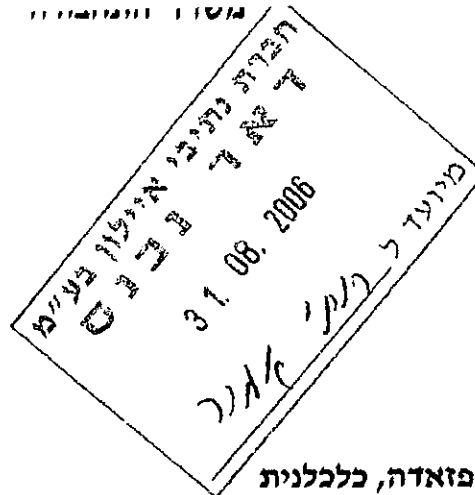


מינהל יבשה
אגף תחבורה ציבורית

מסד התחבורה

ג' באלול, התשס"ו
27 אוגוסט 2006

סימוכין: 05957406
תיק: 3:10:03



לכבוד
גב' אלינור כליפזאדה, כלכלנית
רשות ההגבלים העסקיים
רח' כנפי נשרים 22
ירושלים 91341

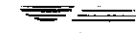
➔ הנדון: קווי שירות במוניות בעיר ראשל"צ

- סמך: 1. מכתבך בפקס מיום 3.8.06
2. מכתבך מיום 20.08.06 אל רותי אמיר

במענה למכתביך שבסמך הריני להשיבך כדלקמן:

1. בפתח הדברים אציין כי התכנית לארגון מחדש בקווי התחבורה הציבורית בראשל"צ גובשה כחלק ממאמץ של משרדינו לשפר את מערך התחבורה הציבורית ובהתאם לסמכויות של המפקח על התעבורה למתן רשיונות לקווי שירות ולקביעת תנאים בהפעלת קווי השירות, כולל מסלולים, לוחות זמנים, תעריפים וכיו"ב. הכל במסגרת יישום החלטת ממשלה מס' 245 משנת 1997.
2. רשת הקווים החדשה של הארגון מחדש תביא לשיפור בשירותי התחבורה הציבורית מבחינת התאמת פריסת הקווים לביקושים. הפרדת שירותי המוניות והאוטובוסים לשירותים משלימים זה את זה, באופן שכל סוג שירות ימצא את היתרונות הטמונים בו, תשרת את הציבור טוב יותר מאשר המצב הקיים בו פועלים שירותים מתחרים אשר הביאו לירידה הדרגתית ברמת השירות וצמצום מרחב ההזדמנויות לנוסע.
3. לאחר שנבחנו החלופות, הגענו למסקנה שקיימים יתרונות רבים בתפעול משותף. מלבד היתרונות הרבים לציבור הנוסעים כתוצאה משיפור רשת הקווים, לוחות זמנים משותפים וכו' תפעול משותף מאפשר גם כרטוס משותף המעניק הנחות שונות ביניהן הנחות ייעודיות.
4. שיקול נוסף שהטה את הכף לטובת התפעול המשותף הוא, כי גם אם יחולקו הגזרות בין המפעילים הרי שעלול להיווצר אקלים אשר יוביל להתחשבות בין המפעילים בין אם ייושם השילוב ביניהם ובין אם לאו. אלא שתפעול משותף מאפשר פיקוח הדוק יותר על ההתחשבות ואנו סבורים כי יש בכך יתרון הן לממשלה והן לציבור הנוסעים.

משרד התחבורה



מינהל יבשה

אגף תחבורה ציבורית



משרד התחבורה

5. רוצה לומר, כי הפניה לממונה להגבלים עסקיים באה בעקבות המחשבה כי תפעול משותף עדיף על תפעול לפי גזרות מנקודת ראות של מקבל השירות. אולם נחזור ונדגיש כי בבחינת החלופות, חלופת מצב קיים – אינה עומדת עוד על הפרק והמשרד התכוון למסד את רשת הקווים המוצעים ברה ארגון גם אם לא תאושר הפניה לתפעול משותף.
6. לכן, כל השוואה בין המצב הקיים למצב העתידי בהתאם לארגון מחדש אינה רלוונטית ואינה עומדת על הפרק, שכן משרדנו נערך לישום הארגון מחדש ללא קשר לשאלת התפעול המשותף או הנפרד בין שני המפעילים.
7. לאור האמור לעיל ועל אף שלא ברורה לנו הנחיצות שבכך, להלן המידע המבוקש על ידך.
8. נשמח להציג לך את עקרונות התכנון בפגישה אישית.

בכבוד רב,
יהודה אלבז
מנהל אגף בכיר
תחבורה ציבורית

העתקים:

משנה למנכ"ל

סגן בכיר למנהל אגף בכיר תח"צ

מנהל אגף תחרות

מנהל תחבורה ציבורית, נת"א - יו"ר

מנהלת תח"צ

ארגון מחדש של קווי תחבורה ציבורית בעיר ראשון לציון

1. התכנית המוצעת לשיפור התחבורה הציבורית בראשון לציון הינה יוזמה משותפת של עיריית ראשון לציון ומשרד התחבורה ומהווה חלק מפרוייקט הארגון מחדש של התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב, המנוהל על ידי חברת נתיבי איילון עבור משרד התחבורה. הרעיון לשלב בין פעילות קווי השירות באוטובוסים ומוניות ולהקים גוף אחד שיפעיל את הקווים נבע מהחסרונות של המערכת הקיימת, בה שני המפעילים פועלים במקביל ועל פי רוב באותם צירים. חלוקת הפעילות הקיימת בין שתי החברות בצירים הראשיים מביאה לכאורה להגדלת מרחב הבחירה לציבור הנוסעים, אך למעשה פוגעת ברמת השירות, בנוחות ובשוויוניות.

פגיעה ברמת שירות - חלוקת הנוסעים בין שני המפעילים מביאה לירידה בתדירות האוטובוסים, שמספקים את עיקר הקיבולת ופועלים בכל השעות הפעילות (גם שעות שאינן רווחיות כלכלית). כלומר, מרבית הנוסעים המשתמשים באוטובוסים נפגעים מתחרות זו.

פגיעה בנוחות השירות - אין חולק כי נוחות הנסיעה באוטובוסים גבוהה לאין שיעור מנוחות הנסיעה במוניות שירות, הן מבחינת המפרט הטכני של הקצאת וחלוקת מקומות הישיבה והן מבחינת מרווח התמרון. בנוסף, שיטת הכרטוס במוניות השירות שונה מאשר באוטובוסים ולא קיימים כרטיסי מעבר ולכן חופש הבחירה של הנוסעים מוגבל – מי שבעלותו כרטיס חופשי חודשי או כרטיסיה של מי מהמפעילים הוא שבוי של אותו מפעיל ולכן מוגבל לחלק קטן מהשירות או נאלץ לחלופין לשלם פעמיים. במצב הקיים לא ניתן לכפות על המפעילים הסדרי כרטוס משותף, דבר שמשרד התחבורה מקדם במקרים בהם פועלים שני מפעילי אוטובוסים באותו אזור והמהווה על פי רוב חלק בלתי נפרד מהסכמים בין מפעילים חדשים שזכו במכרזים להפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים לבין המדינה.

פגיעה בשוויוניות – תנאי הרישיון של מוניות השירות והעובדה שאינן מקבלות סובסידיה מהמדינה, מביאים לכך שהמוניות אינן מחויבות להעניק הנחות למגזרים מיוחדים, כפי שמחויבות חברות האוטובוסים. עובדה זו גורמת לחוסר שוויוניות לציבור הנוסעים. בנוסף, העובדה שמוניות השירות והאוטובוסים פועלים באותם צירים מביאה לעתים לניצול לא יעיל של משאבים ולכפילויות בשירות. שני המפעילים פועלים לרוב באותם צירים ומתחרים על אותם נוסעים, זאת למרות שאגד מפעילה אוטובוסים רבי קיבולת, המתאימים לצירים מרכזיים, ואילו מוניות העיר מפעילות כלי רכב קטנים, המתאימים לפעול ברחובות שכונתיים מעוטי ביקוש. מכאן ששילוב בין אגד למוניות שירות יביא לצמצום החשיפה לנוזקי סביבה, באמצעות הפחתת מספר כלי הרכב שיפעלו בעיר ולשיפור ההתאמה בין גודל כלי הרכב לאופי השירות הנדרש.

קיים יתרון נוסף בחיבור בין שני המפעילים מבחינה מנהלתית – קשר בין המפעיל למשרד התחבורה ואכיפת הפעילות בהתאם לתנאי הרישיון: עצם

העובדה שתהיה כתובת אחת מולה יוכל המשרד לפעול במקרה של חוסר בשירות, תלונות ציבור וכיו"ב צפוי שתביא לשיפור ברמת השירות, כמו גם

הימנעותם של היכוכים הקיימים במקרים בהם שני מפעילים פועלים באותו אזור. בנוסף, היות וכל הקווים יהיו למעשה קווי שירות באוטובוסים, ניתן יהיה לאכוף את פעילותם באמצעי האכיפה והבקרה העומדים לרשות המשרד על פעילות קווי שירות באוטובוסים, שהינם הדוקים ומגוונים יותר מהאמצעים הקיימים לאכיפת פעילות מוניות, גם לאחר ישום אמצעי האכיפה החדשים במסגרת הרפורמה במוניות.

לדוגמא, רשיון קו שירות באוטובוסים כולל לוח זמנים מדויק, ואילו רשיון קו שירות במוניות כולל מרווחי זמן נדרשים בין נסיעה לנסיעה אולם ללא שעות ספציפיות, כך שקל יותר לאכוף עמידה בלוח זמנים בקווי שירות באוטובוסים. כמו כן, מפעילי תחבורה ציבורית באוטובוסים נקנסים על חריגות מתנאי הרשיון, בעוד שבענף המוניות הקנס נגבה לעתים מבעל המונית בלבד ולא מהמפעיל. גביית הקנס מהמפעיל מגבירה את האינטרס של המפעיל לשמור על הסדר בארגון ועל פעילות הרכבים בהתאם לתנאי הרשיון.

בשיקולים שהביאו להחלטה על שילוב בין האוטובוסים והמוניות נלקח בחשבון הסיכון הטמון בעובדה שמדובר במתכונת שילוב ותפעול חדשה מסוגה ולא קיימים מקרים דומים שניתן להשוות עמם, כך שיתכן וקיימות השלכות שונות אשר לא נלקחו בחשבון. לפיכך קיים צורך, לכשתיושם התכנית, בליווי הדוק של משרד התחבורה על מנת לאתר בעיות שעלולות לצוץ ולהביא לפתרון ביעילות. כמו כן, על המשרד לעמוד על המשמר בנוגע לשינוי משקל הסובסידיות הנדרשות להפעלת הקווים כתוצאה מהפעלת כל הקווים כקווי אוטובוס, על מנת שההסדר החדש ינוהל בצורה יעילה לאורך זמן ולא יהפוך לנטל על המשרד.

2. מסקנות התכנון הראו כי שילוב מערך מוניות השירות והאוטובוסים לרשת אינטגרטיבית אחת תביא יתרונות הן בשיפור רווחת הנוסעים והן ביעילות השירות הניתן להם. שירות משולב יאפשר כרטוס אחיד לשני המפעילים, שירות יעיל יותר לנוסעים והשוואת תנאי הנסיעה לכלל הציבור. התכנית המוצעת תנצל את היתרונות של כל אחד מאמצעי התחבורה הציבורית באופן המיטבי. כך לדוגמא רכבים קטנים יספקו שירות ברחובות מקומיים בעלי ביקושים נמוכים ואוטובוסים בעלי קיבולת גבוהה יספקו את השירות ברחובות ראשיים בעלי ביקושים גבוהים. כמו כן ניתן יהיה להפעיל במידת הצורך רכבים קטנים בשעות בהן הביקוש נמוך, כגון שעות הבוקר המוקדמות ושעות הערב המאוחרות.

3. הנתונים אודות קווי התחבורה הציבורית בראשל"צ כמבוקש על ידך בסעיף 1 מצורפים **בנספח א'.**

4. סוגי כרטיסי המנוי והכרטיסיות הקיימות בקווי אוטובוסים ומוניות עירוניים בראשל"צ מפורטים **בנספח ב'.**

5. בעקבות שיתוף הפעולה בין אגד למוניות העיר ראשלי"צ צפוי להתבצע ארגון מחדש שבמהותו ביטול הקווים העירוניים הקיימים וביצוע שינויים במסלולי הקווים הבינעירוניים.

6. קווים הצפויים להתבטל:
קווי אגד (אוטובוסים) - 4, 5, 11, 14, 17, 18
קווי מוניות שרות - 2, 5, 11, 12, 75, 85
קווים עירוניים חדשים לפי התכנית (ראה נספח ד'):
1120, 1121, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126

שינוי מסלולי קווי אוטובוסים בינעירוניים בתוך ראשון לציון:

קו	שינוי מסלול בראשלי"צ	תדירות אופיינית קיימת	תדירות אופיינית מוצעת
20	<u>ראה נספח ג'</u>	20 - 30 דקות	15 - 20 דקות
83		15 - 20 דקות	12 - 15 דקות
84		30 דקות	30 דקות
85		15 - 20 דקות	12 - 15 דקות
95		30 - 45 דקות	20 - 30 דקות

7. כל הממצאים מסקר המוניות שנערך בשנת 2005 מפורטים בדו"ח על פעילות קווי שירות במוניות בראשלי"צ אשר עותק ממנו הועבר לעיונכם. נוסח השאלון שחולק לנוסעים מצורף אף הוא בנספח לדו"ח.

8. בשנים 2002-2003 נערך סקר מקיף ביותר בקווי השרות בתחבורה הציבורית באוטובוסים במטרופולין ת"א, כולל העיר ראשלי"צ, אשר כלל ספירות נוסעים, שאלונים בדבר מוצא - יעד, מטרות נסיעה, אמצעי תשלום ועוד. במהלך הסקר נדגמו כ-50% מסך הנסיעות היומי במטרופולין - מעל 12,000 נסיעות, ונתקבלו שאלונים מקרוב ל-200,000 נוסעים. נתוני הסקר משמשים לעבודות תכנון רבות המתייחסות לאזורים שונים במטרופולין. ממצאי הסקר המתייחסים למספר הנוסעים בקווים עירוניים בראשלי"צ מפורטים בטבלה שבנספח א' ועיקר התכנון שנעשה בקווי ראשלי"צ בהתבסס על ממצאי הסקר מפורט בנספחים ג' ו-ד'. אם ברצונך במידע נוסף על סקר זה, הנך מתבקשת לפנות לגבי רותי אמית, מנהלת אגף תחבורה ציבורית בחב' נתיבי איילון, אשר ביצעה את הסקר עבור משרדנו.

9. בהתייחס לאכיפת פעילות המוניות יצויין כי ענף מוניות השירות מבוקר ומפוקח על ידי הממשלה בעיקר בכל הנוגע לתעריפים ולפעילות מוניות שירות על פי רשיונות הקווים. המשרד מבצע אכיפה נקודתית כנגד מוניות החורגות מתנאי הרשיון, באמצעות אגף הפיקוח במשרד התחבורה. לאור ההיקף הרחב של ענף המוניות בארץ, נכון להיום מתבצעת האכיפה בצורה נקודתית ולא על פי תדירות אכיפה מסוימת לכל קו וקו. אמצעי האכיפה כוללים הטלת קנסות, זימון בעלי המוניות לשימוע ופתיחת תיק בבימ"ש במקרה הצורך. זימון לשימוע עשוי להתקיים גם לאור תלונות ציבור שמתקבלות במשרד. בנוסף, בשנים האחרונות החל המשרד לנקוט באמצעים מנהליים כנגד תאגידי השירות לאור ממצאי אגף הפיקוח. במסגרת אמצעים אלה נערכו שימועים למנהלי תאגידי מוניות שנמצאו חורגים מתנאי הרשיון ובחלק מהמקרים הסתיימו ההליכים בביטול רשיונות שירות וצמצום מכסת המוניות של התאגיד.

10. במסגרת הרפורמה בענף מוניות השירות עוגנה האכיפה על פעילות מוניות השירות באמצעות התחייבות התאגיד למילוי תנאי הרישיון שפורסמה בתקנות ועליה חתמו תאגידי השירות. לשם בדיקת פעילות התאגידים תוקם חברת בקרה על מוניות שירות, אשר תבצע בקרה בצורה מסודרת על פי היקף שיקבע בתנאי ההתקשרות עם החברה ויתבסס על אחוז מסויים מפעילות הקווים. המכרז לחברת הבקרה צפוי להתפרסם בחודשים הקרובים ואנו מקווים שהחברה תחל לפעול בתחילת שנת 2007.

על פי ההתחייבויות שעליהם חתומים תאגידי השירות, במקרים בהם התאגידים ו/או נהגי המוניות לא יעמדו בהתחייבויותיהם, כפי שיעלה מהפעילות של חברת הבקרה ופקחי המשרד, ניתן יהיה לחלט סכומי כסף מהערבויות שחויבו תאגידי השירות והנהגים להפקיד במשרדי המפקח על התעבורה.

11. בעבר התבצעה פעילות בלתי חוקית של מוניות בעיר ראשלי"צ הן על ידי תאגיד מוניות העיר ראשלי"צ, בהפעלת קווים שלא ניתן לגביהם רשיון, והן על ידי מוניות בקווים בינעירוניים ואזוריים הפועלים בראשלי"צ. עם ישום הרפורמה במוניות, הקווים שהופעלו בעבר ללא רשיון נכללו ברשימת הקווים שניתן היה להגיש לגביהם בקשות לקבלת רשיון, כך שכיום לא ידוע לנו על פעילות בלתי חוקית ככל שהדבר מתבטא בהפעלת קווים ללא רשיון בתוך העיר ראשלי"צ או בקווים אזוריים. קיימים שני קווים בינעירוניים שמוצאם בראשלי"צ אשר רישויים טרם הוסדר – קו ממערב העיר לתמח"ת בת"א וקו ממערב העיר לאזור הדולפינריום בת"א, אולם קווים אלה אינם פעילים כיום.

12. פעילות בלתי חוקית עדיין מתבצעת בקווים בינעירוניים החולפים בראשל"ן בין ת"א לאשקלון, קרית מלאכי ויעדים נוספים בדרום. אין בידינו נתונים בדבר מספרי הנוסעים בקווים אלה ומספר הנסיעות מפורט בנספח ג' לדוח פעילות קווי שירות במוניות בראשל"ן.

13. האכיפה על פעילות זו, כמו גם על פעילות בלתי חוקית אפשרית בקווים המורשים (כגון פעילות של מוניות ספציפיות שאינן מורשות לפעול בקו מסויים, חריגות ממסלול הקווים וכיו"ב) תתבצע בהתאם לאמצעי האכיפה שפורטו בסעיפים 9 ו-10 לעיל.

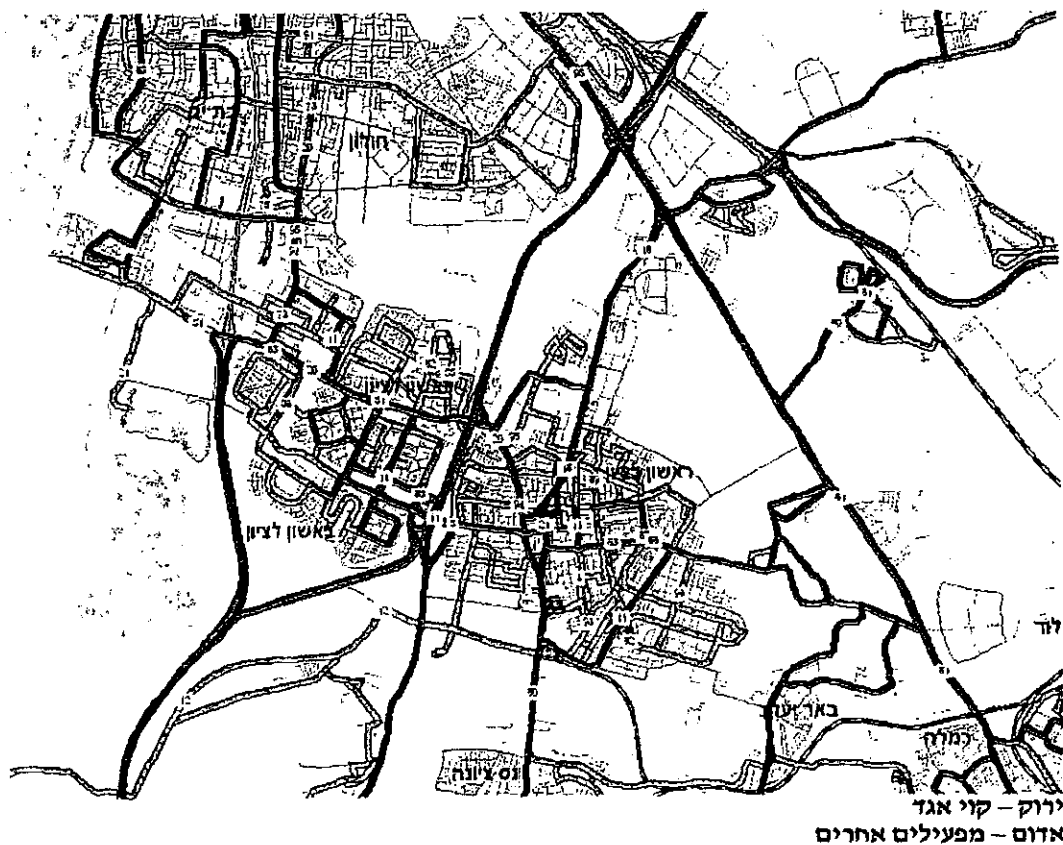
ראשון לציון

תעריפים ואמצעי כרטוס נספח ב'

רקע

ראשון לציון הינה העיר הרביעית בגודלה בישראל. בעיר מופעל שרות תחבורה ציבורית סדיר באמצעות חברת אגד. בנוסף לאגד, פועל בעיר תאגיד מוניות העיר המפעיל קווי שרות סדירים. השרות הבינעירוני מופעל בעיקר ע"י חברת אגד, אך ישנם קווי שרות של מפעילים נוספים העוברים בעיר ובסמוך לה ומבצעים שרות משלים נוסף ביניהם דן, מטרופולין, סופרבוס, מרגלית, וקונקס.

מפת קווי תחבורה ציבורית (אוטובוסים) באזור ראשון לציון
2005



מבנה תעריפים

- מבנה התעריפים באזור העיר ראשון לציון מורכב כלחלק:
- ☐ תעריף עירוני אחד שמפעילה אגד בשיטת Flat Fare - קוד מחיר 82 ומחירו 5.30 ₪.
 - ☐ מבנה תעריפים פרברי ובינעירוני של קווי אגד במרחב המבוסס על מרחק.
 - ☐ מבנה תעריפים של דן המבוסס על מבנה אזורי נייד (Dynamic Zones) כנהוג בכל קווי דן במטרופולין ת"א. מחיר נסיעה בתוך אזור (עירוני) ובין שני אזורים סמוכים הוא 5.10 ₪ (קוד 2). במעבר של יותר מאזור אחד עולה התעריף לקוד 4 (8.50 ₪).
 - ☐ מבנה תעריפים של מפעילי תחבורה ציבורית אחרים באזור ראשון לציון מבוסס על מבנה אגד (מבוסס מרחק), כאשר תעריפי הנסיעה מופחתים ונקבעו במכרזים.
 - ☐ מבנה התעריפים בקווי רכבת ישראל (פרברי ובינעירוני מתחנת ראשונים) מבוסס על מרחק הנסיעה.

הנחות ואמצעי כרטוס

לחלק פרוט הנחות ואמצעי הכרטוס באזור ראשון לציון:

☐ **כרטיסי מנוי חופשי חדשי**

1. כרטיסי מנוי חופשי חודשי רגילים: כרטיס מנוי חו"ח עירוני אגד, רשל"צ ת"א (ראה פרוט בלוח להלן)
2. כרטיסי מנוי חופשי חודשי משולבים:
 - a. חופשי חודשי משולב אגד ודן מרחבי דרומי (כולל רשל"צ - ת"א).
 - b. חופשי חודשי משולב דן וקוים (כולל את כל קווי דן וקוים במטרופולין ת"א).
 - c. חופשי חודשי משולב אגד וסופרבוס (רשל"צ רחובות רמלה לוד, רשל"צ ת"א).
 - d. חופשי חודשי משולב רכבת ודן - רשל"צ ת"א כולל נסיעה פנימית בת"א.

מכירות כרטיסי מנוי חופשי חודשי אגד 2005

סמל	קוד מחיר	מחיר 12.05	שם הכרטיס	רגיל	קשיש	סה"כ
51	82	159.00	רשל"צ	34,740	8,562	43,302
72	3	246.00	רחובות - רשל"צ	9,974	1,498	11,472
53	4	204.00	רשל"צ - ת"א מרכז	103,277	15,817	119,094
66	4	281.00	רחובות-ראשל"צ-רמלה/לוד	3,557	769	4,326
47	6	250.00	רשל"צ-ת"א צפון	7,607	171	7,778
48	6	315.00	מ.דרומי אגד-דן	21,599	6,452	28,051
55	6	254.00	רשל"צ - פ"ת	1,701	223	1,924
73	7	311.00	רחובות - ת"א	12,600	930	13,530
70	8	306.00	רחובות - פ"ת (קד 164)	771	34	805
49	מ	317.00	מרחב תל-אביב	1,551	202	1,753
			סה"כ אזור רשל"צ	197,377	34,658	232,035

☐ **כרטיסיות הנחה** – מופעלות בשרות העירוני והפרברי (עד קוד 12)

1. כרטיסיות הנחה רגילות (שיעור הנחה 20%, ברכבת ישראל שיעור ההנחה 16.7%).

2. כרטיסיות הנחה לזכאים (שיעור הנחה 33%)

3. כרטיסיות הנחה לאזרחים ותיקים ונוער (שיעור הנחה 50%)

☐ **חופשי יומי** - כרטיס מנוי חופשי יומי מופעל בקווי אגד לנסיעות פנימיות בראשון לציון. הכרטיס מאפשר נסיעה ללא הגבלה בקווי אגד בעיר מהשעה 9:00 ועד לסיום השרות. מחיר הכרטיס 9.20 ₪ (קשיש 4.60).

☐ **חופשי יומי אזורי** - כרטיס מנוי חופשי יומי מופעל בקווי אגד לנסיעות בראשון לציון, חולון ובת-ים מהשעה 9:00 ועד לסיום השירות. מחיר הכרטיס 10.20 ₪.

☐ **כרטיס מעבר** - בראשון לציון מופעל כרטיס מעבר שמחירו 3.00 ש"ח המאפשר לנוסע מתל אביב להמשיך בנסיעה פנימית בתוך העיר.

☐ **כרטיס הלוך ושוב** - בנסיעות ארוכות מעל קוד 12 ניתן לרכוש כרטיס הלוך ושוב הנושא הנחה בשיעור 15%.

☐ **כרטיס אזרח ותיק** - נמכר בהנחה בשיעור 50%.

☐ **כרטיסיות בשימוש במוניות שירות** - תאגיד מוניות העיר ראשלי"צ, המפעיל גם מספר קווים אזוריים, מנהיג מספר סוגי כרטיסיות:

כרטיסיית 20 נסיעות לנסיעה בתוך ראשלי"צ - 82 ₪ (מחיר נסיעה בודדת 5.30 ₪).

כרטיסיית 20 נסיעות מראשלי"צ לאסוף הרופא - 130 ₪ (מחיר נסיעה בודדת 7.5 ₪).

כרטיסיית 20 נסיעות מראשלי"צ ללוד - 180 ₪ (מחיר נסיעה בודדת 10 ₪).

כרטיסיית 20 נסיעות מראשלי"צ למושבנים אחיעזר וזיתן - 200 ₪ (מחיר נסיעה בודדת 11 ₪).

נוסעים באזור ראשון לציון לפי אמצעי כרטוס ומפעיל
סך נוסעים ביום חול, 2002/3

סה"כ	לא ידוע	אחר	חינם	חודשי	כרטיסיה	משולב	רגיל	
50997	1097	2955	5002	17412	12683	1337	10511	אגד
10379	206	329	482	2728	2883	312	3439	דן
86	2	6	7	0	33	0	38	מרגלית
1516	16	165	919	225	58	9	124	סופרבוס
657	17	79	250	0	35	0	276	מטרופולין
63634	1338	3534	6660	20365	15692	1657	14388	סה"כ

נוסעים באזור ראשון לציון לפי אמצעי כרטוס ומפעיל
התפלגות אמצעי כרטוס

סה"כ	לא ידוע	אחר	חינם	חודשי	כרטיסיה	משולב	רגיל	
100%	2.20%	5.80%	9.80%	34.10%	24.90%	2.60%	20.60%	אגד
100%	2.00%	3.20%	4.60%	26.30%	27.80%	3.00%	33.10%	דן
100%	2.30%	7.00%	8.10%	0.00%	38.40%	0.00%	44.20%	מרגלית
100%	1.10%	10.90%	60.60%	14.80%	3.80%	0.60%	8.20%	סופרבוס
100%	2.60%	12.00%	38.10%	0.00%	5.30%	0.00%	42.00%	מטרופולין
100%	2.10%	5.60%	10.50%	32.00%	24.70%	2.60%	22.60%	סה"כ

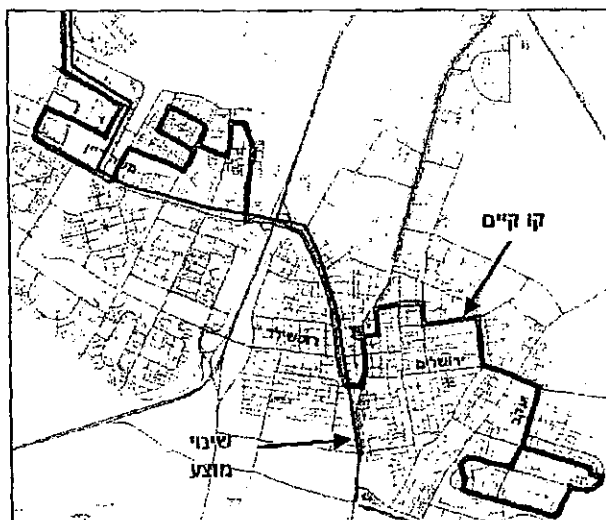
**נוסעים באזור ראשון לציון לפי אמצעי כרטוס ומפעיל
התפלגות לפי מפעיל**

	סה"כ	לא ידוע	אחר	חיגם	תדשי	סטיסיה	משולב	רגיל	
אגד	80.10%	82.00%	83.60%	75.10%	85.50%	80.80%	80.70%	73.10%	אגד
דן	16.30%	15.40%	9.30%	7.20%	13.40%	18.40%	18.80%	23.90%	דן
מרגלית	0.10%	0.10%	0.20%	0.10%	0.00%	0.20%	0.00%	0.30%	מרגלית
סופרבוס	2.40%	1.20%	4.70%	13.80%	1.10%	0.40%	0.50%	0.90%	סופרבוס
מטרופולין	1.00%	1.30%	2.20%	3.80%	0.00%	0.20%	0.00%	1.90%	מטרופולין
סה"כ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	סה"כ

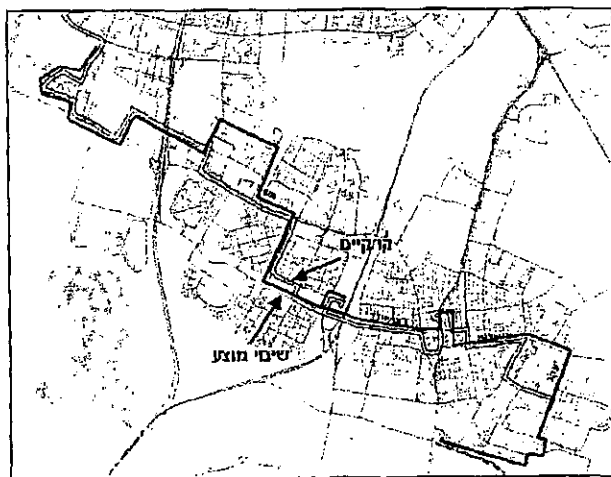
הערה: הנתונים נלקחו מתוך סקר On Board 2002/3 ולפיכך חלקם של המפעילים הקטנים (בעיקר סופרבוס וקונקס) אינו עדכני למצב הקיים בעקבות העברת קוים במאי 2006.

נספח ג' - שינוי מסלולי הקווים בראשון לציון

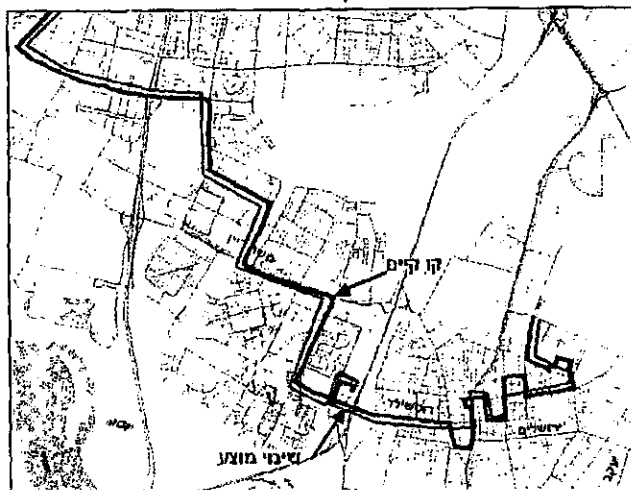
קו 20



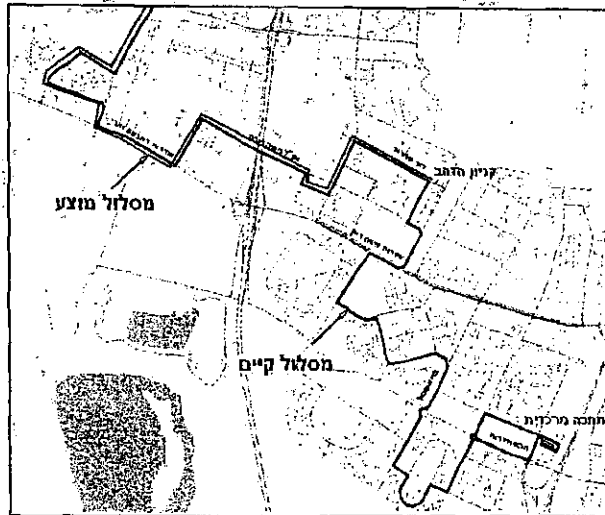
קו 83



קו 85



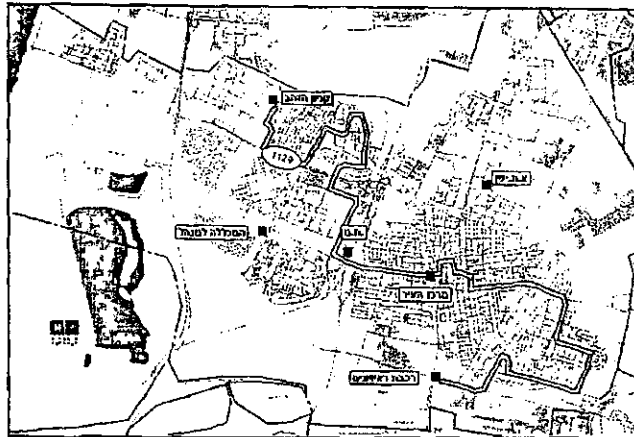
קו 84 (קיצור מסלול)



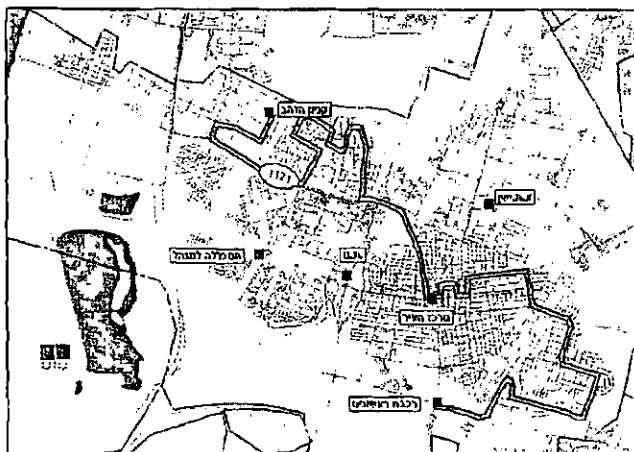
נספח ד' - הקווים העירוניים המוצעים

מסלולים

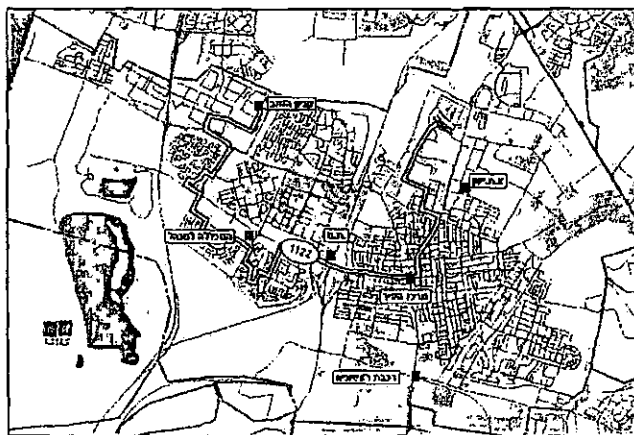
קו 1120



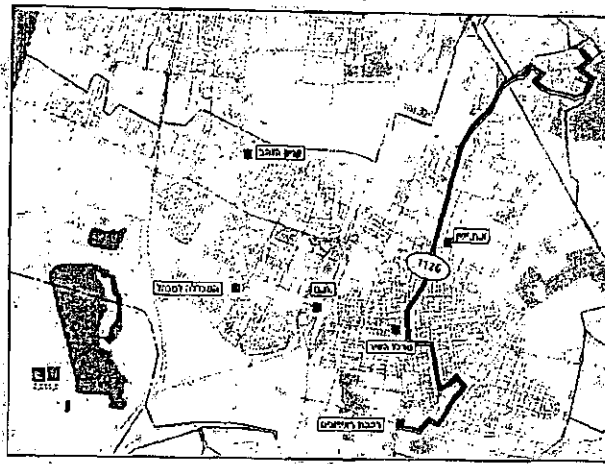
קו 1121



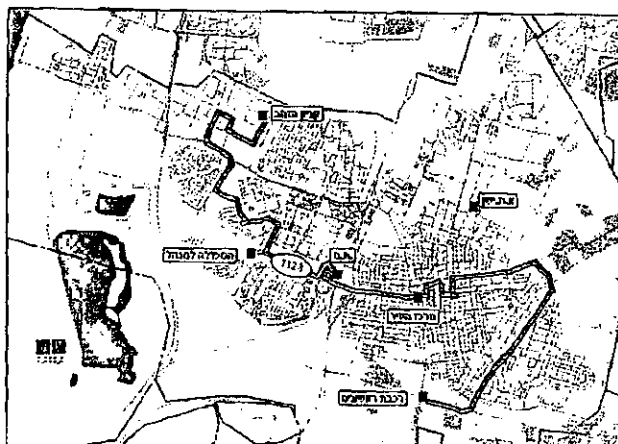
קו 1122



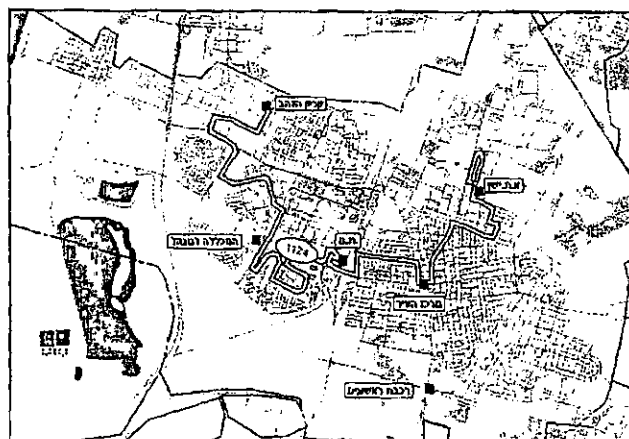
קו 1126



קו 1123



קו 1124



קו 1125

