים, שנועדה להקל ככל הניתן על המשתמשים בכיסאות גלגלים ולהשוות את תנאיהם לאלו של יתר הנוסעים בתח"צ. יש לציין כי צעד זה נחשב ליקר עבור החברות המפעילות ולוקח זמן ליישמו באופן מלא.
- הנגשה חלקית: הנגשה של חלק מהאוטובוסים, תוך הפעלת האוטובוסים המונגשים לפי הזמנה של נוסע בכיסא גלגלים מהחברה המפעילה. פעולה כזו היא "פשרה" בין החברות המפעילות, הנדרשות להוצאה פחותה מאשר בהנגשה מלאה, לבין המשתמשים בכיסאות גלגלים, שאמנם לא נהנים מחופש תנועה זהה לזה של אנשים אחרים, אך האפשרות להשתמש בתח"צ הופכת עבורם לזמינה יותר.

<sup>88</sup> Ibid, sections 3.3-3.4.

<sup>89</sup> Ibid, sections 6.2, 7.

<sup>90</sup> Transport Canada, [The Guide to Accessibility for Intercity Bus Services](#), retrieved on May 11, 2017.

<sup>91</sup> Canadian Transportation Agency, [Accessible Transportation Discussion Paper for Regulatory Modernization](#), retrieved on May 11, 2017.

<sup>92</sup> Transport Canada, Ibid.



- שירות חלופי מקביל: שירות כזה יכול לכלול מימון של מוניות או הפעלה של רכבים ייעודיים, בהם משתמש המפעיל רק לצורך הסעת המשתמשים בכיסאות גלגלים. השירות המקביל יכול לפעול בנוסף להנגשת האוטובוסים או במקום הנגשתם. גישה כזו לאו דווקא תחייב רכישת רכבים מותאמים ולפיכך ניתן ליישם אותה בתוך זמן קצר ביותר, תוך מתן חופש תנועה לנוסעים בכיסאות גלגלים הקרוב לזה שניתן לנוסעים בתחבורה הציבורית (רמת השירות יכולה אף להיחשב כטובה מזו הניתנת לנוסעים באוטובוסים, בשל הגמישות שהוא מאפשר). אמצעי כזה כרוך בעלות שקשה לאמוד מראש, להבדיל מאומדן אפשרי של עלות הנגשת האוטובוסים, אולם ניתן להגביל את מספר הנסיעות המוקנה לכל תושב, או לגבות מהנוסעים תשלום מסוים על הנסיעה.

היקף ההנגשה שנידון ונפסל בוועדת חוקה חוק ומשפט בשנת 1998 בנוגע לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1998, הוא זה של הנגשה מלאה. זהו גם היקף ההנגשה עליו מתבסס אומדן העלות של משרד התחבורה. עם זאת, במדינות שהוצגו לעיל קיימות גם אפשרויות אחרות:

- התניית נסיעה בתיאום מראש (כפי שנעשה בקנדה, טורקיה וחלק מהחברות בארה"ב) תאפשר להנגיש רק חלק מהאוטובוסים, ובכך עשויה להפחית חלק מהעלויות האפשריות של הנגשה;

- הצעת שירות חלופי מקביל (כפי שנעשה בשבדיה ובנורבגיה) היא אפשרות עם דרכים שונות ליישום; מכאן קשה יותר להעריך את עלותה ואת ההשלכות שלה על השימוש בתח"צ. עם זאת, ייתכן שהצעת שירות כזה תהיה זולה יותר מעלות הנגשת האוטובוסים. יתר על כן, שירות חלופי מקביל יכול להביא לחסכון בעלויות של הנגשת תחנות, היות והוא מבטל את הצורך של האדם עם המוגבלות מלהגיע לתחנה.

כמו כן, יש לציין שמסקירת המדיניות במדינות השונות עולה כי עיקר תשומת הלב במדיניות הנגישות ובהסדרת הנושא מופנה לאוטובוסים עצמם ולא לתחנות (המרכזיות והלא-מרכזיות) המשמשות את הנוסעים.

## 5.2. תקופת היערכות ליישום החקיקה

ניתן לראות, כי מקובל לפרוש את יישום מדיניות ההנגשה לאורך שנים. בבריטניה, למשל, התקנות בנושא התקבלו בשנת 2000, כאשר לחברות האוטובוס ניתנו חמש שנים להתאים את הרכישות החדשות שלהן לתקנות ועוד 15 שנים מעבר לכך על מנת להנגיש את יתר המערכת. בהתחשב בכך שגילו הממוצע של אוטובוס באירופה עמד בשנת 2014 על כ-9.4 שנים, ניתן להניח שמדובר בפרק זמן במהלכו רובו המוחלט של צי האוטובוסים הוחלף.<sup>93</sup>

כינון תקופת היערכות ארוכה בין החקיקה לבין הדרישה ליישמה באופן מלא יכול להקל על קשיים מרכזיים שהוזכרו במהלך הדיונים אודות החוק בישראל בשנת 1998: המורכבות של הנגשת האוטובוסים הקיימים ועלות התהליך הגבוהה. תקופת היערכות ארוכה יכולה לאפשר למדינה ולחברות המפעילות

---

<sup>93</sup> European Environment Agency, [Average Age of Vehicle Fleet](#), March 2016. יש לציין שמדובר באוטובוסים ללא הבחנה בין גבוהי-רצפה ונמוכי-רצפה ובין אוטובוסים של חברות פרטיות או המשמשים בתח"צ.



ליישם את עקרונות הנגישות הנדרשים באופן הדרגתי. בנוסף, יש לציין שבישראל רישיון לאוטובוס לא יחודש לאחר שהרכב מגיע לגיל 20 שנים, ומכרזים להפעלת תח"צ יכולים אף לכלול מגבלות מחמירות יותר (כגון גיל מרבי של עשר שנים וגיל ממוצע לצי האוטובוסים של שבע שנים).<sup>94</sup> נכון ל-2015, הגיל הממוצע של אוטובוס ציבורי בישראל היה 5.6 שנים.<sup>95</sup> לפיכך, סביר שבמהלך תקופת היערכות ארוכה בלאו הכי יוחלפו אוטובוסים רבים באוטובוסים חדשים במהלך העסקים הרגיל, דבר שיפחית את הצורך בביצוע התאמות לאוטובוסים ישנים על מנת לעמוד בדרישות חוק שיחייב נגישות. להלן מוצג מידע בנוגע למשך תקופת היערכות ליישום חקיקה להנגשת תח"צ בין-עירונית במדינות שונות שבהן נמצא מידע בנושא.

## טבלה 2 : תקופת היערכות במדינות שונות ליישום חקיקה להנגשת תחבורה ציבורית בין-עירונית<sup>96</sup>

מדינה	שנת חקיקה	שנת החלת חובת נגישות על אוטובוסים חדשים	שנת החלת חובת נגישות על כלל האוטובוסים	סך שנים בין חקיקה ותחולה מלאה
ארה"ב	1998		2012	14
בריטניה	2000	2005	2020	20
גרמניה	2012	2016	2018	6
טורקיה	2005		2018	13
ספרד	2003	2010	2017	14
צרפת	2005	2015	2018	13
שוויץ	2004		2023	19
ממוצע				14.1

כפי שניתן לראות בטבלה שלעיל, תקופת היערכות הקיימת במדינות שונות נעה בין שש שנים לעשרים שנים, כאשר במקרים שונים היא נחלקה לשלבים: תקופה בה אין החובה חלה כלל, תקופה בה החובה חלה רק על אוטובוסים חדשים (ואוטובוסים ישנים יכולים לפעול כרגיל) ותקופה שבה החובה חלה על כל אוטובוס המשמש את חברות התחבורה הציבורית.

## 5.3 מימון ההנגשה

הליך ההנגשה כולל היבטים שונים הכרוכים בעלות לא מבוטלת: רכישת אוטובוסים נגישים (שניתן להניח שיהיו יקרים מאוטובוסים לא נגישים), התאמות באוטובוסים לא נגישים ובתשתיות והכשרת אנשי צוות להפעלת מערכות נגישות. בישראל התאמות כאלו אמורות להיות מבוצעות על-ידי החברות המפעילות, הזכות במכרזים להפעלת קווי שירות בעבור תשלום מהמדינה. יש לציין שלפי משרד התחבורה, בעוד

<sup>94</sup> תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, ס. 281(א)5; משרד התחבורה, מכרז מספר 24/2015 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול שרון-חולון מרחבי, דצמבר 2015, ס. 38.2.5.

<sup>95</sup> הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כלי רכב מנועיים 2015, יוני 2016, לוח 22.

<sup>96</sup> Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe: Final Report for the European Commission, April 2016, p.116; Federal Office of Transport, Accessible Public Transport: Legal Regulations, retrieved on May 11, 2017; Federal Motor Carrier Safety Administration, ADA Requirements; for Over-the-Road Bus Companies, retrieved on May 7, 2017. מועדים אלו כוללים מועדים העוסקים נקודתית באוטובוסים בין-עירוניים ומועדים העוסקים בכלל התח"צ ובכלל זאת אוטובוסים בין-עירוניים.



המפעיל בישראל מבצע את ההנגשה ומשלם עליה, עלות ההנגשה מתגלגלת אל משרד התחבורה ונכללת במסגרת ההצעות המוגשות במכרז להפעלת התחבורה הציבורית.<sup>97</sup> בתשובות שהתקבלו מהמדינות השונות לבקשת מרכז המחקר והמידע ובבדיקות הנוספות שנערכו במסגרת העבודה על מסמך זה לא מצאנו מידע נוסף על אופן מימון ההנגשה (למעט בבריטניה ובמידה חלקית בארה"ב). לפיכך, לא ניתן להצביע על דרכים מקובלות למימון ההנגשה במדינות אחרות.

באופן עקרוני, האחריות על מימון ההנגשה יכולה להתחלק במספר דרכים:

- הטלת האחריות על מימון ההנגשה על המדינה;
- הטלת האחריות על מימון ההנגשה על החברות המפעילות. בחלופה זו קיימת אפשרות כי החברות יחזירו חלק מההשקעה מההכנסות ממכירות כרטיסים;
- חלוקת מימון ההנגשה בין המדינה והחברות המפעילות;
- מתן תמריצים מטעם המדינה לחברות לעידוד הנגשה ותגמול פעילות חיובית.

כך למשל, בארה"ב הציע הממשל הפדרלי לחברות למשך תקופה מסוימת מענקים לשם הנגשת שירותיהן. ובאסטוניה, בה אין חובת הנגשה של אוטובוסים, ניתנת עדיפות במכרזים לחברות המפעילות אוטובוסים נגישים.<sup>98</sup> כפי שניתן לראות בבריטניה כדוגמה, ההבדלים בנושא זה בין המדינות אינם מבוטלים והם קשורים במאפיינים דמוגרפיים וכלכליים שונים. בנוסף, ניתן לטעון שהצעת שירות חלופי מקביל יכולה להיות זולה מהנגשת כלל השירות, אולם כאמור – קשה לאמוד מראש את העלות של הצעת שירות חלופי.

## [חזרה לתקציר](#)

---

<sup>97</sup> הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, **מכתב: נגישות אוטובוסים בקווי שירות בין עירוניים למשתמשים בכיסאות גלגלים – בקשת מידע**, 25 במאי 2017.

<sup>98</sup> Sára Silver, Chancellery of Riigikogu, **Letter: Wheelchair Accessibility of Intercity Buses**, April 13, 2017.

