



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל
תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

**דו"ח סיכום שלושת החודשים הראשונים של ביצוע הפעימה השנייה
של הארגון מחדש בתחבורה הציבורית בגוש דן
(יולי – ספטמבר 2011)**

סטלה אבידן, יו"ר
דני קומיסר, מנהל מחקר ופעילויות
ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

כ"ו בתשרי תשע"ב
24 באוקטובר 2011



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

תקציר מנהלים

לאחר עשור של תכנון מפורט על ידי חברת "נתיבי איילון", ב- 1 ביולי 2011 יצא לדרך יישום הפעימה השנייה של הארגון מחדש בתחבורה הציבורית (תחב"צ) בגוש דן, שכלל כ- 70% מהקווים העירוניים הפועלים באזור.

הירידה המתמשכת בשימוש בתחב"צ בגוש דן הובילה בשנת 2000 את משרד התחבורה לבחון מחדש את מערכת התחב"צ שהתפתחה לאורך השנים ולא הצליחה לעמוד בקצב הפיתוח האורבאני של גוש דן. המערכת הישנה אופיינה בחוסר יד מכוונת, כשעיקר השינויים לאורך השנים נעשו בצורה של "טלאי על טלאי". הדבר אמנם יצר נגישות גבוהה יחסית אך מאידך גרם לקווים להיות ארוכים, מפותלים ולא יעילים. בנוסף אופיינה המערכת בתדירות נמוכה, מערכת מחירים לא מוסדרת, מחסור בנגישות למידע וליקויים רבים נוספים. תוכנית הארגון מחדש של התחב"צ בגוש דן נבעה מהבנת כשלים אלה ומטרתה העיקרית הוגדרה כ"בלימת הירידה בכמות הנוסעים בתחבורה הציבורית".

עקרונות התכנון הראשוניים של הרפורמה היו יצירת מערכת חדשה של "תחבורת מעברים" התואמת לסטנדרטים מודרניים מערביים. דהיינו, תכנון מערכת היררכית המפרידה בין השירות המטרופוליני לבין השירות המקומי. הלכה למעשה, מדובר ביצירת קווים עורקיים בתדירות גבוהה ורפורמת מחירים היוצרים יחד מערכת קוהרנטית ופשוטה למשתמש. עקרונות אלה הובילו ליצירת 11 קווים עורקיים המתפצלים לשניים או שלושה קצוות (קווי "מזלג") ומוזנים ע"י קווים אחרים (המוגדרים כמקומיים). במקביל, בוצעה רפורמה במחירי התחבורה הציבורית ע"י יצירת אזורי תפעול חדשים ורחבים.

הד"ח של ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל - תחבורה בדרך שלנו (ע"ר) בראשות סטלה אבידן ודני קומיסר, בדק באופן מקיף את יישום הרפורמה מבחינה מערכתית (תדירויות הקווים, נגישות, רפורמת המחירים וכדומה), תכנונית (התאמה של עקרונות התכנון למצב בשטח) ומעשית (מתן מידע לציבור, תפעול המערכת החדשה בשטח). כמו כן נבחנו פעימות התיקון של ה- 5 באוגוסט ו- 1 בספטמבר והשפעתן על המערכת.

באופן כללי, ניתן לקבוע שהיו ברפורמה הצלחות וכישלונות. יחד עם זאת, נראה שכמות הליקויים הרבה חרצו את גורל הרפורמה לכישלון תודעתי בציבור. רק מעטים מעקרונות הרפורמה יושמו בצורה המניחה את הדעת. בין אלה חשוב לציין את רפורמת המחירים, שיפור הנגישות לשכונות חדשות ושיפורים מקומיים רבים שהורגשו על ידי תושבי חלק מהאזורים. עם זאת, כמות הבעיות הייתה רבה הרבה יותר.

בהיבט המערכתי הן באות לידי ביטוי בשני תחומים: תדירות ונגישות. בניגוד להצהרות משרד התחבורה, תדירות הקווים לא עלתה. במקרים רבים אף חלה ירידה משמעותית בתדירות, גם בקווים שסבלו קודם לרפורמה מעומסים כבדים (כגון 61 ו-63). כמו כן, חלה פגיעה בתדירות הקווים בשעות הערב (למרות שבחלק מהקווים שעות הפעילות הוארכו) ובמיוחד במוצ"ש (ישנם אזורים שנותקו כמעט לגמרי מתחבורה ביום זה).

בתחום הנגישות, חלה הרעה משמעותית בנגישות אל האזורים השונים. כך למשל הורעה הנגישות לבית החולים איכילוב ושיבא; רוב אזור צפון תל אביב נותק מאזור לב תל אביב שממערב לרחוב אבן גבירול; חולון נותקה מגישה ישירה לתחנה מרכזית תל אביב ומקרים רבים נוספים. הסיבה לניתוק אזורים אלה נעוצה בכוננת הוגי הרפורמה לעודד מעברים בין קווים מטרופוליניים למזינים. עם זאת, התדירות הנמוכה של הקווים המזינים והעובדה שרובם לא פועלים בשעות הערב ובמוצ"ש הפכה את המעברים ללא אפקטיביים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

מבחינה מעשית, היה כשל בתחום שיתוף הציבור והסברה. תהליך שיתוף הציבור ע"י נתיבי איילון התחיל רק בשנת 2010, זמן רב לאחר התכנון. **מרבית הציבור לא היה שותף בשלב תכנון הרפורמה, ומי שהיה שותף, הרגיש כי בקשותיו לא נענות.** הגורמים לכך נעוצים בחוסר תיאום ציפיות באשר לאופי שיתוף הציבור (האם שיתוף פסיבי – יידוע, שימוע או שיתוף אקטיבי – גיבוש עמדות, דיאלוג עם המתכננים, הפעלת מערכת של קבלת ומתן משוב ועוד), ופעמים אחרות עקב הפרת הבטחות תכנוניות מפורשות שלא יושמו בפועל. **מערכת ההסברה של הרפורמה אופיינה בקמפיין שהחל מאוחר מדי, חוברות לא ידידותיות למשתמש ובעלות מידע חסר, עבודת דיילים שנעשתה ללא הכשרה מקצועית מספקת להדרכת משתמשים בשטח, מוקד מידע טלפוני שתפקד בצורה לקויה ועוד. כל אלה קיבעו תדמית שלילית לרפורמת ארגון מחדש בקרב הציבור.**

לא לה מצטרפות אינספור בעיות תפעוליות: **ליקויים במיקום התחנות** (קווים שנוסעים ליעדים דומים אך ממוקמים בתחנות רחוקות אחת מהשנייה), **חוסר שילוט** (או שילוט שכתוב בכתב יד) בתחנות רבות, בפרט במקומות מרכזיים, ליקויים טכניים סדרתיים **במערכות הכרטוס** הנמשכים גם בימים בהם נכתב הד"ח, **חוסר קיבולת במסופים** (אשר גרמו לשינוי בקווים במהלך פעימות התיקון ללא התייחסות לצרכים של המשתמשים), **תכנון שני קווים הנושאים את אותו המספר אך נוסעים באזורים סמוכים** (כגון שני קווים בעלי מספר 139 שיוצאים מבית החולים שיבא) ועוד.

גורמים נוספים אשר פגעו ביישום הארגון מחדש היו **מפעילי התחבורה הציבורית** (חברות האוטובוסים) והפוליטיקאים בדרך המוניציפאלית. הפגיעה של מפעילי תחבורה התבטאה באמירות של הנהגים כנגד הרפורמה ובאי מתן הסברים הולמים לנוסעים. כמו כן, באי עמידה בזמני יציאת הקווים, בתדירות נמוכה של קווים מהמוצהר, בחוסר תזמון ביציאת קווים בעלי מסלול משותף (כך ששלושה קווי "מזלג" יוצאים בשעות סמוכות ולאחר מכן יש זמני המתנה ארוכים), שילוט יעד מטעה על אוטובוסים ועוד.

הפוליטיקאים בדרג המוניציפאלית בלטו בחוסר שיתוף פעולה של הרשויות בתהליך הגישור בין הציבור לבין המתכננים. בשלב מאוחר יותר התבטאו פוליטיקאים רבים באופן שלילי על הרפורמה ודרשו שינויים אשר נבעו מכניעה לקבוצות לחץ שונות בשטח לפי האינטרס האלקטוראלי שלהם (לעיתים על חשבון צרכים דחופים יותר של אוכלוסיות להן לא היו את מנופי הלחץ המתאימים).

יש לציין, שבפעילות התיקון שהתבצעו ב-5 באוגוסט ו-1 בספטמבר נעשו מאמצים לטפל במרבית הבעיות, ובעיקר נגישות ותדירות של חלק מהקווים. חלק מהדברים אכן טופלו בצורה משביעת רצון, אך לעיתים הדבר בא על חשבון עקרונות המערכת החדשה. כך קווים בעלי מסלול ישר במקורם הפכו לקווים ארוכים ומפותלים שנכנסים לרחובות הקטנים של השכונות, בניגוד גמור לעקרונות הרפורמה (למשל קו 89).

קווי "מזלג" אחרים פורקו למעשה על מנת לסתום פרצות בנגישות שנוצרו עקב הרפורמה (למשל קווים 26/126 ו-42/142). במקרים אחרים, עקב העומס שנוצר במסופים כתוצאה מתכנון לקוי, נאלצו המפעילים להעתיק את נקודות המוצא למסופים אחרים על חשבון הפגיעה בנגישות של תושבי השכונות מהם הוצאו הקווים (למשל קו 40). כמו כן, בחלק מהקווים בהם הועלתה מלכתחילה התדירות והוארכו שעות הפעילות, נרשמה נסיגה כאשר שעות הפעילות קוצרו ובחלק מהמקרים הורדה גם תדירות. הדבר בלט בקווים מזינים, מה שהוריד את האפקטיביות המוגבלת ממילא שלהם. התוצאה הכללית היא יצירת מערכת כלאיים פחות טובה ביחס למערכת שטרם הארגון מחדש מבחינת נגישות, אך גם פחות טובה מהמערכת המקורית מבחינת תדירות.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

לסיכום, נציין כי הסיבה העיקרית לכישלון התוכנית הייתה הגדרת מטרה לא נכונה. הגדרת המטרה כ- "בלימת הירידה בכמות הנוסעים בתחב"צ" במקום "שיפור וייעול המערכת לצורך עלייה משמעותית בכמות הנוסעים (העברת משתמשים מהרכב הפרטי לתחב"צ), **גרה הקצאת סובסידיה נמוכה להעלאת תדירות ושיפור השירות**. זאת בניגוד לרפורמת המחירים בה הושקע סכום גדול וההשקעה הוכיחה את עצמה במבחן התוצאה. לפיכך, אנו ממליצים על תוספת תקציב משמעותית להגברת התדירות של קווים עורקיים ו/או הגדלה משמעותית של מספר הקווים בהם עובר רכב מפרקי.

כמו כן ניתן למנות מספר גופים שאחראים לכישלון התוכנית. חב' "נתיבי איילון" שהתכנן שלהם התעלם מבעיות נגישות פוטנציאליות חמורות, ומהיבטים תפעוליים כגון גודל המסופים; את מפעילי התחבורה הציבורית ש"הקטינו ראש" ויצרו אינספור בעיות תפעוליות; את העיריות בגוש דן (ובפרט עיריית תל אביב) שהתעלמו מתהליכי שיתוף ציבור ולעיתים אף הכשילו אותם; את משרד האוצר שלא הקצה תשומות מספיקות לייעול תדירות התחב"צ ואילץ לבחור בחירה קשה בין התמקדות בנגישות לבין התמקדות בתדירות; ואת משרד התחבורה אשר כרגולטור בכיר לא נתן את דעתו על הכשלים התכנוניים והתפעוליים הקשים בתוכנית ולא ביצע פיקוח מספיק על תהליך היישום על מנת למנוע את הליקויים שנוצרו בשטח על ידי מפעילי תחבורה ציבורית.

לנוכח העובדה שהכישלון הינו מערכתי, אנו ממליצים שהנושא ייחקר על ידי גופי הביקורת הבכירים ביותר.

המלצות נוספות ליישום: החזרת ארבעה קווים שבוטלו ואין להם תחליף הולם: 20, 21, 35 ו-46 כשלצורך כך יתווספו תשומות; תיקון הליקויים המערכתיים והתכנוניים שצוינו במסמך דר"ח, ושיפור תהליך שיתוף הציבור תוך מתן מידע לציבור בשינויים עתידיים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

תוכן העניינים

2	פרק ראשון - מבוא.....
3	פרק שני - סקירת המערכת טרם הפעימה השנייה.....
5	פרק שלישי - מאפייני מערכת התחבורה החדשה בגוש דן - נכון ל- 1.7.2011.....
15	פרק רביעי - ביצוע הארגון מחדש בשטח: ליקויים מהותיים.....
22	פרק חמישי - פעימות התיקון שלאחר הארגון מחדש.....
26	פרק שישי - תהליך שיתוף ציבור בטרם ובמהלך ביצוע הפעימה השנייה.....
29	סיכום הממצאים - מידת העמידה בעקרונות הארגון מחדש בתהליך הביצוע בשלושת החודשים הראשונים.....
33	דיון והמלצות.....
33	נספח 1 - טבלאות עזר מפורטות.....
39	נספח 2 - מכתב המהווה אישור רשמי להפעלת קו 279 מכפר שלם לאוניברסיטת ת"א.....



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

פרק ראשון - מבוא

רקע

מאז היווצרותה של מערכת התחבורה הציבורית בגוש דן בשנות השלושים, חלו שינויים אדירים בכל תחומי החיים (גידול אוכלוסייה, התפתחות אורבנית של כל ערי המרכז, עלייה ברמת החיים של אזרחי המדינה, התפתחות של מטרופולין ת"א כמרכז כלכלי ותרבותי של מדינת ישראל ועוד), ואף בתחום תשתיות התחבורה תוך פיתוח מערכות כבישים ואוטוסטראדות. יחד עם זאת, מערכת התחבורה הציבורית לא עמדה בקצב השינויים.

לאורך עשרות שנים נבנו שכונות חדשות וכבישים חדשים, אך הפיתרונות שניתנו היו הארכה נוספת של המסלולים או הוספת פיתולים נוספים כדי לכסות תחבורתית את השכונות החדשות. כך למשל כאשר נבנה אזור מערב ראשון לציון, "אגד" ו"דן" האריכו את הקווים הקיימים בבת ים וחולון כדי שיכסו גם את השכונות החדשות. התוצאה: **מערכת מסורבלת ולא אפקטיבית הבנויה טלאי על טלאי ולא משתנה בהתאם לביקושים**. למרות המאמצים שנעשו כדי לשפר את השירות, הדבר לא מנע את הירידה המתמשכת והעקבית במספר נוסעי התחבורה הציבורית. נוצרה הבנה שחייבים לעשות שינוי.

תוכניות לארגון מחדש של התחבורה הציבורית בגוש דן קיימות כבר משנות השבעים. אך רק בשנת 2000 התקבלה החלטה לבצע תוכנית כוללת של ארגון התחבורה מחדש בגוש דן. בשנים 2002-2003 התבצע סקר משתמשים ונסיעות חסר תקדים, והדו"ח הכולל הוצג בדצמבר 2004. אך עקב מכשולים רבים, ובראשם התנגדות חברת "דן" וחלק מהרשויות המקומיות לא בוצעה הרפורמה, זולת השינויים בקווים המקומיים בפתח תקווה ב-2006, שנויים אלו התקבלו בשלילה בציבור המשתמשים תוך יצירה התארגנות ציבורית והדים רבים בתקשורת. בשנת 2008 התבצע סקר נוסעים מעודכן, ובדצמבר 2008 קיבלה הרפורמה אור ירוק מחברת "דן" ליישום התוכנית. יישום הפעימה הראשונה החל באוגוסט 2010 וכלל כ-10% מהקווים בטבעת הפנימית של גוש דן, והפעימה השנייה יצאה לדרך ב-1 ביולי 2011.

עקרונות הרפורמה

באופן מעשי, מטרתה של הרפורמה היא הפיכת מערכת התחבורה הציבורית לדומה ככל האפשר למערכות בערים המתקדמות בעולם. זאת, על ידי שינוי כולל וייעול מערכת.

העקרונות המרכזיים של הרפורמה הם:

1. צמצום מספר הקווים במערכת תוך העלאת התדירות של הקווים הנותרים – כך למשל תוכנן ליישום פעימה השנייה, צמצום מספר הקווים מ-82 ל-59, ובמקביל עליה התדירות הממוצעת של כל קו.
2. יצירת מערכת קווים תדירים בעלי מסלול משותף במרכז המסלול והסתעפות בקצוות (קווי מזלג). התדירות המשולבת של כל אחד מקווים אלה במרכז המסלול תהיה גבוהה מאוד והקווים יחברו בין חלקים שונים של המטרופולין.
3. התכנסות קווים בצירים ראשיים ופינוי צירים אחרים, בעיקר צירים צדדיים.
4. הפרדה בין השירות המטרופוליני והשירות המקומי כאשר קווים מקומיים יעברו בשכונות ויזינו את הקווים המטרופוליניים.
5. פישוט מערכת הקווים על ידי מסלולים ישרים יותר, ביטול א-סימטריה במסלולים וביטול חלופות.
6. מערכת מסונכרנת המבוססת על מעברים מקו לקו בעלת תדירויות גבוהות להגברת היעילות של המשתמש.
7. קווים לשכונות חדשות וקישור נוח יותר לאזורים בהם הקישור היה לקוי (כגון אזור קניון חולון).
8. כרטוס משותף בין מפעילים וכרטיס מעבר התקף ל-90 דקות למספר בלתי מוגבל של החלפות.
9. שינוי תעריפי נסיעה תוך צמצום כמות הקודים ויצירת מערכת תעריפים קוהרנטית.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

10. הצטיינות באוטובוסים חדשים וידידותיים לסביבה (כולל רכישה של מיניבוסים ומידיבוסים לקווים העוברים ברחובות הקטנים של השכונות).
11. הגדלת כמות נתיבי התחבורה הציבורית על מנת לתת עדיפות לתחבורה זו.
12. שיפור הנגישות לציבור על ידי שילוט אלקטרוני, כריזה באוטובוסים ומרכז מידע משותף.

הפעילה הראשונה

הפעילה הראשונה התקיימה ב- 23 באוגוסט 2010 וכללה 10% מסך הקווים בגוש המרכזי. במסגרת הפעילה נוספו 6 קווים חדשים ובוטל קו אחד. גולת הכותרת של הפעילה הייתה יצירת "קו המזלג" הראשון שהתבסס על קו 25 הקיים (בת ים – אוניברסיטת תל אביב).

לקווים 25/125 מסלול משותף החל מאזור המצבה של בת ים ועד סמינר הקיבוצים. מסלולו של קו 25 שונה ועבר דרך שכונת פלורנטין במקום דרך בית הטקסטיל, וקו 125 שהוא קו חדש שנוסע ממסוף ניסנבוים בבת ים דרך מזרח בת ים ומסיים בקרית החינוך בצפון תל אביב. התדירות המתוכננת בקו מזלג זה, היא גבוהה מאוד (5 דקות בממוצע בשעות היום). עם זאת, נשמעו תלונות על כך שבקו 25 שנחשב לאחד הקווים העמוסים במערכת התדירות ירדה. לתלונה זו יש בסיס מוצדק. מבדיקת טבלת תדירויות לפני הפעילה הראשונה וערב ביצוע הפעילה השנייה נמצא שכמות הנסיעות של קו 25 ירדה מ- 114 נסיעות ל- 102 נסיעות מכיוון בת ים, ומ- 116 נסיעות ל- 114 נסיעות מכיוון האוניברסיטה. הירידה בשעות העומס מורגשת יותר מכיוון שמה שאיזן את כמות הנסיעות היא תוספת נסיעות בגלל הארכת שעות הפעילות עד חצות של הקו.

במסגרת הפעילה הראשונה שונה מסלולו של קו 18 באופן שנותק הקישור מבית החולים איכילוב לאזור דרום רח' אלנבי, פלורנטין ואזור דרך שלמה, מה **שגרם לתלונות של תושבים רבים, בעיקר קשישים, נגד המהלך**. בנוסף מספר הנסיעות של קו 18 ירד גם.

תוגברה מאוד תדירות של קו 10, והגברת תדירות זו התבטאה בעלייה משמעותית בביקוש עם הזמן.

הגברה משמעותית של קו 6 **תרמה להגברה משמעותית בביקוש לקו זה**.

על אף התנגדות של תושבי שכונת ותיקים ברמת גן, הפך קו 58 הפנימי **לסיפור הצלחה** והמיניבוסים בקו מלאים במשך רוב שעות היום.

בסך הכול ניתן לסכם את הפעילה הראשונה כמוצלחת, למרות שהיו ויש בעיות לתקן.



פרק שני – סקירת המערכת טרם הפעימה השנייה

מבנה המערכת טרם השינוי

טרם השינוי, כללה המערכת 82 קווי אוטובוס, המשרתים את הטבעת הפנימית של מטרופולין גוש דן (תל אביב, גבעתיים, רמת גן, בני ברק, בת ים, חולון ואזור). בנוסף אליהם מספר קווים אל הטבעת התיכונה (פתח תקווה, רמת השרון, ראשון לציון, קריית אונו ועוד) שירתו וממשיכים לשרת את תושבי תל אביב והסביבה באותה המתכונת גם אחרי השינוי (למשל 19, 24, 51, 66, 68, 83 ועוד). תפעול הקווים בגוש המרכזי נמצא בידי "דף" (כ- 80% מהנסיעות) ו"אגד" (כ- 20% מהנסיעות, בעיקר בבת ים וחולון). המערכת הישנה נבנתה "טלאי על טלאי" ולא ניתן לזהות בה עקרון תכנוני מנחה. יתרונה הגדול של המערכת היה ריבוי קווים מנקודה לנקודה, כך שלרבים מהאנשים לא היה צורך להחליף אוטובוס. בכל זאת יש במערכת מספר דפוסים שחשוב להתייחס אליהם:

מבנה המערכת במרכז תל אביב – מטבע הדברים המערכת התחבורתית במרכז תל אביב מפותחת מאוד. עם זאת, הייתה קיימת חוסר פרופורציה בין העומסים בצירים השונים הזהים בנפח תנועתם. בצירים של תל אביב הוותיקה, ובמיוחד בצירי האורך אלנבי, דיזנגוף, ודרך בגין-נמיר נפח תנועת האוטובוסים היה גדול מאוד, בעוד שבצירי אורך כמו בן יהודה, אבן גבירול, ויצמן, יגאל אלון ומשה דיין, תנועת האוטובוסים דלילה יותר. מצב דומה קרה בצירי הרוחב. אחד מעקרונות המערכת החדשה הוא ליצור איזון טוב יותר בנפח התנועה בין הצירים כך שצירים כמו בן יהודה, אבן גבירול ומשה דיין יתוגברו משמעותית בתנועה, בעוד רחובות כמו דיזנגוף וכן צירי הרוחב כמו בוגרשוב ופינסקר ידוללו משמעותית.

קווי יד אליהו ודרום מזרח תל אביב – המערכת באזור זה סבלה טרם הרפורמה מקווים רבים אך לא יעילים כגון 11 ו-32. הקווים המרכזיים באזור הם קו 16 שחיבר את שכונות דרום מזרח תל אביב עם תחנה מרכזית, ציר אלנבי, חוף הים ושוק הכרמל, וקו 9 המספק קישור בין שכונות דרום מזרח תל אביב למקומות מפתח כגון בית החולים איכילוב, עיריית תל אביב ונמל תל אביב. הקו שיצא בשעות הבוקר כל 3 דקות היה עמוס במרבית שעות היום. כמו כן בשעות היום והערב תדירותו הייתה יורדת משמעותית ועומדת על כל 15-30 דקות.

קווי צפון תל אביב – התושבים באזורים אלה קיבלו גישה ישירה כמעט לכל נקודה. עם זאת, למעט קווי אוניברסיטת תל אביב, שאר הקווים נסעו בתדירות בינונית עד נמוכה וכמות הנוסעים עליהם הייתה נמוכה (בעיקר נוסעים קשישים). מהתצפיות שנערכו טרם הרפורמה נראה כי אזור התעשייה הצפוני סבל מנגישות תחבורתית לקויה.

הנגישות לבתי חולים – הנגישות לבית החולים איכילוב טרם הארגון מחדש הייתה טובה ושירתה היטב את אוכלוסיות היעד. כך גם הנגישות לבית החולים וולפסון מכיוון תל אביב. עם זאת, הנגישות לבית החולים אסותא הייתה בעייתית מאוד כאשר רק קו אחד בתדירות נמוכה (קו 3 עבר הירקון) הגיע עד שערי בית החולים. גם הנגישות למרכז הרפואי אסותא השלום (רח' יגאל אלון) לקתה מאוד בחסר, במיוחד בלילות ומוצ"ש.

הנגישות לערי לוויין בטבעת הפנימית – האוכלוסייה בטבעת הפנימית תלויה גיאוגרפית וכלכלית בתל אביב והקווים המחברים בין תל אביב לערים כמו רמת גן, בת ים וחולון עמוסים במיוחד. כמה מהקווים הללו היוו נקודות תורפה (ראה להלן) מכיוון שהתדירות שלהם נמוכה מדי ביחס לביקוש. קווים אחרים נסעו בתדירות נמוכה ולא נתנו מענה הולם לקווים העמוסים, ובכך תרמו בעקיפין לעומס יתר על קווים אלה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

הנגישות לערי לווין בטבעת התיכונה – בדומה לקווי הטבעת הפנימית, הקווים לטבעת התיכונה (ראשון לציון, פתח תקווה, בקעת אונו, רמת השרון ועוד) משמשים אף הם כקווים מקומיים בתוך תל אביב, וחלקם גם משרתים את ערי הטבעת הפנימית בדרך. למשל קו 55 היוצא ממסוף רדינג לקריית אונו משמש גם כקו מפתח המחבר את אזור נמל תל אביב והצפון הישן לבית החולים איכילוב ורכבת מרכז, כקו שמחבר את תל אביב לחלקים נרחבים בגבעתיים, כקו מזין לבי"ח שיבא ומחנה תל השומר וכקו שירות לקריה החרדית בגני תקווה. ככה סובל הקו מעומסים בכל חלקי המסלול. קווים אלה לא השתנו בפעימה השנייה אך כפי שנראה להלן הם הושפעו מאוד מהשינויים שקרו בפעימה השנייה והעומס על הקווים הללו (ובמיוחד על 51 ו-66) הפך לכבד יותר עקב ביטול קווים במסלולים מקבילים.

הנגישות לערי לווין בטבעת החיצונית – בניגוד לקווי הטבעת הפנימית והתיכונה, קווי הטבעת החיצונית (רמלה, לוד, רחובות, ראש העין, כפר סבא וכדומה) מהווים סוג של קווים בינעירוניים. לרוב הקווים הללו הם בעלי תכנון מיושן לא פחות מאשר קווים עירוניים (למשל קווים להוד השרון עדיין עוברים דרך פתח תקווה מכיוון שכביש 5 שקיצר את הדרך נבנה בשנות השמונים אחרי תכנון המערכת). רוב הקווים הללו לא הושפעו מהרפורמה, אך קווים מאספים מסוימים שמבצעים מסלול ארוך בתוך תל אביב הושפעו מהשינויים בדומה לקווי הטבעת התיכונה (כפי שקרה למשל בקו 48 לרעננה או קו 274 לרחובות).

דוגמאות לקווים שהיוו נקודות תורפה במערכת הישנה:

קו 61 – הקו המחבר בין מרכז תל אביב לרמת גן סובל בשנים האחרונות מעומסים קיצוניים במרבית שעות היום. זאת כתוצאה מהוצאת האוטובוסים המפרקיים מהקו בשנת 2004, וכתוצאה מצמצום בתדירות. כפי שנראה, שינוי מסלול הקו לאחר הארגון מחדש והורדת התדירות של הקו גרמה להחמרת העומסים בקו וגם כיום הוא נחשב לאחד הקווים הבעייתיים במערכת החדשה, אם לא הבעייתיים שביניהם.

קו 40 – הקו שמחבר את בת ים אל מרכזי התעסוקה באזור ציר בגין בתל אביב וברמת גן (מתחם הבורסה, קניון איילון) עמוס מאוד ברוב שעות היום. זאת למרות תדירותו הגבוהה של הקו והוצאתו ברכבים מפרקיים. גם "קו האח" של קו 40, קו 42 סבל מעומסים גבוהים, אם כי פחות מאשר קו 40. הפיכת הקווים 40 ו-42 לקווי מזלג עם קווים נוספים במסלול מקביל (142, 240) לא פתרה את הבעיות של קווים אלה והם ממשיכים להיות עמוסים.

קו 20 – היה במערכת הישנה הקו הסדיר היחיד שפעל במשך כל היום לאזור תעשייה רמת החייל. בנוסף היווה קו המחבר את מוקדי התעסוקה והבילוי במרכז תל אביב אל שכונות צפון רמת גן ועבר הירקון. התדירות הבינונית בה פעל הקו (15-20 דקות) גרמה לכך שהקו היה עמוס במרבית שעות היום. ביטולו של הקו היווה אחד הנושאים המרכזיים לתלונות התושבים, כאשר הנפגעים העיקריים היו תושבי רמת החייל ותושבי מרכז תל אביב (אזור אלנבי, בן יהודה, דיזנגוף) שרוצים להגיע למוקדי התעשייה והבילוי ברמת גן וצפון תל אביב.

קו 7 – קו אורך שמחבר את שכונות דרום תל אביב, תל כביר, קריית שלום, שכונת התקווה ויד אליהו אל מקומות מפתח כגון בית החולים איכילוב, כיכר המדינה, מוזיאון א"י ואוניברסיטת תל אביב. כקו שעובר בבתי ספר רבים, כמו גם באזורי תעסוקה מרכזיים של נחלת יצחק ואזור בית המשפט הביקוש לקו גבוה. עם זאת, תדירות הקו הייתה בינונית בכל שעות היום למעט שעות הבוקר המוקדמות, מה שגרם לעומסים כבדים על הקו. מסלול הקו לא השתנה אחרי השינוי. שעות הפעילות של הקו הוארכו אך תדירות הקו לא שופרה והעומסים על הקו לא פחתו.



פרק שלישי – מאפייני מערכת התחבורה החדשה בגוש דן – נכון ל- 1.7.2011

מערכת הקווים המטרופולינים החדשה

מערכת הקווים המטרופולינים החדשה מבוססת בעיקרה על "קווי מזלג". אלה קווים בעלי מסלול ארוך עם מסלול משותף בחלק מהמסלול, בעוד שבקצוות המסלול (לעיתים רק בקצה אחד) המסלול מתפצל. מטרתו של מבנה זה הוא ליצור מערכת דמוית רכבת תחתית, כאשר באזורים בהם כמות הנוסעים גדולה יותר, התדירות המשותפת תהיה גבוהה מאוד, בעוד שבקצוות המסלול התדירות תהיה נמוכה יותר. הקווים המטרופולינים הללו תוכננו כך שיכסו את מרבית הצירים העיקריים באזור תל אביב כאשר התדירות של הקווים הללו היא גבוהה ברוב שעות היום (בטבלה מס' 1 שבנספח מפורטת טבלת הקווים והמסלולים של 11 קווי המזלג העיקריים). בנוסף לקווים הללו, חשוב לציין מספר קווים תדירים נוספים, בהם נעשה שימוש רב, למרות שאינם מוגדרים כקווי מזלג. בהמשך הדיון, תהיה התייחסות גם להשפעת השינויים בקווים אלה על דפוסי השימוש במטרופולין גוש דן (טבלה מס' 2 שבנספח מפורטת את המאפיינים של קווים שנעשה בהם שימוש רב ולא מוגדרים כ"קווי מזלג").

בנוסף לקווים אלה, הופעלו 2 קווים מטרופוליניים חדשים כהשלמה לקווים הקיימים. מדובר בקו 11 שנוסע בין מסוף כרמית למסוף רדינג בתל אביב דרך צירים מרכזיים כגון שד' בן צבי, משה דיין, מתחם הבורסה, פנקס ושד' נורדאו. וקו 33 שנוסע בין מסוף רדינג בתל אביב למסוף וינטר ברמת גן דרך אונ' תל אביב, קניון איילון, ורח' הרוא"ה ברמת גן. לשני הקווים נקבעה תדירות של פעם ב- 20 דקות עם שעות הפעילות 6:00 – 22:00 וסך של 46 נסיעות יומיות לכל אחד.

השירות המקומי בתוכנית

השירות המקומי הוגדר כשירות שאינו פועל רק בצירים מרכזיים אלא גם נכנס לרחובות צדדיים. כמו כן, מדובר הקווים תחומים באזור גיאוגרפי מסוים ואינם קווים חוצי מטרופולין. בפועל קווים רבים שהוגדרו כמקומיים הם קווים עתירי נוסעים שחוצים מקומות מרכזיים והגדרתם כמקומיים מקורה בסיבות טכניות. כך למשל קו 5 משמש כאחד הקווים המרכזיים בתוך תל אביב, קו 67 הוא קו מרכזי ברמת גן ופועל ברכבים מפרקיים וכדומה. אנו נתמקד כאן בקווים שיותר **נכון לקרוא להם "קווים מזינים"**. קווים אלה אמורים ליישם את עיקרון תחבורת המעברים ולשמש כהשלמה לקווי מזלג וקווים עורקיים אחרים. בדרך כלל קווים אלה אמורים להשתמש באוטובוסים קטנים (מיניבוסים ומידיבוסים) ומאידך להיכנס לתוך השכונות במסלול מפותל (טבלה מס' 3 שבנספח מפורטת את המסלולים, שעות הפעילות, סוג הציוד הנייד, ומספר הנסיעות של קווים מזינים מייצגים, כפי שהיה בתוכנית המקורית ב- 1 ביולי).

קווי מפתח שבוטלו

על מנת לפנות תשומות לקווים החדשים, היה צורך לבטל קווים רבים. במקצת מהמקרים, מדובר היה בצעד טכני של שינוי מספר והקו החדש היה למעשה אותו קו עם שינוי מסוים במסלול למשל:

- 161 דומה מאוד במסלול לקו 62 שבוטל.
- 95% ממסלולו של קו 172 חופף למסלולו של קו 1 המבוטל.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

במקרים אחרים, הופעל קו בעל מסלול דומה בחלקו למסלול הקו שבוטל למשל :

- קו 160 מבוסס בחלקו על מסלול קו 45 שהיה אמור להתבטל
- חלק ממסלולו של קו 89 מזכיר את מסלולו של קו 28 שבוטל.

מספר קווים שבוטלו, היו למעשה חלופות בעלות מספר נסיעות זניח (כגון קווים 91 ו-94). ובכל זאת, היו מספר קווים שהביטול שלהם היה משמעותי במיוחד, מכיוון שאין תחליף הולם במסלול קו המבוטל או שביטולם יצרו הגברת עומסים על קווים אחרים.

☒ קו 20 – היה קו מפתח שחיבר בין צירים כגון אלנבי, בוגרשוב, דיזנגוף וארלוזורוב למרכזי תעסוקה ובילוי של בורסת היהלומים, קניון איילון ואזור התעשייה רמת החייל. **בעוד שקו 142 פיצה על מסלול קו 20 בקטע שבין רכבת מרכז לעתידים, הקישור בין חלקים מלב תל אביב והצפון הישן לאזור קניון איילון ואזור התעשייה רמת החייל נותק** והפך לבעייתי מאוד. כמו כן, תושבי שכונות צפון תל אביב כגון רמת החייל שלטענתם נותקו מאזורים חשופים במרכז תל אביב.

☒ קו 21 – קו שעבר דרך ציר דיזנגוף, גני התערוכה, ושכונות הדר יוסף, צהלה ונווה שרת. עם ביטול הקו **נותק הקשר בין צפון מזרח תל אביב ללב תל אביב שממערב לרח' אבן גבירול** והתושבים היו צריכים להשתמש בקווים כגון קו-22 ולהחליף אוטובוס במסוף רדינג כדי להגיע למרכז תל אביב, דבר **שהאריך את זמן הנסיעה** (בכך הוריד את האפקטיביות של שימוש במעברים) והקשה את הנסיעה בעיקר עבור תושבים קשישים.

☒ קו 27 – קו שיצא מתחנה מרכזית תל אביב ונסע על ציר בגין (דרך בית מעריב), נמיר, רמת אביב הירוקה, אוניברסיטת תל אביב, רמת אביב ג' וחזר למרכז הירידיים. אמנם במקרה זה הקישור ממרבית האזורים לא נותק, אך מכיוון שמדובר בציר עמוס ביותר שבו עוברים קווים נוספים, ביטול קו זה, שהיה תדיר, הגביר את הצפיפות בקווים אחרים שנוסעים בכיוון. **הבעייתיות שבביטול קו זה טרם הורגשה במלואה עקב חופשת הקיץ של הסטודנטים**, אך בתחילת נובמבר צפוי שהצפיפות באוטובוסים שנוסעים לאוניברסיטה, שלא תוגברו משמעותית, תהיה קשה וביטול הקו הזה יורגש מאוד. בנוסף, **הקו היה בשימוש של עובדים זרים שנסעו בשעות הבוקר מאזור התחנה המרכזית החדשה והישנה לצורך עבודה באזורי צפון תל אביב, וביטול הקו הקשה עליהם.**

☒ קו 35 – קו שיצא מתחנה מרכזית תל אביב ונסע לבית החולים תל השומר בדרך הקצרה ביותר (דרך ציר לה-גארדיה ושכונת רמת השקמה). קו 139 שעובר חלק ממסלולו של קו 35 לא הצליח עד כה לצבור פופולאריות. כמו כן, ביטול הקו גרר **תלונות רבות של תושבי רמת השקמה שצריכים להגיע לבי"ח שיבא** (ולכך נמצא פיתרון חלקי בדמות קו 135) ובעיקר מצד **חיילים שצריכים להגיע למחנה תל השומר מאזור התחנה המרכזית**. עבור חיילים אלה האלטרנטיבה היחידה היא לעלות **על קו 70, בעל מסלול ארוך בהרבה. בנוסף, לקו 70 לא נוספו נסיעות וכך הפך הקו, העמוס ממילא בשעות השיא, לעמוס עוד יותר, לעיתים עד קצה גבול הקיבולת.**

☒ קו 44 – קו במסלול קצר שיצא מתחנה מרכזית תל אביב ונסע דרך שד' ירושלים לשכונת עמידר בבת ים. **ביטול הקו גרם לניתוק פנים השכונה, בה מתגוררת אוכלוסייה בעלת מאפיינים סוציו-אקונומיים נמוכים וקשישים רבים ממרכז תל אביב. התיקון שהתבצע בפעמת התיקון של אוגוסט, פתר את הבעיה חלקית בלבד.**

☒ קו 46 – קו שיצא מתחנה מרכזית תל אביב וסיים בבית העלמין של בת ים. בדרך הוא עבר במקומות כגון שכונת עג'מי ביפו, הטיילת בבת ים, קניון בת ים, מרכז רפואי בת ימון וקריית חינוך גדולה שבדרום העיר. יותר מכל, **היה זה קו פנימי מרכזי בבת ים בעל תדירות מצוינת** (מעל 100 נסיעות יומיות). ביטולו של הקו גרר **מחאות גדולות ואף הפגנות בקרב תושבי יפו ובת ים**. רבים טענו נגד **ניתוק יפו ממרכז רפואי בת ימון בעוד האחרים כבלו על מחסור בקישור בין קריית החינוך של בת ים ואזור הטיילת. הפיתרון שסופק בפעמת התיקון של אוגוסט** (שינוי במסלול קו 83 בתוך בת ים) **היה חלקי ולא אמין** (ראה בפרק החמישי) ועד היום נשמעות תלונות רבות על מחסור בקו חשוב זה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- ☒ קו 64 – קו בעל תדירות נמוכה אך עם מסלול שמחבר את אזור לב תל אביב והצפון הישן עם ציר ז'בוטינסקי, אוניברסיטת בר אילן, ב"ח שיבא ומחנה תל השומר. ביטול הקו הכביד על תושבי מרכז תל אביב שהיו צריכים להגיע למקומות מרכזיים אלה. בנוסף, ביטול קו זה, יחד עם ביטול קווים 20 ו-21 השאיר את קו 66 כיחיד שמחבר בין ציר בוגרשוב-דיזנגוף לאזור רמת גן וכן הגביר את העומס על קו זה (שלא נוספו לו נסיעות). ביטול הקו גרם גם להגברת העומס בקו 70 (שכאמור ביטול קו 35 השפיע עליו לרעה) וקו 68 (שהושפע אף הוא לרעה מביטול קו 54) בין ציר ז'בוטינסקי לאוניברסיטת בר אילן.
- ☒ קו 45 – קו בעל תדירות בינונית ובעל מסלול מפותל שמחבר את אוניברסיטת תל אביב ומחנה תל השומר כאשר הוא עובר דרך גבעתיים, רמת גן, בני ברק, גבעת שמואל וקריית אונו. ייחודו של הקו שבניגוד לאחרים הוא לא בוטל. זאת מכיוון שהתנהל סביבו מאבק איתנים מצד אגודת הסטודנטים של אוניברסיטת תל אביב. מאבק זה הגיע לכותרות העיתונים והקו לא בוטל ברגע האחרון אחרי התערבות שר התחבורה. אי ביטול קו זה, שהוא נחוץ פחות מאשר קווים 20 או 46 הוא תוצאה של משחקי כוח פוליטיים ר'לובי" חזק שהיה חסר עבור קווים אחרים. לעניין זה נתייחס בפרק העוסק בשיתוף ציבור (פרק שישי).

השפעה של המערכת החדשה על הנגישות למקומות השונים: שיפורים בשירות ביחס להרעה בשירות

להלן עיקרי השיפורים בזמינות ובנגישות למקומות השונים:

- ✓ שיפור הקישור לאזור התעשייה רמת החייל על ידי תוספת קווים חדשים ותדירים (52, 189).
- ✓ שיפור משמעותי של השירות הפנימי בשכונות צפון תל אביב, בעיקר באזור רמת אביב.
- ✓ שיפור השירות באזור גבעתיים על ידי הפעלת קווים במסלולים ישירים (כגון 60) וקישור בין אזור גבעת רמב"ם לקניון גבעתיים ומזרח רמת גן (39).
- ✓ גיוון מסוים של השירות באזור רמת השקמה ברמת גן. עם זאת, בוטל קו 35 שעבר בשכונה.
- ✓ העלאת תדירות של חלק מהקווים באזור בת ים ומערב חולון.
- ✓ קווים היקפיים שמחברים נקודות מפתח שטרם חוברו על ידי קווים קיימים (11, 33).
- ✓ התייחסות תחבורתית לשכונות חדשות שלא זכו לתחבורה ציבורית נאותה טרם הארגון מחדש (למשל קריית רבין בחולון).
- ✓ הארכת שעות פעילות של חלק מהקווים. בחלק מהמקרים, שעות הפעילות קוצרו חזרה במהלך חודשים אוגוסט-ספטמבר.
- ✓ שדרוג משמעותי של מספר קווים מקומיים שהפכו לאטרקטיביים: 6 תל אביב (בפעמה הראשונה), 6 בת ים, 12 ו-41.
- ✓ תגבור וייעול קווים בעלי פוטנציאל שהיו בעלי תדירות נמוכה. עקב שיפור התדירות קווים אלה הפכו למבוקשים, ודורשים תוספת תדירות נוספת (למשל קו 52), מה שמוכיח את התזה שבתחבורה הציבורית, ההיצע יוצר את ביקוש.
- ✓ מערך מחירים מסודר שהוזיל את השימוש בתחבורה הציבורית באזורים רבים. כמו כן כרטיס המעבר גרר לשינויים חיוביים בדפוסי הנסיעה – ראה פירוט בהמשך הפרק. עם זאת, הבעיות המתמשכות בכרטיס פוגעות בעניין מבורך זה.

מעבר לשיפורים הלא מבוטלים, היו מקרים לא מעטים של פגיעה בשירות. חלקם תוקנו בהמשך, לעיתים בשיטה של "טלאי על טלאי" ובניגוד לעקרונות הרפורמה, בעוד שאחרים טרם תוקנו וגורמים עד היום תלונות מתושבי המטרופולין. ניתן לחלק את הפגיעה בשירות לשני סוגים: פגיעות כללית כתוצאה משינויים מערכתיים ותפעוליים, ופגיעה בקישוריות עקב שינויים מקומיים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

פגיעה כללית בשירות עקב שינויים מערכתיים ותפעוליים

- ☒ הורדת תדירות של קווי מפתח, בעיקר באזור רמת גן (ראה בהמשך הפרק), גרמה לעומסים קיצוניים על הקווים העמוסים ממילא. חלק מהנסיעות שהורדו הוחזרו חלקית בפעילות התיקון אך עדיין קיימת הרעה בשירות ביחס לתקופה שטרם הארגון מחדש (ראה טבלה 1 בהמשך הפרק).
- ☒ ביטול קווים משיקים, יצר לחץ על קווים קיימים שמסלוליהם לא השתנו (כגון 51, 55, 66). זאת בלי שתדירות הקווים הללו עלתה.
- ☒ הורדת התדירות בשעות הערב (למרות ששעות הפעילות של קווים רבים דווקא הוארכו) ובעיקר שירות לקוי במוצאי שבת (ראה בהמשך הפרק).
- ☒ התארכות מסלולי הקווים הובילה לפגיעה באמינות המערכת, ולעיתים אף לעיכובים בשעות היציאה ואף ביטול נסיעות עקב התארכות זמן המסלול הנסיעה למשוער.
- ☒ תכנון תחנות הקצה התעלם מגודל המסופים. כך למסופים קטנים כגון המרינה בבת ים ועתידיים בתל אביב נוספו קווים רבים, בעוד שבחניונים גדולים כגון בית העלמין בת ים וחניון אגד חולון כמות הקווים דווקא פחתה. בהמשך, דוללו המסופים הבעייתיים באופן הדרגתי וקווים עודפים עברו למסופים הסמוכים. במקצת מהמקרים (כמו במקרה של קו 40) הדבר בא על חשבון אפשרויות נגישות לתושבים וליצירת "קווי ספגטי" חדשים כגון קו 89.

פגיעה בקישוריות בין מקומות שונים

- ☒ ניתוק הקישור הישיר לבית החולים איכילוב – בעיקר מצפון תל אביב ומחולון. הבעיה תוקנה בפעמת התיקון של ה-5 באוגוסט לשביעות רצון הצדדים.
- ☒ פגיעה בקישור בין ציר בגין-נמיר לאוניברסיטת תל אביב עקב ביטול קו 27 – חומרת הפגיעה תתברר רק עם פתיחת שנת הלימודים בתחילת נובמבר.
- ☒ פגיעה בקישור בין ציר בגין-נמיר לרמת אביב ג' עקב ביטול קו 27 – הבעיה תוקנה על ידי הכנסת קו 171 לרמת אביב ג'.
- ☒ פגיעה בקישור בין תחנת רכבת האוניברסיטה לאוניברסיטת תל אביב – תוקנה חלקית על ידי הסטת מסלול קו 40 לתוך האוניברסיטה.
- ☒ פגיעה חמורה בנגישות לבית החולים שיבא ומחנה תל השומר מאזור תל אביב, רמת גן ובני ברק. הבעיה תוקנה בחלקה על ידי הפעלת קו חדש מבני ברק (134), הארכת קווים 69/169 מגבעת שמואל לתל השומר, החזרה חלקית של קו 45 לפעילות ויצירת תחליף בעל תדירות נמוכה מרמת השקמה (135). עם זאת, עדיין הקישוריות לבית החולים פחות טובה מבעבר וזמני הנסיעה מבית החולים התארכו מאוד בחלק מהיעדים.
- ☒ פגיעה בנגישות בין שכונת רמת השקמה לבית החולים שיבא – תוקנה חלקית על ידי הפעלת קו 135 בתדירות פעם בשעה.
- ☒ פגיעה בגישה בין תחנה מרכזית תל אביב לבי"ח שיבא ולמחנה תל השומר. ביטול קו 35 גרם להארכת זמן הנסיעה בין שתי הנקודות ולהגדלת העומס על קו 70 העמוס ממילא.
- ☒ הרעת הקישור בין הדר יוסף לאזור מרכז תל אביב – טרם טופל ואף נערכו הפגנות תושבי השכונה בנושא בשבועות האחרונים.
- ☒ הרעה משמעותית של התחבורה ברחוב הירדן ברמת גן – טופל במסגרת פעימות התיקון על ידי הכנסת קווים 61, 31 ו-134 לרחוב.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- ☒ הרעה משמעותית של התחבורה באזור קניון בת ים וקריית החינוך שבאזור – תוקן באופן חלקי על ידי החזרת קווים 40 ו-43 (ובאופן חלקי גם 87, 99 ו-143) לאזור. עדיין התחבורה לאזור טובה פחות מאשר לפני השינוי (בעיקר עקב המחסור בקו 46).
- ☒ ביטול הקישור בין אזור קניון בת ים לטיילת שהיווה קישור פופולארי – טרם נמצא פיתרון לביטול קו 46.
- ☒ ביטול הקשר בין יפו ומערב בת ים למרכז הרפואי בת-ימון – נמצא פיתרון חלקי (ודי בעייתי) על ידי הסטת קו 83 שיעבור בבת ימון.
- ☒ ניתוק הקשר בין בת ים לבית הספר שבח מופת בו לומדים תלמידים רבים מהאזור על ידי ביטול קו 86 – הבעיה נפתרה ברובה על ידי שינוי מסלול קו 26 כך שיעבור באזור.
- ☒ הרעה בקישור לאזור התעשייה של בת ים – הבעיה תוקנה על ידי העברת קו 42 דרך אזור התעשייה.
- ☒ ניתוק בין חולון לתחנה המרכזית החדשה בתל אביב אחרי ביטול קווים 90 ו-97 והזזת קו 89 לרח' הר ציון – טרם טופל ונערכת מחאה בנושא בשיתוף "ארגון נוסעי התחבורה הציבורית".
- ☒ ניתוק בין חולון למרכז הרפואי בת ימון – טופל חלקית על ידי העברת חלופת קו 2 דרך המרכז הרפואי (א2).
- ☒ ניתוק הקשר הישיר בין שכונות רמת יוסף בבית ים ונאות רחל בחולון לאוניברסיטת בר אילן ובית החולים שיבא עקב שינוי מסלולים של קווי 43 ו-143. בפעימת התיקון של אוגוסט הוחזר קו 43 למסלולו הקודם ובכך נפתרה הבעיה ברובה.
- ☒ ניתוק הקשר הישיר בין מרכז חולון לבית החולים וולפסון – טופל על ידי החזרת קו 4 למסלולו הקודם.
- ☒ עקב הוצאת מסלול קו 173 מחולון והעברתו דרך נתיבי איילון לראשון לציון, נפגע הקישור בין חולון למכללה למינהל בראשון לציון. הצעת "ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל" לשינוי קל במסלול קו 129 כדי שיגיע קרוב יותר למכללה לא נענתה בשלב זה.
- ☒ הרעת גישה לשכונת עמידר בבית ים וליפו ד' – טופל חלקית על ידי שינוי במסלול קו 6 בבית ים והעברת קו 41 דרך יפו ד'.
- ☒ ניתוק הקישור הישיר בין לב תל אביב לכל אזור צפון תל אביב עקב ביטול קווים 13 (שהפך לקו מקומי), 20 ו-21. קווים מקומיים חלופיים אינם פועלים בשעות הערב ובמוצאי שבת (בעוד שקווים 20 ו-21 פעלו במוצ"ש).
- ☒ ריקון רחוב דיזנגוף מאוטובוסים ולעומת זאת גודש תנועה לא פרופורציונלי ברחוב בן יהודה – טופל על ידי החזרת הקווים 72 ו-172 לרחוב דיזנגוף. צעד זה פתר גם את ניתוק חולון מאזורי הביילוי המרכזיים ברחוב דיזנגוף.
- ☒ כפי שניתן לראות כמות הבעיות שנוצרו הייתה רבה יותר מכמות השיפורים, כאשר הבעיות האקוטיות היו בחיבור בין מקומות מפתח כגון בתי החולים ואוניברסיטאות. מרבית הבעיות הללו נפתרו באופן מלא או חלקי, ברוב המקרים על חשבון עקרונות הרפורמה. עם זאת, התיקונים גם יצרו מספר בעיות חדשות.
- ☒ ניתוק שכונות דרום מזרח תל אביב מאזור עזריאלי וקריית הממשלה – זאת לאחר שבארגון מחדש הועבר לשם קו 9. החזרת קו 9 למסלולו המקורי עקב לחץ כוחני אינטרסנטי גרמה להתנגדות בקרב רבים מתושבי השכונות שנפגעו מהמהלך. כרגע הנושא נמצא בטיפול משרד התחבורה (ראה פירוט נוסף בפרק השישי).
- ☒ הזזת תחנת המוצא של קו 40 ממסוף עתידים למסוף הירידים גרמה לניתוק אזור עבר הירקון מאזורי התעסוקה והביילוי לאורך ציר בגין. ב-1 בספטמבר תוקנה הבעיה באופן חלקי על ידי החזרת מסלול קו 42 כדי שיעבור דרך בגין.
- ☒ ניתוק הקשר בין שכונות תל כביר וקריית שלום ותיכונים עירוני ז' (ביפו) ואורט סינגלובסקי (ביד אליהו) עקב שינוי מסלול קו 41. כרגע קיים פיתרון זמני לתלמידים אלה וטרם נמצא פיתרון קבוע.
- ☒ ניתוק הקשר בין מרבית שכונות ערב הירקון לחלק הצפוני של אבן גבירול עקב העברת תחנת המוצא של קו 289 ממסוף עתידים למסוף מרכז הירידים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

השפעת הארגון מחדש על תדירויות הקווים

הארגון מחדש גרם לשינוי במספר הנסיעות במרבית קווי הגוש המרכזי. התשומות בקווים שהתבטלו הועברו לקווים החדשים. עם זאת, תשומות עברו גם מקווים קיימים לקווים אחרים. כך בקווים פופולאריים ועמוסים טרם הארגון מחדש, כמות הנסיעות לא עלתה ואף ירדה משמעותית בחלק מהמקרים. בטבלה 1 מובאת השוואה של מספר הנסיעות הכולל בקווים בהם נשאר מסלול דומה לאחר הארגון מחדש או שמסלולם לא השתנה. בטבלה 2 מובאת השוואת תדירות של קווים שלא השתנו בפעימה השנייה אך קשורים מערכתית לקווים שהשתנו.

טבלה 1 – השוואת מספר הנסיעות בקווים לפני הארגון מחדש, אחרי הארגון מחדש ונכון ל- 1.10.11. במידה והקו שינה מספור במסגרת הארגון מחדש, יוצג המספור הקודם בסוגריים.

78-84	79-84	66 לכיוון	72 (2)
100-106	100-106	107-111	172 (1)
5-6	5-6	5-6	75 (א75)
10-12	10-12	10-12	76 (א76)
52-68	52-68	65-72	87
65-68	65-68	65-68	88
52-58	52-58	52-58	129
16-21	16-21	16-21	140
67-73	67-73	67-73	271 (א74)

שיפור משמעותי במספר הנסיעות היומיות צבוע **בכחול**. שינוי משמעותי לרעה במספר הנסיעות צבוע **באדום**.

הערה: מס' הנסיעות בקווים הפנימיים בבני ברק לא השתנה מהותית למעט קו 7.

מס' הנסיעות היומיות			מס' הקו
1.10.2011	יולי 2011	יוני 2011	
53-55	55-56	34-36	3
102-107	103-105	177-184	4
46-52	47-53	47-53	4 חולון
161-162	160-162	172-174	5
41-44	41-44	40-43	6
59-73	63-74	60-73	7
51-52	51-52	35-36	7 ב"ב
79-82	77-80	95-108	9
73-82	72-79	73-81	10
27-29	28-30	9 כיוון	12
28 לכיוון	43-44	19-20	14
75-78	78-81	80-85	17
122-130	117-124	121-130	18
55	55	56	23
101-114	100-112	102-114	25
88-98	86-96	91-98	125
59-61	51-53	56-61	31
35-39	35-39	35-39	34
21-22	29-30	29-30	37 יפו
94-99	95-101	86-100	40
71-81	74-85	72-89	42
71-81	75-85	66-67	43
30 לכיוון	14-15	53-54	45
55-57	55-56	27-28	52
47-48	46-48	48-50	57
41-43	41-43	41-43	58
98-103	87-92	111 לכיוון	61
74-82	78-84	53-57	161 (62)
94-104	80-91	105-111	63
98-106	92-101	117-123	67
77-78	72-73	73-77	70

¹ הירידה החדה בתדירות קו 4 מוסברת בכך שהקווים 104 ו- 204 עושים מסלול חופף. בפועל תדירות הקו גבוהה בהרבה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

טבלה 2 – השוואת תדירות לפני ואחרי בקווים שלא השתנו בפעימה השנייה וקשורים מערכתית לקווים שהשתנו:

ניתן לראות שבמרבית המסלולים לא חל שינוי מהותי במספר הנסיעות. עם זאת, קיימים יותר קווים בהם מספר הנסיעות ירד מאשר קווים בהן כמות הנסיעות עלתה. אך הנתונים העובדתיים היבשים מטעים במידה מסוימת מכיוון שקווים שהיוו את נקודת התורפה של המערכת (ראה פרק שני) לא תוגברו ובחלקם (כמו קווי רמת גן 61, 63 ו-67) נצפתה אף ירידה בתדירות. כמו כן, בקווים שלא נכללו ברפורמה, לא נוספה כמות הנסיעות, למרות שכאמור עקב ביטול קווים מקבילים חלק מהקווים שנותרו (ובמיוחד קו 51, 55, 66 ו-68) הפכו לעמוסים יותר מבעבר.

חשוב לציין לגנאי את צמצום תדירות הנסיעה של חלק מהקווים בשעות הערב. אמנם שעות הפעילות הווארכו בחלק מהקווים (למרות שבחלק מהמקרים צומצמו שעות הפעילות חזרה, ראה להלן), אך התדירות בפועל בקווים רבים היא פחות מ-30 דקות, תדירות שלא נחשבת לאפקטיבית. בנוסף, קווים שסובלים מעומס בשעות הערב (כגון 61) דוללו גם הם, בעוד שלקווים שפעלו בשעות הערב ובוטלו (כגון 20, 21 וכדומה) לא נמצא תחליף אפקטיבי הפועל באותן שעות.

מס' הקו	מס' הנסיעות היומיות		
	1.10.2011	יוני 2011	יוני 2011
19	89-90	88-90	88-90
24	67-68	67-68	67-68
36	64-72	64-72	64-72
37 יהוד	53-55	53-55	53-55
38	12-14	12-14	12-14
47	54-59	54-59	54-59
48	62-63	62-63	62-63
247	12-13	12-13	12-13
49	37-40	37-40	37-40
50	7-19	7-19	7-19
51	146-157	146-161	143-156
55	76-79	76-79	76-79
56	48 לכיוון	48 לכיוון	48 לכיוון
59	28-31	28-31	28-31
66	110-122	110-121	110-121
166	11-20	11-19	11-19
68	87-92	86-92	86-92
69	37-38	38-39	38-39
169	5-6	5-6	5-6
82	80-81	79-80	79-80
83	61-62	61-63	61-63
84	31-33	31-33	31-33
85	52-54	52-55	52-55
90	43	43	43
173	48-49	50-57	50-57
174	45-55	46-55	46-55
274	61-74	61-70	61-70

הבעיה מחמירה בכל הקשור לשירות במוצאי שבתות.

המערך החדש לא נותן מענה לשירות המוגבל ממילא בצאת השבת. הבעיה אף מחמירה כי גם קווים שפעלו במוצאי שבת טרם הרפורמה, לא מופעלים כיום (למשל 42). בנוסף יש קווים שהחליפו את הקווים שבוטלו וכיום לא מופעלים במוצאי שבתות (למשל 71 שהחליף את 73 שפעל במוצ"ש). כך שכונות רבות זוכות לשירות לקוי במוצאי שבתות או אף לא זוכות לשירות כלל!

תמונה יותר העובדה, שחלק מקווי המזלג המהווים את חוד החנית של המערכת החדשה, לא מופעלים במוצאי שבתות. כך למשל מבין קווי המזלג 89/189/289, רק קו 89 פועל במוצאי שבתות. כפועל יוצא, אין גישה במוצאי שבת מחולון לבית החולים אסותא. יתר על כן, אין קישור ישיר לתל אביב משכונות מזרח חולון כגון נווה ארזים ונאות יהודית (בעוד שטרם הארגון מחדש, קו 89 במתכונתו הישנה סיפק שירות זה).

כך קורה שהקו היחיד שמשרת את מערך השכונות הענף, בו מתגוררים אלפים רבים של תושבים הוא קו מקומי שמספרו 87 הפועל במוצאי שבת בתדירות של פעם ב-30 דקות. בעיה דומה קיימת ב"קווי מזלג" אחרים כאשר גם קווים כגון 39, 42 ו-104 לא מופעלים במוצאי שבת.



השפעת הארגון מחדש על סך הנסיעות הכולל

במסגרת הארגון מחדש נצפתה עלייה במספר הנסיעות הכולל. אך בניגוד למה שדווח על ידי גורמים רשמיים (על עלייה כביכול מ-8900 נסיעות ל-9580), הנתון שבידנו מראה על עלייה צנועה הרבה יותר מסך של **9494 נסיעות יומיות** (בימי חול ולשני כיווני הנסיעה) לערב הפעימה השנייה לסך של **9609 נסיעות יומיות נכון לאוקטובר²** (טבלה 4 שבנספח מפרטת את מספר הנסיעות הכולל בנקודות הזמן השונות לפי שעות היום ובפרקי זמן שונים).

בחישוב נסיעות לפי מפעיל נראה כי עיקר העלייה מבחינת מספר הנסיעות נצפתה אצל "אגד", שכמות הנסיעות שלהן בגוש דן עלתה מסך של 1411 נסיעות ל-1784 נסיעות יומיות. זאת בעוד כמות הנסיעות של "דן" ירדה מ-8083 נסיעות ל-7805 נסיעות. ניתן להסביר את הירידה בכמות הנסיעות של "דן" בעובדה שהקווים החדשים בדרך כלל ארוכים משמעותית מהקווים שבוטלו (וחלק מהקווים החדשים אף מהווים מיזוג מסלולים בין השני קווים שבוטלו). לא מדובר בהכרח בהורדה של משאבים. עם זאת, וכפי שנראה בפרק הבא **נצפו בעיות רבות של אי עמידה בלוחות זמנים ובעיות תפעוליות**, כך שלמעשה נצפתה פגיעה קשה בשירות שהייתה בדיעבד אחת הבעיות שפגעו ביישום התהליך של הארגון מחדש.

רפורמה במערכת התמחור ואזורי תמחור

אחד המרכיבים המרכזיים בתהליך הארגון מחדש היה שינוי והאחדת מערך המחירים בגוש דן. בניגוד לרפורמה במסלולי הקווים, רפורמת המחירים יושמה באזור רחב יותר התחום על ידי כפר סבא בצפון, ראשון לציון בדרום וראש העין במזרח. לפני הרפורמה היו בגוש דן ודרום השרון שבע רמות מחיר (5.10, 6, 7.30, 8.40, 9.80, 11.30 ו-13.5 ש"ח), כאשר במקרים רבים, הנסיעה לא הייתה תלויה מרחק אלא נקבעה לפי המכרזים שהיו תקפים לכל אשכול בנפרד (כך למשל מחיר נסיעה עירונית בפ"ת בחברת "קווים" היה 5.10 ש"ח, בעוד אותה נסיעה בחברת "דן" עלתה 6 ש"ח). בנוסף, הכרטוס המשותף כלל רק את החברות "דן", "קווים" ו"מטרופוליט", בעוד שלא היה כרטיס משותף בין החברות הללו לחברת "אגד" ובמקומות בהם היו דומיננטיים גם קווי "דן" וגם קווי "אגד" באופן שווה (בעיקר בת ים וחולון), הנוסעים נאלצו לבחור באיזה חברה לנסוע או לשלם מחיר גבוה על חופשי חודשי משותף. מעבר לזה, בחברת "אגד" לא הופעל כרטיס "רב-קו" והנוסעים הצטרפו לקנות כרטיסים מנייר. במסגרת רפורמת המחירים התבצע מספר צעדים הכרחיים לתיקון העיוותים ולהסדרת מערכת חדשה:

- האזור חולק לשלושה אזורי מחיר: אזור 1 (הגוש המרכזי) כולל את אזור תל אביב רבתי, התחום על ידי פתח תקווה ובקעת אונו במזרח וראשון לציון בדרום; אזור 21 שכולל את אזור השרון הדרומי; ואזור 22 שכולל את אזור ראש העין והיישובים שסביבו.
- נקבעו שתי רמות מחיר: 6.40 ש"ח לנסיעה בתוך האזור, וכן בין פתח תקווה לאזור 22 ו-10 ש"ח למחיר הנסיעה בין האזורים. גם מחירי כרטיסי ה"חופשי חודשי" הותאמו בהתאם לאזורים כאשר נקבע מחיר נוח ל"חופשי חודשי" התקף לכלל האזורים.
- החידוש הגדול של הרפורמה הוא הכנסת כרטיס המאפשר מעבר ללא הגבלה למשך 90 דקות. המטרה של החידוש היא לעודד "תחבורת מעברים" (כלומר שימוש בשני אוטובוסים תדירים או שילוב קו עורקי וקו מזין) ולפצות על ניתוק זיקה
- ישירה בנקודות שונות. הכנסת כרטיס המעבר התבררה כאפקטיבית ביותר ובהדרגה נצפים שינויים בדפוסי הנסיעה של הנוסעים, בפרט הצעירים והמתווכמים שבהם.

² תחשיב מספר הנסיעות התבצע על ידי ספירת מספר הנסיעות היומיות (בשני כיווני הנסיעה) של כל הקווים הכלולים בפעימה השנייה + קו 173 שמסלולו השתנה מהותית בפעימה השנייה. הנתונים מבוססים על לוחות זמנים רשמיים שהופיעו באתרים של המפעילים בימים בהם נאספו הנתונים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- הופעל כרטיס ה"רב-קו" ב"אגד". יש לציין שהמערכת של "אגד" סבלה ועדיין סובלת ממחלות ילדות של תאימות בינה לבין מפעילים אחרים.
- כרטוס משותף בין "אגד", "דן", "מטרופולין" ו"קווים". גם כאן מדובר בהישג חשוב של הרפורמה, בכך שהפך את רוב הקווים בגוש דן לרלוונטיים וביטל את הצורך של הנוסע להבחין בין "דן" ל"אגד". עם זאת, תהליך ההסתגלות לכרטיס המשותף היה איטי יותר דווקא אצל הנוסע המתוחכם עקב הרגל שהיה קיים במשך עשרות שנים אצל תושבי גוש דן (שמעבר לבת ים, חולון וראשון לציון) לנסוע רק ב"דן". עם זאת, התושבים מתחילים להכיר ביתרונות בקווים כמו 501, 525, 531 (קווי השרון) או 164 (פ"ת – ראשון לציון) ולהקל בכך את הלחץ מהקווים המקבילים של "דן" ו"קווים" (למשל 42 ו-87 בהתאמה).

השוואת המחירים לפני ואחרי הרפורמה:

בטבלה 5 בנספח המצורף מוצגת השוואת מחירים לפני ואחרי הרפורמה במחיר נסיעה בודדת, כרטיס חופשי חודשי וכרטיס חופשי יומי. מההשוואה ניתן לראות כי המרוויחים הגדולים מהשינוי הם הנוסעים בין יעדים רחוקים יותר כגון בין פתח תקווה, בקעת אונו וראשון לציון לתל אביב, הנוסעים בין ערי השרון לתל אביב, בין ראשון לציון לפתח תקווה. חיסכון של נוסעים אלה הסתכם בעשרות ואף מאות אחוזים ואף יותר הן בחישוב הכרטיס היומי והן בכרטיסי החופשי חודשי. בנוסף הרוויחו מהרפורמה נוסעים שעושים שתי נסיעות ויותר בטווח של 90 דקות מהנסיעה הראשונה, בין השאר בין יעדים שביניהם לא קיים קו ישיר (למשל בין פתח תקווה וחולון). גם הכרטוס המשותף חוסך סכום ניכר בקרב אלה שנאלצו לשלם בנפרד ל"אגד" ול"דן" (בעיקר תושבי הגוש דן הדרומי והשרון). בנוסף, כרטיס "חופשי יומי" הורחב לאזורים בהם טרם פעל לפני הרפורמה, ללא שינוי משמעותי במחירו והוא הפך לאופציה אטרקטיבית בקרב נוסעים רבים יותר.

לעומת זאת, נפגעו מבחינת מחיר הנסיעה אלה שנוסעים בנסיעה עירונית ובמיוחד נוסעים בקווים הפנימיים של חברת "קווים" ששילמו 5.10 ₪ לנסיעה בטרם הרפורמה וכעת משלמים 6.40 ₪. עליית מחירים נרשמה גם במספר יעדים שעל גבול בין האזורים, במיוחד בגבול בין אזור 1 (הגוש המרכזי) לאזור 21 (השרון). עם זאת, חשוב לציין שבאזורים בהם הורד המחיר, אחוז ההוזלה היה גבוה בהרבה מאשר אחוז ההתייקרות באזורים בהם הנסיעה התייקרה.

רפורמת המחירים שהתבצעה במסגרת הארגון מחדש היא תהליך חיובי בעיקרו וההשקעה של 150 מיליון ברפורמה הצדיקה את עצמה. יתר על כן, **רפורמת המחירים הוא הסוגיה היחידה בארגון מחדש בה ניתן להגדיר אותו כהצלחה מובהקת.** עם זאת, גם במקרה זה התעוררו מספר סוגיות בעייתיות שחלקן טופלו, אך רובן עודן דורשות התייחסות וטיפול כדי לשפר את המצב עוד יותר.

- למרות ניסיונות תיקונים של עיוותים בשיטת התמחור עדיין נוצרו מספר אנומליות חדשות, כאשר האנומליה הבולטת היא העלאת מחיר הנסיעה בין רמת השרון והרצליה לצפון תל אביב מ-6 ₪ ל-10 ₪. הבעיה עדיין לא טופלה. ההצעה לטיפול בבעיה: ליצור להסדר שבו מחיר הנסיעה בין הרצליה ורמת השרון לעבר הירקון תהיה 6.40 ₪ בדומה להסדר שקיים בנסיעה בין פתח תקווה (חלק מאזור 1) לראש העין והיישובים. בנוסף מחיר הנסיעה מתל אביב לשרון הדרומי (10 ₪) גבוה יותר ממחיר הנסיעה מתל אביב לנתניה (9.50 ₪) עקב השוני במכרזים.
- אין כרטוס משותף בין החברות "דן", "אגד", "מטרופולין" ו"קווים" לרכבת ישראל וכן חברות כגון "סופרבוס", "ויאוליה" ו"נתיב אקספרס" שמבצעות אף הן נסיעות עירוניות בתוך הגוש (למשל קווים כגון 451, 461, 601). נדרש המשך תהליך ההטמעה של הכרטיס המשותף, והכנסת "רב-קו" לשירות כי רק כרטיס משותף התקף לכל המטרופולין יהפוך את התחבורה הציבורית ליעילה יותר.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- בשבועות הראשונים לרפורמה היישוב בית דגן וצומת בית דגן לא היו כלולים באופן תמוה ברפורמה, למרות שכל היישובים הסמוכים היו כלולים בה. הבעיה טופלה במהלך חודש אוגוסט.
- למרות מחשוב מערכת הכרטיסים על ידי הכנסת מערכת "רב-קו", חוזי השימוש היחידים שנותרו הם "חופשי חודשי" ו"חופשי יומי" (בנוסף לכרטיסיות וארנק אלקטרוני). לא מופקים חוזים מתקדמים כמו כרטיסים שבועיים, לעשרה ימים או כרטיסי "חופשי חודשי" שתקפים ל- 30 יום אך לא מתחילים ב- 1 בחודש, כנהוג במדינות רבות בעולם.
- בשבועות הראשונים לרפורמה היו "מחלות ילדות" רבות בשימוש ב"רב-קו", בעיקר באוטובוסים של "אגד" (אך גם בחברות אחרות), אשר לא קראו חוזים של חברות אחרות, הוציאו כרטיסי מעבר התקפים ל- 60 דקות (במקום 90), הוציאו חיובים כפולים וכדומה. עם הזמן, הבעיה הצטמצמה אך גם בימים בהם נכתב הדו"ח מגיעות תלונות לארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל ולמקומות נוספים על חיובים כפולים ואי זיהוי חוזים שהוטענו בחברות אחרות (למשל מכשירים של "אגד" לא מזהים חוזים שהוטענו ב"דף"). על משרד התחבורה לטפל בהקדם בליקויים אלה מול המפעילים.
- רפורמת המחירים הוסיפה על הבלבול שנוצר עקב שינוי מערך הקווים. ייתכן והיה צורך להפריד בין הרפורמות ולבצע את רפורמת המחירים מספר שבועות או חודשים לפני הרפורמה במסלולים. זאת על מנת להרגיל את הציבור להשתמש במערכת החדשה, ולהפחית את הבלבול וההתנגדויות לרפורמה.

יצירת נתיבי תחבורה ציבורית חדשים

כחלק משלים לרפורמה הורחב גם מערך נתיבי תחבורה ציבורית. כבר בפעימה הראשונה נפתחו נתיבי תחבורה ציבורית חדשים בקטע של רח' המלך ג'ורג' וקטע מרחוב יצחק אלחנן. בפעימה השנייה נוספו ארבעה נתיבי תחבורה ציבורית חדשים במקומות בעלי נפח תנועה גדול. מדובר ברחוב אבן גבירול לכל אורכו, רחוב קרליבך לכל אורכו, המלך ג'ורג' לכל אורכו בכיוון דרום וכל רחוב יצחק אלחנן. ביחד עם צירים כגון אלנבי, בן יהודה, בגין, נמיר, הר ציון, שלמה, שד' ירושלים, ציר ז'בוטינסקי ברמת גן, בני ברק (בשעות השיא) ופתח תקווה (מסלול מופרד במשך כל היום), רח' בלפור בבת ים ועוד מדובר בכיסוי של מרבית הצירים העמוסים באוטובוסים במטרופולין.

עם זאת, קיימת בעיה חמורה של אכיפת נתיבי תחבורה ציבורית. למעט מבצעי אכיפה נקודתיים שנערכו בתחילת יישום הרפורמה (בעיקר ברחוב אבן גבירול) האכיפה כמעט ולא קיימת, ורכבים רבים נוסעים בנתיבים אלה באין מפריע ובלי להיענש. כיום נבחן נושא האכיפה האלקטרונית אך הוא תקוע בסך הביורוקרטיה ואינו יוצא לפועל עקב מחלוקות בין משרד התחבורה למשרד לביטחון פנימי. כמו כן קיימת התנגדות לנתיבי תחבורה ציבורית עצמם מצד הסוחרים, בעיקר ברחוב אבן גבירול. ללא העלאת המהירות המסחרית של תחבורה ציבורית על ידי מתן זכות קדימה בנתיבים בלעדיים, לא תגדל אטרקטיביות של אמצעי זה, תהא הרפורמה באשר תהא. לכן יש להדק את אכיפת נתיבי התחבורה הציבורית בהקדם.

נושא נוסף המשמעותי לשיפור מערך התחבורה הציבורית הוא מתן עדיפות ברמזורים לתחבורה הציבורית. כאן מתקיימים פיילוטים במקומות שונים, אך בפועל לא רק שאין העדפה ברמזורים בנתיבי תחבורה ציבורית אלא במקרים רבים אף קיימת אפליה לרעה ברמזורים בנתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית. כך קורה למשל במסלול תחבורה ציבורית של פ"ת (ציר ז'בוטינסקי), ברחוב בן יהודה בתל אביב לכיוון דרום ובמסוף התחבורה החדש בצומת חולון. גם נושא עדיפות ברמזורים הוא קריטי להעלאת האטרקטיביות של התחבורה הציבורית ועד שיימצא הפיתרון הטכנולוגי המתאים, יש בינתיים לפחות להימנע מאפליה לרעה ברמזורים, כפי שקורה כיום.



פרק רביעי – ביצוע הארגון מחדש בשטח: ליקויים מהותיים

בניגוד לתוכניות המרשימות, תהליך הביצוע של הארגון מחדש לווה בליקויים רבים, החל מ"מחלות ילדות" מקומיות ועד כשלים מערכתיים מתמשכים. כל אלה חרצו את גורלו של הארגון מחדש, וגרמו לכך שבמובנים רבים המצב אף הורע ביחס למצב טרם הרפורמה.

ליקויים בקמפיין ההסברה ובמתן מידע לציבור

כל סטודנט בשנה א' בתקשורת יודע שהצלחה או כישלון של מהלך נקבע בעיקר על פי אופן השיווק שלו בתקשורת. אם להתייחס לתהליך הארגון מחדש רק מההיבט ההסברתי והתקשורתי הציין שמקבל הקמפיין הוא "מספיק בקושי". למרות הזמן הרב שהיה בידי המתכננים להיערך לפרויקט ההסברה ולמרות הפעימה הראשונה שממנה היה ניתן להפיק לקחים, וליישם בהמשך, נראה שמעט נלמד, אם בכלל בנושא ההתנהלות התקשורתית. להלן הנקודות העיקריות בהם היו ליקויים בולטים.

- למרות שהתוכנית הייתה סגורה ברובה מספר חודשים לפני ביצוע הפעימה השנייה, לא התפרסם שום מידע רשמי אודות השינויים המתוכננים עד חודש לפני הרפורמה. עיקר המידע שיצא לציבור היה מבוסס על שמועות או על מידע לא רשמי מהדלפות. מידע זה לא היה מדויק ברוב המקרים, מה שהגדיל את הבלבול של הציבור בהמשך.
- גם כאשר התפרסם המידע ב-1 ביוני, הוא היה זמין באתר אינטרנט בלבד. פרסום אתר האינטרנט בתקשורת התעכב עד שבועיים לפני ביצוע התוכנית, וכך רק מיעוט הנוסעים היותר מעורבים מטבעם הצליח ללמוד את המערכת באזור הרלוונטי לו לפני הרפורמה.
- משאלי רחוב לא מייצגים שערך רכז פרויקט הארגון מחדש מטעם הפורום הירוק בקרב נוסעי התחבורה הציבורית במהלך חודש יוני, גילה כי עד שבוע לפני הארגון מחדש, מרבית הנוסעים לא ידעו כלל שהולכת להתבצע רפורמה כלשהי. למרבה הצער, בין האנשים הללו בולטים דווקא אלה שנוסעים הכי הרבה בתחבורה הציבורית כגון חיילים ופנסיונרים. אוכלוסיות אלה גם ממעטות לגלוש באינטרנט למטרות אלה, אם בכלל (עקב חוסר זמן או חרדה מטכנולוגיה) ולכן היה צורך להתחיל את הקמפיין בקרב אוכלוסיות הללו מוקדם יותר.
- הקמפיין ברדיו ובעיתונות החל ב-21 ביוני בעוד שהקמפיין בטלוויזיה החל יומיים לאחר מכן. ממדגם לא מייצג של תגובות הציבור, התגובות לקמפיין היו שליליות. לדעתנו, קמפיין טלוויזיוני מסוג ששודר בימים שלפני הרפורמה, צריך היה להיות משודר מספר שבועות לפני כדי להעלות את הנושא לתודעה, בעוד שלפני הארגון מחדש היה צורך בקמפיין תכליתי יותר, במגבלות הז'אנר.
- באשר למידע המודפס, חוברות המידע לא היו זמינות לציבור עד שלושה ימים לפני הארגון מחדש.
- באשר לחוברות עצמן – אפשר להגיד שהעיצוב של החוברות הוא יפה והמפות ומסלולי הקווים נראות אסתטיות מאוד. עם זאת, רמת הפונקציונליות של החוברות נמוכה. זאת מכיוון שגוש דן חולקה ל-13 אזורים שונים שלכל אחד מהם ישנה חוברת שונה, וחסרות מפות המקשרות בין אזורים סמוכים. אך הבעיה הגדולה ביותר בחוברת הוא מחסור בהכוונה מנקודה לנקודה בין נקודות מרכזיות, שהוא דבר קריטי להתמצאות. כך נוצר מצב שהרבה קוראים בחוברת נותרו מבולבלים מכמות המידע הרב שבכל חוברת, בעוד שלא היה להם מושג כיצד להגיע בין שתי נקודות מפתח שהיו רגילים להגיע. אל החלל הזה נכנס ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל שפרסמו דפי מידע מתומצתים של עיקרי השינויים וטבלת התמצאות בין יעדים מרכזיים לכל אזור³.

³ ראה לדוגמה: <http://tahbura.files.wordpress.com/2011/06/lev-tel-aviv-hebrew1.pdf>



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- בעיה נוספת בחוברות ובאתר הוא חוסר התייחסות כמעט מוחלט לקווים מטרופוליניים רחוקים שלא השתנו אך משמשים חלק אינטגרלי מקווים עירוניים (למשל קווים כמו 24, 51, 66, 68 ועוד). לפיכך היו הנוסעים לא קיבלו את התמונה המלאה של האפשרויות שעדיין קיימות עבורם.
- **בימים שלפני הארגון מחדש לא ניתן כמעט מידע רשמי בשפות שאינן עברית.** החוברות ברוסית לא היו זמינות וספק אם הופקו, למרות שרבים ממשתמשי התחבורה הציבורית הם פנסיונרים דוברי רוסית ללא גישה לאינטרנט. החומר על הארגון מחדש בשפה האנגלית והרוסית עלה לאתר "הקו החדש" רק במהלך יולי, כאשר באנגלית עלתה חוברת מתורגמת של אזור מרכז תל אביב, וברוסית עלה קובץ של עמודים ספורים וללא מפות, וזאת עבור אוכלוסיה פוטנציאלית גדולה מאוד. גם כאן ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל ניסה לסייע ותרגם חלק מדפי המידע לאנגלית, רוסית, ספרדית ואפילו יידיש⁴. דפי מידע אלה חולקו על ידי פעילי הארגון בתחנות.
- הצבת הדיילים הייתה גולת הכותרת של מסע הסברה לרפורמה. כ-2000 דיילים הוצבו בתחנות ובאוטובוסים וחילקו חוברות ומסלולי קווים חדשים. לאור המגבלות המקצועיות המובנות של הדיילים (שהם עובדים זמניים טיפוסיים שגויסו על ידי חברות כוח אדם), לא היה ניתן לצפות לביצועים גבוהים. עם זאת, נראה שדיילים רבים לא שלטו גם במידע הבסיסי ביותר. בימים הראשונים למבצע נראו דיילים רבים לומדים את חוברות המידע (מכיוון שאפילו הם לא קיבלו את החוברות לפני המשמרת הראשונה שלהם!) ומרבית הדיילים הוכונו מלמעלה לא לתת מידע מעבר לקווים הספציפיים שעוברים בתחנה. ניתן היה לצפות לביצוע הכשרה ארוכה וממוקדת יותר ולמתן כלים מתקדמים יותר (לרבות שימוש בכלים טכנולוגיים עכשוויים להכוונת נוסעים). דברים אלה היו מורידים מהבלבול של הנוסעים, ותורמים להבנה טובה יותר של הרפורמה.
- מוקדי השירות הטלפוניים של החברות לא היו ערוכים לארגון מחדש. בימים הסמוכים לארגון מחדש, זמני ההמתנה עמדו על מעל חצי שעה בחלק מהמקרים, והנציגים לא ידעו לתת תשובות נכונות. הדבר בולט במיוחד במרכז השירות של דן, שנציגיו התייחסו לקווי דן בלבד ואף לא הפנו את המשתמשים למוקד "כל קו". מתן מידע על קווי חברה מסוימת ללא התייחסות לחברות האחרות הוא בניגוד גמור לעקרונות הרפורמה.
- התוצאה של המחסור במידע היה בלבול רב המעורב בכעס בימים הראשונים שלאחר הארגון מחדש. בלבול זה נמשך גם מספר שבועות לאחר הארגון מחדש ולא שכך עקב השינויים חדשות לבקרים במסלולי קווי האוטובוס בעקבות פעימות התיקון של אוגוסט וספטמבר (ראה פרק חמישי).
- פרסום פעימות התיקון – פרסום פעימת התיקון הנרחבת של 5 באוגוסט נעשה על ידי הוצאת פלייר מפורט לגבי השינויים ופרסומו בעיתונות המקומית ובאתרים של מפעילי התחבורה הציבורית. הפעם נלמדו מספר לקחים. הפלייר פורסם יותר משבוע מראש ואפשר לאנשים לתכנן את הנסיעה שלהם בהתאם. כמו כן פורסם פלייר זהה בשפה הרוסית. ממדדים לא מייצגים של תגובות הציבור, אפשר להגיד שהפרסום היה אפקטיבי יחסית. התיקונים שהתבצעו בספטמבר והלאה פורסמו אך ורק באתרי המפעילים. מדובר בסוג של טעם לפגם, מכיוון שמקובל בעולם שעל כל שינוי קו, מוציאים פלייר או חוברת קטנה שמחולקת על ידי הנהג או במרכזי המידע כדי ליידע את הצרכנים אודות שינוי. לצערנו הדבר לא מיושם בארץ.
- לאחר הרפורמה, נתלו בחלק מתחנות האוטובוס בתל אביב מפות סטטיות גדולות עם תרשימים של הקווים באזור מרכז תל אביב. למרבה הצער, המפות נכונות לתוכנית המקורית (למשל קו 63 לא נכנס לנחלת יצחק למרות שהשינוי בוטל עוד טרם תחילת ביצוע התוכנית) ולא לקחו בחשבון את השינויים הגדולים שחלו מאז. התוצאה היא הטעיית הציבור, ובעיקר ציבור הנוסעים המזדמנים שמקבל מידע שגוי! כמו כן, ההפרדה בין הקווים המטרופוליניים לקווים המוגדרים כ"בינעירוניים"

⁴ ראה לדוגמה: <http://tahbura.files.wordpress.com/2011/06/tel-aviv-center.pdf>



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

(למרות שהם קווים מאספים משרתים את המטרופולין באותה המידה) היא מלאכותית ותורמת לבלבול נוסף. באופן אירוני, אחת המפות המטעות נתלו בתחנה מול בית הנהלת "דן".

- במקומות רבים, נתלו מפות שגויות של קווים בעלי מספור זהה אך הפועלים באזור שונה. כך למשל בתחנה של קו 7 התל אביבי ברכבת מרכז, נתלתה דווקא המפה של קו 7 של בני ברק! (בסוגיית המספור הכפול נדון בהמשך הפרק).
- אתר הרפורמה "הקו החדש" לא התעדכן מסוף יולי (למעט המפות). זאת למרות שמאז חלו שינויים רבים.
- נקודה טובה אחת לסיום: השירות שנתנו נציגים באתר האינטרנט "הקו החדש" (באמצעות הצ'ט) היה מקצועי מאוד, יסודי ומשביע רצון. עם זאת, מתן השירות הסתיים בשלב מוקדם מדי, כאשר המערכת עדיין לא הוטמעה מספיק טוב בציבור.

ליקויים בתפעול הקווים ובלוחות הזמנים

כל לוחות הזמנים ומספר הנסיעות שהוצגו בפרקים קודמים (וגם יוצגו הלאה) הם לוחות זמנים מוצהרים. בפועל ההבדל בין לוחות הזמנים הללו למה שקרה בפועל הוא משמעותי. במשך תקופה ארוכה שלאחר הארגון מחדש נצטברו במשרד התחבורה, מפעילי תחבורה ציבורית וגורמים עיתונאיים מאות תלונות על זמני המתנה ארוכים מאוד לאוטובוסים. כך נצפו זמני המתנה של 20-30 דקות לקו 63 (שתדירותו המוצהרת היא 10 דקות), זמן המתנה דומה לקו 67 (שתדירות המוצהרת דומה), 40 דקות לקו 104 בשעות השיא (תדירותו המוצהרת בשעות אלה היא 10 דקות) ועוד. לא היה מדובר באיחורים חד-פעמיים או ב"מחלות ילדות" כתוצאה מההסתגלות לרפורמה, אלא היה מדובר בדברים שנמשכו תקופה ארוכה ובאופן שיטתי בחלק מהקווים, והתופעה קיימת אף שלושה חודשים לאחר הארגון מחדש, אם כי בהיקפים קטנים יותר. מיותר לציין, שהעומס על הנסיעות שיצאו היה כבד ונצפו מקרים רבים שבהם אוטובוסים לא אספו נוסעים בתחנות עקב חוסר מקום. המצב הקשה גרם להתמרמרות גדולה של הנוסעים וטענות כמו "עשו את הרפורמה בשביל להרוס את התחבורה הציבורית" רווחות בחלקים מציבור הנוסעים גם כיום.

מדוע נוצרה בעיה זו דווקא אחרי הארגון מחדש? לכך יש מספר סיבות:

1. עקב הצורך להעביר תשומות מקווים רווחיים לקווי חדשים שעדיין לא צברו נוסעים (במיוחד קווי המזלג החדשים 39 ו-89, קווים 11 ו-33 וקווים עם מסלול חדש כגון 60 ו-65), ירדה התדירות בקווים העמוסים וכך עלתה הצפיפות בהם. יש לציין כי גם כיום במרבית הקווים החדשים התפוסה אינה מלאה (אם כי קיים שיפור מתמיד בתפוסה במרבית הקווים) **בעוד שבקווים הוותיקים התפוסה גבוהה ממה שהייתה טרם הארגון מחדש** (אם כי התאזנה ביחס לשבועות הראשונים). גם בקווים המטרופולינים שלא השתנו בפעימה השנייה עלתה התפוסה מסיבה זו, ועקב ירידת המחירים בקווים מפתח תקווה לטבעת התיכונה (ראשון לציון ופתח תקווה), מה שהעביר חלק מהנוסעים ממוניות השירות (שלא הורידו את המחירים) לאוטובוסים. תוספת המשאבים שניתנה במסגרת הארגון מחדש לא נתנה מענה למצבים שנוצרו ונוצר מצב של כשל תחבורתי חמור בגוש דן.

על מנת שהרפורמה תצליח, היה צורך לכל הפחות לשמור על התשומות בקווים המבוקשים, בנוסף להקצאת תשומות נוספות לקווים החדשים. חשוב לציין שגם לפני הארגון מחדש קווים רבים סבלו מתדירות לא מספקת וצפיפות גבוהה. במקום להעלות את התדירות, נעשה תהליך הפוך שבו צומצם השירות באופן ישיר או עקיף, תוך שהפיתרונות החדשים לא נותנים את המענה הדרוש, וחלקם גם לא מצליחים לצבור תאוצה. במילים אחרות, אין אפשרות לייעל את התחבורה הציבורית רק על ידי ארגון מחדש ובתוספת תשומות סמלית. רק תוספת תשומות (או לחלופין הגדלת צי אוטובוסים מפרקיים) עשויה לשפר את יעילות התחבורה הציבורית!



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

2. על הסעיף הקודם, ניתן להוסיף שחלק מביטולי הקווים נעשו לא משיקולי יעילות אלא כתוצאה מהצורך להעביר את התשומות לקווים החדשים. לדעתנו, זו לא הדרך לייעל את התחבורה הציבורית והתשובה נמצאת בתוספת תשומות.
3. התארכות מסלולים ברוב הקווים במערכת החדשה יצרה שתי בעיות תפעוליות:
 - א. הפחתת האמינות והסנכרון של הגעת האוטובוסים לתחנות – עקב כך מצבים שבהם מספר אוטובוסים באותו קו מגיעים ביחד לאחר זמן המתנה רב.
 - ב. הגדרת זמני הנסיעה לא תואמת במקרים רבים את זמן הנסיעה בפועל. כתוצאה מכך זמני המנוחה של הנהגים התקצרו מאוד ובמקרים לא מעטים האוטובוסים אף מאחרים להגיע לתחנת המוצא לפני היציאה הבאה. כתוצאה מכך האוטובוסים לא יוצאים בזמן או אף לא יוצאים כלל.
4. בעיית המספור הכפול – קיימים מקרים רבים בהם שני קווים שונים נושאים את אותו המספר על אף שהם עוברים באזורים קרובים. לצערנו, אחרי הארגון מחדש הבעיה לא תוקנה ואף נוצרו מספר בעיות חדשות בארגון מחדש. נתמקד בארבעת המקרים הבעייתיים ביותר.
 - א. המקרה הבעייתי ביותר – קיימים שני קווים תחת השילוט 139 שיוצאים אותה הנקודה ובחלק הראשון של המסלול עוצרים באותן תחנות. מדובר בקו ותיק יחסית של חברת "קווים" היוצא מבית החולים שיבא ומסתיים בראשון לציון, ובקו חדש של "דך" שיוצא מאותו המסוף בב"ח שיבא למסוף רדינג (אחד הקווים ממשפחת 39). נוסעים שאינם מכירים את המערכת יכולים לטעות ולמצוא את עצמם ביעד שונה לחלוטין בגלל ליקוי בתכנון. יש צורך לשנות בדחיפות את המספור של אחד הקווים כדי לפתור את הבעיה.
 - ב. בין תל אביב לחולון פועלים שני קווים תחת המספור 289. קו אחד הוא קו של דן שנוסע בין מסוף עתידים למזרח חולון ולאזור. השני הוא קו לילה של "אגד" היוצא מנמל תל אביב ומסתיים באזור התעשייה של חולון. לשני הקווים מסלול משותף או קרוב בדרום תל אביב ובמרכז חולון. אמנם הקווים לא פועלים באותן השעות אבל המסלול המשותף, שמתבטא בתחנות חופפות מטעה מאוד את הנוסעים. יש צורך לשנות את מספר קו הלילה של "אגד" מכיוון שלשניו מספרו יהיו השלכות מינימליות על הנוסעים.
 - ג. באזור תל אביב קיימים שני קווים תחת השילוט 37. האחד קו שפועל עשרות שנים וכיום מופעל על ידי חברת "קווים" בין תחנה מרכזית ת"א ליהוד. השני הוא קו שכונתי שהופעל בפעימה הראשונה בחברת "דך" ומחבר בין מסוף כרמלית ליפו וב"ח וולפסון. אמנם אין חפיפה בין מסלולים של שני הקווים, אך יש טעם לפגם שיש שני קווים בעלי אותו מספור. לכן מומלץ לשנות את המספור של קו 37 של "דך" לאחד המספרים שהתפנו בעקבות ביטול קווים בארגון מחדש.
 - ד. בתל אביב פועלים שני קווים תחת המספר 7. האחד הוא קו שמחבר את אוניברסיטת תל אביב לדרום תל אביב דרך ציר יגאל אלון. השני מוגדר כקו פנימי של בני ברק אך עובר גם בשכונות עבר הירקון. למרות שבמקרה הזה מדובר בשני קווים שקיימים תחת אותו שילוט כבר שנים רבות עדיין יש טעם לפגם שיש שני קווים באותה עיר עם שילוט זהה.
5. שילוט יעד מטעה על האוטובוסים – במהלך החודשים האחרונים ניתן להיתקל במקרים רבים בשילוט יעד מטעה על האוטובוסים של חברת "דך". השילוט מציין את היעדים של קווים שבוטלו על קווים חדשים. כך ניתן למצוא אוטובוסים רבים תחת השילוט 72 (מסוף רדינג תל אביב – קניון הזהב ראש"צ) שנושאים את השילוט "קהילת יעקב ב"ב" שהיה אכן היעד של קו 72 שבוטל במסגרת הארגון מחדש. אך הדוגמה האבסורדית ביותר ניתן למצוא בקו 161 (מסוף כרמלית – בני ברק) שעליו קיים שילוט "מפגש הבקעה", זכר לקו יו"ש שפעל ב"דך" בשנות התשעים ומזה שנים נמצא תחת חברת "אפיקים" כשהוא אינו פועל כלל בתל אביב!



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

6. מעבר מהליקויים האמורים שהם תוצאה של ליקויי תכנון ומיעוט תשומות, ליקויים לא מעטים הם תוצאה של קלקולים אשר באחריות מפעילי תחבורה ציבורית ובפרט חברת "דן" תוך פיקוח רופף ולא יעיל של משרד התחבורה:

א. תכנון לוחות הזמנים של קווי מזלג או קווים בעלי קטעי מסלול חופפים לא נעשה בדרך כלל באופן מסונכרן. כך יוצא ששני קווי המזלג יוצאים כמעט ביחד, ואז יש מרווח גדול יותר בו אף קו לא יוצא. הדבר מפריע בעיקר בשעות השפל בהן התדירות נמוכה ולמרכיב ההמתנה יש אלמנט קריטי. בטבלה 3 מובאות דוגמאות של חוסר סנכרון בלוחות זמנים בקווים היוצאים מאותה הנקודה:

טבלה 3 – דוגמאות לחוסר תיאום בלוחות זמנים של קווים בעלי נקודות מוצא זהות ומסלולי נסיעה דומים.

קו 12/189*		קו 42/142		קו 60/160	
קו 12	קו 189	קו 142	קו 42	קו 160	קו 60
18:00	18:00	20:05	20:02	20:35	20:30
	18:14	20:30	20:30	21:00	21:00
18:30	18:29	21:00	21:00	21:30	21:30
	18:44	21:30	21:30	22:30	22:00
19:00	18:59	22:00	22:10	23:00	23:00
	19:14	22:40		23:30	23:30
19:30	19:29	23:20	23:00	0:00	
	19:44	0:00	23:50		
20:00	19:59				

תבנית לוחות זמנים זהה מתקיימת בין הקווים הללו גם בין השעות 8:00 – 15:00.

ביאור לטבלה 3

- כל לוחות הזמנים תקפים ל- 3.10.2011
- קו 60/160 – נסיעות היוצאות מהתחנה המרכזית ת"א. קטע משותף – תחנה מרכזית ת"א עד כיכר נח בגבעתיים.
- קו 42/142 – נסיעות היוצאות ממסוף עתידים. המסלול בין עתידים לתחנת רכבת בני ברק הוא שונה אך זמן הנסיעה בשני המסלולים דומה. קטע משותף: בין תחנת רכבת בני ברק לרכבת מרכז.
- קו 12/189 – נסיעות היוצאות ממסוף עתידים. אמנם לא מדובר בקווי מזלג אך לקווים יש מסלול חופף בין מסוף עתידים לצומת רוקח – אבן גבירול (למעשה כמעט כל המסלול של קו 12).

בטבלה מובאות דוגמאות מובהקות לשלושה תסריטים נפוצים של חוסר תיאום. בתסריט הראשון (קווים 60/160) לוחות הזמנים שנקבעו בשעות הערב חופפים לחלוטין דווקא בשעות הקריטיות בהן תדירות של כל קו היא פעם ב- 30 דקות. זאת כאשר שני הקווים עושים מסלול כמעט זהה במשך השליש הראשון של המסלול. בתסריט השני (קווים 42/142) בחלק מהמקרים יש שונות מסוימת בלוחות זמנים אבל המרווחים הם לא אחידים (למשל המתנה של 10 דקות ואז המתנה של 30 דקות לאוטובוס הבא). זאת כאשר התדירות בשעות הערב היא נמוכה. בתסריט השלישי (קו 12 מול 189) המצב שונה מעט. ראשית לא מדובר בקווי מזלג אלא בקו מטרופוליני (189) וקו מקומי (12). עם זאת שני הקווים עושים מסלול זהה בחלק הראשון של המסלול, והעובדה שדקה לפני כל נסיעה של קו 12, יוצא קו 189 פוגעת ביעילות של שני הקווים, ובמיוחד בקו 12 המקומי שנותר ריק מנוסעים בשעות רבות של היום. בכל המקרים, תיאום טוב בין קווי המזלג היה פותר את הבעיה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

ב. במקרים רבים האחריות לשיבושים בשירות נופלת על נהגי חברת "דן", כנראה בהסכמה שקטה של הנהלת החברה. הנהגים אף איימו בשלב מסוים להשבית את התחבורה הציבורית עקב היותם ניצבים בחזית מול נוסעים זועמים⁵. האיום לא מומש אך נראה היה שלנהגים לא הייתה מוטיבציה גבוהה לתת את המיטב. מעבר לכך, ממקורות שביקשו לא לציין את שמם, דווח לארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל על התרעמות הנהגים עוד לפני הרפורמה, אך לדבריהם ראשי "נתיבי איילון" ומשרד התחבורה לא הקשיבו לעצתם.

ג. סוג הציוד שבו משתמשים המפעילים לא תמיד מתאים לאופי המרחב אותו הוא משרת. כך קו 16 נכנס לרחובות הצרים של כפר שלם למרות שהוא מופעל באוטובוסים גדולים ולא מיניבוסים. לעומת זאת, קו 61 העמוס מאוד שעובר אך ורק בצירים ראשיים של תל אביב ורמת גן מופעל באוטובוסים רגילים ולא באוטובוסים מפרקיים המתאימים לאופי הקו. כמו כן, לא נדיר שחברת "אגד" עושה שימוש באוטובוסים בינעירוניים גדולים בקווים עירוניים, בעיקר בחולון וראשון לציון, אם כי השימוש ברכבים אלה הולך ויורד עם הזמן.

לסיכום, ניתן לומר שליקויים תפעוליים פרי תכנון לקוי של "נתיבי איילון" ותכנון לקוי של מפעילי תחבורה ציבורית "השלימו" את הליקויים במתן המידע והם היו גורם משמעותי ביותר לכך שהמצב לא השתפר לאחר הארגון מחדש ואף הורע.

ליקויים במערכות הכרטוס

כאמור גם בהטמעת הכרטיס המשותף היו ליקויים רבים. עיקר הליקויים היו בחברת "אגד" שעבורה הפעלת הכרטיס "רב-קו" בקנה מידה גדול הייתה טבילת אש, אך גם בחברות האחרות נצפו בעיות. בשבועות הראשונים היו תלונות רבות על כך שכרטיסי המעבר לא תקפים למשך 90 דקות (המכונות הוציאו פלטים שגויים) ושחוזים מפעיל אחד לא נקראים אצל מפעילים אחרים. בהמשך התמתנו בעיות אלה, אך גם כיום מגיעות לארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תלונות מדי פעם על בעיות בקריאת הכרטיסים ובחוזים בין המפעילים אחרים השונים ורק בימים האחרונים הגיע לידי אחד מפעילי ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל כרטיס מעבר התקף ל- 60 דקות במקום 90. הליקויים במערכות הכרטוס לא היו האלמנט הבעייתי ביותר ברפורמה אך הם תרמו תרומה נוספת לחוסר שביעות הרצון של הציבור מהרפורמה.

ליקויים נוספים

- למעט ליקויים בנושאים מהותיים כגון מתן מידע לציבור ותפעול, היו מספר ליקויים נלווים שאף הם פגעו מאוד ברפורמה.
1. בחלק מהמסלולים המרחקים בין התחנות היו גדולים, והיו תחנות לאורך מסלול קווים מסוימים שבוטלו למרות שהקו עובר שם. למשל, בתחנה שביציאה ממסוף רמת עמידר ברמת גן (רח' התפוצות) הופיע שילוט עם הקווים 39 ו-60, בעוד שקו 61 שעובר ליד התחנה לא עצר (למרות שמדובר בקו מאספ כשאר הקווים). מרבית הבעיות טופלו בשבועות הראשונים אחרי הרפורמה, אך גם כיום קיימות תלונות מקומיות על מרחקים גדולים בין תחנות שנוצרו בעקבות הרפורמה.
 2. בצירים המרכזיים בהן עוצרים קווים רבים, לא תמיד התחנות מסודרות באופן קוהרנטי ולעיתים קווים שנוסעים ליעדים קרובים נמצאות רחוקות אחת מהשנייה. למשל קווים 45, 55 ו-58 נוסעים ליעדים דומים בגבעתיים אך התחנה של קו 58 נמצאת כ- 80 מטרים מהתחנה של הקווים האחרים. כך מי שרוצה לנסוע לגבעתיים צריך לבחור מראש באיזה קו ישתמש

⁵ <http://www.mako.co.il/news-israel/local/Article-498754ba9751131004.htm>



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- ובכך איכות השירות לנוסע נפגעת. מכיוון שפעולה של סידור תחנות היא קלה לביצוע ולא דורשת תקציב, אנו מצפים שתיעשה עבודה בנושא.
3. ברבות מהתחנות לא קיימות מדבקות מודפסות עם מספרי הקווים. מספרי הקווים ומסלוליהם רשומים בטוש. למרבה הצער, הדבר נפוץ דווקא בתחנות מפתח כגון מרכז עזריאלי ורכבת מרכז.
4. המידע במדבקות מספר הקו בתחנות אינו מפרט מספיק את הנקודות המרכזיות של המסלול.
5. בתחנות עצמן החליפו את מפות הקו הישנות ברשימת תחנות של הקווים החדשים אך ללא מפת הקו. מבחינה זו חלה הרעה במתן המידע לציבור.
6. בתחנות אוטובוס רבות נגנבו שלטי הברייל על ידי גנבי ברזל. גם שלטי הברייל שנותרו וגם השלטים המונגשים לכבדי ראייה אינם מעודכנים.
7. בעקבות הארגון מחדש, גדלה כמות האוטובוסים מדגמים ישנים שבהם משתמשים המפעילים (בעיקר "דן"). אוטובוסים אלה אינם מונגשים (כי הם אינם נמוכי רצפה), מזהמים, אך יותר מכל מועדים לתקלות טכניות, שהדיווחים עליהם התרבו מאז הרפורמה. בניגוד ל"אגד" שמפרסמת את רשימת הקווים שנגישים במלואם, ב"דן" לא ניתן לדעת האם האוטובוס שיגיע יהיה נמוך רצפה או לא, והדבר קריטי בקווים בעלי תדירות בינונית ונמוכה.



פרק חמישי – פעימות התיקון שלאחר הארגון מחדש

עוד לפני תחילת הרפורמה בפועל היה ברור שלא תהיה ברירה אלא לבצע שינויים מסוימים התוכנית המקורית וזאת על מנת לטפל בבעיות נקודתיות שנוצרו ברמה המקומית. עם תחילת הרפורמה התברר שהיקף השינויים וההתאמות שיהיה צורך לעשות גדול בהרבה, וכך אכן היה. מרבית השינויים תיקנו את הבעיות שנוצרו עקב הפעימה השנייה. אך במקרים רבים תיקונים אלה באו על חשבון עקרונות הארגון מחדש ולעיתים אף גרמו לנזקים נוספים, כפי שנראה להלן.

עיקרי השינויים שחלו מאז ה-1 ביולי והשפעתם על המערכת החדשה

ניתן לחלק את השינויים שהתבצעו לשלושה גלים: הגל הראשון התבצע עוד בטרם הפעימה השנייה ובשבוע הראשון להפעלת התוכנית ואלה היו שינויים מעטים אך בעלי משמעות. הגל השני התבצע ב-5 באוגוסט במסגרת פעימת התיקון הראשונה. מספר השינויים בפעימה זו היה גדול ורובם היו משמעותיים. הגל השלישי התבצע ב-1 בספטמבר וכלל בעיקר שינויים קטנים אך גם שני שינויים משמעותיים שפגעו מאוד בעקרונות הרפורמה.

להלן התייחסות לשינויים העיקריים בכל אחת מהפעילות:

שינויים שהתבצעו במהלך חודשים מאי-יוני לפני תחילת הארגון מחדש

- קווים 72, 172 הוכנסו לשכונת תל כביר ובכך מנעו את ניתוק פנים השכונה מחלקים נרחבים ממרכז תל אביב (השינוי בתוכנית התבצע במהלך מאי).
- בוטלה הוצאת קו 63 מפנים שכונת נחלת יצחק – זאת לאחר מאבק משותף של תושבי נחלת יצחק, ו"ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל".
- קו 289 הוכנס לתוך פנים שכונת רמת החייל לאור מחאות תושבי השכונה על ניתוק השכונה ממוקדים מרכזיים בעיר. בדיעבד התברר שתושבים אחרים ברמת החייל מחו על כניסת קו תדיר כל כך לשכונה.
- תדירות קו 22 לשכונת המשתלה הורדה מ-3 נסיעות לשעה לנסיעה אחת לאחר מחאה נמרצת מצד חלק מתושבי השכונה.

שינויים שהתבצעו במהלך השבועיים הראשונים של יולי

- קו 45 חזר לפעילות במתכונת מצומצמת (תדירות של פעם בשעה). זאת לאחר מאבק פוליטי ותקשורתי גדול של אגודת הסטודנטים שהביא להתערבות שר התחבורה.
- קווים 69 ו-169 של "קווים" הוארכו מגבעת שמואל לבית החולים שיבא, על מנת לפצות על דילול משמעותי במספר הנסיעות לבית החולים וקיצור מסלול קו 7 ב"ב שחיבר בין גבעת שמואל לבית החולים.
- כפיצוי חלקי על ביטול קו 35 הופעל קו מרמת השקמה לבי"ח שיבא שמספרו 135 בתדירות של פעם בשעה.
- קו 139 נכנס גם למסוף קציר כדי לשרת את חיילי צה"ל המשרתים בבסיס.
- לאור העומס הרבה שנוצר במסוף מרינה הוזזה תחנת הקצה של קו 40 למסוף בית העלמין בת ים וקווים 87, 99 ו-143 הוזזו לחניון "אגד" על גבול בת ים – חולון. אופי השינויים הללו שמר עדיין על מרבית עקרונות הרפורמה, למעט כניסת קו 289 לפנים רמת החייל ששבר את ההיררכיה בין הקווים המטרופולינים לקווים שכונתיים על ידי כך שהקו נכנס לרחובות הפנימיים של השכונה. להלן נראה כי הייתה זו רק הנסיגה הראשונה שפתחה שורת נסיגות מעקרונות הרפורמה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

עיקרי השינויים שהתבצעו בפעילות התיקון הגדולה ב-5 באוגוסט

בפעילות תיקון זו התבצעו מעל 30 שינויים. נתמקד כאן רק בשינויים המשמעותיים יותר.

- שינוי במסלול קו 40 בצפון מזרח תל אביב. במקום כניסה למסוף עתידים אחרי מעבר בשכונות עבר הירקון הוסט הקו למסוף מרכז הירידיים (רכבת אוניברסיטה) לאחר סיבוב באוניברסיטה. סיבות השינוי לא היו עקב דרישה של נוסעים (כי הקו פעל במסלול דומה בשכונות עבר הירקון במשך עשרות שנים) אלא **בגלל חוסר מקום במסוף עתידים**. דבר זה גרם להתמרמרות רבה אצל תושבי שכונות עבר הירקון (בפרט הדר יוסף ונווה שרת) על כך שחלק משכונות אלה נותקו מגישה ישירה לאזור ציר בגין. בתוך בת ים הוחזר מסלול הקו למה שהיה לפני השינוי, בצעד מתבקש עקב ניתוק קניון בת ים וקריית החינוך הסמוכה לו מאזורים מרכזיים בבת ים.
- כפיצוי חלקי לביטול קו 46 בוצעו שינויים במסלול קו 83 (שלא השתנה במקור בפעימה השנייה). הקו נכנס למרכז הרפואי בת ימון וכן לאזור תחנה מרכזית חדשה בתל אביב ובכך חיבר מחדש את יפו עם אזורים אלה. אולם מדובר בשיפור חלקי מאוד מכיוון שקו 83 הוא קו בעל מסלול ארוך מאוד שנוסע כשעה ברחבי ראשון לציון לפני שמגיע לבת ים, ולכן אמינות הקו נמוכה. בנוסף תדירות הקו (15-20 דקות ברוב שעות היום) נמוכה בהרבה מתדירות קו 46 (8-12 דקות).
- שינוי במסלול קו 89 שהוסט כך שיחבר את שכונות צפון תל אביב ואת חולון לבית החולים איכילוב. בנוסף הוכנס קו 89 לתוך רמת החייל במקום קו 289, בעוד שקו 289 עבר במסלול הקודם של קו 89 דרך רחוב שלונסקי ובני אפרים. שינוי מסלול קו 89 היה התיקון המבורך ביותר בפעילות תיקונים זו אך הוא פגע חלקית במבנה "קו המזלג" 89/189/289 ופתח פתח לפירוק של מסלולים משותפים נוספים.
- קו 9 הוחזר למסלולו שלפני השינוי ועורר התנגדות רבה עקב ניתוק בין שכונות דרום מזרח לעזריאלי וקריית הממשלה (ראה עוד בפרק שישי העוסק בשיתוף ציבור).
- מסלולו של קו 26 השתנה מהותית והוא עובר דרך צומת חולון, תחנת רכבת ההגנה וב"ס שבח מופת. השינוי בוצע כפיצוי על ביטול קו 86. למרות נחיצות השינוי, למעשה קו המזלג 26/126 הפסיק להתקיים עקב שוני גדול במסלולי הקווים הללו כבר מ"בית מעריב" (מסלול קו 126 נותר ללא שינוי).
- קווים 72, 172 הועברו דרך רח' דיזנגוף במקום דרך רח' בן יהודה. בכך דולל עומס התנועה הגדול שנוצר ברח' בן יהודה עם הרפורמה והוחזרה הגישה של תושבי חולון לאזור דיזנגוף סנטר.
- קו 61 חזר למסלולו ברחוב הירדן וחיבר מחדש את האזור הנרחב הזה למרכז תל אביב.
- שינוי נוסף לטובה לתושבי רחוב הירדן היה בשינוי מסלול קו 31 שמסלולו הוארך מגבעתיים לשכונת מרום נווה ברמת גן. השינוי החזיר את הקישור של תושבי אזורים אלה לתחנה מרכזית ורח' אלנבי. מחיר השינוי היה בהארכת קו מקומי והפיכתו לקו מטרופוליני מפותל בדומה לקווים שהיו לפני הרפורמה.
- לקו 39 נוסף פיתול דרך שכונת גבעת רמב"ם (אזור תיאטרון גבעתיים ובית פלאפון), במסלול בו עבר קו 31 לפני הרפורמה.
- שינוי משמעותי במסלול קו 41 – הקו הוצא משכונות קריית שלום ותל כביר והוכנס לשכונות יפו ג' ויפו ד'. **בכך נותק הקשר בין שכונות תל כביר וקריית שלום לתיכון עירוני ז'.** עוד קודם לכן (בתחילת יולי) **נותק הקשר בין שכונות אלה לתיכון אורט סינגלובסקי.**
- קו 42 הוכנס לאזור התעשייה כפיצוי על ביטול קו 26 במתכונתו הישנה. קו 142 נכנס לקריית באבוב על מנת לתגבר את הגישה לקריית החינוך ולפצות על ביטול קו 8. קו 6 של בת ים שינה את המסלול בשיכון עמידר כך שתשתפר הגישה בין השכונה לשד' ירושלים.
- קו 22 הוצא לחלוטין משכונת המשתלה לאחר שהתנגדות ועד השכונה נמשכה, וזאת למרות בית האבות הגדול בשכונה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- כפיצוי על קיצור מסלול קו 7 בני ברק והורדת תדירות קו 45 מבני ברק לתל השומר, הופעל קו חדש שמספרו 134. הקו מקיף את בני ברק וממשיך דרך דרום רמת גן לבית החולים.
- כפיצוי על ניתוק הקשר בין חולון למרכז רפואי בת ימון הופעלה חלופה של קו 2 בשם 2א שעוברת דרך בת ימון (מה שגרם למסלול זה להיות מפותל למדי).
- קו 43 חזר למסלולו טרם הפעימה השנייה ובכך החזיר את החיבור בין שכונות רמת יוסף בבית ים ונאות רחל בחולון לאוניברסיטת בר אילן ובית החולים שיבא.
- קו 4 בחולון חזר למסלולו שלפני השינוי וחדש את הקישור בין מרכז העיר לבית החולים וולפסון.
- שינויים טכניים רבים נוספים.

בנוסף לשינויים במסלולים שונו גם תדירויות הקווים ושעות הפעילות שלהם. כך נוספו נסיעות שבוטלו בקווים 61, 63 ו- 67 וקווים נוספים אך ירדה תדירות הקווים 13, 14, 37 ו- 104. כמו כן קוצרו שעות הפעילות של הקווים 7, 11, 13, 14, 22 ו- 43. **זאת בטרם הקווים האלה הוכיחו את עצמם.** במהלך חודש ספטמבר צומצמה תדירות קו 11 מפעם ב- 20 דקות ל- 30 דקות. שינויים מתונים אך עקביים לרעה בכמה מקווי המזלג, בעיקר ממשפחת 39 ו- 42. למול זה חלו שיפורים מסוימים בתדירות מספר קווים מקומיים וכן שופרה תדירותם של קו 204 העמוס וקווים 18 ו- 25 (בשיעור לא משמעותי). כמו כן קו 45 הכפיל את כמות נסיעותיו ונוסע פעם בחצי שעה (עם זאת תדירות זאת נמוכה יותר ממה שהיה טרם הארגון מחדש). טבלה 4 מפרטת את השינויים העיקריים שאירעו בתדירות ושעות פעילות של קווים בהם חל שינוי מהותי.

טבלה 4 – השוואת שעות הפעילות ומס' נסיעות יומיות בין 3.7.11 ל- 3.10.11

נראה שלחברת "דן" ולמשרד התחבורה לא הייתה את הסבלנות הנדרשת להמתין זמן שבו הקווים החדשים יתפסו בציבור, והיא הלכה בדרך הקלה של צמצום שעות הפעילות ובמקצת המקרים, גם בצמצום דרסטי של התדירות. זאת גם בקווים שהארכת שעות הפעילות שלהן הוצגה כחלק מהשיווק של הרפורמה (כגון 7 ו- 43). זאת חודש או חודשיים לאחר ביצוע הפעימה השנייה, שהוא לא פרק זמן מספיק כדי לבחון את הביקושים בקו חדש (או בשעות פעילות חדשות).

יש לציין לטובה את קווי "אגד" שהיציבות שלו בתדירויות ובלוחות זמנים נשמרה, זאת אף בקווים בעלי ביקוש נמוך יחסית בשעות הערב (כגון 143 שפועל עד 23:00). "אגד" אף הוסיפה מספר נסיעות לקווים עמוסים והפכה מספר קווים מרכזיים (כגון 271) לנגישים למוגבלי תנועה במלואם (על ידי סימון מיוחד בלוחות הזמנים).

מס' קו	שעות פעילות		מס' נסיעות יומיות	
	יולי 2011	אוקטובר 2011	יולי 2011	אוקטובר 2011
שיפורים בשירות				
6 בת ים	6:30-21:00	5:00-22:00	46-47	51 לכיוון
31	5:15-22:00	5:15-22:00	51-53	59-61
41	5:30-21:50	5:00-22:00	43 לכיוון	49-50
פגיעה בשירות				
7	5:00-23:50	5:00-22:30	63-74	59-73
11	6:05-22:00	6:00-20:00	47 לכיוון	28-29
13	6:30-22:00	6:30-20:00	44-45	28 לכיוון
14	6:20-22:00	6:30-20:00	43-44	28 לכיוון
22	6:00-22:00	6:00-20:00	45 לכיוון	41-42
37	6:00-20:00	6:00-20:00	29-30	21-22
43	5:00-0:00	5:00-22:00	75-85	71-81
104	5:00-0:10	5:30-0:00	64-78	53-64

במהלך ספטמבר התרחשה פעימת תיקון נוספת. מרבית התיקונים בפעימה זו היו קטנים ולכן נציין מספר תיקונים מהותיים:

- שינוי נוסף במשפחת קווי 89. עקב עומס תפעולי במסוף עתידים, מסלולו של קו 289 קוצר עד מסוף מרכז הירידיים (רכבת האוניברסיטה). קו 89 נכנס החל מספטמבר גם לרמת החייל וגם נוסע דרך רח' שלונסקי ובני אפרים. בכך הופך קו 89 לסוג של קו היברידי שמשלב מסלול מטרופוליני עם מסלול מפותל בשכונות עבר הירקון לתוך קו ארוך עם 70 תחנות והגדרת נסיעה של מעל שעה וחצי מקצה לקצה. בכך נפגע עיקרון ההפרדה שעמד בבסיס הרפורמה בין קווים מטרופוליניים לקווים מקומיים.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

- שינוי נוסף במסלול קו 42. מסלולו הוחזר דרך רח' בגין (בדומה למסלול טרם הרפורמה) כדי לפצות את תושבי עבר הירקון על הסטת קו 40 לאוניברסיטה וכדי להקל על עומס הנוסעים על הציר הזה. בכך הופרד מסלולו של קו 42 ממסלולו של קו 142, ועוד "קו מזלג" חדל מלהיות כזה.
- קווי אוטובוס 43, 65 ו-139 הוחזרו למסוף אלוף שדה. בכך תוגבר הקשר בין הקווים הבינעירוניים (כגון 315, 400, 164 וכדומה) לקווים לבית החולים שיבא ומחנה תל השומר. קשר זה היה לקוי מאוד.

בתחילת אוקטובר נעשו מספר שינויים קטנים כגון הוצאת קו 16 ממספר רחובות קטנים, שינויים קלים בלוחות זמנים ועוד. אפשר לסכם ולומר שלמרות שרבים מהשינויים שנעשו היו נחוצים מקומית, **מבחינה מערכתית נעשית נסיגה הדרגתית מעקרונות הארגון מחדש** ומהווים למעשה חזרה לחוליים של המערכת שטרם הארגון מחדש. על כך בהמשך פרק זה.

ביקשנו (קווי) מזלג וקיבלנו ספגטי – הנסיגה מעקרונות הרפורמה בשלושת החודשים הראשונים לתהליך ארגון מחדש על בסיס הפתגם הידוע ש"תמונה אחת שווה אלף מילים" נציג כאן שלוש תמונות השוואתיות שידגימו על קצה המזלג את הנסיגה מעקרונות שחלו בשלושת החודשים שמאז הרפורמה וזאת על סמך השוואת המסלולים המקוריים והמסלולים הנוכחיים של קווים 89/189/289.

תרשים 2: מפת מסלול הקווים 89/189/289 – נכון ל- 1.10.11 - באדיבות אתר "הקו החדש"



תרשים 1: מפת מסלול הקווים 89/189/289 המסלול המקורי (יוני 2011)



מהשוואה בין שני התרשימים ניתן לראות בבירור מיקרוקוסמוס של התהליך אותו עברו קווים נוספים במסגרת הארגון מחדש. כפי שניתן לראות בתרשים 1, מדובר היה אכן בקו שדומה במבנהו לקו רכבת תחתית כאשר בצירים המרכזיים שלושת הקווים מתלכדים, בעוד בקצוות המסלול יש כניסה לצירים הראשיים של השכונות השונות (בדגש על הצירים הראשיים בלבד המאפשרים מעבר של אוטובוס גדול). אלא שבהיעדר קו מזין יעיל ובתדירות גבוהה נאלצה חברת "דן" להכניס את קו 289 אל פנים שכונת רמת החייל כבר ביום הראשון של הרפורמה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

בשלב השני התעורר צורך לחבר את אזור עבר הירקון לאזור בית החולים איכילוב (במקום קו 28 שבוטל) ואת אזור חולון לבית החולים (במקום קו 97 שבוטל). בשלב הזה נפרד מסלולו של קו 89 מזה של 189 ו-289 וכך הקטע המשותף הצטמצם והתדירות המשולבת של הקו קטנה.

בספטמבר נעשה שינוי נוסף מתוך אילוף כאשר מסלולו של קו 289 קוצר עד מרכז הירידים. כדי לפצות על ביטול קו 289, החליטו על פיתרון יצירתי שפעל "באפקטיביות" במשך עשרות שנים בתכנון התחבורתי: **טלאי על טלאי**. כלומר מסלול קו 89 החדש נכנס ועושה סיבוב גם ברמת החייל והן בנאות אפקה מה שהופך את מסלול קו 89 למפותל וארוך במיוחד המשלב שירות מקומי ומטרופוליני וכולל לא פחות מ-70 תחנות עם זמן נסיעה של שעה וחצי עד שעתיים בין קצוות המסלול, מה שגם מקטין את אמינותו של הקו באמצע המסלול. כדי להוסיף חטא על פשע, חלק מהמכונות שפועלות בקו הן מכונות מפרקיות. מדובר בהחלטה הגיונית ונכונה בהתחשב באופי הקו שעובר לרוב בצירים ראשיים ועמוסי נוסעים. אלא שכניסת הקו לרחובות הקטנים של רמת החייל גורמת למטרדי רעש לתושבים ואיננה מתאימה לרחובות מעין אלה (שבהם ראוי להכניס מיניבוס או מידיבוס). כך באמצעות דוגמא של טרנספורמציה שעבר קו עורקי אחד ניתן לראות את הנסיגה האופיינית מהרה-ארגון.

תרשים 3 – מסלול קווים 26/126 נכון ל-1.10.11

בתרשים 3 ניתן לראות כי הקטע המשותף בין מסלול קו 26 ו-126 הוא קטע קצר יחסית שבין בית מעריב לאבן גבירול פינת יהודה המכבי (בנקודה זו המסלול משותף גם עם קווים 189 ו-289). הקטע שבין בית מעריב לבית החולים וולפסון שונה כדי לענות על הצרכים של תושבי בת ים שצריכים להגיע לאזור רכבת ההגנה ובי"ס שבח מופת. וכאן מגיעים לפרדוקס שקיים ביחס לרפורמה והופיע לא פעם בדו"ח. הרי תיקוני מסלול של קו 26, 89 (באזור בית החולים איכילוב) ואחרים היה הכרחי. מצד שני, השינוי פוגע בעקרונות הרפורמה.



התשובה היא ששינויים מסוג זה הם הכרחיים לנוכח המשאבים הקיימים. כלומר במידה ואין שינוי מהותי בתשומות המושקעות ברפורמה אנו נעמדים בפני בחירה קשה בין מקסום נגישות להגדלת התדירות המשולבת על חשבון הנגישות, ובמשאבים הקיימים עדיפה נגישות על תדירות, מה שמחזיר אותנו למצב שלפני הרפורמה שבו הנגישות הייתה גבוהה אבל התדירות נמוכה. בפועל מה שקרה הוא שהתדירות לא עלתה וגם הנגישות עדיין טובה פחות מאשר לפני הארגון מחדש.

גם במדדים האחרים חלה נסיגה מהמתווה של הרפורמה. כך למשל שעות הפעילות ותדירויות של חלק מהקווים הצטמצמו בלי שניתן מספיק זמן לבחון את הקווים האלה מספיק זמן. נראה שהתיקונים עוד לא הסתיימו. ההשערה שלנו היא שבפעילות התיקון הבאות נראה נסיגה נוספת מהעקרונות של הארגון מחדש, כגון נסיגה מעיקרון "קווי המזלג", צמצום שעות פעילות ותדירויות של קווים שלא הוכיחו את עצמם, תיקוני "טלאי על טלאי" על מנת לפצות על "חורים" בתכנון ואף ביטול קווים חדשים שלא הוכיחו מספיק כדאיות כלכלית (גם אם הדבר בא על חשבון הנגישות). תקוותנו שהפיתרון שייבחר יהיה בהשקעת תשומות לשיפור נגישות ולא עוד תהליך התייעלות המשול להעברת חפץ ממקום אחד למקום אחר.



פרק שישי – תהליך שיתוף ציבור בטרם ובמהלך ביצוע הפעימה השנייה

רקע

בבחירות המוניציפאליות בשנת 1998 נבחר לראש עיריית ת"א-יפו מר רון חולדאי. עם כניסתו לתפקיד גובשה תוכנית תחבורה חדשה "תוכנית הצנתור" שהקונספט שלה התבסס על הרחבת עורקי תנועה קיימים ויצירת עורקי תנועה חדשים. לאחר חשיפת התוכנית התארגנו תושבים באזורים שונים בעיר כדי למנוע הרחבת כבישים בלב השכונות או יצירת צירים חדשים. במהרה הבינו תושבי השכונות שלא מדובר בבעיות של "החצר האחורית" של כל אחת מהשכונות, אלא במדיניות תחבורתית כלל עירונית אשר מעודדת שימוש בכלי רכב פרטיים, מדיניות אנטי סביבתית. מנהיגי התושבים מאזורים השונים התאחדו בחסות קהילת ת"א של החברה להגנת הטבע ועם סיוע של ארגוני סביבה נוספים יצרו את "ועדת התחבורה של הפורום הירוק" - קואליציה של פעילי שכונות וארגונים ירוקים. מטרת הפורום היה למנוע יישום "תוכנית הצנתור" ולמצוא פתרונות אלטרנטיביים לשימוש הרכב הפרטי.

במסגרת תהליך חיפוש האלטרנטיבות, נודע בפני הפורום הירוק בסוף שנת 2004 שחברת "נתיבי איילון" תכננה את תוכנית "הארגון מחדש" של התחבורה הציבורית במטרופולין ת"א. הפורום יזם פניה לגוף המתכנן ובסוף שנת 2005 התקיימה הפגישה הראשונה במשרדי נתיבי איילון בה הוצגו עקרונות התוכנית. במסגרת המפגש הפורום העלה 2 בקשות עיקריות:

1. להחליף את המטרה העיקרית שהוגדרה בתכנון הארגון מחדש. במקום "בלימת הירידה בכמות הנוסעים בתחבורה הציבורית", היה צורך להגדיר כמטרה "שיפור וייעול המערכת לצורך עלייה משמעותית בכמות הנוסעים (העברת משתמשים מהרכב הפרטי לתחבורה ציבורית).
2. הפורום ביקש לקיים תהליך שיתוף ציבור בעיקר עם פעילי רבעים לבדיקה ופיתוח מערך האוטובוסים על פי הצרכים הקהילתיים ודפוסי הנסיעה של תושבי כל שכונה ושכונה.

בשנת 2006 הפורום יזם בשיתוף עם חברה נתיבי איילון תחילת של תהליך שיתוף ציבור להלן רשימת הפגישות:

שנה	הפעילות שהתקיימה
2005	מפגש הפורום בנתיבי איילון- חשיפה התוכנית
2006	פגישה עם פעילי שכונות דרום מזרח
	פגישה עם פעילים יפו
	פגישה עם פעילים ברובע לב העיר
2007	פגישות עם הפורום
2008	הקמת ועדת שווק- מינוי 2 נציגים מהפורום
2009	פגישות עבודה שוטפות פעם ברבעון
	הצגת תוכנית שיתוף ציבור לחלק מחברי הפורום
2010	מפגש הפורום במשרדי נתיבי איילון
	הקמת ועדת שווק לפעימה ה-1 על ידי חב' נתיבי אילון ומינוי שני נציגים מהפורום
	דיונים על פעימה הראשונה
	ביצוע פעימה ראשונה – למידת לקחים
	תחילת תהליך מובנה של שיתוף ציבור על ידי חברת נתיבי איילון (ההתקשרות שלהם עם חברה "קשרי קהילה")
2011	כנס הפורום הירוק עם גורמים נציגי עיריית ת"א-יפו ונציג משטרה בנושא פעימה ראשונה והכנות לפעימה שנייה

בשנת 2010, יצרה חברת נתיבי איילון התקשרות עם חברה חיצונית - "קשרי קהילה", שהחלה בהליך עצמאי של שיתוף ציבור. לאחר פעימה ראשונה, אשר כללה שינוי ב- 10% מסך הקווים ב"גוש המרכזי", הועלתה הטענה שעל אף תהליכי שיתוף הציבור והפרסום שנעשה, רבים נוסעים לא ידעו כלל על השינוי.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

הסיבה לכך היה שרוב הפרסום נעשה בפרופיל נמוך דרך דיילים בימים הראשונים של השינוי. רבים מהנוסעים הלא קבועים אשר לא נסעו באותם הימים לא היו מודעים כלל לשינוי. חלק עלו לקווים ללא ידיעה ששוננו מסלולים, חלק כמו יום אחד בבוקר ולא מצאו את הקו שהיו רגילים אליו.

במסגרת הפעילות של ועדת השיווק לפעימה הראשונה, הדגישו נציגי הפורום שלקראת יישום הפעימה, היה צורך לבצע פרסום מסיבי יותר, אך יועצי השיווק ביקשו לשמור על פרסום "בפרופיל נמוך". לקראת יישום הפעימה השנייה פנה הפורום הירוק לחב' נתיבי איילון בבקשה לכנס את ועדת השיווק ונענתה בשלילה, בחב' נתיבי איילון אמרו שהפעם לא הקימו ועדה. לאחר הפעימה השנייה תושבים רבים התלוננו על ליקויים בתהליך שיתוף הציבור.

ניתן לציין ארבעה גורמים עיקרים אשר הובילו לכישלון של תהליך שיתוף ציבור:

1. אי ביצוע תיאום ציפיות מול הציבור – בתהליכי שיתוף ציבור קיימות דרגות שונות של שיתוף, מהרמה הפסיבית, הבסיסית ביותר של "ידוע/ שימוע" הלקוחות עד הרמה האקטיבית של שיתוף או השתתפות (גיבוש עמדות, דיאלוג עם המתכננים, הפעלת מערכת של קבלת ומתן משוב ועוד). בתהליך שיתוף ציבור מובנה יש צורך להגדיר עם הציבור מה הן רמות השיתוף שנקבעו בתהליך וכמו כן את המנגנונים להפעלתו, והדבר לא נעשה במסגרת הארגון מחדש.
2. התהליך המובנה של שיתוף הציבור התחיל מאוחר מידי - הארגון מחדש מורכב מערים רבות בעלות חלוקה לשכונות רבות ואוכלוסייה רחבה והטרונגית. תחילת תהליך מורכב כל כך בתחילת שנת 2010, דהיינו מסגרת זמן של שנה מקשה ליצור קשר עם הקהילות הרבות תוך יצירת מערכת אמון הדדי הדורש התייחסות חוזרת לערות התושבים. **כתוצאה מכך, מרבית הציבור לא היה שותף בשלב תכנון הרפורמה.**
3. גורמים עירוניים פוליטיים התעלמו במכוון מתהליך שיתוף הציבור ולפעמים הכשילו אותו - ראשי העיריות לא לקחו חלק בתהליך ואף לא שיתפו פעולה עם נתיבי איילון. דוגמה בולטת ניתן לשייך לעיריית ת"א-יפו. עירייה זו היא בעלת רשת רבעים פעילה המורכבת מועדי שכונות מוכרים או קבוצות פעילים מוכרים ומוסכמים על רוב הציבור אותם הם מייצגים. על אף התשתית הציבורית רחבה ומאורגנת זו, כל מנהל רובע התנהג בתהליך באופן עצמאי ללא מדיניות מכוונת עירונית. חלק ממנהלי הרובע כעסו על התוכנית, צעקו ואף הסיתו את התושבים נגד התוכנית. למשל במפגש שיזמו תושבים מכל העיר במתנ"ס נווה עופר מנהלת רובע דרום כעסה והתנגדה לתוכנית. במפגש שאורגן על ידי עיריית ת"א ב- 13.6.2011 בבית בארבור עם מנכ"ל משרד התחבורה, מנהלי רבעים לא הזמינו את כלל הפעילים בטענה שהמפגש מצומצם. יחד עם זאת, הם לא אמרו למוזמנים שההזמנה היא אישית. בסופו של דבר, הגיעו כמויות אנשים אשר לא הצליחו להיכנס לחדר הקטן שהכינו. הפעילים צעקו על אי הנוחות, אחרים צעקו על כך שלא הוזמנו. כל אלה יחד עם התסכול של הציבור על הארגון מחדש יצר אווירה עוינת, אשר לא אפשר הידברות. מנהלי הרבעים דיברו בניהם בלובי ללא ניסיון להרגיע את הרוחות. הייתה הרגשה שחלק אף עודדו את התושבים להתנגד. היינו מצפים שמנגנון רבעים מאורגן וחזק הקיים בת"א-יפו ירכז את תהליך שיתוף הציבור מול נתיבי איילון, אבל בהעדר מדיניות מוכתבת על ידי מקבלי החלטות נוצרה אנרכיה בתהליך שיתוף ציבור ניתן לפרש את ההתנהגות הפסיבית של רוב ראשי העיריות כ"שיבה על הגדר". אם יישום התוכנית מצליח, השקט שלהם יתורגם לאמירות של "אני עשיתי, אני הובלתי, אני הצלחתי". אם היישום נכשל השקט יתורגם ל"לא היה לי סמכויות", האחראיות כולה היא של משרד התחבורה, "לא הסכמתי", אבל לא הקשיבו", "אמרתי שייכשל" ועוד.

בעיריית ת"א –יפו חברי מועצת עיר מהקואליציה ואף מאותה סיעה לפעמים הציגו דעות שונות בהתאם ללחצי הלובי של הקהלים שלהם. לדוגמא, חבר המועצה משה טיומקין (אחראי לתיק התחבורה) הוביל את הארגון מחדש וח"מ שמוליק מזרחי (אחראי על תיק השכונות והרבעים) נילחם קשה נגד יישום התוכנית.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

במקרים מסוימים הכוחניות הפוליטית ניצחה את רצון הציבור. דוגמא בולטת היא מסלול קו 9 החדש אשר קישר בין שכונות מזרח עיר לאזור קריית הממשלה ומרכז עזריאלי. מסלולו החדש של קו 9 נוצר במסגרת שיתוף ציבור שביצע הפורום הירוק בשנת 2006 עם תושבי דרום מזרח אשר דרשו קישוריות זו. **קבוצת פעילים כוחנית בעלת השפעה פוליטית בעירייה דרשו לשנות את המסלול ובמסגרת תיקונים לפעימה השנייה ב-5 באוגוסט בוטל הרצון של תושבי דרום מזרח במסגרת שיתוף הציבור. בימים אלו פעילי דרום מזרח העיר מחתימים תושבים בדרישה להחזרת הקישוריות לאזור עזריאלי וקריית הממשלה. עיריית גבעתיים נלחמה בהצלחה רבה, יחד עם אגודת הסטודנטים של אוניברסיטת תל אביב כדי לא לאפשר ביטול קו 45 (במסגרת פעימה ראשונה), אשר לטענתה פוגע בסטודנטים. זאת כאשר שיר' הסטודנטים באוניברסיטת ת"א הוא חבר מועצת עיר מהקואליציה במועצת עיר של עיריית גבעתיים. קבוצות חלשות מבחינת "לובי" לא הצליחו למנוע ביטול קווים כגון קו 46- הנחוץ יותר מקו 45, תוצאה של משחקי כוח פוליטיים ו"לובי" חזק שהיה חסר עבור קווים אחרים.**

4. ליקויים במנגנון קבלת ומתן תשובות - כמויות הפניות הציבור שהתקבלו בחברת נתיבי איילון במישורין ובאמצעות האתר היה גדול מאוד. הרצון של הצוות לתת מענה מידי לכל פנייה פגע באמינות המערכת. לדוגמא אם אזרח התלונן על נושא כלשהו בימים שלפני ביצוע הפעימה או בצמוד לה, הוא קיבל תשובה מסוימת לבקשתו. אם במהלך ביצוע הארגון מחדש התקבלו פניות נוספות באותו נושא או הופעלו לחצים לתיקונו אשר גרמו לשינוי החלטה, הפונים אחרונים קיבלו תשובות שונות מהפונים הראשונים. תוך יצירת שוני מהותי בין תשובות הראשונות לבין תשובות המאוחרות בזמן קצר יחסית. רבים מהפונים ראו בכך אי אמינות של המערכת. אחרים הסיקו על חוסר יציבות בקבלת החלטות ואי הבנה מקצועית אשר הובילה תכנון לקוי מלכתחילה.

דוגמא נוספת של יצירת אי אמינות בציבור: בקשת תושבי דרום מזרח ת"א לקבלת קו ישיר לאונ' ת"א, אשר הוגשה במסגרת מפגש שיתוף ציבור שהתקיים בשנת 2006 בין פעילי השכונה לבין חב' נתיבי איילון. לאחר מאבק ארוך, קיבלו פעילי השכונה מכתב בינואר 2011, אשר מאשר הפעלת קו חדש שמספרו 279 לאוניברסיטת ת"א (ראה מכתב מצורף בנספח 2). במסגרת הארגון מחדש בוטל הפעלת הקו ללא הסבר או מתן מענה אחר. עד היום אין לתושבי דרום מזרח ת"א קו לאוניברסיטת ת"א.

בהמשך למה שסקרנו בפרק הרביעי, אנו רוצים להדגיש שמעבר לתהליך שיתוף ציבור והסברה, היה גורם נוסף אשר השפיע לשלילה על דעת הקהל של הנוסעים והם מפעילי התחבורה הציבורית:

- לפני הפעימה נהגים הסיתו את הנוסעים בטענה שלאחר יישום הפעימה תהיה "בוקה ומבולקה".
- לאחר הפעימה השנייה, נהגים לא אמרו לנוסעים שלצורך המעבר חינם תוך 90 דקות חייבים להוציא כרטיס "רב קו". רבים מהנהגים מכרו כרטיסי נייר שלא מאפשרים מעבר ואשר גרם לויכוחים מיותרים בעת המעבר.
- כאמור בפרק הרביעי, התקבלו הרבה תלונות על אי עמידה בלוחות הזמנים, תדירויות קווים נמוכות מהמוצהר ואי הוצאת נסיעות. מקצת המקרים אף הגיעו מפעילי "ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל" עצמה שהביאו הוכחות לאי יציאת קווים.



סיכום הממצאים

מידת העמידה בעקרונות הארגון מחדש בתהליך הביצוע בשלושת החודשים הראשונים

האם תהליך הארגון מחדש כפי שבוצע בשלושת החודשים הראשונים היווה הצלחה או כישלון? לדידנו, אמת המידה הטובה ביותר לבדוק היא לקשר בין העקרונות המנחים של הארגון מחדש כפי שהוצגו בפרק הראשון לבין ביצוע התהליך בפועל כפי שהוצג בפרקים שלישי עד חמישי.

1. צמצום מספר הקווים במערכת תוך העלאת התדירות של הקווים הנותרים – אכן התדירות הממוצעת של כל קו עלתה מ- 56.18 נסיעות ביום לפני הארגון מחדש ל- 61.56 נסיעות ליום אחרי הארגון מחדש. מדובר בנתון מטעה במידה חלקית מכיוון שכמה מהקווים שבוטלו היו קווים בעלי מספר נסיעות מועט מאוד (כגון 29, 91, 94) ובמקרים אחרים קווים בעלי מספר נסיעות מועט שתוגברו משמעותית (6 בת ים, 41, 52, 65 ועוד). התדירות הממוצעת של הקווים המבוקשים לא השתנתה מהותית ואף ירדה בחלק מהמקרים.

2. יצירת מערכת קווים תדירים בעלי מסלול משותף במרכז המסלול והסתעפות בקצוות (קווי מזלג). התדירות המשולבת של כל אחד מקווים אלה במרכז המסלול תהיה גבוהה מאוד והקווים יחברו בין חלקים שונים של המטרופולין – מלכתחילה לא מדובר במהפכה כה גדולה מכיוון ששני קווי מזלג (משפחת 61 ו-72) היו קיימים לפני השינוי תחת מספור אחר, כמה קווי מזלג אחרים נוסדו על בסיס שיפור ואיחוד מסלולים דומים (משפחת 71 שמבוססת על מסלולים של הקווים 73, 74 ו-173) וקווים נוספים נוסדו כהלחם בין שני קווים שהשתנו (למשל קו 240 מורכב ממסלולים של קווים 42 ו-54 לפני הרפורמה). קו המזלג היחיד שהוא חדש לחלוטין הוא משפחת 39. כאמור בפרק החמישי, מספר קווי מזלג פורקו (במיוחד 26 ו-42), באחרים חלקים מהמסלול הופרדו (כמו 89 ו-239) וקו המזלג היחיד ששומר על יציבות במסלול ואינו מבוסס על קו מזלג היסטורי או הלחם קווים הוא קו 25 ו-125 מהפעילה הראשונה. אנו צופים שבפעילות התיקון הבאות, יחול כרסום נוסף בעיקרון זה.

3. התכנסות קווים בצירים ראשיים ופינוי צירים אחרים, בעיקר צירים צדדיים – מקרים כמו כניסת קו 89 המפרקי לתוך הרחובות הקטנים של רמת החייל, או קו 16 שנכנס לרחובות בהם רק מיניבוסים יכולים לעבור מראה על כך שעיקרון זה לא מתקיים בפועל.

4. הפרדה בין השירות המטרופוליני והשירות המקומי כאשר קווים מקומיים יעברו בשכונות ויזינו את הקווים המטרופוליניים – עיקרון זה, שהוא עיקרון הבסיס של "תחבורת מעברים" לא התקיים גם בתוכנית המקורית בצורה טובה. במהלך שלושת החודשים הראשונים חל כרסום נוסף בעיקרון זה ודוגמאות של עירוב בין השירות המקומי לא נדירות.

5. פישוט מערכת הקווים על ידי מסלולים ישרים יותר, ביטול א-סימטריה במסלולים וביטול חלופות – עיקרון זה בוצע באופן חלקי. אכן בוטלו לא מעט א-סימטריות היסטוריות (למשל בקו 5 או 18), בוטלו חלופות מבלבלות ונעשה ניסיון לבנות מסלולים ישרים. עם זאת, במקביל לתהליך הכרסום בעיקרון קווי המזלג והפרדה בין הקווים הישרים, התרבו המקרים של קו



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

במסלול ישר שחל בו פיתול על מנת לפצות על ביטול קו אחר (למשל קווים 31 ו-39 ברמת גן, 160 בבני ברק, 2א בחולון ועוד).

6. מערכת מסונכרנת המבוססת על מעברים מקו לקו בעלת תדירויות גבוהות להגברת היעילות של המשתמש – התדירות של מרבית הקווים המזינים היא 20-30 דקות והקווים אינם פועלים אחרי 20:00 ובמוצאי שבת. תדירות ושעות פעילות אלה אינן מאפשרות תחבורת מעברים אמיתית וברוב המקרים המשמעות של הרפורמה היא הגדלת זמן המעבר מדלת לדלת.

7. קווים לשכונות חדשות וקישור נוח יותר לאזורים בהם הקישור היה לקוי (כגון אזור קניון חולון) – אכן חל שיפור בנושא, במיוחד באזור חולון וצפון תל אביב. עם זאת, במקרים מסוימים (הבולט ביותר הוא קו 22 בשכונת המשתלה) שהתושבים מנעו כניסת אוטובוסים לשכונה מנימוקים של NIMBY.

8. כרטוס משותף בין מפעילים וכרטיס מעבר התקף ל-90 דקות למספר בלתי מוגבל של החלפות – למרות הקשיים ביישום, נראה כי מדובר בהצלחה הבולטת היחידה של הרפורמה. אנו עדים בחודשים האחרונים לשינוי זוחל אך עקבי בדפוסי נסיעה ולשימוש ביותר מעברים על פני שימוש בקווים ארוכים ולא יעילים. עם זאת, יש להמשיך ולהחיל את הכרטוס המשותף גם על רכבת ישראל ועל מפעילים בינעירוניים אחרים המבצעים גם שירות עירוני.

9. שינוי תעריפי נסיעה תוך צמצום כמות הקודים ויצירת מערכת תעריפים קוהרנטית – ירידת מחירי הנסיעה הביאה לעלייה בכמות הנוסעים באוטובוסים על חשבון מוניות השירות בקווים בהם הם פועלים (51, 201, 66 ועוד). בכל מקרה, ההסדרה של מערכת התמחור היא דבר חיובי.

10. הצטיידות באוטובוסים חדשים וידידותיים לסביבה (כולל רכישה של מיניבוסים ומיניבוסים לקווים העוברים ברחובות הקטנים של השכונות) – עד כה, למעט הצטיידות במיניבוסים חדשים, לא נראה שנעשתה הצטיידות משמעותית באוטובוסים רגילים ומפריקים. אדרבא, נראה כי כמות האוטובוסים הישנים והלא נגישים עלתה. אנו מקווים שתחול התקדמות בנושא זה בחודשים הקרובים.

11. הגדלת כמות נתיבי התחבורה הציבורית על מנת לתת עדיפות לתחבורה זו – יצירת ארבעה נתיבי תחבורה ציבורית היא אכן צעד מבורך, אך כאמור עד שלא תהיה אכיפה אפקטיבית של נתיבים אלה תוך מתן זכויות דרך (או לפחות מניעה של אפליית אוטובוסים ברמזורים), לא יחול שיפור מהותי גם אם יוסיפו נתיבים חדשים.

12. שיפור הנגישות לציבור על ידי שילוט אלקטרוני, כריזה באוטובוסים ומרכז מידע משותף – תהליך זה מתקדם בעצלתיים בשנים האחרונות והתוצאות הראשונות של התהליך נראות בשטח, כמו שלטי next bus שהוצבו ברחבי פתח תקווה (מופעלים על ידי חברת "קווים") ובנקודות מרכזיות באזור גוש דן והמרכז; כריזה ושילוט אלקטרוני באוטובוסים של "דן" ו"קווים"; מרכז מידע משותף ואתר "כל קו" שרחוקים מלהיות מושלמים. יש לצפות להמשך תהליך זה תוך שימוש בטכנולוגיות חדשות (כגון פורמט GTFS המאפשר תכנון אפליקציות נסיעה מתקדמות) ולקוות שתהליך זה יסתיים במהרה.

13.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

מסיכום הגורמים הנ"ל, ניתן לראות כי העמידה ביעדים שנקבעו בארגון מחדש הייתה חלקית ובמספר עקרונות חשובים שנוגעים למערכת הקווים ישנן בעיות רבות ביישומה. ייתכן שבעתיד יהיו שיפורים במרכיבים כגון הצטיידות באוטובוסים חדשים, אכיפת נתיבי תחבורה ציבורית ושיפור בנגישות ובמידע אך השיפור יהיה חלקי. **עד שלא יושקעו משאבים כספיים משמעותיים בשיפור מערכת הקווים בגוש דן, לא יהיה שיפור משמעותי בעילות המערכת שיגרום למעבר של נוסעים לתחבורה הציבורית.**

דיון והמלצות

בדו"ח מקיף זה דנו בהיבטים השונים של תהליך השינוי התחבורתי המשמעותי ביותר שהיה כנראה מאז קום המדינה. עקרונות המערכת החדשה התבססו על עקרונות נכונים של מערכת היררכית של "תחבורת מעברים", הפרדה בין השירות המטרופוליני והמקומי, יצירת קווים עורקיים בתדירות גבוהה ורפורמת מחירים שיוצרת מערכת קוהרנטית ופשוטה למשתמש. התוצאה בשטח היא רחוקה ממשביעת רצון מבחינה זו. למעט רפורמת המחירים והכרטוס המשותף שאכן תרמה לשינוי מבורך בדפוסי הנסיעה, מבחינת שאר המרכיבים המצב לא השתנה ואף הורע ברבים מהמקרים. אפשר להגיד גם שהיו שיפורים נקודתיים רבים, אך לא ניתן להצביע על כך שהרפורמה היא הצלחה גדולה, ושורת הליקויים בתכנון, נגישות, תפעול, יחד עם מתן מידע לקוי לציבור חרצו את גורלה של הרפורמה למצב שבין החמצה לכישלון.

אפשר לציין סיבות רבות לאי ההצלחה של התהליך (והן אכן מצוינות בדו"ח) אך ברצוננו לסכם את הכישלון בשתי סיבות שורשיות הקשורות זו בזו: **הגדרת יעדים לא נכונה ואי הקצאת משאבים מספקת לתגבור השירות.** בהגדרת היעדים של הארגון מחדש על ידי "נתיבי איילון" הוגדרה מטרת הארגון מחדש בלימה בירידה בכמות הנוסעים בתחבורה הציבורית. ההסתמכות על שימור מצב קיים במקום לעודד עלייה בנוסעים בתחבורה הציבורית יש בה לדעתנו טעם לפגם, והיא מייתרת לכאורה את הצורך ברפורמה. במילים אחרות, למה לבלבל את הנוסעים אם המצב הכולל לא ישתנה. הגדרה זו טומנת בחובה גם את "פרדוקס ההצלחה" כלומר התכנון והתקצוב הנוכחי לא מוכנים בפועל לעלייה משמעותית בכמות הנוסעים בתחבורה הציבורית, ועלייה כזו פירושה קריסה מערכתית! בנקודה זו, חשוב להתרכז באלמנט התקצוב. לתכנון המערכת הוקצו 50 מיליון ₪ ולסבסוד רפורמת המחירים 150 מיליון ₪. לתגבור התדירות הוקצו סכומים זניחים.

התוצאה: רפורמת המחירים והכרטוס המשותף חוללה שינוי, בעוד שאי הקצאת משאבים לתגבור התדירות גרמה לכך שברבים מהמקרים התדירויות ירדו והעומס בקווים הראשיים רק התגבר. כפי שנאמר, בתקצוב הנוכחי יש שתי אפשרויות לבניית מערכת תחבורה: מערכת עם נגישות טובה אך עם יעילות מערכתית נמוכה ותדירויות נמוכות (כמו המערכת שלפני הרפורמה), או מערכת של יעילות מערכתית גבוהה יחסית ובתדירויות גבוהות על צירים ראשיים אך על חשבון הנגישות (כמו התוכנית המקורית). מה שנוצר בחודשים הראשונים שאחרי הארגון מחדש הוא יצור כלאיים שבו תוקנו בעיות נגישות על חשבון יעילות מערכתית. על מנת ליצור מערכת יעילה יש צורך ששני המרכיבים הללו יתפקדו ברמה טובה, ולזה יש צורך בתקצוב משמעותי נוסף. אל שתי הבעיות הללו יש להוסיף כישלון תדמיתי ותודעתי שמקורו בליקויים חמורים בשיתוף ציבור (וההרגשה הגוברת שהטענות שנשמעו נותרו ללא מענה), בהסברה שלפני ובמהלך הארגון מחדש ובמתן מידע.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

לפיכך, ועל מנת לנסות לשפר את מה שניתן, החלטנו להמליץ את ההמלצות הבאות:

המלצות הרלוונטיות לפעימה זו

1. תוספת תקצוב להגברת תדירות הקווים העורקיים ו/או הפיכת יותר קווים שעוברים בצירים הראשיים לכאלה שנעים ברכב מפרקי. יש לציין שהתקצוב הנדרש לכך אינו גבוה ביחס לתקציבי השקעה בתשתיות אחרים כגון בניית קווי רכבת או רכבת קלה.
2. החזרה לפעילות של הקווים שאחרי ביטולם לא נוצר תחליף ראוי במערכת החדשה: קו 20 (לב ת"א – עתידים דרך קניון איילון ואזור התעשייה רמת החייל), קו 21 (מלב תל אביב לעתידים דרך גני התערוכה ושכונות עבר הירקון), קו 35 (מתחנה מרכזית ת"א לבי"ח שיבא דרך לה-גארדיה ורמת השקמה, וקו 46 (מתחנה מרכזית ת"א דרך יפו לבת ים). **החזרה זו לא תעשה על חשבון תשומות קיימות אלא באמצעות תוספת תשומות.**
3. הגברת תדירות הקווים בשעות הערב. הפעלת יותר קווים במוצאי שבתות ואף הפעלת מספר קווים מרכזיים במיוחד במהלך שעות הלילה.
4. עידוד קליטת נהגים חדשים על ידי שיפור תנאי השכר במקצוע והגדרת מקצוע הנהג בתחבורה ציבורית כ"עבודה מועדפת".
5. שיפור הנגישות לאזורים שבהם קיימות בעיות נגישות, ובפרט לבתי ספר, בתי חולים ותחנות רכבת.
6. ברכישת ציוד חדש תיעשה התאמה בין קווים עורקיים שיופעלו באוטובוסים מפרקיים, קווים אזוריים שיופעלו באוטובוסים רגילים וקווי שכונות מזינים שיופעלו על ידי מיניבוסים ומידיבוסים.
7. תגבור מידי ומשמעותי של הקווים המזינים של השכונות תוך הפעלתם בשעות המקבילות לשעות הפעילות של הקווים העורקיים (עד חצות ובמוצ"ש) והוצאה, במידת האפשר, של קווים עורקיים מהשכונות (כמובן בתנאי שיהיה קו מזין יעיל).
8. פיקוח הדוק יותר על שעות היציאה של האוטובוסים מהמסופים.
9. שיפור התיאום בין קווי מזלג או קווים עם מסלולים חופפים.
10. אכיפת נתיבי תחבורה ציבורית ומניעת אפליה ברמזורים במסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית.
11. הרחבת הכרטוס המשותף לרכבת ישראל וכל הקווים הבינעירוניים המבצעים גם שירות עירוני.
12. שיפור במערכות מידע הניתנות לציבור תוך הרחבת מערך הכרזה, מערכת next bus, שחרור נתונים בפורמט GTFS ועוד.
13. פרסום דו"חות פנימיים של משרד התחבורה על הארגון מחדש (דו"חות ריבה) לציבור.

המלצות רלוונטיות לתהליכי תכנון עתידיים ומטרתן למנוע הישנות שגיאות עבר

1. בתהליך התכנון יש להקצות משאבים למערכת שתאפשר הן נגישות גבוהה והן תדירות גבוהה (על בסיס "תחבורת מעברים").
2. יש לבצע תהליך שיתוף ציבור נרחב יותר תוך תיאום ציפיות הן מהציבור והן מהגורמים המתכננים, הצגת מספר חלופות אפשריות לשינוי והצגת התוכנית להסתייגויות זמן מה לפני אישור התוכנית. כמו כן, יש להגביר את השקיפות בקבלת ההחלטות.
3. מתן מידע אמין וזמין בשפות שונות זמן מספיק לפני רפורמות גדולות.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

נספח 1 – טבלאות עזר מפורטות

טבלה 1 – "קווי מזלג" – עיקרי המסלול ומספר הנסיעות הכולל (נכון ל- 1 ביולי).

מס' קו	אזור מוצא	אזור יעד	צירים מרכזיים במסלול המשותף	מס' נסיעות של יומיות של כל קו בנפרד*	מס' נסיעות משולב (לפי כיוון הנסיעה)*
204, 104, 4	מסוף רדינג, תל אביב	דרום מזרח ת"א, גבעתיים	בן יהודה, אלנבי, לוינסקי	4 : 103-105 104 : 78-64 204 : 111-116	צפון: 299 דרום: 279
125, 25	צפון מערב ת"א	דרום-מערב בת ים	יהודה המכבי, אבן גבירול, המלך ג'ורג', אלנבי, שלמה, שד' ירושלים	25 : 100-112 125 : 86-95	צפון: 186 דרום: 207
126, 26	צפון מערב ת"א	גבול בת ים-חולון, מערב ראש"צ	אבן גבירול, קרליבך, הר ציון, תל גיבורים	26 : 72-69 126 : 71-86	צפון: 143 דרום: 155
239, 139, 39	מסוף רדינג, ת"א	דרום ר"ג, גבעתיים, דרום מזרח ת"א	דיזנגוף, קרליבך, יצחק שדה, משה דיין	39 : 66-63 139 : 67-65 239 : 71-70	מזרח: 203 מערב: 199
240, 40	צפון מזרח ת"א, בני ברק	דרום בת ים	ז'בוטינסקי ר"ג, בגין, אילת, שד' ירושלים	40 : 101-95 240 : 97-104	צפון: 207 דרום: 192
142, 42	מסוף עתידים, ת"א	דרום בת ים	אבא הלל ר"ג, שאול המלך, רוטשילד, הר ציון, שלמה, שד' ירושלים	42 : 74-85 142 : 75-87	צפון: 172 דרום: 149
160, 60	תחנה מרכזית ת"א	רמת גן, בני ברק	המסגר, בגין, כצנלסון בגבעתיים	60 : 69-75 160 : 70-73	מזרח: 139 מערב: 148
161, 61	מסוף כרמלית, ת"א	רמת גן, בני ברק	אלנבי, בן יהודה, ארלוזורוב ת"א, ארלוזורוב ר"ג	61 : 87-92 161 : 78-84	מזרח: 165 מערב: 176
271, 171, 71	צפון מערב ת"א	חלקים שונים של חולון	נמיר, בגין, המסגר, חיל השריון, לוי אשכול בחולון	71 : 75-70 171 : 77-68 271 : 73-67	צפון: 221 מערב: 219
172, 72	מסוף רדינג, ת"א	חלקים שונים של חולון	בן יהודה, אלנבי, העלייה, הלוחמים בחולון	72 : 84-79 172 : 100-106	צפון: 185 דרום: 181
289, 189, 89	מסוף עתידים, ת"א	חלקים שונים של חולון	רוקח, אבן גבירול, קרליבך, הר ציון, קוגל בחולון	89 : 74-76 189 : 69-71 289 : 69-70	צפון: 217 דרום: 217

* מספר הנסיעות תקף לימי חול. מספרי הנסיעות היומיות משתנה בהתאם לכיוון הנסיעה.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

טבלה 2: קווים מטרופוליניים מרכזיים שאינם קווי מזלג במטרופולין תל אביב.

מס' קו	נקודת מוצא	נקודת יעד	צירים מרכזיים בהם עובר	מס' נסיעות יומיות כולל*	הערות
5	תחנה מרכזית ת"א	רכבת מרכז, ת"א	רוטשילד, דיזנגוף, נורדאו, יהודה המכבי, ויצמן	160-162	מוגדר בתוכנית כקו מקומי של ת"א
7	ב"ח וולפסון חולון	רכבת האוניברסיטה תל אביב	תל גיבורים, אצ"ל, יגאל אלון, שאול המלך, ויצמן, יהודה המכבי	63-74	מוגדר בתוכנית כקו מקומי של ת"א
18	רכבת מרכז ת"א	בית העלמין בת ים	שאול המלך, המלך ג'ורג', קויפמן, שד' ירושלים	124-117	
37, 36	תחנה מרכזית ת"א	אור יהודה (36), יהוד (37). בערב מסלול משולב	לה גארדיה, דרך הטייסים, דרך לוד, כביש 461	64-72 : 36 55-53 : 37	לא שונה בפעימה השנייה
43	מרינה בת ים	מסוף תל השומר	בת ים - בלפור, חולון - דב הוז, קוגל, ת"א - לח"י, משה דיין, ר"ג - אלוף שדה, קציר	85-75	
51	תחנה מרכזית ת"א	תחנה מרכזית פ"ת	המסגר, בגין, ז'בוטינסקי בר"ג, ב"ב ופ"ת	143-156	לא שונה בפעימה השנייה
63	מסוף כרמית ת"א	מסוף אלוף שדה, ר"ג	בוגרשוב, החשמונאים, גבעתיים - ויצמן, כצלסון, ר"ג - עוזיאל, הרוא"ה	80-91	
66	מסוף כרמית ת"א	תחנה מרכזית פ"ת	בוגרשוב, דיזנגוף, ארלוזורוב, ויצמן, פנקס, ז'בוטינסקי בר"ג, ב"ב ופ"ת	110-121	לא שונה בפעימה השנייה
67	קניון איילון ר"ג	מסוף וינטר ר"ג	ר"ג - אבא הלל, ביאליק, עוזיאל, בן אליעזר, ברנשטיין (כפר המכביה)	92-101	מוגדר בתוכנית כקו פנימי של רמת גן
68	תחנה מרכזית ת"א	מסוף לשכת הגיוס קרית אונו	בגין, ז'בוטינסקי ברמת גן ובני ברק, כביש 4 (עד בר אילן)	86-92	לא שונה בפעימה השנייה
70	תחנה מרכזית ת"א	מסוף תל השומר	רוטשילד, שאול המלך, ז'בוטינסקי ברמת גן ובני ברק, כביש 4 (עד בר אילן)	72-73	
274	אוניברסיטת ת"א	תחנה מרכזית רחובות	נמיר, בגין, המסגר, כביש 412 בראשל"צ, נס ציונה ורחובות	70-61	לא שונה בפעימה השנייה

* מספר הנסיעות מחושב לכל כיוון בנפרד ונכון ל- 1 ביולי. שינויים עיקריים במספר הנסיעות יידון בהמשך.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרכי שלנו (ע"ר)

טבלה 3 – מסלולים של קווים מזיגנים עיקריים.

מס' קו	נקודת מוצא	נקודת יעד	שכונות בהם עובר	מס' נסיעות יומיות	סוג ציוד נייד
6	מסוף רדינג, תל אביב	מסוף עתידים, תל אביב	שיכון ל', רמת אביב הירוקה, רמת אביב ג', הדר יוסף, שיכון דן רמת החייל, נווה שרת	41-44	מיניבוס
6 בת ים	מרינה בת ים	ב"ח וולפסון, חולון	שיכון עמידר, מרכז בת ים, רמת יוסף, קניון בת ים, אזור תעשייה בת ים	46-47	מידיבוס
12	מסוף רדינג, תל אביב	מסוף עתידים, תל אביב	ישיר דרך גני תערוכה ואזור התעשייה, רמת החייל	30-28	אוטובוס
13	רכבת האוניברסיטה, תל אביב	סמינר לוינסקי, תל אביב	רמת אביב הירוקה, נווה אביבים, רמת אביב ג', אזורי חן	44-45	מיניבוס, מידיבוס
14	מסוף כרמלית, תל אביב	שיכון בבלי, תל אביב	הצפון הישן, אזור יהודה המכבי, בבלי	43-44	מיניבוס, מידיבוס
16	מסוף כרמלית, תל אביב	מסוף וינטר, רמת גן	אלנבי, שכונת התקווה, נווה אליעזר, כפר שלם, נווה צה"ל, ניר אביב	91-80	אוטובוס
22	קניון איילון, רמת גן	מסוף רדינג, תל אביב	אזור תעשייה רמת החייל, נווה שרת, צהלה, הדר יוסף, גני התערוכה	45 לכל כיוון	מיניבוס, מידיבוס
23	מסוף כרמלית, תל אביב	גבעת רמב"ם, גבעתיים (סיבובי)	שינקין, נחלת יצחק, יד אליהו, דרום גבעתיים	55 לכל כיוון	מיניבוס
37	מסוף כרמלית, תל אביב	ב"ח וולפסון, חולון	מרכז יפו, עג'מי, יפו ג', יפו ד'	29-30	מיניבוס
41	תחנה מרכזית ת"א	תחנה מרכזית ת"א (סיבובי)	מרכז יפו, יפו ג', יפו ד', תל כביר, קרית שלום	43 לכל כיוון	אוטובוס
58	קניון איילון, רמת גן	כורזין, גבעתיים	ר"ג – שכונת ותיקים, מתחם הבורסה. גבעתיים – בורוכוב, ויצמן, שכונת כורזין	41-43	מיניבוס

שעות הפעילות של הקווים (נכון ל- 1 ביולי)

קווים 6, 12, 37, 58 : 6:00 – 20:00.

קווים 13, 14, 22, 41 : 6:00 – 22:00.

קו 6 בת ים, 23 : 6:00 – 21:00

קו 16 : 5:30 – 0:00



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

טבלה 4 – מספר הנסיעות הכולל לפי נקודת זמן ושעות היום.

17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4		
610	619	625	632	624	580	544	540	577	605	792	621	241	8	לפני הפעימה השנייה	מספר נסיעות כולל
624	645	640	619	605	580	561	561	570	623	765	588	208	5	אחרי הפעימה השנייה	
621	643	638	614	610	583	558	566	570	625	752	586	216	7	אחרי תיקוני 5.8	
622	641	636	615	607	583	557	562	572	623	753	582	216	7	נכון לאוקטובר 2011	

סה"כ נסיעות	0	23	22	21	20	19	18		
9494	22	131	170	217	321	455	560	לפני הפעימה השנייה	מספר נסיעות כולל
9625	31	154	199	269	344	469	565	אחרי הפעימה השנייה	
9606	31	152	195	260	339	477	563	אחרי תיקוני 5.8	
9609	31	152	199	261	340	480	570	נכון לאוקטובר 2011	

טבלה 5 – השוואת המחירים טרם הרפורמה ואחרי הרפורמה. מקרים בהם חלה התייקרות צבועים באדום, בעוד שיעדים בהם חלה הוזלת מחירים, נצבעו בצבע כחול.

חופשי יומי		חופשי חודשי		נסיעה בודדת		מוצא ויעד
אחרי הרפורמה	לפני הרפורמה	אחרי הרפורמה	לפני הרפורמה	אחרי הרפורמה (*)	לפני הרפורמה	
14	13.80	227	200	6.40	6	ת"א פנימי
14	13.80	227	200	6.40	6	מת"א לרמת גן, בני ברק, גבעתיים, בת ים, חולון, אזור
14	11.90	227	210 (אגד), 200 (דן), 324 (משולב)	6.40	6	בת ים פנימי, חולון פנימי, בין בת ים, חולון וראשל"צ
14	13.80	147	147	6.40	6	בני ברק פנימי
14	אין	227	324	6.40	9.80	מת"א לפתח תקווה
14	אין	227	324	6.40	8.40	מת"א לבי"ח שיבא
14	אין	227	324	6.40	7.30	מת"א לקריית אונו, יהוד, אור יהודה, גני תקווה, סביון (קווים)
14	אין	227 (כל המפעילים)	324 (משולב דן-אגד), 210 (אגד בלבד)	6.40	9.80	מת"א לראשל"צ
אין	אין	248	324	10	13.50	מת"א לראש העין
אין	אין	227	324 (דן), 258 (אגד)	6.40	9.80	מעבר הירקון ורמת אביב לחולון ובת ים



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרכי שלנו (ע"ר)

אינ	אינ	227 (כל המפעילים)	324 (דן), 258 (אגד)	6.40	13.50	מעבר הירקון ורמת אביב לראשון לציון
אינ	אינ	248	232	10	9.80	מתל אביב לרמת השרון והרצליה
אינ	אינ	248	232	10	6	מעבר הירקון לרמת השרון והרצליה
אינ	אינ	248	324	10	11.30	מתל אביב להוד השרון
אינ	אינ	248	324	10	13.50	מתל אביב לכפר סבא
אינ	אינ	248	324	10	13.50	מתל אביב לרעננה וכפר סבא
14	אינ	227	200	6.40	6	מפתח תקווה לרמת גן ובני ברק
8.50	8.20	126	126	6.40	5.10 (קווים), 6 (דן)	פתח תקווה – פנימי ולראש העין
אינ	אינ	227	200	6.40	5.10	מפתח תקווה לקריית אונו וגני תקווה
אינ	אינ	227	200	6.40	7.30	מפתח תקווה לתל השומר, אור יהודה ויהוד
14	אינ	227	265	6.40	13.50	מפתח תקווה למרכז ראשון לציון (קו 164)
14	אינ	227	265	6.40	9.80	מבר אילן/אלוף שדה לראשון לציון
אינ	אינ	159	159	6.40	6	פנימי בערי השרון, מרמת השרון להרצליה, מהרצליה לרעננה, מרעננה לכפר סבא
אינ	אינ	159	159	6.40	9.80	מרמת השרון לרעננה או מהרצליה לכפר סבא
אינ	אינ	159	159	6.40	11.30	מרמת השרון/הרצליה לכפר סבא
אינ	אינ	248	אינ	10	15.40	מתל השומר לרעננה, כפר סבא והוד השרון
אינ	אינ	159	159	10	8.40	מפתח תקווה להוד השרון
אינ	אינ	159	159	10	9.80	מפתח תקווה לכפר סבא או רעננה

הערות: מחיר הכרטיס היומי אינו כולל הנחות אזורי ותיק והנחות ערך צבור (רגילה, זכאי, ותיק ונוער).
 (*) המחיר שלאחר הרפורמה כולל החלפות ללא הגבלה במשך 90 דקות מרגע רכישת הכרטיס.



ארגון נוסעי התחבורה הציבורית בישראל

תחבורה בדרך שלנו (ע"ר)

נספח 2 – מכתב המהווה אישור רשמי להפעלת קו 279 מכפר שלם לאוניברסיטת ת"א
(ההבטחה לא קוימה בסופו של דבר במסגרת הארגון מחדש)

10. Jun. 2011 9:47

No. 0080 P. 1



מינהל יבשה

מדינת ישראל
משרד התחבורה
אגף תחבורה ציבורית



משרד התחבורה

תאריך: 11.1.11
תיק: 3.1.13
מספר תלונה: 46733

לכבוד
מר ארמנד וקסלר
רחק אלנקייה 14/2
כפר שלם רבתי

א.נ.

הנדון: פנייתך בנושא הפעלת קו חדש
סימוכין: מכתבך מתאריך 24/11/2010

1. הריני לאשר קבלת מכתבך אשר בסמך ולהתנצל על העיכוב במתן התשובה.
2. בפתח דברי, ברצוני להודות על פנייתך ויוזמתך בהבאת הנושא לידיעתנו.
3. באשר לפנייתך בדבר הוספת הפעלת קו חדש אשיבך כדלקמן:
4. הנני שמחה להודיעך כי בשבועות הקרובים יופעל קו חדש, שמספרו 279 באמצעות חברת "דן", מכפר שלם לאוניברסיטת תל אביב דרך קניון עזריאלי והקריית.
5. הקו נמצא בתהליכי אישור סופיים.
6. תוכל להתעדכן באמצעות אתר חברת "דן" באינטרנט או באתר שכתובתו:

www.bus.gov.il

בכבוד רב,

שרונה קרסגל
מנהלת מחלקת פניות ביבור תח"צ

העתקים:

סגן בכיר למנהל אגף בכיר תח"צ
ממונה תח"צ אזור ת"א והמרכז

רח' בנק ישראל 5, בניין ג'נרי (A), ת"ד 867, ירושלים, טל': 02-6663113, פקס: 02-6558903

gov
www.gov.il