

ה ע ו ת ר י ם :

מכנס יפה ואח'

ע"י ב"כ עו"ד אריה אדלמן מרח' בילו 17, רחובות. 76420.
טלפון: 08-9491510 פקס: 08-9455584.

נ ג ד

ה מ ש י ב י ם :

1. שר התחבורה ואח'

ע"י ב"כ עו"ד ליפז סרוסי מפרקליטות מחוז ת"א והמרכז
רח' הנרייטה סולד 1, תל אביב 64924
טלפון: 03-6970222 פקס: 03-7961001

2. "אגד" אגודה שיתופית לתחבורה בע"מ

ע"י ב"כ עו"ד ארנה קידר ו/או עו"ד רונן משה ואח'
מרח' יעבץ 33, תל אביב 65258
טלפון: 03-7961000 פקס: 03-7961001

סיכומי העותרים

(עפ"י החלטה מיום 5.5.2010)

מטרת העתירה

1. בעתירה מבוקש שקווי אוטובוסים המפורטים בעתירה, אשר עוברים ליד תחנות אוניברסיטת בר-אילן ('בר-אילן'), יעצרו בתחנות אלו.
2. אוניברסיטת בר אילן כוללת כ- 2,500 סטודנטים וסגל המתגוררים בערים מהם יוצאים וחוזרים האוטובוסים הנ"ל, והינה מוסד אקדמי גדול ומוכר.
3. סקר הנוסעים שהגישו המשיבים בדיון ביום 5.5.10 מצא שכ- 98% מהנשאלים אינם מרוצים מהשירות הקיים כיום. העדר שרות סביר מונע פיזור אוכלוסיה מהמרכז.
4. העתירה אינה מבקשת לשנות מנוהג זה או אחר הנוהג באוטובוס ציבורי זה או אחר (הפרדה בין גברים ונשים וכדומה) אלא רק לאפשר לנוסעי האוטובוס לעלות ולרדת בתחנות בר-אילן. העדר תחנה מגביר נסיעות ברכבים פרטיים המעמיסים על הכבישים בפקקים.

הרקע העובדתי

5. דו"ח מסכם של ועדה מטעם משרד התחבורה (סע' 100 לדו"ח צורף למסמכי הבהרה שבתיק בית המשפט) אמר שהרקע והמניע לכך שקווים מרחובות ובית שמש חדלו לעצור בבר-אילן (ע"י הוספת קו חדש ודילול הקו הישן) הינו רקע דתי/עדת/מגדרי.
6. מכתב נציג המשיבים שצורף לעתירה (ת-4) גם הוא מודה בכך שקו 319 משרת אוכלוסיה ספציפית.
7. טענות המשיבים היו:
 - א. הנסיעה בכביש השירות (שם נמצאת תחנת בר-אילן מכיוון דרום לצפון) מאריכה את הזמן ב- 20 דקות (סע' 44 לתגובת המשיבים).
 - ב. אין הסבר כלשהו מדוע אין עצירה בתחנה מכיוון צפון לדרום, ולא מוזכר שום עיכוב. להיפך. הייתה הוראה לעצור בלילות (כמוזכר בסיפא ת-1) אך הנהגים לא קבלו מאגד הוראה לפעול כן.
 - ג. מהאמור בסע' 11 ו- 12 לעתירה ומהנספחים ת-7 ו ת-8 שצורפו לעתירה, עולה שכיום אין עיכוב. ונהפוך הוא. אחרי העתקת התחנה דרומה מכביש 471 (כעולה ממכתב ת-3) כביש השירות הינו מהיר יותר והאוטובוסים המפורטים בעתירה משתמשים בו (אבל לא עוצרים בתחנה).

- ד. העובדה שהמשיבים אינם מתייחסים לטענות אלו ולשינוי הנסיבות שבגללן כביכול לא עוצרים בבר-אילן מעידה שאין העיכוב כביכול הסיבה האמיתית.
8. ההתנהגות המוזרה של המשיבים בעניין הקווים החדשים (סע' 13 לעתירה) וייבוש הקווים העוצרים בבר-אילן (סע' 100 לדו"ח המסכם המוזכר לעיל), מעידים גם הם על כך שאין כאן שינוי רגיל של קו משיקולים תחבורתיים לגיטימיים.
9. טענת המשיבים על עיכוב של 20 דקות (שלפני העתקת התחנה דרומה של 471) עדיין מהווה הסיבה הרשמית היחידה לכך שהקווים לא עוצרים בתחנות בר-אילן על אף ש:
- א. מאז קיץ 2007 (מועד העתקת התחנה דרומה) האוטובוס משתמש במפגיע בכביש השירות כדי לעקוף פקקים בכביש ראשי ועובר ליד התחנה בכיוון דרום לצפון.
- ב. לא מוזכרת שום בעיה בכיוון צפון לדרום.
10. המשיבים טוענים גם טענות כלליות כגון שאין לנוסע מסוים זכות קנויה לתחנה במקום מסוים. כטענה כללית זה נכון. כטענה הבאה להסתיר את הסיבה האמיתית לאי העצירה בתחנות זה חוסר תום לב.
11. גם טענת השיהוי אינה טענה סבירה בנסיבות העניין:
- א. אין הגבלה על כל משתמש בתחבורה הציבורית מלבקש בכל עת מהמשיבים להוסיף תחנה לקו קיים.
- ב. לאחר שינוי התחנה והזזתה 200 מטר דרומה, התחילו האוטובוסים להשתמש בכביש השירות.
- ג. מכיוון שהטענה הפורמאלית של המשיבים הינה של עיכוב של 20 דקות, היו העותרים צריכים לנסות ולהפריך טענה זו ולצבור מידע שיוכיח שלא כך הדבר. דבר זה לוקח זמן והמידע נמצא בידיעת המשיבים אשר לא חולקים עם העותרים את המידע הרלוונטי.
- ד. אין פה נזק/פגיעה במשיבים עקב השיהוי כביכול, להיפך הם "הרוויחו" זמן.
- ה. יש לזכור שהמשיבים שינו והרעו בהדרגה את תנאי הקווים (סע' 100 לדו"ח המסכם), ואין נקודת זמן אחת לכך.
- ו. העתירה היא עקרונית. מיהות העותרים כמעט ואינה רלוונטית. זה יכול היה להיות באותה מידה נוסע שרק כעת התחיל להשתמש בתחבורה הציבורית לצורך הגעה לבר-אילן. העתירה היא שאוטובוסים יעצרו בתחנות בר-אילן

בהיותה אוניברסיטה גדולה בישראל, ומכיוון שאין סיבה סבירה ו"כשרה" שלא לעשות כך.

ז. יש לזכור שמדובר על אזרחים קטנים בודדים מול מדינה וגוף גדול כמו אגד. סטודנטים תופסים את הסבל בדרכם לאוניברסיטה כמוגבל לתקופת לימודים קצובה מראש שתסתיים בדרך כלל לפני קבלת פס"ד. יש לצפות לכך שייקח לאזרח זמן לארגן המשאבים הדרושים לשם מאבק זה ולאזור האומץ להסתכן בעתירה ובהוצאותיה.

הטענות המשפטיות

12. בעתירה (סע' 14 – 20) פורטו הטענות המשפטיות העיקריות.
13. טענת המשיבים שמרבית הנוסעים אינם עוצרים/יורדים בתחנות בר-אילן (סע' 45 לתגובת משיבה 4) הינה טענה מוזרה. ההיגיון וניסיון החיים מצביעים על כך שאין תחנה כלשהי (למעט אולי תחנה סופית) שמרבית הנוסעים יורדים/עולים שם. מדוע בר-אילן שונה מכל תחנה אחרת?
14. יתירה מכך. אגד שאינה חברה פרטית רגילה אלא גוף מעין ציבורי המקבל סבסוד מהמדינה, ואמורה לתת שירות גם לקווים "לא רווחיים" (בג"צ 635/95 מוניות הדירים רחובות ק. עקרון מזכרת בתיה בע"מ ואח' נ. שר התחבורה ואח', פ"ד נא(5) 723 עמ' 733), מה עוד שלא הוכח ולא נטען לחוסר כדאיות כלכלית בעצירה בתחנות בר-אילן. יש לזכור שאם האוטובוס כבר עובר ליד התחנה (כפי שאמרנו לעיל) העצירה/הורדה/העלאה נמשכת לא יותר מכל תחנה אחרת בקו, ומדובר בדקה או שתיים ולא יותר.
15. טוענים המשיבים לסבירות ולתקינות ההחלטה שלהם.
- א. יש לציין שרואים בפירוש שאגד (משיבה 4 (פורמאלית)) היא היא הגוף הדוחף והמוביל, ומשרד התחבורה נגרר ואינו מפעיל שקול דעת עצמאי אמיתי. די לראות את התגובה לעתירה של המשיבה הפורמאלית אגד (תגובה מפורטת בת 19 עמודים ו- 118 סעיפים) ואת תגובת משיבים 1 – 3 בעלת כמה שורות בודדות שפשוט מצטרפת לתגובת אגד.
- ב. המשיבים טוענים ובעצם מודים, שהטעם לשינוי הקווים הוא כלכלי (סע' 110 לתגובת אגד) ולא תחבורתי.
- ג. החלטת משיבים 1 – 3 בנסיבות אלו אינה סבירה ולא תקינה. המשיבים לא נתנו דעתם לעניין אלא "נכנעו" ללחצים כלכליים של אגד.
- ד. רואים זאת אף בכך שאוטובוסים של חב' "סופרבוס" עוצרים בתחנות בר-אילן (סע' 17 לעתירה). מדוע משרד התחבורה לא שינה את המסלול המפורט ברישיון שלהם? האם "דמו" של אגד סמוק יותר "מדם" סופרבוס?

16. ברור שהמניע והטעם האמיתי והעיקרי של אגד היה כלכלי, ועקב דרישות ולחצים של חוגים חרדיים (סע' 18.3 לעתירה, סע' 100 לדו"ח המסכם). זוהי אפליה כהגדרתה בחוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, התשס"א – 2000, ועפ"י סע' 2 ו-11 לחוק חל החוק על כל המשיבים.
17. מכיוון שהמניע לא כשר, אין הבדל בין קו 319 (רחובות) וקו 497 (בית שמש) ובין שאר קווי האוטובוס המוזכרים בעתירה שאינם עוצרים בתחנות בר-אילן. לכאורה, גם הם אינם עוצרים שם מסיבות מפלות.
18. ברור לכל שאם בר-אילן הייתה מוסד חרדי בסדר גודל דומה, היו, בוודאות, כל קווי האוטובוס שבעתירה עוצרים שם.
19. ניתן גם לראות בהתנהגות המשיבים הן לפני שינוי "וייבוש" הקווים, והן במהלך התקופה אח"כ וההתייחסות לתלונות הציבור והעותרים, כהתנהגות בחוסר תום לב על השלכותיה, עפ"י סע' 61(ב) לחוק החוזים(חלק כללי), התשל"ג - 1973.
20. דחיית העתירה פירושה לאפשר לאגד, מסיבות כלכליות גרידא, להפלות בין חרדים לשאינם כך, ולהפלות לרעה סטודנטים ועובדים באוניברסיטת בר-אילן עקב כך שאינם חרדים ו/או להפלות לרעה סטודנטיות בגלל מינם.
21. דחיית העתירה משמעה לאשר החלטות לא סבירות ולא תקינות של משיבים 1 – 3 אשר גם הן מפלות בין חרדים ובין שאינם כך.
22. דחיית העתירה תגרום לכך שהחרדים יפעילו לחץ גם על סופרבוס כדי שגם חברה זו תפסיק לעצור בבר-אילן. מדוע שרק אגד ירוויחו? מדוע ההפליה בין אגד וסופרבוס?
23. אוטובוס ציבורי עוצר בתחנות עפ"י שיקולים תחבורתיים רלוונטיים. ברגע שמיהות הנוסע מגדיר היכן לעצור, הפכנו את הקו מציבורי לפרטי.
24. דחיית העתירה פירושה שקבוצת לחץ כלכלית יכולה לגרום למדינה ולאגד להפלות בין קבוצות ואנשים, והאנשים החלשים ללא לובי חזק וללא קבוצת לחץ כלכלית, יידרשו לשלם המחיר שלא כדין.
25. עפ"י הסקר של המשיבים עצמם 98% אינם מרוצים מהמצב הקיים. עצירת הקווים המוזכרים בעתירה בבר – אילן בנוסף לקווים הקיימים, הוא פתרון זול, יעיל ומתבקש. הגיע הזמן שהאינטרס הרחב של הציבור יגבר על האינטרס הצר של אגד.

אריה אדלמן, עו"ד
ב"כ העותרים