

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י ם :

1. בהמשך וכהשלמה ועדכון להחלטת הממשלה מס' 4148 מיום 5 בספטמבר 2018, שהיא המשכן של החלטות ממשלה מס' 1301 מיום 6 בינואר 1997, מס' 2226 מיום 8 באוגוסט 2007, ומס' 3989 מיום 18 בדצמבר 2011, בנושא התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, להורות לשרת התחבורה והבטיחות בדרכים, באמצעות המנהלת הכללית של משרדה, לכלול את תכנית התחרות למטרופולין גוש דן כחלק מתוכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 – 2030, לעדכן את מגבלת ההשתתפות של חברת "אגד" ולהשלים את יישום התחרות בענף עד שנת 2030.
2. תכנית התחרות למטרופולין גוש דן ועדכון מגבלת ההשתתפות של חברת "אגד" (להלן – "התכנית") הופצה להערות הציבור ביום 5 בדצמבר 2021 וחלקן הוטמעו בה. התכנית מצורפת כנספח להחלטה זו ועקרונותיה מפורטים להלן:
 - א. יפורסמו הליכים תחרותיים לבחירת מפעילי שירות בכל אשכולות קווי השירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים הפועלים במרחב מטרופולין גוש דן באופן מדורג, תוך התחשבות ביכולת הענף והמטרופולין להכיל פעילות זו עד שנת 2030. בין היתר, בהתחשב בעבודות התשתית התחבורתיות הנרחבות המבוצעות והצפויות להימשך לאורך העשור הקרוב לרבות ובעיקר, הקמת קווי הרכבת המקומית במרחב מטרופולין גוש דן.
 - ב. יחולו מגבלות השתתפות וזכייה, בהתאם למפורט בתכנית, במגמה לעודד תחרות, לשמר את המתח התחרותי ולצמצם ריכוזיות בלב מטרופולין גוש דן, תוך עדכון מגבלת ההשתתפות של "אגד" במטרופולין באמצעות חברה קשורה לזכייה בלא יותר משני אשכולות שירות שיכללו קווי שירות שמופעלים באשכולות המפורטים בסעיף 3.1.1 של התכנית.
 - ג. ההליכים התחרותיים יכללו שיפור רמת שירות לנוסע, תוך עידוד המעבר לשימוש בתחבורה הציבורית.
 - ד. מעבר לשימוש באנרגיה נקייה, באמצעות אוטובוסים חשמליים.

דברי הסבר

- 1 התחבורה הציבורית הינה שירות חיוני ברמה הלאומית ומשכך המדינה מעורבת בהסדרת הענף ובפיקוח עליו. הסמכות להעניק רישיונות להפעלת קווי שירות למפעיל תחבורה ציבורית נתונה למפקח על התעבורה ומעוגנת בפקודת התעבורה.
- 2 לאורך השנים, ועד לשנת 2001 שלטו בכ-95% מענף התחבורה הציבורית שני הקואופרטיבים המרכזיים הגדולים – אגד – אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן – "אגד") ודן חברה תחבורה ציבורית בע"מ (להלן – "דן"). לצד אגד ודן, פעלו שלוש חברות באזור נצרת: שתי חברות, בבעלות משפחת עפ"י (חב' הנסיעות והתיירות נצרת בע"מ וחברת שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת בע"מ); וחברת ג"י בי טורס בע"מ. כמו כן, פעלה החברה העירונית לתחבורה ציבורית בבאר שבע, שפורקה בשנת 2003. מדובר במציאות ששורשיה נעוצים בהיסטוריה של התפתחות הענף עוד לפני קום המדינה.
- 3 במהלך שנות התשעים התגבשה במשרד ההכרה בצורך לפתוח את ענף התחבורה הציבורית לתחרות, בעיקר כתוצאה מירידה מתמשכת בשימוש בשירותי התחבורה הציבורית מחד ומנגד גידול בעלויות התפעול שחייבו סובסידיה גבוהה ותעריפי נסיעה גבוהים.
- 4 בהמשך לכך, ולאחר ביצוע עבודת מטה משותפת למשרדי התחבורה והאוצר, ביום 8.1.97 התקבלה החלטת ממשלה 1301 בה הוחלט לפתוח את ענף התחבורה הציבורית בישראל לתחרות באמצעות הקצאת רישיונות להפעלת קווי השירות בתחבורה הציבורית בהליכים תחרותיים.
- 5 בשנת 1999 הוכנה תכנית תחרות כוללת, ועל בסיסה נערכו ונחתמו בשנים 2000 – 2001 הסכמי התחרות הראשונים עם אגד ודן, שיצרו את התשתית הנדרשת ליישום תכנית הרפורמה, שכללה הוצאת קווי שירות מאגד ודן בשיעור של 25% מפעילותן ונועדה לחול עד לשנת 2008.
- 6 עם תום שלב זה בתכנית הרפורמה, פעלו בענף 15 חברות תח"צ (ללא חברות מזרח ירושלים). חלקה של אגד בשוק במונחי ק"מ – עמד על כ-55% (לעומת 75% במקור) וחלק דן עמד על כ-14% (לעומת 20% במקור). באותה עת, במסגרת שירותי התח"צ באוטובוסים הופעלו כ-284 אלף נסיעות בשבוע, באמצעות כ-5,800 אוטובוסים וסך נסיעות הנוסע הסתכמו בכ-618 מ' נוסעים בשנה.
- 7 ביום 12.08.07 נתקבלה החלטת ממשלה נוספת (2226). בהחלטת ממשלה זו נקבע, בין היתר, כי מתן רישיונות לקווי שירות ולאשכולות שירות יתקיים בהליך תחרותי, תוך הגבלת משך תקופת הרישיון לפרק זמן בן שש שנים הניתן להארכה, וכן הגבלת יכולת ההשתתפות בהליך התחרותי למפעיל תח"צ המחזיק מעל 40% מהיקף שירותי התח"צ בתנאים מסוימים.

- 8 כאמור לעיל, תכנית הרפורמה כללה יעדים עד לשנת 2008. בתחילת שנת 2009 פרסם המשרד תכנית המשך לשנים 2009 – 2018, אשר היוותה, למעשה, תכנית להמשך הפעולה להגברת התחרות בענף (להלן - "תכנית 2009"). בתמצית, מטרות תכנית 2009 הייתה לקדם ולממש את יעדי הממשלה בתחום התחרות הציבורית, ובהם הבטחת רמת ניידות נאותה במחיר סביר לכלל אזרחי המדינה, צמצום גודש התנועה וההשפעות החיצוניות השליליות שלו; קידום התחרות הציבורית כאמצעי תמיכה להשגת יעדים רצויים בתחום הכלכלה והחברה; תפעול התחרות הציבורית ברמת יעילות כלכלית גבוהה יותר; שיפור יכולתה של התחרות הציבורית לשמש ככלי לתמיכה בפריסה רצויה של שימוש הקרקע בתחומים העירוניים ובמיקום תעסוקה ומגורים במישור הארצי.
- 9 בנוסף לאמור, ובהתאם לסיום תכנית הרפורמה (עד שנת 2008), בתחילת שנת 2009 תמה תקופת הסכמי התחרות שנחתמו עם אגד ודן. לאחר משא ומתן ממושך נחתם ביוני 2010 הסכם תחרות חדש עם אגד; וביום 7 בנובמבר 2021 נחתם הסכם המשך שתוקפו עד 31 בדצמבר 2029. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן, ובימים אלה מגובש הסכם המשך לתקופה שעד שנת 2030.
- 10 בעקבות דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי ("ועדת טרכטנברג"), התקבלה ביום 18.12.11 החלטת ממשלה 3989, שעניינה צמצום הריכוזיות והגברת התחרות בענף התחרות הציבורית. החלטה זו חוזרת על העיקרון שנקבע בהחלטה 2226, לפיו רישיון להפעלת אשכול קווי שירות יינתן למי שנבחר בהליך תחרותי (כאמור בהחלטה 1301). בצד זה, החלטה זו אינה קובעת הוראות מהותיות בכל הנוגע לחברות האוחזות ברישיונות "היסטוריים" לקווי שירות (הכוונה בעיקר לחברות אגד ודן), אלא היא כוללת "הוראת מעבר" הקובעת כי רישיונות קו שניתנו כדין למפעילי תחרות ציבורית בהתאם להסכמים עם הממשלה ערב ההחלטה, יראו אותם כרישיונות להפעלת קווי שירות שניתנו לפי דין, והוראות בדבר קיום הליך תחרותי, כאמור לעיל, לא יחולו לגביהם. משמעות האמור היא כי תקופת תוקפם של הרישיונות של המפעילים ההיסטוריים, בהתאם להחלטה זו, הייתה עד לכל המאוחר סוף 2020, בהתאם להחלטת הממשלה 1301 לעיל ולאחר מכן, חלה חובה להקצות אותם בהליכים תחרותיים בהתאם לקבוע בהחלטת הממשלה 3989.
- 11 ביום 5 בספטמבר 2018 אישרה הממשלה (החלטת ממשלה מס' 4148) את תכנית התחרות לענף התחרות הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 - 2030. תכנית התחרות לא התייחסה למטרופולין תל אביב, מאחר ובמועד בו פורסמה לציבור תוכנו לבצוע ובוצעו עבודות תשתית תחבורתיות נרחבות במטרופולין תל אביב, ובפרט עבודות תשתית להקמת הרכבת הקלה (הקו האדום), אשר חייבו במקביל תכנון ובצוע של הסדרי תנועה חדשים ושינויים משמעותיים במערך קווי התחרות הציבורית במטרופולין תל אביב.
- 12 עוד נקבע בתכנית התחרות, כי עד להשלמת תכנית התחרות במטרופולין תל אביב, לא תוכלנה חברת דן וחברות קשורות שלה להשתתף בהליכים תחרותיים (RFP) לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות באוטובוסים בכל הארץ ולהפעלת רכבות קלות בגוש דן.
- 13 במכלול אלה, נקבע בתכנית התחרות, שתכנית התחרות למטרופולין תל אביב תובא לאישור הממשלה לאחר שמשדך התחרות ומשרד האוצר יבצעו בחינה תחבורתית מעודכנת באשר לצרכים ולמבנה התחרות הציבורית במטרופולין זה.

- 14 לאחר השלמת הנחוץ הוכנה תכנית התחרות המשלימה למטרופולין תל אביב כהוראת החלטת ממשלה 4148. במסגרת זו נקבעו תנאי הוצאת קווי שירות מדן, בין היתר, במקביל לאפשרות שדן תפעיל קו רכבת מקומית מקווי הרכבת המקומית המתוכננים, ועודכנה מגבלת ההשתתפות של אגד באמצעות חברה קשורה בהפעלת קווי שירות באשכולות מסוימים במטרופולין תל אביב, כך שבמקום מגבלת סך קילומטרים כוללת שאינה משקפת עוד את היקף האשכולות בהווה ובעתיד, תוכל אגד להפעיל לא יותר משני אשכולות שירות שנקובים בסעיף 5. 3. 2 של תכנית התחרות.
- 15 בצד האמור, תכליתה של התוכנית היא שמירה על רמות השירות בתחבורה הציבורית בגוש דן, ועל יציבות השירות בעת עבודות הפיתוח המבוצעות בו כיום ועתידות להיות מבוצעות בו בתקופה הרלוונטית, והיכולת לספק שירות תחבורה ציבורית איכותי ויעיל במהלך תקופתה, עד שנת 2030.
- 16 בהתאמה, החלטת ממשלה זו, היא בהמשך וכהשלמה להחלטת ממשלה מס' 4148 מיום 5 ספטמבר 2018. היא נועדה לקבוע את מתווה התחרות במטרופולין תל אביב, על מנת, שבהתאם לתכנית התחרות יישום התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, יושלם עד שנת 2030, כך שכל קווי השירות באוטובוסים יוקצו בהליכים תחרותיים.

נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

1 יעדי ומטרות התכנית

- המשך יישום עקרונות תכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 – 2030, גם למטרופולין גוש דן.
- שימור המתח התחרותי בענף, הצפוי להביא להפחתת עלויות התפעול של קווי שירות המופעלים כיום ע"י אגד ודן. שימור המתח התחרותי יבטיח תפעול קווי השירות בצורה יעילה ובמחירי שוק ויאפשר לממשלה להרחיב ולהעמיק את היקף השירות ואיכותו וכך לעודד את השימוש בתח"צ.
- מימוש תכנית החומש של המשרד, המתמקדת בהפחתת הגודש במרכז מטרופולין גוש דן, באמצעות שיפור והרחבת השירות.
- שיפור אמינות, מהירות, תדירות ושילוביות שירותי התחבורה הציבורית בגוש דן בכלל, בפרט לנוכח עבודות התשתית הנרחבות הצפויות בעשור הקרוב והתגייסות לתכנית החומש.
- מעבר לשימוש באנרגיה נקייה, באמצעות אוטובוסים חשמליים.

2 תמונת מצב ענפית

2.1 סטאטוס מצב קיים בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים

• מספר בעלי רישיון להפעלת קווי שירות באוטובוסים (להלן: "מפעילים" או "מפעילי תח"צ") - 20 חברות (בנוסף לשבעה מפעילים הפועלים במזרח ירושלים); 13 קבוצות שונות.

• סך ק"מ הרכב החודשי (חודש אוגוסט) בשנת 2021 - 60 מיליון ק"מ.

• מספר האוטובוסים הפועלים בשירותי התח"צ - כ- 11 אלף.

• מספר הנוסעים השנתי בתח"צ באוטובוסים (נסיעות נוסע בתשלום) בשנת 2019 נאמד בכ- 780 מיליון. כתוצאה ממגפת הקורונה חלה ירידה בהיקף הנוסעים בתחבורה הציבורית, שעיקרה הייתה בשנת 2020. במהלך 2021 חלה חזרה הדרגתית ואיטית של נוסעים בתחבורה הציבורית. בהשוואה לשנת 2019 משקפים נתוני אוגוסט 2021 ירידה בשיעור של 15% מהיקף הנוסעים בממוצע ארצי.

2.2 התפלגות ההכנסות מקווי שירות (מ' שח)

מיליוני ש"ח	2020	2019	2018	2017	2016	2015
פדיון מנוסעים	1,381	2,260	2,272	2,256	2,119	2,461
הסכמים גלובליים	262	426	404	392	396	459
תשלומים ייעודים	618	941	653	904	933	1,021
תשלומים שוטפים	6,021	5,372	5,118	3,546	2,951	2,132
סה"כ מקורות	8,281	8,999	8,447	7,098	6,400	6,073

תקציב

מהותה של הרפורמה בהקצאה בהליכים תחרותיים של רישיונות קווי שירות שהופעלו ע"י אגד ודן, למפעילים אחרים. לרוב עפ"י תוצאות הליכים אלו מתקבלות עלויות הפעלה הנמוכות בכ-

15%-20% מעלות הפעלת הקווים באגד ודן ולנוכח כך, עצם הליך הרפורמה בענף אינו דורש תקציב נוסף.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

אין השפעה

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר האוצר - תומך

החלטות קודמות של הממשלה

1301 מיום 8 ינואר 1997

2226 מיום 12 אוגוסט 2007

3989 מיום 18 דצמבר 2011

4148 מיום 5 ספטמבר 2018

עמדת היועץ המשפטי (בפועל) של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת בזאת חוות דעתו של היועץ המשפטי (בפועל) של המשרד, לפיה אין מניעה בקבלת הצעת ההחלטה.

מוגש על ידי

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

ט' בשבט התשפ"ב

11 בינואר 2022

המשך יישום התחרות ושיפור השירות בענף התחבורה הציבורית

חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה

נושא הצעת ההחלטה

המשך יישום התחרות ושיפור השירות בענף התחבורה הציבורית באמצעות השלמת תכנית תחרות בענף התחבורה הציבורית לשנים 2018-2030 במטרופולין גוש דן.

תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים

- 1 ביום 8.1.97 התקבלה החלטת ממשלה 1301 בה הוחלט לפתוח את ענף התחבורה הציבורית בישראל לתחרות באמצעות הקצאת רישיונות להפעלת קווי השירות בתחבורה הציבורית בהליכים תחרותיים. בשנת 1999 הוכנה תכנית תחרות כוללת, ועל בסיסה נערכו ונחתמו בשנים 2000 – 2001 הסכמי התחרות הראשונים עם אגד ודן, שיצרו את התשתית הנדרשת ליישום תכנית הרפורמה, שכללה הוצאת קווי שירות מאגד ודן בשיעור של 25% מפעילותן ונועדה לחול עד לשנת 2008.
- 2 ביום 12.08.07 נתקבלה החלטת ממשלה נוספת (2226). בהחלטת ממשלה זו נקבע, בין היתר, כי מתן רישיונות לקווי שירות ולאשכולות שירות יתקיים בהליך תחרותי, תוך הגבלת משך תקופת הרישיון לפרק זמן בן שש שנים הניתן להארכה, וכן הגבלת יכולת ההשתתפות בהליך התחרותי למפעיל תח"צ המחזיק מעל 40% מהיקף שירותי התח"צ בתנאים מסוימים.
- 3 בתחילת שנת 2009 תמה תקופת הסכמי התחרות שנחתמו עם אגד ודן. לאחר משא ומתן ממושך נחתם ביוני 2010 הסכם תחרות חדש עם אגד. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן. במקביל פורסמה תכנית להמשך התחרות בענף התחבורה הציבורית בשנים 2009 – 2018. ביום 7 בנובמבר 2021 נחתם עם אגד הסכם המשך שתוקפו עד 31 בדצמבר 2029. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן, ובימים אלה מגובש הסכם המשך לתקופה שעד שנת 2030.
- 4 בעקבות דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי ("ועדת טרכטנברג"), התקבלה ביום 18.12.11 החלטת ממשלה 3989, שעניינה צמצום הריכוזיות והגברת התחרות בענף התחבורה הציבורית. החלטה זו חוזרת על העיקרון שנקבע בהחלטה 2226, לפיו רישיון להפעלת קו שירות או אשכול שירות יינתן למי שנבחר בהליך תחרותי (כאמור בהחלטה 1301). בצד זה, החלטה זו אינה קובעת הוראות מהותיות בכל הנוגע לחברות האוחזות ברישיונות "היסטוריים" לקווי שירות (הכוונה בעיקר לחברות אגד ודן), אלא היא כוללת "הוראת מעבר" הקובעת כי רישיונות קו שניתנו כדין למפעילי תחבורה ציבורית בהתאם להסכמים עם הממשלה ערב ההחלטה, יראו אותם כרישיונות להפעלת קווי שירות שניתנו לפי דין, והוראות בדבר קיום הליך תחרותי, כאמור לעיל, לא יחולו לגביהם.
- 5 ביום 5 בספטמבר 2018 אישרה הממשלה (החלטת ממשלה מס' 4148) את תכנית התחרות לענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 - 2030. תכנית התחרות לא התייחסה למטרופולין גוש דן, זאת מאחר ובמועד בו פורסמה לציבור תוכנו לבצוע ובוצעו עבודות תשתית תחרותיות נרחבות במטרופולין גוש דן, ובפרט עבודות תשתית להקמת הרכבת הקלה (הקו האדום), אשר חייבו במקביל תכנון ובצוע של הסדרי תנועה חדשים ושינויים משמעותיים במערך קווי התחבורה הציבורית במטרופולין גוש דן. בהחלטת ממשלה זו נקבע כי תכנית התחרות למטרופולין גוש דן תובא לאישור הממשלה לאחר שמשדד התחבורה ומשרד האוצר יבצעו בחינה תחרותית מעודכנת באשר לצרכים ולמבנה התחבורה הציבורית במטרופולין זה.
- 6 בהמשך לאמור, ולאחר השלמת הנחוץ, לרבות פרסום התכנית להעדרות הציבור, הושלמה הכנת תכנית התחרות המשלימה למטרופולין גוש דן שכוללת בחובה הוראות לגבי מתכונת הוצאת קווי שירות של דן לתחרות, ומעדכנת את מאפייני השתתפות אגד באמצעות חברה קשורה בתחרות על הפעלת אשכולות שירות במטרופולין גוש דן.

7 החלטת הממשלה המוצעת, היא בהמשך להחלטות הממשלה המפורטות לעיל, והיא נועדה לאפשר השלמת הנדרש ליישום התחרות בענף התחרות הציבורית באוטובוסים, גם במטרופולין גוש דן, כך שעד שנת 2030, יפורסמו הליכים תחרותיים להפעלת כל אשכולות קווי השירות באוטובוסים בהליכים תחרותיים.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרון
אין מניעה משפטית מאישור הצעת ההחלטה. הצעת ההחלטה משלימה החלטות ממשלה קודמות בסוגיית התחרות בתחרות הציבורית.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם
הצעת ההחלטה מתואמת עם היועץ המשפטי של משרד האוצר.

עמדת היועץ המשפטי (בפועל) של המשרד שהשרה העומדת בראשו מגישה את ההצעה
אין מניעה באישור ההצעה להחלטה.


דוד טמיר, עו"ד
היועץ המשפטי (בפועל)
משרד התחרות והבטיחות בדרכים

עדכון תכנית תחרות

**ענף התחבורה הציבורית
באוטובוסים**

מטרופולין תל אביב

שנים 2022 - 2030

**נוסח סופי לאחר
הערות הציבור**

ינואר 2022

מדינת ישראל

עדכון תכנית התחרות למטרופולין תל אביב – 2022 - 2030

1 מבוא

1.1 רקע

- 1.1.1 ביום 05.09.2018 אישרה הממשלה (החלטת ממשלה מס' 4148) את תכנית התחרות לענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 - 2030 (להלן: "**תכנית התחרות**")¹.
- 1.1.2 במועד בו פורסמה לציבור תכנית התחרות תוכננו לביצוע ובוצעו עבודות תשתית נרחבות במטרופולין תל אביב, ובפרט עבודות תשתית הקמת הרכבת הקלה (הקו האדום), אשר חייבו במקביל תכנון וביצוע של הסדרי תנועה חדשים ושינויים משמעותיים במערך קווי התחבורה הציבורית בתל אביב. על כן, בשלב זה לא הוצגה תכנית תחרות במטרופולין ת"א ובמסגרת תכנית התחרות, נקבע כי היא תפורסם להערות הציבור במועד מאוחר יותר, לאחר בחינה תחבורתית מעודכנת באשר לצרכים ולמבנה התחבורה הציבורית במטרופולין.
- 1.1.3 עוד נקבע בתכנית התחרות, כי עד להשלמת תכנית התחרות במטרופולין תל אביב, לא תוכלנה חברת דן וחברות קשורות שלה להשתתף בהליכים תחרותיים (RFP) לקבלת רשיונות להפעלת קווי שירות באוטובוסים בכל הארץ ולהפעלת רכבות קלות בגוש דן.
- 1.1.4 מטרת מסמך זה להציג עדכון לתכנית התחרות בהתייחס למטרופולין תל אביב.

1.2 סטאטוס מצב קיים בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים

- מספר בעלי רישיון להפעלת קווי שירות באוטובוסים (להלן: "מפעילים" או "מפעילי תח"צ") - 20 חברות (לא כולל שבעה מפעילים במזרח ירושלים); 13 קבוצות שונות.
- סך הק"מ הרכב החודשי (חודש אוגוסט) בשנת 2021 - 60 מיליון ק"מ.
- מספר האוטובוסים הפועלים בשירותי התח"צ - כ- 11 אלף.
- מספר הנוסעים השנתי בתח"צ באוטובוסים (נסיעות נוסע בתשלום) בשנת 2019 נאמד בכ- 780 מיליון. כתוצאה ממגיפת הקורונה חלה ירידה בהיקף הנוסעים בתחבורה הציבורית, שעיקרה הייתה בשנת 2020. במהלך 2021 חלה חזרה הדרגית ואיטית של נוסעים בתחבורה הציבורית. בהשוואה לשנת 2019 משקפים נתוני אוגוסט 2021 ירידה בשיעור של 15% מהיקף הנוסעים במוצא ארצי.

¹ תכנית התחרות מצורפת לעדכון זה ושניהם מהווים מקשה אחת.

מדינת ישראל

1.3 תמונת מצב – נתוני קווי שירות באוטובוסים, בחתך מפעיל ואשכול (נכון לאוגוסט 2021)

מפעיל	אשכול	מספר נוסעים חודשי (אוגוסט 2021) מיליונים	מספר ק"מ חודשי (אוגוסט 2021) מיליונים	שיעור מהענף במונחי ק"מ	שיעור מהענף במונחי נוסעים
אגד	ארצי	19.71	18.66	30.67%	35.11%
דן	ארצי	9.10	4.46	7.33%	16.22%
אגד תעבורה	נתניה עירוני	0.81	0.41	0.68%	1.45%
אגד תעבורה	עוטף ירושלים	1.05	2.03	3.33%	1.87%
אגד תעבורה	שפירים- ירושלים	0.02	0.25	0.42%	0.03%
אלקטרה אפיקים	אשדוד עירוני	1.20	0.55	0.90%	2.14%
אלקטרה אפיקים	אשדוד-יבנה- ת"א	0.65	1.50	2.46%	1.16%
אלקטרה אפיקים	כביש 4 - ירושלים-בני ברק	0.17	0.77	1.27%	0.31%
אלקטרה אפיקים	פתח תקוה- ראש העין	1.34	1.38	2.27%	2.38%
אלקטרה אפיקים	שומרון	0.33	0.94	1.55%	0.58%
גי.בי.טורס	מרחב נצרת גי.בי.טורס	0.06	0.40	0.65%	0.11%
גלים הנגב המערבי	רהט והנגב המערבי	0.19	0.68	1.12%	0.34%
דן באר שבע	באר שבע עירוני	1.31	0.97	1.60%	2.34%
דן בדרום	צפון הנגב	1.67	1.99	3.27%	2.97%
מזרח ים	מזרח ים	1.51	0.55	0.90%	2.70%
מועצה אזורית גולן	רמת הגולן	0.10	0.37	0.61%	0.19%
מועצה אזורית אילות	אילות	0.01	0.08	0.13%	0.01%
מטרופולין	הנגב	0.71	2.78	4.57%	1.27%
מטרופולין	השרון	1.15	1.53	2.51%	2.06%
מטרופולין	שרון חולון מרחבי	1.39	1.91	3.13%	2.48%
נסיעות ותיירות	קווי נצרת - נסיעות ותיירות	0.15	1.22	2.00%	0.27%
נתיב אקספרס	הגליל	0.96	3.37	5.54%	1.71%
בית שמש אקספרס	בית שמש	1.28	0.98	1.61%	2.28%
סופרבוס	מטרופוליט חיפה	0.82	0.54	0.88%	1.47%
סופרבוס	העמקים	1.41	2.72	4.46%	2.51%
סופרבוס	פרוזדור ירושלים	0.22	0.50	0.82%	0.39%
סופרבוס	ירושלים מרכז	0.10	0.05	0.08%	0.18%

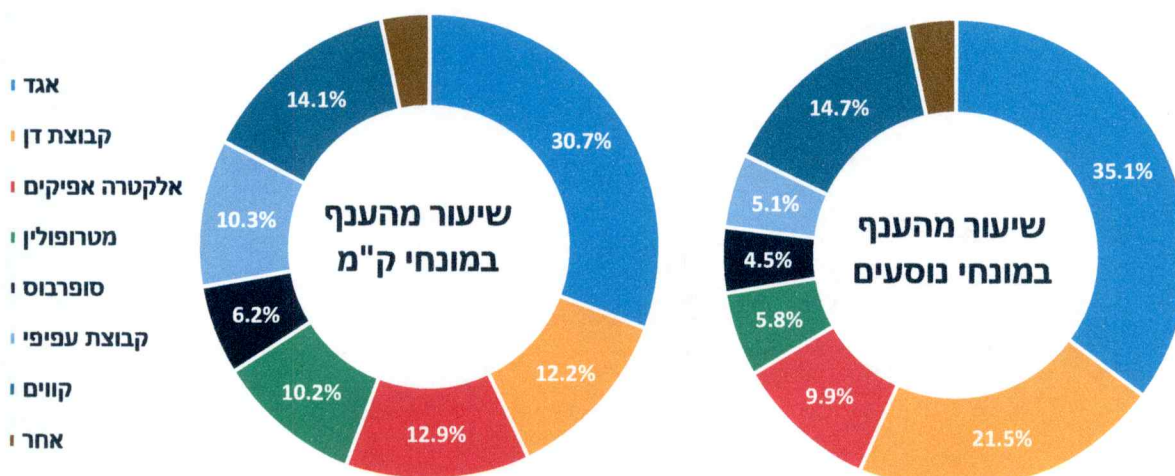
מדינת ישראל

מפעיל	אשכול	מספר נוסעים חודשי (אוגוסט 2021) מיליונים	מספר ק"מ חודשי (אוגוסט 2021) מיליונים	שיעור מהענף במונחי ק"מ	שיעור מהענף במונחי נוסעים
קווים	אוונו-אלעד	1.82	1.72	2.83%	3.24%
קווים	ביתר עילית ועמק האלה	2.23	1.58	2.60%	3.98%
קווים	חדרה-נתניה	0.93	2.08	3.41%	1.66%
קווים	חשמונאים	3.27	3.21	5.27%	5.82%
ש.א.מ.	קווי נצרת – שאמ	0.44	0.68	1.11%	0.79%
	סה"כ	56.13	60.86	100.00%	100.00%

הערות לטבלה:

- חברת אלקטרה אפיקים רכשה את מלוא הבעלות בחברת אגד תעבורה. לאחר שתושלם העסקה אגד תעבורה תתמזג לאלקטרה אפיקים.
- נכון לאוגוסט 2021, נוספו שתי חברות (אקסטרה תחבורה ציבורית בע"מ ותנופה פתרונות תחבורה בע"מ) שזכו בהליכים תחרותיים להפעלת קווי שירות אך טרם התחילו בהפעלה מלאה של השירות ולכן אינן מופיעות בטבלה מעלה.

1.4 התפלגות שירותי התחבורה ציבורית באוטובוסים בין המפעילים השונים במונחי ק"מ רכב ונסיעות נוסע (נתוני אוגוסט 2021):



הערה לתרשים

מדינת ישראל

1) נתוני הנוסעים עודם מושפעים מהירידה בשימוש בתחבורה ציבורית כתוצאה ממגיפת הקורונה, כאשר במטרופולין תל אביב קצב ההתאוששות נמוך מהממוצע הארצי ועומד על כ- 80% ביחס לשנת 2019 (אל מול 85% כמצוין בסעיף 1.2 לעיל).

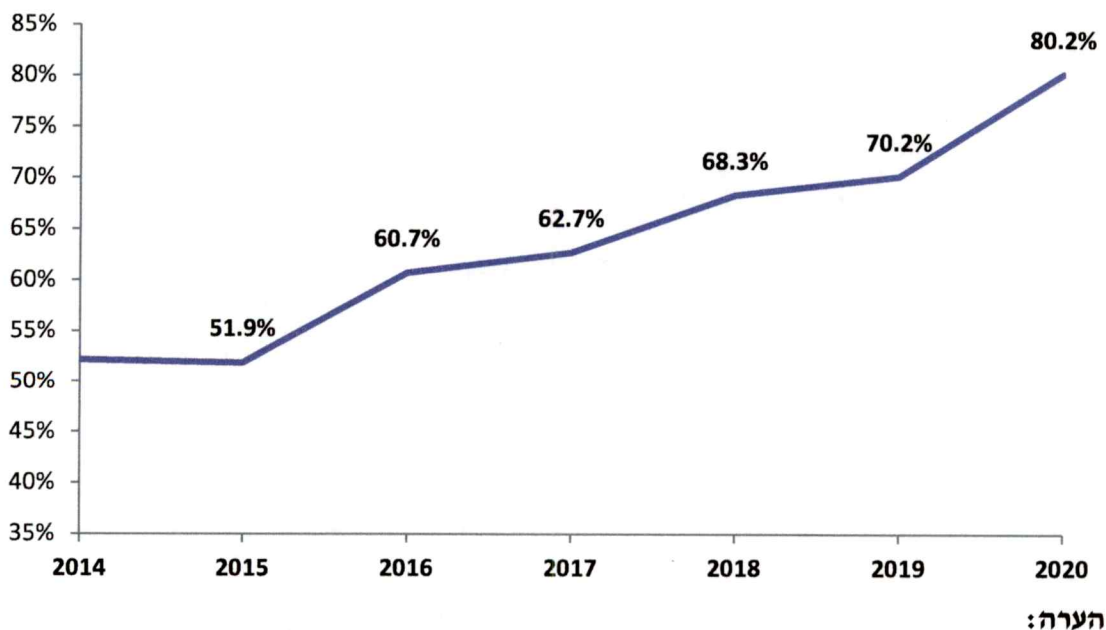
1.5 התפלגות ההכנסות מקווי שירות (מ' נה)

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	מיליוני ש"ח
2,506	2,461	2,119	2,256	2,272	2,260	1,381	פדיון מנוסעים
463	459	396	392	404	426	262	הסכמים גלובליים
1,076	1,021	933	904	653	941	618	תשלומים ייעודים
2,161	2,132	2,951	3,546	5,118	5,372	6,021	תשלומים שוטפים
6,205	6,073	6,400	7,098	8,447	8,999	8,281	סה"כ מקורות

הערות לטבלה:

- 1) הסכמים גלובליים נעשים מול גופים מוסדיים (משרד הביטחון, משטרה, שב"ס) להסעת נוסעים המשתייכים לאותו מוסד.
- 2) תשלומים ייעודים משולמים למפעילים בגין הנחות שניתנו לנוסעים בהתאם לצו הפיקוח על המחירים והתעריפים.

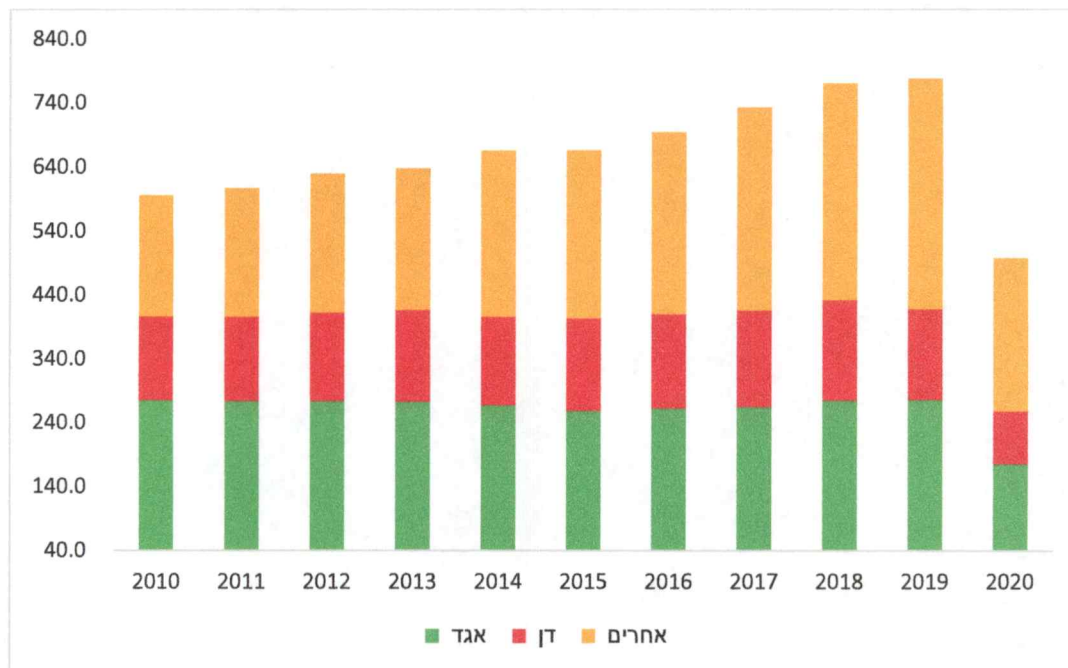
1.6 שיעור התשלומים הממשלתי מסך עלויות הענף



מדינת ישראל

בשנת 2020 שיעור התשלומים גדל בעיקר כתוצאה מהירידה בפדיון מנוסעים שנבעה בחלקה מהנחיות הממשלה בתקופת הקורונה, אשר הגבילו את מספר הנוסעים המקסימאלי לנסיעה.

1.7 נסיעות נוסע בתשלום – מיליוני נוסעים



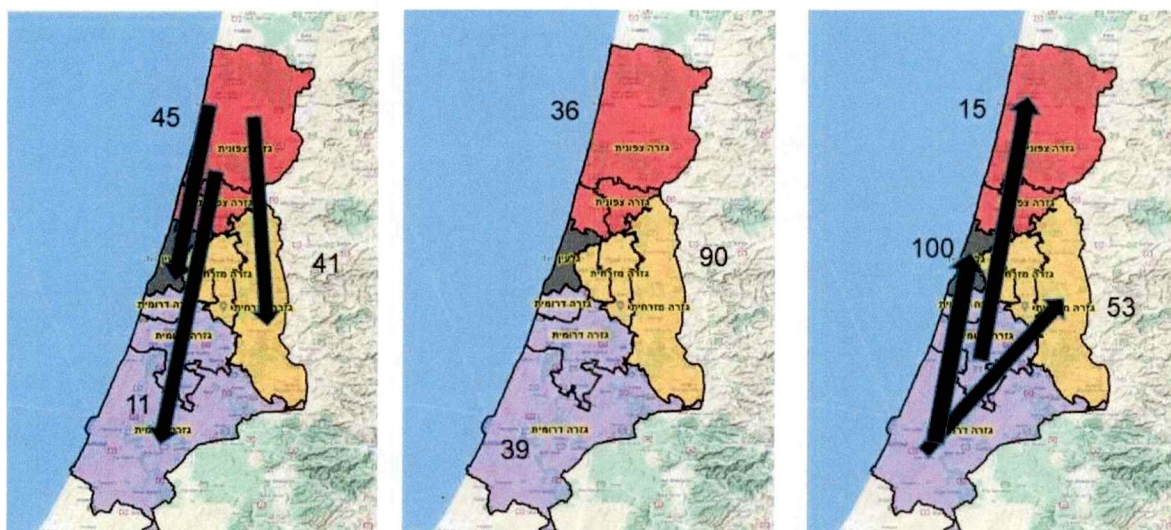
1.8 הליכים תחרותיים שפורסמו בין השנים 2018 ל- 2021 בהתאם לתכנית התחרות

מפעיל יוצא	מפעיל זוכה	מכרז/אשכול
סופרבוס	בית שמש אקספרס (קבוצת עפיפי)	בית שמש עירוני
סופרבוס ואגד	תנופה פתרונות תחבורה	פרוזדור י-ם
אלקטרה אפיקים	תנופה פתרונות תחבורה	שומרון
נרקיס גל (גלים)	גלים הנגב המערבי	רהט וצפון הנגב
דן בצפון	סופרבוס (קבוצת סופרבוס)	מטרונית חיפה
אגד	סופרבוס ירושלים (קבוצת סופרבוס)	ירושלים עירוני קווי מרכז
אגד תעבורה	אקסטרה תחבורה ציבורית	נתניה עירוני
אגד	אקסטרה תחבורה ציבורית	ירושלים עירוני קווי צפון
קווים	טרם נקבע זוכה	אונגו - אלעד

תכנית התחבורה למטרופולין תל אביב לשנים 2022-2030

2 רקע – מטרופולין תל אביב

מטרופולין תל אביב מהווה מוקד משיכה מרכזי לתעסוקה, בילוי ופנאי. ככזה, מתאפיין המרחב בעומסי תנועה כבדים ביחס למרחבים אחרים בארץ. בהתאם לאמור בתכנית האסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב, מהווה מטרופולין תל אביב מוקד לכ- 6 מיליון נסיעות ביום בכלל אמצעי התחבורה, שהן כמחצית מכלל הנסיעות המתבצעות בישראל.² ספירות תנועה הנעשות באופן תדיר ברחבי הארץ ובמטרופולין תל אביב מעלות כי בשעות השיא נכנסים למטרופולין כ- 100 אלף רכבים פרטיים. ניתוח נתוני הביקושים הרדיאליים בטבעות המטרופולין, מראות כי הביקוש לכניסה לגלעין המטרופולין הוא הגבוה ביותר ביחס לביקושים ליתר טבעות המטרופולין, ומושך אליו 32% מהתנועות שאינן תנועות פנימיות בתוך אותה הטבעת, כפי שניתן לראות בתרשימים הבאים:



מתוך: סקר כח אדם, 2019, למ"ס. הנתונים מוצגים באלפים.

תוצר לוואי של מאפיינים אלו הוא השפעות חיצוניות שליליות באזור (זיהום אוויר, תאונות דרכים, רעש וכיו"ב) ועלויות משקיות גבוהות הנובעות מהגודש. כך, על פי עבודה שנעשתה במסגרת "פרויקט 100 הימים" במוסד שמואל נאמן במרץ 2020, עולה כי מעבר לעלויות המשקיות של הגודש התחבורתי, הנאמדות באובדן של כ- 2% תוצר לשנה, קיימות עלויות משקיות נוספות, כמו תכנון לא אופטימאלי של הפעילות הכלכלית, בחירת מקום עבודה על פי

² מתוך: "פיתוח התחבורה הציבורית: תכנית אסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב, דו"ח מסכם. 2016." :www.gov.il/development_of_public_transport-metropolitan_tel_aviv.pdf

מדינת ישראל

נגישות ולא על פי כישורים, הוצאות יתר של משקי הבית על רכבים פרטיים ותפעולם, נזקים פסיכולוגיים – נפשיים ועוד³.

במסגרת יישום מדיניות משרד התחבורה להאצת פיתוח והקמת הרשת המטרופולינית להסעת המונים בגוש דן, מבוצעות עבודות תשתית נרחבות אשר צפויות להימשך לפחות בעשור הקרוב. עבודות אלו צפויות להחריף את עומסי התנועה וההשפעות החיצוניות הנלוות אליה במרחב המטרופוליני כפי שצוין לעיל.

בטווח הארוך, צפויות עבודות אלה במטרופולין גוש דן, להניב שיפור במערך התחבורה הציבורית, מעבר לשיפור שיתואר להלן בתחבורה הציבורית באוטובוסים. הערכה היא כי עד לשנת 2028 יוכשרו להפעלה שני קווים נוספים של הרכבת הקלה (מעבר לקו האדום), הקו הסגול והקו הירוק. שימוש ברכבת הקלה צפוי להפחית את זמן הנסיעה הממוצע במטרופולין תל אביב מכ- 35 דקות לכ- 28 דקות (ירידה של כ-8%).

בטווח הקצר, במקביל להפעלה הצפויה של הקו האדום בשנת 2022, הפתרון המעשי לעומסי התנועה במטרופולין גוש דן הוא צמצום כמות הרכבים הפרטיים שנעים במטרופולין, העלאת מקדם המילוי בתחבורה הציבורית, באמצעות הפעלת תחבורה ציבורית יעילה ברמת שירות גבוהה המשלבת אמצעי תחבורה שונים, תוך שיפור התנאים הפיזיים למשתמשי אמצעי תחבורה אלה והולכי הרגל.

במסגרת זו מדיניות משרד התחבורה משתקפת בהאצת התכניות למתן מענה תחבורתי הולם לצרכים הייחודיים של מטרופולין תל אביב, שיש להן כאמור, השלכות מאקרו תחבורתיות וכלכליות. במסגרת מדיניות זו, מוביל ומנווט המשרד את תכנית החומש, הכוללת תוספות שירות משמעותיות באזורי הגודש, ובפרט במטרופולין תל אביב. תכנית התחרות למטרופולין ת"א נמהווה חלק בלתי נפרד ממדיניות זו, ונועדה לנווט את אופן וקצב התחרות במתכונת אשר תאפשר את שיפור השירות לציבור.

במסגרת חוק המדיניות הכלכלית לשנת 2021 ("חוק ההסדרים"), שאושר בחודש נובמבר 2021, והחלטות ממשלה, נקבע כי כחלק מצעדי הממשלה להתמודדות עם הגודש בגוש דן תקודם תכנית חומש תחבורתית, שנועדה להתמודד, גם בהיבט הביקוש וגם בהיבט ההיצע, עם גודש התנועה בגוש דן. זאת, לרבות, באמצעות אספקת מענה חלופי לשימוש ברכב הפרט בדמות הרחבה משמעותית של פעילות קווי השירות באוטובוסים על כל נדבכי הפעלתם.

בצד ההיצע, תכנית החומש, המהווה תכנית רב שנתית ראשונה מסוגה, נועדה לשפר את שירותי התחבורה הציבורית באמצעות הוספת מאסיבית של שירות בתקציב של 7.5 מיליארד ₪, בניית התשתיות הנדרשות לצורך מימוש תוספות אלו, בין היתר באמצעות הקמת מתקני תשתית שנדרשים לתחבורה הציבורית בתקציב של כ- 3.5 מיליארד ₪ וכן באמצעות סלילת נתיבי תחבורה ציבורית בתקציב של 6.5 מיליארד ₪. התכנית נועדה בין היתר, לאפשר הכנה מיטבית

³ מתוך: "להתיר את הפקק הגורדי 2.0: מחירי דרך ותחבורה שיתופית כמענה לגודש. פרופ' מנואל טרכטנברג בשיתוף עם דר זר אביב. מוסד שמואל נאמן. מרץ 2020. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgglefindmkaj/viewer.html?pdfurl=https%3A%2F%2Fwww.neaman.org.il%2FFiles%2FTo%2520unravel%2520the%2520Gordian%2520Knot%2520_20200322155916.674.pdf&clen=2163780&chunk=true

מדינת ישראל

של מטרופולין ת"א להפעלת אגרות הגודש בשנת 2025, תוך הגדלת השירות והתשתיות בכלל המטרופולינים ובמטרופולין גוש דן בפרט באופן שיאפשר לתחבורה הציבורית להוות אלטרנטיבה ראויה לרכב הפרטי. במסגרתה מתכננת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית להרחיב משמעותית את השירות במטרופולין גוש דן, באמצעות תוספות שירות משמעותיות לקווי השירות ושדרוג חלק מקווי השירות במסגרת ההליכים התחרותיים שיפורסמו בשנים הקרובות.

בצד הביקוש, יוטלו אגרות גודש על כניסת רכבים פרטיים לגוש דן, במעגלים המותאמים למפת הגודש. מקטע זה ייכנס לתוקף בשנת 2025. תכנית אגרות הגודש נועדה לרסן את הביקוש לנסיעות ברכב פרטי בתפוסת נהג/ת בלבד.

מעבר לתוספות השירות ושדרוג קווי השירות כאמור, נקבעו בתכנית החומש יעדים לשיפור השירות לציבור, בראי שלושת הגורמים המשפיעים ביותר על השירות: אמינות השירות, מהירות הנסיעה ותדירותה. במסגרת זאת, תחזק הרשות את המנגנונים, המחייבים מחד ומתמרצים מאידך, את המפעיל לשיפור השירות לציבור:



עבודות התשתית הנרחבות, לצד הרחבת היצע התחבורה הציבורית במטרופולין מחייבים קצב תחרות מדורג באזור, תוך שמירה על יציבות ההפעלה, מבלי לפגוע בשירות לציבור. פתיחת האפשרות להשתתפות דן בתחרות על רק"ל, בכפוף לאישור רשות התחרות, תעודד תחרות אשר תבטיח את שיפור השירות לנוסעים.

3 יעדי התכנית למטרופולין תל אביב

תכנית התחרות קבעה מטרות ויעדים כמסגרת כוללת לענף התחבורה הציבורית. עדכון זה נגזר מיעדים ומטרות אלו והתאמתם למאפייני מטרופולין תל אביב המתוארים לעיל.

שיפור השירות לציבור יינתן בראי שלוש הגורמים המשפיעים ביותר על השירות: אמינות השירות, מהירות הנסיעה ותדירותה.

נוכח האמור, יעדי התכנית למטרופולין תל אביב הינם:

- יישום עקרונות תכנית התחרות הכללית, כאמור לעיל וכפי המפורט בסעיפים 4.1 ו-4.2 לתכנית התחרות.

מדינת ישראל

- שיפור השירות לציבור באמצעות החלת מנגנונים רגולטוריים ואובליגטוריים שמודדים ושמתמרים את מפעילי התחבורה הציבורית לשדרג באופן מתמיד את רמת השירות בכלל ואת, רמת אמינות השירות בפרט.
- שיפור השירות לשם הגדלת היקף הנוסעים בתחבורה הציבורית (פירוט נוסף מובא בסעיף 3 להלן).
- שיפור אמינות מהירות, תדירות ושילוביות שירותי התחבורה הציבורית בגוש דן בכלל, בפרט לנוכח עבודות התשתית הנרחבות הצפויות בעשור הקרוב והתגייסות לתכנית החומש.
- מימוש תכנית החומש של המשרד, המתמקדת בהפחתת הגודש במרכז המטרופולין, באמצעות שיפור והרחבת השירות.
- מעבר לשימוש באנרגיה נקייה, באמצעות אוטובוסים חשמליים.
- הגברת התחרותיות במטרופולין גוש דן.

3.1 מגבלות השתתפות וזכייה

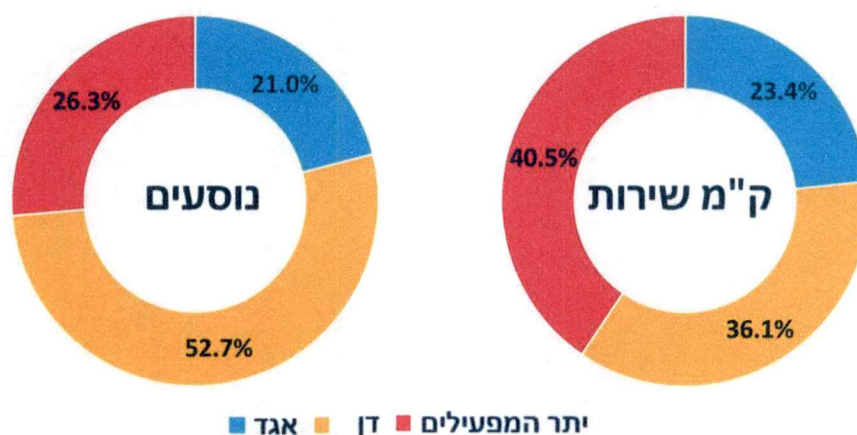
בתכנית התחרות נקבעו מגבלות השתתפות וזכייה כלליות לענף ומגבלות כלליות למרכזי המטרופולינים. מגבלות אלו תמשכנה לחול גם במסגרת עדכון זה. סטאטוס הפעלת אשכולות השירות באבחנה למרכז המטרופולין ויתר אשכולות ההפעלה מוצג להלן:

מספר ק"מ חודשי (אוגוסט 2021) - מליונים	מספר נוסעים חודשי (אוגוסט 2021) - מליונים	אשכול	מפעיל	אשכולות מרכז המטרופולין
0.39	0.67	בת ים-רמת גן	דן	
0.49	0.93	דרומי-בת ים	דן	
0.75	1.23	דרומי-ראש"צ-חולון	דן	
0.42	1.41	מזרחי-בני ברק	דן	
0.61	1.26	מזרחי-רמת גן	דן	
0.73	1.64	פ"ת-ת"א	דן	
1.08	1.89	תל אביב	דן	
4.46	9.04	סה"כ אשכולות דן		
0.75	1.17	חולון עירוני ומטרופוליני+תחרות חולון	אגד	
0.37	0.44	רחובות עירוני	אגד	
0.70	0.77	רחובות פרברי	אגד	
0.59	0.73	רש"צ עירוני	אגד	
0.49	0.50	רש"צ פרברי	אגד	

מדינת ישראל

מפעיל	אשכול	מספר נוסעים חודשי (אוגוסט 2021) - מיליונים	מספר ק"מ חודשי (אוגוסט 2021) - מיליונים
אלקטרה אפיקים	פתח תקוה-ראש העין	1.34	1.38
מטרופולין	שרון חולון מרחבי	1.39	1.91
קווים	אונ-אלעד	1.82	1.72
מטרופולין	השרון	1.15	1.53
קווים	חשמונאים	3.27	3.21
אלקטרה אפיקים	שומרון	0.33	0.94
אלקטרה אפיקים	אשדוד-יבנה-ת"א	0.65	1.50
אגד תעבורה	נתניה עירוני	0.81	0.41
אלקטרה אפיקים	אשדוד עירוני	1.20	0.55
סה"כ	סה"כ אשכולות מרכז המטרופולין	17.16	12.36
	סה"כ אשכולות המטרופולין	24.59	20.50

סעיף 5.3.2 לתכנית התחרות, מורה כי חלקו של מפעיל שירות במרכז שלושת המטרופולינים הגדולים לא יעלה על 50%. שיעורי פעילות לפי אזורי מרכז המטרופולין ומפעיל דומיננטי נכון לאוגוסט 2021:



לעניין הרק"ל, השתתפות דן בהליך התחרותי תהיה בהתאם לסעיף 5.3.4 לתכנית התחרות ובכפוף להחלטת רשות התחרות.

מדינת ישראל

3.1.1 משמעות המגבלות במטרופולין תל אביב על אגד –

מגבלות ההשתתפות על אגד במטרופולין תל אביב (סעיף 5.3.8.2 לתכנית בלבד) תעודכנה כדלקמן. תותר לאגד זכייה בעד שני הליכים תחרותיים, שיכללו קווי שירות שמופעלים באשכולות המפורטים בטבלה שלהלן:

מפעיל	אשכול
דן	דרומי-בת ים
דן	מזרחי-רמת גן
דן	מזרחי-בני ברק
אפיקים	פתח תקוה-ראש העין
דן	תל אביב

יתר מגבלות ההשתתפות והזכייה על אגד בכלל ובמטרופולין תל אביב תשארנה ללא שינוי. למען הסר ספק, ככל שאגד עומדת במגבלות ההשתתפות הכלליות שנקבעו בתכנית, לא יחולו עליה מגבלות ייחודיות כמפורט בסעיף האמור (5.3.8.2 לתכנית התחרות).

4 יישום התכנית במטרופולין תל אביב

4.1 פרוט אשכולות הקווים

יישום התכנית יבוצע בשתי פעימות מרכזיות, המשולבות עם תכנית החומש והפעלת קווי הרק"ל (הקו הירוק והקו הסגול):

4.1.1 **פעימה ראשונה – יישום משולב של תכנית החומש.** פעימה זו תכלול תגבורי השירות הנכללים בתכנית החומש, ובמסגרתה תוצא פעילות מאגד ודן בדרום המטרופולין, ויפורסמו הליכים תחרותיים אשר מרחיבים פעילות זו באופן משמעותי.

4.1.2 **פעימה שנייה – התאמת שירותי התחבורה הציבורית להפעלת קווי הרק"ל (קו ירוק וקו סגול).** פעימה זו תבוצע בסמוך להפעלת קווי הרק"ל כחלק מהתאמת מערך השירות הכללי במרחב. במסגרתה יוצאו קווי שירות מדן בעיקר באזור דרום מזרח המטרופולין.

4.1.3 פירוט הפעימות ליישום התכנית במטרופולין תל אביב הינו כמפורט להלן:

אשכול	נסיעות נוסע חודשי - במיליונים	חלק בענף מונחי נוסעים	ק"מ רכב חודשי	חלק בענף מונחי מ"מ	מועד פרסום מתוכנן	מספר הליכים תחרותיים
דרום מטרופולין ת"א	0.68	1.22%	0.35	0.57%	2022	1
מזרח מטרופולין ת"א	1.55	2.77%	0.53	0.88%	2028	1

הערות לטבלה:

(1) הנתונים המוצגים מעודכנים לחודש אוגוסט 2021.

מדינת ישראל

- (2) במסגרת מכרז אונו אלעד שפורסם באוגוסט 2021 יוצאו מדן קווי שירות 7,18 ו-28 לתחרות. הנתונים המפורטים לעיל אינם כוללים קווים אלו.
- (3) בכוונת המשרד לכלול במסגרת ההליך התחרותי להפעלת אשכול דרום מטרופולין ת"א קווים שיוצאו מאגד מאשכול חולון מטרופוליני וקווים של דן הפועלים במרחב דרום מטרופולין ת"א. הנתונים המפורטים בטבלה ביחס לאשכול שיפורסם לתחרות מתייחסים לכלל קווי השירות המתוכננים לצאת מדן במועד האמור (ללא אגד).
- (4) בכוונת המשרד לכלול במסגרת ההליך התחרותי להפעלת אשכול מזרח מטרופולין ת"א קווים של דן הפועלים במרחב האשכול. הנתונים המפורטים בטבלה ביחס לאשכול שיפורסם לתחרות מתייחסים לכלל קווי השירות המתוכננים לצאת מדן במועד האמור.
- (5) ככל שחברת דן תזכה בהפעלת קווי רק"ל תל אביב, יוצאו קווי דן בהתאם להחלטות של ועדת המכרזים המיוחדת למתן רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית ושל רשות התחרות.
- (6) המשרד יהיה רשאי להוציא את הפעלת יתרת הקווים המופעלים על ידי דן, בשנת 2030.

4.1.4 תחזית חלקה של דן במונחי נוסעים בהפעלת קווי השירות במטרופולין לאחר יישום הפעימות בתכנית (נכון לנתוני אוגוסט 2021), כפי שפורטו לעיל, מוצגת בתרשים שלהלן:

