

פט המחוזי בתל אביב - יפו בשבתו כבית-משפט לעניינים מנהליים

237 מכנס יפה ואחרים... נ' משרד התחבורה - תביעות משפטיות ואח'

בפני העותרים	כב' השופטת שרה ברוש
1. מכנס יפה	
2. יהושע ברמן	
3. מרכז קהילתי ע"ש יעקב ברמן לתורה ולתפילה	
כולם ע"י ב"כ עוה"ד אריה אדלמן	
נגד	
המשיבים	
1. שר התחבורה	
2. משרד התחבורה	
3. המפקח על התעבורה מחוז ת"א והדרום	
ע"י ב"כ מפרקליטות ת"א (אזרחי) עו"ד גב' ליפז-סרוסי	
4. "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ	
ע"י ב"כ ממשרד עוה"ד רם כספי ו/או ארנה קידר ו/או	
רונן משה ואח'	

מיני-רציו:

* בימ"ש לעניינים מנהליים דחה עתירה של עובדי ותלמידי אוניברסיטת בא אילן לחייב את משרד התחבורה ואגד כי קווי אוטובוס המפורטים בעתירה יעצרו ליד האוניברסיטה בקובעו, כי שיקולי "אגד" בהציעה את השינויים במערך התחבורה אל העיר בני ברק וממנה ראויים, והחלטת המשיבים 1-3 לאשרם היא החלטה סבירה ראויה ומאזנת בין האינטרסים של כל הצדדים.

* משפט מינהלי – שיקול-דעת – שר התחבורה

* משפט מינהלי – שיקול-דעת – הפעלתו

* משפט חוקתי – זכויות הפרט – שוויון

עתירה של אנשי סגל, עובדים ותלמידי אוניברסיטת בר אילן להורות למשרד התחבורה וגורמים רלבנטיים נוספים כי קווי אוטובוס המפורטים בעתירה יעצרו בתחנת העצירה ליד האוניברסיטה.

בית המשפט המחוזי בתל-אביב-יפו, בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים, כב' השופטת שרה ברוש, דחה את העתירה, בקובעו כדלקמן:

סעיף 3(א) לחוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים קובע, כי מי שעיסוקו בהספקת מוצר או שירות ציבורי או בהפעלת מקום ציבורי, לא יפלה בהספקת המוצר או השירות הציבורי, במתן הכניסה למקום הציבורי או במתן שירות במקום הציבורי, מחמת גזע, דת או קבוצה דתית, לאום, ארץ מוצא, מין, נטיה מינית, השקפה, השתייכות מפלגתית, מעמד אישי או הורות. איסור זה חל על "אגד" בהיותה מספקת שירותי תחבורה ציבורית.

--- סוף עמוד 1 ---

אין חולק, כי שירותי התחבורה הציבורית שייכים לכל קבוצות האוכלוסייה ולכלל אזרחי המדינה, והפליה של מגזר כזה או אחר בנגישות לשירותים היא אסורה. אולם, במקרה זה, לא העמידו העותרים בסיס לטענתם על העדפה פסולה של המגזר החרדי ועל פגיעה באנשי האוניברסיטה ביחס למשתמשים אחרים בקווי האוטובוס של "אגד" או ביחס לשירותים הניתנים על ידי "אגד" באוניברסיטאות אחרות.

השינויים במערך התחבורה הציבורית, בקווים המשמשים את ציר הנסיעה אל העיר בני ברק וממנה נועדו לייעל את השירות לרוב המשתמשים באותם קווים, ולא על רקע השתייכות הרוב אל המגזר החרדי. זאת, תוך מתן מענה סביר וראוי למיעוט העושה שימוש בתחנת בר אילן.

קווי השירות החדשים שנקבעו בשנת 2005, ככל קווי השירות של חברת "אגד", עומדים לשימוש כלל הציבור ללא הבחנה כלשהי האסורה לפי דין. המבקשים להגיע אל האוניברסיטה באמצעות אותם קווים ורשאים לעשות בהם שימוש ולהשתמש בקווים המחברים את התחנות על מסלול הקו אל תחנת בר אילן. בנוסף, ישנם קווים אלטרנטיביים העוצרים בתחנת בר אילן.

פסק דין**מבוא**

1. עתירה להורות למשיבים, כי קווי האוטובוס שמספרם: 319, 350, 351, 402, 497, 984 יעצרו בתחנת העצירה ליד אוניברסיטת בר-אילן (להלן: "תחנת בר-אילן"; "האוניברסיטה" - בהתאמה).

העותרים 1 ו-2 הם אנשי סגל של האוניברסיטה. העותרת 3 היא עמותה אשר חבריה עובדים או לומדים באוניברסיטה. העותרים, כך לפי טענתם, משתמשים באופן תדיר בתחבורה הציבורית, שמפעילה המשיבה מס' 4, "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ (להלן: "אגד") כדי להגיע אל האוניברסיטה, מערי מגוריהם וממנה אל מחוז הפצם.

המשיבים 1-3 הם הגוף הממשלתי המעניק רישיונות לקווי תחבורה ציבוריים מכוח הוראת תקנה 385 לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה").

2. תחנת בר-אילן המשמשת עתה את באי האוניברסיטה, ממוקמת על כביש השירות שבין צומת אלוף שדה ובין צומת גבעת שמואל במחלף בר-אילן בסמוך לאוניברסיטה. קווי האוטובוס נשוא העתירה, נוסעים כולם בכביש מס' 4 וחולפים על פני האוניברסיטה, מבלי להיכנס אל כביש השירות שלידה, ומבלי לעצור בתחנת העצירה שליד האוניברסיטה,

היא תחנת בר-אילן.

העותרים כיוונו את עתירתם לקווי האוטובוסים שמספרם צויין לעיל. עם זאת, עיקרו של הדיון נסב על קו מס' 319, אשר החל לפעול בראשית שנת 2005, והנוסע בין העיר רחובות לעיר בני ברק, בשני הכיוונים.

המשיבים טענו, כי בעבר פעלו שני קווי אוטובוס מהעיר רחובות אל העיר בני ברק. קו מס' 317 וקו מס' 318 "הישן".

--- סוף עמוד 2 ---

בשנת 2004, כך לטענת "אגד", החלו להתקבל תלונות ופניות של נוסעים לגבי התארכות משך זמן הנסיעה שנגרם בשל מעבר של קווי האוטובוסים 317 ו-318 דרך כביש השירות לאוניברסיטה. התלונות נבדקו, ונמצא, כי מרבית הנוסעים העושים שימוש בקווי האוטובוסים הללו, הינם נוסעים המבקשים להגיע מהעיר רחובות אל העיר בני ברק וחזרה, ורק קומץ נוסעים נוסע אל האוניברסיטה.

לאור הממצאים הללו, ולאחר התייעצות שנערכה עם נציגי המשתמשים בתחנת האוניברסיטה, סטודנטים ואנשי סגל של האוניברסיטה, הוחלט בשנת 2005 לערוך שינוי במערך התחבורה הציבורית של "אגד" מהעיר רחובות לעיר בני ברק, וחזרה.

במסגרת השינוי, הוצב קו אוטובוסים חדש, מספר 319, שמסלולו זהה למסלולו של קו 318 הישן, למעט הכניסה אל כביש השירות והעצירה בתחנת בר-אילן. לוח הזמנים של קו 319, הינו בתדירות גבוהה יותר מתדירות הזמנים של קו 318 הישן.

כמו כן, אוחדו קווי האוטובוסים 317 ו-318 הישן, והוחלפו בקו 318 החדש, הפועל במתכונת של אוטובוס מאסף. במסלול נסיעתו של קו 318 החדש, קיימת תחנת איסוף והורדה בכביש השירות בתחנת בר אילן. בתיאום עם נציגי המשתמשים בתחנת בר אילן, נקבעו לקו 318 החדש 7 נסיעות ביום מרחובות לבני ברק, ו-4 נסיעות מבני ברק לרחובות, בהתאם לזמני תחילת וסיום הלימודים באוניברסיטה.

3. בעקבות השינוי, פנתה ביום 1.3.05 העותרת 1 אל שר התחבורה בבקשה לקבוע תחנת עצירה בתחנת בר-אילן לקווים החדשים, ונענתה ביום 15.6.05 במכתבה של גב' אושרת זיו, עוזרת למהל אגף בכיר, תחבורה ציבורית, במשרד התחבורה.

גב' זיו הסבירה, כי השינוי נבע בעיקרו בשל הארכת משך הנסיעה בכביש השירות, הנמשכת כ-25 דקות בשעות העומס; כי מספר הנוסעים ביום, העושה שימוש בתחנת בר אילן על כביש השירות, הוא "עשרות בודדות", וכי עיקר הביקושים הינו לנסיעה מרחובות לבני ברק ובחזרה. בשל כך, הוחלט ליעל את השירות ולאשר ל"אגד" להפעיל את קו 319 ללא כניסה לכביש השירות ועצירה בתחנת בר אילן.

עוד הבהירה גב' זיו, כי לוח הזמנים של קו 318, לאחר השינוי, נקבע בתיאום עם יו"ר הסגל האקדמי באוניברסיטה ומוזכר אגודת הסטודנטים (נספח א' לתגובת המשיבה 4 לעתירה המנהלית).

העותרת 1 ואחרים, המשיכו לפנות בנושא עצירת קווי אוטובוס בינעירוניים בתחנת בר אילן אל האגף לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, גם במהלך בשנים 2007 ו-2008 (נספחים 1-4, ונספח 6 לכתב העתירה).

4. העותר 2, המתגורר בעיר בית שמש, פנה ביום 1.8.07, אל האגף לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, בנוגע לקו 497 הפועל בציר הערים בני ברק ובית שמש, מבלי להיכנס אל כביש השירות ומבלי לצעור בתחנת בר אילן (נספח 5 לכתב העתירה).

--- סוף עמוד 3 ---

המשיבים הסבירו, כי בעבר פעל בציר בני ברק-בית שמש קו 414, שהיה עוצר בתחנות ביניים, בין היתר, בתחנת בר אילן. בהמשך, הופעל בנוסף, בציר בני ברק-בית שמש קו 497 כ"קו ישיר". עם הזמן, רובם המוחלט של הנוסעים בציר זה, עברו לעשות שימוש בקו 497, ובשנת 2005 הוחלט לבטל את קו 414.

5. הפניות אל משרד התחבורה לא הועילו, והעותרים פנו לבית המשפט בעתירה זו ביום 24.8.09.

בטרם אתייחס לטענות הצדדים בעתירה, יש להעיר ולציין, כי קווי האוטובוס מספר 350, 351, 402 ו-984, מעולם לא עצרו בתחנת בר-אילן והם פועלים במתכונתם הנוכחית מזה שנים רבות. העותרים לא הסבירו מדוע מצאו לרוך את הקווים הללו אל עתירתם, על אף שעיקר טיעוניהם של העותרים כווננו כנגד הפעלתם של קו 319 ושל קו 497 שאינם עוצרים בתחנת בר אילן.

עוד יוער, כי קו 402 הפועל בציר הערים בני ברק וירושלים, מופעל הן על ידי "אגד" והן על ידי חברת דן לתחבורה ציבורית בע"מ, שאינה צד לעתירה זו.

טענות העותרים

6. לטענת העותרים, אין כל סיבה מהותית מדוע שקו 319 לא יעצור בתחנות בר אילן, והחלטת המשיבים לשינוי שנעשה בשנת 2005, מקורה בשיקולים זרים. כך גם באשר לקו 497, אשר החליף בשנה זו את קו 414, כמתואר לעיל.

העותרים למדו מהתכתבותם אל מול הרשויות, כי בסמוך למועדי השינויים בקווים, פעלה "אגד" לשנות את מערך התחבורה לעיר בני ברק לשם ריכוז הציבור החרדי. ציבור זה, בלשונם, "אינו רואה את כל המערכת האוניברסיטאית בעין יפה ולא רצה לראות על הקו סטודנטים וסטודנטיות".

"אגד", כך לטענת העותרים, עשתה "יד אחת עם קבוצת חרדים כדי למנוע בפועל מנוסעי אוניברסיטת בר אילן להשתמש בקו". זאת, בחסות ובאישור המשיבים 1-3, שהונעו מאותם מניעים פסולים של הפליית האוכלוסייה החרדית לטובה.

7. לשיטתם של העותרים, תהליך קבלת ההחלטות לגבי ביצוע השינויים נעשה בחוסר תום לב, מבלי שהייתה למשיבים תשתית עובדתית מספקת, באשר להפעלת הקווים ולדרישות המשתמשים בהם. תוצאת השינויים, אינה סבירה משום שהיא מונעת שירות ציבורי מאוכלוסיית הסטודנטים ואנשי הסגל של האוניברסיטה. התוצאה גם אינה הגיונית, משום שמתן השירות לאנשי האוניברסיטה, אינו מצריך הקצאת משאבים נוספים ועיכוב הזמנים שנוצר, אם בכלל, בשל הנסיעה בכביש השירות והעצירה בתחנת בר אילן הוא מועט.

--- סוף עמוד 4 ---

השינויים יוצרים הפליה לטובתו של המגזר החרדי, אל מול אנשי האוניברסיטה, וזאת בניגוד ל**חוק לתקנון סדרי המינהל** (החלטות והנמקות) התשי"ט-1958 (להלן: "חוק ההנמקות").

התשס"א-2000 (להלן: "חוק לאיסור הפליה").

כמו כן, כך העותרים, המשיבים לא נימקו את החלטותיהם, וזאת בניגוד ל**חוק לתקנון סדרי המינהל** (החלטות והנמקות) התשי"ט-1958 (להלן: "חוק ההנמקות").

תשובת המשיבים

8. המשיבים בתגובתם, טענו, כי דין העתירה להידחות הן על הסף והן לגופה.

לטענת המשיבים, השינויים בהפעלת קו 318 והפעלתו של קו 319 בציר בני ברק-רחובות, כמו גם הפעלתו של קו 497 וביטולו של קו 414 בציר בני ברק - בית שמש, נעשו בשנת 2005, והיו ידועים לעותרים החל ממועד זה, כעולה מן התכתובות שניהלו עם משרד התחבורה (ראו, נספח א' לתגובת המשיבה 4 לעתירה המנהלית).

העותרים בחרו להגיש העתירה זו כעבור שנים, בניגוד ל**סעיף 3ב' לתקנות בתי המשפט לעניינים מנהלים (סדרי דין) תשס"א-2000** (להלן: "התקנות"), ועל כן דינה להידחות על הסף.

המשיבים הביעו את חששם, כי המניע היחיד של העותרים להגשת העתירה, הוא להביא לפגיעה ב"קווי המהדרין" המספקים שירותי תחבורה לאוכלוסייה החרדית. לטענתם, מניע זה הוא פסול, ועל כן יש לדחות את העתירה על הסף גם מטעם זה.

9. לגופה של העתירה, טענו המשיבים כי הפעילו את שיקול דעתם המקצועי ובחנו בטרם השינוי את מערך התחבורה אל מול המצב המוצע, והחליטו על שינויו, רק לאחר ששקלו את

כל הנתונים הרלוונטיים.

לשיתתה של "אגד", בהפעילה שירות להסעת המונים, היא פועלת לפי העיקרון כי אין לנוסע זה או אחר, זכות קנויה לכך שתחנת אוטובוס תוצב בנקודה מסוימת במסלול הנסיעה, בהתאם לצרכי האישיים של אותו נוסע. תכנון מיקומן של התחנות, הוא פועל יוצא של מספר שיקולים ששקלו לפני שבוצעו השינויים בקווים נשוא העתירה, ועל סמך מספר בדיקות באשר למספר המשתמשים בתחנת בר אילן. כמו כן, הובאו בחשבון חלופות הנסיעה העומדות בפני המבקשים להגיע מהעיר רחובות והעיר בית שמש אל האוניברסיטה וחזרה, כמו גם האפשרויות השונות להגיע לשם באמצעות שימוש בקווי נסיעה המחברים בין תחנת בר אילן ובין תחנות העצירה של הקווים נשוא העתירה.

ההחלטה על השינויים התקבלה לאחר התייעצויות עם אנשי האוניברסיטה, ותכליתם הייתה לשרת את טובת כלל ציבור המשתמשים בקווים, כולל אנשי האוניברסיטה, ולייעל את השירות הניתן להם.

--- סוף עמוד 5 ---

10. המשיבים 1-3, הבהירו כי ההחלטה לשנות את רישיונות הקווים בהתאם להצעתה של "אגד", התקבלה לאחר ששקלו את נתוני הנסיעה של הקווים והצרכים השונים של המשתמשים בהם. בהפעילם את שיקול דעתם, פעלו לשם ייעול שירותי התחבורה המסופקים לציבור הנוסעים. לטענתם, העותרים לא הוכיחו כי שיקולי הרשות היו נגועים בחוסר סבירות קיצוני או שנגעו בשיקולים זרים, ודין עתירתם להידחות.

במענה לטענת ההפליה, השיבו המשיבים, כי "אגד" אינה מפלה את הציבור באופן השימוש בקווים, וכל אדם רשאי לעשות בקווי הנסיעה שימוש ככל שיחפץ.

דין

11. מבלי להכנס לטענות שהעלו המשיבים באשר לדחיית העתירה על הסף, יש לדחות את העתירה לגופה.

מבין השיטין של טיעוני הצדדים, צצה ועלתה סוגיית הפעלתם של "קווי המהדרין".

סוגיה זו נדונה והוכרעה ב**בניין 746/07 נעמי רגן ואח' נ' משרד התחבורה ואח' (טרם פורסם, [פורסם בבנו], ניתן ביום 5.1.11)**, שם נדונה סוגיית החוקיות בהפעלת קווי אוטובוסים, בהם הונהגה הפרדה בין נשים לגברים. בית המשפט העליון קבע כי הפרדה כזו- "**בהיותה מוכתבת וכופה**"- אינה חוקית, וזאת תוך התייחסות לדו"ח הועדה "לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה הציבורית בקווים המשמשים את המגזר החרדי", בראשות המשנה למנכ"ל משרד התחבורה, מר אלכס לנגר.

כב' השופט א' רובינשטיין, קבע בצורה ברורה כי "**מפעיל תחבורה ציבורית (כמו כל אדם אחר) אינו רשאי לומר, לבקש או להורות לנשים היכן עליהן לשבת באוטובוס רק משום היותן נשים, או מה עליהן ללבוש, והן רשאיות לישב בכל מקום שתצויה. כמובן הוא הדין גם לגברים, אלא שמטעמים שניתן בלא קושי לעמוד עליהם, התלונות כולן מתייחסות ליחס פוגעני כלפי נשים**".

12. לא מצאתי כי קיים קשר כלשהו בין האיסור על הפרדה מגדרית בתחבורה הציבורית, ובין דרישת העותרים להורות על עצירת הקווים נשוא העתירה בתחנת בר אילן.

המשיבים עמדו בצדק על כך שתכנונו, ניהולו ותפעולו של מערך תחבורה ציבורית והסעת המונים, כרוך במספר שיקולים מקצועיים ובהם סוג הקו, מהירות הנסיעה בקו, כמות הנוסעים והאלטרנטיבות הקיימות בקווי שירות אחרים.

המשיבים הבהירו, כי השיקול המרכזי שעמד מאחורי ההחלטה משנת 2005 בדבר השינויים במערך התחבורה הציבורית, אל העיר בני ברק וממנה, היה, כמות הנוסעים המבקשים להגיע מהתחנה שבקצה אחד, אל העיר וממנה, אל תחנות קצה ברחבי הארץ, מול כמות הנוסעים העושים שימוש בתחנת הביניים באוניברסיטת בר אילן. כמו כן הובהר, כי הנהגתם של קווי נסיעה ישרים מתחנת קצה אחת לשנייה, על מנת לענות על הביקושים של ציבור

--- סוף עמוד 6 ---

המשתמשים, והפעלתם, במקביל, של קווי מאסף העוזרים בתחנות ביניים, אינו חריג במערך התחבורה הציבורית בישראל.

שיקול זה הוא לגיטימי בתכנונו של מסלול נסיעתו של קו בתחבורה הציבורית. זאת להבדיל משיקול המתייחס אל צביונו של ציבור המשתמשים בקווי הנסיעה, והשתייכותם למגזר כזה או אחר.

13. בתשובה לפניות העותרים, הבהירו המשיבים את השיקולים העומדים בבסיס החלטתם, ועמדו על כך, כי השינויים מקורם בהארכת משך הנסיעה דרך כביש השירות בשעות העומס בכ-25 דקות, ובמיעוט הנוסעים העושים שימוש בתחנת בר אילן, הממוקמת על כביש השירות (ראו לעיל במכתבה של גב' זיו, נספח א' לתגובת המשיבה 4 לעתירה המנהלית). העותרים לא הסתפקו בכך וטענו, כי המשיבים שקלו שיקולים זרים המתייחסים להשתייכות ציבור הנוסעים למגזר החרדי, ויחסו של מגזר זה אל האקדמיה ואל סוגיית הצניעות הכרוכה בנסיעה מעורבת של גברים ונשים. לכך לא מצאתי אחיזה הנתמכת בראיות כלשהן, זולת הטען בעלמא שהעלו העותרים.

המשיבים ביססו את החלטתם על בדיקה כמותית של מספר הנוסעים אל תחנות הקצה לעומת מספר הנוסעים אל תחנת הביניים בבר אילן, והחלטתם התקבלה לאחר התייעצות עם יו"ר הסגל האקדמי באוניברסיטה ומזכיר אגודת הסטודנטים, ואין ממש בטענת העותרים, כי ההחלטה התקבלה בהעדר תשתית עובדתית מספיקה.

14. סעיף 3(א) לחוק איסור הפליה קובע, כי "**מי שעיסוקו בהספקת מוצר או שירות ציבורי או בהפעלת מקום ציבורי, לא יפלה בהספקת המוצר או השירות הציבורי, במתן הכניסה למקום הציבורי או במתן שירות במקום הציבורי, מחמת גזע, דת או קבוצה דתית, לאום, ארץ מוצא, מין, נטיה מינית, השקפה, השתייכות מפלגתית, מעמד אישי או הורות**".

איסור זה חל על "אגד" בהיותה מספקת שירותי תחבורה ציבורית.

אין חולק, כי שירותי התחבורה הציבורית שייכים לכל קבוצות האוכלוסייה ולכלל אזרחי המדינה, והפליה של מגזר כזה או אחר בנגישות לשירותים היא אסורה. אולם, במקרה זה, לא העמידו העותרים בסיס לטענתם על העדפה פסולה של המגזר החרדי ועל פגיעה באנשי האוניברסיטה ביחס למשתמשים אחרים בקווי האוטובוס של "אגד" או ביחס לשירותים הניתנים על ידי "אגד" באוניברסיטאות אחרות.

השינויים במערך התחבורה הציבורית, בקווים המשמשים את ציר הנסיעה אל העיר בני ברק וממנה נועדו לייעל את השירות לרוב המשתמשים באותם קווים, ולא על רקע השתייכות הרוב אל המגזר החרדי. זאת, תוך מתן מענה סביר וראוי למיעוט העושה שימוש בתחנת בר אילן.

קווי השירות החדשים שנקבעו בשנת 2005, ככל קווי השירות של חברת "אגד", עומדים לשימוש כלל הציבור ללא הבחנה כלשהי האסורה לפי דין. המבקשים להגיע אל

--- סוף עמוד 7 ---

האוניברסיטה, באמצעות אותם קווים רשאים לעשות בהם שימוש ולהסתייע בקווים המחברים את התחנות על מסלול הקו אל תחנת בר אילן. בנוסף, ישנם קווים אלטרנטיביים העוזרים בתחנת בר אילן.

15. במהלך הדיונים בפני הבהירה "אגד" כי קיימים פתרונות אלטרנטיביים למבקשים להגיע אל האוניברסיטה והביעה את נכונותה להגדיל את תדירות הנסיעה של קו 318 מן העיר רחובות ואלה (ראו פרוט' הדיון 5.5.10). הצעה זו התבססה על סקר נוסעים מקרב הסטודנטים ועובדי האוניברסיטה, שהינם תושבי העיר רחובות, שנערך בפברואר 2010 על ידי חברת "עדליא יעוץ כלכלי בע"מ". מן הסקר, שאינו מתבסס על מדגם מייצג, עולה, כי רוב רובם (יותר משלושה רבעים) של אנשי האוניברסיטה המתגוררים בעיר רחובות, עושים שימוש בקו 318 ובקו נוסף מספר 164, אשר פועל על הציר רחובות פתח תקווה, וכולל תחנת עצירה באוניברסיטה. קו 164 נוסע בתדירות 60 נסיעות ליום, בכל כיוון.

מיעוט המשתמשים (כחמישית מאנשי האוניברסיטה המתגוררים ברחובות), עושה שימוש בקו 319 העומד במרכז של עתירה זו.

המלצת הסקר הייתה, לשקול את הרחבת שעות הפעילות ותדירות הנסיעה בקווים המשמשים את אנשי האוניברסיטה, המתגוררים בעיר רחובות והכוללים תחנת עצירה בבר-אילן. "אגד" הצהירה בפני בישיבת 5.5.10 כי תהא מוכנה לאמץ המלצה זו.

עם זאת, הצהיר בא כוח העותרים כי "**גם אם תוגבר התדירות, הדבר לא משנה לגבי העתירה שמתייחסת לקווי המהדרין**" (עמ' 4 לפרוט' הדיון מיום 5.5.10).

16. סיכומם של דברים: מצאתי כי שיקולי "אגד" בהציעה את השינויים במערך התחבורה אל העיר בני ברק וממנה בשנת 2005 היו ראויים, והחלטת המשיבים 1-3 לאשרם היא החלטה סבירה, ראויה ומאוזנת, בין האינטרסים של כל הצדדים, שלא נבעה משיקולים זרים כלשהם. כך אין מקום להתערב בה. שינויים אלה, אינם כרוכים בהפליה אסורה לפי חוק איסור הפליה. לא מצאתי, איפוא, כל פגם בשיקוליהם המצדיק התערבות בית המשפט.

17. אשר לקו 497 הפועל כ"קו ישיר" בציר בני ברק-בית שמש, הבהירו המשיבים כי קו זה עוצר בצומת מסובים ובצומת גבעת שמואל, מרחק הליכה מהאוניברסיטה. כמו כן, הובהר, כי העושים שימוש בקו זה יכולים להסתייע במספר קווי שירות המחברים בין צמתי הנסיעה של הקו ובין תחנת האוניברסיטה. על אף הטרחה במעברים בין הקווים, פיתרון זה ראוי בעיני, ומאזן בין הצורך לקצר את זמני נסיעה בקו ובין הצורך של אנשי האוניברסיטה העושים בו שימוש להגיע אל מחוז חפצם.

18. עם זאת, אני רואה להעיר, לנוכח הצהרתה של "אגד" במהלך הדיון ביום 5.5.10, כי נכון תעשה, אם תפעל בהתאם להמלצות הסקר של חברת "עדליא" ותפעל להרחבת שעות

--- סוף עמוד 8 ---

הפעילות ותדירות הנסיעה של הקווים לשם ייעול השירות לאנשי האוניברסיטה המתגוררים בעיר רחובות.

19. אשר על כן, אני דוחה את העתירה ומחייבת את העותרים בתשלום הוצאות העתירה ושכ"ט עו"ד בסך 15,000 ₪ בצירוף הפרשי הצמדה וריבית למשיבים 1-3 (יחדיו) ולמשיב 4 (לכל אחד מהם).

המוזכירות תשלח עותק מפקק הדין לכל אחד מב"כ הצדדים.

ניתן היום, ג' תמוז תשע"א, 05 יולי 2011, בהעדר הצדדים.

שרה ברוש 54678313-2377/09

נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה
בעניין עריכה ושינויים במסמכי פסיקה, חקיקה ועוד באתר נבו – הקש כאן
 --- סוף עמוד 9 ---

עתמ (ת"א) 2377/09 מכנס יפה ג' שר התחבורה

www.nevo.co.il