

1. **ה מ ע ר ע ר י מ :** מכנס יפה ת.ז. 003858180
מרח' אהרוני 30, רחובות
2. **ברמן יהושע** ת.ז. 309219392
מרח' ראובן 10, בית שמש
3. **מרכז קהילתי ע"ש יעקב ברמן לתורה ולתפילה ע"ר** 580029056
מרח' הגר"א, רחובות
כולם ע"י ב"כ עו"ד אריה אדלמן מ.ר. 15928 ו/או רועי סטריקוב
מרח' בילו 17, רחובות. 76420.
טלפון: 08-9491510 פקס: 08-9455584.

נ ג ד

1. **ה מ ש י ב י מ :** שר התחבורה
2. **משרד התחבורה**
3. **המפקח על התעבורה מחוז תל אביב והדרום מר שי מלכה**
שלושתם ע"י פרקליטות מחוז ת"א והמרכז
מרח' הנריטה סולד 1, תל-אביב, ת.ד. 33475, 64924.
4. **(משיב פורמלי) "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בישראל בע"מ**
ע"י ב"כ עוה"ד רם כספי ו/או רונן משה ואח'
מרח' יעבץ 33, תל-אביב 65258.
טלפון: 03-7961000 פקס: 03-7961001.

הודעת ערעור

המערערים מתכבדים להגיש לבית המשפט הנכבד ערעור זה, אשר מוגש על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בשבתו כבית המשפט לעניינים מנהליים בתל אביב בעת"מ 2377/09 (מפי כב' השופטת שרה ברוש) מיום 5.7.2011 שהתקבל במשרד הח"מ ביום 10.7.2011.

רצ"ב העתק פסק הדין ופרוטוקולים כנספת 1.

בית המשפט הנכבד מתבקש לבטל את פסק הדין לטובת משיבים 1 - 3, וזאת נוכח הנימוקים שיפורטו להלן.

אין ערעור על פסק הדין לטובת משיב 4 (להלן – "אגד") אשר מופיע כמשיב פורמלי בלבד.

רקע

1. מטרת הפניה המקורית למשיבים והעתירה שהוגשה בעקבותיה – רצונם של המערערים שקווין אוטובוס מסוימים יעצרו גם בתחנות אוניברסיטת בר אילן, כפי שהיה נהוג (בחלק מהקווים) עד לשינוי שנעשה על ידי המשיבים.
2. מדובר, בין היתר, על קו האוטובוס היחיד שקישר באופן ישיר בין אוניברסיטת בר-אילן לבין העיר רחובות ללא מעבר דרך העיר ראשון לציון (כפי שנעשה בקווים המאספים), ובקו האוטובוס היחיד בין בית שמש ואוניברסיטת בר אילן. כל הקווים נשוא העתירה "נהפכו" על ידי המשיבים לקווים מיוחדים לציבור החרדי.
3. לטענת המערערים, המשיבים מונעים מבאי אוניברסיטת בר אילן העושים שימוש בתחבורה ציבורית את האפשרות לעשות שימוש בקווים ישירים ומהירים מטעמים מפלים, בלתי סבירים ושלא בתום לב.
4. לטענת המערערים הסיבה האמיתית "לייבוש" תחנות אוניברסיטת בר אילן הינה בגלל רצון החרדים, בין היתר, למנוע מנשים/סטודנטיות המנהלות אורח חיים שאינו לרוחם של הנוסעים החרדים מלנסוע בקווים אלו.
5. לטענת המשיבים שיקולים תחבורתיים סבירים בלבד הם הסיבה לכך שאין הקווים הנ"ל עוצרים בתחנות אוניברסיטת בר אילן.
6. המערערים יטענו כי המשיבים פעלו בחוסר תום לב, בניגוד למצופה מרשות ציבורית ותוך הסתרת מידע רלוונטי מבית המשפט קמא שהיה ידוע להם, כדלקמן:
 - א. המשיבים גילו בעבר את דעתם לכך שהסיבה לביטול העצירה בתחנות אוניברסיטת בר אילן נבעה מסיבות של לחץ מגורמים "חרדים" בשל חוסר רצונם לחלוק עם נשים שאינן לבושות בצניעות מספקת (לשיטתם) את הקו הישיר הנוסע מרחובות לבני ברק דרך אוניברסיטת בר אילן, אך בפני בית משפט קמא טענו שהטעם לכך הוא אך בשל התארכות משך הנסיעה ב 25 דקות כפי שעוד יורחב להלן.

ב. המשיבים אף לא היו מוכנים לבחון מחדש את עמדתם, כפי שמצופה מרשות מנהלית סבירה, לאחר שחל שינוי בתשתית העובדתית ששימשה, לטענתם, בסיס לקבלת החלטתם המקורית לביטול העצירה בתחנות אוניברסיטת בר אילן. זאת מאחר ובשנת 2007 נסלל נתיב מיוחד לתחבורה ציבורית היוצא מכביש השירות המקביל לכביש מס' 4 צפונה, אשר גרם לקיצור זמן הנסיעה דווקא לאוטובוסים העוברים בסמוך לתחנה של האוניברסיטה. לא זו אף זו, בפועל, אוטובוסים רבים בקווים המדוברים עוברים בכביש השירות ובסמוך לתחנה מכיוון שהנסיעה בנתיב זה מהירה מאשר נסיעה בכביש הראשי.

ג. יו"ר הסגל האקדמי (ד"ר שאקי) חזר בו ממכתבו הראשון שצורף לתגובת אגד (משיבה 4) לעתירה וזאת עוד טרם הגישו המשיבים את תגובתם לעתירה. המשיבים ידעו זאת, אך לא פירטו דבר בעניין זה בתגובתם לעתירה, וזאת בניגוד למצופה מהם ובפרט כאשר מדובר ברשות שלטונית וגוף כמו אגד. משכך, לא ניתנה לעובדה זו כל ביטוי בפסק הדין כפי שיורחב עוד להלן.

7. לטענת העותרים נפל פסול בהחלטת המשיבים מכיוון שלא ניתן משקל ראוי וסביר לכל השיקולים הנוגעים לעניין, ובכלל זה לכך שמדובר על תחבורה ציבורית מצד אחד ועל אוניברסיטה גדולה מצד שני, ולכך שהמשיבים אמורים לדאוג למענה הולם לציבור כולו ולא רק לחלק מהציבור, ובוודאי לא לדאוג לציבור מסוים על חשבון ציבור אחר.

תמצית הערעור

טעה בית משפט קמא בנקודות הבאות:

8. בית משפט קמא לא התייחס לטענות השונות שהועלו בעתירה המופיעות בכתב העתירה, אלא התמקד בעיקר בנקודת האפליה. הטענות אחרות, המופיעות בכתב העתירה, שלא זכו להתייחסות הינן:

א. טענת שוויוניות בהחלטות ובפעולות רשות מנהלית.

ב. טענת סבירות.

ג. טענת שיקול תחבורתי דומיננטי ומידתי.

7. טענת תום לב והגינות ציבורית.
- ה. טענת חוסר התייחסות לעובדות רלוונטיות.
- ו. טענת שינוי מדיניות ללא שיקולים יוצאי דופן.
- ז. טענת רשלנות בפעולות המשיבים.
- ח. טענת אי תגובה בניגוד לחוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), התשי"ט-1958.
9. יודגש כבר בשלב זה, כי העתירה לא הייתה לגבי קווי מהדרין (עמ' 5 שורה 32, עמ' 6 שורה 1 – 14 לפסק הדין). העותרים לא התייחסו להפרדה בין הנשים והגברים ולא טענו בנקודה זו כלל. נקודה זו אינה רלוונטית לעתירה. העותרים מוכנים לכל הסדר חוקי באוטובוס ובתנאי שיעצור בתחנות אוניברסיטת בר אילן. כלומר, הטענות אינן נוגעות להפרדה בין נוסעים גברים לנוסעות נשים, אלא בטענות הנוגעות לעצם מתן השירות לבאי האוניברסיטה. טעות זו "צבעה" את כל כיוון פסק הדין.
10. בית משפט קמא לא נתן משקל מספיק לדו"ח מסכם של "ועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית בקווים המשמשים את המגזר החרדי" מיום 26.10.09 (להלן: הדו"ח):
- א. האמור בדו"ח בפירוש תומך בטענה ששיקולים זרים ולא תחבורתיים הנחו את המשיבים בהחלטותיהם.
- ב. הדו"ח הינו דו"ח ממשלתי שהוזמן גם ע"י משרד התחבורה עצמו (משיב 2).
- ג. הדו"ח מפרט שנסיבות המקרה דנן אינן מקרה פרטי, אקראי, ספציפי אלא מקרה אחד מיני רבים, וחלק של שיטה שלמה להשגת מטרה מסוימת לטובת המגזר החרדי על חשבון מגזרים אחרים.
- ד. הדו"ח גם מראה על חוסר תום הלב בטענות המשיבים שכביכול כל השינוי נבע רק מעיכוב של 25 דקות בנסיעה בכביש הפנימי, ברור מהדו"ח שזו רק תואנה (ולהלן יוסבר שהיא אף אינה נכונה) והסיבה האמיתית אינה סיבה סבירה וכשרה.
11. בית משפט קמא לא נתן משקל ראוי וסביר לכך שכל טענות המשיבים התמקדו בכביש השירות מדרום לצפון. לא היה כל הסבר מדוע גם בכיוון ההפוך (מצפון לדרום) אין האוטובוסים עוצרים.

א. הטענה בדבר שיקול הדעת התחבורתי

12. בניגוד למסקנת בית משפט קמא עולה בבירור, שלא הייתה תשתית עובדתית מספיקה מצד המשיבים אשר תוכיח את שיקול הדעת הסביר שנטען על ידה. וראה בעניין זה בג"צ 849/87 דדי צוקר נ' שר הפנים, פ"ד מב(4), 529, 544-545 (1989):

"בעת העברת פעולתה של רשות סטטורית תחת שבט הביקורת אנו בודקים בדרך כלל אם דרכי הדיון היו חוקיות ואם היה לפני הרשות חומר, שיכול היה לבסס החלטתה".

"...החלטה של רשות מנהלית תפסל בשל חוסר סבירות, אם המשקל שניתן לגורמים השונים אינו ראוי בנסיבות העניין".

העדר ספירה מושכלת ומדויקת של נוסעים ע"י המשיבים:

13. טעה בית משפט קמא שלא נתן משקל לכך שהמשיבים לפני שהחליטו על שינוי הקווים, לא בדקו עם אוניברסיטת בר אילן בצורה מושכלת ומדויקת כמה עובדים מהאוניברסיטה (מרצים, מנהלה וכו') גרים בערים הרלוונטיות לעומת הדרך החלקית והחובבנית שבה פעלו. רק על סמך מספרים אלו ניתן היה להגיע להחלטה סבירה. המידע הזה קיים באוניברסיטה ולא הייתה סיבה סבירה שלא להתייחס אליו.

14. עובדה ידועה היא שמספר הסטודנטים עולה בהרבה על מספר העובדים וגם למספר הגדול של עובדים וסטודנטים באוניברסיטת בר אילן אין התייחסות בשיקולי המשיבים ו/או בפסק הדין.

15. טעה בית משפט קמא בקבעו (עמ' 7 שורות 5 – 8 לפסק הדין) כי השינוי בקווים היה בגלל כמות הנוסעים המבקשים להגיע אל העיר בני ברק וממנה מול כמות הנוסעים העושים שימוש בתחנת אוניברסיטת בר אילן.

א. המשיבים עצמם אמרו שהסיבה הייתה הארכת משך הנסיעה ב – 25 דקות.

ב. המשיבים לא הביאו תוצאות בדיקות המצדיקות את אפליית תחנות אוניברסיטת בר אילן מול כל תחנה אחרת שאינה תחנת קצה. מדוע בתחנת גבעת שמואל (לדוגמא) כן עוצרים?

האם שם יש יותר נוסעים עולים או יורדים? לא הובאו כל ראיות או סטטיסטיקה בקשר לכך.

המועד הרלוונטי לבדיקה:

16. בית משפט קמא התייחס בהחלטתו רק לסבירות החלטת המשיבים בשנת 2005 בבואם להוסיף קווים נוספים "מיוחדים" שאינם עוצרים בתחנות אוניברסיטת בר אילן.

17. בית משפט קמא לא התייחס למועד הנכון יותר, שנת 2009, מועד הגשת העתירה.

18. המערערים טוענים שאפילו בשנת 2005 ההחלטה הייתה נגועה בשיקולים זרים. אך גם אם נניח שההחלטה בשנת 2005 הייתה סבירה, לא הייתה התייחסות לכך שעד שנת 2009 השתנו הנסיבות הרלוונטיות.

19. ההחלטה שלא להיעתר לבקשות לעצור כעת (שנת 2009) בתחנות אוניברסיטת בר אילן, היא היא ההחלטה הרלוונטית של המשיבים, ואותה צריך לבדוק.

20. כפי שנאמר, בינתיים נסלל נתיב מיוחד לתחבורה ציבורית בכביש השירות, האוטובוסים כן נסעו בכביש השירות ולא היה עיכוב של 25 דקות. ובכל זאת אין שקילה מחדש, ואין המשיבים מסכימים לשנות מהחלטתם. לטענת העותרים זו ההוכחה לכך שהסיבות הנטענות לאי העצירה בתחנות אוניברסיטת בר אילן, להן טענו המשיבים, אינן הסיבות האמיתיות.

21. לא ייתכן שהמשיבים, שהם אחת מהרשויות במדינה, ימשיכו לטעון טענות שאינן נכונות, יתעלמו במכוון מהנסיבות הקיימות וימשיכו לסרב בחוסר תום לב לעצירה בתחנות המבוקשות.

הסתרת "הפניות והתלונות" מצד "הנוסעים":

22. אגד טענה בתגובתה כי ההחלטה בשינוי הקווים משנת 2005 החלה "בעקבות תלונות ופניות רבות שהגיעו לאגד בשנת 2004 ועניינן היה העיכוב שנגרם בשל הנסיעה דרך כביש השירות" (סע' 45 לתגובת אגד). המערערים יטענו כי טענת אגד נטענה בעלמא מבלי שצורפה פנייה אחת לדוגמא אשר תציג את זהות הפונים ותאמת את הטענה כי הפניות הן אכן בנושא "עיכוב הנסיעה" ולא בעיות אחרות (כמו צניעות למשל).

23. ונהפוך הוא. המשיבים הסתירו מבית המשפט את העובדה שהם עצמם טענו שמדובר על בעיות צניעות כפי העולה מדברי אגד עצמה במכתבה מיום 1.2.2005:

"האוכלוסיה החרדית, שהיא רוב מוחלט בין נוסעי קו 318 במתכונת הקודמת, קיבלה עתה קו נפרד, משודרג וישיר, בין רחובות ובני ברק, המשפר את איכות הנסיעה שלה ומאפשר לה להימנע ממפגש מביך עם הנוסעות החילוניות".

וכן –

"קו 318 במתכונת החדשה אינו קו עם הפרדה בין נשים וגברים. הוא חולף דרך ראשון לציון ואוניברסיטת בר אילן... יש להניח כי הציבור החרדי ידיר רגליו מקו זה ויעדיף את קו 319 המיועד לו".

רצ"ב העתק המכתב מיום 1.2.2005 כנספת 2.

24. לטענת המערערים, המשיבים החליטו "לייבש" תחנות אונ' בר-אילן מסיבות מפלות, לא סבירות ושלא בתום לב וזאת בכדי לרצות את הציבור החרדי על חשבון הציבור הלא חרדי והסטודנטים.

25. בכדי לסבר את האוזן, ועל אף האמור בפסק דינו של בית המשפט המחוזי בעתירה, פסק הדין נחזה בקרב העיתונות החרדית כהרשאה לקווי מהדרין כאשר קו 319 נתפס כנועד לשרת את הציבור החרדי "ושהסטודנטים ייסעו בקווים אחרים".

רצ"ב כותרת המקומון החרדי – "השבוע" שפורסמה לאחר מתן פסק הדין כנספת 3.

הסתרת תוכן ההתייעצות עם הסגל הבכיר:

26. טעה בית משפט קמא כאשר השתכנע כי המשיבים פעלו בשיקול דעת תחבורתי, ובסבירות שעה שהמשיבים טענו בעלמא ללא צירוף כל ראיה מטעמם כי התייעצו עם הסגל הבכיר באוניברסיטה ועם "יתר הנציגים". המערערים יטענו כי מלבד מכתבה הלאקונוי של הגב' אשרת זיו (נציגת המשיבים 1-3) שצורף לתגובת אגד לעתירה, המשיבים לא הציגו בפני בית המשפט ולו את אותו "סיכום" עם הסגל האקדמי או לפחות תצהיר מטעם ד"ר שאקי אשר יאמת את הדברים (עמ' 6 שורה 32 ועמ' 7 שורה 8-6 לפסק הדין).

27. ונהפוך הוא. טרם הגישה אגד את תגובתה לעתירה, היה בידיה מכתבו של יו"ר הסגל האקדמי (ד"ר שאקי) מיום 17.2.2005 בו טען ד"ר שאקי במפורש כי "ההסכמים" שנעשו עימו נעשו על בסיס נתונים שגויים ויש לראות אותו כבטל ומבוטל. רצ"ב העתק המכתב כנספת 4.

28. יודגש כי על אף שהמכתב היה בידי המשיבים ערב הגשת העתירה, המשיבים הסתירו מידע זה מבית המשפט, הציגו מצג חלקי ולא מדויק של העובדות ולא פירטו דבר בעניין גילוי דעתו של ד"ר שאקי בתגובתם לעתירה. המשיבים פעלו בחוסר תום לב וזאת בניגוד למצופה מהם כרשות שלטונית וגוף כמו אגד. ברור שלעובדה זו לא ניתן כל ביטוי בפסק הדין של בית משפט קמא שעה שעובדה זו הוסתרה ממנו על ידי המשיבים.

הסתרת זהות "הסגל הבכיר":

29. טעה בית משפט קמא כאשר השתכנע כי המשיבים פעלו בשיקול דעת תחבורתי ובסבירות. המשיבים טענו בעלמא כי התייעצו עם "יו"ר ארגון הסקטור הבכיר" "ומזכיר אגודת הסטודנטים" וגם זאת ללא צירוף שם או זהות של אותם "גורמים", וכך סוקלה מראש כל אפשרות בידי המערערים לבדיקה או לזימון "הגורמים" לעדות ולחקרם.

הסתרת בדיקת כמות הנוסעים:

30. טעה בית משפט קמא בקבעו כי המשיבים ביססו את החלטתם **על סמך בדיקה כמותית** של מספר הנוסעים אל תחנות הקצה לעומת מספר הנוסעים אל תחנת הביניים בבר אילן (עמ' 7 שורות 5-8 לפסק הדין). טענת המשיבים בעניין זה נטענה בעלמא ללא כל ביסוס או ראיה אשר תוכיח כי הדבר אכן נעשה והמשיבים לא צירפו כל מסמך שיוכיח את ספירת הנוסעים.

ב. דחיית טענת ההפלייה

31. טעה בית משפט קמא בקבעו כי המערערים לא העמידו בסיס לטענתם על העדפה פסולה של המגזר החרדי לעומת אנשי האוניברסיטה.

32. בית משפט קמא התעלם מהעדויות שקו 319 בן נכנס לכביש השירות מדי יום וחולף על פני תחנות האוניברסיטה, הן בכיוון צפון והן בכיוון דרום, ובכך טעה כשקבע כי כל קווי האוטובוס נשוא העתירה אינם נכנסים לכביש השירות (עמ' 2 שורה 1-2 לפסק הדין).

33. בית משפט קמא (עמ' 6 שורות 29 – 32 לפסק הדין) לא נתן משקל בכלל לכך שגם המשיבים עצמם לא חלקו על העובדה שקו 319 נכנס לכביש השירות.

34. בית משפט קמא (עמ' 6 שורות 13 – 27 לפסק הדין) לא נתן משקל ראוי לטענת העותרים כי השיקול המרכזי האמיתי של המשיבים היה צביונו של ציבור המשתמשים. ברור שהמשיבים יטענו לשיקולים תחבורתיים ולא יודו בשיקול האמיתי המפלה, ובית משפט קמא לא התייחס לראיות שהראו מהו השיקול האמיתי של המשיבים. לדוגמא – נספח 4 לעתירה בה טוען מנהל גף מערכות מידע בתח"צ, מר ברומר צבי, כי "קו זה משרת כיום אוכלוסייה מסוימת עם דרישות ספציפיות... אין אנו רואים מקום לבצע כל שינוי בקווים אלו ולהוסיף תחנה לקו 319 באוניברסיטת בר אילן".

35. המערערים יטענו כי עפ"י נספח 4 לעתירה עולה בבירור שמדובר על ציבור נוסעים חרדי ושבעיית הצניעות היא זו "שדחפה" לפתרון הלא ראוי של "דילוג" על תחנות בר אילן והביאה לכך שהחלטה בדבר ביטול עצירת הקווים בתחנות בר אילן אינה מידתית. וראה בעניין זה בג"צ 3477/95 ישראל בן-עטייה נ' שר החינוך התרבות והספורט, פ"ד מט(5), 1, עמ' 12-13 (1996):

" [היסוד] הראשון הוא יסוד ההתאמה, הדורש כי הרשות המינהלית תבחר באמצעי מתאים להשגת המטרה של החוק. אמצעי יחשב לא-מתאים אם הוא לא-חוקי או אם אין הוא מסוגל להשיג את מטרת החוק מבחינה מעשית"

היסוד השני המרכיב את המידתיות קובע כי האמצעי שהמינהל בוחר בו צריך לפגוע בפרט במידה הקטנה ביותר...

היסוד השלישי במבחן המידתיות קובע כי האמצעי שהמינהל בוחר בו אינו ראוי, אם פגיעתו בפרט היא ללא יחס ראוי לתועלת שהוא מביא בהגשמת התכלית....

36. לטענת העותרים נפל פסול בהחלטת המשיבים מכיוון שלא ניתן משקל ראוי וסביר לכל השיקולים הנוגעים לעניין, ובכלל זה לכך שמדובר על תחבורה ציבורית מצד אחד ועל אוניברסיטה גדולה מצד שני, ולכך שהמשיבים אמורים לדאוג למענה הולם לציבור כולו ולא רק לחלק מהציבור, ובוודאי לא לדאוג לציבור מסוים על חשבון ציבור אחר.

37. בית משפט קמא (עמ' 7 שורות 10 – 28 לפסק הדין) אינו מתייחס כלל לכך שעקב השינוי בקווים (שעיקרה פשוט דילוג על תחנות בר אילן) נוצרה הפלייה דה פקטו, ולמטרה זו כיוונו המשיבים. אין זה רלוונטי שניתן להגיע לבר אילן בדרכים אחרות. כן רלוונטי שנוצרה הפלייה

ושהשירות לקבוצה מסוימת באוכלוסיה (שאינה חרדית) נעשה גרוע יותר (בהיעדר קו ישיר), והשירות לאוכלוסיה החרדית נעשה טוב יותר (מבחינה "צניעותית" לא תחבורתית) על חשבון השירות של האוכלוסייה שאינה חרדית.

38. בית משפט קמא אינו מתייחס ליתר הקווים המוזכרים בעתירה שעוברים ליד האוניברסיטה ואינם עוצרים. ריבוי הקווים "החרדיים" (כ-350 אוטובוסים מדי יום) שאינם עוצרים דווקא באוניברסיטת בר אילן אומר דרשני.

ג. הטענה בדבר עיכוב של 25 דק'

39. טעה בית משפט קמא שלא הורה על חקירת המצהיר מטעם אגד, לגבי הנקודה העיקרית של עיכוב של 25 דקות.

א. מפסק הדין עולה שנקודה זו – עיכוב של 25 דקות – היא הסיבה העיקרית לדחיית העתירה (סע' 13 עמ' 6).

ב. אגד עצמה ומשרד התחבורה יודעים שאין עיכוב של 25 דקות. המשיבים מטעים ביודעין בטענה בדבר "הארכת משך הנסיעה בכביש השירות" וזאת בחוסר תום לב, ובוודאי כשמדובר ברשות שלטונית וגוף כמו אגד. המשיבים לא פירטו דבר בעניין זה בעתירה על אף שהיה מצופה מהן לומר זאת.

ג. טענת המשיבים אינה יכולה לדור בכפיפה אחת עם מבחן המציאות, כאשר בפועל אין הארכה של 25 דק'. קו 319 ממשיך לנסוע בכביש השירות מדי יום וחולף על פני תחנת האוניברסיטה.

ד. אגד אף פרסם באתר אגד את משך זמן הנסיעה המשוער של קווים 164 ו- 318 (בשעת עומס) מצומת מסובים עד צומת גבעת שמואל שהינו 12 דקות בלבד.

המרחק בין צומת מסובים עד צומת גבעת שמואל הוא גדול יותר מכביש השירות לבדו. ב – 12 הדקות האלו מתבצעים:

נסיעה מצומת מסובים עד כניסה לכביש השירות.

נסיעה בכביש השירות.

כניסה למסלול "תחבורה ציבורית בלבד" ועצירה בתחנת בר אילן כולל הורדת והעלאת נוסעים.

יציאה מתחנת בר אילן וכניסה לכביש 4.

נסיעה עד צומת גבעת שמואל.

כל זה רק ב- 12 דקות. כיצד אגד טוענים ש- 25 דקות זה רק נסיעה בכביש השירות??

רצ"ב העתק תדפיס שעות נסיעה מאתר אגד כנספח 5.

ה. טעות גלויה זו הייתה ידועה למשיבים, והיא נוגעת לטעם העיקרי לדחיית העתירה.

ו. בנוסף, הרי שממכתבו של מר יהודה מטרסו (מנהל הנדסת תנועה באגד) מיום 2.1.2004 אשר צורף כנספח ב' לתגובת אגד לעתירה עולה כי "העיכובים" נעוצים בתחנה עצמה ולא בכביש השירות:

"אין לנו התנגדות לביצוע שינויים בקווים 318 ו- 317, לאור בקשות

מצד משתמשי קו 318 לביטול העצירה בתחנת צומת בר אילן עקב

עיכובים ממושכים בתחנה בשעות השיא"

והלא, טענה אגד בתגובתה כי הבעיה הייתה בשל "הארכת משך הנסיעה בכביש השירות". מדוע האוטובוס צריך להתעכב בתחנה עד 25 דק'? האם העומס בכביש גורם לעיכוב או העצירה בתחנה? בית משפט קמא התעלם מסתירה זו.

40. ניתן להניח כמעט בוודאות שלו היו המשיבים אומרים האמת בבית המשפט ולא ממשיכים בטענתם הלא נכונה לגבי 25 דקות (סע' 45 לתגובת אגד לעתירה ומכתבה של הגב' זיו שצורף לה) הייתה תוצאת פסק הדין הפוכה.

ד. אין הסבר לביטול התחנה בכיוון ההפוך

41. בית משפט קמא לא התייחס כלל לעצירה בתחנת אוניברסיטת בר אילן בכיוון ההפוך (דהיינו מבני ברק לרחובות/בית שמש ועוד). כל הטענות של המשיבים וכפועל יוצא כל התייחסות בית משפט קמא הייתה לכיוון אחד - רחובות/בית שמש ועוד לבני ברק. העיכוב של 25 דקות הנטען

הוא רק בכיוון הזה. אין התייחסות לכיוון השני על אף שהעניין הועלה בפירוש בעתירה (סע' 18.1 לעתירה).

42. העובדה שאין התייחסות המשיבים לנקודה זו כשלעצמה מוכיחה ומראה ש"העיכוב" אינו הסיבה אלא רק תירוץ, כטענת העותרים.

ה. הסקר של חברת עדליא

43. טעה בית משפט קמא בניתוח המצב העובדתי בעקבות הסקר של חברת עדליא יעוץ כלכלי בע"מ (להלן – "הסקר"):

א. הסקר הוזמן ע"י המשיבים ומוטה לטובת טיעוניהם.

ב. הסקר הוכנס בשלב מאוחר של התיק (בדיון השני מיום 5.5.2010).

ג. על אף זאת נאמר בסקר (סעיף 2.9 לסקר) כי 98% מהמשיבים לסקר טענו שיש צורך בשיפור.

ד. ברור שרוב רובם של הנוסעים לבר אילן משתמשים בקווים אחרים ולא ב-319, שהרי 319 לא עוצר בבר אילן.

ה. הסקר לא בדק כמה אנשים היו מוכנים להשתמש בקו 319 לו עצר בבר אילן, ולכן חסר כל ערך לצורך ביסוס טענות המשיבים.

44. טעה בית משפט קמא כאשר מצד אחד דחה את העתירה בקבעו כי החלטת המשיבים הייתה סבירה ועניינית ומצד שני, בעקבות הסקר, מצא בית משפט קמא דווקא כי יש מקום להמליץ למשיבים להגביר את תדירות הנסיעה של קו 318 (העוצר בתחנת בר אילן).

45. ככל שיש מקום להגביר את תדירות הנסיעות ביום מרחובות אל האוניברסיטה, הרי שהדבר יעיד כי אין מענה ראוי למי שמבקש להגיע אל האוניברסיטה וזאת בניגוד לשנים עברו. בעובדה זו יש בה כדי להוכיח כי ההחלטה בדבר שינוי הקווים נעשתה ללא שיקול דעת ראוי ובפזיזות תוך קיפוח והפליית המבקשים להגיע אל האוניברסיטה.

46. טעה בית משפט קמא (עמ' 8 שורות 20 – 25 לפסק הדין) לגבי קו 497:

א. לא הובאו ראיות לטענת המשיבים שבר אילן (האוניברסיטה) היא במרחק הליכה מצומת מסובים ומצומת גבעת שמואל. ונהפוך הוא. אפשר להגיד שזו כמעט ידיעה שיפוטית שהדבר לא כך. לא ניתן ללכת באופן סביר מצומת מסובים לאוניברסיטה הן מבחינת מרחק והן מבחינת תנאי הכביש, ואותו הדבר (אם כי מרחק קצר יותר) מצמת גבעת שמואל. הסכנה של הליכה על כביש מס' 4 (כביש ראשי בעל 2 – 3 נתיבים לכל כיוון) ברורה.

ב. לא הייתה התייחסות לכך ולא ניתן משקל כלשהו לכך שבניגוד לקו מהעיר רחובות שקיימים לו חלופות בקווים מאספים, מבית שמש היה ניתן בעבר להגיע לאוניברסיטה, ואילו כיום אין כל קו המקשר בין העיר לאוניברסיטה, אפילו קו מאסף ואיטי ככל שיהיה.

ז. אי עמידה במבחן הסבירות

47. טעה בית משפט קמא בדחיית העתירה שעה שהחלטת המשיבים אינה עומדת במבחן הסבירות.

48. ההלכה בעניין זה נקבעה בבג"צ 849/87 דדי צוקר (סעיף 12 לעיל), ולפיו:

"ההלכה של בית משפט זה רואה בחוסר הסבירות עילת פסלות העומדת על רגליה היא, ומכוחה ייפסל שיקול דעת מנהלי בלתי סביר, גם אם תוצאתו אינה החלטה שרירותית, וגם אם ההחלטה התקבלה בתום לב תוך שקילת כל הגורמים הנוגעים לעניין וגורמים אלה בלבד".

"...יכול שיימצאו נסיבות בהן לא נשקל על ידי הרשות המיניסטראלית שיקול זר והובאו בחשבון אך ורק שיקולים שהם רלוונטים לעניין, אולם לשיקולים הרלוונטיים השונים יוחס משקל בפרופורציה כה מעוותת בינם לבין עצמם עד שהמסקנה הסופית הפכה מופרכת מעיקרה ובשל כך לבלתי סבירה לחלוטין".

49. לטענת מערערים, גם אם מצא בית משפט קמא כי השיקולים שנקטו המשיבים היו ראויים וסבירים, הרי שהתוצאה שנתקבלה מהחלטת המשיבים אינה סבירה ומעוותת כפי שפורט לעיל.

ה. אי עמידה במבחן המידתיות

50. נפסק בבג"צ 3477/95 ישראל בן-עטייה נ' שר החינוך והספורט, פ"ד מט(5), 1, 12-13 (1996):

"שיקול דעת מינהלי הוא כדין רק אם הוא בוחר, להגשמת המדיניות, באמצעי המקיים את דרישות המידתיות. שיקול דעת הבוחר באמצעי שאינו במידה הראויה הוא שיקול דעת פסול".

51. המשיבים לא דאגו למענה הולם לציבור כולו אלא רק לחלק מהציבור, וגם זה על חשבון ציבור אחר.

52. כתוצאה מהפעולות שנקטו המשיבים לצורך רווחת הציבור החרדי ע"י הקמת קו מהיר מרחובות לבני ברק, נוסעים רבים (ביניהם עובדים וסטודנטים) נפגעו מכך ונאלצים לנסוע בקווים מאספים, ארוכים או נאלצים לעצור בתחנות מרוחקות מאוניברסיטת בר אילן או שמחפשים פתרונות תחבורתיים חלופיים.

"העילה בדבר מידתיות קובעת, כי החלטה שלטונית היא כדין רק אם האמצעי השלטוני אשר ננקט, לשם הגשמת התכלית השלטונית, הוא במידה הראויה, ולא מעבר לנדרש. עילת המידתיות מתרכזת, אפוא, ביחס שבין התכלית לבין האמצעים להגשמתה (ראה סגל, שם, עמ' 513). היא בוחנת אם האמצעים בהם נקט השלטון לשם הגשמת התכלית הראויה עומדים ביחס ראוי למטרה אותה מבקשים להגשים. עילת המידתיות קובעת כי האמצעים השלטוניים צריכים להתאים להגשמת המטרה, ולא מעבר למה שנדרש לשם הגשמתה של המטרה" (בג"צ 3477/95 הנ"ל).

53. לטענת המערערים טעה בית משפט קמא בדחיית העתירה שעה שהחלטת המשיבים אינה עומדת במבחן המידתיות.

סיכום

57. טעה בית משפט קמא בדחיית טענת ההפליה ובקבלת טענות המשיבים באשר לעיכוב של 25 דקות ובירידה בביקוש הנוסעים לתחנת אוניברסיטת בר אילן.
58. טעה בית משפט קמא בקביעתו כי הופעל שיקול דעת תחבורתי וסביר ע"י המשיבים.
59. טעה בית משפט קמא כשהתייחס בעיקר לטענת ההפליה ולא התמקד בטענות השוויוניות, סבירות, תום לב, רשלנות ושינוי המדיניות ללא שיקולים יוצאי דופן שבוצעו ע"י המשיבים.
60. לאור כל האמור לעיל מתבקש בית המשפט הנכבד לקבל את הערעור ולהורות למשיבים 1-3 לפעול עפ"י סמכותם ולהורות לאגד שכל האוטובוסים בקווים האמורים בעתירה בכלל וקווים 319 ו-497 בפרט, יעצרו בתחנות אוניברסיטת בר אילן בכביש מס' 4, הן בכיוון הלך והן בכיוון חזור, ולשלם למערערים את הוצאות ערעור זה.

אריה אדלמן, עו"ד
ב"כ המערערים