

תיק מס' עתמ 2377/09

הוגש ביום 24.08.09

בבית משפט המחוזי בת"א
בשבתו כבית המשפט לעניינים מנהליים

- ה ע ו ת ר י ם :**
1. **מכנס יפה**
 2. **ברמן יהושע**
 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
מרח' בילו 17, רחובות 76420.
טלפון: 9491510-08 פקס: 9455584-08.

נ ג ד

- ה מ ש י ב י ם :**
1. **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 64924
 4. **"אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ**
מרח' הירדן, קריית שדה התעופה, ת.ד. 43, נתב"ג. 70150.
(משיב פורמלי)

כ ת ב ע ת י ר ה

1. עותרת מס' 1 הינה פרופסור וראש בי"ס למנהל עסקים, באוניברסיטת בר-אילן, המתגוררת ברחובות ומשתמשת באופן תדיר בתחבורה הציבורית (אגד) בכדי להגיע למקום עבודתה באונ' בר-אילן.

2. עותר מס' 2 הוא ד"ר לתנ"ך המתגורר בבית שמש, העובד באוניברסיטת בר אילן ואשר השתמש שירותי התחבורה הציבורית כדי להגיע מביתו למקום עבודתו ובחזרה.

3. עותרת מס' 3 הינה עמותה אשר הרבה מחבריה עובדים או לומדים באוני' בר-אילן ומתגוררים ברחובות, ונזקקים לתחבורה ציבורית (אגד) בכדי להגיע לאוני' בר-אילן.
4. משיב מס' 1 הינו השר הממונה על משיבה מס' 2.
5. משיבה מס' 2 הינה המעביד/ המעסיק/ האחראי על משיב מס' 3.
6. משיב מס' 3 הינו המוסמך עפ"י תקנות התעבורה לתת רישיונות קיום לתחבורה ציבורית בכלל ולאגד בפרט במחוז תל אביב והדרום.

העובדות הרלוונטיות

7. לקווים 319, 350, 351, 402, 497, 984 של אגד לבני ברק ובחזרה אין תחנת איסוף והורדה ליד אוניברסיטת בר אילן.
8. ביום 16.12.2008 פנתה תובעת מס' 1 (בדואר רשום, פקס ודואר אלקטרוני) לנתבע מס' 3 (עם עותק לנתבע מס' 1) וביקשה להוסיף תחנת עצירה בתחנת אוני' בר אילן בכביש השירות של כביש 4 בקווים: 319, 350, 351, 402, 497, 984. רצ"ב מכתב מיום 16.12.2008, מסומן ת - 1. חוץ מאישור קבלה מיום 17.12.2008 מנתבע מס' 3 מסומן ת - 2 לא התקבלה תגובה.
9. יש לציין שכבר קודם לכן היו פניות (שלא עזרו) ע"י אנשים אחרים:
- 9.1. לדוגמא מכתבו של מר בנימין מרדר מיום 17.08.2007 הרצ"ב ומסומן ת - 3, אשר נענה ביום 27.08.2007 ע"י צבי ברומר שתפקידו מנהל גף (מערכות מידע בתח"צ) כי קו זה (319) משרת כיום אוכלוסיות מסוימת עם דרישות ספציפיות (רצ"ב מכתבו ומסומן ת - 4).
- 9.2. דוגמא נוספת. ביום 1.8.2007 פנה תובע מס' 2 ד"ר יהושע ברמן, מרצה בתנ"ך באוני' בר-אילן אל מר דרור גנון, סמנכ"ל בכיר אגף בתח"צ, לגבי קו 497 מבית שמש ראה מכתב מיום 1.8.07 רצ"ב ומסומן ת - 5.
- 9.3. עוד דוגמא. ביום 9.9.2007 פנה מר לוינסון יחיאל לנתבע מס' 1, וביקש לדעת מדוע קו 319 לא עוצר בתחנת אוני' בר אילן, וביקש שכל האוטובוסים הציבוריים שעוברים ליד אוני' בר-אילן יעצרו בתחנת בר אילן בכביש שירות של כביש 4. ראה המכתב מיום 9.9.07 הרצ"ב ומסומן ת - 6.
10. ככל שידוע לעותרים, עד חודש אוגוסט 2007 הייתה טענת המשיבים שתוספת הזמן הגדולה (שאף פעם לא הוכחה) של העצירה בתחנת אוני' בר אילן בכביש שירות של כביש 4 היא הסיבה לכך שהקווים הנ"ל לבני ברק אינם עוצרים בתחנה. מחודש אוגוסט 2007 ועד היום (למעט מכתבו הנ"ל של מר צבי ברומר, שצורף וסומן ת - 4) אין המשיבים מגיבים לגופו של עניין.

11. רצ"ב נספח (מסומן ת - 7) ובו פירוט תוצאות מדידות של כמה נוסעים בקו 319 בחודשים 1 - 2 בשנת 2009, מהן ניתן ללמוד שהיום אין פקק בכביש השירות בכיוון צפונה (לבני ברק). ונהפוך הוא. כדי לעקוף את הפקקים בכביש 4 בשעות השיא, רוב האוטובוסים נסעו בכביש השירות (הכניסה לכביש השירות היא כשני ק"מ דרומה לפני אונ' בר-אילן). הפקק מתחנת אונ' בר-אילן (אחרי שהאוטובוס חזר לכביש 4) עד לגבעת שמואל הוא כ - 4 דקות בלבד! בגלל שכניסה לתחנת האוטובוס של אונ' בר-אילן בכביש השירות לכביש 4 מוגבלת רק לתחבורה ציבורית אין מצב שאוטובוס יצטרך לחכות בתור כדי לחזור לכביש 4.

12. כמות הנוסעים שירדו בתחנת גבעת שמואל (שרובם אם לא כולם) חוזרים אחורה כדי להיכנס לאונ' בר-אילן הייתה משמעותית (כך גם בסקר אגד מ 28-30 באפריל 2008 רצ"ב ומסומן ת - 8). בפועל בשעות השיא היה עדיף שכל הנוסעים לאונ' בר-אילן היו יורדים בתחנה אונ' בר אילן (בכביש שירות של כביש 4) כדי לחסוך זמן (פקק בכביש 4 והליכה חזרה לאונ' בר-אילן).

13. ישנן 2 דוגמאות נוספות לגבי קו 319 המראות שהתנהגות המשיבים לגבי קו זה "מוזרה" ואינה סבירה:

13.1. דוגמא ראשונה - קו 319 עוצר בשתי תחנות בנס ציונה כדי לאסוף ולהוריד נוסעים, כאשר כמות הנוסעים העולים ויורדים שם היא קטנה ביותר ובד"כ איש לא עולה או יורד. הדבר גורם לעיכוב גדול יותר מאשר העיכוב הנטען בתחנת אונ' בר אילן, אך לא אגד ולא משרד התחבורה ראו לנכון לבטל את התחנות בנס ציונה. מדוע רק בבר אילן בוטלו התחנות?

13.2. דוגמא שניה – בעבר עצרו אוטובוסים בקו 319 בתחנה המרכזית הישנה בראשל"צ להעלאת והורדת נוסעים. בעקבות אירוע בו לא עצר אוטובוס בקו 319 לנוסעת בשעת לילה מאוחרת, והוגשה תלונה על כך, התקבל מכתב מאגד מיום 21.8.05 (רצ"ב ומסומן ת - 19), ובו הצדקת התלונה. פחות מחודש אחרי זה, בעקבות אירוע שני דומה, התקבל מאגד מכתב מיום 6.9.05 (רצ"ב ומסומן ת - 29), מאותו גורם באגד, ובו דחיית התלונה, מהסיבה שלאגד אין תחנת איסוף בתחנה המרכזית הישנה בראשל"צ בקו זה. רצ"ב פירוט התחנות בקו 319 (מסומן ת - 39) ובו רואים שמלבד התחנה האחרונה כל התחנות הם גם לאיסוף למעט ... התחנה המרכזית הישנה בראשל"צ. מוזר ולא ברור מדוע קו 319 "מיוחד" כל כך.

הטענות המשפטיות

14. המשיבים אמורים לפעול בהגינות, שוויוניות ובאופן שקוף למען כלל הנוסעים והמשתמשים בתחבורה ציבורית וללא העדפת קבוצה זו או אחרת.

15. לא ייתכן שקווים בין עירוניים העוברים סמוך לאוניברסיטה (בדרך לבני ברק), אשר בה לומדים מעל 20,000 תלמידים ועובדים רבים, לא יעצרו להוריד ו/או להעלות אנשים בתחנה על יד אונ' בר-אילן.

16. יש לשים לב. אין מדובר על קווים מנקודה לנקודה אלא קווים אשר יש להם תחנות עצירה שונות, אשר במפגיע ובאופן מודע אינן עוצרות דווקא בתחנת אונ' בר אילן, למרות בקשות חוזרות ונשנות.

17. יתירה מכך. חברות אוטובוסים אחרות (כגון: סופרבוס קווים 210, 220, 230, 240 לבני ברק) כן עוצרות בתחנת אונ' בר אילן בכביש שירות של כביש 4. מדוע אגד אינה עושה כך?

18. ביחס לקו 319 וקו 497 לדוגמא בוצע שינוי לרעה בשירות:

18.1. קו 319 מחבר בין רחובות לבני ברק וחזור. בתחילה היה קו אחד שמספרו 318, שעצר באוניברסיטת בר אילן מיומו הראשון. בראשית 2005 אגד שינתה לפתע את הקו ופיצלה את הקו לשני קווים. האחד (319 שנוסע באותה תכיפות שהיה קו 318 נוסע) רחובות-ב"ב-רחובות ללא עצירה באוניברסיטת בר אילן, והקו הישן 318 שירד למספר פעמים בודדות ביום. ממכתב אגד מיום 29.12.04 (רצ"ב ומסומן ת - 10) משמע שמדובר על בעיות רק בכיוון צפון. מדוע ביטלו את התחנה גם בכיוון דרום?

18.2. קו 497 מחבר בין בית שמש ובני ברק וחזור. בתחילה היה קו אחד שמספרו 414, שעצר באוניברסיטת בר אילן מיומו הראשון. בדצמבר 2005 אגד שינתה לפתע את הקו ופיצלה את הקו לשני קווים. האחד (497 שנוסע באותה תכיפות שהיה קו 414 נוסע) בית שמש-ב"ב-בית שמש ללא עצירה באוניברסיטת בר אילן. הקו הישן 414 ירד למספר פעמים בודדות ביום, וביום 1.7.07 בוטל כליל. מובן שהדבר אף גורם למשתמשים הוצאות כספיות מיותרות עקב הצורך למצוא דרך אחרת להגיע לאוניברסיטה (רכב פרטי או תחבורה ציבורית יקרה יותר).

18.3. מתכתובת בסמוך אחרי הפיצול, הוברר כי אגד פעלה מתוך מניעים של ריצוי הציבור החרדי (שאינו רואה את כל המערכת האוניברסיטאית בעין יפה) ולא רצה לראות על הקו סטודנטים וסטודנטיות. למרות שהקו הוא ציבורי וכל אדם רשאי להשתמש בו, עשתה אגד יד אחת עם קבוצות חרדים כדי למנוע בפועל מנוסעי אונ' בר אילן להשתמש בקו - פשוט ע"י הורדת התחנה. קוים 318 ו- 414 היו מוצלחים ומלאים בזמנו, ונטילת תחנת בר אילן פגעה במשתמשים קיימים. כאן כבר יש שינוי לרעה של תוואי נסיעה, ממניעים לא אובייקטיביים. שינוי קו או תוואי קיים (בפרט קו טבעי ומוצלח) נדון או לפחות אמור להיות נדון בקפידת יתר. כל התנהגות המשיבים, אגד ומשרד התחבורה, לרבות ההליכים לשינוי הקו, אינם מצביעים על תהליך קבלת החלטות הוגנת כלפי הנוסעים או קבלת החלטות ממניעים מותרים.

19. התנהגות המשיבים אינה תקינה:

19.1. שוויוניות – יש אפליה ופגיעה בתלמידי ועובדי אוניברסיטת בר אילן, הן יחסית לאוניברסיטות אחרות והן כלפי אנשים אחרים המשתמשים בקווים אלו ואשר אין מניעה שהם ירדו או יעלו בכל תחנה אחרת אשר אינה שונה מהותית מתחנת אונ' בר אילן. הרשות המנהלית חייבת לנהוג שוויון בהחלטותיה ובפעולותיה (בגצ 6975/04 המועצה האזורית חוף עזה ואח' נ' ממשלת ישראל, פ"ד נט(2) 817 בעמ' 823).

- 19.2. סבירות – אין זה סביר למנוע שירות ציבורי מאוכלוסייה כלשהי, ובפרט ממספר כה גדול של משתמשים, כאשר מתן השירות אינו מצריך משאבים נוספים, "גוזל" זמן מועט (אם בכלל), ואשר אין נימוק הגיוני נגד מתן השירות. השיקול הדומיננטי שאותו חייב המפקח על התעבורה לשקול הוא השיקול התעבורתי והשיקול צריך להיות מידתי (בגצ 5016/96 **ליאור חורב נ' שר התחבורה ואח'**, פ"ד נא(4) 1 בעמ' 56 ובעמ' 54).
- 19.3. תום לב והגינות ציבורית - המשיבים בהיותם גוף ציבורי חייבים בתום לב מוגבר (ראה לדוגמא בג"צ 164/97 **קונטרם בע"מ נ' משרד האוצר אגף המכס והמע"מ ואח'**, פ"ד נב(1) 289). שימוש בשיקולים זרים ביודעין מקפל בתוכו העדר תום לב, והעדר תום לב הוא בגדר חריגה מסמכות (בגצ 376/81 **משה לוגסי נ' שר התקשורת**, פ"ד לו(2) עמד 449). השתלשלות העניינים כפי שהובאה לעיל נראית, לכאורה, רחוקה מתום לב. רצ"ב גם כתבה ובו מתואר מקרה דומה שבו אגד אינה עוצרת בתחנות בהן כל אוטובוס עוצר (רצ"ב הכתבה מיום 31.12.08 **ומסומן ת - 11**).
- 19.4. יש צורך בתשתית עובדתית, והחלטת רשות ציבורית צריכה להיות מעוגנת בעובדות ונתונים שנאספו ונבחנו כהלכה קודם שאלה יהוו תשתית עובדתית להחלטה (בגצ 802/89 **שוקי עלי אחמד נסמאן ואח' נ' מפקד כוחות צה"ל בחבל עזה**, פ"ד מד(2) 601 בעמ' 605). אצלנו לא נראה כאילו טרחו המשיבים לאסוף עובדות לפני שהחליטו מה שהחליטו, ובוודאי שלא התייחסו לעובדות החדשות כפי שהובאו לידיעתם.
- 19.5. אמנם רשות ציבורית רשאית לשנות את מדיניותה, אך הפיכת הקערה על פיה עשויה להיות מוצדקת רק בנסיבות מיוחדות או כאשר קיימים שיקולים יוצאי-דופן בחשיבותם ובמשקלם המחייבים אי כיבוד זכויות אשר נרכשו על פי המדיניות הקודמת (בגצ 5240/96 **אברהם סלה ג'ועמיס ואח' נ' שר הפנים ואח'**, פ"ד נא(1) 289 בעמ' 300). במקרה שלנו אין, לכאורה, שיקולים יוצאי-דופן כי אם שיקולים זרים ולא רלוונטיים.
- 19.6. גם המחוקק חשב שמן הראוי למנוע מצבים של אפליה כגון המצב המתואר לעיל, ולכן חוקק את חוק **איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים**, התשס"א – 2000.
20. מכיוון שאין סיבה מהותית לאי העצירה בתחנות אונ' בר אילן, מכיוון שהמשיבים פעלו בחוסר תום לב ו/או ברשלנות ו/או ללא תשתית עובדתית מתאימה ו/או בחוסר סבירות ו/או בחוסר שוויוניות בהחלטתם, ומכיוון שהמשיבים לא נימקו את החלטתם בכתב בניגוד לחוק לתיקון סדרי המינהל (החלטות והנמקות), התשי"ט – 1958, לא נותרה לעותרים ברירה כי אם לפנות לבית משפט נכבד זה.
21. לבית המשפט סמכות מקומית ועניינית לדון בעתירה זו.
22. רצ"ב תצהירי המבקשים.

23. אי לכך מתבקש כב' בית המשפט להורות למשיבים לפעול עפ"י סמכותם ולהורות לאגד (משיבה מס' 4) שכל האוטובוסים בקווים 319, 350, 351, 402, 497, 984 יעצרו בתחנת אונ' בר אילן בכביש שירות של כביש 4, הן הלוך והן חזור, ולשלם לעותרים הוצאות עתירה ז.

אריה אדלמן, עו"ד
ב"כ העותרים