

## המשפט כסוכן של רב-תרבותיות: על אוטופיה ומציאות בפרשת ההפרדה באוטובוסים

מאת

נויה רימלט\*

מאמר זה עוסק בפרשת ההפרדה באוטובוסים ומנתח באופן ביקורתי את תפקידן של רשויות השלטון, ובכלל זה משרד התחבורה, בית המשפט העליון והכנסת, ביצירת התשתית והתנאים שאפשרו להפרדה המגדרית בתחבורה הציבורית להפוך בעשור האחרון לתופעה רחבת היקף. הטענה היא כי אי אפשר להבין כיצד הפכה ההפרדה המגדרית לפרקטיקה הנוהגת בעשרות קווי תחבורה ציבורית בכל רחבי הארץ מבלי לעמוד על תרומתן של רשויות השלטון ובמיוחד של מערכת המשפט ליצירתן של מצב דברים זה.

כדי להבהיר טענה זו מתמקד המאמר בפסק הדין האחרון של בית המשפט העליון בעניין ההפרדה באוטובוסים (עניין רגן) וחושף כיצד פסק דין זה מתבסס על סיפור חסר וכוזב בחלקו באשר לסיבות שהביאו להתפשטותה המהירה של ההפרדה לעשרות קווי תחבורה ציבורית, בעיקר של חברת "אגד", הפועלים בכל רחבי הארץ. לצד הסיפור הרשמי של פסק הדין מציג המאמר סיפור חלופי המשרטט באופן מורכב וביקורתי יותר את סיפור עלייתה של ההפרדה המגדרית באוטובוסים בשנים האחרונות. מהסיפור החלופי מתברר כי בהקשרה של ההפרדה חברו זה לזה מאבקי כוח בתוך המגזר החרדי בין תומכי ההפרדה למתנגדיה, אינטרסים כלכליים של חברות התחבורה הציבורית וטיפול משפטי-מוסדי, שנתן כוח בידי מצדדי ההפרדה בקידומו הכוחני של חזון ההפרדה. פסק הדין בעניין רגן, שלא נתן דעתו על מערך מורכב זה של גורמים שהביאו להתבססות ההפרדה במרחב הציבורי, לא השכיל אפוא במבחן התוצאה להניח תשתית מספקת להגנה על מי שמתנגדים – ובעיקר מתנגדות – להפרדה בתוך הציבור החרדי, ובכך חיזק עוד יותר את כוחם של תומכי ההפרדה.

לסיכום, קושר המאמר את פרשת ההפרדה באוטובוסים ואת אופן הטיפול המוסדי-משפטי בה לצמיחתו של שיח הזכויות הרב-תרבותי, וטוען כי סוגיית ההפרדה מאירה את מידת ההשפעה שהייתה לשיח הזכויות הרב-תרבותי על עיצוב המשפט וממחישה שתי טענות מהותיות באשר למגבלותיו של שיח זה. ראשית, בהקשר זה נחשף הקושי שבקידום חזון ליברלי של רב-תרבותיות כשמדובר בקבוצת מיעוט לא ליברלית בעליל מסוגה של הקבוצה החרדית, ומתעורר ספק של ממש באשר להיתכנותו

\* מרצה בכירה, הפקולטה למשפטים, אוניברסיטת חיפה. אני מודה מאוד לעילי אהרונסון על הערותיו והארותיו החשובות. כמו כן אני מודה לחברי מערכת כתב העת משפטים ולקורא האנונימי מטעמם על הערותיהם המועילות, שסייעו לי מאוד לחדד את הטענות במאמר זה.

בפועל של חזון תאורטי זה. שנית, בהקשר זה מתבררות מגבלותיה של התפיסה המונוליתית והחד-ממדית של תרבות המיעוט, שעליה מתבססת הגישה הרב-תרבותית ושאותה אכף בית המשפט בעניין ההפרדה באוטובוסים. תפיסה זו, המתייחסת לקבוצת המיעוט במונחים מכלילים ותוך התעלמות מהמציאות הדינמית של שינוי, עימות ומחלוקת המתקיימת בפועל בתוך כל קבוצת מיעוט, היא הסיבה לכך שבית המשפט לא השכיל לתת מענה ראוי למחלוקות בתוך הקבוצה החרדית, שנחשפו אגב הדין בעתירה, כאשר לשאלה "מיהו חרדי" והעניק מונופול לקבוצה אחת (תומכי ההפרדה) על חשבון הקבוצה האחרת (מתנגדי ההפרדה) בשרטוט המרחב התרבותי-דתי של הקבוצה כולה.

מבוא. א. הפרדה בין נשים לגברים: הסיפור הרשמי. ב. הפרדה בין נשים לגברים בקונטקסט: הסיפור שלא סופר. ג. סיכום ביניים: בין מציאות לאוטופיה בפרשת ההפרדה באוטובוסים. 1. התמה הראשונה – תמת שימור הקיים; 2. התמה השנייה – תמת הזכויות ההדדיות; 3. התמה השלישית – תמת ההבחנה הדיכוטומית בין הפרדה כפויה להפרדה וולונטרית; ד. המשפט כסוכן של רב-תרבותיות. 1. האוטופיה הליברלית של הרב-תרבותיות; 2. התפיסה החד-ממדית של תרבות המיעוט; סיכום.

## מבוא

כדי להבהיר את הדבר למי שהדברים אינם ברורים לו נאמר: 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 שתרצינה [...] כשאני חוזר וקורא את השורות שהודגשו זה עתה אני תמה על עצמי, כיצד בישראל של שנת 2010 היה צורך לכתבן. האם לימי Rosa Parks [...] חזרנו? האם באמת צריך בכלל לומר שאסור לכפות על אשה, או להורות לה, לשבת בשורות האחרונות של האוטובוס [...]? האם באמת צריך לומר שהתנפלות של גברים על אשה שחרגה מתחום המושב שיועד לה [...] אסורה ועלולה להיות נשוא דין פלילי? האם אין כל אדם הגון, חילוני, דתי או חרדי מבין זאת בחינת פשיטא? [...].<sup>1</sup>

במילים חגיגיות אלה הכריז לפני כשנה בית המשפט העליון מפי השופט רובינשטיין על ביטול הסדרי ההפרדה הכפויה בין נשים לגברים שהתקיימו בשנים האחרונות בעשרות קווים של חברת אגד בכל רחבי הארץ, שכונו "קווי מהדרין". פסק הדין ניתן במענה לעתירה לבג"ץ שהוגשה על ידי המרכז לפלורליזם יהודי ועל ידי כמה נשים שחוו

1 בג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה, פס' יט-כ לפסק דינו של השופט רובינשטיין (פורסם בנבו, 5.1.2011).

אירועים קשים של אלימות מילולית ופיזית בקווי אוטובוס אלה. מהעתירה התברר כי כחלק מהכפייה שהתקיימה ב"קווי מהדרין" נדרשו נשים שנסעו בקווים אלה להתלבש בלבוש צנוע ולעלות לאוטובוס רק מהדלת האחורית. נשים, שלא השלימו עם כפייה זו, הושפלו, הוטרדו מילולית ופיזית, הוכו ואף סולקו מהאוטובוס. בית המשפט הכריז כי מעתה ואילך אי אפשר יהיה לכפות על נשים לשבת בחלקו האחורי של האוטובוס, וכי כל הסדר מוכוון או כופה של הפרדה בין נשים לבין גברים בתחבורה ציבורית הוא בלתי חוקי.

עם זאת הבהיר בית המשפט העליון כי יש להתחשב ברצונם של אלה המבקשים "לשמור על תפיסתם התרבותית-דתית" ולקיים בקווים אלה "הפרדה וולונטרית". בית המשפט הבחין אפוא בין "הפרדה כפויה" לבין "הפרדה רצונית" וקבע כי הפרדה כפויה אסורה בתכלית, אולם הפרדה וולונטרית היא לגיטימית, ויש אפילו לסייע למעוניינים בקיומה. המטרה המוצהרת בהקשר זה הייתה "להבטיח את זכויותיהם של כל המשתמשים בתחבורה הציבורית"<sup>2</sup>: אלה שאינם חפצים בהפרדה מגדרית ואלה הרוצים לנהוג לפי אמונתם ולשמר את נוהג ההפרדה. לשם מימוש מטרה זו של הגנה הדדית על זכויותיהם של כלל המשתמשים באוטובוס הורה בית המשפט לחברת אגד לבטל כל סממן רשמי של הסדרי ההפרדה המגדרית שהיו נהוגים בשנים האחרונות בכל הקווים שעליהם הכריזה אגד כ"קווי מהדרין", ובכלל זה כל שילוט או פרסום שייחדו קווים אלה מקווי אוטובוס אחרים. בה בעת נקבע כי בכל הקווים הללו תשאיר חברת אגד את הדלת האחורית של האוטובוס פתוחה לעליית נוסעות למשך תקופת מבחן נוספת של שנה כדי לאפשר לנשים החפצות בכך לשמר הפרדה בהסדרי העלייה לאוטובוס ולשבת בחלקו האחורי של האוטובוס. בית המשפט הסביר שבשנת המבחן יוכלו שר התחבורה לבחון אם, בניגוד למה שהתרחש בעבר, רשויות האכיפה מצליחות להבטיח שהסדרי הישיבה בקווי האוטובוס הרלוונטיים הם "וולונטריים לחלוטין". אם המסקנה תהיה שלילית, יוכל השר להורות על סגירת הדלת האחורית בחלק מהקווים הרלוונטיים או בכלם. אולם אם חברת אגד תתרשם שהיא מצליחה לשמור על איזון ראוי בין "הרצון להבטיח שהסדרי הישיבה באוטובוסים יהיו וולונטריים לחלוטין" לבין מתן "גמישות לאותם נוסעים המבקשים לנהוג בעצמם הפרדה מגדרית"<sup>3</sup>, יוכל השר לשקול הרחבת הסדר זה לקווים נוספים. בית המשפט הוסיף וציין כי מתווה זה יכול להיות רלוונטי גם לרכבת הקלה העומדת להיות מופעלת בירושלים.<sup>4</sup>

מאמר זה מבקר את פסק הדין בעניין ההפרדה באוטובוסים ואת האופן שבו בחר בית המשפט העליון להמשיג את תופעת ההפרדה המגדרית בתחבורה ציבורית ולטפל בה. הטענה היא כי ההנמקה הרשמית של פסק הדין יוצרת מראית עין של הסדרה ליברלית

2 שם, פס' לא לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

3 שם, פס' לח לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

4 שם, פס' מב לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

של תופעת ההפרדה בין המינים בתחבורה ציבורית, שביסודה כיבוד הדדי ושוויוני של זכויות, אולם במבחן התוצאה נראה כי פסק הדין מעמיק ומחזק את היסודות האנטי-ליברליים המזינים תופעה זו ומאפיינים אותה בפועל. הפער בין הרטוריקה הרשמית של פסק הדין, המתמקדת בהגנה הדדית על זכויותיהם של מתנגדי ההפרדה ומצדדיה, לבין התוצאה, שאינה מניחה בסיס אמתי להגנה על הזכות לכבוד ולשוויון של כלל המשתמשים בתחבורה ציבורית, נפער משום שפסק הדין מתבסס על סיפור חסר ובחלקו כוזב באשר להתפתחותה של תופעת ההפרדה המגדרית באוטובוסים במרחב הציבורי בשנים האחרונות. הסיפור הרשמי של פסק הדין מתעלם מהנסיבות הספציפיות שהביאו להתבססותה ולהתפשטותה של פרקטיקת ההפרדה בין גברים לנשים בתחבורה ציבורית בשנים האחרונות ומתפקידו של המשפט במתן הכשר לתופעה ובעידודה. סיפור זה מתעלם גם מקשרי הגומלין הבעייתיים שבין התרחבותה של תופעת ההפרדה בעשור האחרון בחסות המשפט לבין שינויים ביחסי הכוח בתוך הקהילה החרדית שבמרכזם חיזוק כוחם של אלה המצדדים בהפרדה והחלשתם של אלה המתנגדים לה.

לאור האמור לעיל מנסה מאמר זה להשלים את החסר ולספר את סיפורה המלא והמפורט של ההפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים – סיפור המסגרת שנעדר מפסק דינו של בית המשפט העליון. לשם כך ממקם המאמר את פסק הדין האחרון בעניין ההפרדה באוטובוסים על ציר של זמן. הטענה המרכזית בהקשר זה היא כי אי אפשר לעמוד על מלוא משמעותו של פסק דין זה מבלי לראות בו חוליה אחרונה בתהליך של יותר מעשור שנים שבו תרמו רשויות השלטון השונות, ובכלל זה הרשות המבצעת, בית המשפט העליון והכנסת, ליצירת התשתית והתנאים שבלעדיהם לא יכלה ההפרדה המגדרית באוטובוסים להתפתח. במילים אחרות, כדי להבין את מצב הדברים שעמו נדרש בית המשפט להתמודד בעתירה האחרונה נגד ההפרדה באוטובוסים, שכחלק ממנו הונהגה הפרדה כפויה בין נשים לגברים בעשרות קווי תחבורה ציבורית ברחבי הארץ, חשוב להאיר ולהבהיר את האופן שבו תרמה מערכת המשפט ליצירתו של מצב דברים זה ואפשרה את התפתחותו. הבנה זו של ההקשר המשפטי-מוסדי הרחב שבמסגרתו התפתחה, התרחבה והתבססה ההפרדה בין נשים לגברים בקווי התחבורה הציבורית בישראל מניחה אפוא בסיס הכרחי לדיון ביקורתי בפסק הדין האחרון של בית המשפט העליון בסוגיה זו.

חלקו הראשון של המאמר מנתח את הסיפור הרשמי של התפתחות הסדר ההפרדה המגדרית בתחבורה ציבורית כפי שזה מוצג בפסק הדין של בית המשפט הגבוה לצדק בסוגיה. חלק זה מתמקד במיוחד במסגרת העובדתית של פסק הדין ובוחר מהם ההקשר והנסיבות שנתפסו בעיני בית המשפט כרלוונטיים לצורך הכרעה בעתירה, וכיצד שירתה המסגרת העובדתית שטווה בית המשפט את מסקנותיו המשפטיות והנורמטיביות באשר למענה הראוי לתופעת ההפרדה באוטובוסים. בהקשר זה מתברר כי שלוש תמות מרכזיות עמדו ביסוד הכרעתו של בית המשפט העליון כאשר נדרש לדפוס התפתחותה של תופעת ההפרדה באוטובוסים ולשאלת אופן הטיפול המשפטי הראוי בה: תמת

שימור הקיים, תמת הזכויות ההדדיות ותמת ההבחנה הדיכוטומית בין הפרדה כפויה להפרדה מרצון. כחלק מתמות אלה הוצגה ההפרדה באוטובוסים כתופעה שהתפתחה בשנים האחרונות באופן טבעי וכחלק מצרכים משתנים של הציבור החרדי. במיוחד הדגיש בית המשפט בהקשר זה את הגברת השימוש בתחבורה ציבורית והגברת הצפיפות שיצרו את הצורך של ציבור זה בנסיעה בתנאים של הפרדה בין נשים לגברים. המשגתה של ההפרדה המגדרית באוטובוסים כנגזרת מצורך מהותי של הציבור החרדי וכמשקפת תפיסה דתית-תרבותית עקרונית של ציבור זה הפכה, בעיני בית המשפט, את קיומה של ההפרדה הוולונטרית לא רק ל"צורך" אלא גם ל"זכות". יתרה מזו, ההנחה הייתה כי אפשר להבחין בבירור בין הסדרים וולונטריים של הפרדה לבין הסדרים כפויים, וכי למשפט כלים לשרטט הבחנה זו ולהבטיח קיומו של מרחב ציבורי שבו יתקיימו רק הסדרים "וולונטריים לחלוטין" של הפרדה מגדרית בקרב הציבור החרדי. כחלק מהסיפור הרשמי של פסק הדין הוצגה אפוא התוצאה הסופית של פסק הדין, שבמרכזה הכרזה על ביטול ההפרדה הכפויה באוטובוסים מחד ומתן היתר להמשך פתיחתה של הדלת האחורית לצורך מימוש "הזכות להפרדה מרצון" מאידך כתוצאה הערכית הראויה המתחייבת מהנסיבות ומההקשר שהולידו את ההפרדה באוטובוסים מלכתחילה. תוצאה זו הוצגה גם ככזו המשרתת באופן מעשי את המטרה של כיבוד הדדי של זכויותיהם של כלל המשתמשים והמשתמשות בתחבורה הציבורית.

חלקו השני של המאמר מציג את הסיפור החלופי שנעדר מפסק דינו של בית המשפט ומאיר את ההקשר חברתי, הפוליטי והמשפטי הרחב שבלעדיו אי אפשר להבין את התפתחותם של קווי המהדרין החל מסוף שנות התשעים. במיוחד מאיר חלק זה את ההיבטים הכוחניים של התפשטות פרקטיקת ההפרדה במרחב הציבורי ואת האינטרסים החיצוניים של חברות התחבורה הציבורית בקידום חזון ההפרדה, שאי אפשר לנתקם מהתפתחויות פנימיות שהתרחשו בתוך המגזר החרדי. עוד מאיר חלק זה ומבהיר את התפקיד הנכבד שמילא המשפט בעידודה של פרקטיקת ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה הציבורית וביצירת התשתית והתנאים שאפשרו לה להתרחב לעשרות קווי אוטובוס ציבוריים בכל רחבי הארץ. בהקשר זה נראה כי לגיבוי המשפטי העקיף או הישיר, שאפשר להסדרי הפרדה אלימים וכופים בתחבורה הציבורית להתקיים במשך שנים לא מעטות, הייתה השפעה לא מבוטלת על שינויים ביחסי הכוחות בתוך המגזר החרדי בין מצדדי ההפרדה לבין מי שמתנגדים לה תוך חיזוק מעמדם של הראשונים על חשבון האחרונים.

חלקו השלישי של המאמר מסכם כיצד הסיפור החלופי בדבר התפתחותה של ההפרדה באוטובוסים מערער את שלוש התמות המרכזיות שעליו מתבסס הסיפור השיפוטי הרשמי, ומטיל ספק בתוקף המסקנות המשפטיות והנורמטיביות הנגזרות מסיפור זה. המסקנה העולה מחלק זה היא כי עיקר הקושי בפסק הדין הוא הפער בין הרטוריקה החגיגית לבין התוצאה בפועל. בהצהרותיו הנחושות נגד הפרדה מגדרית כפויה פסק הדין אמנם מתיימר לחתור תחת המציאות הכוחנית והכופה של הפרדה בין

נשים לגברים שהתקיימה עד עתה בקווי התחבורה הציבורית ולקדם במקומה מציאות חלופית של שוויון והגנה הדדית על זכויות. אולם הצהרות אלה נותרות בגדר שאיפה בלבד. בפועל פסק הדין אינו מצליח להניח תשתית ראויה להגשמת מטרה זו. הסיבה המרכזית לכך היא שמסיפור המסגרת של בית המשפט בדבר התפתחותה של תופעת ההפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים נעדרים נדבכים בעלי חשיבות, ובראשם יסוד הכוח, שהם עיקרו של הסיפור הרלוונטי בהקשר זה. פסק הדין, המנסה לאזן באופן ראוי בין זכויות שוות ולהעניק הזדמנות שווה למצדדי ההפרדה ולמתנגדיה לממש באופן דומה את זכויותיהם, מחזק אפוא – במבחן התוצאה – את כוחם של מצדדי ההפרדה בהמשך קידומו של חזון ההפרדה ואכיפתו הכוחנית על כלל הקהילה.

חלקו הרביעי של המאמר מרחיב את מסגרת הדיון וקושר את הטיפול המשפטי בסוגיית ההפרדה המגדרית באוטובוסים לצמיחתו של שיח הזכויות הרב-תרבותי. הטענה בהקשר זה היא כי אי אפשר לנתק את צמיחתה של הגישה הליברלית הרב-תרבותית של סוף שנות השמונים מהאופן שבו התמודדה מערכת המשפט בישראל עם סוגיית ההפרדה בעשור וחצי האחרון. משמע, סוגיית ההפרדה ואופן הטיפול המוסדי-משפטי בה יכולים לשמש מקרה מבחן המשקף ומאיר את מידת ההשפעה שהייתה לשיח הזכויות הרב-תרבותי על עיצוב המשפט בפועל. יתרה מזו, מקרה מבחן זה ממחיש ומדגים היטב שתי טענות ביקורתיות באשר למגבלותיה של התפיסה הרב-תרבותית. ראשית, בהקשר זה נחשף הקושי שבקידום חזון ליברלי של רב-תרבותיות כשמדובר בקבוצת מיעוט לא ליברלית בעליל מסוגה של הקבוצה החרדית, ומתעורר ספק של ממש בנוגע להיתכנותו בפועל של חזון תאורטי זה. הקושי מתעורר לא רק משום שהשיח הליברלי מתבסס על מערכת מושגים שאינה רלוונטית למציאות חייה של הקבוצה החרדית אלא גם משום שעצם השימוש בכלים ובשפה ליברלית לדין משפטי שמשטיח את הדילמה שעמה אמור בית המשפט להתמודד, ומעלים את מבני הכוח ואת מנגנוני הדיכוי, הכפייה וההשתקה המתקיימים בתוך הציבור החרדי. שנית, בהקשר זה מתבררות מגבלותיה של התפיסה המונוליתית והחד-ממדית של תרבות המיעוט שעליה מתבססת הגישה הרב-תרבותית ושאותה אכף בית המשפט בעניין ההפרדה באוטובוסים. באופן ספציפי נראה כי תפיסה זו עומדת בסתירה למציאות הדינמית של שינוי, עימות ומחלוקת המתקיימת בפועל בתוך כל קבוצת מיעוט, ובכלל זה הקבוצה החרדית, באשר לזהותה התרבותית של הקבוצה. יתרה מזו, תפיסה מונוליתית זו, שהנחתה את הדיון השיפוטי בעניין ההפרדה באוטובוסים, היא הסיבה לכך שבית המשפט לא השכיל לתת מענה ראוי למציאות של מחלוקות ומאבקי כוח בתוך הקבוצה החרדית, שנחשפה אגב הדיון בעתירה, באשר לשאלה מיהו חרדי ולמי המונופול בתוך הקבוצה החרדית על שרטוט המרחב התרבותי של הקבוצה.

לסיכום מנסה המאמר – באמצעות ניתוח ביקורתי של פרשת ההפרדה באוטובוסים – להניח תשתית לדיון רחב יותר בשאלת יחסי הגומלין שבין המשפט לבין קבוצות מיעוט דתיות בכלל והקבוצה החרדית בפרט. המטרה בהקשר זה היא לסטות מהשיח המקובל

בנושא יחסו המצוי או הרצוי של המשפט לציבור החרדי ולהציג מסגרת חדשה לדיון. ברגיל מתמקד הדיון המשפטי העוסק ביחסי הגומלין בין המשפט לקהילה החרדית בשתי שאלות מרכזיות: חלק מהכותבים עוסקים בשאלת יכולתו של בית המשפט להניע שינוי חברתי בתוך הקהילה החרדית, או באופן ספציפי יותר בשאלת יכולתו של בית המשפט העליון לחולל שינוי ליברלי בתחומי האוטונומיה הדתית-תרבותית של המיעוט החרדי.<sup>5</sup> חלק אחר של הכותבים עוסקים באופן תאורטי בשאלת גבולותיה הראויים של הזכות לתרבות של מיעוט זה ובגיבוש עקרונות שמכוחם ישורטט מרחב האוטונומיה החרדית שעליה יש להגן בשם המחויבות הליברלית לרב-תרבותיות.<sup>6</sup> הדיון הקיים הוא אפוא או דיון תאורטי בגבולותיה של הזכות לתרבות של המיעוט החרדי או דיון מעשי הבוחן בפועל את מידת יכולתו של בית המשפט להניע שינוי ליברלי בתוך הציבור החרדי. יתרה מזו, הן הדיון התאורטי והן הדיון המעשי מניחים כהנחת מוצא כי לציבור החרדי תרבות ומנהגים שהם בליבת זהותו התרבותית-דתית, ושזהו עניין נתון שעמו נדרש המשפט להתמודד. על יסוד הנחות המוצא המשותפות האלה מתפצל אפוא הדיון לפסים תאורטיים או מעשיים, וכאמור חלק מהכותבים שואלים אם אפשר לחולל באמצעות המשפט שינוי ליברלי בליבה זו של זהות תרבותית קבועה ונתונה מראש, וחלקם האחר עוסקים בניסיון לשרטט את גבולותיה של ליבת הזהות הדתית-תרבותית הראויה להגנה מפני התערבות משפטית ליברלית כופה. מאמר זה מבקש לסטות ממסגרת הדיון הזו ולהניח בסיס לדיון מסוג אחר: במקום השיח המקובל, המתייחס למשפט כמשקיף מהצד על מרחבו התרבותי של ה"אחר" והנדרש בנסיבות אלה להחליט אם להתערב במרחב זה ולנסות לחולל בו שינוי ליברלי, או אם ראוי להגן על מרחב קיים זה מכוח עקרונות של רב-תרבותיות, מנסה מאמר זה באמצעות ניתוח דקדקני של פרשת ההפרדה באוטובוסים להראות כי בפועל מתקיימים בהקשר זה יחסי גומלין מורכבים בהרבה. כחלק מיחסי גומלין אלה המשפט לא רק משקיף מהצד על פרקטיקות תרבותיות ודתיות של קבוצות מיעוט, אלא לעתים אף ממלא תפקיד פעיל בעצם גיבושן. לפני שאנו נדרשים אפוא לשאלות כמו אם צריך ויכול המשפט להתערב במרחב תרבותי קיים של קהילת מיעוט בשם הליברליזם או לשמר אותו בשם הרב-תרבותיות, יש לקיים אפוא דיון מקדים המאתגר הן את הנחת המוצא באשר לקיומו של מרחב תרבותי נתון וקבוע מראש של

5 הדוגמה הבולטת ביותר היא המאמר המתפרסם בכרך זה של כתב העת משפטים. ראה/ראי בנימין בקרמן "הנעת שינוי חברתי בתחומי האוטונומיה של המגזר החרדי על ידי בית המשפט העליון – תקווה חלולה בגרסה ישראלית" משפטים מב 663 (2012).

6 ראה/ראי למשל אלון הראל ואהרון שנוך "ההפרדה בין המינים בתחבורה הציבורית" עלי משפט ג 71 (2003); אבישי מרגלית ומשה הלברטל "ליברליזם והזכות לתרבות" רב-תרבותיות במדינה דמוקרטית ויהודית: ספר הזיכרון לאריאל רוזן-צבי ז"ל 93 (מנחם מאוטנר, אבי שגיא ורונון שמיר עורכים, 1998); גד ברזילי "אחרים בתוכנו: משפט וגבולות פוליטיים לקהילה החרדית" עיוני משפט כז 587 (2003).

קהילת המיעוט שעמו נדרש המשפט להתמודד, והן את התפיסה הבינארית באשר לתפקידו של המשפט בהקשר זה ככלי ליברלי לשינוי חברתי או כמשמר של תרבות נתונה.

### א. הפרדה בין נשים לגברים: הסיפור הרשמי

"עניינה של העתירה (שהוגשה בראשית שנת 2007) בקוי אוטובוסים שהפעילו משיבות 2–3 במשך מספר שנים ובהם הונהגה הפרדה בין נשים לגברים".<sup>7</sup> במילים אלה נפתח פסק דינו של בית המשפט העליון, וממנו אנו למדים כי ההפרדה באוטובוסים היא תופעה הנוהגת "מספר שנים" בלבד. בהמשך פסק הדין מוסיף בית המשפט ומציין: "עוד יש לזכור, כי תופעת קוי 'מהדרין' אינה עובדה קיימת מימי בראשית [...] בני דורנו, דורותינו, גדלו מנעוריהם בחברה שבה היו אוטובוסים מעורבים גם במקומות משופעים באוכלוסיה חרדית, כמו ירושלים ובני ברק. מדובר איפוא בחידוש של השנים האחרונות, ואף 'ועד הרבנים לענייני תחבורה' התייחס בפרסומיו [...] להתקדמות 'מהפכת תחבורת 'מהדרין' [...]".<sup>8</sup>

כיצד התפתחה אפוא אותה "מהפכת מהדרין", שהיא כאמור "חידוש של השנים האחרונות"? לכך התייחס בית המשפט כבר בהחלטת הביניים להוציא צו על תנאי בעתירה שבה נאמר: "[...] התפתחויות חברתיות בכיוונים שונים הביאו עוד ב־1997 להעלאת הנושא של יישום ניסיוני לקיום בהפרדה ('ועדת לנגנטל') והוחל בכך מ־1999 ובעיקר מ־2001, ומאז צמחו קוי הפרדה לא מעטים".<sup>9</sup> פסק הדין עצמו מוסיף בהקשר זה ומזכיר כמה הסברים אפשריים שהוצעו על ידי כותבים שונים ל"מהפכת מהדרין", ושכולם נוגעים בהתפתחויות פנימיות שהתרחשו בתוך הציבור החרדי בשנים האחרונות, כגון הקצנה בחברה החרדית, ביטוי לרצונה של הקהילה החרדית לקרוא תיגר על הסדר הליברלי או הגברת שימוש הציבור החרדי בתחבורה ציבורית והפיכתה לצפופה יותר, ועל כן ירידותית פחות לנוסע החרדי.<sup>10</sup> מבין שלושת ההסברים הללו הדגיש בית המשפט במיוחד את טעם הצפיפות. את אחרית הדברים של פסק דינו הקדיש השופט רובינשטיין לסוגיה זו וקבע: "עיון בחומרים השונים שהוצגו בפנינו (לרבות בדו"ח הוועדה) מלמד, כי נימוק מרכזי שהועלה לצורך של הציבור החרדי בהפרדה היא

7 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' א לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

8 שם, פס' כג לפסק דינו של השופט רובינשטיין (הדגשת המילה "מהפכת" במקור. יתר ההדגשות הוספו – נ"ר).

9 בג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה, פס' טו לפסק דינו של השופט רובינשטיין (פורסם בנבו, 18.2.2010) (להלן: החלטת ביניים רגן).

10 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' כג לפסק דינו של השופט רובינשטיין.



הצפיפות בקוי התחבורה, הגורר דוחק רב ומגע פיזי"<sup>11</sup>. בנסיבות אלה המליץ בית המשפט בסיום פסק דינו למשרד התחבורה לטפל בעניין הצפיפות, ואילו לציבור הצרכנים החרדי המלצה הייתה "לדרוש פתרונות תעבורה מרווחים יותר" במקום "להשלים עם הצפיפות ולדרוש הפרדה"<sup>12</sup>.

אם כן, במוקד הניסיון של בית המשפט לפענח את "מהפכת המהדרין" ולהבין כיצד קרה שבתוך פחות מעשור עברה האוכלוסייה החרדית ממצב שבו גברים ונשים נוסעים יחד בתחבורה ציבורית "ואין פרץ ואין צווחה"<sup>13</sup>, למצב שבו אלפי נסיעות בתחבורה ציבורית מדי יום מתקיימות בתנאים של הפרדה בין נשים לגברים, עומדת ההנחה כי ביסודה מדובר בתופעה שהתפתחה כתוצר טבעי וכחלק בלתי נפרד משינויים פנימיים שחלו בתוך הציבור החרדי. בשינויים פנימיים אלה הודגשה כאמור במיוחד הסוגיה של הגברת השימוש בתחבורה ציבורית שיצרה מציאות של דוחק רב ומגע פיזי. הנחת יסוד זו היא שהובילה כך נראה את בית המשפט מלכתחילה לקבוע בהחלטת הביניים הראשונה שניתנה בפרשה זו: "[...] אנו יוצאים מההנחה שאין פסול ברעיון של אוטובוסים שיש בהם הפרדה הבאה בהיענות לצרכי הציבור החרדי"<sup>14</sup>. באותה החלטה המליץ בית המשפט למשרד התחבורה להקים ועדה שתבדוק את המצב העובדתי לאשורו בנוגע לקווי המהדרין הקיימים ותגבש המלצות להמשך קיומם ולהסדרים הרצויים בהם. הוועדה אכן הוקמה על ידי שר התחבורה, והמלצותיה, שהוגשו בסוף שנת 2009, סיפקו בסופו של דבר לבית המשפט את המסגרת להכרעה בעתירה.<sup>15</sup> במיוחד נאחז בית המשפט בשני ממצאים מרכזיים שהודגשו בדיון וחשבוך המסכם של הוועדה בדבר קווי ההפרדה. מחד ציין בית המשפט כי הוועדה מצאה כי ההסדרים הקיימים בקווי המהדרין הפועלים כיום אינם וולונטריים, והדגישה את ה"פיקציה שבתיאור המצב הנוכחי כוולונטרי"<sup>16</sup>. מאידך הדגיש בית המשפט פעמים מספר ש"הוועדה התרשמה, שהדרישה לתחבורה ציבורית בה מתאפשרת הפרדה בין גברים ונשים מבטאת רצון כן

11 שם, פס' מד לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

12 שם.

13 החלטת ביניים רגן, לעיל ה"ש 9. באופן ספציפי הסביר בית המשפט בהחלטת ביניים זו, שבה הוחלט על הוצאת צו על תנאי בפרשה: "המכלול הציב בפנינו דילמה קשה. מתנגשים בו אינטרסים שונים – מזה מעמד האשה ושיוון בתחבורה הציבורית, כפי שנהג שנים רבות והנוהג גם כיום במרבית האוטובוסים, שבה נסעו יחדיו נשים וגברים. כך היה לאורך ימים בריכוזים גדולים של אוכלוסיה חרדית, כמו בתוך ירושלים ובתוך בני ברק וביניהן, ואין פרץ ואין צווחה" (ההדגשה הוספה – נ"ר).

14 בג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה, פס' ד(1) לפסק דינו של השופט רובינשטיין (פורסם כנבו, 21.1.2008) (ההדגשות הוספו – נ"ר).

15 הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית בקוים המשמשים את המגזר החרדי דוח מסכם [http://media.mot.gov.il/PDF/HE\\_TRAFFIC\\_PUBLIC/kavey\\_mehadrin\\_report.pdf](http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PUBLIC/kavey_mehadrin_report.pdf) (2009)

(להלן: דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית).

16 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' ו לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

של חלקים מהציבור החרדי".<sup>17</sup> מתוך משוואה זו צמחה מסקנתה העקרונית של הוועדה, שאותה אימץ בית המשפט, ולפיה "בצד הרצון להבטיח שהסדרי הישיבה באוטובוסים יהיו וולונטריים לחלוטין, יש לאפשר גמישות לאותם נוסעים המבקשים לנהוג בעצמם הפרדה מגדרית".<sup>18</sup> בית המשפט הוסיף בהקשר זה כי "יתכן אף שיש לנסות לסייע" למבקשי ההפרדה, "שכן ההתחשבות באמונותיו ובצרכיו הדתיים של כל אדם היא מעקרונות היסוד של המשפט הישראלי".<sup>19</sup>

התוצאה האופרטיבית שנגזרה מתוך עמדה עקרונית זו היא שבית המשפט הורה לחברת אגד לפרסם הודעות על ביטול הסדרי ההפרדה ושזכותו של כל נוסע לישוב באשר יחפוץ ולהציב שלטים בעניין זה גם בתוך האוטובוסים עצמם.<sup>20</sup> אולם בה בעת קבע בית המשפט כי בעשרות הקווים מושא המחלוקת תישאר הדלת האחורית פתוחה לעליית נוסעות, שכן הרצון למגר את האלימות והכפייה באוטובוסים ולהגן על זכותם של כל נוסע ונוסעת לשבת באוטובוס במקום שירצו, אינו "צריך לגרום לכפיית מדיניות של עליה מעורבת לאוטובוס, או ישיבה מעורבת בתוכו".<sup>21</sup> כמו בעניין העקרונית המנחים לפתרון סוגיית ההפרדה גם בעניין התוצאה האופרטיבית של המשך פתיחתה של הדלת האחורית אימץ בית המשפט את המתווה המוצע על ידי הוועדה. בהסתמך על מתווה זה נקבע כי המצב הקיים יוקפא למשך תקופת ניסיון של שנה, שבה, לצד מתן אפשרות לעלייה לאוטובוס מהדלת האחורית, יופעלו גם "אמצעי אכיפה מוגברים" בקווים שברשימה, "וייאספו נתונים רבים יותר באמצעות ביקורות 'מתערבות'".<sup>22</sup> בית המשפט סיכם והסביר כי "באיוון בין מתן אפשרות מירבית לחפצים בהפרדה מגדרית לנהוג לפי תפיסת עולמם, לבין הוראה גורפת בדבר סגירת הדלת האחורית לעליית נוסעים [...] יש להימנע לעת הזאת מהכרעה גורפת 'סופית'".<sup>23</sup> אמנם בית המשפט הכיר בתוצאותיהן של בדיקות שערכו העותרות לאחר מתן צו על תנאי בעתירה, שלפיהן גם בתקופה שלגביה הכריז משרד התחבורה כי הוא החל לקיים ביקורות באוטובוסים הוסיפו והתקיימו אירועים של כפייה והכוונת נשים לשימוש בדלת האחורית.<sup>24</sup> אירועים אלה

17 ש.ם.

18 ש.ם, פס' לח לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

19 ש.ם, פס' ח לפסק דינו של השופט רובינשטיין (ההדגשה הוספה – נ"ר).

20 באופן ספציפי נקבע בפסק הדין כי הנוסח המדויק של השלטים שיתלו בתוך האוטובוסים יהיה כדלקמן: "כל נוסע רשאי לשבת בכל מקום שיבחר (למעט המקומות המסומנים לאנשים עם מוגבלויות), הטרדת נוסע בעניין זה עלולה להיות עבירה פלילית". ראה/ראי ש.ם, פס' לו לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

21 ש.ם, פס' לח לפסק דינו של השופט רובינשטיין (ההדגשה הוספה – נ"ר).

22 ש.ם, פס' מב לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

23 ש.ם.

24 ש.ם, פס' מ לפסק דינו של השופט רובינשטיין. בהקשר זה חשוב לציין כי בהודעת העדכון האחרונה שהגיש משרד התחבורה לבג"ץ דווח כי בשנים 2009 ו-2010 קיים המשרד ארבע תקופות בקרה

עוררו חשש שהמשך פתיחתה של הדלת האחורית ישדר מסר הפוך לזה שישדרו השלטים האוסרים על הפרדה כפויה או מכוונת באוטובוס, ובכך יסכלו את המאמץ להבטיח הפרדה "וולונטרית לחלוטין" באוטובוס. עם זאת השופט רובינשטיין הביע תקווה "שהגברת האכיפה, יחד עם הבהרת המצב הנורמטיבי עשויות בתוך תקופת זמן לא ארוכה להביא לשינוי ממשי, שבכנפיו שימוש ראוי בשתי הדלתות".<sup>25</sup> השופט רובינשטיין הוסיף וציין כי "זה גם המקום לקרוא להנהגת הציבור החרדי להשמיע קולה לצאן מרעיתה באופן חד וברור, בגדרי כבוד הבריות וקיום החוק, ואולי יבוא לציון גואל".<sup>26</sup> השופט ג'ובראן, שהצטרף לפסק דינו של רובינשטיין ותמך במסקנותיו, סיכם וקבע בהקשר זה: "מסקנותיו והצעותיו המעשיות של חברי מקדמות אותנו אל עבר מצב בו לא נראה הסדרים כופים או נוסעים כופים".<sup>27</sup>

מן האמור לעיל מתברר אפוא כי שלוש תמות מרכזיות עומדות ביסוד פסק דינו של בית המשפט העליון כאשר הוא נדרש למהותה של תופעת ההפרדה באוטובוסים ולשאלת המענה המשפטי הראוי לה.

התמה הראשונה ממשיגה את עיקר תפקידו של בית המשפט בפרשה זו במונחים של שימור הקיים. כאמור, ההפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים מוצגת כתופעה שהתפתחה באופן טבעי כחלק מהתפתחויות פנימיות בתוך הציבור החרדי ובמיוחד הגברת השימוש בתחבורה ציבורית והגברת הצפיפות, שיצרו עם הזמן את הצורך שבהסדרה ובמתן מענה חברתי ומשפטי לתופעה. אף על פי שבית המשפט מכיר בכך שמדובר בתופעה של השנים האחרונות בלבד, עדיין הנקודה החשובה מבחינתו היא

בקווי המהדרין שבהן נערכו 3,080 ביקורות. לטענת המשרד, בכל הביקורות הללו לא נמצאה שום חריגה הקשורה להיות הקוים קווי מהדרין. ראה/ראי הודעת עדכון מטעם המשיב 1 בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה. ההודעה הוגשה ב-20 באוקטובר 2010. ממצאי הבדיקה של משרד התחבורה פורטו במכתבו של אלכס לנגר, משנה למנכ"ל, שצורף להודעת עדכון מטעם המשיב 1. עם זאת במסמך תגובה שהגישו העותרות לבית המשפט העליון נפרשה תמונה עובדתית הפוכה בתכלית. בהקשר זה התברר כי בתקופה שבין יולי 2010 עד אוקטובר 2010 ערכו פעילות מטעם העותרות 129 נסיעות ב-15 קווי מהדרין עירוניים ובין-עירוניים. הפעילות תודרכו לעלות מהדלת הקדמית ולשבת בחלק הקדמי, מבלי לעורר פרובוקציות. עוד תודרכו הפעילות כי במקרה של חשש לשלומן עליהן לעבור לאחור. כחלק מבקרה זו דיווחו הפעילות על עשרות אירועים שמרכזם ניסיונות לכפות הסדרי הפרדה באוטובוס. כחלק ניכר מהנסיעות התבקשו נשים לעבור לחלק האחורי של האוטובוס, וריבים מהנהגים גילו מעורבות באכיפת הסדרי הפרדה או שנמנעו מלהתערב לטובת נשים שהותקפו. ראה/ראי תגובת העותרות להודעת המשיב 1 בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה. התגובה הוגשה ב-2 בנובמבר 2010. להרחבה נוספת בענייני ממצאי הבדיקה של העותרות ראה/ראי להלן ה"ש 100 וכן הדיון הרלוונטי בגוף הטקסט הצמוד לה.

25 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' מא לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

26 שם.

27 שם, פס' 8 לפסק דינו של השופט ג'ובראן.

התבססותה המהירה והתפשטותה במרחב הציבורי שנתפסים כאמור כתוצר של "רצון כן" של הציבור החרדי ושל צרכיו הדתיים-תרבותיים. העיקר בפסק הדין הוא אפוא העובדה שהתופעה קיימת, ומכך גוזר בית המשפט את תפקידו בפרשה זו ובמיוחד את הכרעתו בסוגיית הדלת האחורית. כמו הוועדה לפניו תופס בית המשפט את ההחלטה בעניין המשך פתיחתה של הדלת האחורית כהחלטה שאינה משנה דבר אלא רק מקפידה ומשמרת את המצב הקיים, שבו בעשרות קווי אוטובוסים ברחבי הארץ כבר מתאפשרת עליית נשים מהדלת האחורית.<sup>28</sup> יתרה מזו, ההתמקדות בקיים הופכת את התוצאה של המשך פתיחתה של הדלת האחורית לתוצאה הסבירה היחידה האפשרית בניסיונות העניין, שכן סגירתה תביא לכפיית "מדיניות של עליה מעורבת לאוטובוס, או ישיבה מעורבת בתוכו".<sup>29</sup> מנקודת ראותו של בית המשפט העיקר הוא אפוא ההווה ולא העבר, שבו לא הייתה כאמור כל הפרדה באוטובוסים ששירתו את הציבור החרדי, והדגשה זו של ההווה על חשבון העבר ובמקומו ממשיגה את אי-ההפרדה, שהייתה בעבר הנורמה הנוהגת, במונחים של כפייה ופגיעה בזכויות הזולת. יתרה מזו, ההתייחסות לסגירתה האפשרית של הדלת האחורית במונחים של "כפייה" יוצרת הקבלה רטורית ומהותית בין הכפייה והאלימות שננקטו בשנים האחרונות נגד נשים שלא צייתו לצו הפרדה לבין הפגיעה העלולה להיגרם לתומכי ההפרדה מסגירתה של הדלת האחורית לעליית נוסעות.

התמה השנייה בפסק הדין, הקשורה קשר ישיר לתמה הראשונה ונגזרת ממנה, היא תמת הזכויות ההדדיות. המסקנה של בית המשפט בדבר הצורך שבשימור הקיים אינה רק תוצר של התרכזות בהווה ולא בעבר, אלא היא נגזרת גם מהמשגת ההפרדה הרצונית במונחים של זכות. השופט רובינשטיין קבע כזכור כי לא רק שאין מניעה משפטית לאפשר לקבוצה המבקשת לנהוג בהפרדה מגדרית בעצמה וללא כפייה במרחב הציבורי, אלא "יתכן אף שיש לנסות לסייע בידה – שכן ההתחשבות באמונותיו ובצרכיו הדתיים של כל אדם היא מעקרונות היסוד של המשפט הישראלי".<sup>30</sup> אם כן, בסופו של יום התוצאה הסופית של פסק הדין, שבמרכזה הכרזה על ביטול ההפרדה הכפויה מחד ומתן היתר להמשך פתיחתה של הדלת האחורית מאידך, היא תוצר של איזון בין שתי זכויות: זכותן של נשים לכבוד ולשוויון וזכותם של החפצים בהפרדה מגדרית לנהוג לפי תפיסת עולמם. איזון זה וההכרח שבקימומו הוא שנותן תוקף וחיזוק למסקנה הסופית כי לעת

28 ביטוי נוסף לתפיסת שימור הקיים באשר להפרדה באוטובוסים אפשר למצוא גם בהחלטה להוציא צו על תנאי בפרשה. באותה החלטה התייחס בית המשפט גם לבקשה להוציא צו ביניים בעתירה וקבע: "אנו מאמצים, לצורך צו ביניים, את המלצות הביניים שבסעיפים 188–198 לדו"ח הוועדה, תוך התחשבות במציאות הקיימת מזה שנים ואף הוועדה אינה מציעה לבטלה במחי יד [...] הגענו בסופו של יום לכלל מסקנה כי הואיל ובתקופת ביניים עסקינן, לא ניטע עתה מסמרות, ועל כן לא נשנה מן המצב הקיים". ראה/ראי החלטת ביניים רגן, לעיל ה"ש 9, פס' יח להחלטה (ההדגשות הוספו – נ"ר).

29 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' לח לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

30 שם, פס' ח לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

הזאת, ולמרות ספקות שהתעוררו באשר ליכולתם של גורמי האכיפה להבטיח הפרדה וולונטרית אמתית באוטובוס כל עוד הדלת האחורית נשארת פתוחה, יש להמשיך ולפתוח את הדלת האחורית לתקופה נוספת של שנה לפחות.

התמה השלישית בפסק הדין היא ההבחנה הדיכוטומית שמשרטט בית המשפט בין הפרדה כפויה לבין הפרדה מרצון. אמנם בית המשפט מוקיע ללא סייג קיומה של הפרדה כפויה ואוסר עליה, ועם זאת הוא מכריז כאמור בה בעת על הלגיטימיות של "הפרדה מרצון" ואף קובע שיש לסייע לה להתקיים באמצעות פתיחתה של הדלת האחורית.<sup>31</sup> משמע, ההנחה היא כי ברמה האנליטית יכולה להתקיים הפרדה רצונית במנותק וללא כל יסוד של כפיית הפרדה על אחרים. הנחה זו, נגזרת, כך נראה, מתפיסתה של ההפרדה הרצונית באוטובוס כעניין אינדיווידואלי-אטומיסטי שאדם עושה בינו לבין עצמו ללא קשר לנוסעים האחרים באוטובוס ובמנותק מהם. יתרה מזו, ביסוד ההחלטה להמשיך ולפתוח את הדלת האחורית לתקופה נוספת של שנה עומדת ההנחה שלא רק שהפרדה וולונטרית יכולה להתקיים במנותק מהפרדה כופה, אלא גם שרשויות אכיפת החוק ישכילו בתקופה זו לזהות כל היבט של הפרדה כופה ולמגרו באופן שבסופו של דבר תתקיים רק הפרדה רצונית לחלוטין במרחב הציבורי.

### ב. הפרדה בין נשים לגברים בקונטקסט: הסיפור שלא סופר

נקודת המוצא לסיפור המסגרת החלופי על התפתחות ההפרדה דומה לנקודת המוצא של הסיפור הרשמי: עד לפני קצת יותר מעשור שנים לא התקיימה כל הפרדה בין נשים לבין גברים בקווי התחבורה הציבורית ששירתו את הציבור החרדי בישראל, ועובדה זו לא מנעה מהציבור החרדי להשתמש בתחבורה ציבורית בתדירות גבוהה ובהיקף נרחב "ואין פרץ ואין צווחה".<sup>32</sup> למרות הדברים הללו מינה שר התחבורה בשנת 1997 ועדה בראשות מנכ"ל משרדו נחום לנגנטל לבחון את סוגיית הגברתו ועידודו של השימוש בתחבורה הציבורית הסדירה במגזר החרדי. כתב המינוי של הוועדה התייחס באופן ספציפי לנושא ההפרדה בין נשים לגברים כאמצעי אפשרי לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית בקרב מגזר זה, ולכן החליטו חברי הוועדה להתרכז בבחינת האפשרות לאפשר הפרדה בין נשים לגברים בקווי התחבורה הציבורית הסדירה המשרתים בעיקר את הציבור החרדי.<sup>33</sup> בהמלצות הוועדה שהוגשו במאי 1997 הוצג מתווה מוצע להסדר

31 שם, פס' לח ו-מב לפסק דינו של השופט רובינשטיין. בנוסף, ראה/ראי הדין הרלוונטי בגוף הטקסט.

32 ראה/ראי החלטת ביניים רגן, לעיל ה"ש 9, דברי השופט רובינשטיין.

33 הוועדה לבחינת הגברת השימוש בתחבורה הציבורית בקרב המגזר החרדי דוח הוועדה (1997) (להלן: דוח ועדת לנגנטל).

הפרדה, שהיה מבוסס על שלושה נדבכים:<sup>34</sup> הנדבך המוצע הראשון היה שבקווי נסיעה המשרתים את האוכלוסייה החרדית הדלת האחורית תיפתח לעליית נוסעים, וכך גברים יעלו מהדלת הקדמית, ונשים תעלינה מהדלת האחורית. הנדבך השני של ההסדר המוצע היה כי נהג האוטובוס או כל עובד אחר של חברת התחבורה הציבורית לא יכפה את ההסדר ולא ייתן הנחיות לנוסעים בהקשר זה. מי שידאג לאכיפה יהיה הציבור החרדי עצמו, שיתארגן בהתנדבות וישכנע את אוכלוסיית המשתמשים לבצע הפרדה בין גברים לנשים הן בהסדרי העלייה לאוטובוס והן בהסדרי הישיבה בתוכו באופן שהחלק הקדמי ייוחד לגברים והחלק האחורי לנשים. הנדבך השלישי של ההסדר נגע לנושא השילוט, וכאן הייתה ההמלצה לסמן את האוטובוסים הרלוונטיים בשלט "מהדרין" כדי להקל על הנוסעים להתמצא בהסדרי העלייה והירידה החדשים באוטובוס. מעניין כי המלצות ועדת לנגנטל התמקדו בקווי נסיעה עירוניים בלבד של תחבורה ציבורית. לפיכך המלצתה של הוועדה הייתה להפעיל את ההסדר המוצע באופן ניסיוני בשני קווים עירוניים של חברת דן בבני ברק ולאחר מכן להתחיל הפעלה ניסיונית גם בשני קווים עירוניים בירושלים. שר התחבורה אימץ את המלצות הוועדה כלשונן ביולי 1997.<sup>35</sup> בכך ניתן בפעם הראשונה הכשר רשמי להנהגתם של הסדרי הפרדה בין נשים לגברים בקווי התחבורה הציבורית.

מדוע עלה נושא ההפרדה המגדרית בתחבורה ציבורית על סדר היום הציבורי בשנת 1997? דוח ועדת לנגנטל מסביר בהקשר זה כי "בדיונים שקוימו עם נציגי המגזר החרדי, התברר כי במערכת התח"צ כיום קיימות מספר בעיות אשר מקשות על הציבור החרדי לשמר נאמנות גבוהה לשירותי התח"צ הקיימים".<sup>36</sup> יתרה מזו, בהודעה לעיתונות שפרסם שר התחבורה לאחר שהחליט לקבל את המלצות ועדת לנגנטל הוסיף השר והסביר את הרקע להקמת הוועדה: "למשרד התחבורה התברר כי הקואופרטיבים 'אגד' ו'דן' מעוניינים להגביר את השימוש בתחבורה ציבורית במגזר החרדי ולמנוע ממנו לעבור לאמצעי הסעה חלופיים כמו רכב פרטי או הסעות 'פירטיות' המסכנות את בטיחות הנוסעים".<sup>37</sup> עם זאת לא הודעת השר ולא דוח ועדת לנגנטל עצמו מגלים מיהם 'נציגי המגזר החרדי' שפנו לחברות דן ואגד ואיימו-הלינו כי במצב הקיים הציבור החרדי "לא יוכל לשמר נאמנות גבוהה לשירותי התחבורה הציבורית". הדוח גם איננו מסביר עד כמה מבוסס היה החשש של חברות דן ואגד מפני נטישת קווי התחבורה הציבורית לטובת אמצעי נסיעה חלופיים על רקע הנתונים הקיימים באותה עת, שהצביעו בכיור על

34 ש.ם.

35 לשכת שר התחבורה סיכום דיון – נושא מהדרין 9.7.1997 (פורסם ביום 14.7.1997) (עותק מצוי בידי המחברת).

36 דוח ועדת לנגנטל, לעיל ה"ש 33 (ההדגשות הוספו – נ"ר).

37 "השר יצחק לוי אימץ המלצות להרחבת הסדר ההפרדה בין גברים לנשים באוטובוסים בבני ברק", ראה/ראי הודעה לעיתונות מטעם השר לוי (9.7.1997) (עותק מצוי בידי המחברת).

שימוש תדיר בתחבורה ציבורית על ידי הציבור החרדי, שהיה גבוה בהרבה מהמוצע הארצי. ועדת לנגנטל התייחסה באופן ספציפי לסוגיה זו ומצאה כי באותה עת השתמשה משפחה חרדית בתחבורה ציבורית 12 עד 15 פעמים ביום לעומת ממוצע ארצי של שתי נסיעות למשפחה.<sup>38</sup> הוועדה גם מנתה את הסיבות לתלות הגבוהה של הקהילה החרדית בתחבורה ציבורית, ובכלל זה רמת מינוע נמוכה ביותר בקרב ציבור זה וריבוי ילדים בכל משפחה.<sup>39</sup> עם זאת מה שברור הוא כי האיום שהציבור החרדי יתקשה "לשמר נאמנות גבוהה לשירותי התחבורה הציבורית הקיימים" עשה את שלו, ומי שדחפו להקמת ועדת לנגנטל היו לא רק גורמים מסוימים במגזר החרדי אלא גם חברות התחבורה הציבורית עצמן. יתרה מזו, שיעורם היחסי של "נציגי המגזר החרדי" עם "נציגי מפעילי התחבורה הציבורית" בקרב חברי ועדת לנגנטל – תשעה נציגים מתוך שלושה-עשר חברי ועדה<sup>40</sup> – הבטיח כי הדרישה להפרדה מגדרית בתחבורה ציבורית, שהוצגה כאמור כדרישה קולקטיבית של המגזר החרדי כולו, תזכה להתייחסות אוהדת בהמלצות הוועדה.<sup>41</sup>

דוח ועדת לנגנטל נותן אפוא בידינו קצה חוט להבין את מיהות הגורמים ומיהות האינטרסים שהביאו להעלאתה של סוגיית ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית על סדר היום הרשמי של משרד התחבורה. עם זאת הדוח איננו מתמודד כלל עם השאלה מדוע לאחר עשרות שנים של שימוש בתחבורה ציבורית בתנאים של אי-הפרדה הפכה לפתע הנסיעה דווקא בתנאים של הפרדה לעניין המוגדר כ"צורך" כללי ועקרוני של הציבור החרדי. מענה לשאלה זו יש לחפש אפוא מחוץ לדוח הרשמי של ועדת לנגנטל, וחיפוש זה, שמרכזו הניסיון לעמוד על מקורה של תופעת קווי המהדרין, יכול לסייע לנו גם להבין את אופן התפשטותה במרחב הציבורי בישראל בשנים שלאחר דוח הוועדה.

38 דוח ועדת לנגנטל, לעיל ה"ש 33.

39 שם. על פי דוח ועדת לנגנטל, בתקופה הרלוונטית התאפיין הציבור החרדי ברמת מינוע נמוכה במיוחד של כ-50 כלי רכב ל-1000 נפש לעומת ממוצע ארצי של 250 כלי רכב לאותו גודל אוכלוסייה. חשוב לציין כי נתונים אלה לא השתנו גם בשנים מאוחרות יותר. דוח שפורסם על ידי מנהלת תחבורה ציבורית בשנת 2005 מצביע על נתונים דומים של רמת מינוע נמוכה ביותר. נתונים אלה הוסברו בעיקר על רקע יוקר האחזקה של מכונית בשביל ציבור שהוא בעל הכנסה נמוכה וריבוי ילדים במשפחה ההופכים את המכונית הפרטית ללא רלוונטית להסעת כל המשפחה. ראה/ראי "סקירה גיאוגרפית ודמוגרפית של המגזר החרדי, שנת 2005 – מנהלת תחבורה ציבורית" הסקירה צורפה לדוח הוועדה הציבורית שהוקמה בעקבות בג"ץ רגן וברקה את הסדרי ההפרדה בתחבורה ציבורית. ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, נספח ט.

40 בוועדת לנגנטל כיהנו שנים-עשר גברים ואישה אחת. מתוכם ארבעה גברים שימשו נציגי הציבור החרדי וחמישה נציגי חברות התחבורה הציבורית: אגד (שלושה נציגים) ודן (שני נציגים). בסך הכול היו אפוא נציגי המגזר החרדי ביחד עם נציגי חברות התחבורה הציבורית תשעה מתוך שלושה-עשר חברי ועדה. לסקירה של הרכב ועדת לנגנטל כמו גם לקביעה כי הרכב הוועדה התווה למעשה את המלצותיה ראה/ראי שם, ס' 86-88.

41 שם.

יש הטוענים כי תופעת קווי המהדרין הועתקה מריכוזי חרדים בארצות הברית כמו ויליאמסבורג, שם מונהגת הפרדה מגדרית באוטובוסים פרטיים.<sup>42</sup> בקהילות האמריקאיות החלה ההפרדה, כך נטען, בשל הצורך להתפלל באוטובוסים בנסיעות הארוכות לעבודה במנהטן ובחזרה. בישראל יצאה בשורת המהדרין מגורמים מסוימים מהזרם החסידי של חסידי גור – ככל הנראה בסוף שנות התשעים. חסידות גור ידועה בחומרתה בנושאי אישות, ולכן אין זה מפתיע כי בשורת ההפרדה יצאה דווקא מגורמים מסוימים הנמנים עם זרם זה. הניסיון המתועד הראשון לשנות את הסדרי הישיבה המקובלים בתחבורה ציבורית וליצור הפרדה בין נשים לגברים התרחש בעיר החסידית ברובה ביתר עלילת.<sup>43</sup> גוף בשם "ועד דרכי ישרים", שהחל לפעול ביישוב בסוף שנת 1996, החל לנסות לקדם את נושא ההפרדה בין נשים לגברים בקו האוטובוס הפרטי של חברת ביתר-תור מירושלים לביתר עלילת באמצעות פרסום כרוזים ברחבי העיר שבהם הודיעו לתושבים על ההסדר החדש.<sup>44</sup> היזמה להפרדה לא התקבלה בברכה על ידי כל תושבי העיר, והדברים התדרדרו לידי אלימות פיזית. בסוף דצמבר 1996 חתמו כמה עשרות מתושבי ביתר עלילת על עצומה שבה הביעו מחאה נגד מה שהם כינו "ההתארגנות הבלתי חוקית אשר פעילותה מכוונת למנוע ישיבת נשים בחלק הקדמי [...] של האוטובוס" וביקשו לפתוח חקירה שתבחן: "איזה גוף עומד מאחורי ההתארגנות הבלתי חוקית", ו"למה

42 תמר רותם "אגד' מהדרין נגד קווי הצניעות הפיראטיים" הארץ – online 6.10.2003 [www.haaretz.co.il/misc/1.915352](http://www.haaretz.co.il/misc/1.915352). רק לאחרונה עלה לכותרות בארצות הברית קו אוטובוס כזה המחבר בין ויליאמסבורג לבורו פארק. בעקבות הפרסומים בעיתונות הודיעה מחלקת התחבורה הציבורית של עיריית ניו יורק כי היא תשלול את הרישיון של הקו הפרטי הזה אם לא תבוטל בו ההפרדה המגדרית שכחלק ממנה יושבים הגברים בקדמת האוטובוס והנשים מאחור. ראה/ראי Christine Haughney, *At Front of Brooklyn Bus, A Clash of Religious and Women's Rights*, THE NEW YORK TIMES, Oct. 19, 2011, [www.nytimes.com/2011/10/20/nyregion/bus-segregation-of-jewish-women-prompts-review.html](http://www.nytimes.com/2011/10/20/nyregion/bus-segregation-of-jewish-women-prompts-review.html).

43 שחר אילן "אגודה חרדית יזמה הפרדה בין המינים בקו אוטובוס לעיר החרדית ביתר" הארץ 2.12.1996.

44 בכרוז שהופץ לתושבי העיר ושהיה חתום על ידי ועד דרכי ישרים נכתב תחת הכותרת "אגרת מלב אל לב!": "חסדי ה' שגבר עלינו, להנהיג בעירנו נסיעות כדעתה של תורה ולערוך רוח טהרה על כל באי שער עירנו, להיעתר ולנהוג על פי כללי ההסדר החדש, למרות שהדבר כרוך בשבירת הרגלים ואולי גם בקשיים כלשהם. אנו מעריכים מאוד את ההיענות של התושבים, שחלק מהם אולי הקריב נוחות מסויימת על מזבח הקדושה וטהרה של עירנו. אשריהם ואשרי חלקם. בידוע, ש'כל ההתחלות קשות'. גם עלינו לא פסח כלל זה, ואנו סמוכים ובטוחים שאנו צועדים לקראת סוף ה'התחלות' [...] אנו קוראים ופונים, אם כן, לכל אשר יראת ה' נוגעת לליבו ולצביונה החרדי של עירנו יקר בעיניו, להמשיך לעמוד על המשמר ולנהוג ע"פ הכללים וההסדרים שפרסמנו ואשר התקבלו על דעת הרבנים שליט"א מאירי נתיבותינו. חזק חזק ונתחזק! נ.ב. כדי למנוע אי נעימויות, נבקש מהתושבים להודיע לאורחיהם שאינם מודעים להסדר, כי כללי התחבורה בביתר השתנו" (ללא תאריך, עותק מצוי בידי המחברת).



המועצה המקומית [...] לא מנעה התדרדרות הדברים עד כדי אלימות פיסית".<sup>45</sup> העצומה נשלחה לאגודה לזכויות האזרח.<sup>46</sup> סגן ראש המועצה המקומית ביתר עילית, עקיבא אוביץ מאגודת ישראל, שעמד בראש ועדת התחבורה העירונית בעיר באותה עת, אמר בתגובה לעיתון הארץ כי "היה ניסיון להנהיג הפרדה אבל לא כל כך הלך להם כי חלק מהציבור לא שיתף פעולה".<sup>47</sup> לעומת זאת אנשי ועד דרכי ישרים טענו כי "ההפרדה מתנהלת כמעט ללא דופי חוץ מנקודות קטנות פה ושם של התנגדות שנובעות מהרגל".<sup>48</sup> מתלונות תושבים שהגיעו לאגודה לזכויות האזרח מתברר כי ועד דרכי ישרים בחר להתמודד עם התנגדות התושבים באמצעות הצבת "סדרן" מטעמו בקדמת האוטובוס, שהורה לנשים לשבת מאחור.<sup>49</sup> נשים שהתיישבו בניגוד להנחיות נאלצו לספוג יחס פוגע ומשפיל. חברת ביתר-תור אישרה בפני נציגת האגודה לזכויות האזרח את קיום התופעה, אולם הדגישה את אזלת ידה בהתמודדות עמה.<sup>50</sup> מידע מפורט בעניין זה הועבר למשרד התחבורה, אולם ככל הנראה לא נעשה כל מאמץ בזמן אמת להתערב במתרחש בביתר עילית ולמנוע מחברי ועד דרכי ישרים את כפייתו של הסדר הישיבה החדש.<sup>51</sup>

לכך מביתר עילית נראה כי בתחילת הדרך לא הייתה המערכה על ההפרדה באוטובוסים בעלת השפעה של ממש על הריכוזים החרדיים החשובים בירושלים ובבני ברק. ייתכן שפה ושם התקיימו בציבור החרדי הסעות פרטיות נפרדות לנשים ולגברים,

45 באופן ספציפי נכתב באותה עצומה תחת הכותרת ב"ס"ד: "אנו נציגי ביתר עילית הח"מ, מוחים נגד ההתארגנות הבלתי חוקית אשר פעילותה מכוונת מניעת ישיבת נשים בחלק הקדמי, דהיינו: הכל החצי הראשון של האוטובוס קו 190 'ביתר תור', ודורשים חקירה עד תום ההליכים בנוגע ל: 1. איזה גוף עומד מאחורי ההתארגנות הבלתי חוקית הזאת ומי מימן את פעילותה? 2. למה המועצה המקומית, אשר בתחום שיפוטתה ואחריותה נעשו הדברים, לא הגיבה כפי שמתחייב ע"פ החוק במצבים כאלה ולא מנעה התדרדרות הדברים עד כדי אלימות פיסית? וכל זאת על מנת למנוע הישנות הדברים" (עצומה הנושאת את התאריך כ"ז כסלו, התשנ"ז, עותק מצוי בידי המחברת).

46 העצומה התקבלה במשרדי האגודה לזכויות האזרח ביום 20.12.1996.

47 אילן, לעיל ה"ש 43.

48 שם.

49 ראה/ראי מכתב מהדס תגרי, עורכת דין באגודה לזכויות האזרח, ליצחק אליאס, מנכ"ל חברת ביתר תור (28.11.1996).

50 ראה/ראי מכתב מהדס תגרי, עורכת דין באגודה לזכויות האזרח, לרפ"ק ירון מאיר, מפקד תחנת משטרת עציון (2.12.1996).

51 אף על פי שתלונות התושבים על כפייה ואלימות בקו האוטובוס נרשמו כבר בדצמבר 1996, הביקורת המתועדת היחידה של משרד התחבורה בקו האוטובוס נעשתה רק תשעה חודשים לאחר מכן ב-3.9.1997. ממצאי הביקורת גילו כי באותו מועד כבר התקיימה הפרדה מלאה בין נשים לגברים באוטובוס. ראה/ראי מכתב מפ' חודיק, סגן בכיר למנהל האגף לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, להדס תגרי, עורכת דין באגודה לזכויות האזרח (14.10.1997).

בעיקר ברכבי טרנויט,<sup>52</sup> אולם הנתונים מגלים כאמור שרובו המכריע של הציבור החרדי השתמש בקווי התחבורה הסדירים ללא כל הפרדה. מצב דברים זה, שבו מבחינת דפוסי השימוש בפועל רוב האוכלוסייה החרדית בחר באופצייה של אי-הפרדה בתחבורה ציבורית, הביא לניסיונות מצד גורמים מסוימים בציבור החרדי לרתום את חברות התחבורה הציבורית עצמן – דן ואגד – לקידום חזון ההפרדה. בשנת 1997 פנו גורמים אלה לחברת אגד וביקשו ממנה להפעיל בשכונות החרדיות בירושלים אוטובוסים נפרדים לנשים ולגברים. אותם גורמים טענו "שידאגו לביצוע הסדרים אלה בקרב אנשיהם", ואגד השיבה כי היא תוכל לשתף פעולה רק אם ינתן לכך אישור על ידי המחוקק.<sup>53</sup> בד בבד, וככל הנראה במענה לפנייה דומה, החלה חברת דן לפתוח את הדלת האחורית לעליית נוסעים באחד הקווים שהיא מפעילה בבני ברק.

אם כן, בשנת 1997 כאשר הוקמה ועדת לנגנטל, אף על פי שתופעת ההפרדה באוטובוסים הייתה תופעה שולית ושנויה במחלוקת במגזר החרדי, הגיעו חברות התחבורה הציבורית למסקנה כי יש להן אינטרס בשיתוף פעולה עם קידום חזון ההפרדה. לבד מהאיום הערטילאי שהציבור החרדי ינטוש את קווי התחבורה הציבורית לטובת אמצעי הסעה אחרים, ייתכן שהקו של חברת ביתר-תור מביתר עילית לירושלים, שעבר תהליך של הפרדה יזומה באותה עת, נתפס בעיני חברות דן ואגד כמעיד על תחילתו של תהליך עתידי, שלחברות התחבורה הציבורית יש אינטרס כלכלי ושיווקי להיות חלק ממנו כבר בהיותו בחיתוליו. מכל מקום, בהיותן קואופרטיבים ציבוריים נזקקו חברות דן ואגד להכשר הרשמי של משרד התחבורה, וזה אכן ניתן להן עם אימוצן של המלצות ועדת לנגנטל על ידי שר התחבורה ביולי 1997.

עם זאת הליך ההכשרה המשפטית של פרקטיקת ההפרדה לא הצטמצם למרחב שיקול הדעת של הרשות המבצעת. שני שלבים נוספים של מתן הכשר משפטי להסדרי ההפרדה שבהם היו מעורבים בית המשפט העליון והכנסת השלימו את המהלך. זאת ועוד, בהקשר זה חשוב לראות כיצד פועלן של רשויות השלטון השונות: משרד התחבורה, בית המשפט העליון ולבסוף אף המחוקק, לא רק העניק הכשר משפטי מפורש או משתמע להסדרי ההפרדה, אלא אף תרם הלכה למעשה ליצירת התנאים והתשתית

52 חברת אגד, שהייתה אחת המשיבות לעתירה לבג"ץ בעניין רגן, לעיל ה"ש 1, טענה בכתב תשובה שהגישה לעתירה כי הניסיונות הראשונים לקיים קווי מהדרין התקיימו בצורה של מערכת היסעים פרטית בתשלום שהופעלה על ידי אנשים מהציבור החרדי. לטענת אגד, בתחילה פעלו גורמים אלה באמצעות רכבי טרנויט, ואחר כך החלו לשכור אוטובוסים מחברת אגד כדי להרחיב את הפעילות, אלא שמשרד התחבורה הטיל איסור על פעילות פיראטית ובלתי מורשה זו. ראה/ראי ס' 5–6 לכתב התגובה מטעם המשיבה 2 לעתירה למתן צו על תנאי וצו ביניים בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה. כתב התגובה הוגש ב-30 לאפריל 2007.

53 ראה/ראי מכתב משלמה לוי, יו"ר מזכירות אגד, להדס תגרי, עורכת דין באגודה לזכויות האזרח (12.10.1997).

שבלעדיהם לא יכלו כלל הסדרים אלה להתפתח, להתבסס ולהתרחב לעשרות קווי תחבורה ציבורית הפועלים ברחבי הארץ בשנים האחרונות.

מיד לאחר החלטת השר לאמץ את המלצות ועדת לנגנטל ולהתיר הפרדה מגדרית בקווים מסוימים של תחבורה ציבורית הגישה שדולת הנשים עתירה לבג"ץ בעניין זה וביקשה מבית המשפט שיוציא צו ביניים שיאסור על יישום הסדר ההפרדה באוטובוסים במתווה ועדת לנגנטל עד לבירור העתירה.<sup>54</sup> בעתירה נטען כי אין ודאות כלל שהייתה הצדקה עניינית להקמת ועדת לנגנטל לאור הנתונים מאותה עת שהצביעו על שימוש תדיר ורחב היקף של האוכלוסייה החרדית בתחבורה ציבורית ללא כל הפרדה בין נשים לגברים. עוד נטען כי בקרב חברי ועדת לנגנטל לא נכללו גורמים העשויים להיפגע מהסדרי ההפרדה באוטובוסים, ולמעשה נכללו בוועדה רק גורמים שלהם עניין בקידום הסדרים אלו. למשל, בוועדה לא כיהנו נשים, למעט היועצת המשפטית של משרד התחבורה, והוועדה אף לא שמעה עדויותיהן של נשים כצד מעוניין. העתירה הצביעה גם על הבעייתיות הרבה שבמתן סמכויות אכיפה ל"מתנדבים" מקרב הציבורי החרדי לפעול לקידום הסדרי הפרדה באוטובוסים במיוחד משום שמדובר בשירות ציבורי מובהק. לאור הדברים הללו התבקש כאמור בית המשפט הגבוה לצדק למנוע את יישום ההחלטה למיסוד הסדרי הפרדה בשני הקווים הרלוונטיים בבני ברק עד לבירור ענייני של העתירה. בית המשפט העליון, מפי השופט קדמי, דחה את הבקשה לצו ביניים וסירב להורות לשר התחבורה להימנע מיישום המלצות ועדת לנגנטל עד לתום הדיון בעתירה. באופן ספציפי נקבע: "המדובר בניסוי בלבד, לבקשת האוכלוסייה ועל דעת חב' התחבורה כאחד. אשר על כן לא מצאתי ליתן צו ביניים".<sup>55</sup> בהחלטתו לא הסביר השופט קדמי מהן העובדות שעל בסיסן קבע כי מדובר בניסוי שנעשה "לבקשת האוכלוסייה". המדינה, מכל מקום, חיוקה מצג עובדתי זה באשר לתמיכתה המלאה של האוכלוסייה החרדית בהסדר. בהודעה מטעם פרקליטות המדינה שהוגשה במענה לעתירה התבקש בית המשפט לדחות את העתירה על הסף בשל היעדר עילה להתערבותו "בהסדר הוולונטרי המתקיים בשני קווי תחבורה ציבורית בעיר בני ברק [...] והמקובל על הציבור המסוים של הנוסעים".<sup>56</sup> המדינה הוסיפה בהקשר זה וציינה כי "אנשי הציבור החרדי, באורח התנדבותי, פועלים לשכנוע ציבור המשתמשים לעשיית השימוש הנפרד", וכי "הצדדים הישירים לניסוי הוולונטרי הנערך בעירית בני ברק מרוצים ממנו".<sup>57</sup> לגופו של עניין נמנעה המדינה מלהתייחס לטענות המהותיות שהועלו בעתירה באשר להרכבה המגדרי

54 כתב העתירה בבג"ץ 5079/97 שדולת הנשים נ' שר התחבורה (עותק מצוי בידי המחברת).

55 בג"ץ 5079/97 שדולת הנשים נ' שר התחבורה (לא פורסם, 21.8.1997, עותק מצוי בידי המחברת) (ההדגשה הוספה – נ"ר).

56 הודעה מטעם פרקליטות המדינה מיום 2.5.1999 בבג"ץ 5097/97 שדולת הנשים נ' שר התחבורה (עותק מצוי בידי המחברת).

57 שם.

הלא מאוזן של ועדת לנגנטל, לאופי עבודתה או לקושי שמעוררת ההמלצה להאציל סמכויות אכיפה בתחבורה ציבורית לאנשים פרטיים מקרב הציבור החרדי. המדינה הסתפקה בתשובתה בטענה כי די בעובדה שאף אישה אחת לא התלוננה על ההסדר, כדי להעיד שאין בו כל יסוד של פגיעה. המדינה הלינה על שדולת הנשים, המתערבת בריב לא לה, ואילו מי שהם צד ישיר לריב אינם מעוניינים כלל שאותו ריב יהיה נדון בבית המשפט, וביקשה כאמור מבית המשפט לדחות על הסף את העתירה.<sup>58</sup> בית המשפט העליון שוכנע ככל הנראה מעמדה זו, והדיון הראשון בעתירה, שהתקיים כשנתיים לאחר הגשתה, הסתיים בכך שהעותרת נאלצה למשוך את עתירתה, בהמלצתם של שופטי ההרכב, מבלי שניתן אפילו צו על תנאי בפרשה ומבלי שהתקיים דיון בעתירה לגופה.<sup>59</sup> התוצאה הייתה שהטענות המהותיות שהעלתה שדולת הנשים בעתירתה נגד אימוצן הגורף של המלצות ועדת לנגנטל לא זכו לביור ענייני, ובכך ניתן הכשר משפטי לאימוצן ויישומן של המלצות אלה בתחבורה הציבורית. יתרה מזו, עצם מחיקת העתירה על הסף בהסתמך על הודעתה של המדינה בלבד ומבלי שהוצא אפילו צו על תנאי, נתנה תוקף משתמע למצג העובדתי שהציגה המדינה באשר לוולונטריות של פרקטיקת ההפרדה, מידת התמיכה המוחלטת בה בציבור החרדי והיעדר כל יסוד של כפייה או פגיעה באופן מימושה ואכיפתה. מחיקה על הסף זו גם נתנה לגיטימציה להסדר שלפיו הופקדה אכיפת ההפרדה בידי "מתנדבים" מהציבור החרדי.

בכנסת עלה נושא ההפרדה באוטובוסים בעקיפין במסגרת הדיונים על חקיקתו של חוק איסור הפליה במוצרים ושירותים. במאמר קודם דנתי באריכות בהיסטוריה החקיקתית של חוק זה והדברים מובאים שם בפירוט.<sup>60</sup> מה שחשוב להזכיר בתמצית הוא שהחוק, שנחקק בשנת 2000, נועד במקור להטיל איסור גורף ומוחלט על הפליה במתן שירותים פרטיים בעלי אופי ציבורי. יזמת החקיקה נולדה לאחר כמה אירועים של סלקציה בכניסה למועדונים שבהם סורבה כניסתם של אתיופים, ערבים או מזרחים, והמטרה הייתה להרחיב את תחולתו של עקרון השוויון ליחסים שבין פרטים מתוך הבנה שגם גורמים פרטיים המספקים שירותים ציבוריים חייבים להיות כפופים לעקרונות יסוד של השיטה, ובראשם העיקרון של איסור הפליה על יסוד גזע, דת, לאום, מין ועוד. מטרתו המקורית של החוק הייתה אפוא להבטיח כי במקומות פרטיים בעלי אופי ציבורי כגון מועדונים, בתי קפה או בריכות שחייה אי אפשר יהיה להנהיג מדיניות של סלקציה והפרדה נגד קבוצות מוגנות. עם זאת במהלך הדיונים על החוק עלה החשש כי החלה גורפת של עקרון איסור ההפליה על יחסים במשפט הפרטי תפגע במיוחד בקהילה הדתית-חרדית המקיימת הסדרי הפרדה בין נשים לגברים מטעמי דת, תרבות ומסורת.

58 שם.

59 בג"ץ 5079/97 שדולת הנשים נ' שר התחבורה (לא פורסם, 5.5.1999).

60 נויה רימלט "הפרדה בין גברים לנשים כהפליה בין המינים" עלי משפט ג 99 (2003).

מכיוון שכך, הוסף לחוק חריג המתיר קיומן של מסגרות נפרדות לנשים ולגברים. באופן ספציפי קובע החריג:

אין רואים הפליה לפי סעיף זה – בקיומן של מסגרות נפרדות לגברים או לנשים, כאשר אי ההפרדה תמנע מחלק מן הציבור את הספקת המוצר או השירות הציבורי, את הכניסה למקום הציבורי, או את מתן השירות במקום הציבורי, ובלבד שההפרדה היא מוצדקת בהתחשב, בין השאר, באופיו של המוצר, השירות הציבורי או המקום הציבורי, במידת החיוניות שלו, בקיומה של חלופה סבירה לו, ובצורכי הציבור העלול להיפגע מן ההפרדה.<sup>61</sup>

עיון בהיסטוריה החקיקתית של החוק מגלה בבירור כי מי שעסקו בניסוחו של חריג זה ובהוספתו לחוק ראו לנגד עיניהם בין היתר גם את נושא ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית והתייחסו במפורש לכך שהחריג יעניק הכשר משפטי עקרוני לקיומם של קווי מהדרין.<sup>62</sup> עובדה אחרונה זו אינה מפתיעה. הדיונים על נוסחו הסופי של החוק נערכו בשנת 2000, לאחר שהמלצות ועדת לנגנטל אומצו על ידי שר התחבורה וזכו

61 ס' 3(ד) לחוק איסור הפליה במוצרים, בשירותים ובכניסה למקומות בידור ולמקומות ציבוריים, התשס"א-2000, ס"ח 1765.

62 הדברים הללו באו לידי ביטוי בדיונים שהתקיימו בוועדת החוקה, חוק ומשפט לקראת הכנתה של הצעת החוק לקריאה שנייה ושלישית. כך למשל אמרה עורכת הדין הדס תגרי מהאגודה לזכויות האזרח באחד הדיונים הללו: "אני לא חושבת שזה לגיטימי. אני לא חושבת שצריך להתייר בספירה הציבורית הפרדה בין גברים לנשים". על כך השיבה לה עורכת הדין דלית דרור ממשרד המשפטים, שהייתה חלק מהצוות שעסק בניסוח הצעת החוק: "ניסינו בסיפה לדון בנסיבות של המקרה הספציפי ולשאול את עצמנו האם לאותו קו אוטובוס יש אלטרנטיבות זמינות או לא וכן הלאה". בהמשך אותו דיון שאלה תגרי: "מה לגבי תחבורה ציבורית?" דלית דרור: "את אמות המידה ניסינו להתוות בסיפה של 4(3), גם לגבי החיוניות, שאולי קולנוע זה לא כל כך חיוני ותחבורה ציבורית זה כן חיוני, גם לגבי קיומה של אלטרנטיבה, שאין הרי קו בלעדי כקו שיש בו הפרדה". ראה/ראי פרוטוקול ישיבה מס' 172 של ועדת החוקה, חוק ומשפט, הכנסת ה-15 (27.8.2000) [www.knesset.gov.il/protocols/data/rtf/huka/2000-08-27.rtf](http://www.knesset.gov.il/protocols/data/rtf/huka/2000-08-27.rtf) (להלן: פרוטוקול ישיבה מס' 172). בישיבה אחרת של ועדת החוקה, חוק ומשפט התקיימו חילופי הדברים האלה בין עורכת הדין הדס תגרי מהאגודה לזכויות האזרח לבין חבר הכנסת ליצמן: "הדס תגרי: 'עצם העובדה שהמוטיבציה להפרדה נובעת מטעם דתי לא יכולה כשלעצמה לשמש צידוק לכל סוג של הפרדה, כאשר ההפרדה חשודה בעיניי כהפליה. יש מצבים כמו בריכת שחיה או בית כנסת שבהם ההפרדה מובנת לי, אבל בשנים האחרונות אנחנו עדים להפרדה במגוון תחומי החיים, כמו קורסים להכשרה מקצועית, תחבורה ציבורית וכד'". יעקב ליצמן: 'אם מישהו רוצה לעשות הפרדה בתחבורה ציבורית, מה זה מפריע לך אם מאחוריו יהיה אוטובוס אחר?'". ראה/ראי פרוטוקול ישיבה מס' 174 של ועדת החוקה, חוק ומשפט, הכנסת ה-15 (30.8.2000) [www.knesset.gov.il/protocols/data/rtf/huka/2000-08-30.rtf](http://www.knesset.gov.il/protocols/data/rtf/huka/2000-08-30.rtf) (ההדגשות הוספו – נ"ר).

להכשר בבית המשפט העליון. כחלק מהכשר משפטי זה קיבלה עמדת המדינה בפרשה תוקף וחיזוק. המדינה טענה כאמור כי הפרדה בין גברים לנשים בתחבורה ציבורית, המשרתת בעיקר את המגזר החרדי, היא פרקטיקה לגיטימית, המספקת צרכיו של ציבור שלם, החפץ פה אחד בקיומה, ושליפיו אין בה כל היבט של כפייה או פגיעה. בנסיבות אלה אין זה מפתיע לגלות כי כחלק מהדיונים בחריג לחוק התייחסו חברי הכנסת לתופעת ההפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים לא רק כאל עובדה קיימת, שהיא כבר חלק ממצאות החיים החרדי, <sup>63</sup> אלא גם כאל צורך דתי של הציבור החרדי שיש להתחשב בו במסגרת התוויית גבולותיו של החריג לאיסור ההפליה שנקבע בחוק. מה שהעמיק וחיזק את ממד הלגיטימיות של התופעה הוא המשגתה הנורמטיבית כזכות יסוד של הציבור החרדי. אמנון רובינשטיין, ששימש בזמנו יושב ראש ועדת החוקה, חוק ומשפט, הצהיר בעת הדיונים על הצעת החוק: "רבותי, יש כאן חברה מורכבת שיש בה אלמנטים שההפרדה היא נוהג מקובל, לא רק בשירותים חיוניים, אלא בכל דבר, לא רק בקרב יהודים, גם לגבי מוסלמים ודרוזים, שהפרדה זה חלק מאורח החיים, ואנחנו לא רוצים לכפות עליהם אורח חיים שונה". <sup>64</sup> בדיון אחר הוסיף רובינשטיין והסביר כי הנימוק המרכזי בזכות הכרה במעמדן הלגיטימי של מסגרות שיש בהן הפרדה בין נשים לגברים הוא ש"מבחינת עקרונות של חוקה ליברלית צריך לכבד את חופש המסורת הדתית והחרדית". <sup>65</sup>

מן האמור לעיל מתברר אפוא כי בטווח השנים שבין שנת 1997 לשנת 2000 עלה נושא ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית במישורין או בעקיפין לדיון ברשות המבצעת, השופטת והמחוקקת וזכה להכשר מפורש או משתמע. שר התחבורה נתן היתר מפורש לקיומה של הפרדה כזו. בית המשפט העליון לא מצא לנכון להתערב במצב הקיים, ובכך הסיר כל מכשול משפטי בפני אימוצן ויישומן של המלצות ועדת לנגנטל. הכנסת, שחוקקה את חוק איסור הפליה במוצרים ושירותים, הכירה במשתמע בלגיטימיות של ההפרדה המגדרית באוטובוסים כחריג מוצדק אפשרי לעקרון השוויון. יתרה מזו, מהלך זה של הכשרתם של הסדרי ההפרדה היה לא רק מהלך פורמלי שבמסגרתו קיבלו הסדרים אלה אישור רשמי באמצעות עשייה פוזיטיבית או באמצעות אי-התערבות. לצד ההכשר הפורמלי הולידו ההליכים המוסדיים גם הכשר

63 יעידו על כך למשל חילופי הדברים האלה בין חברי הכנסת קולט אביטל ואמנון רובינשטיין בישיבת ועדת החוקה, חוק ומשפט: "קולט אביטל: 'אני לא רואה סיבה שבשירות ציבורי, כמו אוטובוס, שאנשים מחכים לפעמים שעה, תיעשה הפרדה בין גברים לנשים'. היו"ר אמנון רובינשטיין: 'בתוך בני ברק יש הפרדה כזאת'". ראה/ראי פרוטוקול ישיבה מס' 172, לעיל ה"ש 62 (ההדגשה הוספה – נ"ר).

64 פרוטוקול ישיבה מס' 188 של ועדת החוקה, חוק ומשפט, הכנסת ה-15 (30.10.2000) [www.knesset.gov.il/protocols/data/rf/huka/2000-10-30-01.rtf](http://www.knesset.gov.il/protocols/data/rf/huka/2000-10-30-01.rtf) (ההדגשה הוספה – נ"ר).

65 פרוטוקול ישיבה מס' 172, לעיל ה"ש 62 (ההדגשה הוספה – נ"ר).

נורמטיבי-מהותי שהציג את פרקטיקת ההפרדה בתחבורה ציבורית כתופעה קיימת, המצויה בקונצנזוס בציבור החרדי, ושמימושה לא רק מתיישב עם שיח זכויות קיים, הוא אף מתחייב ממנו. מכוחה של התייחסות זו הומשגה תביעתם של מצדדי ההפרדה במגזר החרדי מהמדינה ומחברות התחבורה הציבורית לספק את התשתית לקיום ההפרדה כתביעה שתכליתה היא שימור המצב הקיים, ושמה שמזין אותה הוא הצורך והחובה שבכבוד זכויותיו של הציבור החרדי. משמע, בהקשר זה חל מעבר מעניין מהמשגתה הראשונית של ההפרדה על ידי משרד התחבורה בשנת 1997 כצורך של הציבור החרדי להגדרתה הסופית על ידי המחוקק שנים ספורות לאחר מכן כעניין של זכות.<sup>66</sup>

עם זאת להמשגתה הרשמית של ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה הציבורית כתופעה הנגזרת מצורך דתי ממשי של בניה ובנותיה של הקהילה החרדית ונהנית מקונצנזוס מלא במגזר החרדי, לא היו כל תימוכין מן השטח. בהקשר זה מתברר כי נתונים מהתקופה הרלוונטית מגלים כי סוגיית ההפרדה בתחבורה ציבורית הייתה שנויה במחלוקת בין זרמים שונים במגזר החרדי, מידת התמיכה הכללית בה בקרב האוכלוסייה החרדית לא הייתה גבוהה, ומי שהתנגדו לה במיוחד היו נשים. מחקר עומק שנעשה ביזמתה של חברת אגד בתחילת שנת 2000 וניסה לברר אם הדרישה להנהגת קווי מהדרין מייצגת באמת את גישתו של כלל הציבור החרדי, גילה כי שיעור התומכים מקרב הזרם החסידי בהנהגת קווי מהדרין הוא נמוך, ואילו הזרם הליטאי מתנגד לכך נחרצות.<sup>67</sup> עוד

66 שיקוף מעניין למעבר שהתרחש בהקשר זה משיח של צרכים לשיח של זכויות אפשר למצוא למשל בהתייחסות של משרד התחבורה להפרדה המגדרית באוטובוסים לאורך השנים. כזכור, העילה הרשמית להקמתה של ועדת לנגנטל על ידי שר התחבורה בשנת 1997 הוגדרה כרצון "להתמודד עם הצרכים המיוחדים של האוכלוסייה החרדית". ראה/ראי דוח ועדת לנגנטל, לעיל ה"ש 33. עניין זה של "צורך" הודגש על ידי השר גם במכתב שכתב באותה עת לאגודה לזכויות האזרח, שבו הסביר כי "ריבוי התופעות של הסעות פירטיות במגזר החרדי מצביע לדעתנו על קיום צרכים תחבורתיים שלא ניתן להם מענה הולם במערכת הסדירה הקיימת". ראה/ראי מכתב מיצחק לוי, שר התחבורה, להדס תגרי, עורכת דין מהאגודה לזכויות האזרח (30.7.1997) (עותק מצוי בידי המחברת). בשנת 2005 נוסף גם ממד הזכות להתייחסות הרשמית של משרד התחבורה לתופעת ההפרדה. בסקירה של המגזר החרדי, שפרסמה מינהלת תחבורה ציבורית במשרד התחבורה באותה שנה, נכתב באשר לקווי המהדרין: "קווי המהדרין יוצרים התנגדות בקרב הציבור החילוני, אשר רואה ביישית הנשים מאחור אפליה. עם זאת יש לזכור כי נשים חרדיות רבות מסכימות ליוזמה זו ברצון, בהיבט לפיו זכותה של אשה לעלות מדלת אחורית ולא לעמוד במצב הלא נעים והאסור הלכתית המחייב אותה להצטופף בין גברים". הסקירה הזאת הוגשה לוועדה הציבורית לבדיקת הסדרי ההפרדה בתחבורה הציבורית שהוקמה בעקבות העתירה בעניין רגן, לעיל ה"ש 1. ראה/ראי "סקירה גיאוגרפית ודמוגרפית של המגזר החרדי, שנת 2005 – מנהלת תחבורה ציבורית", לעיל ה"ש 39 והטקסט הצמוד לה, פרק ה.

67 נתוני הסקר הזה פורסמו בעמוד 11 בחוברת שהפיקה חברת "אגד" בשנת 2006 לקראת יום עיון שקיימה בנושא מערכת היחסים בין אגד ללקוחותיה החרדים. מהחוברת מתברר כי הסקר נערך בקבוצות מיקוד עם משתתפים מהחוגים החרדים בלבד במלון מוריה בירושלים. בפועל נערכו עשר קבוצות מיקוד, נפרדות לנשים ולגברים בהנחייתו של ד"ר אבינועם ברוק, ממנהלי מכון מחקר

גילה המחקר שנשים חרדיות, ובהן נשים המשתייכות לזרם החסידי המחמיר ביותר "תולדות אהרון", הביעו התנגדות לקווי מהדרין בעיקר בגלל טעמי נוחות והצורך בעזרה לילדים. חברת אגד עצמה, שכאמור הייתה מן הגורמים שדחפו להקמת ועדת לנגנטל, הגדירה באותו פרסום את הנתון באשר למידת ההתנגדות של נשים חרדיות לפרקטיקת ההפרדה כ"מפתיע ביותר".<sup>68</sup>

ההתנגדות העזה שבה נתקלו הניסיונות לכפות הפרדה בתחבורה ציבורית בביתר עילית בסוף שנות התשעים וחוסר הרצון לשתף עמם פעולה לא היו מקריים אפוא. הם היו ביטוי לעצמת הפער שבין אינטרסים של גורמים מסוימים בציבור החרדי בקידום הסדרי הפרדה לבין רצונה של חלק נכבד מהאוכלוסייה החרדית ובמיוחד רצונן של נשים חרדיות. פער זה יכול לשפוך אור גם על העובדה שהסדר ההפרדה הניסיוני, שעליו המליצה ועדת לנגנטל, שהתמקד בשני קווים עירוניים בבני ברק, לא הצליח בסופו של דבר בשל חוסר שיתוף פעולה מצד האוכלוסייה החרדית המקומית. כזכור המליצה ועדת לנגנטל ליישם בשלב ראשון את מתווה ההפרדה המוצע שלה בשני קווים עירוניים בבני ברק. באחד משני הקווים הללו כבר התירה חברת דן באותה עת עלייה לנשים מהדלת האחורית, וההמלצה הייתה כאמור להרחיב את ההסדר לקו נוסף. כאשר הוגשה העתירה הראשונה לבג"ץ על ידי שדולת הנשים נגד המלצות ועדת לנגנטל, טענה כזכור המדינה כי ההסדר מופעל זה שנתיים באופן וולונטרי ללא בעיות, וה"גברים עולים מדלת אחת והנשים מדלת אחרת". גם חברת אגד טענה בכתב התשובה שלה לעתירה לבג"ץ בעניין רגן כי התפשטות קווי ההפרדה החלה לאחר "הצלחתם" של קווי המהדרין הניסיוניים בבני ברק.<sup>69</sup> אולם בפועל לא היה לדברים הללו על מה להתבסס. מחקר שטח שערכה דפנה הקר בבני ברק בחודשים נובמבר 1997 עד פברואר 1998 שבהם נדגמו 24 נסיעות בשני קווים אלה, מצא כי בפועל כמעט לא התקיימה בקווים הללו כל הפרדה אף על פי שחברת דן התירה עליית נוסעים מהדלת האחורית, וחלק מהאוטובוסים בקווים הרלוונטיים היו מסומנים בשלטי "מהדרין" כהמלצתה של ועדת לנגנטל.<sup>70</sup> ב-20

Market Watch, מחקרי שוק וסקרי דעת קהל בע"מ. ראה/ראי נספח ה לעתירה בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה (להלן: חוברת אגד) (עותק מהחברת מצוי בידי המחברת). חשוב לציין כי במשרדו של דובר אגד סירבו לבקשתי להעביר לי את הסקר המלא מנימוקים שאותם סירבו לפרט והוגדרו כ"שיקולים מסחריים ואחרים" השמורים עימם. ראה/ראי דואר אלקטרוני מאת עירית שמי, משרדו של דובר אגד, לנויה רימלט, מרצה בכירה בפקולטה למשפטים באוניברסיטת חיפה (1.6.2011), (עותק מצוי בידי המחברת). 13:44

חוברת אגד, לעיל ה"ש 67.

ראה/ראי ס' 49 לכתב התגובה לעתירה למתן צו על תנאי וצו ביניים מטעם המשיבה 2 בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה.

דפנה הקר הסדר ההפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים בבני ברק (עבודה בקורס שיטות מחקר איכותניות בהנחייתו של פרופ' חיים חזן במסגרת השלמות לתואר "דוקטור לסוציולוגיה", אוניברסיטת תל-אביב – החוג לסוציולוגיה, 1998) (עותק מצוי בידי המחברת).



אוטובוסים מתוך 24 אוטובוסים שנבדקו באותו מחקר עלו כל הנוסעים והנוסעות מהדלת הקדמית, וגם בתוך האוטובוס לא נשמרה הפרדה בין נשים לגברים. אחת הנוסעות הסבירה לחוקרת ש"ניסו לעשות שנשים תעלנה מהדלת האחורית אבל הפסיקו כי זה לא הלך".<sup>71</sup> סדרן דן הוסיף והבהיר בעניין זה כי "עד לפני חצי שנה היה כמעט בכל אוטובוס סדרן מהעדה החרדית, 'משלהם', שסידר הפרדה בין נשים לגברים [...]. היום אין סדרן כזה ו'אנשים עושים מה שהם רוצים'".<sup>72</sup> מצב דברים זה הוא כנראה הסיבה לכך שתוך זמן קצר ביטלה חברת דן כל סממן רשמי של הפרדה בקווי האוטובוס העירוניים שלה בבני ברק, וקווים אלה חזרו לפעול במתכונת רגילה והאוכלוסייה החרדית ממשיכה להשתמש בקווים אלה עד עצם היום הזה, למרות סגירתה של הדלת האחורית לעליית נוסעות.<sup>73</sup>

בנסיבות אלה מי שהפכה להיות הסוכנת העיקרית של קווי ההפרדה היא חברת אגד, ורוב קווי ההפרדה שהחלה להפעיל היו דווקא קווים בין-עירוניים ולא קווים עירוניים, כפי שהמליצה בזמנה ועדת לנגנטל. בשנת 2008, כשנה לאחר הגשת העתירה של המרכז לפלורליזם יהודי לבג"ץ, פרסם גוף בשם "ועדת הרבנים לענייני תחבורה" פרסום שנשא את הכותרת "התקדמות מהפכת תחבורת 'מהדרין'". מפרסום זה התברר כי בשנה זו כבר פעלו 56 קווי מהדרין ברחבי הארץ, רובם המכריע קווים בין-עירוניים שקישרו בין 28 יישובים.<sup>74</sup> כחלק ממערך מהדרין זה הופעלו 2,108 אוטובוסים ביום, וב-1,419 מהם התאפשרה עלייה לנשים מהדלת האחורית, ואילו בשאר האוטובוסים התקיימה הפרדה בהסדרי הישיבה בתוך האוטובוס ללא הפרדה בהסדרי העלייה.

תנופת ההפרדה הזו, שהתרחשה בעיקר בקווים בין-עירוניים, החלה משנת 2001 ואילך. בהקשר זה נראה כי אינטרסים כלכליים של אגד מחד לצד אינטרסים של מצדדי ההפרדה במגזר החרדי בכפיית ההפרדה על ידי קביעת עובדות בשטח מאידך הם המפתח להבנת הגידול המהיר במספר קווי המהדרין שהתרחש החל ממועד זה. פרסום של חברת אגד משנת 2006 שהוקדש לנושא קווי המהדרין מציג באופן מעניין את התגייסותה ההדרגתית של אגד לנושא המהדרין ואת טיב האינטרסים שהזינו מהלך זה. מדובר בחוברת שהפיקה אגד לקראת יום עיון שקיימה בנושא מערכת היחסים בינה לבין

71 שם, בעמ' 8.

72 שם, בעמ' 16.

73 בתשובה שהגישה חברת דן לעתירה לבג"ץ בעניין רגן נכתב כי "מטעמים שונים ומשיקולים פנימיים של דן" קווי המהדרין שעליהם הכריזה ועדת לנגנטל "פעלו במתכונת זו במשך תקופה קצרה בלבד ופעילותם ככאלה הופסקה על ידי דן, בידיעת משרד התחבורה". ראה/ראי ס' 21 לכתב התשובה של המשיבה 3 לעתירה ולבקשת צו על תנאי בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה (ההדגשה הוספה – נ"ר).

74 המסמך "התקדמות מהפכת תחבורת המהדרין" צורף לדוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההפרדה (להלן: "התקדמות מהפכת תחבורת המהדרין"). ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, נספח י.

לקוחותיה החרדיים, ובה מתועדות בפרוטרוט נסיבות הפיכתו של אחד הקווים הרווחיים של אגד – קו אשדוד–בני ברק – לקו מהדרין:

אחד מציוני הדרך החשובים בקווי מהדרין של האגודה, היא קו 350 המקשר בין בני ברק לאשדוד. קו עתיר נוסעים זה היה טרף קל לחאפרים, החל ממוניות וכלה בבעלי רכב פרטיים, לא מורשים, שהסיעו נוסעים בתשלום ועשו ככל העולה על רוחם. פעילות החאפרים פגעה בתפוסת קווי השירות הסדירים וגרמה להפסדים כספיים ניכרים לאגד. כאשר פנו עסקני התחבורה החרדיים באשדוד לאגד וביקשו הפעלת הקו כקו מהדרין, ניתנה להם על ידינו הסכמה עקרונית תוך הבנה, שהרבנים והעסקנים של הציבור החרדי חייבים לפעול בצורה נמרצת והחלטית כדי למגר את תופעת ההסעות הבלתי מורשות.

קבוצת עסקנים מקומיים בראשותו של הרב משה רדז'מינסקי פעלה בקרב רבני הקהילות החרדיות באשדוד ואלה פרסמו 'תקנת העיר' שקראה לתושבי הקריות החרדיות לנסוע אך ורק 'בקו המיוחד של אגד בלבד'.

בתקנת העיר אף נקבעו כללי התפעול של קו המהדרין [...] מהדלת הקדמית יעלו גברים [...] כאשר השורות הראשונות מאחורי הנהג מיועדות לגברים בלבד [...] על תקנות אלה חתמו כל רבני הקהילות החרדיות באשדוד.

רבני הקריות השונות [...] אף פרסמו קריאה אישית, בה חזרו והדגישו את חובת הנסיעה אך ורק בקו 350 של אגד. 'חוב קדוש לנסוע אך עם קו זה של אגד [...] (מתוך מכתבו של הרב צבי הירש ויזניצר, רבם של חסידי ויזניץ באשדוד).

'[...] והמפר תקנת העיר הנ"ל הרי זה גורם חילול ה' בפרהסייה' (מתוך מכתבו של הרב חיים פסח הורוביץ רב חסידי בעלזא – כך במקור) [...] 'בוודאי שלא ימצא אפילו אחד שיפרוץ גדר זה (מכתבו של הרב שמואל דוד הכהן גרוס, רב חסידי גור).<sup>75</sup>

האמור לעיל מספר אפוא את הסיפור כולו וממחיש כיצד אינטרסים כלכליים שזורים בהקשר זה ללא הפרד באינטרסים כוחניים. משה רדז'מינסקי, חשוב לציין, המוזכר בפרסום של אגד כמי שיזם וקידם את "תקנת העיר" והחתים עליה את רבני הפלגים השונים בציבור החרדי, הוא חסיד גור והיה אחד הראשונים בציבור החרדי שהחלו

75 חוברת אגד, לעיל ה"ש 67, בעמ' 12.

לפעול לקידום נושא קווי המהדרין.<sup>76</sup> רדז'מינסקי החל לקדם בתחילת שנות האלפיים את נושא ההפרדה בין נשים לגברים באמצעות "הוועד למען טוהר המחנה" – גוף שהוא משמש מזכירו. גוף זה החל בקמפיין אינטנסיבי להפצת בשורת ההפרדה בעזרת כרוזים וחתימות רבנים. עם זאת כדי להפיץ את בשורת ההפרדה נזקקו עסקנים במגזר החרדי כמו רדז'מינסקי לשיתוף פעולה מצד חברות התחבורה הציבורית. בהקשר זה אפשר להניח כי הפצתה של בשורת ההפרדה באמצעות כמה נסיעות טרנזיט פרטיות לא יכלה לשנות באמת את הרגלי הנסיעה של הציבור החרדי. לשם כך היה צריך לגייס את התשתיות ואת המשאבים של חברה כמו אגד המפעילה חלק ניכר מקווי התחבורה הציבורית בישראל והנהנית מתשתיות מבוססות וממיומן ציבורי, ובכך ליצור מצב שבו אין לציבור החרדי ברירה של ממש אלא לנסוע בתנאים של הפרדה בין גברים לנשים. אמנם במשך השנים איימו לא פעם גורמים חרדים כמו רדז'מינסקי על אגד בחרם ובמעבר להסעות פיראטיות ופרטיות. בכמה פעמים אף לוו איומים אלה בהפעלת אוטובוסים פרטיים שהפעילו עסקני המהדרין בקווים מסוימים לזמן קצוב,<sup>77</sup> אולם אפשר להניח במידה גבוהה של ודאות שללא מימון ותמיכה ציבוריים לא יכלו גורמים אלה להקים מערך תחבורה שיתחרה בחברת אגד בהיקף ארצי ויהיה חלופה אמיתית לכל

76 רותם, לעיל ה"ש 42.

77 כך למשל מתברר כי בקו אשדוד-בני ברק ניסה משה רדז'מינסקי לקדם חרם על חברת אגד כאשר זו התקינה מסכי צבע בתוך האוטובוסים כדי להקרין עליהם פרסומות בנסיעה. כחלק ממאבק זה החל "הוועד הארצי לטוהר המחנה" מפעיל אוטובוסים שנשכרו על ידי והחלו לשרת בחינם את תושבי השכונות השונות באשדוד. ראה/ראי מוטי ארגמן "ממשיכים עם 'אגד' ? גדולי התורה יחליטו" בחדרי חרדים 5.5.2009 [www.bhol.co.il/Article.aspx?id=9333](http://www.bhol.co.il/Article.aspx?id=9333); אברהם כהן "המאבק האשדודי מול 'אגד תעבורה'" נייעסנט, חדשות למגזר הדתי ט"ו באב תשס"ט [www.nayessnet.com/ViewArticle.aspx?CatId=2&id=768&ParentId=29](http://www.nayessnet.com/ViewArticle.aspx?CatId=2&id=768&ParentId=29). גם בירושלים החל ועד המהדרין להפעיל קווי אוטובוס פרטיים בחינם מהשכונות החרדיות לכותל המערבי לאחר שחברת אגד סירבה להפוך את קו 2 לקו מהדרין. במודעות שנתלו ברחבי העיר מטעם מי שכינו עצמם "ועד המהדרין בארץ הקודש" נכתב כי "אגד רומסת בשיטתיות את נשמת הציבור החרדי ומהרסת בקדושתו, בכפיית נסיעות פריצות ותערובת מידי יום ביומו [...] תחבורת הפריצות של חברת אגד הינה כיום אויב מס' 1 של היהדות, ורבים חללים הפילה רחמנא ליצלן. כל גדולי התורה שליט"א רואים במערכה זו עדיפות ועליונות ראשונה, כי בה תלוי רבות עתידנו ועתיד צאצאינו!". בפשקוויל נוסף מטעם ועד הרבנים לענייני תחבורה נכתב: "הציבור החרדי, שהוא המשתמש העיקרי בתחבורה הציבורית בירושלים, היה ראוי כבר להתייחסות הוגנת ולהספקת שירות בסיסי ומינימלי כשאיפתו. לדאבוננו, משרד התחבורה וחברת אגד לא הפנימי זאת. בהמשך המודעה קראו חברי הוועד לתושבים: 'יהודי חרדי נוסע לכותל בטהרה'". ראה/ראי קובי נחשוני "חרדים פגעו באוטובוס; הושעה הקו למאה שערים" ידיעות אחרונות – Ynet 18.2.2009 [www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3673720,00.html](http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3673720,00.html) (להלן: נחשוני "חרדים פגעו באוטובוס") וכן קובי נחשוני "ירושלים: החרדים השיקו קו מהדרין אלטרנטיבי" ידיעות אחרונות – Ynet 19.3.2009 [www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3689241,00.html](http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3689241,00.html) (להלן: נחשוני "החרדים השיקו קו מהדרין אלטרנטיבי") בהתאמה.

שירותי התחבורה שאגד מספקת. בהקשר זה חשוב לזכור כי בשנת 2008 כבר פעלו ברחבי הארץ כמעט שישים קווי אוטובוס. הקווים פעלו במתכונת מהדרין בעיקר בקווים בין-עירוניים. כחלק מפעילותם של קווים אלה הופעל צי של 2,108 אוטובוסים ביום, ובחלק גדול מהקווים התאפשרה עלייה נפרדת לנשים בדלת האחורית.<sup>78</sup> מערך מסועף כזה של תחבורה ציבורית הפועלת בכל רחבי הארץ אי אפשר היה אפוא לקיים באמצעים פרטיים. רק מימון ותמיכה ציבורית יכלו לאפשר הקמתו של מערך זה והפעלתו לאורך זמן.<sup>79</sup>

לבו של סיפור התפשטות קווי ההפרדה נוגע אפוא באופן שבו רתמו תומכי ההפרדה מתוך הציבור החרדי את חברות התחבורה הציבורית, ובראשן את חברת אגד, לקידום חזון ההפרדה.<sup>80</sup> כזכור, הרקע להקמת ועדת לנגנטל היה האיום של גורמים בציבור החרדי על חברות דן ואגד שלפיו ציבור זה "לא יוכל לשמר נאמנות גבוהה לשירותי התחבורה הציבורית הקיימים",<sup>81</sup> אולם אז התברר שלפחות בקווים העירוניים של חברת דן בבני ברק לא היה לאיום זה כל כיוסי. בהיעדר איום כלכלי של ממש על קוויה חזרה חברת דן להפעיל את קוויה העירוניים במתכונת רגילה וללא פתיחת הדלת האחורית לעליית נוסעות.<sup>82</sup> עם חברת אגד נקרתה אפוא ההזדמנות לפריצת דרך של ממש באשדוד כאשר נוצר איום כלכלי ממשי על רווחיות הקו של אגד מאשדוד לבני ברק בשל פעילות

78 ראה/ראי "התקדמות מהפכת תחבורת המהדרין", לעיל ה"ש 74. בנוסף, ראה/ראי נתונים רלוונטיים בגוף הטקסט.

79 כדי להבין לאשורן את העלויות הכלכליות הכרוכות בהפעלת קו אוטובוס פרטי כדאי לתת את הדעת לדוגמה הזאת: בירושלים כאשר ניהלו עסקני המהדרין בשנת 2009 מאבק להפיכתו של קו 2 של חברת אגד לקו מהדרין, הם החלו מפעילים אוטובוסים פרטיים בקו זה, שהחלו משרתים את הציבור החרדי בחינם. כדי לממן עלויות אלה הודיעו עסקני המהדרין שעמדו מאחורי היזמה כי בהתייעצות עם רבנים הוחלט לחלק את הנטל בין כאלף אברכים שיתרמו כל אחד 100 דולר. למקרה שהאברכים לא יצליחו לגייס את הסכום הנדרש שקלו המארגנים גם לפנות לגורמים בחו"ל. ראה/ראי נחשוני "חרדים פגעו באוטובוס", לעיל ה"ש 77. אם כן, כדי לממן עלותו של קו אוטובוס עירוני אחד בתוך ירושלים לפרק זמן קצוב נדרשו עסקני המהדרין לגייס סכום של כ-100,000 דולר. באותו מועד בשנת 2009 כבר פעלו כאמור ברחבי הארץ כמעט שישים קווים, רובם בין-עירוניים. קשה להעלות על הדעת כי עסקני המהדרין היו מצליחים לגייס את הסכומים האדירים הנדרשים להפעלת מערך כזה של תחבורה ציבורית לאורך שנים.

80 מנתונים שפרסמה הוועדה לבדיקת הסדרי ההפרדה בתחבורה ציבורית מתברר כי בשנת 2009 רובם המכריע של קווי ההפרדה שפעלו בישראל היו קווים של חברת אגד. מתוך כ-56 קווי הפרדה פעילים 44 היו של חברת אגד. לרשימת הקווים שבהם תימשך עלייה מהדלת האחורית ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, נספח יב.

81 דוח ועדת לנגנטל, לעיל ה"ש 33.

82 דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, נספח יב. על פי נתוני הוועדה לבדיקת קווי ההפרדה, קו ההפרדה היחיד שהמשיכה חברת דן להפעיל לאורך השנים הוא קו 402, שהוא קו בין-עירוני המחבר בין בני ברק לירושלים.

"חאפרים" שפעלו באותו מסלול. אגד רצתה מונופול על קו אשדוד-בני ברק, ואנשים כמו רדז'מינסקי רצו לכפות על הציבור החרדי נסיעה בתנאי הפרדה. העסקה שנרקמה הייתה עסקה נוחה לכל הצדדים. הציבור החרדי קיבל הוראה מלמעלה מטעם כל רבני הזרמים החסידיים הגרים בעיר לנסוע אך ורק בקו של אגד, וזו מצדה הפכה את הקו לקו מהדרין על פי ההנחיות שניסחו למענה קבוצת העסקנים בראשותו של רדז'מינסקי. יתרה מזו, ככל הנראה חלק מהיזמה לפתיחת קווי מהדרין חדשים באותן שנים באה גם מצדה של חברת אגד עצמה, שגילתה את הפוטנציאל הכלכלי הטמון בכך. בכתבה עיתונאית שפורסמה בשנת 2003 הצהיר דובר אגד: "מדובר בעניין כלכלי טהור [...] זהו שירות לגיטימי לאוכלוסייה שדורשת אותו, במטרה להגדיל את קהל הנוסעים שלנו".<sup>83</sup> לעומת זאת תושב ביתר עילית, שביקש לשמור על עילום שם באותה כתבה, חלק על דברי דובר אגד באשר לצרכיה של האוכלוסייה החרדית ואמר: "במציאות [...] אין כאן באמת רגישות לרצון הציבור אלא ריצוי הקולנים והקיצונים ברו".<sup>84</sup> ביטוי לחוסר הנחת של חלק מהציבור החרדי מהתפשטות ההפרדה באותן שנים אפשר למצוא בפרסומיה של חברת אגד עצמה. למשל, באותה חוברת שהפיקה חברת אגד בנושא קווי המהדרין מסופר שבסוף שנת 2003 התקינה חברת אגד שלטים על גבי 120 תחנות אוטובוס בשכונות חרדיות בירושלים שעליהם נכתב: "ציבור הנוסעים מתבקש לשבת באוטובוס ע"פ גרדי הצניעות. אגד". החוברת מוסיפה ומציינת בהקשר זה כי: "יד זדונית תלשה את כל השלטים".<sup>85</sup>

עם זאת למרות אירועים מן הסוג הזה, שככל הנראה ניסו לעצור את מהלך ההפרדה, מכאן ואילך ההתפתחות הייתה מהירה. בשנים 2003–2006 פתחה חברת אגד קווים רבים המקשרים את הפריפריה הרחוקה לירושלים, לבני ברק ולאשדוד, שיועדו בעיקר לציבור החרדי.<sup>86</sup> הקווים הופעלו בדרך כלל במקומות שבהם פעלו קודם לכן מפעילים

83 רותם, לעיל ה"ש 42.

84 שם.

85 חוברת אגד, לעיל ה"ש 67.

86 חלק מהמהלך הזה היה גם תוצר של שינויים במדיניות מתן הרישיונות של משרד התחבורה למפעילי תחבורה ציבורית חדשים, שהביאו לשבירת המונופול של אגד בעיקר באזורי הפריפריה ובקווים בין-עירוניים. כך למשל בשנת 2006 כבר לא הפעילה אגד את רוב קווי התחבורה הכללית בנגב המערבי. בעקבות זאת קיבלה אגד החלטה אסטרטגית להתמקד במיוחד בציבור החרדי. בכתבה שעסקה בסוגיה זו הסביר דובר אגד, רון רטנר: "האוכלוסייה הכללית באופקים לא מעניינת אותי [...] החברה לא מפעילה כיום את רוב הקווים במערב הנגב, כי חילקו את קווי אגד לכל מיני חברות פרטיות, כחלק מרפורמה מעוררת גיחון. כך שבנגב המערבי אנחנו מטפלים בעיקר בציבור הדתי. זה המנדט שלנו. אנחנו מעריכים, שבטווח של 15–20 שנה זה ישתלם לנו. גם אז נמשיך להיות המוביל הלאומי, אבל עם התמקצעות במגזרים מסוימים. גולת הכותרת תהיה הטיפול במגזר החרדי, שמאות אלפים מתוכו משתמשים באוטובוסים שלנו". ראה/ראי יאיר אטינגר "אגד רוצה להרוויח ומשקיעה בקווים כשרים לחרדים" הארץ – online 4.7.2006 1.1117464 www.haaretz.co.il/misc/

פרטיים, שגבו תעריפים נמוכים מתעריפי התחבורה הציבורית הרגילים. כדי להחזיר נוסעים אלה לקווי אגד קיבלה אגד אישור ממשרד התחבורה לקבוע תעריפי נסיעה מוזלים במיוחד בקווים אלה שיתחרו במפעילים הפרטיים.<sup>87</sup> בד בבד איתרה אגד בכל ריכוז חרדי נציגי ציבור אשר יסייעו לה להבין את "צורכי האוכלוסייה",<sup>88</sup> ואלה החלו לגבש בשביל אגד כללים להפעלת הקווים החדשים במתכונת מהדרין. בחוברת שהפיצה אגד בנושא קווי המהדרין מובאים ציטוטים מכללי מהדרין אשדוד כפי שנקבעו על ידי "רבני הקריות החרדיות" בעיר, כללי מהדרין ירושלים כפי נקבעו על ידי ארגון "דרכנו", כללי מהדרין בקווים הבין-עירוניים היוצאים מהיישוב רכסים כפי שנקבעו על ידי "רבני רכסים שליטא", וכללי מהדרין בקווים הבין-עירוניים היוצאים מחיפה כפי שנקבעו על ידי "עסקני מהדרין חיפה".<sup>89</sup>

אם כן, הירתמותה של חברת "אגד" לקידום חזון המהדרין יצרה פורום חדש במרחב הציבורי שהזמין משטור והסדרה. אלו באו בדמותן של התארגנויות מקומיות בתוך הציבור החרדי של רבנים או עסקנים, ששיתוף הפעולה בינם לבין חברת "אגד" העניק להם עמדת כוח חדשה ונוספת בתוך קהילתם. שיתוף פעולה זה גם חיזק את כוחם של מצדדי ההפרדה בקידום חזון ההפרדה ובאכיפתו הלכה למעשה. שיאו של תהליך זה בא לידי ביטוי עם הקמתה של 'ועדת הרבנים לענייני תחבורה', גוף שהוקם בשנת 2007 במטרה לרכז את נושא קידום חזון המהדרין בידי גוף חרדי מרכזי אחד.<sup>90</sup> על תרומתה

87 לסקירה מפורטת של התפתחות קווי המהדרין בשנים אלו ראה/ראי דוח הוועדה לבריאת הסדר החדש בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 98. נתונים ספציפיים על פערי המחירים בין קווי המהדרין לבין קווים רגילים מצויים בעתירה לבג"ץ שהגיש המרכז לפלורליזם יהודי (כיום 'המרכז הרפורמי לדת ומדינה'). באופן ספציפי מתברר כי במרבית קווי המהדרין תעריף הנסיעה שגבתה חברת אגד היה זול בהרבה מהתעריף בקווים רגילים דומים אחרים. למשל, בקו ירושלים-חיפה עלות הנסיעה בקו 972, שהוגדר כקו מהדרין, הייתה 25 ש"ח. לעומת זאת עלות הנסיעה בקו 940 או 947, שהם קווים רגילים, עלות הנסיעה עמדה על 39 ש"ח. גם בקווים עירוניים התגלתה מציאות דומה. בקו 40 בתוך ירושלים, שהוגדר כקו מהדרין, עמדה עלות הנסיעה על 5.5 ש"ח, ואילו בקו המקביל 40א, שפעל במתכונת של קו רגיל, עלות הנסיעה הייתה 7.6 ש"ח. יתרה מזו, מהעתירה התברר גם כי במקום שבו שני קווים במסלול דומה – קו מהדרין וקו רגיל – תדירותו של קו המהדרין רבה יותר, ובחלק מהמקרים לא התקיימה כלל חלופה לקו המהדרין. ראה/ראי ס' 16 לכתב העתירה בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה (להלן: כתב העתירה בעניין רגן).

88 דוח הוועדה לבריאת הסדר החדש בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 98.

89 חוברת אגד, לעיל ה"ש 67, בעמ' 15.

90 על פי פרסום באתר שופר, המגדיר עצמו כ"ארגון להפצת היהדות", מונתה ועדת הרבנים בשנת 2007 על ידי "גדולי ישראל". על פי האתר: "מרנן ורבנן גדולי הדור מכל העדות והחוגים, עמדו על הצורך בהקמת ועדה מרכזית של רבנים, אשר תייצג את הציבור מול חברות התחבורה הציבוריות וכמידת הצורך מול רשויות נוספות". ראה/ראי מערכת שופר "ועדת הרבנים לענייני תחבורה ציבורית: אסור לנסוע בקו 15 של 'אגד' בירושלים אפילו בנסיעה קצרה" שופר 21.8.2007 <http://shofar.tv/articles/3178>.

של 'ועדת הרבנים לענייני תחבורה' לקידום מטרה זו ניתן ללמוד מהמאבקים השונים בהם הייתה מעורבת במהלך השנים. כך למשל, בשנת 2008 הפיצה ועדת הרבנים חוזר מיוחד לכל תלמידות רשת החינוך של "בית יעקב" בו הן התבקשו/נדרשו להקפיד על "נסיעה כהלכה" בכל נסיעה בתחבורה ציבורית ולא רק בקווי התחבורה המוגדרים כמהדרין.<sup>91</sup> בשנת 2009 הייתה מעורבת ועדת הרבנים במאבק נגד חברת אגד להפוך את קו 2 הנוסע בתוך ירושלים מהשכונות החרדיות לכותל לקו מהדרין. במודעות שנתלו ברחבי העיר קראו חברי הוועדה לתושבים "יהודי חרדי נוסע לכותל בטהרה".<sup>92</sup> משמע, חזית המאבק להפצת בשורת ההפרדה התרחבה כבר מזמן מעבר לאוטובוס עצמו וכיום מנגנון האכיפה שפועל בתוך הציבור החרדי מפעיל לחץ על כל הציבור החרדי ובמיוחד על נשים חרדיות לציית לכללי ההפרדה ולעשות שימוש רק בדלת האחורית, הרבה לפני שהן עולות לאוטובוס עצמו. מובן, שמנגנון זה מצליח להיות אפקטיבי בין היתר משום שבפועל פועלים בכל רחבי הארץ עשרות קווים, שבהם פתוחה הדלת האחורית לעליית נוסעות. במלים אחרות, על מנת שעסקני המהדרין יצליחו להפעיל לחץ על נשים לעלות מהדלת האחורית נדרש קודם כל שחברות התחבורה הציבורית ובראשן חברת "אגד" יאפשרו עליית נשים מהדלת האחורית. בהקשר זה אפשר אפוא להצביע על קשר בין יצירת תשתית המהדרין בתחבורה ציבורית לבין עצמת הלחץ שהיה אפשר להפעיל לאורך השנים על הציבור החרדי לשנות את הרגליו ולהתחיל לנסוע "בטהרה". זאת ועוד, ועדת הרבנים לענייני תחבורה היא הגוף שהנפיק בשנת 2008 את המסמך הנושא את הכותרת "התקדמות מהפכת תחבורת 'מהדרין'".<sup>93</sup> רשימה זו, המונה 56 קווים ברחבי הארץ, שימשה בסיס להמלצות הוועדה לבדיקת קווי ההפרדה, שאימצה רשימה זו כבסיס להקפאת המצב הקיים באשר להמשך פתיחתה של הדלת האחורית.<sup>94</sup> כך הפך הגוף המרכזי, שהיה פעיל בקידום חזון ההפרדה בשנים האחרונות ובאכיפתו, גם לפוסק הלכה למעשה באשר למספר הקווים שבהם תתאפשר "הפרדה מרצון" באמצעות המשך פתיחתה של הדלת האחורית.

לצד גיבושם של כללי ההתנהגות החדשים המחייבים בקווי המהדרין והפצתם לאוכלוסייה החרדית נאכף כאמור חזון ההפרדה גם בתוך האוטובוסים עצמם באמצעות

91 נטע סלע "בנות, זו זכות לשבת בחלק האחורי באוטובוס" ידיעות אחרונות – Ynet 1.7.2008 [www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3562471,00.html](http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3562471,00.html). בחזון ביקשו הרבנים מהתלמידות להסב גם תשומת לב חברותיהן לשבת בחלק האחורי של האוטובוס והוסיפו: "בזכות השמירה על גרדי הקדושה והצניעות נזכה להשראת השכינה מתוך בריאות, נחת ופרנסה בשפע ואושר וכל טוב".

92 ראה/ראי נחשוני "החרדים השיקו קו מהדרין אלטרנטיבי", לעיל ה"ש 77. עוד על פועלה של ועדת הרבנים לענייני תחבורה בעניין קידום חזון המהדרין ראה/ראי ארי גלר "הרבנים: 'הרכבת אסון ליהדות החרדית'" my net ירושלים 24.8.2008 [www.mynet.co.il/articles/0,7340,L-3585879,00.html](http://www.mynet.co.il/articles/0,7340,L-3585879,00.html).

93 "התקדמות מהפכת תחבורת המהדרין", לעיל ה"ש 74.

94 דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 188.

גילויי כפייה ואלימות כלפי נשים שסירבו להשלים עם גזרת ההפרדה ולהדיר עצמן לחלקו האחורי של האוטובוס. חברות האוטובוסים מצדן נתנו חסות פסיבית לאירועים אלה על ידי אי-התערבות במתרחש בתוך האוטובוס, שמשמעותה המעשית הייתה מתן חופש וחירות ליחידים ולקבוצות לאכוף את הסדרי ההפרדה בעלייה לאוטובוס ובישיבה בתוכו. מי שמילאו תפקיד נכבד בהקשר זה היו נהגי האוטובוס עצמם, חלקם הגדול גברים חרדים, שבחרו להתעלם מהניסיונות לכפות בכוח את משטר ההפרדה באוטובוס ולעתים אף לשתף עמם פעולה.<sup>95</sup> כאן המקום להוסיף ולציין שכחלק מהמאמץ להעמיק את הקשרים עם המגזר החרדי גייסה חברת אגד במיוחד נהגים חרדים והכשירה אותם לקווים הייעודיים הללו. בחוברת שפרסמה אגד בנושא יחסיה עם המגזר החרדי נכתב: "פרק נוסף ומהפכני המבטא את המפנה הגדול שחל בהתייחסות של אגד לאוכלוסייה החרדית מתבטאים בהחלטת אגד ירושלים לגייס ולהכשיר נהגים חרדים הבאים מתוך הקהילה".<sup>96</sup> מסע הגיוס של מועמדים מקרב הציבור החרדי לתפקיד נהגי אוטובוס בקווי המהדרין, שהתקיים בתמיכתם של אישי ציבור חרדיים, התקיים תחת הסיממאות "נהג בקווי מהדרין – פרנסה שיש עימה שליחות!" ו"בוא לנהוג איתנו בדרך הישר!".<sup>97</sup> לתפקיד נהגים בקווי המהדרין גויסו אפוא גברים חרדים, המחויבים בפוטנצייה לחזון המהדרין יותר מנהגים אחרים, ועובדה זו יכולה להבהיר את תרומתם האקטיבית או הפסיבית לכפייתו של משטר ההפרדה באוטובוסים.

95 הוועדה לבדיקת הסדרי ההפרדה בתחבורה ציבורית אמרה דברים מפורשים בעניין זה ברוח שהגישה: "ועדת לנגנטל הדגישה כי הנהג לא יאכוף את ההסדר ולא יסרב לשרת נוסע שאינו נוהג על פיו. בפועל מתברר כי פעמים רבות פני הדברים שונים בתכלית. במקרים רבים הנהג מודיע לנוסעת המבקשת לעלות לאוטובוס כי עליה להשתמש בדלת האחורית. היו מקרים בהם נהגים הורידו מהאוטובוס נוסעת שנקלעה לויכוחים עם נוסעים אחרים על רקע ההפרדה, בין השאר מתוך רצון לחדש את הנסיעה באופן הפשוט והמהיר ביותר או מתוך הבנה (מוטעית יש לאמר), כי משמוכתר הקו כ'קו מהדרין', מן הראוי לכבד את אופיו". ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 25.

96 ראה/ראי חוברת אגד, לעיל ה"ש 67, בעמ' 13.

97 שם. עוד נכתב בחוברת של אגד בהקשר זה: "הנחת העבודה שעמדה מאחורי ההחלטה הייתה כי שילוב נהגים שומרי מצוות בקווים הייעודיים יביא לשיפור השירות לציבור החרדי. טבעי הדבר כי אגד, המשרת את הקהילה החרדית בירושלים יפעל לגיוס נהגים חרדים בקווים הייעודיים, דבר שיתרום ללא ספק לשיפור השירות בקווים אלו ולהבנה הדדית בין הנהג והנוסעים. בנוסף, התנאים המיוחדים הניתנים לנהגי אגד מאפשרים לנהג להתפרנס בכבוד מתוך הקהילה וממנה, יחד עם השליחות שבעבודה אחראית זו" נכתב בהודעה לעיתונות החרדית בחתימתו של יוסי צ'צקס. משרד המסחר והתעשייה וארגון הגיוס היו שותפים בפרויקט זה. אישי ציבור חרדים וחברי המועצה המייעצת לענייני תחבורה במגזר החרדי שליד אגד ירושלים בירכו על היזמה. "אין ספק, כי שיבוץ נהגים שומרי תורה ומצוות בקווים הייעודיים יתרום להגברת ההידברות וההבנה לצרכי הנוסע החרדי", אמר הרב שלמה רוזנשטיין, חבר מועצת עיריית ירושלים ומתאם נושאי התחבורה הציבורית. שם.



המחשה חשובה לתפקידים של נהגי אגד בקידום משטר ההפרדה באוטובוסים ואכיפתו עם השנים אפשר למצוא במסמכים השונים שהגיש המרכז לפלורליזם יהודי לבית המשפט הגבוה לצדק כחלק מהדיון בעתירה האחרונה נגד הסדרי ההפרדה. בהקשר זה חשוב לציין כי כל הנשים שעתרו לבג"ץ כנגד קווי המהדרין חוו אירועים של פגיעה, הטרדה והשפלה, שחלקם של נהגי האוטובוס בהם היה פעיל או סביל.<sup>98</sup> מסמך מפורט נוסף בהקשר זה הוא כתב התשובה האחרון של העותרים, שהוגש לבית המשפט לפני הדיון האחרון בעתירה, ובו פורטו ממצאים מקיפים בדבר 129 נסיעות מבחן וביקורת שערכו פעילות מטעם המרכז לפלורליזם יהודי בקווי מהדרין שונים בתקופה של שלושה חודשים שבין יולי לאוקטובר 2010. במועד זה, חשוב לציין, כבר פורסמו המלצותיה של ועדת הבדיקה שהוקמה בהמלצת בג"ץ וקבעה כי יש לבטל את הסדרי ההפרדה הכפויים או המוכווני המתקיימים ללא הפרעה באוטובוסים. כמו כן במועד זה כבר הוצא צו על תנאי בעתירה המורה לשר התחבורה לנמק מדוע לא יאמץ את המלצות הוועדה.<sup>99</sup> למרות זאת אחד הממצאים המרכזיים שגילו העותרים הוא כי בחלק גדול מהנסיעות שנבדקו המשיכו נהגי האוטובוס לגלות מעורבות באכיפת הסדרי ההפרדה, או לכל הפחות נמנעו מלהתערב לטובת נשים שהוטרו או הותקפו, כפי שגם היה בשנים שלפני הגשת העתירה.<sup>100</sup> אירועים אלה ורבים נוספים שפורסמו במשך השנים גם בעיתונות,<sup>101</sup>

98 למשל, העותרת מס' 1, נעמי רגן, הייתה נתונה להתקפה בלתי פוסקת של עלבונות מילוליים ואיומים פיזיים כאשר נסעה בקו 40 בירושלים. למרות זאת הנהג לא התערב ולו פעם אחת כדי להבטיח את שלומה. הנהג בקו 494 שבו נסעה מור לידור, העותרת מס' 2, עם בן זוגה דרש משניהם לרדת מהאוטובוס באמצע הדרך באישון הליל לאחר שנוסעים חרדים העירו לעותרת על לבושה ועוררו סערה באוטובוס. העותרת מס' 3, טלי גולדרינג, שנסעה בקו 426, התבקשה על ידי הנהג לעלות מהדלת האחורית ולשבת מאחור. הנהג בקו 4 בירושלים סירב לפתוח לעותרת מס' 4, אליענה אביצור את הדלת הקדמית וסימן לה לעלות מהדלת האחורית, והנהג בקו 999 סירב לתת לעותרת מס' 5, אפרת כפיר לעלות לאוטובוס כי לבושה לא היה צנוע מספיק לטעמו. לתיאור מפורט של אירועים אלה ולתיאור של אירועים דומים נוספים ראה/ראי כתב העתירה בעניין רגן, לעיל ה"ש 87.

99 החלטת בניינים רגן, לעיל ה"ש 9.

100 למשל, בנסיעה בקו 554 מערד לירושלים החלו גברים שישבו בקדמת האוטובוס לצעוק על אישה שעלתה מהדלת הקדמית שעליה לרדת ולעלות מהדלת האחורית. כאשר סירבה הם איימו לשפוך עליה מים. כשפנתה לנהג הוא השיב: "אל תערבי אותי בזה, אני לא רוצה להסתבך, אסור לי לדבר". לנוסעת אחרת שהוטרה על ידי נוסעים לאחר שהתיישבה לפנים הסביר נהג אחר בקו 40: "נהוג באוטובוס שנשים יושבות מאחור" והוסיף שהוא איננו מתערב גם כאשר פוגעים מילולית באישה שהתיישבה לפנים. לנוסעת אחרת שהתיישבה לפנים בקו 418 מירושלים לבית שמש וספגה הצקות מצד הנוסעים האחרים אמר הנהג: "אני לא מתערב". בקו 49 הסביר הנהג לאישה שעלתה בדלת הקדמית והתבקשה על ידי ילד לעבור לאחור, "אלה קווי מהדרין ופה יושבים בנפרד – בגלל זה הוא אמר לך ללכת אחורה". לגבר ואישה שעלו לאוטובוס מהדלת הקדמית והתיישבו לפנים אמר הנהג: "תדעו לכם קו מהדרין, שתדעו למקרה שיהיו עימותים". בנסיעה אחרת באותו קו הורה הנהג לאישה שביקשה לעלות לאוטובוס מהדלת הקדמית, להשתמש בדלת האחורית. האישה סירבה

ממחישים לא רק את ההקשר הכוחני שבתוכו התקיימה ונאכפה ההפרדה המגדרית באוטובוסים, אלא גם את התפקיד הנכבד שהיה לנהגי האוטובוס בחיזוקו ובשימורו של הקשר כוחני זה. בהקשר זה נראה אפוא שהמהלך של גיוס נהגים חרדים שיזמה חברת אגד ושנועד במקורו "לתרום לשיפור השירות בקווים אלו ולהבנה הדדית בין הנהג והנוסעים"<sup>102</sup>, הפך לאמצעי שחזק עוד יותר את כוחם של מצדדי משטר ההפרדה בכפייתו של משטר זה בתוך האוטובוס.

זאת ועוד, חשוב לזכור כי בתחילת הדרך קודמה אכיפתו של חזון המהדרין גם באמצעות "סדרן" מטעם עצמו או מטעם גוף כלשהו בציבור החרדי, שפעל באין מפריע על האוטובוס. זה היה המקרה בביתר עילית, כאשר סדרן מטעם ועד דרכי ישרים החל להתערב בהסדרי הישיבה באוטובוס ולכפות הפרדה. זה היה גם המקרה בשני קווי דן הראשונים בבני ברק שבהם נפתחה הדלת האחורית לעליית נוסעות, ו"סדרן" מטעם גוף חרדי כלשהו דאג לאכיפת ההפרדה תוך שחברת דן מספקת לו במה חופשית לפעולה.<sup>103</sup> אלא שלעומת קו ביתר-תור מביתר עילית לירושלים שבו הצליחו הסדרנים לאכוף את ההפרדה ולהנציח אותה,<sup>104</sup> בקווים המקומיים בבני ברק בסופו של דבר חזרו כזכור

והאוטובוס נסע. באירוע אחר שבו הטיחו נוסעים באישה שהתיישרה מקדימה שהיא "חצופה", "עוברת על החוק" ו"שראוי שתיסע בקו אחר", טען הנהג שהוא לא מתערב. ראה/ראי תגובת העותרות להודעת המשיב מס' 1 בבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה. התגובה ניתנה ב-2 בנובמבר 2010.

101 האירוע הקשה והאלים ביותר שעליו דווח בעיתונות וזכה לאזכור גם בפסק דינו של השופט רובינשטיין התרחש בקו 497 של חברת אגד מבית שמש ליהוד בשנת 2006. האירוע תואר בכתבה שפורסמה בכתב העת ארץ אחרת. אוריה פרדהיים, נערה בת 18 תושבת בית שמש, עלתה על האוטובוס בדרכה לשירות הלאומי והתיישרה באחד המושבים הראשונים. היא הייתה מנומנמת והפעילה את נגן המוסיקה שלה כדי שלא תירדם ותחמיץ את תחנת הירידה שלה. המשכה של ההתרחשות מתואר באותה כתבה כך: "וכך, כשהיא שקועה בחלומותיה ובמוזיקה שלה, חטפה אוריה את הבעיטה הראשונה. הבעיטה פגעה ברגלה, וכאשר נשאה את עיניה אל מקור הכאב, ראתה מולה את תוקפיה: ארבעה גברים חרדים ואשה שכעבור זמן תכונה 'הרבנית', והם צרחו כנגדה 'שיקסע' וניסו לתלוש אותה ממקום מושבה כשהם יורקים עליה, בועטים בה ומשליכים עליה כל מיני חפצים [...] כל הזמן הזה לא שעה נהג האוטובוס, חרדי, לזעקותיה של אוריה ולבקשתה לעזרה. הוא התעלם מהאלימות ומצרות ה'שיקסע', ה'פרוצה' ו'פורצת גדר', והמשיך לנסוע". ראה/ראי ענת צוריה "לחרף את הנפש באוטובוס" ארץ אחרת 26, 52 (2009). <http://acheret.co.il/?cmd=articles.225&act=read&id=1264>. להתייחסות של בית המשפט לאירוע זה ראה/ראי עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' כז לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

102 ראה/ראי לעיל ה"ש 97 והטקסט הצמוד לה.

103 ראה/ראי לעיל ה"ש 51 והטקסט הצמוד לה.

104 ראה/ראי לעיל ה"ש 51. בנוסף, ראה/ראי ציטוט רלוונטי של סדרן דן בגוף הטקסט.

האוטובוסים לפעול במתכונת רגילה: הסדרן נעלם והנוסעים הפסיקו לציית להסדר ההפרדה.<sup>105</sup>

ההשוואה בין שני המקרים מאירה פן נוסף בהתפשטותם של הסדרי ההפרדה והוא הצלחת קידומו של חזון ההפרדה בעיקר בקווי אוטובוס בין-עירוניים ולא בקווים עירוניים. עניין זה מעורר תהייה, שהרי בפסק הדין בעניין רגן קבע בית המשפט כי נימוק מרכזי לצורך של הציבור החרדי בהפרדה הוא הצפיפות בקווי התחבורה, הגוררת דוחק רב ומגע פיזי. בנסיבות אלה קרא כאמור בית המשפט למשרד התחבורה לטפל בבעיית הצפיפות, ולציבור החרדי הציע "במקום להשלים עם צפיפות ולדרוש הפרדה", לתבוע "פתרונות תעבורה מרווחים יותר".<sup>106</sup> אלא שאם אכן הייתה הצפיפות הסיבה המרכזית לגיבושו של חזון ההפרדה ואכיפתו המהירה במרחב הציבורי, היינו מצפים כי ההפרדה תתרכז בעיקר בקווים עירוניים שבהם הצפיפות גדולה בהרבה מבקווים בין-עירוניים, ולא כפי שקרה בפועל. הוועדה לבחינת הסדרי ההפרדה בתחבורה הציבורית התייחסה לנקודה זו בדוח שהגישה, וקבעה:

לאחר פרסום דוח לנגטל התפתח ההסדר בפועל באופן שונה מעט מהאמור בו: [...] ההסדר התרחב ביתר שאת לקווים בינעירוניים. זאת, למרות שהמדובר הוא בקווים שככלל סובלים פחות מצפיפות. הסיבה לכך, כפי הנראה, היא שבקווים בינעירוניים בהם מספר תחנות מועט יחסית, ההסדר קל יותר ליישום. בכך יש כמובן משום אינדיקציה של ממש כי הדרישה להנהגת ההסדר אינה נובעת רק, או בעיקר, מטעמי צפיפות.<sup>107</sup>

מסקנה חשובה זו של הוועדה, שנשמטה מפסק דינו של בית המשפט, ולכן גרמה לו להסיק מסקנות הפוכות בתכלית, שופכת אפוא אור חשוב על התפשטותה של פרקטיקת ההפרדה. מסקנה זו מאירה את העובדה כי דווקא אי-הצפיפות בקווי התחבורה הבין-עירוניים הייתה הבסיס והמפתח לאכיפה יעילה של חזון ההפרדה. יתרה מזו, בהקשר זה מתחדדים ביתר שאת ההיבטים הכוחניים שעמדו ביסוד התהליך כולו והפכו אותו לאפשרי, בעיקר בקווים הבין-עירוניים. חזון ההפרדה נולד כאמור ביזמתם של גורמים מסוימים בציבור החרדי. הוא נולד על רקע מציאות שבה אי-ההפרדה הייתה הנורמה הרווחת לשימוש בתחבורה ציבורית בקרב האוכלוסייה החרדית, וחלקים ניכרים מאוכלוסייה זו, בעיקר נשים, התנגדו למעבר לנסיעה בתנאים

105 ראה/ראי לעיל ה"ש 72.

106 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' מד לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

107 דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 94 (ההדגשה הוספה – ג"ר).

של הפרדה.<sup>108</sup> התנגדות זו היא שהולידה, כך אפשר להניח, אירועים של כפייה ואלימות בתוך האוטובוס עצמו מסוג אלה המתוארים בפירוט בעתירה לבג"ץ בעניין רגן, במסמכים נוספים שהגישו העותרים לבית המשפט ובכתבות שונות שהתפרסמו בעיתונות במשך השנים.<sup>109</sup> זאת ועוד, כעת גם מתברר מדוע רוב האירועים הללו התרחשו בקווים בין-עירוניים. כפי שעולה מדוח הוועדה שבחנה את הסדרי ההפרדה, אכיפת הסדר ההפרדה נעשית קלה הרבה יותר בהתקיים שני תנאים שהם אופייניים יותר לקווים בין-עירוניים: היעדר צפיפות, המאפשר חלוקה ברורה של האוטובוס ל"עזרת גברים" ו"עזרת נשים", וכן שהות ממושכת של הנוסעים באוטובוס ללא אפשרות לרדת ממנו. בנסיעה ארוכה ללא עצירות מרובות קשה לעמוד בלחץ המבטים הזועמים, ההערות המשפילות או ההטרדות הפיזיות והמילוליות. במצב כזה גם כל המבטים מופנים אל מי שמעזה להפר את הסדר ההפרדה, וכשמדובר באישה חרדית יש סיכוי שתזוהה על ידי מכרים או שכנים ושהתיג והסנקציות יחרגו מעבר לאוטובוס. לעומת זאת בקו עירוני, שבו הצפיפות רבה יותר ויש תנועה מתמדת לתוך האוטובוס וממנו, לא רק שלמצדדי ההפרדה קשה יותר לאתר את מפרי הסדר ולהפעיל עליהם לחץ, רוב הסיכוי שמפרי סדר אלה יצליחו לרדת מהאוטובוס לפני שיתבצע מהלך אפקטיבי של משטור ההתנהגות הרלוונטית.

אם כן, אפשר להסיק כי יסוד הכוח ואפשרות השימוש בו בצורה אפקטיבית הם שעומדים ביסוד התפשטותם המהירה של קווי המהדרין בשנים אחרונות, בעיקר במרחב הבין-עירוני, ולא בעיית הצפיפות.

מסקנה אחרונה זו שופכת אור על ממצא חשוב נוסף שעלה בדוח הוועדה לבחינת קווי ההפרדה אולם נעלם גם הוא מעיני בית המשפט. בעקבות קול קורא שהפיצה קיבלה הוועדה, כך מתברר, כ-6,300 פניות מהציבור בעניין קווי ההפרדה. פונים שביקשו קיבלו גם הזדמנות להופיע לפני הוועדה ולהשמיע את דברם בעל פה. על סמך הפניות הללו שנותחו וקוטלגו קבעה הוועדה כי שוכנעה כי "הדרישה לתחבורה ציבורית בה מתאפשרת הפרדה בין גברים ונשים מבטאת רצון כן של חלקים מהציבור החרדי",<sup>110</sup> וקביעה זו שימשה כאמור ציר מרכזי מנחה בהחלטתו של בית המשפט להותיר את הדלת האחורית פתוחה לעליית נוסעות. עם זאת בית המשפט לא ציין כי דוח הוועדה כלל גם פרטים חשובים על מתנגדי ההפרדה בתוך הציבור החרדי. בחלקו הראשון של הדוח, שבו סקרה הוועדה את הסוגיות שעמדו בפניה, נכתב: "עוד יצוין כי מבין הפניות שקיבלה הוועדה, היו גם פניות מצד גורמים חרדיים, אשר לרוב ביקשו לשמור על עילום שם, כי הם מתנגדים להפרדה. טעמיהם מגוונים אולם בעיקר הוזכר הנימוק בדבר משפחות המעוניינות לשבת יחדיו. הצטייר הרושם כי הדרישה להפרדה זוכה לתמיכה

108 ראה/ראי חוברת אגד, לעיל ה"ש 67, וכן הנתונים הרלוונטיים בגוף הטקסט הצמוד לה.  
109 לפירוט חלק מהאירועים הרלוונטיים ראה/ראי לעיל ה"ש 98, 100, 101 והטקסט הצמוד להן.  
110 דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 179.

מוגבלת, ולעיתים אף להתנגדות, בקרב קהילות חרדיות שונות.<sup>111</sup> בחלק אחר של הדוח בו סקרה הוועדה את התפלגות הפונים אליה הוסיפה הוועדה וציינה: "ציון כי רובם המוחלט של הפונים שהזדהו כחרדים שהתנגדו להסדר, לא היו מעוניינים להופיע בפני הוועדה וביקשו לשמור על עילום שם".<sup>112</sup> כמו כן מתברר מניתוח הפניות לפי התפלגות מין כפי שהוא מופיע בדוח הוועדה, כי נשים הביעו התנגדות להסדרי ההפרדה במספרים גדולים פי ארבעה מגברים. מתוך 1,191 פניות של יחידים שביקשו להביע התנגדות לקווי ההפרדה, 975 היו נשים ורק 216 היו גברים. מתברר אפוא כי לשאלת התמיכה בהסדרי ההפרדה או ההתנגדות להם היה היבט מגדרי וכוחני מובהק. לא רק שנשים – במובהק יותר מגברים – הביעו התנגדות להסדרים אלה, אלא שגם המעטים מתוך הציבור החרדי שהעזו לפנות לוועדה הציבורית, שדנה בנושא, ולהביע התנגדות להסדרי ההפרדה, חששו להזדהות בשמם ואף סירבו מטעם זה להופיע בפני הוועדה.<sup>113</sup> בעוד קולם של מצדדי ההפרדה מתוך הציבור החרדי נשמע בגלוי, קולות המתנגדים מקרב ציבור זה היו קולות מושקעים של מי שלא העזו להיחשף ולהתנגד בפומבי לחזון ההפרדה בשל המחיר הכרוך בהתנגדות כזו בתוך קהילה מסוגה של הקהילה החרדית. על הקושי המיוחד של בניה ובנותיה של הקהילה החרדית לבטא בגלוי התנגדות למגמות של הקצנה בתוך ציבור זה וסוג הלחץ המופעל על בני הקהילה לשתף פעולה עם מגמות אלה עמדה, חשוב לציין, גם הוועדה עצמה. הוועדה, כך מתברר, שמעה בין היתר את עדותו של פרופ' מנחם פרידמן, ממייסדי מחקר החברה החרדית בישראל, וזה התייחס לרקע הסוציולוגי לתופעת ההפרדה.<sup>114</sup> פרידמן הסביר כי ההפרדה ההולכת וגוברת בין נשים לגברים במרחב הציבורי היא חלק ממגמת הקצנה בחברה החרדית הבאה לידי ביטוי בהחמרת ההלכות והמנהגים השונים. פרופ' פרידמן הוסיף כי תופעת ההקצנה מובלת על ידי מיעוט קטן, שבו נוכחות בולטת לכמה חצרות חסידיות מסוימות. מדובר באותן קבוצות הנוקטות אמצעים מיליטנטיים במאבקים שונים המתקיימים בנושאים כגון שמירת שבת, כשרות ועוד. לטענתו, רוב הציבור החרדי אינו שותף למאבקים אלו, בוודאי לא בתחילתם, אולם גם אינו מתנגד להם באופן אקטיבי, שכן הדבר עלול להיתפס כהתנערות מערכי דת. משהורם דגל המאבק להשגת "תחבורת מהדרין", הסביר פרידמן כי רוב הציבור החרדי אינו יכול להתנגד לקריאה אשר מוצגת

111 שם, ס' 23.ה. (ההדגשה הוספה – נ"ר).

112 שם, ס' 41 (ההדגשה הוספה – נ"ר).

113 בהקשר זה חשוב לציין כי אין זה ברור כמה מבין הפונים בפועל לוועדה שהביעו התנגדות להסדרי ההפרדה היו חרדים. בדוח הוועדה מצוין כי מקרב המתנגדים 59 הזדהו כחרדים ועוד 42 כדתיים. עם זאת מתברר כי בנוסף קיבלה הוועדה 1,104 התנגדויות מפונים שלא זיהו עצמם במפורש כחרדים, דתיים או חילונים, ולכן אי אפשר היה לסווג אותם בהקשר זה. ראה/ראי שם.

114 שם, ס' 49–51.

כחובה הלכתית.<sup>115</sup> יתרה מזו, הערכתו הייתה כי מרגע שהממשלה תעניק היתר להסדר יהיה קשה להחזיר את הגלגל לאחור. דומה כי פרופ' פרידמן לא היה מודע בעת מתן עדותו בפני הוועדה כי משרד התחבורה נתן היתר להנהגת הסדרי הפרדה בתחבורה ציבורית כבר לפני יותר מעשור, תחילה במפורש, כאשר אימץ את המלצות ועדת לנגנטל, ואחר כך במשתמע, כאשר אפשר, ללא התערבות, בעיקר לחברת אגד להרחיב את הסדרי המהדרין לעשרות קווי אוטובוס בכל רחבי הארץ. לו היה מודע לעובדה זו, ייתכן שהיה פרופ' פרידמן מסכם וקובע שכבר כעת קשה – אם לא בלתי אפשרי – להחזיר את הגלגל לאחור.

על הדברים הללו חשוב להוסיף עוד תובנות באשר לאופייה האוטוריטטיבי של החברה החרדית וליחסה הבלתי סובלני, ואפילו אלים, כלפי חריגים מתוכה. אבישי מרגלית ומשה הלברטל הסבירו במאמר שדן בזכות לתרבות של קבוצה זו:

התרבות החרדית הינה אנטי-ליברלית מעיקרה, היא מתערבת כליל, לעיתים עד כדי כפייה ממשית, בכל היבטי החיים של חבריה, לרבות היבטים הנחשבים בחברות ליברליות לשייכים במובהק לתחום הפרט, כגון הכנסת מקלט טלוויזיה הביתה, האסורה בהחלט בחברה החרדית. בדומה לכך חל איסור על קריאת עיתונים, פרט לאלה היוצאים לאור בקהילה עצמה. הקהילה נוטה אף להגיב באלימות כלפי אלה מחבריה המפירים את נורמות ההתנהגות שלה. בקהילות חרדיות אחדות פועלות "משמרות צניעות", המנהלות מעקב אחר אנשי הקהילה, מדווחות, מאיימות ואפילו מגלות יחס אלים כלפי אלה שהתנהגותם בענייני מוסר אינה עולה בקנה אחד עם מושגי הטוהר הקיצוניים של הקהילה. בקיצור, אורח החיים החרדי נאכף בקפידה על-ידי הקהילה ומוסדותיה.<sup>116</sup>

ההתייחסויות הללו לאופיו ולאורח חייו של הציבור החרדי נותנות בידנו קצה חוט להבין שני היבטים מרכזיים של ההתרחשויות העובדתיות כפי שתוארו לעיל: ראשית, מתבהר ביתר שאת פשר המתח בין מידת ההתנגדות להסדרי הפרדה בקרב הציבור החרדי בראשיתו של התהליך לבין מידת שיתוף הפעולה עמם בסופו של דבר. משמע, אף על פי שחלקים גדולים מהציבור החרדי לא תמכו בהנהגת הפרדה מגדרית באוטובוסים מלכתחילה, רובו של ציבור זה החל לשתף פעולה עם הסדרי הפרדה במיוחד בקווים הבין-עירוניים מרגע שאלה נאכפו באופן רשמי בעיקר על ידי חברת אגד באמצעות סימון

115 שם.

116 הראל ושנרן, לעיל ה"ש 6, בעמ' 94. לתחקיר עיתונאי החושף את השימוש הגובר באלימות על ידי קיצונים בציבור החרדי כאמצעי לכפיית אורח חיים מחמיר במיוחד על הקבוצה כולה, ראה/ראי סימה זלצברג "הבהלה לצניעות" ארץ אחרת 52, 30 (2009).

הקווים כקווי מהדרין, פתיחת הדלת האחורית ומעורבותם של נהגי האוטובוס באכיפת משטר ההפרדה. שנית, מתברר מדוע מצדדי ההפרדה השמיעו קולם בפני הוועדה לבחינת הסדרי ההפרדה בבירור, ואילו רוב מתנגדי ההפרדה מקרב הציבור החרדי, שהעזו לפנות לוועדה, חששו אפילו להזדהות בשמם והעדיפו שלא להופיע כלל בפני הוועדה. יתרה מזו, בהקשר זה אפשר אולי להניח כי חלק ממתנגדי ההפרדה מתוך הציבור החרדי לא העזו כלל לפנות לוועדה, ומבחינה זו ייתכן כי מלכתחילה לא הייתה לוועדה אפשרות אמיתית לעמוד במלואה על עצמת ההתנגדות והמחלוקת בתוך הציבור החרדי באשר לפרקטיקה חדשה זו.

עם זאת חשוב לציין כי גם על סמך המידע שהיה בידה הצליחה הוועדה לעמוד על היבטים מורכבים של מחלוקת בסוגיה זו בתוך הציבור החרדי באופן שונה מן האופן שבו הוצגו מסקנותיה בפסק הדין. אשר לפרקטיקת ההפרדה קובע פסק הדין בעניין רגן כי הוועדה התרשמה כי "מדובר ברצון כן מצד חברים (וחברות) בחברה החרדית",<sup>117</sup> ואילו בפועל הציגה הוועדה עמדה מורכבת יותר בהקשר זה וקבעה:

בפני הוועדה דרישה עקבית מצד חלק מהאוכלוסייה החרדית המצדדת בהנהגת ההסדר בקווי תחבורה ציבורית, כי יועדו לשימוש אוכלוסייה חרדית על פי צרכיה. נציין כי לאור המוסכר לעיל האוכלוסייה החרדית בכללותה, גם אם אינה שותפה לעצם הדרישה להנהגת ההסדר – ככל הנראה אינה צפויה להתנגד או לצאת כנגד אלה המניפים את דגל המאבק בעניין. בנסיבות אלה, ולו לצורך הדיון שלהלן, מוכנה הוועדה להניח כי הדרישה לקיומו של הסדר שיאפשר הפרדה מבטאת את רצונם של חלקים לא מבוטלים במגזר החרדי. זאת, הגם שככל הנראה, כי קיימים חרדים וקבוצות במגזר החרדי שאינם מצדדים בהנהגתם של הסדרי הפרדה, או שאינם מצדדים בהנהגתם באופן המוצע.<sup>118</sup>

### ג. סיכום ביניים: בין מציאות לאוטופיה בפרשת ההפרדה באוטובוסים

מן האמור לעיל מתברר אפוא כי הסיפור החלופי באשר להתפתחות ההפרדה באוטובוסים מערער את שלוש התמות המרכזיות העומדות ביסוד פסק דינו של בית

117 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' י לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

118 דוח הוועדה לבריכת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 108 (ההדגשה הוספה – ג"ר).

המשפט העליון: תמת שימור הקיים, תמת הזכויות ההדדיות ותמת ההבחנה הדיכוטומית בין הפרדה כפויה להפרדה מרצון, ומטיל ספק בתוקפן.

### 1. התמה הראשונה – תמת שימור הקיים

אשר לתמה הראשונה – תמת שימור הקיים – מתברר כאמור כי אי אפשר כלל להבין את התפתחותה של ההפרדה באוטובוסים והתפשטותה המהירה במרחב הציבורי מבלי להבין את תפקידו של המשפט ביצירתו של מרחב שאפשר את התפתחות התופעה ועודד את קיומה הלכה למעשה. בניגוד להנחת היסוד של בית המשפט שלפיה נדרש בית המשפט לתת מענה לתופעה קיימת, שהתפתחה באופן טבעי כחלק משינויים פנימיים בתוך הקהילה החרדית, מאיר הסיפור החלופי את יחסי הגומלין המורכבים שבין הטיפול המשפטי בתופעת ההפרדה לבין דפוסי התפתחותה. ממדי ההפרדה באוטובוסים תפחו במרחב הציבורי רק כאשר חברת אגד התגייסה לקידום חזון ההפרדה, ובכך נשללה הלכה למעשה מהציבור החרדי האפשרות לנסוע בתנאים של אי-הפרדה בחלק גדול מקווי התחבורה הציבורית המשרתים ציבור זה. התגייסות זו נעשתה כאמור במקור באישור משרד התחבורה ובחסותו, ומיד אחר כך התווסף לכך ההכשר המשפטי של בית המשפט העליון ושל המחוקק. הכשר זה התבסס מראשיתו על רטוריקה של "שימור הקיים" שהציגה את ההפרדה כתופעה הנגזרת באופן טבעי מצורכי הציבור החרדי בכללותו ומשרתת אותם באופן מובהק. יתרה מזו, בהקשר זה אפשר לראות כיצד ההמשגה הראשונית של ההפרדה כצורך, תחילה על ידי משרד התחבורה ואחר כך על ידי בית המשפט העליון, הניחה את הבסיס הלוגי להמשגתה המאוחרת על ידי המחוקק כזכות. בחסות הרטוריקה הזאת של "צורך" ושל "זכות" נפתחה הדלת האחורית לעליית נשים, הקווים סומנו כקווי מהדרין, הכללים שניסחו רבנים וגופים קיצוניים באשר למשטר הצניעות הראוי באוטובוס הפכו לכללי הנסיעה הרשמיים באותם קווים, ואירועים של כפייה, משטור ואלימות כלפי מתנגדי ההפרדה התרחשו ללא הפרעה בתוך האוטובוסים. כל אלה יצרו את הפלטפורמה, שרק בעזרתה היה אפשר לקדם בייעילות ובתוך שנים ספורות בלבד את משטר ההפרדה הנוכחי בין נשים לבין גברים. מתן ההכשר המשפטי הראשוני לרתימת קווי התחבורה הציבורית לטובת הסדרי הפרדה לא נעשה אפוא בשלב שבו ממילא התקיימה הפרדה מגדרית בקווים אלו, ופתיחת הדלת האחורית או סימון האוטובוס כקו מהדרין נועדו רק לסייע לאוכלוסייה החרדית במימוש צרכיה הדתיים ואכיפתם. בפועל היה המהלך הפוך. פתיחת הדלת האחורית, סימון הקו כקו מהדרין, מתן היתר לסדרנים מטעם עצמם לכפות הפרדה באוטובוס ללא התערבות של הנהג ולעתים אף בעידודו – כל אלה נתנו כלים הכרחיים בידי מצדדי ההפרדה לצורך קידום מציאות חדשה של הפרדה בין נשים לגברים בעשרות קווים שונים של תחבורה ציבורית. על פני הדברים נראה אפוא כי יותר משהתאימו עצמם משרד התחבורה וחברת



אגד למציאות משתנה בתרבות הנסיעה של הציבורי החרדי, נאלץ הציבור החרדי, או לפחות חלק ממנו, להתאים עצמו לשינויים בתנאי הנסיעה שנכפו עליו. תמצית הדברים היא אפוא כי ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית במגזר החרדי לא יכלה להתפתח ללא שימוש בכוח, והשימוש בכוח התאפשר בחסות המשפט, כאשר גם אי-התערבות היא דרך אפקטיבית לתת חסות לפרקטיקות כוחניות מגוונות ולאפשר באופן כזה לסדר חברתי כזה או אחר להתגבש, להתפתח ולהתעצם. משמע, המשפט לא נתן בהקשר זה מענה לצורך קיים ומגובש בציבור החרדי אלא היה לו הלכה למעשה חלק פעיל בהליך המשגתה של ההפרדה המגדרית כ"צורך" של הציבור החרדי וביצירת התשתית והתנאים שאפשרו ועודדו התפשטותה בכפייה לעשרות קווי אוטובוס בכל רחבי הארץ.

מסקנה זו, המערערת את תמת שימור המצב הקיים, מניחה את הבסיס לדיון ביקורתי גם בשתי התמות האחרות: תמת הזכויות ההדדיות ותמת ההבחנה הדיכוטומית בין הפרדה כפויה להפרדה וולונטרית הכרוכות זו בזו ומתבססות על תמת שימור הקיים ונגזרות ממנה.

## 2. התמה השנייה – תמת הזכויות ההדדיות

אשר לתמה השנייה חשוב לזכור כי המשגת הדילמה בפרשה זו כדילמה של זכויות מתנגשות (זכותם של מצדדי ההפרדה לנהוג לפי אמונתם וזכותם של מתנגדי ההפרדה לשבת בכל מקום שירצו באוטובוס) היא שעומדת ביסוד המסקנה של פסק הדין באשר לצורך – ואפילו החובה – לאפשר "הפרדה וולונטרית" באוטובוס באמצעות המשך פתיחתה של הדלת האחורית. משמע, אותה דלת אחורית, ששימשה בעבר אמצעי יעיל לאכיפה כוחנית של הסדר ההפרדה, הפכה – כחלק מחזון "ההפרדה הוולונטרית" של בית המשפט – לאמצעי שנועד כעת להגן על חופש הרצון של נשים חרדיות ועל "זכותן" לשבת בחלק האחורי של האוטובוס. מראית העין היא אפוא של שתי זכויות שוות משקל, ומכאן נגזרה גם המסקנה העקרונית של פסק הדין שלפיה מרגע שהכריז בית המשפט שאסור לנהוג בכפייה ואלימות באוטובוס, פתיחה הדדית של הדלת הקדמית והדלת האחורית לעליית נוסעים תגן במידה שווה על חופש הבחירה והרצון של כל הנוסעים והנוסעות באוטובוס.

אם כן, ביסודה של תמה זו עומדות שתי הנחות יסוד: ההנחה הראשונה היא כי בתנאים מסוימים קיימת זכות להפרדה וולונטרית שיש להגן עליה באמצעות המשך פתיחתה של הדלת האחורית; ההנחה השנייה היא כי הזכות להפרדה וולונטרית יכולה להתקיים בד בבד ובאין מפריע עם הזכות לשוויון ולכבוד של שאר הנוסעים ובעיקר הנוסעות באוטובוס במצב שבו שתי הדלתות באוטובוס פתוחות לעליית נוסעים. אולם הסיפור החלופי מטיל ספק בשתי הנחות היסוד המרכזיות של בית המשפט בהקשר זה. אשר להנחה הראשונה, נראה כי אם הסיפור החלופי מערער את תמת "שימור

הקיים", מתערערת גם המסקנה שלפיה ראוי להמשיג את העמדה המצדדת בהפרדה מגדרית בתחבורה ציבורית כ"זכות" שעל המדינה לסייע במימושה באמצעות פתיחתה של הדלת האחורית. כאמור, ההפרדה בין נשים לגברים בתחבורה ציבורית היא תופעה חדשה יחסית, שלא הצליחה להתבסס באופן וולונטרי במרחב הציבורי ללא הכוונה, פיקוח, משטור ולעיתים אף אלימות וכפייה. בהקשר זה מעניינת במיוחד השוואת קווי האוטובוס העירוניים של חברת דן בבני ברק, הפועלים היום ללא כל הפרדה בין המינים, לאחר שציבור הנוסעים בעיר לא שיתף פעולה עם אופציית ההפרדה הוולונטרית שנפתחה בפניו, לקווי האוטובוס של חברת אגד, בעיקר בקווים הבין-עירוניים. בקווי אגד צמחה כאמור ההפרדה והתמסדה משום שבקווים אלו הונחו התשתית והתנאים שאפשרו לקדם את העמדה המצדדת בהפרדה מגדרית ולאכפה בכוח. במצב דברים זה מתעורר אפוא ספק של ממש בעצם המשגתה של תופעת ההפרדה כ"צורך" דתי של הציבור החרדי, ועמו מתערערת גם המסקנה באשר לקיומה של "זכות להפרדה" המטילה חובה על המדינה לסייע ככל האפשר במימושה של זכות זו, בעיקר באמצעות המשך פתיחתה של הדלת האחורית לעליית נוסעות.

פקוקים דומים מתעוררים גם כאשר להנחה המרכזית השנייה של בית המשפט שלפיה יכולות הזכות להפרדה והזכות לשוויון ולכבוד לדור זו לצד זו ולהתקיים יחדיו בתוך האוטובוס. גם אם נניח כי ראוי להכיר ב"זכות להפרדה" משום שלא קשר לנסיבות התפתחותה של פרקטיקת ההפרדה יש כיום בציבור החרדי נשים וגברים שהתרגלו אליה ורוצים בהמשך קיומה,<sup>119</sup> עדיין קיים ספק באשר לתוצאת האיזון הנכונה בין הזכות להפרדה לבין הזכויות המתנגשות בה. משמע, גם אם נקבל את הנחת היסוד של בית המשפט שאכן לפנינו מצב של התנגשות בין שתי זכויות ראויות להגנה: "הזכות להפרדה"<sup>120</sup> ו"הזכות לשוויון ולכבוד", מתעורר ספק של ממש אם הדרך הנכונה לאזן ביניהן היא באמצעות המשך פתיחתה של הדלת האחורית.

119 לעמדתה של אישה חרדית המצדדת בהפרדה המגדרית וטוענת כי נשים חרדיות רבות תומכות בה משום שהיא מגנה עליהן מפני הטרדה מינית, ראה/ראי עירית ורנין "קווי המהדרין – הגנה על הנשים" ידיעות אחרונות – Ynet יהדות 22.11.2010, [www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3988372](http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-3988372). בהקשר זה חשוב להוסיף ולציין כי בפני הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית הופיעו נשים חרדיות שהביעו תמיכה בהסדרי המהדרין. למשל הופיעה בפני הוועדה הגב' יוכבד גרוסמן, העומדת בראש ארגון "שדולת נשים עולמית" שהוקם לטענתה לתמיכה בקווי המהדרין. בנימוקים לתמיכה בקווי המהדרין הדגישה הגב' גרוסמן את הצפיפות הבלתי נסבלת ואת ביזוי האישה בישיבה מעורבת באוטובוס. ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 75–79. ראה/ראי בהקשר זה גם: ליאת פרבר "הדירו אותי בבקשה" ידיעות אחרונות – Ynet דעות 21.12.2011, [www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4164701](http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4164701), .00.html

120 שאלה תאורטית נפרדת הנמצאת מחוץ לגדרו של מאמר זה היא האם הרציונל ההלכתי העומד ביסוד פרקטיקת ההפרדה המגדרית הוא רציונל פוגעני ומפלה נגד נשים, והאם סוגיה זו צריכה להשפיע על

כאמור, תמת הזכויות ההדדיות נשענת על חזון "ההפרדה הוולונטרית", שלפיו תומכי ההפרדה יקיימו באופן וולונטרי הפרדה בין נשים לגברים בתוך האוטובוס, ואילו מתנגדי ההפרדה יוכלו בה בעת לשבת בכל מקום שירצו. עם זאת הסיפור החלופי מעורר תהיות של ממש בנוגע להיתכנותו של חזון "ההפרדה הוולונטרית" במיוחד במצב שבו הדלת האחורית ממשיכה להיות פתוחה לעליית נוסעות. סיפור זה מגלה כאמור כי הדלת האחורית הייתה האמצעי המרכזי בביצור משטר ההפרדה הכוחני באוטובוס וחיזוק כוחם של מצדדי הפרדה, משום שסיפקה את האמצעי היעיל ביותר לאכוף הפרדה הלכה למעשה כבר בהסדרי העלייה לאוטובוס תוך ניתובן מראש של נשים לחלק האחורי. בשנים שחלפו הורגלו נשים לציית להסדר זה, והלחצים המופעלים עליהן לקבל עליהן את משטר הצניעות החדש הם כבדים ומתחילים הרבה לפני שהן עולות לאוטובוס. האם בנסיבות אלה אפשר לצפות מאישה חרדית שתעז לפסוח על הדלת האחורית הפתוחה לעליית נשים ולצעוד בבטחה לדלת הקדמית? הבנה מורכבת יותר של יחסי הכוח בתוך המגזר החרדי מובילה בהכרח למסקנה כי כדי להגן באמת על חופש הרצון של נשים חרדיות היה על בית המשפט להורות דווקא על סגירת הדלת האחורית, שהרי עצם פתיחתה מזמינה משטור ולחצים שנשים חרדיות מסוימות אינן יכולות לעמוד בהם. כדי לאפשר לנשים הרוצות בכך לשבת בחלק האחורי של האוטובוס, אין צורך בהכרח לפתוח את הדלת האחורית. גם מהדלת הקדמית אפשר לצעוד לאחורי האוטובוס, אבל לפחות ניתנת הזדמנות שווה יותר לנשים ולגברים לבחור היכן לשבת באוטובוס, והמסר הסימבולי באשר לזכותה של כל אישה לעלות מהדלת הקדמית ולשבת בקדמת האוטובוס הוא חד-משמעי.

אמנם אין ספק שבמצב שנוצר, שבו נדרש בית המשפט העליון לסוגיית ההפרדה רק לאחר שנים שבהן התפשט משטר ההפרדה באין מפריע לעשרות קווי אוטובוס ברחבי הארץ, וציבור המשתמשים ובעיקר המשתמשות הורגל לציית לכללי ההפרדה, קטן הסיכוי שסגירת הדלת האחורית לבדה תשיב את הגלגל לאחור. למעשה ייתכן בהחלט שסגירת הדלת האחורית לבדה לא תצליח ליצור מחדש את מרחב החופש והבחירה שממנו נהנו הנוסעים והנוסעות בתחבורה הציבורית בשנים שלפני מיסודם של הסדרי ההפרדה. בהקשר זה ייתכן שכדי להשיב את הסדר הקודם על כנו בית המשפט היה צריך להורות על צעדים אופרטיביים נוספים, מעבר למנגנון הבקרה והפיקוח שעליו הכריז שר התחבורה, כמו למשל הצבת סדרן (שלא מטעם חברת אגד) בכל אוטובוס, שיבהיר לנוסעים ולנוסעות שוב ושוב את זכויותיהם/ן ויבטיח שאין באוטובוס אווירה של לחץ, הכוונה, הטרדה או כפייה מכל סוג שהוא. ייתכן גם שבשלב זה הכרעה שיפוטית איננה

אופן הטיפול המשפטי בהפרדה. בסוגיה זו עסקתי בהרחבה במאמר אחר, ושם טענתי כי התפיסות ההלכתיות המזינות את פרקטיקת ההפרדה הן תפיסות פוגעניות ומפלגות נגד נשים והסברתי כיצד הכרה ברציונל ההלכתי הבעייתי של פרקטיקת ההפרדה צריכה כשלעצמה להשפיע על אופן הטיפול המשפטי בה. ראה/ראי רימלט, לעיל ה"ש 60. לעמדה שונה, ראה/ראי הראל ושנרך, לעיל ה"ש 6.

יכולה כלל לקעקע את המציאות הכוחנית של הפרדה, שכבר השתרשה והתבססה עד מאוד.<sup>121</sup> עם זאת השאלה בהקשר זה אינה אם סגירת הדלת האחורית לבדה תשיב את הסדר הקודם על כנו, ואם לבית המשפט כלים אמתיים לשנות בשלב זה את המציאות הנוהגת, אלא אם המשך פתיחתה של הדלת האחורית לעליית נוסעות משרתת את חזון ההגנה ההדרית על זכויותיהם של כלל המשתמשים באוטובוס ומקדמת אותו. טענתי היא כאמור כי גם אם אנו מוכנים להכיר באופן עקרוני בזכות להפרדה וולונטרית ולאזן בינה לבין הזכות לשוויון ולכבוד, איזון ראוי בין שתי זכויות אלה צריך להוביל למסקנה בדבר סגירתה של הדלת האחורית. משמע, גם אם סגירת הדלת האחורית לא תוכל לתרום לבדה לכינון מחדש של מרחב אמיתי של חופש ובחירה בתוך האוטובוס, יש להכיר באפשרות שהמשך פתיחתה יגדיל – במידה גבוהה של ודאות – את הנזק שכבר נגרם, מבחינת הפגיעה בזכות לחירות, לכבוד ולשוויון של כלל המשתמשים והמשתמשות באוטובוס.

### 3. התמה השלישית – תמת ההבחנה הדיכוטומית בין הפרדה כפויה להפרדה וולונטרית

לבסוף חשוב להאיר גם את הספקות שמעורר הסיפור החלופי באשר לתמה השלישית של פסק הדין, שלפיה ברמה האנליטית יכולה להתקיים הפרדה רצונית ללא כל יסוד של כפייה על אחרים. תמה זו קשורה קשר בל ינתק לתמה השנייה ומשלימה אותה, שהרי ההכרה העקרונית ב"זכות להפרדה וולונטרית" מתבססת על ההנחה כי אפשר לשרטט קו חד וברור בין פרקטיקות וולונטריות של הפרדה מגדרית לבין פרקטיקות כפויות ומוכוונות של הפרדה. משמע, התמה השנייה עוסקת בשאלה הנורמטיבית הנוגעת לעצם קיומה של זכות להפרדה וולונטרית בתחבורה ציבורית ולשאלת האיזון הראוי בינה לבין הזכות לאי-הפרדה, ואילו התמה השלישית נוגעת בהיבט המעשי-יישומי של ההפרדה הוולונטרית. ההנחה בהקשר זה היא כאמור כי כעניין פרקטי אפשר להבטיח קיומו של מרחב ציבורי באוטובוס שבו יתקיימו רק הסדרים וולונטריים לחלוטין של הפרדה. עם זאת נראה כי הנחה זו אין לה על מה שתסמוך, שכן "הפרדה וולונטרית" בתוך אוטובוס ציבורי אינה עניין אינדיווידואלי שאדם עושה בינו לבין עצמו. למעשה, אדם יבטיח לעצמו הפרדה מגדרית בעלייה לאוטובוס ובישיבה בתוכו, רק אם שאר נוסעי האוטובוס ינהגו בהפרדה כמוהו. הרי מספיקה מתנגדת הפרדה אחת כדי לשבש כליל את סדר ההפרדה באוטובוס. משמע, הפרדה וולונטרית יכולה להתקיים רק במצב שבו כל הנוסעים והנוסעות באוטובוס, ללא יוצא מהכלל, חפצים בהפרדה. אולם כפי שמתברר מהסיפור החלופי, בקווי המהדרין משתמשים גם מי שמתנגדים ובמיוחד מתנגדות לקיומה של הפרדה בין נשים לגברים. מתוך מציאות זו, שבה באוטובוס אחד נוסעים כל

121 לניתוח מקרים אחרים שבהם לא הצליח בית המשפט לחולל שינוי חברתי בציבור החרדי גם כאשר ניסה ראה/ראי בקרמן, לעיל ה"ש 5.

הזמן מי שמתנגדים להפרדה ומי שחפצים בה, נולדו כל אותם אירועים של כפייה ואלומות באוטובוס, שתוארו בעתירה לבג"ץ בעניין קווי המהדרין ושאוזכרו גם בפסק הדין עצמו. אירועים אלו התרחשו בדיוק משום שהפרדה וולונטרית איננה יכולה להתקיים ללא שיתוף פעולה והסכמה מלאה של כלל הנוסעים והנוסעות באוטובוס, ומצב של התנגשות רצונות ואינטרסים בהקשר זה מזמין מאבק שבסופו או שתתקיים באוטובוס הפרדה מלאה, או שיהיה בו היעדר הפרדה.

סיכומם של דברים הוא אפוא כי ההנחה העומדת ביסוד התמה השלישית, ולפיה אפשר מחד לקיים משטר של "הפרדה וולונטרית" ומאידך משטר שבו מי שמתנגדים להפרדה יכולים לשבת היכן שירצו בעת ובעונה אחת, היא הנחה שאינה עומדת במבחן המציאות. יתרה מזו, אפשר לטעון כי תמה זו, שמכירה בהיתכנותה המעשית של "הפרדה וולונטרית", ומעודדת קיומה, מעניקה בפועל לגיטימציה להמשך הפעלת לחץ על הנוסעות האחרות באוטובוס להתאים עצמן למשטר ההפרדה, ואפשר לומר שהיא אף מזמינה אותה.<sup>122</sup> אם כן, עצם שרטוטו של חזון ההפרדה הוולונטרית כחזון בר קיימא בתחבורה ציבורית, כחלק מהתמה השלישית של פסק הדין, טומן בחובו פרדוקס שאי אפשר ליישב אותו, שהרי כדי להגשים את השאיפה לכונן משטר של הפרדה מרצון מעודד חזון זה במשתמע משטור וכפייה.

122 המחשה חשובה של הדברים הללו אפשר למצוא באופן שבו מנסים תומכי ההפרדה לממש את זכותם ל"הפרדה וולונטרית" מאז מתן פסק הדין ועד היום. כך, בנסיעה בקו אגד הנוסע בין רמת גן לאשדוד נעמד גבר חרדי ליד אישה שהתיישבה לפניו ואמר לה: "סליחה גברת, לעבור לשבת מאחורה". כאשר התעקשה שזהו קו אגד ולא קו פרטי, המשיך החרדי להתעקש: "נשים צריכות לשבת מאחורה. צניעות". משעמדה האישה בסירובה, פשט האיש את מעילו ותלה אותו כווילון חוצץ בין המושב של אותה נוסעת לבין שאר האוטובוס. וכך נאלצה לה אותה אישה לבלות את הנסיעה כולה כשהיא מכוסה באותו מעיל שחור ומופרדת משאר נוסעי האוטובוס. ראה/ראי רסל "חרדים מקדימה, נשים מאחורה" [www.mako.co.il/video-blogs-rasel/Article-cbe4ceded21006.htm](http://www.mako.co.il/video-blogs-rasel/Article-cbe4ceded21006.htm) 3.2.2011. מתלונה שהגישה נוסעת אחרת לחברת אגד עולה כי היא נסעה בקו 56 בירושלים בחודש אוקטובר 2011. לאחר שהתיישבה לפניו, פנה אליה נוסע חרדי וביקש שתשב מאחור. כאשר סירבה המשיך הנוסע להציק לה כל הנסיעה תוך שהוא מרעיד ללא הפסק את הכיסא שעליו ישבה. ראה/ראי תלונה לחברת אגד ומשרד התחבורה מיום 10 באוקטובר 2011 (עותק מצוי בידי המחברת). התלונה הועברה אליי בעילום שם מהמרכז לפלורליזם יהודי כדי לשמור על פרטיות המתלוננת שביקשה ששמה לא יפורסם. בכתבת טלוויזיה ששודרה בערוץ 2 במהלך חודש אוקטובר 2011 ועסקה בקווי המהדרין מתעדת המצלמה נסיעה בקו 319 היוצא מרחובות. כאשר מתיישבת הכתבת דנה וייס בקדמת האוטובוס נשמע קול קורא: "שתרד כי זה לא נעים. זה גברים פה". דנה וייס מגיבה ואומרת: "אני יכולה לשבת איפה שאני רוצה". על כך משיב לה אחד הנוסעים החרדים: "כך אני יודע אבל [...] אבל משתדלים מה זה... ברקע נשמע קולו של גבר אחר שצועק "זה לא תופס פה". וחברו מוסיף ואומר: "אף אשה לא יושבת פה. בשיא היופי אנחנו מבקשים". ראה/ראי דנה וייס "נשים חרדיות נגד ההפרדה המגדרית" [www.mako.co.il/spirituality-popular](http://www.mako.co.il/spirituality-popular) 30.10.2011 רוח – [mako](http://www.mako.co.il/culture/Article-3da4036a1655331006.htm) דקה 11:05.

#### ד. המשפט כסוכן של רב־תרבותיות

ימים ספורים לאחר מתן פסק הדין של בג"ץ בעניין ההפרדה באוטובוסים קיבלה מרים זלקינד, דוברת ארגון אל"ה ירושלים, שיחת טלפון.<sup>123</sup> ארגון אל"ה היה מעורב בשנים האחרונות במאבקים נגד התפשטות ההפרדה בין נשים לגברים במרחב הציבורי בירושלים.<sup>124</sup> על הקן הייתה אישה חרדית צעירה שביקשה להישאר בעילום שם. היא הסבירה שהתקשרה כדי לחזק את ידי הפעילות בארגון אל"ה במאבק נגד ה"מהדרין" למיניהם: בקווי האוטובוסים ולאחרונה גם ברחובות השכונות החרדיות.<sup>125</sup> האישה הוסיפה וציינה כי אמנם אין לה אינטרנט בבית, אולם כשמצאה אחד התחילה לחפש מידע על קווי המהדרין ונשים במגזר החרדי וכך הגיעה לארגון אל"ה ולמספר הטלפון של זלקינד. אשר להפרדה בין נשים לגברים באוטובוסים ולניסיונות בתוך המגזר החרדי להרחיב את נושא המהדרין לכל היבט של החיים הציבוריים הוסיפה אותה אישה דברים כואבים מאוד על ההשפלה שהיא מרגישה כשרואים בה משהו שצריך להסתיר ולהיזהר מפניו, על איך שבן זוגה איננו מבין על מה המהומה, שהיא נחנקת, שזו קבוצת קיצונים שמשתלטת על השיח ועל כך שכואב לה שהילדים שלה כבר לא יכירו מציאות אחרת. היא הודתה מאוד על המאבק של אל"ה ואמרה שהרבה מאוד נשים במגזר החרדי אינן רוצות בהפרדה ומתנגדות לה.

123 תיעוד של שיחת הטלפון מצוי בדואר אלקטרוני שנשלח למחברת. ראה/ראי דואר אלקטרוני ממרים זלקינד, דוברת ארגון אל"ה ירושלים, לנויה רימלט, מרצה בכירה בפקולטה למשפטים באוניברסיטת חיפה (26.1.2011).

124 ארגון אל"ה (אוניברסיטה ללא הטרדות), שהוקם במקור כתא אוניברסיטאי באוניברסיטה העברית בירושלים נגד הטרדות מיניות, היה פעיל בין היתר במאבק נגד קווי המהדרין ונגד ההפרדה ברחובות מאה שערים. לאתר הארגון ראה/ראי [www.ellaisrael.org](http://www.ellaisrael.org). לסקירת התופעה של התפשטות ההפרדה בין נשים לגברים במרחב הציבורי בשנים האחרונות וביטוייה השונים ראה/ראי המרכז לפלורליזם יהודי מודרני למהדרין: הפרדה בין נשים לגברים במרחב הציבורי בישראל (2010). [www.irac.org.il/UserFiles/File/%2005.pdf](http://www.irac.org.il/UserFiles/File/%2005.pdf) (להלן: המרכז לפלורליזם יהודי מודרני למהדרין).

125 בשנת 2009 הופץ כרוז חתום על ידי תשעה רבנים בשכונת הר צבי במרכז ירושלים. הכרוז קרא לנשים להשאיר מדרכה פנויה בשביל הגברים ברחובות עמוס, צפניה, עלי הכהן ומלכי ישראל. אשר לרחובות הללו נקבע בכרוז כי המדרכות בצד הימני יהיו לגברים בלבד, ועל עמודים במדרכות הללו נתלו שלטים גברים/נשים. ראה/ראי שם, בעמ' 21. בערב סוכות התשע"א–2010 הוצבו מחיצות בשכונת מאה שערים שיצרו מעברים נפרדים לנשים ולגברים בשכונה וכן הוצבו סדרנים פרטיים שהופקדו על אכיפת ההפרדה. בעקבות עתירה לבג"ץ בעניין הודיעה המדינה כי הושגה הסכמה עם הגורמים הרלוונטיים בעדה החרדית על הסרת המחיצות. ראה/ראי בג"ץ 6986/10 עזריה נ' משטרת ישראל (פורסם בנבו, 28.9.2010). שנה לאחר מכן בערב סוכות התשע"ב–2011 חזרה התופעה על עצמה. רחל עזריה עתרה פעם נוספת לבג"ץ ושוב משכה את עתירתה לאחר שהמשטרה התחייבה שלא לאפשר עוד הפרדה מגדרית מן הסוג הזה ברחובות מאה שערים. ראה/ראי בג"ץ 7521/11 עזריה נ' משטרת ישראל (פורסם בנבו, 16.10.2011).

אישה עלומת שם זו אינה לבדה. לאורך השנים נשים וגברים חרדים, שתמיד פחדו להזדהות בשמם, הביעו ביקורת על התפשטות משטר הצניעות החדש במרחב הציבורי, אולם לא העזו לצאת נגדו בגלוי.<sup>126</sup>

אם מנסים לתמצת את חוד הביקורת כלפי פסיקתו של בית המשפט העליון בעניין ההפרדה באוטובוסים, דומה שביקורת זו מתמצית בכך שבית המשפט לא השכיל לתרגם את ההצהרות החד-משמעיות באשר לחובתו להגן על זכויותיה של קבוצה זו – מתנגדי ההפרדה בתוך הציבור החרדי – למונחים אפקטיביים. יתרה מזו, תחת מראית עין של שיח זכויות הדדי ושוויוני הוא העמיק וחיזק את התשתית המאפשרת פגיעה עמוקה עוד יותר בחופש הבחירה והרצון של קבוצה זו. באופן פרדוקסלי הפך אפוא השימוש בשיח הליברלי של זכויות לכלי לפגיעה בזכויותיהם של החלשים ביותר בתוך הקבוצה החרדית, ובכך הורחבו עוד יותר הפערים ביחסי הכוח בתוך הקבוצה.

תוצאה זו אינה מקרית לטעמי. היא קשורה לאופן שבו השפיע שיח הזכויות הרב-תרבותי על עיצוב המשפט בהקשרים הנוגעים לזכויות של מיעוטים תרבותיים. בהקשר זה נראה כי אי אפשר לנתק בין צמיחתה של התאוריה הליברלית הרב-תרבותית בסוף שנות השמונים לבין האופן שבו התמודדה מערכת המשפט בישראל עם סוגיית ההפרדה באוטובוסים בעשור וחצי האחרון. יתרה מזו, תוצאה זו ממחישה לא רק את עצמת ההשפעה שהייתה לעמדה הרב-תרבותית על עיצוב המשפט בפועל, אלא גם את מגבלותיה הפרקטיות של עמדה זו. באופן ספציפי נראה כי פרשת ההפרדה באוטובוסים ואופן הטיפול המשפטי בה חושפים שתי מגבלות מהותיות של הגישה הרב-תרבותית. מגבלות אלה יכוננו להלן: האוטופיה הליברלית של הרב-תרבותיות והתפיסה החד-ממדית של תרבות המיעוט.

## 1. האוטופיה הליברלית של הרב-תרבותיות

העמדה הרב-תרבותית הקלסית צמחה מתוך יומרה ליברלית מובהקת, ובוזה היה עיקר חידושה. הטענה של כותבים בולטים בהקשר זה, ובראשם ויל קימליקה (Kymlicka),

126 למשל, בכתבה עיתונאית מקיפה שעסקה בהקצנה החרדית ברמות בית שמש כל המרואיינות מתוך הציבור החרדי שִׁמְחו על ההקצנה ביקשו לשמור על עילום שם. ראה/ראי זלצברג, לעיל ה"ש 116. בכתבת הטלוויזיה שהכינה דנה וייס על ההפרדה באוטובוסים היא ריאיינה אישה חרדית שהגישה לאחרונה תביעה בבית המשפט לתביעות קטנות נגד חברת אגד על שבקו 319 שבו נסעה, לאחר פסיקת בג"ץ, הורה לה הנהג לשבת מאחור. האישה הסכימה להתראיין לכתבה רק בטלפון ובעילום שם. לשאלתה של דנה וייס מדוע היא מסרבת להיחשף השיבה האישה: "אני קיבלתי איומים כשנסעתי על קו 319. איימו עלי. הם דיברו ביניהם בידיש ואמרו שצריך למסור את השם שלי למישהו כדי שיטפל בי וממש ממש לא בא לי שיטפלו בי". ראה/ראי וייס "נשים חרדיות נגד ההפרדה המגדרית", לעיל ה"ש 122, דקה 04:22. עותק מכתב התביעה שהגישה ח' כנגד חברת אגד ונהג אגד מצוי בידי המחברת. בנוסף, ראה/ראי דברי המרואיין בעילום שם מביתר עילית בכתבתה של רותם, לעיל ה"ש 42.

הייתה ועודנה כי רב-תרבותיות, או למעשה הזכות להגנה תרבותית של קבוצות מיעוט בחברה, היא נגזרת הכרחית של השיח הליברלי של זכויות.<sup>127</sup> באופן ספציפי נטען כי בשל השתלטותה של תרבות הרוב מצויה תרבותם של מיעוטים תרבותיים או דתיים בסכנת הכחדה, ולפיכך ראוי להגן עליה ולשמרה. הטעם המרכזי לכך הוא שהחברות בקהילה תרבותית או דתית היא תנאי לגיבוש זהות עצמית, והיא מספקת לחברי קהילת המיעוט הרלוונטית הקשר תרבותי תומך שבמסגרתו הם יכולים לממש את האוטונומיה שלהם ולהגיע להכרעות בעלות משמעות בכל תחומי החיים. יתרה מזו, ההנחה המרכזית של העמדה הרב-תרבותית היא כי הליברליזם מספק לא רק את המצע הרעיוני להכרה בזכות הקבוצתית לתרבות, אלא גם כלי הכרחי להבחנה בין פרקטיקות תרבותיות ראויות להגנה לבין כאלה שלא. אמנם חשוב לציין כי לכתיבה הרב-תרבותית גוונים שונים. כותבים אחדים הביעו עמדה כי בשל חשיבותה של הזכות לתרבות ובשם הצורך להגן על מנהגים תרבותיים ודתיים כאלה ואחרים מוצדק לעתים לפגוע בערכים ליברליים מסוימים.<sup>128</sup> אולם כותב כמו קימליקה למשל, המזוהה יותר מכול עם העמדה

127 ראה/ראי למשל WILL KYMLICKA, LIBERALISM, COMMUNITY AND CULTURE (Oxford U. Press ed. 1989); IRIS MARION YOUNG, JUSTICE AND THE POLITICS OF DIFFERENCE (Princeton U. Press ed. 1990); Micheal McDonald, *Should Communities Have Rights? Reflections of Liberal Individualism*, 4 CAN. J.L. JURISEPRUDENCE 217 (1991); Amy Gutmann, *The Challenge of Multiculturalism in Political Ethics*, 22 PHIL. & PUB. AFF. 171 (1993); Charles Taylor, *The Politics of Recognition*, in MULTICULTURALISM: EXAMINING THE POLITICS OF RECOGNITION 25 (Princeton U. Press ed. 1994); WILL KYMLICKA, MULTICULTURAL CITIZENSHIP: A LIBERAL THEORY OF MINORITY RIGHTS (Oxford U. Press ed. 1995); JAMES TULLY, STRANGE MULTIPLICITY: CONSTITUTIONALISM IN AN AGE OF DIVERSITY (Cambridge U. Press ed. 1995).

128 צ'נדרן קוקטאס (Kukathas) למשל טוען כי על הליברליזם להתייחס בסובלנות כלפי קבוצות מיעוט מכוחו של עקרון חופש ההתאגדות ולא להתערב כלל בפרקטיקות התרבותיות של קבוצות אלה כל עוד הללו מקבלות את זכותו של הפרט לעזוב את הקבוצה. משמע, לפי עמדה זו, זכות היציאה היא הזכות החשובה ביותר של חברי קהילת המיעוט, אשר מפניה נסוגות כל זכויותיהם האחרות, שכן כל עוד הם בוחרים להישאר בקהילה, הקהילה רשאית לפגוע בזכויות היסוד שלהם בכל צורה שהיא מתוך ההנחה הליברלית שפגיעה זו מתרחשת בהסכמתם. Chandran Kukathas, *Are there any Cultural Rights?*, 20 POL. THEORY 105 (1992); Chandran Kukathas, *Is Feminism Bad for Multiculturalism?*, 15 PUB. AFF. Q. 83 (2001). לטיעון מרוכך יותר הקורא לכבד את חופש הבחירה של חברי קבוצות מיעוט להשתייך לתרבויות לא ליברליות ומצדיק הגנה על תרבויות אלה בכפוף לקיומה של זכות יציאה ממשית מהקבוצה ראה/ראי גם Jeff Spinner-Halev, *Autonomy, Association and Pluralism*, in MINORITIES WITHIN MINORITIES: EQUALITY, RIGHTS, AND DIVERSITY 157 (2005); יעל תמיר "שני מושגים של רב תרבותיות" רב-תרבותיות במדינה דמוקרטית ויהודית: ספר הזיכרון לאריאל רוזן-צבי ז"ל 79 (מנחם מאוטנר, אבי שגיא ורונון שמיר עורכים, 1998).



הרב-תרבותית הליברלית הקלסית, חזר והדגיש לאורך השנים, גם במענה לביקורת פמיניסטית שנמתחה עליו,<sup>129</sup> כי הרעיון הוא לשרטט את גבולותיה של הזכות לתרבות של קבוצות מיעוטים בכלים ליברליים ברורים כדי להבטיח שזכויות תרבותיות לא ייפכו, בחסות חברות המתיימרות להיות ליברליות, לאיי מקלט לתת-תרבותיות של דיכוי.<sup>130</sup> בבסיסה של עמדה עקרונית זו עומדת אפוא ההנחה שהשיח הליברלי מספק

129 המבקרת הבולטת ביותר של הליברליזם הרב-תרבותי מבית מדרשו של קימליקה היא סוזן מולר אוקין, שטענה כי קיימת ההתנגשות עקרונית בין הליברליזם – ובמרכזו עקרון השוויון בין המינים – לרב-תרבותיות משום שברוב המקרים הגנה על תרבות מיעוט משמעה הגנה על תרבות שהיא פטריארכלית ואנטי-ליברלית באופייה. ראה/ראי Susan Moller Okin, *Feminism and Multiculturalism: Some Tensions*, 108 ETHICS 661 (1998); Susan Moller Okin, *Is Multiculturalism Bad for Women*, in IS MULTICULTURALISM BAD FOR WOMEN (Joshua Cohen, Mathew Howard & Martha Nussbaum eds., Princeton U. Press ed. 1999); Susan Moller Okin, *Mistress of their Own destiny: Groups Rights, Gender and Realistic Rights of Exit*, 112 ETHICS 205 (2002); Susan Moller Okin, *Multiculturalism and Feminism: No Simple Question, No Simple Answers*, in MINORITIES WITHIN MINORITIES 67 (Avigail Eisenberg & Jeff Spinner-Halev eds., Cambridge U. Press ed. 2005). ראה/ראי בהקשר זה גם: Clare Beckett & Marie Macey, *Race, Gender and Sexuality: The Oppression of Multiculturalism*, 24 WOMEN'S STUD. INT'L F. 309 (2001); Gila Stopler, *Countenancing the Oppression of Women: How Liberals Tolerate Religious and Cultural Practices that Discriminate Against Women*, 12 COLUM. J. GENDER & L. 154 (2003).

130 בהיותו מודע לכך שההגנה על אורח חייהן ומנהגיהן של קבוצות לא ליברליות עלולה להביא לידי פגיעה בזכויות היסוד של פרטים בתוך הקבוצה, ערך קימליקה הבחנה בין שני סוגים של זכויות קבוצתיות: כאלה הנוגעות במגבלות פנימיות (internal restrictions) וכאלה הנוגעות בהגנות חיצוניות (external protections). הסוג הראשון מתייחס למצב שבו מיעוט תרבותי תובע לעצמו את הזכות לפגוע בחופש הבחירה של חברים בקבוצת המיעוט בשם המסורת התרבותית של הקבוצה. במקרים כאלה, טוען קימליקה, תאוריה ליברלית של זכויות מיעוט אינה יכולה לתמוך בתביעה תרבותית מן הסוג הזה. לעומת זאת ליברליזם רב-תרבותי יצדיק מתן הגנות מיוחדות לקבוצת המיעוט מפני השפעות חיצוניות של תרבות הרוב. קימליקה מצדד אפוא בהכרה בזכות לתרבות מן הסוג השני, זה שעניינו מתן הגנות חיצוניות לקבוצת המיעוט מפני השתלטותה של תרבות הרוב. ראה/ראי Will Kymlicka, *A Response to Susan Moller Okin's Is Multiculturalism Bad for Women*, in IS MULTICULTURALISM BAD FOR WOMEN 31 (Joshua Cohen, Mathew Howard & Martha Nussbaum eds., Princeton U. Press ed. 1999). עם זאת במקרים נדירים קימליקה מוכן להכיר בלגיטימיות של מגבלות פנימיות זמניות מסוימות על זכויות החברים בתוך קבוצת המיעוט, כאשר לטווח הקצר בהגבלה זו טמונה יכולתה של אותה תרבות לשרוד. ראה/ראי KYMLICKA, LIBERALISM, COMMUNITY AND CULTURE, לעיל ה"ש 127, בעמ' 171. יתרה מזו, כפי שמציינת בצדק גילה שטופלר, אף כי קימליקה גורס כי אין לתמוך בתביעתן של קבוצות לא ליברליות להטיל מגבלות פנימיות על חבריהן, הוא אינו מציע לאסור זאת. לטענתו אין חברה ליברלית מוסמכת לאכוף את דעותיה הליברליות על מיעוטים לא ליברליים אלא במקרים של פגיעה שיטתית בזכויות אדם.

כלים ושפה רלוונטיים ומספקים לצורך התמודדות עם דילמות רב-תרבותיות, וקידום ואכיפה של חזון רב-תרבותי צודק וראוי באמצעות המשפט. מבחינה זו קל לראות את מידת האטרקטיביות של עמדה תאורטית זו ולהבין את מידת ההסכמה שבה התקבלה בשיח המשפטי. מדובר במצע תאורטי המקפיד ברמה הפורמלית שלא לחרוג מגבולות השיח הליברלי גם כשהוא מרחיב הגנתו של שיח זה לזכויות של קבוצות מיעוט שאינן תמיד ליברליות באורח חייהן ומנהגיהן. לא בכדי קבע אפוא קימליקה כבר לפני שנים אחדות כי העמדה העקרונית העומדת ביסוד הליברליזם הרב-תרבותי הפכה זה מכבר לקונצנזוס.<sup>131</sup>

פסק הדין בעניין הפרדה באוטובוסים הוא המחשה מעניינת לאופן שבו הפכו הנחות היסוד של הרב-תרבותיות הליברלית מבית מדרשם של קימליקה ואחרים לקונצנזוס ולתוצאותיו המעשיות של מהלך זה. השופט גו'בראן, שתמך בעמדתו של השופט רובינשטיין והצטרף לתוצאה שאליה הגיע באשר להטלת איסור על הפרדה כופה מחד ופתיחת הדלת האחורית כדי לאפשר "הפרדה וולונטרית" מאידך, הסביר בהקשר זה:

לדידי בכל הקשור לסוגיה העומדת לפתחנו, הקו העקרוני הוא שהתחשבות בשיקולי דת ובאורח חיים מותרת, כל עוד היא אינה נועדה לכפות על אדם אחר את מצוות הדת [...] גישה זו אף משתלבת עם הגישה הרב תרבותית שדובר בה בחוות דעתו של חברי השופט רובינשטיין. הליברליות הרב תרבותית מכירה בחשיבות של התרבות, ובחשיבות השמירה על התרבות למען הגשמת זכותו של הפרט לאוטונומיה [...] עלינו כחברה לכבד את תרבותו של האחר ואת מנהגיו, וזאת תוך איזון בין הזכויות והאינטרסים השונים [...] עם זאת, לטעמי ראוי להדגיש כי ערך משמעותי שאמור להדריכנו בסוגיות טעונות אלו הוא ערך הסובלנות [...] ערך זה הוא המפתח לגיבושו של היחס כלפי תרבויות שאינן ליברליות. הסובלנות הליברלית דורשת מהפרט השלמה עם דעות ומנהגים תרבותיים שהוא אינו מסכים איתם. החברה הליברלית הרב תרבותית מבוססת יותר מכל על ערך הסובלנות, ומכירה בכלל התרבויות כראויות להגנה על מנת לאפשר לפרט לממש את אוטונומיה

ראה/ראי גילה שטופלר "גבולות השוויון – הרהורים בשולי ספרה של רות הלפרין-קדרי" משפט וממשל ח 391, 415 (2005). לעמדה דומה המצדדת באי-התערבות בפרקטיקות לא ליברליות של קבוצות מיעוט ומצדיקה התערבות רק במקרים של נזק גופני ראה/ראי JOSEPH H. CARENS, CULTURE, CITIZENSHIP AND COMMUNITY: A CONTEXTUAL EXPLORATION OF JUSTICE AS EVENHANDEDNESS 101 (Oxford U. Press ed. 2000). WILL KYMLICKA, POLITICS IN THE VERNACULAR: NATIONALISM, MULTICULTURALISM AND CITIZENSHIP 39 (Oxford U. Press ed. 2001)

הרצון הפרטי, ולספר את סיפור חייו [...] לצד זאת חשוב לומר בכירור כי גם לסובלנות יש גבולות. גם חברה המכבדת את התרבויות השונות של חבריה צריכה לשים גבולות, שכן לא ניתן להגשים כל פרקטיקה תרבותית כדי מלוא היקפה.<sup>132</sup>

ברמה הגלויה והמוצהרת פסק הדין בעניין ההפרדה באוטובוסים הוא אפוא טקסט שיפוטי נחוש ומוקפד המנסה לקדם באופן מעשי תאוריה של רב-תרבותיות ליברלית נטולת פשרות – זו המשרטטת את גבולות ההגנה על הזכות לתרבות בכלים ליברליים ברורים – ולאכוף אותה. בהקשר זה אפשר לראות כיצד חלחלה התפיסה הרב-תרבותית הקלסית למשפט, וכיצד מספקת תפיסה זו את המסגרת הרטורית ואת מושגי היסוד שבאמצעותם עוסק בית המשפט בשאלות של מתן הגנה תרבותית למנהגים מסוימים של קבוצות מיעוט. אולם דומה שהקושי בשיח רב-תרבותי ליברלי זה של בית המשפט טמון בדיוק במקום שבו נמצא החידוש של העמדה התאורטית שעליה הוא נסמך: ההמשגה הליברלית של הדילמה ושל פתרונה גם כשמדובר בקבוצת מיעוט שהיא אנטי-ליברלית במובהק. המשגה זו בעייתית לא רק משום שהשיח הליברלי מתבסס על מערכת מושגים שאינה רלוונטית למציאות חיה של הקבוצה החרדית, אלא גם משום שעצם השימוש בכלים ובשפה ליברליים מביא לידי דיון משפטי שמשטיח את הדילמה שעמה אמור בית המשפט להתמודד, ומעלים את מבני הכוח ואת מנגנוני הדיכוי, הכפייה וההשתקה המתקיימים בתוך הציבור החרדי. תחת מראית עין של אוטופיה רב-תרבותית, ליברלית, ראויה וצודקת נותן אפוא בית המשפט חסות להנצחתה של מציאות הפוכה.

אם כן, במעבר מתאוריה של רב-תרבותיות ליברלית ליישום משפטי בפועל של חזון זה נחשפים שני קשיים מהותיים: ראשית, מתעורר ספק של ממש באשר להיתכנותו של החזון הליברלי הרב-תרבותי כאשר מדובר בקבוצת מיעוט אנטי-ליברלית מסוגה של הקהילה החרדית; שנית, גיוסה הרשמי של רטוריקה ליברלית של זכויות והמשגתה של הדילמה כהתנגשות בין "הזכות להפרדה וולונטרית" לבין "הזכות לשוויון וכבוד" נותן כסות לגיטימית לתופעה כולה. מראית העין הליברלית מאפשרת לבית המשפט לספר סיפור פשוט שבמסגרתו משנקבע כי אסור לכפות הפרדה, עתידים אירועים של הטרדה, כפייה ואלימות להיעלם ובמקומם צפויות לצמוח פרקטיקות לגיטימיות של "הפרדה וולונטרית" שיתקיימו בהרמוניה עם "חופש הרצון של נשים חרדיות". כחלק מסיפור אידילי זה משתנה כאמור גם תפקידה של הדלת האחורית, שהייתה בעבר אמצעי מרכזי לאכיפת משטר ההפרדה באוטובוס. כעת, ומשעה שההנחה הרשמית היא שכללי המשחק הליברלי מקובלים על כולם וישמים גם כשמדובר בבני הקהילה החרדית, הופכת גם

132 ראה/ראי עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' 3-4, 6 לפסק דינו של השופט ג'ובראן (ההדגשה הוספה – ג"ר).

פתיחתה של הדלת האחורית לתוצאה שהיא נגזרת הכרחית של שיח הזכויות הרלוונטי. אם כן, ההמשגה הליברלית של סיפור ההפרדה מעוררת קושי לא רק משום שהיא יוצרת מראית עין כוזבת באשר למהותם של הסדרי ההפרדה בתחבורה הציבורית ומעלימה את ההיבטים הבלתי ליברליים של הסדרים אלו. ההמשגה של הסוגיה במונחים ליברליים, כחלק ממהלך שתכליתו המוצהרת היא אכיפה של חזון הרב-תרבותיות הליברלית, מעניקה גם גיבוי של ממש להסדרים אלה ומחזקת עוד יותר את התשתית הכוחנית ואת התנאים שבמסגרתם יכולים הסדרים אלה להמשיך להתבסס ולהתפשט במרחב הציבורי ללא הפרעה.<sup>133</sup>

## 2. התפיסה החד-ממדית של תרבות המיעוט

מגבלה מהותית נוספת של הגישה הרב-תרבותית הנחשפת בפסק הדין בעניין ההפרדה באוטובוסים קשורה לתפיסה החד-ממדית של תרבות המיעוט שעליה נסמכת גישה זו. כאמור, נקודת המוצא של העמדה הרב-תרבותית היא קיומה של תרבות מיעוט השונה מתרבות הרוב וראויה להגנה. כדי לקדם את זכותה לתרבות של קבוצת מיעוט נדרשת אפוא קביעה פוזיטיבית מהי תרבותה של אותה קבוצה, וההנחה הסמויה היא כי תרבות המיעוט היא סטטית והומוגנית באופן המאפשר למשפט להגדיר בנקל אילו מנהגים הם חלק מתרבות המיעוט ואילו לא. ברמה התאורטית מציעה אפוא העמדה הרב-תרבותית למשפט עיקרון פשוט, צודק וקל ליישום בנוגע לזכות לתרבות. הנחת היסוד היא כי תרבות המיעוט היא עניין נתון של הקבוצה כולה, ואין נדרש מהמשפט אלא להגן על תרבות זו מפני עריצות תרבות הרוב. עם זאת פרשת ההפרדה באוטובוסים מגלה כי תפיסה חד-ממדית זו של תרבות המיעוט אינה משקפת בהכרח את המציאות התרבותית של קבוצות מיעוט. ההפרדה המגדרית בתחבורה ציבורית לא הייתה כזכור חלק מתרבות

133 הדברים הללו מתקשרים במובהק לביקורת התאורטית של סוזן אוקין על העמדה הרב-תרבותית ונותנים לה תוקף מעניין. אוקין טענה כאמור כי קיימת התנגשות עקרונית בין פמיניזם לבין רב-תרבותיות בדיוק משום שרוב תרבויות המיעוט הן אנטי-ליברליות ופטריוארכליות במהותן. אוקין וכותבות פמיניסטיות אחרות כינו דילמה זו "דילמת המיעוט בתוך המיעוט" וטענו כי קידומה של העמדה הרב-תרבותית עלול לחזק עוד יותר את מבני הכוח הפטריוארכליים בתוך קבוצות מיעוט ולהנציחם, ובכך להעמיק עוד יותר את אי-השוויון המגדרי המתקיים בתוך קבוצות אלה. ראה/ראי לעיל ה"ש 129 והטקסט הצמוד לה. לכתובה נוספת המחדדת את דילמת המיעוט בתוך מיעוט ראה/ראי Leslie Green, *Internal Minorities and Their Rights*, in *THE RIGHTS OF MINORITIES CULTURES* 256 (Will Kymlicka ed., Oxford U. Press ed. 1995); Anne Phillips, *Democracy and Difference: Some Problems for Feminist Theory*, in *THE RIGHTS OF MINORITIES CULTURES* 288 (Will Kymlicka ed., 1995); AYELET SHACHAR, *MULTICULTURAL JURISDICTIONS: CULTURAL DIFFERENCES AND WOMEN'S RIGHTS* 2-3 (Cambridge U. Press ed. 2001).

המיעוט החרדי עד לפני קצת יותר מעשור שנים. גם כאשר החלה לחלחל פרקטיקה זו למרחב הציבורי היה זה בנסיבות של מחלוקת והתנגדות בתוך הציבור החרדי, ולמעשה עד היום יש מי שמתנגדים בקרב הציבור החרדי לפרקטיקה זו ואינם רואים בה צורך הלכתי וחלק אינטגרלי מתרבותו של מיעוט זה.<sup>134</sup> בהקשר זה מעניין לציין כי שתיים מהנשים הדתיות שהעזו להופיע בפני הוועדה לבחינת הסדרי ההפרדה בתחבורה ציבורית ולהביע התנגדות פומבית להסדרי ההפרדה הציגו בפני הוועדה פסקי הלכה של שני רבנים הקובעים כי אין פגם הלכתי בנסיעה מעורבת בתחבורה ציבורית.<sup>135</sup> גם העותרות בעתירה שהוגשה לבג"ץ, חלקן נשים חרדיות, ביקשו את ביטולה של פרקטיקת ההפרדה בשם תפיסתן הדתית-אמונית וכחלק ממנה. לשאלה אם ההפרדה בין נשים לגברים במרחב הציבורי היא צורך הלכתי של הציבור החרדי יש אפוא יותר מתשובה אחת.<sup>136</sup> למרות זאת הפכה דווקא העמדה המצדדת בהפרדה למייצגת בעיני בית המשפט את "תרבותו" של המיעוט החרדי. השופט גו'בראן הסביר בפסק דינו: "עלינו כחברה לכבד את תרבותו של האחר ואת מנהגיו, וזאת תוך איזון בין הזכויות והאינטרסים השונים",<sup>137</sup> והשופט רובינשטיין הוסיף: "השאלה היתה אפוא, כיצד ניתן להבטיח את זכויותיהם של כל המשתמשים בתחבורה ציבורית מזה ולאפשר למעוניינים בכך לשמור על תפיסתם התרבותית-דתית מזה".<sup>138</sup> זאת ועוד, השופט רובינשטיין הוסיף והזכיר בהקשר זה את עמדת הוועדה לבחינת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית שהתייחסה לצורך בעריכת "[...] איזון בין זכותו של הציבור החרדי לחופש דתי

134 ביטוי מפורש מעניין לעמדה זו נתן הרב יוסף חיים נקש, ראש כולל אלמוני יחסית מבני ברק, כאשר פרסם מאמר בגנות ההפרדה באתר החרדי "בחדרי חרדים". הרב נקש יצא בחריפות נגד העסקנים החרדים הדורשים הפרדה בקווי האוטובוסים ואף ברחוב והוסיף: "אימתי צץ לו האיסור על בני זוג לשבת האחד ליד רעותו? [...] חלק ניכר מן הציבור מעוניין להתנהל עם משפחתו, כמקובל מדורי דורות". ראה/ראי יאיר אטינגר "לא כולם צנועים: גם חרדים לא רוצים לנסוע בקווי מהדרין" הארץ – online 2.6.2009 1.1263788 [www.haaretz.co.il/news/education/1.1263788](http://www.haaretz.co.il/news/education/1.1263788)

135 כך למשל אחת העותרות שהופיעה בפני הוועדה ביקשה להסתמך על פסק הלכה של הרב סולובייצ'יק הנוגע לתחבורה ציבורית בחו"ל והקובע כי אין חובה להנהיג בנסיעה בתחבורה ציבורית כללי הפרדה הנהוגים במקומות אינטימיים וקדושים. ראה/ראי דוח הוועדה לבדיקת הסדרי ההסעה בתחבורה ציבורית, לעיל ה"ש 15, ס' 65. עדה אחרת שהופיעה בפני הוועדה וזוהתה כגב' ח' הציגה פסק הלכה של הרב פיינשטיין, שהיה מחשובי הרבנים האורתודוקסים בארצות הברית, המתיר נסיעה בצפיפות בתחבורה ציבורית. פסק הדין צורף לדוח הוועדה, ראה/ראי שם, נספח ח. לפרטים על תוכן עדותה המלא של ח' ראה/ראי שם, ס' 73–74.

136 לדין רחב יותר במציאות של מחלוקת והתנגדות בתוך הציבור החרדי למגמות ההקצנה בציבור זה ובקולות השונים הנשמעים בפועל מבפנים ראה/ראי רימלט, לעיל ה"ש 60; תמר ג'נטיחשווילי "הבית של הלא מיוצגים" ארץ אחרת 52, 58 (2009).

137 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' 3 לפסק דינו של השופט גו'בראן.

138 שם, פס' לא לפסק דינו של השופט רובינשטיין (ההדגשה הוספה – נ"ר).

ולהגנה על רגשותיו הדתיים [...] לבין זכותן של נשים שאינן מעוניינות בהסדרי הפרדה לחופש מדת [...]”<sup>139</sup>.

אם כן, מכוחה של עמדה זו סווגה העמדה המצדדת בהפרדה כמבטאת את צרכיו הדתיים והתרבותיים של המיעוט החרדי ומגנה עליהם ולכן מצויה במתחם חופש הדת, ואילו העמדה המתנגדת להפרדה, אף על פי שייצגה גם היא קולות מתוך הציבור החרדי, הומשגה כמצויה מחוץ לחופש הדת והתרבות ולכן ראויה להגנה בשם זכויות נפרדות אחרות, כגון החופש מדת. מאחורי מה שנחזה להיות מהלך שיפוטי טכני של איזון בין הזכות לתרבות ולדת לבין זכויות ליברליות אחרות המתנגשות בה, הסתתר אפוא גם מהלך ערכי. כחלק ממהלך זה השתתף בית המשפט הלכה למעשה בשרטוט גבולותיה של תרבות המיעוט החרדי באמצעות מתן מונופול לתפיסה אחת בלבד, מתוך שתיים אפשריות, בהגדרת צרכיו הדתיים של ציבור זה.

ביקורת זו, על האופן שבו השתתף בית המשפט העליון הלכה למעשה בקביעת תכניה הספציפיים של תרבות המיעוט החרדי, מקבלת חיזוק מעניין משני מאמרים שכתבה מדהבי סנדר (Sunder) העוסקים בזכות לתרבות ובאופן שבו מתמודד אתה המשפט בשנים האחרונות. מאמרים אלה מסייעים למקם את הביקורת על התפיסה החד-ממדית של התרבות החרדית, שעליה מתבסס פסק הדין בעניין ההפרדה באוטובוסים, בהקשר רחב יותר. במאמר הראשון, הנושא את הכותרת "מחלוקות תרבותיות",<sup>140</sup> טוענת סנדר כי היום יותר מתמיד מתאפיינות תרבויות מיעוט בתופעות של עימות וחילוקי דעות פנימיים כאשר פרטים בתוך קבוצת המיעוט מנסים לאתגר פרשנויות מסורתיות של נורמות תרבותיות של הקבוצה ולקדם שינוי מבפנים. טענתה היא שהחשיפה הגוברת של קבוצות מיעוט למודרניות ולדרכי חיים חלופיות מביאה לדרישה גוברת ליתר שוויון ואוטונומיה בתוך המרחב התרבותי-דתי של הקבוצה וכחלק ממנו. חברי קבוצות מיעוט אינם רוצים לרוב לבחור בין שייכות תרבותית-דתית לבין מודרניות, אלא רוצים בשתייהן, ומכאן המאבק על הגדרת גבולותיה של הזהות התרבותית-דתית של הקבוצה ובכלל זה ביטולן או צמצומן של נורמות תרבותיות מפלות או דכאניות כלפי פרטים מסוימים בקבוצה.<sup>141</sup> טענה זו, חשוב לציין, אינה חדשה. כותבים וכותבות רבים עסקו בעשורים האחרונים בסוגיית המחאה מבפנים ובמיוחד במאבקן של נשים בתוך קבוצות דתיות להניע שינוי מבפנים.<sup>142</sup> עם זאת סנדר מוסיפה

139 שם, פס' כו לפסק דנו של השופט רובינשטיין (ההרגשה הוספה – נ"ר).

140 Madhavi Sunder, *Cultural Dissent*, 54 STAN. L. REV. 495 (2001–2002).

141 שם, בעמ' 516–523.

142 ראה/ראי למשל: Azizah Al-Hibri, *Islam, Law and Custom: Redefining Muslim Women's Rights*, 12 AM. U. INT'L L. REV. 1 (1997); Paula E. Hyman, *A Feminist Perspective on Jewish Fundamentalism*, in RELIGIOUS FUNDAMENTALISMS AND THE HUMAN RIGHTS OF WOMEN 271 (Courtney W. Howland ed., 1999); Ellen Umansky, *Feminism and the*

עוד רובד לדיון וטוענת כי מאבקים פנים-תרבותיים מסוג זה הולידו פנייה מוגברת למשפט בשנים האחרונות. בהקשר זה מתברר כי האפטרופסים הרשמיים של קבוצות מיעוט גילו את היתרונות שבגיוס כוחם הכופה של המדינה והמשפט לצורך שימור הזהות התרבותית של הקבוצה והגנה מפני שינוי ומודרניות. משמע, ככל שמתעררת הסמכות הפנימית והיכולת לשמור על מסגרת אחידה כופה לכל בני הקבוצה, בין היתר בשל מחלוקות תרבותיות בתוך הקבוצה, כך גדלה הפנייה למשפט בעיקר מצדם של אלה בתוך קבוצת המיעוט המבקשים סיוע בשרטוט גבולות קשיחים של הזהות התרבותית. ניתוח של מקרים ספציפיים שבהם נדרש המשפט להכריע במחלוקות תרבותיות מן הסוג הזה מגלה לטענתה כי בפועל מאמץ המשפט גישה של "שימור תרבותי", שמשמעותה המעשית היא מתן בכורה לעמדות תרבותיות מסורתיות על פני עמדות מודרניות יותר הנשמעות בתוך הקבוצה.<sup>143</sup> ההנמקה המשפטית הרשמית של מהלך זה היא כמובן הגנה על יכולתה של קבוצת המיעוט להתקיים ולשמור על תרבותה. אלא שניתוח ביקורתי יותר מגלה כי בפועל מדובר במתן העדפה לצרכים ולאינטרסים המשרתים את קבוצת בעלי הכוח בתוך הקבוצה, החפצים בשימורו של המצב הקיים. אם כן, במצב הנוכחי המשפט – יותר מהתרבות או מהדת עצמן – הוא הכלי האפקטיבי שבאמצעותו משורטטים גבולות התרבות של קבוצות מיעוט ונחתכות שאלות בדבר מידת השוויון והאוטונומיה שממנה נהנים החברים בתוך הקבוצה. יתרה מזו, בהקשר זה נראה כי המשפט הפך למשתף פעולה עם מהלך ראקציונרי של מתן חסינות למסורות תרבותיות שמרניות מפני שינוי חברתי. לעומת המציאות בפועל של מחלוקות תרבותיות בתוך קבוצת המיעוט המתאגרת את התפיסה המסורתית של תרבות כמוכתבת מראש, סטטית, הומוגנית ובעלת גבולות מוחלטים וברורים, המשפט נותר שבוי בתפיסה מסורתית זו ומנציח אותה בהתעלמו מגיוון הקולות ומחילוקי הדעות בתוך קבוצת מיעוט ומצייר תמונת מציאות חד-ממדית של התרבות הרלוונטית. תפקידו של המשפט, קובעת אפוא סנדר, הוא להבטיח שמאמצים משפטיים להבטיח הגנה על הזהות התרבותית של קבוצת

*Reevaluation of Women's Roles within American Jewish Life, in WOMEN, RELIGION AND SOCIAL CHANGE 477 (Yvonne Yazbeck & Ellison Banks Findly eds., 1985); Laura Geller, From Equality to Transformation: The Challenge of Women's Rabbinic Leadership, in GENDER AND JUDAISM – THE TRANSFORMATION OF TRADITION 243 (Tamar M. Rudavsky ed., 1995).*

143 סנדר מתמקדת במיוחד בהקשר זה בפסק הדין בעניין *Boy Scouts of America v. Dale*, 530 U.S. (2000), שבו נדרש בית המשפט להכריע בשאלה אם הייתה רשאית תנועת הצופים האמריקנית לסלק משורותיה צופה הומוסקסואל בטענה שהומוסקסואליות אינה מתיישבת עם המורשת התרבותית של הקבוצה. הצופה שסולק ניסה לאתגר את הפרשנות של מנהיגי הקבוצה בעניין המורשת התרבותית של הקבוצה, אולם בית המשפט דחה את תביעתו בשם ההגנה על הקבוצה ושימור ערכיה. ראה/ראי Sunder, לעיל ה"ש 140, בעמ' 523–529.

מיעוט כזו או אחרת אינם כסות למהלך של שיעתוק ההגמוניה של בעלי הכוח בתוך הקבוצה והשתקת קולות של מחאה וקריאה לרפורמה מבפנים.

במאמר המשך – "לחזור את הרעלה" 144 – מרחיבה סנדר וממקדת את טענותיה באשר לאופיין של מחלוקות דתיות-תרבותיות המתקיימות בתוך קבוצות מיעוט ובאשר לתפקידו של המשפט בהשתקת מחלוקות אלה ובאכיפתה של תפיסה שמרנית, הומוגנית וסטטית של דת או תרבות. באופן ספציפי מתמקדת סנדר בחברות דתיות מוסלמיות ובוונות מאבקים של נשים בחברות אלה לחולל שינוי מבפנים ולקדם מרחב של שוויון רב יותר לנשים בתוך הקבוצה הדתית וכחלק בלתי נפרד מזהותה התרבותית. 145 טענתה היא כי האופצייה הניצבת בפני נשים דתיות היום היא דו-קוטבית: ליהנות מחופש לדת לפי התנאים המוכתבים מראש של ראשי הקבוצה, או ליהנות משוויון וחופש מחוץ לקבוצה הדתית. אופצייה זו אינה מספקת בעליל מבחינתן של נשים דתיות, ומאבקים ספציפיים של נשים אלה מגלים כי הן חותרות לבסס אופצייה שלישית: שוויון וחופש כחלק בלתי נפרד מהזכות לתרבות ולחופש הדת. 146 לעומת כותבות פמיניסטיות אחרות המתמקדות בהקשר זה בחוסר יכולתן של נשים דתיות לעזוב את הקבוצה בשל מגבלות הקשורות לחינוך, להיעדר משאבים ולפערים ביחסי הכוח בינן לבין גברים בקבוצה, 147 מתמקדת סנדר ברצונן של נשים דתיות להמשיך ולהשתייך לקבוצה תוך הובלת מהלך של שינוי מבפנים. עם זאת מתברר כי למשפט אין תאוריה הולמת וכלים רלוונטיים לתת מענה לתביעות אלה. שבוי בתפיסה מונוליתית וסטטית של הדת, המקבלת כמובנת מאליה את ההגמוניה של פרטים מסוימים בהגדרת זהותה הדתית של הקבוצה ומתעלמת מהמציאות הדינמית של מחלוקת וקריאות לשינוי מבפנים, המשפט הופך לכלי שרת בידיהם של כוחות שמרניים בתוך הקבוצה. התוצאה היא כי שיה זכויות, ובמיוחד נורמות משפטיות כגון "חופש דת", "הזכות לתרבות" או "הזכות להגדרה עצמית", נותנים מענה לתביעות של האליטה הפטריארכלית בתוך הקבוצה הדתית ומחזקים את כוחה בשימור המצב הקיים ובדיכוי ניסיונות לקדם שינוי מבפנים.

מסקנותיה הביקורתיות של סנדר מתקשרות היטב לניתוח הביקורתי שהוצג לעיל בעניין הטיפול המשפטי בהפרדה באוטובוסים ותוצאותיו המעשיות של טיפול זה.

144 Madhavi Sunder, *Piercing the Veil*, 112 YALE L.J. 1399 (2002–2003)

145 שם, בעמ' 1433–1443.

146 שם, בעמ' 1463.

147 איילת שחר הסבירה למשל בהקשר זה: "[...] minority group members such as women who are subject to strict intra group controls and sanctioned maltreatment are precisely those members who commonly lack the economic stability, cultural know-how, language skills, connections, and self-confidence needed to successfully exit from their minority communities". ראה/ראי SHACHAR, לעיל ה"ש 133, בעמ' 64. לעמדה דומה ראה/ראי גם: Green, לעיל ה"ש 133, בעמ' 257.



למעשה, נראה כי אפשר להציג מקרה זה כמקרה מבחן נוסף, שלא זו בלבד שהוא ממחיש טענות אלה ונותן להן משנה תוקף, הוא אף מציף תובנות ביקורתיות נוספות באשר ליחסי הגומלין המורכבים שבין דת למשפט.

סנדר מתמקדת באופן שבו המשפט משתף פעולה עם בעלי הכוח בתוך קהילות דתיות בהקפאת המצב הקיים, אולם פרשת ההפרדה באוטובוסים חושפת מציאות מורכבת יותר, שבה כחלק מהניסיון לשמר את זהותה הדתית של הקבוצה דוחפים גורמים מסוימים בתוך הקבוצה אל עבר הקצנה גדולה יותר. בהקשר זה, ועל רקע הניתוח של סנדר, מעניין לראות לא רק כיצד גילו גורמים שמרניים בציבור החרדי את היתרונות שבגיוס כוחה הכופה של המדינה לקידום חזון ההפרדה, אלא גם את תוצאות המעשיות של מהלך זה. כאמור, ההפרדה בתחבורה ציבורית החלה להתבסס במרחב הציבורי רק כאשר הצליחו תומכי ההפרדה לרתום את משרד התחבורה לקידום חזון ההפרדה. יתרה מזו, שיתוף הפעולה של רשויות השלטון השונות (ובכלל זה משרד התחבורה, בית המשפט העליון והמחוקק) עם העמדה, שהציגו חברים מסוימים בקהילה החרדית, שלפיה ההפרדה המגדרית בתחבורה ציבורית היא צורך הלכתי של הקבוצה כולה, הביאה לא לשימור המצב הקיים, אלא אף להסגתו לאחור בכל הנוגע למרחב השוויון, החופש והאוטונומיה שממנו נהנו חבריה וחברותיה של הקהילה החרדית.

לבסוף, היבט מטריד במיוחד של הטיפול המשפטי בפרשה, המתקשר ללב הניתוח הביקורתי של סנדר, הוא התפיסה המונוליתית והחד-ממדית של צורכי הצניעות והדת של הציבור החרדי, שעליה מתבסס פסק הדין, שכחלק ממנה הוגדרה דווקא ההפרדה המגדרית כמבטאת את חופש הדת של הציבור החרדי ומגנה עליו ולא היעדר ההפרדה. תפיסה זו בעייתית משום שהיא מחמיצה היבט מרכזי הנוגע לעמדה המתנגדת להפרדה ככל שזו באה מתוך הציבור החרדי. נשים וגברים מהקהילה החרדית, המתנגדים להפרדה המגדרית בתחבורה הציבורית ומבקשים להשיב את הסדר הישן על כנו, אינם עושים זאת בשם זכותם האינדיווידואלית לכבוד או לחופש מדת. העיקר בהקשר זה הוא מאבק ומחלוקת בשאלה "מיהו חרדי?". מתנגדי ההפרדה נאבקים על זכותם להתהלך במרחב הציבורי כחרדים מבלי שאי-הציות לכללי ההפרדה יסמן אותם כמי שמפרים את הנורמות המחייבות של הקבוצה. הם רואים עצמם חלק בלתי נפרד מהקבוצה החרדית ומבקשים להמשיך ולהשתייך לקבוצה זו. המחלוקת בינם לבין מצדדי ההפרדה היא על גדריהן הראויים של נורמות הצניעות שבהן מחויבים כל בני ובנות הקהילה. גם מתנגדי ההפרדה החרדים מחויבים לעקרונות של צניעות, ורואים עצמם כמי שמקפידים על קלה כבחמורה בהקשר זה, אלא שהם משרטטים גבול אחר מזה שמשרטטים מצדדי ההפרדה באשר לגדרן של נורמות אלה. מדובר אפוא במאבק בין שתי עמדות על זהותה של הקבוצה ועל הכוח להגדיר מיהו חרדי אמיתי.

המחשה חשובה לדברים הללו אפשר למצוא כאשר מקשיבים לקולות של מתנגדי ההפרדה מתוך הציבור החרדי. קול ברור ואמיץ כזה הוא קולה של יעל נבון, אישה חרדית מביתר עילית, שהעזה והתראיינה בגלוי לכתבת טלוויזיה שעסקה בנעשה בקווי

המהדרין מאז פסיקת בג"ץ<sup>148</sup> נבון, אם לחמישה ילדים, הבאה מבית חסידי ומנהלת דף בפייסבוק "חרדים נעים להכיר", שבאמצעותו היא מנסה לקעקע דעות קדומות ושנאה כלפי הציבור החרדי, עמדה בלב שכונת מאה שערים והביעה התנגדות נחרצת להפרדה באוטובוסים: "אני נגד זה, אני לא אעודד דבר כזה, אני אגיד שזה דבר מטופש, דבר מיותר, דבר שלא צריך אותו". אמרה נבון והוסיפה: "אני ממש חושבת שכל המשחקים האלה, המשחקים של הפרדות והאוטובוסים והקיצוניות הזו זה משחק, זה משחק, אין, זה לא אמיתי. זה לא מגיע ממקום אמיתי, זה לא מגיע מדאגה כנה לצניעות. זה מגיע מדאגה כנה לשם, לכבוד, לפוליטיקה, לכסף [...] אנשים שרוצים לשמור על הצניעות שלהם ימצאו יפה מאוד את הדרכים. הם לא צריכים עזרה מאף אחד". במענה לדברים הללו העירה הכתבת דנה וייס לנבון כי כאשר נסעה בקווי המהדרין אמרו לה נוסעים חרדים כי "מי שאומרת לך משהו כזה היא לא חרדית, היא מתחזה". על כך השיבה לה נבון: "[...] איך בודקים את זה? נראה לך?"<sup>149</sup>

דומה שתשובה אחרונה זו מתמצת את הדילמה כולה. איך בודקים זאת? על פני הדברים ברור שלמשפט אין כל כלים לקבוע מיהו חרדי אמיתי. בתפיסה העצמית יעל נבון היא חרדית לא פחות מכל מצדדי הפרדה במגזר זה, וכך גם כל הנשים החרדיות שהביעו תמיכה והזדהות עם דבריה<sup>150</sup> אלא שפסק הדין בעניין הפרדה באוטובוסים יצר לנשים אלה מבחן כניסה בדמותה של הדלת האחורית, שהן חייבות לעמוד בו כדי להוכיח את שייכותן לקבוצה. מרגע שנפתחה הדלת האחורית כדי להבטיח את "חופש הדת" של נשים חרדיות, ואילו הדלת הקדמית הוגדרה כמשרתת רק את "הזכות לחופש מדת", לא נותרת ברירה לאלה שאינם חפצים להיות מסומנים כחרדים מתחזים.

סיכומם של דברים הוא שהתפיסה החד-ממדית וההומוגנית של תרבות המיעוט החרדי שבה השתמש בית המשפט בפרשת הפרדה באוטובוסים הביאה בסופו של דבר למתן מעמד של בכורה לעמדה אחת על פני עמדה אחרת בהגדרת זהות התרבותית של הקבוצה כולה. במחלוקת שבין תומכי הפרדה לבין מתנגדי הפרדה בתוך הציבור החרדי באשר למידה שבה הפרדה מגדרית באוטובוסים מתחייבת מנורמות הצניעות של הציבור החרדי קיבלה דווקא העמדה הראשונה, השמרנית והרַאקציונרית, מעמד של מייצגת את "חופש הדת" של הקבוצה החרדית כולה. באופן כזה הסיווג הקטגורי של מה נחשב לתרבות המיעוט החרדי, שהמשפט נדרש אליה בשם הרב-תרבותיות וכדי להגן על הזכות לתרבות של מיעוט זה, הביא דווקא לפגיעה בחופש הדת ובזכות לתרבות של אלה בתוך הקהילה החרדית שאינם רואים בהפרדה צורך הלכתי או נגזרת הכרחית של נורמות

148 וייס "נשים חרדיות נגד הפרדה המגדרית", לעיל ה"ש 122.

149 שם, דקה 09:46.

150 ראה/ראי הבלוג של דוני (שם בדוי) "קווי המהדרין, יעל ואני..." saloona 30.10.2011 <http://saloona.co.il/definggravity/?p=139> (להלן: "קווי המהדרין, יעל ואני").

צניעות מקובלות. כעת מששורטטה הגדרה ברורה לשאלה "מיהו חרדי?", אלה הרוצים להמשיך ולהשתייך לקבוצה אינם יכולים עוד שלא לציית להגדרה חדשה זו.

## סיכום

בחודש מרס 2011, חודשיים לאחר מתן פסק הדין בעניין ההפרדה באוטובוסים, שודרה במסגרת התכנית "מבט שני" בערוץ הראשון כתבת תחקיר על הנעשה בקווי המהדרין לאחר פסיקת בג"ץ.<sup>151</sup> כתבת מבט שני עלתה לקו האוטובוס 418, הנוסע מבית שמש לירושלים, כשהיא מצוידת במצלמה נסתרת. עם עלייתה לאוטובוס מהדלת הקדמית התבקשה על ידי חלק מהנוסעים לעבור לחלק האחורי. נהג האוטובוס החרדי הסביר לה: "זה קו מהדרין", והוסיף "נשים מאחורה, גברים מקדימה זה קו מהדרין זה לא קו רגיל". הסימן היחיד לפסיקת בג"ץ בתוך האוטובוס היה מדבקה קטנה על קיר האוטובוס שנוסחה לפי הוראת בג"ץ בלשון זכר, ובה נאמר: "כל נוסע רשאי לשבת בכל מקום שיבחר (למעט המקומות המסומנים לאנשים עם מוגבלויות) הטרדת נוסע בעניין זה עלולה להיות עבירה פלילית".<sup>152</sup> בתגובה לכתבה העביר דובר אגד לתכנית "מבט שני" תגובה בוז הלשון:

בית המשפט העליון הכריע זה מכבר בשאלת הקווים הייעודיים ואגד פועל לקיים את ההנחיות שניתנו למן מועד הפסיקה. ראוי לזכור כי פסיקת בג"ץ מאפשרת גם את המשך ההסדר הוולונטרי, לפיו קבוצות אוכלוסייה המעוניינות יושבות בנפרד, אם הסדר זה הוא כאמור וולונטרי ואינו מחייב את יתר הנוסעים. כך, או כך, אגד מנחה את נהגיו להימנע מלהתערב בהסדר זה, חוץ ממקרים שבהם ישנה הפרעה של ממש לסדר הציבורי.<sup>153</sup>

אם כן, עולם כמנהגו נוהג: נשים מוכוונות לשבת בחלק האחורי של האוטובוס, לנהג האוטובוס החרדי חלק פעיל בתהליך זה של משטור והכוונה, ואגד מנחה את נהגיה שלא להתערב באירועים של אכיפת "ההפרדה הוולונטרית" אלא אם כן יש בכך "הפרעה של

151 מבט שני "מהדרין נגד נשים" מחלקת תעודה, הטיבת התכניות – הערוץ הראשון 9.3.2011  
www.iba.org.il/ibadoc/Teuda.aspx?type=1&entity=717693&topic=167&lang=hebrew  
152 שם. באתר האינטרנט של חברת אגד, חשוב לציין, תוקן נוסח האיסור באופן שיש בו כעת התייחסות פוטנציאלית גם לנשים. במקום המילה "נוסע" נכתב כעת: "נוסע/ת". ראה/ראי www.egged.co.il/main.asp?lngCategoryID=941  
153 "מהדרין נגד נשים", לעיל ה"ש 151 (ההדגשה הוספה – נ"ר).

ממש לסדר הציבורי". ועל כך כבר אמר בג"ץ: "האם לימי Rosa Parks [...] חזרנו? [...]"]  
 או לאוזניים שככה שומעות".<sup>154</sup>

אכן, תמיד אפשר יהיה להגיש עתירה נוספת בנושא לבית המשפט העליון, אבל ייתכן ששוב יחלפו ארבע שנים מיום הגשת העתירה ועד להכרעה בה. ייתכן גם שמספרם של קווי המהדרין יגדל מאוד בתקופה זו, כפי שמספר זה גדל בצורה דרמטית מיום הגשת העתירה הראשונה בנושא ועד היום. בהקשר זה חשוב לזכור כי בשנת 1997 כאשר הוגשה העתירה הראשונה לבג"ץ בעניין קווי המהדרין הופעלו רק שני קווי מהדרין בבני ברק. בעת הגשת העתירה השנייה לבג"ץ בשנת 2007 כבר עלה מספרם של קווי המהדרין לכ-30 קווים,<sup>155</sup> ובסיום הדיונים בעתירה בשנת 2010 התברר מנתוני משרד התחבורה כי המספר כבר תפח לכ-70 קווים הפועלים ברחבי הארץ ומוגדרים כקווי מהדרין.<sup>156</sup>

יתרה מזו, בינתיים הולכת ומתפשטת יותר ויותר ההפרדה בין המינים במרחב הציבורי: בצבא,<sup>157</sup> במערכת החינוך הדתית,<sup>158</sup> במרוכלים, במדרכות רחובות מאה שערים,<sup>159</sup> בקופות החולים ועוד.<sup>160</sup> היא חורגת מהמרחב החרדי ומחלחלת גם למרחב הדתי-לאומי, ובד בבד עם התפשטותה הולכים ורבים קולותיהם של המתנגדים והמתנגדות מבפנים.<sup>161</sup> מתנגדים ומתנגדות אלה אינם נאבקים על זכותם לחופש מדת, הם אינם נאבקים על זכותם/ן האינדיווידואלית לכבוד או לשוויון. הם נאבקים על זהותם הקבוצתית כאנשים דתיים-חרדים, הן נאבקות על זכותן להיות שותפות לשרטוט המרחב הדתי-התרבותי שהן חלק ממנו ורוצות להמשיך להשתייך אליו. הם נאבקים ונאבקות על זכותם/ן לחופש דת.

ימים ספורים לאחר שידורה של הכתבה, שבה הופיעה יעל נבון ואמרה בגלוי דברים בוטים נגד ההפרדה באוטובוסים, פרסמה אישה חרדית, בעילום שם, טור תמיכה ביעל

154 עניין רגן, לעיל ה"ש 1, פס' יט-כ לפסק דינו של השופט רובינשטיין.

155 ראה/ראי עתירה לבג"ץ 746/07 רגן נ' משרד התחבורה.

156 ראה/ראי מכתב ממשה בורמיל, יועץ, משרד התחבורה, לשלמה כץ, מנהל אגף בקרה ופרויקטים במשרד התחבורה (12.10.2010). המכתב הנושא את הכותרת "קווי מהדרין" צורף לתגובה האחרונה שהגיש משרד התחבורה לבג"ץ במענה לצו על תנאי שהוציא נגדו בית המשפט.

157 עמוס הראל "ראש אכ"א: יש לאפשר לחיילות לשיר בכל טקס צבאי" הארץ – online 18.11.2011  
[www.haaretz.co.il/news/education/1.1569394](http://www.haaretz.co.il/news/education/1.1569394)

158 טלילה נשר "ההקצנה בחינוך הממלכתי דתי: הפרדה בהסעה ואיסור על שירת בנות" הארץ  
 18.11.2011

159 ראה/ראי המרכז לפלורליזם יהודי מודרות למהדרין, לעיל ה"ש 124.

160 לסקירה כללית של התפשטות תופעת ההפרדה המגדרית בשנים האחרונות ראה/ראי שם. בנוסף, ראה/ראי ברק רביד וניר חסון "השרים יבחנו דרכי ענישה על הדרת נשים" הארץ 13.12.2011.

161 ראה/ראי למשל, טלילה נשר "מאות הורים מוחים על ההתחרדות הקיצונית בחינוך הממלכתי-דתי" הארץ – online 18.11.2011  
[www.haaretz.co.il/news/education/1.1569329](http://www.haaretz.co.il/news/education/1.1569329)

נבון באחד מאתרי האינטרנט.<sup>162</sup> היא סיפרה על העלבונות והאיומים המופנים כלפי יעל נבון מאז פרסום הכתבה והוסיפה:

כאשה חרדית, שנוסעת באוטובוס מהדרין, אני יושבת מאחורה כשיש מקום. יושבת מקדימה כשאין מספיק מקום מאחורה. אני גם מתיישבת ליד גברים בקוים עירוניים ובין עירוניים שאינם "מהדרין". עוד זוכרת כילדה, את הימים שלא היו קוי מהדרין. אבל ממילא נסענו בצורה הזו בלי דיבורים מיותרים ובלי איומים, צעקות וקללות. מי שרצה לשבת בצורה אחרת עשה זאת. אף אחד לא פנה אליו לבקש הסבר או להסביר לו שזה לא ראוי.

[...]

איני מתכוונת לצאת נגד אף רב ואף גדר אבל אני בטוחה לחלוטין שאפשר למצוא דרכים אחרות. דרכים המכבדות את הגברים והנשים גם יחד כדי להתחזק בנושא 'הבווער' כל כך. ולעניות דעתי, הגיע הזמן שיתחילו לחפש אותן.

נשים חרדיות לא תצאנה אף פעם למחאות עם עגלות וילדים בכבישים ובצמתים. הן תמצאנה את הדרך שלהן להביע את המחאה הכל כך צודקת. יעל נבון, שעמדה שם לבדה, בלב שכונת 'מאה שערים' דיברה בשמי ובשם אותן נשים, ואסור להשאיר אותה שם לבד. כיום היא סופגת את דברי הבלע הקטנוניים והילדותיים של הקנאים שדרך התורה האמיתית רחוקה מהם לחלוטין. אבל כולנו עומדות מאחוריה, לידה, אחזות בידה ואומרות לה בגאווה ובהערכה 'אחותינו, את היי לאלף ורבכה'.<sup>163</sup>

האם יצליחו נשים אלה להיות לאלף ורבכה? התשובה לשאלה זו תלויה במידה רבה ביכולתה של מערכת המשפט להפנים לקחים ותובנות רלוונטיים מפרשת ההפרדה באוטובוסים. דומה שהתובנה המרכזית בהקשר זה היא עד כמה השאלה "מהי תרבותו של מיעוט דתי-תרבותי כזה או אחר" היא שאלה דינמית, שאין לה תשובה אחת מוחלטת. משום כך ההתערבות המשפטית בשאלות הנוגעות לזכות לתרבות של קבוצות מיעוט, בשמה של תפיסה מונוליתית וחד-ממדית של תרבות המיעוט, משמעה הלכה למעשה השתתפות פעילה במאבקי הכוח בתוך הקבוצה באשר לשרטוט גבולותיה של הזהות התרבותית של הקבוצה כולה. יש לקוות אפוא שכאשר יגיעו מחלוקות

162 "קווי מהדרין, יעל ואני", לעיל ה"ש 150.

163 שם.

דתיות-תרבותיות נוספות מסוג הפרדה באוטובוסים לטיפולן של רשויות השלטון: הרשות המבצעת, בית המשפט והמחוקק, ישכילו הללו לתת מענה ראוי יותר למציאות של גיוון ומחלוקת בתוך הקבוצה ולהגן באמת על זכותם לתרבות ולחופש דת של כל חברי קהילת המיעוט. אשר להפרדה באוטובוסים, לפחות כרגע נראה כי את הנעשה אין להשיב. את אוטובוס המהדרין כבר אי אפשר לעצור.