

ספטמבר 2016

תיאום וקישור בין רכבות לאוטובוסים - עמדת ארגון 15 דקות

1. שילוביות וקישוריות בתחבורה הציבורית הן המפתח בתכנון תחבורה ציבורית יעילה, מהירה ואיכותית. לצערנו, עקרונות אלו עדיין לא מיושמים בצורה המיטבית בכל הנוגע לקישור בין האוטובוסים לרכבת ישראל. מבדיקות סטטיסטיות ומפניות הציבור עולה תמונה בעייתית, זאת למרות שעברו מעל 8 שנים מאז השקת פרויקט שילובים. הדו"ח המובא להלן נועד להציף את הבעיות ולהציע פתרונות והמלצות.
2. במוקד פניות הציבור של הארגון מצטברות פניות רבות בנושא. הסוגיות המרכזיות הן:

א. חוסר תיאום בין לוחות הזמנים בתחנות רכבת רבות:

לוחות הזמנים של האוטובוסים והרכבות עדיין לא מתואמים בתחנות רכבת רבות. כך נוסעים רבים מפספסים את הרכבת או האוטובוס והרצף של הנסיעה נקטע בהמתנה ארוכה בתחנה, עובדה שהופכת את הנסיעה כולה לפחות אטרקטיבית. המצב בשטח מצביע על חוסר תיאום בתחנות רבות. להלן מספר דוגמאות מפניות שהתקבלו רק לאחרונה:

- **ראשון לציון:** "לוח הזמנים של הרכבת משתנה עונתית וללא תיאום עם זמני האוטובוסים. כך קורה שלא אחת אני צריך להמתין בתחנת האוטובוס 25 דקות כי האוטובוס שלי בדיוק עבר. מדובר בתחנת הרכבת משה דיין וקו 7 פנימי של אגד." לדוגמא: בדיוק כשהרכבת של השעה 17:22 מגיעה עובר קו 7 בתחנת האוטובוס, יש צורך להמתין ל 17:51 רק אז מגיע שוב.
- **שדרות:** "ממכללת ספיר לתחנת הרכבת בשדרות עשו קו מיוחד - 10 שאמור להיות מתואם עם הרכבת, הוא לא מתואם עם הרכבות משדרות לבאר שבע ורק עם חלק מהרכבות משדרות-תל-אביב, לרוב, מגיע מוקדם מידי וצריך להתייבש בתחנה."
- **פתח-תקווה (קרית-אריה):** "קו 53 אל הרכבת מתואם בצורה טובה בבוקר אבל אחרי הצהריים יש רכבות שממש לא מתואמות וצריך להמתין זמן רב לאוטובוס". "כל בוקר לוקח לי 45 דקות להגיע לרכבת בקו 53, מה שהייתי עושה ברבע שעה באוטו (כולל הפקקים).
- **רחובות:** קו 26 של אגד לא מתואם עם הרכבת גם במקרה של הרכבות מהצפון וגם מהדרום, רוב הרכבות מגיעות בדיוק בשעת היציאה של האוטובוס או ממש 2-3 דקות לפני או אחרי... מדובר בקו שמתחיל ברכבת ולכן הגיוני שיתואם איתם גם אם לא מוגדר כ"קו רציף".
- **באר-יעקב:** "בשעות 13:00-16:00 ברכבת מתל-אביב לבאר יעקב לוקח להגיע חצי שעה אבל אז יש צורך לחכות חצי שעה נוספות לקו הפנימי..."

ב. חוסר קישוריות מהירה לתחנות רכבת רבות

במסמך ה"הנחיות לתכנון ותפעול שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים" משנת 2015 של משרד התחבורה נכתב ש"בשכונה הבנויה בצפיפות גבוהה במרחב העירוני הקשר לתחנת הרכבת ולמערכות הסעת המונים צריך להיות בטווח של 7 ק"מ ממרכז השכונה ללא מעבר! ועד פי 1.5 מזמן הנסיעה ברכב פרטי." בפועל, המצב אינו כך בתחנות רכבת רבות כפי שניתן לראות בשלל מקרים. כך למשל בדוגמאות הבאות:

- תל-אביב (ההגנה): "משכונת פלורנטין בתל-אביב אין אוטובוס אחד לתחנת הרכבת ההגנה במרחק סביר לרוב התושבים. אין ברירה אלא לבצע החלפה"
- ירושלים: "הרכבת במלחה רחוקה ולא נגישה מתחנת האוטובוס."
- פתח תקווה (סגולה): תחנת הרכבת סגולה בפתח תקווה נמצאת מחוץ לעיר, אנשים שלא גרים בשכונה שצמודה לתחנת הרכבת נאלצים לקחת אחד משלושה קווים מאד ארוכים ומפותלים. "הקו היחידי שמגיע ממש אל התחנה הוא קו 67, קו זה בעל תדירות נמוכה מאד ואינו מסונכרן כלל עם זמני הרכבות. כמו כן, לקו זה יש תחנות מעטות והוא משרת שכונה אחת בקושי. בנוסף, קו זה מסיים את עבודתו ב 17:25, מה שאומר שרוב האוכלוסייה שחוזרת מהעבודה ברכבת לא תוכל להשתמש בקו זה. האלטרנטיבה לקו זה היא צעידה לתחנת האוטובוס בצומת ירקונים. (צעידה לא קצרה ללא מדרכה)."
- בית יהושע: "אין מספיק אוטובוסים ל/מתחנת הרכבת בית יהושע ל/מאזור התעשייה ספיר". למשל: נוסע שיגיע מכיוון דרום ברכבת לבית יהושע של השעה 6:53 יאלץ להמתין בתחנה 23 דקות ויגיע לאזור התעשייה רק ב 7:28 לעומת רכב פרטי שיגיע כבר ב 7:02. הרכבות של השעות 7:23, 7:30, 7:33 יחכו לאוטובוס של 7:46 ויגיעו לאזור התעשייה רק בשעה 7:58!!
- חיפה: "האוטובוסים במרכזית חוף הכרמל עוצרים בכניסה האחורית של תחנת הרכבת מה שדורש הליכה של 5-7 דקות, זמן שיכול להחסך אם יעצרו בכניסה הקדמית של התחנה."
- בנימינה: מכפר קרע לתחנת הרכבת בבנימינה לוקח ברכב פרטי 17 דקות, לשמחתנו קיים קו 48 של קווים שנוסע במהירות הזו אך התדירות שלו נמוכה מאד: פעם בשעה בממוצע במהלך היום, בין 19:20 ל 21:30 אין שירות כלל ובשעה זו מפסיק השירות למרות שרכבות ממשיכות להגיע לבנימינה עד השעה 23:30. האלטרנטיבה היא נסיעה ממושכת וארוכה תוך החלפה של שני אוטובוסים.
- הרצליה: "בבוקר אני מפסיד רכבת בגלל תורים בלתי נסבלים לבידוק הבטחוני בכניסה לרכבת".
- אשדוד: "להגיע אל הרכבת בתחבורה ציבורית מהשכונות הדרומיות של אשדוד זו משימה לא פשוטה בכלל ולרוב דורשת החלפה אחת... נסיעה שברכב פרטי אורכת רבע שעה."

3. להלן מדרג 10 התחנות **הכי פחות** משולבות, שנערך על סמך נתוני התכנון של קווי האוטובוס וזמני הרכבות בעזרת הסדנא לידע ציבורי. המדרג נבנה מתוך בחינה של מספר העצירות של רכבות בתחנות הרכבת, ושל אוטובוסים סמוך לתחנות (בחישוב של תחנת אוטובוס במרחק של עד 300 מטר מהתחנה).

להלן המדרג:

א. כפר חב"ד (הכי פחות משולבת)

ב. פאתי מודיעין

ג. סגולה

ד. עתלית

ה. דימונה

ו. (נתב"ג)

ז. חדרה-מערב

ח. אשקלון

ט. חוצות המפרץ

י. קיסריה פרדס חנה

יא. להבים רהט

מניתוח הנתונים עולה שרוב התחנות הכי פחות משוררות הן מרכזיות ובעלות פוטנציאל נוסעים רב, שכרגע לא מקבלים שירות נוח ויעיל ברוב שעות היום. חשוב לציין שהמדדים נשארים נמוכים מאד גם ברובן המכריע של שאר התחנות.

4. הפתרונות כבר קיימים, ובמסמכים רשמיים של משרד התחבורה ישנן הנחיות ברורות לביצוע שילובים בצורה המיטבית:

א. בהנחיות לתכנון תחבורה ציבורית משנת 2015 נכתב שהנגישות לתחנת רכבת במרחק של עד 7 ק"מ צריכה להיות ללא מעבר ועד פי 1.5-1.8 מהזמן ברכב פרטי.

ב. בהנחיות לשילוב תחנות רכבת ברשת תחבורה ציבורית משנת 2004 צויין שזמן הגעת הנוסע מהאוטובוס לרציף הרכבת (כולל בדיקה בטחונות ורכישת כרטיס) לא יעלה על 10 דקות, וזמן יציאת הנוסע מהרכבת אל תחנת האוטובוס ינוע בין 7-10 דקות. בנוסף מודגש שיש לבחון כל תחנה בנפרד לפני תכנון לוחות הזמנים של האוטובוסים.

5. **בעקבות תמונת המצב הנוכחית שעולה מהשטח אנו ממליצים ומבקשים:**

א. השגת יעד של **שירות אוטובוסים/מיניבוסים מכל תחנות הרכבת לאורך כל שעות הפעילות של הרכבת ובתיאום מלא ללוח הזמנים** של הגעת הרכבות לתחנה, בטווח זמן של עד 10 דקות המתנה בתוך שנה מהיום.

ב. **בתחנות רכבת ראשיות ומרכזיות שירות אוטובוסים תדיר במיוחד.**

ג. **תיאום מידי במשרד התחבורה של זמני האוטובוסים כאשר יש שינויים בלוח הזמנים של הרכבת.**

ד. הקפדה יתרה על **תיאום בין רכבות לאוטובוסים שתחנת הרכבת היא תחנת המוצא עבורם**, הן מבחינת תדירות והן מבחינת תיאום ושעות פעילות.

ה. עמידה בכלל ברזל לפיו **בעת השקת תחנת רכבת חדשה יושקו קווים מקשרים ומזינים בכל שעות הפעילות של הרכבת**. לדוגמא: ברכבת העמק שנפתחת בקרוב, למיטב ידיעתנו, לא תהיה שילוביות מלאה במועד פתיחת הרכבת, ולא יהיו אוטובוסים בכל שעות ההפעלה של הרכבת. לאחר המיליארדים שהושקעו בסלילת הרכבת יש להקצות את המשאבים הראויים על מנת למנוע מחדל ידוע מראש.

ו. **מינוי פרויקטור/ית ייעודי ובלעדי לנושא עם סמכויות** על מנת להסדיר אחת ולתמיד את התכנון והתיאום בכל תחנות הרכבת.

ז. **פרסום דין וחשבון של משרד התחבורה על התקדמות פרויקט "קו רציף"** - אילו תחנות עדיין נותרו לקישור, אילו הושלמו, שיעור השימוש בקווים, שיעור המעבר מהגעה ברכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית בהגעה לתחנות הרכבת ולוחות זמנים ליישום.

ח. הגדרת כתובת ייעודית לציבור לדווח על בעיות בתיאום בין אמצעי התח"צ ו**יצירת מנגנון מהיר לטיפול בבעיות אלו**.

לצורך קיצור זמני הנסיעה והעדפת שימוש בתחבורה ציבורית על פני שימוש ברכב הפרטי, יש חשיבות רבה לשילוביות וקישוריות בתחבורה הציבורית כך שתהיה יעילה, מהירה ואיכותית. חיבור מלא של תחנות הרכבת לשירות מהיר ואמין של תחבורה ציבורית לאורך כל שעות היממה ובתיאום מלא עם תנועת הרכבות הוא צעד קריטי בהשגת מטרות אלו.