

בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

נוסעים בצפיפות, משלמים בגדול: כך מתחמק משרד התחבורה מפתרון העומס בקו 474

זהו סיפור קלאסי על בירוקרטיה, אטימות והאזרח הקטן שנותר עומד בתחנה, או גרוע מכך, נדחס באוטובוס בין-עירוני בצורה מסכנת חיים. תכתובות שהגיעו אלינו חושפים התכתבות מתמשכת בין נוסעים בקו 474 (בית שמש-אשדוד) לבין משרד התחבורה, המציגה תמונה עגומה של התחמקות מאחריות, גם כאשר הפתרון מונח על השולחן.

המכרז מחייב, המציאות אחרת

על הנייר, הכללים ברורים. הסכם ההפעלה של התחבורה הציבורית קובע מנגנון מאוד ברור: כאשר קו עמוס מדי (למשל, יותר מ-10 נוסעים בעמידה בנסיעה בין-עירונית), המפעיל מחויב להוסיף נסיעות לקו. זהו לא "בונוס" זו חובה שמופיע בחוזה בין משרד התחבורה לחברה, שנועדה למנוע בדיוק את המראות שאנו רואים בקו 474: אוטובוסים מפוצצים ונוסעים שנשארים בתחנות.

הפתרון שהוצע - והסירוב המקומם

כשמשרד התחבורה טען, כהרגלו, ל"מצוקה תקציבית" ולמחסור במשאבים, הציעו הנוסעים פתרון יצירתי ומיידי: לקחת משאבים מקו 320 (אשדוד-ת"א), שנוסע ריק יחסית בשעות מסוימות, ולהעבירם לקו 474 הקורס. ההיגיון פשוט: במקום אוטובוסים ריקים לתל אביב, תגברו את הקו לבית שמש. אפס עלות נוספת, מקסימום יעילות.

"מורכב מדי לביצוע"

תשובות משרד התחבורה, שנפרשו על פני קרוב לשנה (פברואר-נובמבר 2025), היו מאכזבות. פעם אחר פעם הודו הפקידים כי הם מודעים לעומס ("הנושא מוכר"), אך סירבו ליישם את הפתרון. הנימוקים? "הליך מורכב", חשש לפגיעה בשירות במקומות אחרים, והתבצרות מאחורי הנהלים בירוקרטיים.

גם פנייה למשרד מבקר המדינה בבקשה לאכוף את תנאי המכרז לא הועילה. המבקר השיב בנימוס כי הנושא יישקל רק במסגרת "תוכנית הביקורת השנתית", ובינתיים - הנוסעים ממשיכים להידחס.

שורת הסיכום

פרשת קו 474 היא מיקרו-קוסמוס לכשל בתחבורה הציבורית בישראל: לא תמיד חסר כסף, ולפעמים הפתרונות זמינים ופשוטים. מה שחסר הוא הרצון והגמישות של המערכת לשרת את הציבור באמת, במקום לשרת את הנהלים של עצמה.

[1]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו [כאן](#)



בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

התכתובת המלאה:

לא מאמינים? מוזמנים לקרוא בעצמכם

נתחיל בחוזה.

ציטוט מתוך הסכם ההפעלה (החוזה) עם החברה (סעיף 8.8):

עלה מספר הנוסעים לנסיעה, בין בשעות השיא ובין בשעות השפל, על האמור להלן או כפי שקבוע ברישיון הרכב (הנמוך מביניהם), מעבר ל- 10 נוסעים בעמידה באוטובוס בינעירוני רגיל או ארוך, ו/או מעבר ל- 65 נוסעים בשעות השיא או 55 נוסעים בשעות השפל באוטובוס עירוני, ו/או מעבר ל- 7 נוסעים בעמידה במיניבוס עירוני בכל שעות היום ו/או נוסעים בעמידה במיניבוס בינעירוני, מתחייב מפעיל השירות להוסיף נסיעות כנדרש.

שעות השיא לעניין סעיף זה הינן בין 06:00 - 09:00 ובין 15:00 - 18:00 אחר הצהריים וכן כל שעה בה יש מעל 5 נסיעות באותו קו/כיוון. כל נסיעה בשעה אחרת מההגדרה לעיל תוגדר כנסיעה בשעת שפל.

ההתחשבות בגין תוספת הנסיעות כאמור תבוצע בהתאם לאמור בסעיפים 50-51 למכרז.

ציטוט מתוך חוברת המכרז

"יצוין ויודגש כי כל גידול בהיקף הנוסעים בקו מסוים, יחויב להיות משולב בלו"ז לתקופה רגילה או לתקופת אירוע בהתאמה, ולא כתגבור. לצורך הדוגמה, נסיעת תגבור אשר בוצעה באותה השעה במשך שלושה סופי שבוע רצופים עקב עומס, תוכנס ללו"ז כנסיעה רגילה וקבועה."

ובכן האם המשרד אכן מתגבר קווים כאשר יש עומסים?

פנינו למשרד התחבורה בבקשה לתגבר את הקווים בין בית שמש לאשדוד, אשר סובלים מעומס שלכאוף לפי דרישות המכרז יש לתגבר בהם את הנסיעות.

על מנת שלא ידחו את הפניה על הסף, בטענה של מצוקה תקציבית, צורפה הצעה היכן ניתן לדלל את השירות על מנת לשמור על איזון תקציבי.

במשרד היו מספיק הגונים כדי שלא להכחיש ולהודות שהם מכירים בבעיה, אבל לא נראה שהם מתכננים לשנות את המצב.

[2]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו [כאן](#)

בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

להלן הפנייה הראשונה והמענה לה:

פנייה ראשונה (תאריך 23.2.25):

בקשה לתגבור קו 474 בית שמש לאשדוד במהלך ימות השבוע. השוואה של כמויות האוטובוסים בימי שישי בין אשדוד לבית שמש לעומת מודיעין עילית לבית שמש (בכוונה בדקתי כמויות אוטובוסים ולא תיקופים, כיון שיתכן וחלק מהנסיעות מופעלות על ידי קבלני משנה) מראות שבתאריכים 14-15.2.2025 נסעו מאשדוד לבית שמש 82 אוטובוסים לעומת 50 אוטובוסים בלבד ממודיעין עילית לבית שמש. הפרש הכמויות (וזאת מבלי להתייחס לרמת פיזור הלו"ז) מראה שהקשר בין אשדוד לבית שמש גבוה משמעותית מהקשר בין מודיעין עילית לבית שמש. למרות זאת, ביום רגיל נוסעים 52 אוטובוסים בין מודיעין עילית לבית שמש לעומת 23 בין בית שמש לאשדוד, כאשר 18 מתוכם הינם בקווים שאינם ישירים. מעבר לכך שניתן להעריך שיש צורך לפחות ב-52 נסיעות ישירות בין הערים, המצב הנוכחי אינו עונה על הצרכים, וגורם לכך שהקווים והנוסעים מוותרים על נסיעתם או לחילופין עולים על קו 450 לירושלים וגורמים בו לעומס מיותר תוך בזבז משאבים משמעותי.

מנגד ישנם קווים שיתכן ובעבר הייתה הצדקה להפעלתם בכלל, או להפעלת בתדירות הגבוהה בה הם פועלים אך עם השנים השתנו הדברים. כשהמשמעותי שבהם הוא קו 320 שפועל ברוב שעות היום בתדירות של 4 נסיעות בשעה כפי שכבר פרטתי בפניה קודמת או קו 284 החל מהשעה 18:00 ב-2 הכיוונים. במאמר מוסגר אציין, כי קיימת חלופה ליעדים הנ"ל באמצעות הרכבת, אם כי יתכן שמיקום התחנה אינו אטרקטיבי במיוחד עבור חלק נכבד מן הנוסעים. אני בטוח שהפעלה סדירה של קו 474 תתרום להיבט הכלכלי של הנוסעים, ותאפשר קידום של תעסוקה והשכלה בקו קהלי היעד של הקווים הללו.

מענה המשרד (תאריך 1.4.25):

הנדון: פנייתך בנושא צמצום תדירות בנסיעת קו 320 של חברת "אלקטרה אפיקים" מאשדוד לתל אביב

הרינו לאשר את קבלת מכתבך שבסימוכין.

פנייתך שבנדון הועברה להתייחסות הגורמים המקצועיים ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שהשיבו כי המשרד פועל באופן מתמיד לשיפור התחבורה בישראל.

שירות התחבורה הציבורית מעניק מענה לביקושים של כלל המשתמשים, תוך שימוש במנגנוני התאמה, על-פי הצרכים השונים ותוך הצבת סדרי עדיפויות. באשר לפנייתך - נציין כי מתנצלים על העיכוב במענה ומודים לך על ההודעה המפורטת.

[3]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו כאן

בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

ממונה מחוז מרכז ברשות הארצית לתחבורה פועל בימים אלו למציאת פתרון על אודות תדירות קווי בית שמש-אשדוד ועושה את המיטב על מנת לעשות זאת. ככל ויהיו שינויים- הם יעודכנו במדיות השונות. נציין כי משרד התחבורה מודע לצרכים העולים בין הערים. בברכת נסיעה נעימה ובטוחה.

ניסיון שני

לא ויתרתי וניסיתי את מזלי פעם נוספת. הפעם הם טרחו להסביר לי, בצורה יפה ומנומסת, שבשביל לקיים את האמור במכרז הם זקוקים לתוספת תקציבית. תשובה זו מזכירה ממש את ימי "אגד" העליזים, שבעקבותיהם הוחלט על ההפרטה והוצאת הקווים מידי אגד.

פנייה שנייה (תאריך 7.7.25):

לפני מספר חודשים פניתי אליכם בבקשה לתגבור קו 474 בין בית שמש לאשדוד, ומתשובתכם היה נראה כי מתוכננת תוספת נסיעות בקו זה. דא עקא, שלעת עתה התוצאות אינן נראות בשטח, והנוסעים סובלים. אודה לכם אם תוכלו בכל אופן לשקול את בקשתי להסיט תשומות מקו 320, שפועל בשיא בתדירות של 4 נסיעות בשעה. וזאת לפחות באופן זמני עד אשר יסתיים ההליך בו יוחלט כיצד לממש את תוספות השירות לשנת 2025, שאז יהיה ניתן להחזיר את 320 לתדירות הקיימת כיום.

מענה המשרד (תאריך 10.7.25):

הנדון: פנייתך בנושא הוספת תדירות בנסיעת קו 474 של חברת "אלקטרה אפיקים" מבית שמש לאשדוד

הרינו לאשר את קבלת מכתבך שבסימוכין.

פנייתך שבנדון הועברה להתייחסות הגורמים המקצועיים ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שהשיבו כי המשרד פועל באופן מתמיד לשיפור התחבורה בישראל.

שירות התחבורה הציבורית מעניק מענה לביקושים של כלל המשתמשים, תוך שימוש במנגנוני התאמה, על-פי הצרכים השונים ותוך הצבת סדרי עדיפויות. באשר לפנייתך - נציין כי נושא העומסים בקו 474 ידוע ומוכר למשרד. עם זאת, תוספת תדירות כרוכה במשאבים לרבות נהג ואוטובוס. עם אישור לתוספות השירות אנו נוכל לבחון את בקשתך בשנית. בברכת נסיעה נעימה ובטוחה.

ניסיון שלישי ופנייה למבקר

המענה לפנייה השלישית כבר התעכב זמן רב. ניסיתי את מזלי מול מבקר המדינה (שנראה שלא ממש הבינו את מהות הפנייה, וכנראה שגם אין להם את הזמן לנסות ולהבין), מזל שבמשרד התחבורה מספיק נחמדים כדי להגיב גם לפניות חוזרות ונשנות.

[4]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו [כאן](#)

בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

פנייה שלישית (תאריך 23.7.25):

בהמשך לפנייתי בבקשה לתגבור קו 474 בין אשדוד לבית שמש. אבקש לשקול שוב את הצעתי לצמצום תדירות קו 320 (אשדוד - תל אביב). הפחתת התדירות במעט, לנסיעה מאשדוד לתל אביב כל 20 דקות במקום נסיעה כל 15 דקות, הינה פגיעה מינורית ברמת השירות בקו זה, ביחוד שמדובר בקו אי סימטרי לחלוטין מבחינת תדירות הנסיעה שלו ב-2 הכיוונים. ההפחתה תאפשר להסיט תשומות מקו 320 ולתגבר את הקו 474 הזקוק נואשות לתוספות שירות.

מענה המשרד (תאריך 26.10.25):

הנדון: פנייתך בנושא צמצום פעילות קו 320 של חברת "אלקטרה אפיקים" מאשדוד לתל אביב

הרינו לאשר את קבלת מכתבך שבסימוכין.

באשר לפנייתך - נציין כי נושא תגבור קו 472 [טעות במקור] מוכר למשרד התחבורה, ואינו תלוי בנסיעות קו 320. נבקש לציין כי הוספת קווים או תגבור תדירויות כרוכים במשאבים תקציביים שאינם זמינים בטווח המידי. ככל שיימצאו המשאבים לאשר תוספת זו, בקשתך תיבחן מחדש.

ניסיון רביעי - שינוי גישה

בפנייה הרביעית ניסיתי לשנות כיוון ולהסביר להם שהעבודה שלהם היא לדאוג לביצוע של מה שכתוב במכרז, ופחות להתעקש על תוספות תקציביות (שכן המכרז מחייב תגבור בעת עומס).

פנייה רביעית (תאריך 2.11.25):

בהמשך לפנייתי הקודמת ברצוני להבהיר: לשיטתי, ההחלטה האם לתגבר קווים או להשאיר נוסעים בתחנה איננה נתונה לשיקול דעתו של הממונה על התעבורה, אלא מעוגנת במכרזים עליהם אתם אמונים לפקח. בכל המכרזים ישנו סעיף המחייב את המפעיל לתגבר את הקווים במקרה של עומס. הגדלת התקציב יכולה גם היא להיות פתרון, אך כאשר הדבר אינו אפשרי בטווח המידי, יש לבחור פתרון אחר על מנת לפתור את הבעיה. כותבי המכרז לא הגבילו את הצורך בתגבור רק כאשר ישנו תקציב זמין לעניין. כפי שכבר ציינתי קיים פתרון זמין ומידי בדמות של קיצוץ של קווים ריקנים אחרים, הבאתי את קו 320 כדוג' אך ניתן לקצץ בקווים אחרים, ומצופה ממכם לעשות זאת באופן מידי ולא לחטוא לתפקידכם כמפקח על התעבורה.

[5]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו [כאן](#)



בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

אני מבקש להזכיר את הזמן הרב שחלף מאז פנייתי הראשונה, והעומסים בקווי בית שמש - אשדוד היו גם לפני פנייתי, ולכן, הנכם מתבקשים לפתור את הבעיה באופן מידי, באופן שהצעתי או בכל אופן אחר.

לנוחיותכם, צירפתי צילום מסך לסעיף הרלוונטי מתוך עמוד 11 להסכם עליו חתם המשרד עם המפעיל.

מענה המשרד (תאריך 1.12.25)

הרינו לאשר את קבלת מכתבך שבסימוכין.

פנייתך שבנדון הועברה להתייחסות הגורמים המקצועיים ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד

התחבורה, שהשיבו כי המשרד פועל באופן מתמיד לשיפור התחבורה בישראל.

שירות התחבורה הציבורית מעניק מענה לביקושים של כלל המשתמשים, תוך שימוש במנגנוני התאמה, על-פי הצרכים השונים ותוך הצבת סדרי עדיפויות.

באשר לפנייתך - נציין כי הנושא של הקו יבחן בהתאם לשיקולים התפעוליים ולמסגרת המשאבים הקיימת.

חשוב להדגיש כי לא ניתן להסיט קילומטר - רכב שבועיים בקלות, מבלי לפגוע ברצף השירות ובמענה הניתן לקוויים אחרים. כל שינוי מסוג זה מחייב בחינה כוללת של צרכי הרשת, ביקושים והשלכות על כלל הנוסעים.

נספח: ההתנהלות מול מבקר המדינה

להלן הפניות שהועברו למבקר המדינה, אשר למרבה הצער לא הובילו למענה ענייני לבעיה:

פנייה למבקר (21.10):

פרטים (בקצרה): קו 474 סובל מעומסים כבדים, פניתי בבקשה לתגבור הקו, ונענית שהנושא יבחן בפניה נוספת מסגרת תוספות שירות לכשיאושרו.

מדוע דרך פעולת הרשות אינה צודקת? בכלל המכרזים, שהחברה מחוייבת להוסיף נסיעות ללו"ז במידה ויש עומסים קבועים, מסמכי המכרז הנ"ל אינם מופיעים ברשת, ועל כן העתקתי את הדרישה ממכרז עירוני אשדוד הרשות מודעת לכך שיש עומסים קבועים, אך לא פועלת להוסיף נסיעות בטענה של מצוקה תקציבית. כבר בפניה הראשונה שלי הצעתי להם להסיט תשומות מקו אחר, על מנת לתת מענה לבעיה זו, פרקטיקה נפוצה

[6]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו כאן



בס"ד

דצמבר 25
כסלו תשפ"ו

במקרים מסוג זה. אינני יודע להסביר את ההיגיון שעומד מאחורי הסירוב העיקש שלהם לטפל בנושא.

כיצד אתה סבור שהנציבות יכולה לסייע לך? לבדוק מדוע חושבים במשרד התחבורה שדברים הרשומים במכרז אינם מחייבים אותם, ומדוע זה נשאר בגדר המלצה בלבד.

מענה המבקר (28.10.25):

פנייתך הועברה לעיונו של אגף הביקורת הנוגע בדבר במשרד מבקר המדינה על מנת שיבחן אם יש מקום להשתמש במידע במסגרת הביקורת השוטפת. נבקש להבהיר, כפי שאנו מציינים כדרך שגרה, כי תכנית העבודה של משרד מבקר המדינה נקבעת בהתאם למכלול שיקולים ואילוצים, ולכן אין באפשרותנו להבטיח כי נושא פנייתך ישובץ בתכנית העבודה של ביקורת המדינה.

פנייה חוזרת למבקר:

שלום,
כפי שהבהרתי בשיחתנו הטלפונית, ובהתאם לנספח שצירפתי בפנייתי. פיקוח על קיום המכרזים הוא מתפקידו של הממונה על התעבורה. דאגה לנסיעות בכמות מספקת אינה תלויה בשיקול דעתו של המפקח על התעבורה או נציגיו מכיוון שכללי המכרז קובעים שעל המפעיל להוסיף נסיעה במקרה של עומס החוזר על עצמו. הצורה בה יש לפתור את הבעיה התקציבית היא הנתונה לשיקול דעתו כשהצעתי הייתה להסיט קווים, אך זה כמובן נתון לשיקול דעתם. מכיוון שהתשובה שקיבלתי היא שהם לא מתכוון לעשות שום דבר עד אשר יגדילו להם את התקציב, ומכיוון שכבר עבר הרבה זמן מאז הפניה הראשונה שהגשתי, ומכיוון שהעומסים הללו הם כבר בודאי למעלה משנה ברצף, בקשתי הייתה ועודנה שמבקר המדינה יבדוק שהממונה על התעבורה ועובדיו מיצו את כל האפשרויות הקיימות לפני שהחליטו לפנות לדרך הקלה ביותר, כלומר להגדלת התקציב שאיננה מיידית כלל וכלל. אי לכך, אבקש לשקול פעם נוספת את בקשתי ולפנות אל משרד התחבורה בבירור המבוקש.

הערת שוליים:

מכתב זה היה ראוי להיות מועבר למבקר משרד התחבורה, אך למרבה הצער, היא אינה מקבלת פניות מהציבור כבר מספר שנים. ולמקרה שדאגתם - אכן פורסם מכרז לקבלן חיצוני שיטפל בפניות הציבור, המכרז אפילו נסגר ואולי אף נבחר זכיין, אך בפועל? המשרד עדיין לא מקבל פניות מהציבור באופן יעיל.

[7]

להצטרפות לרשימת התפוצה במייל לחצו [כאן](#)

