

**העותרים:**

1. ראובן לדיאנסקי, ת"ד 015270000
2. אברהם פורז, ת"ד 015270000
3. סיעת "חי – חילונים ירוקים" בעיריית תל-אביב-יפו

ע"י עוה"ד ד"ר רענן הר-זהב ו/או יונתן ברמן  
ו/או אורי אדלשטיין ו/או יעל טבק ו/או דפנה רוזנר  
ו/או גל קנר-אלימי  
ממשרד ד"ר רענן הר-זהב, אדלשטיין, ברמן, עורכי דין  
רח' הברזל 32 (בניין A, קומה 5), תל-אביב  
טל': 03-6440595, 03-5602225; פקס: 03-5601755  
דוא"ל: [yonatan@heblaw.co.il](mailto:yonatan@heblaw.co.il)

**נ ג ד**

**המשיבים:**

1. חה"כ מרב מיכאלי, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים  
ע"י מחלקת הבג"צים בפרקליטות המדינה
2. נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ, ח.פ. 520042789  
רח' הרוקמים 26, חולון
3. תבל מטרו בע"מ, ח.פ. 515728269  
רח' מנחם בגין 5, בית דגן

**עתירה למתן צו על-תנאי ולקיום דיון דחוף**

מוגשת בזאת עתירה למתן צו על-תנאי המורה למשיבה 1, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, לבוא וליתן טעם מדוע לא תעשה שימוש בסמכותה לפי סעיף 57 לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 ותתקן את תקנות מסילת הברזל (הפעלת מסילת ברזל מקומית), תשע"ב-2002, באופן שיחייב את הפעלתן הסדירה של מסילות ברזל מקומיות – ובכלל זה את "הקו האדום" של הרכבת הקלה, הצפוי להיות מופעל החל מחודש נובמבר 2022 – שבעה ימים בשבוע, לרבות בימי שבת וחג; ולחלופין – מדוע לא תעשה שימוש בכל סמכות אחרת המוקנית לה על פי דין ותורה כי מסילות ברזל מקומיות – ובכלל זה "הקו האדום" של הרכבת הקלה – יופעלו באופן סדיר שבעה ימים בשבוע, לרבות בימי שבת וחג.

**בקשה לקיום דיון דחוף**

כמפורט בהרחבה בהמשך, החל מחודש נובמבר 2022 עתיד להיות מופעל קו הרכבת הקלה הראשון בגוש דן – הקו האדום – האמור לשמש כעמוד השדרה של מערכת הרכבות המקומיות ההולכת ונבנית בגוש דן.

לאחרונה, המשיבה 1, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, מרבה בפרסומים לפיהם יש להפעיל את הרכבת הקלה בשבת ולפיהם פתיחת הקו האדום בחודש נובמבר הקרוב מהווה "הזדמנות היסטורית", כלשונה, להפעיל תחבורה ציבורית בשבת, באופן שיביא להפחתת פקקי התנועה

והזיהום, יאפשר לבעלי מוגבלויות ולאנשים שמצבם הסוציו-אקונומי אינו מאפשר להם החזקת רכב פרטי להתנייד בשבת, ועוד.

העותרים מצטרפים לעמדת שרת התחבורה לפיה מדובר בהזדמנות היסטורית. אלא שפניות אל המשיבה 1 וכן אל גורמים בכירים אחרים בממשלה בדרישה להנחות את מפעילי הקו האדום להפעילו בכל ימות השבוע, לא נענו, ועד כה דבר לא נעשה כדי להביא להפעלת הקו האדום בשבת, לא ברמה הנורמטיבית ולא ברמה הפרקטית.

העתק פניית המטה להפעלת הרכבת הקלה בשבת, בראשו עומד העותר 1, אל ראש הממשלה יאיר לפיד ואל סגן ראש הממשלה ושר הבטחון מיום 29.8.2022 מצורף ומסומן ע/1.

העתק פניית העותרים 1 ו-2 מיום 12.9.2022 מצורף ומסומן ע/2.

נוסף על האמור, גם ראש הממשלה יאיר לפיד אינו פועל לקידום הפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע ובחגים, התעלם מפניית המטה להפעלת הרכבת הקלה בשבת, ולמיטב ידיעת העותרים אינו מגיב לקריאות שרת התחבורה לקדם יחד עמה את הפעלת התחבורה הציבורית בשבת.

כאמור, הפעלת הקו האדום היא הזדמנות היסטורית להפעלת תחבורה ציבורית בשבת. נוכח לוחות הזמנים להפעלת הקו האדום (כאמור, לפי פרסומי משרד התחבורה מדובר בחודש נובמבר הקרוב), קיימת חשיבות להכרעה מהירה ככל האפשר בעתירה, ולכל הפחות לחיוב המשיבה 1 להציג את עמדתה המשפטית ביחס לדרישת העותרים, עמדה שלא הוצגה על ידה עד כה, גם לא בעקבות פניית העותרים אליה.

נוכח האמור יתבקש בית המשפט הנכבד להורות למשיבים להשיב לעתירה בהקדם האפשרי ולקבוע דיון בעתירה בהקדם האפשרי.

## I. מבוא

1. ביום 19.9.2022 פרסמה שרת התחבורה בעמוד ה"פייסבוק" שלה את ההודעה הבא:



מרב מיכאלי Merav Michaeli

1d · 🌐

אור הוא סטודנט בן 23 ויש לו מחלה בעיניים שמונעת ממנו לנהוג. הוא מתנייד בעולם בתחבורה ציבורית. בשבת, אין לו איך להגיע לשום מקום. באיזו זכות מדינת ישראל כולאת את אור בשבת בבית!?

יש לנו הזדמנות היסטורית לאפשר תחבורה ציבורית בשבת ואסור לנו לפספס אותה. כל מי שמנסה לטרפד את המהלך הזה - פוגע בחוליות החלשות ביותר ובציבור הישראלי כולו.

כשאנחנו נלחמות ונלחמים על תחבורה ציבורית בשבת אנחנו לא נלחמות מלחמה של שמאלנים, אלא גם של מצביעי נתניהו. משתמשות ומשתמשי התחבורה הם ציבור חוצה מגזרים, אזורים גיאוגרפיים או דעות פוליטיות. הם האיש המבוגר בעל המוגבלות שלא יכול לנסוע לראות את המשפחה שלו בשבת כי הוא לא יכול לנהוג ברכב והחיילת שלא יכולה לנסוע לראות את החברה שלה בשישי בערב כי פשוט אין לה איך להגיע. המצב הזה בלתי נסבל.

התחבורה היא המנוע של הכלכלה שלנו, היא החופש שלנו, היכולת שלנו להגיע ממקום למקום. בלי תחבורה ציבורית בשבת, הפערים החברתיים בין אלו היכולים לנהוג ברכב פרטי לבין אלו שלא - רק גדלים. בואו איתי לחיפה לראות איך זה עובד שם נהדר. אין שום סיבה שזה לא יהיה בכל הארץ כבר עכשיו.

וכשתהיה תחבורה ציבורית בשבת, אנחנו לא נאמין איך חיינו בלי זה.

בואו להלחם אתנו על האמת שלנו - הצטרפו אלי למאבק למען תחבורה ציבורית בשבת, כי זה הדבר הנכון לעשות.

2. העותרים מצטרפים לכל מילה המופיעה בהודעה זו. אלא שמילים לחוד ומעשים לחוד. כאשר הקריאה לציבור להילחם על האמת ו"להצטרף אליי למאבק למען תחבורה ציבורית בשבת" באה מפי שרת התחבורה, הדברים אינם ברורים. שרת התחבורה היא הגורם המוסמך להורות על הפעלת הרכבת הקלה בשבת. היא יכולה לעשות זאת באמצעות תקנות או באמצעות הנחיית מפעילי הרכבת הקלה. כפי שנסביר בהמשך, פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 (להלן: **פקודת מסילות הברזל**) מקנה לשרת התחבורה סמכות להתקין תקנות בעניין זה, מבלי שתידרש לאישור של גורם נוסף כלשהו.
3. בהתאם, קשה להבין לאיזה מאבק קוראת המשיבה 1 להצטרף ונגד מי. הסמכות מצויה בידיה, וכל שעליה לעשות, כדי להגשים את החזון שהיא מציגה, הוא לעשות שימוש בסמכות זו.
4. כפי שנפרט ביתר בהרחבה בהמשך וכידוע לכל, בשנים האחרונות מוקמת רשת של רכבות מקומיות באזור גוש דן. לאחר שנים של הזנחת התחבורה הציבורית בישראל בכלל ובגוש דן בפרט, רשויות המדינה השקיעו עשרות מיליארדי שקלים כדי ליצור מערכת להסעת המונים. לאחר שנים של עבודות, חפירות וחסימות כבישים, צפוי בחודש נובמבר 2022 להיפתח "הקו האדום", קו הרכבת הקלה הראשון בגוש דן, שאמור לשמש כעמוד השדרה של הקווים הנוספים המצויים בהקמה או בתכנון כעת.
5. אלא שהסירוב להפעיל את הרכבת הקלה בכל ימות השבוע מסכל במידה רבה את תכליות הקמתה. המטרה של עידוד תושבים להימנע מהחזקת רכב פרטי יכולה להיות מוגשמת רק אם התחבורה הציבורית בישראל תספק פתרונות לכל ימות השבוע. כל עוד האפשרות לנוע באמצעות תחבורה ציבורית מיום שישי אחר הצהריים ועד יום שבת בערב אינה קיימת, מעטים הם האנשים והמשפחות שיוותרו על כלי הרכב הפרטיים שבבעלותם.
6. נוסף על כך, ברור שהנפגעים המיידיים של העדר תחבורה ציבורית מיום שישי אחר הצהריים ועד יום שבת בערב הם מי שאין להם כלי רכב פרטיים, בין משום שמצבם הכלכלי אינו מאפשר להם לרכוש רכב, בין משום שמצבם הבריאותי אינו מאפשר להם לנהוג, ובין משום שאין להם רישיון נהיגה ברכב מטעמים כאלה או אחרים. מעבר לכך, השבתת התחבורה הציבורית בחלק משמעותי מן הזמן תוביל לאי מיצוי פוטנציאל מניעת זיהום האוויר והפחתת עומס התנועה בכבישים.
7. אי שקילת השיקולים האמורים, ולמצער אי מתן משקל הולם לשיקולים אלה, הופך את ההחלטה שלא להפעיל בשבת את הרכבות הקלות – ובשלב זה את הקו האדום – להחלטה בלתי סבירה בעליל.
8. מעבר לכך, ההחלטה פוגעת בחופש הדת (הכולל גם את החופש מדת), בחופש התנועה ובחופש העיסוק של המשתמשים הפוטנציאליים ברכבת הקלה, וזאת באופן בלתי מידתי.
9. מכל הטעמים האמורים, יתבקש בית המשפט הנכבד להורות כמבוקש בראש עתירה זו.
10. נעמוד כעת על הדברים ביתר פירוט.

## II. החלק העובדתי

### 1.II. הצדדים להליך

11. העותר 1, ראובן לדיאנסקי, מכהן כסגן ראש עיריית תל-אביב-יפו, כחבר מועצת עיריית תל-אביב-יפו, וכיו"ר סיעת "חי – חילונים ירוקים" בעירייה. לפני מספר שבועות העותר 1 אף הקים את המטה להפעלת הרכבת הקלה בשבת אליו הצטרפו עד היום כ-1,700 תושבים ותושבות מערים שונות ובעיקר מהעיר תל-אביב-יפו וערי גוש דן.
12. העותר 2, אברהם פורז, מכהן כחבר מועצת עיריית תל-אביב-יפו מטעם סיעת "חי – חילונים ירוקים". בעברו כיהן העותר 2 כחבר כנסת וכשר הפנים מטעם מפלגת "שינוי".
13. העותרת 3, סיעת "חי – חילונים ירוקים", היא סיעה במועצת עיריית תל-אביב-יפו, המובילה אג'נדה חילונית וליברלית, ירוקה וסביבתית, של בנייה ופיתוח שפוי, מצוינות בחינוך, הרחבת החינוך הבלתי פורמלי, חיזוק התרבות והאומנות ושיתוף פעולה עם הקהילות השונות בעיר. בבחירות למועצת העירייה בשנת 2018 קיבלה הסיעה 9,790 קולות כשרים, ובהתאם קיבלה שני מושבים במועצת העירייה, בהם מכהנים העותרים 1-2.
14. המשיבה 1, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, היא האחראית על ביצוע פקודת מסילות הברזל והגורם המוסמך להתקין תקנות מכוחו, וזאת בהתאם לסעיף 57 לפקודה.
15. המשיבה 2, נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ (להלן: נת"ע) היא חברה ממשלתית, שהוקמה בשנת 1997 לפי החלטת ממשלה משנת 1996, ושהוטל עליה בהחלטת ממשלה מס' 2569 מיום 12.12.2010 לבצע את הקמת "הקו האדום". כלפי המשיבה 2 לא מתבקש סעד כלשהו, והיא צורפה להליך בשל ההשפעה האפשרית עליה של תוצאות עתירה זו.
16. המשיבה 3, חברת תבל מטרו בע"מ, היא חברה פרטית, שעל פי האמור באתר האינטרנט שלה זכתה בשנת 2017 במכרז לתפעול השוטף אל הקו האדום (ר': <https://tinyurl.com/datezkjd>). כלפי המשיבה 3 לא מתבקש סעד כלשהו, והיא צורפה להליך בשל ההשפעה האפשרית עליה של תוצאות עתירה זו.
- העתק פרסומי המשיבה 3 אודות הבחירה בה להפעלת הקו האדום מצורף ומסומן ע/3.

### 2.II. הקו האדום

17. הקו האדום של הרכבת הקלה וההוראות התכנוניות הנוגעות להקמתו אושרו במסגרת תכנונית המתאר תמ"מ 1/5 (פורסמה למתן תוקף ביום 25.12.2003), תמ"מ 12/3 (פורסמה למתן תוקף ביום 25.12.2003), תמ"מ 1/5/1 (פורסמה למתן תוקף ביום 16.2.2006) ו-תמ"מ 2/12/3 (פורסמה למתן תוקף ביום 16.2.2006).
18. בשנת 2007 זכתה חברת MTS במכרז להקמת הקו האדום, אך בחודש ספטמבר 2010 המדינה ביטלה את חוזה הזיכיון עמה בשל עיכובים בתחילת העבודות. ביום 12.12.2010 החליטה

הממשלה שחברת נת"ע תהיה אחראית על ביצוע הקו האדום במסגרת החלטת ממשלה מס' 2569 (לפירוט בעניין זה ראו: מבקר המדינה, דו"ח שנתי 64א, עמ' 674-671 (2013)).

19. הקו האדום אמור לעבור בערים בת-ים, תל-אביב-יפו, רמת גן, בני-ברק ופתח תקווה. לפי פרסומי המשיבה 2 באתר האינטרנט שלה, הקו האדום יסיע כ-234 אלף נוסעים ביום בתדירות של 3 דקות, אורכו 24 ק"מ ויהיו בו 34 תחנות (<https://www.nta.co.il/light-rail/red-line>). בהתאם לתכנון, הקו האדום אמור להיות לא רק הראשון שיופעל, אלא גם "עמוד השדרה" של המערכת להסעת המונים בגוש דן, ויהיו לו נקודות מפגש עם כל קווי הרכבת הקלה הנוספים (הקו הסגול והקו הירוק) וקווי המטרו המתוכננים (M1, M2 ו-M3), המצויים כולם בשלבי הקמה או תכנון.

העתק פרסומי נת"ע בעניין הקו האדום מצורף ומסומן ע/4.

20. להלן מסלול הקו האדום כפי שפורסם על ידי משרד התחבורה ונת"ע –



21. כאמור, בהתאם לפרסומי משרד התחבורה ונת"ע, הקו האדום צפוי להתחיל לפעול בחודש נובמבר 2022.

### 3.II. פרסומי המשיבה 1 בדבר קידום פעילות הרכבת הקלה בסופי שבוע והפניות אליה

22. בחודש האחרון שרת התחבורה פרסמה מספר משמעותי של הודעות לפיהן היא פועלת לקידום תחבורה ציבורית בימי שבת, ובכלל זה בקו האדום של הרכבת הקלה.

23. כך, למשל, ביום 25.8.2022 היא פרסמה הודעה לפיה "השאלה למה אני מקדמת את הפעלת הרכבת הקלה בשבת דווקא עכשיו היא במקומה ואשמח לענות עליה. עם כניסתי למשרד, הנחתי את דרגי המקצוע להיערך להפעלת התחב"צ בשבת. לצערי, בנט חסם זאת בווטו. כעת יש חלון הזדמנויות. אני בטוחה שלפיד יסיר את הווטו ויצטרף למהלך ההיסטורי והכל כך צודק הזה." הודעה צורף צילום של ידיעה עיתונאית שכותרתה – "מיכאלי הורתה לבחון אפשרות להפעלת הרכבת הקלה בשבת".

העתק הודעת שרת התחבורה מיום 25.8.2022 מצורף ומסומן ע/5.

חרף קריאותיה החוזרות ונשנות של שרת התחבורה לראש הממשלה יאיר לפיד להצטרף אליה בקידום הפעלת התחבורה הציבורית בימי שבת, ראש הממשלה ממלא פיו מים, ולמיטב ידיעת העותרים אינו עוסק בנושא זה.

24. מאז אותו מועד פרסמה המשיבה 1 אינספור הודעות דומות. בין היתר פרסמה המשיבה 1 הודעה לפיה 71% מהישראליות והישראלים תומכים בתחבורה ציבורית בשבת, הכרזות לפיהן לכולם זכות שווה להגיע לכל מקום גם בשבת, הודעות לפיהן יש כעת "חלון הזדמנויות" ו"הזדמנות היסטורית" לתחבורה ציבורית בשבת וכיוצא באלה.

העתק מדגם מייצג של הודעות שרת התחבורה מחודשים אוגוסט וספטמבר 2022 מצורף ומסומן ע/6.

25. יצוין כבר עתה כי הודעתה של המשיבה 1 מיום 25.8.2022 לפיה "בנט חסם בווטו" את התחבורה הציבורית בשבת ולפיה "אני בטוחה שלפיד יסיר את הווטו ויצטרף למהלך ההיסטורי" אינה ברורה, שכן, כמפורט בהמשך, הסמכות לקבוע תקנות בהתאם לפקודת מסילות הברזל נתונה למשיבה 1 לבדה, ללא צורך באישורו של גורם פרלמנטרי או מיניסטריאלי כלשהו. התנהלות זו מעלה את הסברה שמא שרת התחבורה, למרות ההודעות הפומביות בדבר רצונה להפעיל תחבורה ציבורית בשבת, פוזלת בפועל אל עבר הציבור החרדי והמפלגות הדתיות ומבקשת להימנע ממחלוקות עמם. מובן שאם זוהי הסיבה לפער הבלתי מוסבר בין ההצהרות לבין המעשים, הרי שמדובר בשיקולים זרים, ששרת התחבורה אינה רשאית לשקול בבואה להחליט אם וכיצד להפעיל את סמכויותיה על פי דין.

26. ביום 29.8.2022 פנה העותר 4 אל ראש הממשלה ואל סגן ראש הממשלה וביקשם לפעול לקדם את הפעלת הקו האדום בימי שבת (ראו נספח ע/1 לעיל). הפנייה לא נענתה.

27. ביום 12.9.2022 פנו העותרים 1 ו-2 אל המשיבה 1 וביקשו לקבוע הסדרים, בתקנות או באופן אחר, שיאפשרו הפעלה של הקו האדום בשבת (ראו נספח ע/2 לעיל). בפנייה הבהירו העותרים 1 ו-2 שככל שפנייתם לא תיענה, ישקלו לנקוט בהליכים משפטיים. העותרים 1 ו-2 אף הוסיפו כי בשל לוחות הזמנים להפעלת הקו האדום, מתבקשת תשובה בתוך שבעה ימים.

28. על אף האמור, גם פנייה זו לא נענתה, ומכאן עתירה זו.

### III. הטיעון המשפטי

#### 1.III. ההסדרים הנורמטיביים הרלוונטיים

29. כאמור, פקודת מסילות הברזל קובעת את ההסדרים הנורמטיביים החלים ביחס לרכבת הקלה.
30. בשנת 2002 נחקק תיקון מס' 2 לפקודה, שבמסגרתו הוסף פרק ד'1, שכותרתו "מסילת ברזל מקומית" (ס"ח 1831, 17.2.2002, עמ' 146) ובשנת 2011 נחקק תיקון מס' 6 לפקודה, שתיקון חלקים משמעותיים בפרק ד'1 (ס"ח 2318, 18.8.2011, עמ' 1176). לפי דברי ההסבר של תיקון מס' 6, התיקון נועד ליצור את התשתית המשפטית הנדרשת להפעלת הרכבת הקלה (ה"ח הממשלה 563, 31.1.2011, עמ' 420).
31. סעיף 46א(א) לפקודה קובע כי "השר רשאי, באישור הממשלה, להעניק זיכיון לבנייתה, להפעלתה או לניהולה של מסילת ברזל מקומית לחברה הרשומה בישראל אשר אינה חברה ממשלתית", ואילו סעיף 46ד(ד) קובע כי "אין באמור בסעיף זה כדי למנוע מהממשלה להתקשר עם חברה ממשלתית לבנייה, להפעלה או לניהול של מסילת ברזל מקומית". מכוח הוראות אלה התקשרה המדינה עם נת"ע.
32. פרק ד'1 לפקודת מסילות הברזל כולל הוראות בדבר תחולת הוראות הפקודה הנוגעות למסילה ארצית על מסילה מקומית, בדבר מתן היתרים להפעלת מסילות ברזל, בדבר הפקעת קרקעות לצורך הקמת מסילה מקומית, בדבר רישיונות נהיגה ברכבת מקומית ועוד.
33. סעיף 57 לפקודת מסילות הברזל קובע כי שרת התחבורה היא האחראית על ביצוע החוק ומוסמכת להתקין תקנות בכל עניין הנוגע לביצועו. מכוח הסמכה זו הותקנו, בין היתר, תקנות מסילות הברזל (הפעלת מסילות ברזל מקומית), תשע"ב-2012 (להלן: **תקנות ההפעלה**).
34. יש לשים לב כי **להבדיל מפקודת התעבורה, פקודת מסילות הברזל אינה קובעת הוראות כלשהן בדבר הפעלת רכבות בימי מנוחה**. נעמוד על הדברים בקצרה.
35. סעיף 71 לפקודת התעבורה קובע כי:
- "בנוסף על סמכותו הכללית לפי סעיף 70, רשאי השר להתקין תקנות בקשר לרכב מנועי ציבורי בעיניים אלה:
- ...
- (א7) איסור הפעלת אוטובוס ציבורי בימי מנוחה בקו שירות; לענין זה יתחשב השר ככל שניתן במסורת ישראל בכל הנוגע לאיסור תנועת כלי רכב בימי מנוחה; בפסקה זו, "ימי מנוחה" – כמשמעותם בסעיף 18א(א) לפקודת סדרי השלטון והמשפט, התש"ח-1948;"
36. מכוח הוראה זו הותקנה תקנה 386א(1) לתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: **תקנות התעבורה**) הקובעת כי:

"הרשות לא תיתן רשיון קו להפעלת אוטובוס ציבורי בימי מנוחה אלא בקו שירות –

(1) המשרת נוסעים לבית חולים ;

(2) המשרת נוסעים לשוב ספר ;

(3) המשרת נוסעים לשובים שתושביהם אינם יהודים ;

(4) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת בטחון הציבור ;

(5) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית."

37. יודגש כי הוראות אלה אינן חלות על רכבות בכלל ועל הרכבת הקלה בפרט, אלא על אוטובוסים ציבוריים בלבד. פקודת מסילות הברזל מחילה את הוראות פקודת התעבורה רק לעניינים מסוימים, וזה אינו אחד מהם.

38. סעיף 46ג(א)(1) לפקודת מסילות הברזל קובע כי "הוראות פקודת התעבורה, החלות לעניין רכב יחולו לעניין רכבת מקומית כאילו היתה רכב, בשינויים המחויבים ובשינויים אלה:...", ומונה שורה של עניינים שלגביהם יש להחיל על רכבת מקומית את הוראות פקודת התעבורה.

39. כאמור בסעיף 46ג(א)(1) לפקודת מסילות הברזל, הוראות פקודת התעבורה החלות על מסילה מקומית הן ההוראות "החלות לעניין רכב" בלבד. העניינים המפורטים בסעיפי המשנה של סעיף 46ג(א)(1) נוגעים בעיקרם לרישיונות רכב, לעבירות תנועה וכיוצא באלה. מעבר לכך, סעיף 71 לפקודת התעבורה, שצוטט לעיל ושעניינו הפעלת קווי אוטובוס בימי מנוחה, לא עוסק בכל "רכב", אלא בסוג מסוים של "רכב" בלבד – אוטובוס ציבורי. מובן שלשונו של סעיף 46ג(א)(1) מלמדת שהכוונה היא להחיל רק את הוראות פקודת התעבורה המתייחסות באופן כללי ל"רכב", ולא את הוראות הפקודה המתייחסות לסוג מסוים של "רכב", כמו אוטובוס ציבורי.

40. בהעדר הוראות דוגמת אלה שבפקודת התעבורה ותקנות התעבורה, הרי שאין כל מגבלה בפקודת מסילות הברזל ובתקנות שהותקנו מכוחה על הפעלת הרכבת הקלה בימי שבת.

41. כאמור, שרת התחבורה מוסמכת להתקין תקנות לביצוע פקודת מסילות הברזל מכוח סעיף 57 לפקודה זו. סעיף 57(א) מסמיך את שרת התחבורה להתקין תקנות "בכל עניין הנוגע לביצועה" של הפקודה. למעט בעניינים מסוימים (שהעניין מושא העתירה אינו נמנה עליהם), תקנות מכוח פקודת מסילות הברזל אינן דורשות אישור של גורם פרלמנטרי או מיניסטריאלי נוסף על שרת התחבורה.

42. מכוח סמכותה להתקין תקנות בכל עניין הנוגע לביצוע פקודת מסילות הברזל, שרת התחבורה רשאית לקבוע הוראות הנוגעות אף להפעלתן של רכבות מקומיות בסופי שבוע. יצוין כי ישנן דרכים שונות שבהן ניתן להביא להפעלת הרכבת הקלה בימי שישי ושיבת בתקנות. כך, למשל, סעיף 46(א) לפקודת מסילות הברזל מחייב את מפעיל הרכבת המקומית להפעיל את המסילה בהתאם לתכנית הפעלה שאושרה על ידי המנהל לעניין מסילת ברזל מקומית, וסעיף 57(א7) לפקודה מסמיך את שרת התחבורה להתקין תקנות לגבי העניינים שייכללו בתכנית כאמור. בהתאם לכך הותקנה תקנה 3 לתקנות ההפעלה, הקובעת מה תכלול תכנית ההפעלה, ומאפשרת, בתקנה 3(ג) לאשר הוראות מוגבלות בזמן לעניין תדירות הנסיעות, בין היתר. שר התחבורה רשאי, למשל, לתקן את תקנה 3(ג) כך שתכלול הוראה המתנה את אישור התכנית בכך שתכלול



תדירות נסיעות מסוימת, שתיקבע בתקנה, לכל אורך השבוע, לרבות בימי שישי ושבתי ובחגים וערבי חגים.

43. אפשרות אחרת היא תיקון התקנות הנוגעות לתנאים לקבלת היתר הפעלה. הפעלת מסילת ברזל מקומית דורשת היתר (סעיף 46ד לפקודת מסילות הברזל). שרת התחבורה מוסמכת להתקין תקנות בעניין בקשה לקבלת או חידוש היתר הפעלה (סעיף 57(10) לפקודה), ובהתאם לכך שרת התחבורה רשאית להתנות בתקנות מתן היתר בכך שהרכבת המקומית תופעל בכל ימות השבוע.

44. יודגש כי העותרים אינם סבורים שעל בית המשפט להורות למשיבה 1 מהי ה"טכניקה" שבאמצעותה תוסדר הפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע ובחגים. כל שמתבקש בית המשפט הוא לקבוע, כפי שיפורט בהמשך, כי ההימנעות מהסדרת הפעלת הרכבת הקלה בתקנות, כך שתופעל כל ימות השבוע, היא בלתי סבירה ופוגעת בזכויות חוקתיות באופן בלתי מידתי. ברי כי ה"טכניקה" החקיקתית שבה תוסדר בתקנות הפעלת הרכבת הקלה בסופי השבוע ובחגים נתונה לשיקול דעתה של המשיבה 1, ובלבד שהעניין יוסדר.

45. לסיכום הדברים עד כאן – אין כל יסוד לטענת המשיבה 1, כפי שהובאה בפרסומים מטעמה, לפיה על מנת להפעיל את הקו האדום בשבת – כפי שלטענתה היא סבורה שיש לעשות – יש צורך בהסרת וטו של מאן דהוא או שיש צורך ב"מאבק", שאליו המשיבה 1 קוראת לציבור ולראש הממשלה להצטרף. המשיבה 1, היא לבדה, וללא צורך באישור של גורם נוסף כלשהו, מוסמכת לקבוע בתקנות או בדרכים אחרות כי הרכבת הקלה בכלל, והקו האדום בפרט, יפעלו באופן סדיר גם במהלך סופי השבוע והחגים.

### **2.III. ההימנעות מהפעלת סמכות המשיבה 1 היא בלתי סבירה בצורה קיצונית**

46. הימנעות שרת התחבורה מהפעלת סמכותה לקבוע בתקנות שהרכבת הקלה, ולמצער בשלב זה הקו האדום של הרכבת הקלה, תפעל באופן סדיר בכל ימות השבוע, לרבות בסופי שבוע, היא בלתי סבירה באופן קיצוני. מחדל זה אינו מביא בחשבון, או למצער אינו נותן משקל ראוי, לכך שהגשמת תכליות הקמת הרכבת הקלה דורשת הפעלתה במשך כל ימות השבוע, לפגיעה בשכבות החלשות, באנשים עם מוגבלויות ובאנשים אחרים שאינם מחזיקים כלי רכב פרטיים, להשלכות השימוש ברכב פרטי על העומס בכבישים, לזיהום הנגרם על ידי שימוש ברכב פרטי, ולפגיעה הבלתי מידתית בחופש הדת, בחופש התנועה ובחופש העיסוק.

47. להלן נעמוד על דברים אלה.

### **2.III.A. פגיעה בלתי-שוויונית באנשים במצב סוציו-אקונומי נמוך**

48. קבוצה מרכזית הנפגעת ממחדלה של המשיבה 1 להסדיר בתקנות את הפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע ובחגים היא אנשים שמצבם הסוציו-אקונומי אינו מאפשר להם להחזיק רכב פרטי.

49. נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (להלן: **הלמ"ס**), מלמדים את מה שניתן להעריך גם אינטואיטיבית – ככל שאנו יורדים בעשירונים, כך קטן שיעור המשפחות המחזיקות ברכב פרטי. מנתוני סקר הלמ"ס עולה, למשל, שבעוד ששיעור המשפחות המחזיקות לפחות רכב פרטי אחד בעשירון ה-1 עומד על 42.7%, שיעור המשפחות בעשירון ה-10 המחזיקות ברכב פרטי אחד לפחות עומד על 91.3%.

ראו העתק טבלה 14 מתוך סקר למ"ס, הכנסות והוצאות משק הבית – נתונים מסקר 2019, המצורף ומסומן ע/7.

הטבלה מופיעה באתר הלמ"ס בקישורית:

<https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2022/1869/t14.pdf>

50. ניתן לסכם את הנתונים ביחס להחזקת רכב פרטי לפי עשירונים בפרסום הנ"ל כך:

עשירון	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
מכונת אחת לפחות	42.7%	44.2%	55.5%	66.2%	74.9%	79.4%	80.4%	87.1%	87.5%	91.3%
שתי מכונות ויותר	4.9%	6.8%	12.5%	17.2%	23.4%	27.6%	29.7%	42.2%	44.2%	47.9%

51. מטבע הדברים, משפחות במעמד סוציו-אקונומי נמוך עושות שימוש רב יותר בתחבורה הציבורית, והדברים ניכרים, למשל בנתונים בסקר הלמ"ס, המלמדים כי ההוצאה החודשית הממוצעת של משפחות בחמישון הראשון על נסיעה באוטובוסים, גבוהה כמעט פי שלושה מן ההוצאה הממוצעת של משפחות בחמישון החמישי. בהתאם לכך העדרה של תחבורה ציבורית בסופי שבוע ובחגים משליך באופן משמעותי יותר על אוכלוסיות חלשות יותר כלכלית.

ראו העתק העמוד הרלוונטי מתוך טבלה 1.1 מתוך סקר למ"ס, הכנסות והוצאות משק הבית – נתונים מסקר 2019, המצורף ומסומן ע/8.

באתר הלמ"ס: [https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2022/1869/t01\\_01.pdf](https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2022/1869/t01_01.pdf)

52. כפי שהתבטאה גם שרת התחבורה, המשיבה 1, מי שאין לו רכב פרטי נמצא בסופי שבוע ובחגים ב"מצור". הוא אינו יכול להגיע ממקום למקום, אינו יכול לבקר משפחה וחברים, אינו יכול לעבוד, אינו יכול לצאת לטייל, ולמעשה אינו יכול לעשות דבר שאינו בטווח הליכה ממקום הימצאו. העדרה של תחבורה ציבורית אף מונע הגעה למרכזי טיפול רפואי במקרים בהם אדם נזקק לטיפול כזה במהלך סוף שבוע או חג. כך נפגעת גם זכותו לבריאות של מי שאין בבעלותו כלי רכב פרטי.

53. לכך יש להוסיף כי האפקט הבלתי שוויוני על אוכלוסיות במצב סוציו-אקונומי שונה מועצם בשל העובדה שבעלי ממון, אף אם אין ברשותם רכב פרטי, עשויים למצוא ביתר קלות דרכים אחרות

להתנייד בסופי שבוע ובחגים באמצעות נסיעות במוניות מיוחדות או שכירת רכב. ניתן ללמוד זאת מטבלה 1.1 הנ"ל לסקר הלמ"ס, ממנה עולה כי בעוד שההוצאה החודשית הממוצעת של בנות ובני החמישון הראשון על מוניות מיוחדות עומדת על 9.6 ₪ בחודש, ההוצאה החודשית הממוצעת של בנות ובני החמישון החמישי על מוניות מיוחדות עומדת על 20.3 ₪ לחודש. בנוסף, בנות ובני החמישון הראשון מוציאים בממוצע 0.9 ₪ לחודש בגין שירותי צריכה לרכב שאינו בבעלות, לעומת 149.2 ₪ בחמישון החמישי.

### **III.2.ב. פגיעה בלתי-שוויונית באנשים עם מוגבלויות**

54. בדומה לאנשים במצב סוציו-אקונומי נמוך, כך גם רבים מן האנשים בעלי המוגבלויות הפיזיות אינם יכולים לעשות שימוש ברכב פרטי בשל מוגבלותם. רבים מהם תלויים לחלוטין בתחבורה ציבורית. שרת התחבורה עמדה על כך בעצמה בהודעתה אשר הובאה בפתח העתירה (ראו סעיף 1 לעתירה).

55. קשיי הניידות של אנשים עם מוגבלויות ברכב פרטי יוצרים גם הם אפקט בלתי שוויוני של ההימנעות מהפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע ובחגים.

56. מיותר לציין, אך נציין בכל זאת, שזכותם של אנשים עם מוגבלויות לשוויון היא זכות יסוד, וכי הגשמת זכותם לשוויון מחייבת הנגשה של המרחב הציבורי (בג"ץ 7081/93 **בוצר נ' מועצה מקומית מכבים-רעות**, פ"ד נ(1) 19, פס' 8-10 (1996); בג"ץ 4267/16 **בזכות המרכז לזכויות אנשים עם מוגבלויות נ' משרד התחבורה** (2019.1.29); בג"ץ 1554/95 **עמותת שוחרי גיל"ת נ' שר החינוך, התרבות והספורט**, פ"ד נ(3) 2, פס' 42 (1996); בג"ץ 6790/98 **אברץ נ' פקיד הבחירות לעיריית ירושלים**, פ"ד נב(5) 323, פס' 10-11 (1998)).

57. ללא תחבורה ציבורית בסופי שבוע ובחגים, לא ניתן להבטיח נגישות של אנשים עם מוגבלויות למרחב הציבורי. ההימנעות מהפעלת הרכבת הקלה בשבת פוגעת פגיעה בלתי מידתית בזכותם של אנשים עם מוגבלויות לשוויון ובזכותם להנגשה, ודי בכך כדי להצדיק את מתן הסעד המבוקש. מחדל זה אף מלמד כי לא ניתן משקל כלשהו, ולמצער לא המשקל הראוי, לפגיעה בזכויותיהם של אנשים עם מוגבלויות.

### **III.2.ג. פגיעה בתכלית של צמצום החזקת ושימוש ברכב פרטי**

58. אחת מתכליותיה המרכזיות של ההשקעה בפיתוח הרכבות הקלות בגוש דן היא צמצום היקף ההחזקה והשימוש בכלי רכב פרטיים, בין היתר כדי להפחית את העומס בכבישים ולהפחית את היקף זיהום האוויר.

59. מבקר המדינה עמד על כך בדו"ח מיוחד משנת 2019, בו נכתב:

"הגידול במספר כלי הרכב במדינה יוצר עומס בכבישים שעלותו למשק גבוהה מאוד, בין היתר בגלל ירידה בפריזון העבודה, פגיעה במערך האספקה של סחורות שגורמת

להתייקרות המוצרים, זיהום אוויר ופגיעה באיכות החיים של תושבי המדינה. הגדלה נרחבת של שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית מסך הנסיעות בכלל אמצעי התחבורה במשק (להלן - רמת פיצול הנסיעות), בעיקר במטרופולינים, תפחית תופעות שליליות אלה."

מבקר המדינה, דו"ח מיוחד – משבר התחבורה הציבורית, עמ' 2, 13.3.2019.

לדו"ח באתר מבקר המדינה ראו :

<https://www.mevaker.gov.il/sites/DigitalLibrary/Documents/special/2019-Transport/2019-Transport-100-Mavo.pdf>

העתק דו"ח מבקר המדינה מיום 13.3.2019 מצורף ומסומן ע/9.

60. במסמך מחקר שפרסם מרכז המחקר והמידע של הכנסת (מ.מ.מ), נכתב, ביחס לשימוש ברכב פרטי, כך :

"לנוסעים קיימת לעיתים עדיפות לנסיעה ברכב פרטי בגין הנוחות, אולם לנסיעה זו השפעה חיצונית שלילית בגין אובדן תוצר הנגרם מעומסי תנועה, מזיהום אוויר, הקצאת מקומות חניה ומהגדלה אפשרית של צפיפות הבנייה במטרופולין. מסקנות המחקר מצביעות על תועלת ציבורית בסבסוד השקעות ותפעול הסעת המונים בהיקף נרחב, התורם לגידול של התוצר במשק ושל איכות החיים."

מ.מ.מ, תיאור וניתוח תקציב ופעילות מיזם הרכבת הקלה בגוש דן, 29.6.2015.

העתק מסמך מ.מ.מ מיום 29.6.2015 מצורף ומסומן ע/10.

61. ובמסמך נוסף של מ.מ.מ מן העת האחרונה :

"רכבות קלות, בין שהן עיליות (במפלס הקרקע) ובין שהן תחתיות, הן כלי תחבורה מקובל בעולם להתמודדות עם עומסי תחבורה עירוניים. יתרונות השימוש ברכבת הקלה נובעים לא רק מצמצום הנזקים הסביבתיים, בהשוואה לאמצעי תחבורה המוניים אחרים, אלא גם מיכולתה להתמודד עם בעיות התעבורה המאפיינות את הכרך המודרני."

מ.מ.מ, השיקולים בעד ונגד רכבות עיליות ותחתיות, 7.5.2022.

העתק מסמך מ.מ.מ מיום 7.5.2022 מצורף ומסומן ע/11.

62. בדו"ח נוסף של מ.מ.מ הוצגו נתונים, לפיהם מבין מדינות ה-OECD, ישראל היא המדינה בה רמת הצפיפות בכבישים היא הגבוהה ביותר (מ.מ.מ, תיאור וניתוח השינוי בצפיפות בכבישים בשנים האחרונות, 7.3.2017, עמ' 1).

העתק דו"ח מ.מ.מ מיום 7.3.2017 מצורף ומסומן ע/12.

63. היעדרה של תחבורה ציבורית בסופי שבוע ובחגים מביא לפגיעה ממשית בתכליות הקמת מערכת הרכבות הקלות. הוא מביא לגידול שיעור ההחזקה ברכב פרטי, ולכן מביא לגידול בעומס בכבישים ובזיהום האוויר, לא רק באותם זמנים בהם התחבורה הציבורית מושבתת, אלא גם בשאר ימות השבוע. כל עוד האפשרות לנוע באמצעות תחבורה ציבורית בשבתות אינה קיימת,

מעטים הם האנשים והמשפחות שיוותרו על כלי הרכב הפרטיים. להדגמת עניין זה, סקר שבוצע באוניברסיטת תל-אביב, העלה ש-25% מתושבי תל-אביב-יפו היו שוקלים לוותר על החזקת רכב פרטי אילו הייתה בעיר תחבורה ציבורית בימי שבת (רן שוחמי, בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל-אביב-יפו, עמ' 16 (פברואר 2015), זמין ב: <https://tinyurl.com/ntpnx88y>).

64. יצוין שבמקביל לקידום הרכבת הקלה ננקטים צעדים שונים, היוצאים מתוך נקודת מוצא לפיה עם תחילת פעילות הרכבות הקלות בגוש דן, ניתן יהיה להתנהל ללא רכב פרטי. כך, למשל, ביום 8.7.2020 התקיים דיון בוועדת המשנה לתכנון ולבניה של מרחב התכנון המקומי תל-אביב-יפו, ובו הוחלט על צמצום תקני החניה לתכניות בניין העיר החדשות שיאושרו, כך שבמרכז העיר תקן החניה יעמוד על 0.5 חניות לדירה, ובצפון העיר ודרומה – 0.8 חניות לדירה.

העתק העמודים הרלוונטיים מתוך ישיבת הוועדה מיום 8.7.2020 מצורף ומסומן ע/13.

65. בעמ' 65 לפרוטוקול נכתב כי ההחלטה התקבלה, בין היתר, "על רקע פיתוח תשתיות מערכות הסעת ההמונים והתחבורה הציבורית בעיר". שינויים אלה מניחים כי האפשרות להשתמש ברכבת הקלה תביא לכך שפחות אנשים יחזיקו כלי רכב פרטיים. אלא שכאמור, כל עוד ויתור על כלי רכב פרטי משמעותו העדר אפשרות להתנייד בימי שבת, מרבית האנשים לא יוותרו על החזקת כלי רכב פרטיים. השילוב של העדר תחבורה ציבורית בימי שבת, מרבית האנשים לא יוותרו על כלי רכב פרטיים וצמצום תקני החניה, יוביל בהכרח לערים עמוסות ופקוקות שאינן יכולות לשרת את צרכי התנועה והחניה של תושביהן.

### III.2.d. פגיעה בלתי מידתית בזכויות יסוד – חופש התנועה, חופש מדת וחופש העיסוק

66. הימנעות מהפעלת הרכבת הקלה באופן סדיר בסופי שבוע ובחגים פוגעת באופן בלתי מידתי בשורה של זכויות יסוד.

67. ראשית, נפגע חופש התנועה. כפי שהוסבר לעיל, ישנם רבים שאינם מחזיקים רכב פרטי ואינם יכולים להתנייד אלא בתחבורה ציבורית. בימי שבת וחג הם נמצאים ב"מצור" באזור מגוריהם. שיעור האנשים שאינם בעלי רכב פרטי גבוה יותר באוכלוסיות מסוימות כמו אנשים עם מוגבלויות ואנשים במעמד סוציו-אקונומי נמוך. לכן, אם לא די בכך שחופש התנועה נפגע, הרי שהפגיעה בו היא פגיעה בלתי שוויונית.

68. חופש התנועה הוא זכות יסוד המעוגנת בחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו. "העיקרון החוקתי – הנגזר מכבוד האדם – בדבר האוטונומיה של הרצון הפרטי ופיתוח אישיותו של כל פרט, טומן בחובו את גם את חירותו של הפרט לנוע למחוז חפצו בלא הפרעה" (בג"ץ 6824/07 מנאע נ' רשות המסים, פ"ד סד(2), 479, פס' 40 (2010)).

69. בפסיקתו של בית משפט זה נקבע כי הגבלות תחבורתיות, המופעלות ביום שבת, והמביאות לחסימת הגישה של אדם למקומות אחרים או לכך שייאלץ ללכת מרחקים ארוכים ברגל כדי

- להגיע ממקום למקום, טומנות בחובן פגיעה בחופש התנועה (בג"ץ 5016/96 **חורב נ' שר התחבורה**, פ"ד נא(4) 1, פס' 83 לפסק דינו של הנשיא ברק (1997) (להלן: **עניין חורב**)).
70. בית המשפט הוסיף וקבע כי גם פעולות שאין בהן משום חסימה מוחלטת של היכולת לנוע בשבת, אלא הכבדה "בלבד", מהווה פגיעה בחופש מדת של הציבור החילוני המעוניין לנסוע לצרכיו (**עניין חורב הנ"ל**, פס' 16 לפסק דינו של השופט אור). הגבלת התנועה בשבתות יש בה משום פגיעה בחופש הדת של מי שמבקש להגיע ממקום למקום בשבת ומעוניין לעשות זאת בתחבורה ציבורית, לא כל שכן בחופש הדת של מי שאין ברשותו כלי רכב ואין לו כל אפשרות אחרת מלבד תנועה באמצעות תחבורה ציבורית.
71. לצד פגיעות אלה, העדרה של תחבורה ציבורית בשבת אף פוגע בחופש העיסוק של מי שאין ברשותו כלי רכב פרטי, שכן הוא אינו יכול לעבוד בעבודות שבהן הוא נדרש לעבוד במועדים שבהם התחבורה הציבורית אינה פועלת.
72. חשוב לעמוד על כך שציבור לא מבוטל, רובו של הציבור בישראל, מעוניין להשתמש בתחבורה ציבורית בסופי שבוע ובחגים, ומשמעות הדברים היא שהפגיעה בחופש התנועה, בחופש הדת ובחופש העיסוק היא נחלתם של רבים.
73. כפי שצוין לעיל, המשיבה 1 פרסמה נתונים לפיהם 71% מדינת ישראל מעוניינים בתחבורה ציבורית בשבת (ראו סעיף 24 לעתירה).
74. סקר שערך מכון סמית בחודש אוגוסט 2022 עבור עמותת חדו"ש, שמסרה לעותרים את המסמך המצורף בו מפורטות תוצאות הסקר, מלמד כי 75% מהנשאלים, המהווים מדגם מייצג של האוכלוסייה היהודית בישראל, סבורים שאין למנוע הפעלה של תחבורה ציבורית בשבת.
- העתק תוצאות סקר מכון סמית כפי שנמסרו לעותרים על ידי עמותת חדו"ש מצורף ומסומן ע/14.
75. ודוקו – העותרים אינם טוענים כי שאלת חוקיות הימנעות המשיבה מהתקנת תקנות שיבטיחו שהרכבת הקלה תפעל בסופי שבוע ובחגים צריכה להיות מוכרעת בהתאם לסקרי דעת קהל. אלא שסקרים מן הסוג האמור נותנים אינדיקציה להיקף המעוניינים להשתמש בתחבורה ציבורית בשבת, ובהתאם לכך מצביעים על היקפה הרחב האוכלוסייה שנפגע חופש התנועה שלה, חופש הדת שלה וחופש העיסוק שלה.
76. אל מול הפגיעה הקשה בזכויות היסוד האמורות עומדת טענה אפשרית בדבר פגיעה ברגשות הדת של מי שאינם מעוניינים בתחבורה ציבורית בשבת. ביחס לטענה זו יש לבחון את מידתיות הפגיעה בזכויות יסוד.
77. לא פעם נקבע כי האיזון בין זכויות יסוד לבין פגיעה ברגשות דת הוא איזון "אנכי", וכי על מנת שטענה בדבר פגיעה ברגשות דת תצדיק פגיעה בזכויות יסוד, על הטוען לפגיעה ברגשות דת לבסס "פגיעה ממשית וקשה", שהיא "מעבר לסף הסבולת של החברה הישראלית", אשר מזעזעת את אמות הסיפים של הסובלנות ההדדית במדינה (בג"ץ 1514/01 **גור אריה נ' הרשות השניה לטלויזיה ולרדיו**, פ"ד נה(4) 267, פס' 6-7 לפסק דינו של הנשיא ברק (2001); בג"ץ 953/01

**סולודקין נ' עיריית בית שמש**, פ"ד נח(5) 595, פס' 26 (2004); ראו והשוו: בג"ץ 287/69 מירון נ' שר העבודה, פ"ד כ"ד(1), 337 (1970).

78. בית המשפט קבע בעניין חורב כי הגישה הנ"ל, לפיה ניתן להצדיק פגיעה בזכויות יסוד ב"מקרים חריגים ומיוחדים, אשר באופיים מזעזעים את אמות הספים של הסובלנות ההדדית", חלה גם בנוגע לאיזון בין חופש התנועה לבין הפגיעה ברגשות דת (שם, פס' 61 לפסק דינו של הנשיא ברק). בית המשפט קבע באותו עניין, כי אף אם הפגיעה ברגשות הדת של תושבים דתיים היא רצינית וקשה כאשר מכוניות עוברות בשכונתם בשבתות ובימי חג, הרי שפגיעה זו נסוגה מפני חופש התנועה של תושבי השכונה, הנאלצים ללכת מרחקים משמעותיים ברגל כדי להגיע מביתם למקומות אחרים (שם, פס' 85 לפסק דינו של הנשיא ברק).

79. ניתוח זה יפה גם לענייננו. אפילו יטען הטוען כי הפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע ובחגים תפגע ברגשות הדת של ציבור מסוים, אין בכך כדי להצדיק את הפגיעה הקשה בחופש התנועה (כמו גם בחופש הדת ובחופש העיסוק) של מי שמבקשים להשתמש בתחבורה ציבורית. כאמור, עבור מי שאין ברשותו כלי רכב פרטי מדובר לא רק בפגיעה קלה בחופש התנועה. מדובר, הלכה למעשה, בשלילה של חופש התנועה, למעט היכולת לנוע ברדיוס מצומצם של מרחק הליכה סביר (ובמקרים מסוימים של אנשים עם מוגבלויות – אף לא זאת).

80. עוד נזכיר כי צמצום, ואף איזון, של הפגיעה ברגשות הדת הוא אפשרי באמצעות הפעלת הסדרים כמו הימנעות מהפעלת תחנות הרכבת הקלה באיזורים שבהם ריכוז גדול של אוכלוסייה חרדית. כך, למשל, ניתן להימנע מהפעלת תחנות הקו האדום בעיר בני ברק בסופי שבוע ובחגים.

81. פתרון זה, כמו גם פתרונות אחרים שניתן לחשוב עליהם, הוא פתרון מידתי, המאזן בין הפגיעה ברגשות הדת לבין הפגיעה בזכויות היסוד של מי שמבקשים להשתמש בתחבורה הציבורית. אולם ה"פתרון" שלפיו זכויותיהם הבסיסיות של רוב תושבי גוש דן נסוגות לחלוטין והרכבת הקלה לא מופעלת כלל בסופי שבוע ובחגים, גם לא באזורים שבהם יש רוב משמעותי לאוכלוסייה חילונית במובהק, הוא פתרון שאין בו איזון ואין בו מידתיות. הוא פתרון שבו האינטרסים של קבוצת אוכלוסייה אחת דורסים את זכויות היסוד והאינטרסים של הקבוצות האחרות.

#### IV. סוף דבר

82. נשוב לתחילתם של הדברים – המשיבה 1 פצחה במסע שכנוע בדבר הנחיצות בהפעלת תחבורה ציבורית בכלל, והפעלת הקו האדום של הרכבת הקלה בפרט, המלווה בהכרזות אודות "מאבק" והזדמנויות היסטוריות. אלא שלא ברור את מי מנסה המשיבה 1 לשכנע. היא אינה צריכה לשכנע איש בדבר, ואין לה צורך במאבק כלשהו. הדבר מצוי בסמכותה ונתון בידיה בלבד.

83. נוכח כל האמור לעיל, הימנעות שרת התחבורה לקבוע בתקנות הסדרים לפיהם יופעלו הרכבות הקלות בכלל, והקו האדום בפרט, בסופי שבוע ובחגים בצורה סדירה, היא בלתי סבירה ויש בה משום פגיעה בזכויות יסוד באופן שאינו מידתי.

84. נוכח האמור יתבקש בית המשפט הנכבד ליתן צו על-תנאי כמבוקש ולאחר קבלת תשובת המשיבים לעשותו מוחלט. כמו כן יתבקש בית המשפט לחייב את המשיבה 1 בהוצאות העתירה, וכן לחייב את המשיבים 2-3 בהוצאות העתירה, ככל שיתנגדו לקבלתה.

---

יונתן ברמן, עו"ד

---

ד"ר רענן הר-זהב, עו"ד

באי כוח העותרים

28 בספטמבר, 2022