



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

פרויקט קו רציף (שילובים) – תמונת מצב

מוגש לוועדת המשנה של ועדת הכלכלה לענייני
תחבורה ציבורית

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240/1

פקס: 02 - 6496103

www.knesset.gov.il/mmm

כתיבה: רינת בניטה

אישור: ד"ר שירלי אברמי, מנהלת מרכז המחקר והמידע

עריכה לשונית: מערכת דברי הכנסת

ט' בניסן תשע"ו

17 באפריל 2016

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת דב חנין, יושב-ראש ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לענייני תחבורה ציבורית, ומובאת בו תמונת המצב בפרויקט "קו רציף". המסמך מציג תחילה את הרקע לפרויקט ואת הרציונל שלו, לאחר מכן מובאים נתונים על מטרות הפרויקט ופריסתו הנוכחית ולבסוף מוצגים תקציב הפרויקט ויעדיו לשנת 2016.

1. קו רציף – רקע ומטרות הפרויקט

אחד האתגרים בתחום פיתוחם וקידומם של אמצעי התחבורה הציבורית הוא יצירת שילוב נוח ויעיל בין אמצעים שונים, למען המשתמשים בתחבורה הציבורית. פרויקט "קו רציף", שבו עוסק המסמך, הוקם כדי להתמודד עם אתגר זה. הפרויקט, שבעבר נקרא פרויקט "שילובים", הופעל לראשונה בשנת 2009 מטעם משרד התחבורה בשיתוף עם רכבת ישראל, ומטרתו להיטיב ולשפר את הקשר בין רכבת ישראל ובין שירותי התחבורה הציבורית האחרים ולהקל על שימוש משולב בהם, כך שהנסיעה המשולבת ברכבות ובאוטובוסים תהיה פעילות קבועה. היות שחלק מתחנות הרכבת נמצאות בשולי הערים, היעדרו של שירות אוטובוסים יעיל ומתוזמן אליהן ומהן הוא חסם להרחבת השימוש הסדיר באמצעי תחבורה זה על-ידי נוסעים פוטנציאליים; שירות כזה עשוי להגדיל את השימוש ברכבת מצד נוסעים שאין ברשותם רכב פרטי או נוסעים המגיעים ברכב פרטי לתחנות הרכבת, וללא תלות במקום פנוי בחניוני הרכב הפרטי הסמוכים לשטח התחנות.¹ בפועל, חברות התחבורה הציבורית הן המפעילות את שירות קווי האוטובוס, מכוח מכרזי ההפעלה שזכו בהם, כפי שקבעה הרשות הארצית לתחבורה ציבורית. יעדי הפרויקט, כפי שנמסרו מרכבת ישראל ומשרד התחבורה, הם כלהלן:

א. הגדלת מספר הנוסעים ברכבת המשתמשים בשירותי תחבורה ציבורית כדי להגיע אל תחנת המוצא, וממנה אל היעד הסופי.

ב. שיפור רמת השירות לנוסעים הקבועים שכבר משתמשים בתחבורה הציבורית על מנת להגיע אל תחנת הרכבת וממנה.²

לפי רכבת ישראל, לא הוגדר יעד כמותי לעניין הגידול בשיעור הנוסעים ברכבת בעקבות הפרויקט. יעדי שיפור רמת השירות הוגדרו כיעדים תפוקתיים (תוספות של קווים, שיפור המידע וכיוצא באלו).³ כמו כן, לא התקבלה התייחסות משרד התחבורה ליעד פיצול הנסיעות (דהיינו, היחס בין השימוש בתחבורה ציבורית לשימוש בכלל אמצעי התחבורה על-ידי האוכלוסייה) אל הרכבת וממנה לאחר השלמת פריסת הפרויקט.

על-פי אתר קו רציף של משרד התחבורה, בראשית שנת 2016 הפרויקט מתקיים באמצעות 51 קווי אוטובוס של חמש חברות התחבורה הציבורית האלה: אגד, אגד תעבורה, מטרופולין, קווים וגלים, והשירות ניתן ב-18 תחנות רכבת ברחבי הארץ, שהן כשליש מכלל תחנות הרכבת הפעילות (56 במספר). על-פי המוצג באתר, הפרויקט עתיד להתרחב לתחנות רכבת נוספות. ככלל, השירות מתקיים בימים

¹ עדליא, מינהלת תחבורה ציבורית, [שילוביות בתחבורה הציבורית](#), כניסה אחרונה: 14 בפברואר 2016.

² מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 25 בפברואר 2016; מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.

³ מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 7 במרס 2016.



ראשון עד חמישי, ובקווים מסוימים – גם בימי שישי ובצאת השבת.⁴ לרשימת הקווים הרציפים על-פי תחנות הרכבת, כפי שנמסרה ממשד התחבורה, ראו נספח 1.

במסגרת פרויקט קו רציף הוגדר כי שיפור השילוב של אמצעי הנסיעה השונים יהיה בארבעה היבטים:

- שיפור מערך קווי ההזנה, האוספים נוסעים ממוקדים שונים בעיר אל תחנות הרכבת, ומערך קווי הפיזור, המסיעים נוסעים מתחנות הרכבת אל יעדים שונים.
- שיפור מערך המידע לציבור לגבי פעילות התחבורה הציבורית אל הרכבת ובאזור תחנות הרכבת.
- שיפור אמצעי הכרטוס המשולב, המאפשר לנוסעים ברכבת ובאוטובוסים לשלם בגין נסיעה באמצעי אחד, ובמחיר מוזל.
- שיפור תשתיות התחבורה בסמוך לתחנות הרכבת המשמשות הן את ציבור הנוסעים והן את מערך קווי ההזנה.⁵

על-פי משרד התחבורה, בשלבים הראשונים של הפרויקט הושקעו רוב המאמצים בהוספת קווי הזנה, וכיום עיקר העיסוק הוא בשיפור המידע לנוסעים, בשיפור התיאום בין לוחות הזמנים של האוטובוסים ללוחות הזמנים של הרכבות ובשדרוג התשתיות המיועדות לתחבורה ציבורית בסמיכות לתחנות הרכבת, כפי שיפורט להלן.⁶

פעולות שהתבצעו בתחומים אלו, שהוזכרו לעיל, ייסקרו להלן:

א. קווי הזנה ופיזור אל תחנות הרכבת ומהן

בפרויקט קו רציף מושם דגש על קווים ייעודיים לתחנות הרכבת ומהן. קווים אלו משמשים קווי הזנה, האוספים נוסעים מרחבי העיר אל תחנות הרכבת בשעות הבוקר, וקווי פיזור, המפזרים את הנוסעים ברכבת מן התחנות אל יעדים שונים בעיר בשעות אחר-הצהריים. כלומר, קווים אלו מתואמים, מבחינת זמני ההגעה והיציאה שלהם, עם זמני ההגעה בפועל של הרכבת אל התחנה. **לפי משרד התחבורה, "קו הזנה" הוא קו עירוני או אזורי שמסלולו מתחיל או מסתיים במרחק הליכה מרבי של 300 מטרים מתחנת הרכבת, בדרך נגישה להולכי רגל. על-פי המתוכנן, קווים אלו מגיעים אל תחנות הרכבת כ-10 דקות לפני מועד יציאת הרכבת מהתחנה וכ-10 דקות אחרי ההגעה של הרכבת אליה. כמו כן, נקבע כי משך הנסיעה הכולל של קווים שהוגדרו קווים רציפים לא יעלה על 40 דקות בקווים העירוניים ו-50 דקות בקווים האזוריים.⁷ אולם לפי חברת אגד, אפשר להגדיר קו כקו השייך לפרויקט כל עוד זמן הנסיעה אינו עולה על 20 דקות בשטח עירוני, ובשטח שאינו עירוני – על 40 דקות. הגדרה זו מחמירה יותר מהגדרת משרד התחבורה, והמשמעות היא כי ייתכן שמשרד התחבורה מתייחס לקו מסוים כאל קו**

⁴ משרד התחבורה, **אתר קו רציף**, כניסה אחרונה: 21 בפברואר 2016.

⁵ עדליא, מינהלת תחבורה ציבורית, **שילוביות בתחבורה הציבורית**, כניסה אחרונה: 14 בפברואר 2016.

⁶ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.

⁷ שם.



הזנה ואילו אגד אינה רואה בו קו זה. עוד נמסר מאגד כי היא לא הייתה מעורבת בבחירת התחנות שהפריקט פועל בהן או יפעל בהן בעתיד, לאחר הרחבתו על-פי המתוכנן.⁸

חברת עדליא המשמשת כמינהלת התחבורה הציבורית⁹ ואשר מלווה את פרויקט קו רציף בביצוע מטלות, תכנון וסקרים עבור משרד התחבורה, קיימה בשלבי הפרויקט הראשונים סקרי נוסעים רחבים וכן ביצעה מיפוי בעזרת מערכות מידע גיאוגרפיות (מיפוי GIS) של כתובות המגורים של הנוסעים המגיעים לתחנות הרכבת. על-פי ממצאי הסקרים גיבשה המינהלת תוכנית מומלצת: במרבית המקרים היה צורך לתכנן קווים חדשים במסלול קצר וברור, העובר באזורי המגורים של הנוסעים כדי להביאם עד לתחנת הרכבת. כמו כן, לכל קו תוכנן לוח זמנים התואם את הגעת הרכבת לתחנה. זמן מה לאחר הפעלת הקו נבדקה מידת עמידתו בקריטריונים של שיפור זמן הנסיעה ושל הגעה לתחנה במועד התואם את לוח הזמנים של הרכבת (לגבי הקווים שהופעלו בוצעו ספירות נוסעים ועיבוד סטטיסטי של הנתונים), ונעשו התאמות שונות על-פי הממצאים שעלו הן מהסקרים והן מפניות התושבים.¹⁰ נוסף על כך, על-פי אתר חברת עדליא, לקראת כל שינוי משמעותי בלוח זמני הרכבות הארצי, המחייב שינויים בלוחות הזמנים של הקווים המזינים והמפזרים, ננקטו צעדים להעברת המידע למפעילי האוטובוסים וכן לרכבת ישראל ונבדקו לוחות הזמנים המתוכננים על-ידי המפעילים והתאמתם לשינויים הצפויים בלוח הזמנים של הרכבת.¹¹ לפי מר פליקס שכמן, מנהל תחום סטטיסטיקה בעדליא, פעילות זו התקיימה באופן נרחב בשנים 2009-2013. כעת, המינהלת מקיימת בדיקות נקודתיות, בעיקר בתחנות הרכבת החדשות, וכן בדיקות תקופתיות בתחנות שבהן הפרויקט פעיל, המבוססות על ספירות נוסעים ובחינת ההתאמה בין לוחות הזמנים של האוטובוסים ללוחות הזמנים של הרכבות; נמסר כי בתחנות הרכבת החדשות יש כוונה לקיים בשנת 2016 סקרים רחבים ומעמיקים יותר.¹²

ראוי לציין כי על-פי תשובת אגד, אחד הקשיים שהחברה נתקלת בהם הוא חוסר תיאום עם רכבת ישראל: בעוד לוח הזמנים של האוטובוסים משתנה בתאריכים שקובע משרד התחבורה, רכבת ישראל משנה באופן עצמאי את לוחות הזמנים שלה, על-פי שיקולים שונים שלה. בשל כך, שינויים בלוחות הזמנים של הרכבת מביאים לעתים ולמשך כמה ימים לפעילות קווי האוטובוסים בלוח זמנים שאינו מתוזמן עם זה של הרכבת.¹³

ב. שיפור מערך המידע לציבור

על-פי אתר עדליא, רכבת ישראל פרסמה את הקווים הפועלים במסגרת פרויקט קו רציף בפרסומיה, הופץ מידע בחוברות כיס, הוצב שילוט בתחנות הרכבת המכוון את הנוסעים אל תחנות האוטובוסים, וכעת מיושם פרויקט של מידע בזמן אמת: הצגת זמני היציאה של האוטובוסים מהתחנות הסמוכות

⁸ אינג' פינחס גרשון, מהנדס תנועה בקואופרטיב אגד, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 9 במרס 2016.

⁹ עדליא היא חברת ייעוץ פרטית, שנבחרה לשמש כזרוע הביצועית (מינהלת) של משרד התחבורה לצורך ניהול מכרזים לאספקת שירותי התחבורה הציבורית בישראל, מאז שנת 2003, ובהם את פרויקט קו רציף. להתייחסות מבקר המדינה לעניין העסקת יועצים חיצוניים על-ידי משרד התחבורה, ראו: [מבקר המדינה, דוח שנתי 66א, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים: התקשרויות עם יועצים ונותני שירותים](#), 2015, עמ' 431-461, כניסה אחרונה: 17 באפריל 2016.

¹⁰ עדליא, מנהלת תחבורה ציבורית, [שילוביות בתחבורה הציבורית](#), כניסה אחרונה: 14 בפברואר 2016.

¹¹ שם.

¹² מר פליקס שכמן, מנהל תחום סטטיסטיקה, עדליא מינהלת תחבורה ציבורית, שיחת טלפון, 17 באפריל 2016.

¹³ אינג' פינחס גרשון, מהנדס תנועה בקואופרטיב אגד, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 9 במרס 2016.



לתחנות הרכבת בתוך אולמות הנוסעים בתחנות. באתר נכתב כי במסגרת פרויקט זה יוצג המידע על הגעת הרכבות לתחנות בזמן אמת בתוך האוטובוסים המשמשים את הקווים המזינים וכן יועבר מידע בזמן אמת לנהגים, כדי שהאוטובוסים ימתונו לרכבת מאחרת בקווי הפיזור.¹⁴ באתר קו רציף מפורטים מספרי הקווים המשרתים כל אחת מ-18 תחנות הרכבת שבפרויקט, ומצוין כי יש בשטחי התחנות שלטי הכוונה, מפות נסיעה ומסכי מידע אלקטרוניים המאפשרים תכנון נסיעה בזמן אמת.¹⁵ לפרויקט יש גם עמוד ברשת החברתית פייסבוק, הפעיל מאז חודש יוני 2014.¹⁶ עם זאת, בתשובת פורום חברות התח"צ הפרטיות ממרס 2016 נמסר שיש מחסור מהותי במידע על זמני היציאה וההגעה של הרכבת מהתחנות השונות ואליהן, וכי אי-העמידה בזמנים של רכבת ישראל גורר אתגרים ועיכובים רבים בהפעלת מערכי האוטובוסים. עוד נמסר כי נכון למועד מתן התשובה, המפעילים אינם מקבלים עדכונים בזמן אמת בדבר זמני ההגעה של הרכבת לתחנות, ולפיכך הם אינם יכולים לתכנן ולהתאים את נסיעות האוטובוסים לנסיעות הרכבת, כנדרש על-פי הפרויקט; חוסר התיאום אשר לזמני ההגעה לתחנה פוגע בציבור הנוסעים ומערער את אמינות מערך התחבורה הציבורית.¹⁷ כמו כן, נמסר כי לאחרונה הוסיף משרד התחבורה הנחיה שעל-פיה על נהג האוטובוס, עם הגעתו לתחנת הרכבת, לברר את מועד הגעת הרכבת בפועל. הדבר מחייב את הנהג לפנות נוסעים מהאוטובוס, אם יש כאלה, להחנות את האוטובוס ולהיכנס פיזית אל תחנת הרכבת ומקשה על הנהגים. בסוגיה זו עמדת הפורום היא שעל הרכבת להעביר למפעילי התחבורה הציבורית מידע בזמן אמת על זמני ההגעה הצפויים של הרכבות באמצעות חדר הבקרה המרכזי או מנהלי התחנות, כדי שהמפעילים יוכלו להתאים את זמני הנסיעה של האוטובוסים לזמני הפעילות של הרכבת באופן מסודר ויעיל ולהנחות את הנהג בזמן אמת.¹⁸

ג. שיפור אמצעי הכרטוס המשולב והמוזל לנוסעים ברכבת ובאוטובוסים

ב-1 בינואר 2016 הוחלה רפורמת תעריפים, ובעקבותיה הנוסעים בתחבורה הציבורית יכולים לרכוש מנוי נסיעה אזורי, המאפשר שימוש בכל אמצעי התחבורה הציבורית, ואף שילוב שלהם (רכבות ואוטובוסים למשל). יש להדגיש כי הרפורמה אינה חלה על מוניות השירות. ההסדר הוחל על ארבעת המטרופולינים בישראל (ירושלים, תל-אביב, חיפה ובאר-שבע), ומתקיים בתוך תחומי כל מטרופולין בנפרד. על-פי הודעת שר התחבורה, השילוב בין אמצעי הנסיעה באמצעות מנוי יגדיל את האטרקטיביות של התחבורה הציבורית ויגרום לנוסעים רבים להעדיף את התחבורה הציבורית על הרכב הפרטי. סוגי המנויים הזמינים כעת הם מנוי חודשי, מנוי שבועי ומנוי יומי.¹⁹

ד. שיפור תשתיות תחבורה בתחנות הרכבת

על-פי אתר עדליא, פרויקט קו רציף מלווה את תכנון השיפורים בתחום תשתיות התחבורה ואת יישומם; שיפורים אלו נועדו לאפשר תנועה חלקה של האוטובוסים אל תחנת הרכבת וממנה. בין הפעולות בתחום

¹⁴ מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 25 בפברואר 2016.

¹⁵ משרד התחבורה, [אתר קו רציף](#), כניסה אחרונה: 21 בפברואר 2016.

¹⁶ עמוד הפייסבוק של המיזם [קו רציף](#), כניסה אחרונה: 21 בפברואר 2016.

¹⁷ מר יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 20 במרס 2016.

¹⁸ שם.

¹⁹ משרד התחבורה, הודעה לעיתונות: [יותר אפשרויות, יותר יעדים, יותר משתלם. בשבוע הבא: מהפכת התעריפים בתחבורה הציבורית יוצאת לדרך](#), 20 בדצמבר 2015, כניסה אחרונה: 3 בפברואר 2016.



התשתיות: יצירת נתיבים מיוחדים לאוטובוסים, ובמקומות מסוימים אף הגבלת הכניסה אליהם לכלי רכב מורשים בלבד ואכיפת ההגבלה באמצעות מחסומים אוטומטיים.²⁰ בתשובת רכבת ישראל נמסר כי היא הייתה מעורבת בבחירת התחנות הפעילות בפרויקט וכי התאמות בתשתית נעשו בתחנות אלו: חדרה, נתניה, בית-יהושע, ראש-העין, כפר-סבא, קריית-גת, באר-שבע צפון, אשדוד ואשקלון. עוד נמסר כי נקבעה פרוגרמה המפרידה בין תנועת כלי הרכב הפרטיים לתנועת כלי הרכב הציבוריים בחניון התחנה והוקצו עמדות לתחבורה ציבורית; בתחנות חדשות הפרוגרמה יושמה בעת הבנייה ובתחנות ותיקות מתבצעות התאמות תשתית ככל הנדרש.²¹ ממשד התחבורה נמסר כי העיקרון של הפרדה בין כלי הרכב בחניון התחנה ומתן עדיפות לתחבורה הציבורית בגישה אל התחנה הוא חלק מהפרוגרמה.²² כמו כן, כדי לאפשר תנועת אופניים רצופה, ננקטות פעולות ליצירת רצף נגיש של שבילי אופניים מהעיר אל תחנת הרכבת.²³ על-פי אתר קו רציף, במסגרת הפרויקט נבנים גם מפרצי נסיעה ייעודיים לאוטובוסים, כדי שיוכלו להגיע עד לפתח תחנות הרכבת, ומוצבות סככות המתנה לנוסעים.²⁴

על-פי נתוני משרד התחבורה, אלה הפעולות שבוצעו במסגרת הפרויקט:

- הותקנו יותר מ-40 סככות המתנה בתחנות האוטובוס;
- הותקן שילוט סטטי בכל תחנות הרכבת ברחבי הארץ;
- הותקנו 81 שלטים דיגיטליים בעמדות אוטובוס הסמוכות לרכבת;
- 13 שבילי אופניים מגיעים אל תחנות הרכבת, ובמהלך משותף של רכבת ישראל עם משרד התחבורה נבחנת האפשרות להוסיף שבילי אופניים בתחנות נוספות;
- במכרזים החדשים של משרד התחבורה להפעלת קווי אוטובוס מיושם העיקרון שלפיו תחנת הרכבת תשמש מסוף קצה.²⁵ לדברי המשרד, עיקרון זה יושם כבר בחלק מתחנות הרכבת הכלולות במכרז צפון הנגב.^{27,26}

בתשובה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת מסרה חברת אגד כי על אף המגמה לאפשר כניסת אוטובוסים בלבד למתחם הרכבת באמצעות הצבת מחסומים אוטומטיים, כפי שתואר לעיל, בפועל מחסומים אלו אינם יעילים די הצורך.²⁸ כמו כן, במסמך של פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות נכתב כי למרות הצורך בהשלמת שירותי הרכבת באמצעות מערך אוטובוסים יעיל התואם את זמני הנסיעה של הרכבת, בעת תכנון תחנות הרכבת השונות אין כל התייחסות לתשתית המיועדת לשרת את

²⁰ עדליא, מינהלת תחבורה ציבורית, [שילוביות בתחבורה הציבורית](#), כניסה אחרונה: 14 בפברואר 2016.

²¹ מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 25 בפברואר 2016.

²² מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.

²³ עדליא, מינהלת תחבורה ציבורית, [שילוביות בתחבורה הציבורית](#), כניסה אחרונה: 14 בפברואר 2016.

²⁴ משרד התחבורה, [אתר קו רציף](#), כניסה אחרונה: 21 בפברואר 2016.

²⁵ לפי הגדרות משרד התחבורה, מסוף קצה הוא מתחם המשמש חנייה תפעולית לתזמון יציאת קו אוטובוס שלא בתוואי הדרך, ללא פעילות נוסעים. מקור: משרד האוצר ומשרד התחבורה, הנחיות לתכנון ותפעול שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים, דצמבר 2015.

²⁶ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.

²⁷ להרחבה לעניין המכרז, ראו: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, [מכרז 07/2014 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול צפון הנגב](#), כניסה אחרונה: 3 במרס 2016.

²⁸ אינג' פינחס גרשון, מהנדס תנועה בקואופרטיב אגד, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 9 במרס 2016.



האוטובוסים. למשל, בתחנות רכבת רבות לא מוקמים רציפי נוסעים הולמים ובטיחותיים ולא מוקצים שטחים מספיקים לחניות תפעוליות לאוטובוסים המשמשים קווי הזנה וממתינים לנוסעים היוצאים מתחנת הרכבת. לפי המסמך, גם בתחנות שבהן הוקצה מקום ייעודי לתחנת אוטובוס, לעתים כלי רכב פרטיים חונים בשטח האמור ואף בתחנות העלאת הנוסעים, והרשויות המקומיות אינן אוכפות את איסור החנייה.²⁹ בתשובת אגד עולה טענה דומה בדבר היעדר אכיפה כלפי כלי רכב פרטיים הפוגעים בפעילות התחבורה הציבורית.³⁰ מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה אל מרכז השלטון המקומי בבקשה לקבל תגובה לטענות והופנה על-ידו לפורום ה-15,³¹ הפועל תחת מרכז השלטון המקומי ומאגד את 15 הערים העצמאיות, אולם מתשובת הפורום עולה כי אין ברשותו כל מידע על הפרויקט.³² ממשד התחבורה נמסר כי הרשויות המקומיות משתפות פעולה באופן מלא עם הפרויקט, ומקדמות בקשות לשיפור דרכי ההגעה בתחבורה הציבורית אל תחנות הרכבת הנמצאות בתחומן.³³ לפירוט הפעילות בתחום התשתיות המתבצעת במסגרת הפרויקט, כפי שנמסר ממשד התחבורה, ראו נספח 2. פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות מסר, בתשובה על בקשת המידע של מרכז המחקר והמידע של הכנסת, את רשימת תחנות הרכבת שיש בהן קשיים בתשתיות. הנתונים מוצגים בטבלה 1 להלן.

²⁹ מר יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, תשתיות תחבורה ציבורית, דוא"ל, 1 בנובמבר 2015.

³⁰ אינג' פינחס גרשון, מהנדס תנועה בקואופרטיב אגד, נתונים בנושר פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 9 במרס 2016

³¹ להרחבה ראו: **פורום 15 הערים העצמאיות**, כניסה אחרונה: 17 באפריל 2016.

³² גב' מאיה קרבטרי, מנהלת תחום סביבה וקיימות בפורום ה-15, דוא"ל, 7 במרס 2016.

³³ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.



טבלה 1: קשיים בתשתיות המשמשות את קווי הזנה בתחנות הרכבת של פרויקט קו רציף – הערות פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות

תחנה	מפעילים	בעיות התשתית בתחנת הרכבת
בנימינה	קווים	אין רציפי נוסעים. אין חנייה תפעולית להמתנת אוטובוסים.
פתח-תקווה – תחנת סגולה	קווים	אין רציפי נוסעים, אין חנייה תפעולית, כלי הרכב הפרטיים חונים במתחם ומפריעים לתנועת האוטובוסים ולא מתבצעת אכיפה.
ירושלים – מסוף גבעת התחמושת (רק"ל)	קווים, אפיקים, אגד תעבורה	חסרים רציפי נוסעים, שטחי חנייה תפעולית ותשתיות תומכות לנוסעים ולנהגים (שירותים, סככות המתנה, חדרי מנוחה).
תל-אביב – מסוף 2000 רכבת מרכז	קווים, אפיקים, מטרופולין, סופרבוס	חסרים רציפי נוסעים וחנייה תפעולית.
תל-אביב – תחנת רכבת השלום	קווים	תחנות האוטובוס לכל כיווני התנועה נמצאות על כבישים ראשיים ועמוסים. כלי רכב פרטיים ומוניות ממתניים בתחנות האוטובוס ומפריעים לתנועת האוטובוסים. בשל ריבוי קווים בכל תחנה יש עומס רב בתחנות והאוטובוסים אינם יכולים לעצור בהן לצורך העלאה והורדה של נוסעים. בנוסף, אוטובוסים הממתניים להיכנס לתחנה מפריעים לתנועת כלי הרכב, ובמקרים רבים הם נאלצים לחסום צמתים מרכזיים בסמוך לתחנה.
בית-שמש	קווים, סופרבוס	חסרים רציפי נוסעים, חנייה תפעולית ותשתיות לנוסעים ולנהגים.
בית-יהושע	קווים	חסרים רציפי נוסעים וחנייה תפעולית. על-פי רוב, בשל חניית כלי רכב פרטיים בשטח, אין לאוטובוסים גישה למתחם התחנה לצורך איסוף והורדה של נוסעים, והאוטובוס ממתין על הכביש הראשי, רחוק יחסית מתחנת הרכבת ולא בתחנה ייעודית בתחומי הרכבת.
ראש-העין צפון	אפיקים	חניית כלי רכב פרטיים מפריעה לעתים קרובות לתנועת האוטובוסים במתחם הייעודי שהוקצה להם ולא מתבצעת אכיפה בעניין זה.
יבנה מערב	אפיקים	חסרים רציפי נוסעים וחנייה תפעולית. כיום מוסדר שטח לשלושה אוטובוסים, אך במקום פועלים שבעה קווים שונים ונדרשות חניות (בו זמנית) לעשרה אוטובוסים.

2. תקציב הפרויקט

משרד התחבורה ורכבת ישראל הם הנושאים בעלות הפרויקט. על-פי הנתונים שמסרה רכבת ישראל, בשנים 2011-2015 תוקצב הפרויקט בכ-13.5 מיליון ש"ח, ועד לשנת 2014 הביצוע הסתכם בכ-9.6 מיליון



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

ש"ח. בתשובת משרד התחבורה ורכבת ישראל נמסר כי בשנים 2011-2015 הוקצה תקציב נוסף, של 6.1 מיליון ש"ח, על-ידי הרכבת, לשם הפעלת שירות שאטלים בין שבע תחנות רכבת למרכזי השכלה ותעסוקה. יודגש כי זהו הסכום שהקצתה הרכבת בלבד; במימון פרויקט הפעלת השאטלים כולו משתתפים גורמים נוספים (בין היתר רשויות מקומיות, מכללות והנהלות מרכזי תעסוקה).³⁴ על-פי תשובת הרכבת, שירות השאטלים הוא פיילוט, ובעתיד צפוי שהשירות יינתן באמצעות תחבורה ציבורית סדירה. עוד נמסר כי תחנות הרכבת המשתתפות בפיילוט שירות השאטלים נבחרו על-פי כמה פרמטרים, ובהם מחסור בשירותי תחבורה ציבורית אל תחנת הרכבת, קיומו של שותף מקומי במימון השירות והפעלתו וכדאיות כלכלית.³⁵

מרכז המחקר והמידע של הכנסת פנה גם אל משרד התחבורה בבקשה לקבל מידע על תקצוב הפרויקט. הנתונים שנמסרו מהמשרד מוצגים בטבלה 2 להלן (הנתונים מעוגלים, ומוצגים באלפי ש"ח):

טבלה 2: תקצוב פרויקט שילובים/ קו רציף בשנים 2010-2015 (באלפי ש"ח)³⁶

סך הכול	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
25,880	4,177	7,000	5,000	2,115	4,818	2,770	תקציב מקורי
	3,056	5,000	809	---	---	---	תקציב מאושר ³⁷
13,013.5	3,056	4,067.5	799	2,114	2,104	873	ניצול התקציב לצורך פרויקטים של תשתיות
³⁸ 6,785	807.5	1,203	1,597.5	879	1,438	860.5	ניצול התקציב לצורך ניהול הפרויקט

יודגש כי התקציב בסעיף "ניצול התקציב לצורך ניהול הפרויקט" הוא תקציב נוסף על מה שהוקצה לפרויקט עצמו באמצעות התקנה הייעודית 79500276 (שילוביות אמצעי תחבורה), והוא מגיע ממקור תקציבי כללי של המשרד. כמו כן, נמסר כי בשנים 2014-2015 הסתכם תקציב השיווק של הפרויקט (בפועל) ב-2,773.5 אלף ש"ח, וכ-83% ממנו נוצל בשנת 2014.³⁹ יצוין כי תקציב זה גם הוא אינו חלק מהתקנה הייעודית, ומקורו בסכומים שמעבירים מפעילי התחבורה הציבורית.⁴⁰ על-פי נתוני מערכת

³⁴ לפירוט ראו: אתר הרכבת, [תחבורה משלימה](#), כניסה אחרונה: 6 במרס 2016.

³⁵ מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 7 במרס 2016.

³⁶ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 18 באפריל 2016.

³⁷ המידע שלהלן אוחר באמצעות מערכת פיסקלי-דיגיטלי בתאריך 6 באפריל 2016. החיפוש בוצע על תקנה מספר 79500276: שילוביות אמצעי תחבורה.

³⁸ בסכימה נוצר פער של 500 ש"ח, עקב עיגול הנתונים בטבלה לעיל.

³⁹ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 18 באפריל 2016.

⁴⁰ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, שיחת טלפון, 9 במאי 2015.



[פיסקלי-דיגיטלי](#) של משרד האוצר, התקציב לפרויקט בשנת 2016 יסתכם ב-3 מיליון ש"ח.⁴¹ מתשובת משרד התחבורה עולה כי כמחצית מן התקציב בסעיף זה מיועד לתקצוב הפעילות השוטפת, והיתר – לשיפור תשתיות.⁴²

3. מזדי הצלחה של הפרויקט

מחברת רכבת ישראל נמסר כי בסקר שקיימה בשנת 2015 נשאלו נוסעים ברכבת בין היתר על אופן הגעתם לתחנת הרכבת. על-פי הנתונים שנמסרו למרכז המחקר והמידע של הכנסת, בשנה זו כ-29% מהנוסעים ברכבת הגיעו לתחנות בתחבורה ציבורית (אוטובוסים ומוניות שירות), 22% מהם הגיעו ברגל ו-41% הגיעו באמצעות רכב פרטי, כנהגים או כנוסעים. בהשוואה לממצאי הסקר משנת 2014, בשנת 2015 גדל שיעור הנוסעים ברכבת שהגיעו אל התחנה בתחבורה ציבורית: בשנת 2014 רבע מן הנוסעים הגיעו אל התחנה באמצעות אוטובוסים ומוניות שירות, 40% מהם הגיעו ברכב פרטי, כנהגים או כנוסעים, ו-17% הגיעו ברגל.⁴³ יש לציין כי לפי נתוני סקר נוסעים בתחבורה ציבורית במטרופולין תל-אביב משנת 2013, כשליש מהנוסעים ברכבת הגיעו אל התחנה ברגל, ושיעור דומה של נוסעים (32%) השתמשו בתחבורה ציבורית: 22% נסעו באוטובוסים, 7% נסעו ברכבות ו-3% נסעו במוניות שירות.⁴⁴ עוד נמסר מרכבת ישראל כי שיעור הנוסעים המשתמשים בכרטיסים המשולבים מסוג "גמיש 30" (נסיעה ללא הגבלה בין שני יעדים נבחרים, כולל אפשרות לעלייה וירידה בתחנות הביניים, למשך 30 ימים) גדל במידה ניכרת – מכ-31% בשנת 2015 לכ-82% בפברואר 2016, בעקבות הרפורמה בתעריפי הנסיעה שפורטה לעיל. עם זאת, ברכבת מציינים כי רוב הנוסעים אינם מנצלים את האפשרות שהכרטיס מקנה להם ואינם משתמשים באוטובוסים לשם הגעה אל תחנת הרכבת וממנה. הדבר נובע, לפי הרכבת, מאמינות השירות; ככל שזו תשתפר, תשתפר גם תדמיתו והשימוש בהסדר זה יגדל, בייחוד לאחר הוספת התמריץ הכספי עקב רפורמת התעריפים.⁴⁵

4. יעדי הפרויקט לשנת 2016

בתשובת משרד התחבורה נמסר כי במהלך שנת 2016 יתמקד הפרויקט בתחומים אלו:

- תזמון מדויק יותר של קווי הזנה המגיעים לתחנות רכבת קיימות ותכנון קווי הזנה לתחנות רכבת חדשות.
- שיפור השירות לאזורי תעשייה הממוקמים בסמיכות לרכבת.
- מתן שירות נוסף – באמצעות הרחבת דרישות השירות במכרזים עתידיים למפעילי תחבורה ציבורית.

⁴¹ המידע אוחר באמצעות מערכת פיסקלי-דיגיטלי בתאריך 6 באפריל 2016. החיפוש בוצע על תקנה מספר 79500276: שילוביות אמצעי תחבורה.

⁴² מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 18 באפריל 2016.

⁴³ שם.

⁴⁴ משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ונתיבי איילון, סקר נוסעים בתחבורה ציבורית במטרופולין תל-אביב, דוח מסכם – 2013, 4 בפברואר 2014.

⁴⁵ מר דן לנדאו, סמנכ"ל רגולציה ברכבת ישראל, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 25 בפברואר 2016.



- שיפור התשתיות בתחנות הרכבת.
- הפעלת מיזם next train, שמטרתו להתריע בדבר רכבת מאחרת בפני נהג האוטובוס.
- הנגשת מידע באמצעות פעילות שוטפת לעדכון הציבור ומתן מענה על פניות ציבור הנוגעות להגעה לתחנות הרכבת.⁴⁶

יש לציין כי לפי תשובת פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, הנחיות משרד התחבורה הן כלליות מדי, ולפיכך יש להעביר למפעילים הנחיות מפורטות בדבר המועדים, הזמנים והתדירויות שהם נדרשים לעמוד בהם, לרבות התייחסות לעניין לוח הזמנים של הרכבת. כמו כן, לטענת הפורום, במקרים רבים אי-אפשר להתאים את זמני הנסיעה של האוטובוס לאלו של הרכבת, בגלל הבדלים בתדירויות הנסיעה, ולכן, כדי לשפר את השירות לציבור הנוסעים, נדרשות הנחיות ספציפיות ומדויקות יותר מאלה שמשרד התחבורה נותן כיום.⁴⁷

⁴⁶ מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.

⁴⁷ מר יער אמיר, מנהל פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 20 במרס 2016.



נספח 1: קווים ייעודיים אל תחנות הרכבת ומהן – מידע מעודכן לשנת 2016 (בסוגריים: מספרי הקווים)⁴⁸

מספר קווים רציפים	תחנת הרכבת
(66,21,22,23,24) 5	אשדוד – עד הלום
(18,12,13,14) 4	אשקלון
(11,12,14,30,31) 5	בית-יהושע
(35,36) 2	בנימינה
(12) 1	דימונה
(7,64,68) 3	הוד-השרון-סוקולוב
(15,17,22,18) 4	חדרה מערב
(40,41,62,63,65) 5	כפר-סבא נורדאו
(41) 1	להבים-רהט
(9) 1	לוד
(5) 1	נתב"ג
(14,20,16,25) 4	נתניה
(66,67) 2	פתח-תקווה-סגולה
(44,53) 2	פתח-תקווה-קריית-אריה
(3) 1	קריית-גת
(1,2,4) 4	ראש-העין צפון
(11,17,18) 4	רחובות
(3,4) 2	שדרות

יצוין כי על-פי משרד התחבורה, בשנת 2016 צפוי שייפתחו תחנות רכבת נוספות – ארבע תחנות במסילת העמק ותחנה אחת בנתניה – וגם הן ייכללו בפרויקט קו רציף.

⁴⁸ מקור הנתונים: מר דרור גנון, מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, נתונים בנושא פרויקט קו רציף/שילובים, דוא"ל, 2 במרס 2016.



נספח 2: פעולות בתחנות הרכבת בתחום התשתיות במסגרת פרויקט קו רציף⁴⁹

תחנת הרכבת	גורם מממש	תיאור הפעילות	סטטוס (מעודכן ל-1 בינואר 2016)
פתח-תקווה-סגולה	נתיבי ישראל	הוספת תחנות אוטובוס על גשר כביש 40, וחיבורן ברמפה לתחנת הרכבת.	בהשלמה תקציבית – לפני ביצוע
לוד גני-אביב	ח.פ.ת.	פיתוח שביל אופניים בין שכונת גני-אביב לתחנה.	בביצוע
כפר-סבא נורדאו	רכבת ישראל	הוספת עמדות אוטובוס והצבת מחסום לרכב פרטי.	בביצוע
באר-שבע צפון	עיריית באר שבע	הוספת מפרצי אוטובוס על שדרות בן-גוריון.	בביצוע
באר-שבע צפון	רכבת ישראל	הוספת מחסום גובה.	הסתיים
עכו	יפה נוף	בדיקת היתכנות להסדרת מסוף, פרוגרמה וסטטוטוריקה.	בדיקת חלופות – לפני ביצוע
ראש-העין צפון	חוצה ישראל	סלילת שביל אופניים מראש-העין למתחם התחנה.	בתכנון – לפני ביצוע
ראש-העין צפון	רכבת ישראל	הקמת מחסום.	בתכנון – לפני ביצוע
אשדוד הלום	עיריית אשדוד	הוספת מחסום גובה בכניסה לתחנת הרכבת, שינוי כיכר הכניסה לתחנת הרכבת.	הסתיים
חדרה מערב	רכבת ישראל	הסדרת מפרץ האוטובוסים הצפוני והוספת שני מחסומי גובה.	הסתיים
קריית-גת	רכבת ישראל	ביצוע הפרדה תנועתית והסדרת נת"צ, הסדרת יציאה מחניון הרכבת לכלי רכב פרטיים.	הסתיים
פתח-תקווה-קריית-אריה	רכבת ישראל	מניעת חסימת מעגל תנועה.	הסתיים
בית-יהושע	רכבת ישראל	הסדרת נת"צ, מדרכות ומעבר הולכי רגל, הוספת חניות תפעוליות.	הסתיים
נתניה	רכבת ישראל	הסדרת מתח, הסדרת נת"צ, מדרכות ומעבר הולכי רגל.	הסתיים

ש.מ.⁴⁹



הכנסת

מרכז המחקר והמידע