

נוהל לקידום הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית

נוהל לקידום הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית

עריכה: ד"ר קרולין מטר – חברת מאי רודס מהנדסים

בליווי אינג' סול לוקסנבורג ואינג' ישעיהו רונן



ז' בשבט תשפ"ו
25 בינואר 2026
סימוכין : 4000-0607-2026-
0000042

נוהל לקידום הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית

מדיניות התחבורה היבשתית של משרד התחבורה קובעת העדפה לתחבורה הציבורית כמרכיב מרכזי בתכנון ופיתוח של מערך התחבורה בישראל. מימוש מדיניות זו נעשה באמצעות הסדרי העדפה כגון נת"צים, מת"צים והסדרי פניות ייחודיים.

הסדרי תנועה כמו נת"צ שמאלי או מת"צ, מצריכים קביעת נוהל לצורך קידום הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית בתהליכי תכנון, אישור וביצוע בפרויקטים.

נוהל זה נועד להסדיר את תהליכי התכנון, האישור והביצוע של פרויקטים מסוג זה. הנוהל מהווה בסיס לקידום מוסדר ויעיל של הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית, כחלק ממדיניות כוללת לשיפור הבטיחות, השירות וזרימת התנועה.

אני מנחה את כל המעורבים בקידום הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית לפעול בהתאם לנאמר במסמכים הבאים :

- נוהל זה.
- הנחיות לעריכת תסקירי הבטיחות בשלבי תכנון וביצוע – לכשתתפרסם מהדורה עדכנית.

בכבוד רב,
ולדימיר סימון

המפקח הארצי על התעבורה



תוכן עניינים

1.	מבוא	5
2.	הקמת פרויקטים הכוללים הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית	6
3.	אישור הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית בתוכניות להסדרי תנועה	6
4.	הסכם פתיחה	7
5.	סיום הפרויקט	7
6.	הסברה והדרכות	7
7.	מעקב	8

1. מבוא

1.1 כללי

מדיניות התחבורה היבשתית של משרד התחבורה כוללת העדפה לתחבורה ציבורית כמרכיב מרכזי. מימוש העדפה זו יכול להתבצע באופנים שונים כגון נת"צים והסדרי פניות מיוחדים. מתוכם הנת"צ השמאלי והמת"צ באים על חשבון כלי רכב אחרים ולכן מחייבים נוהלי החלטה וביצוע מסודרים. נוהל זה מובא כאן לצורך קידום מסודר של הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית בתהליכי תכנון/אישור/ביצוע פרויקטים להלן – "הפרויקט" לתחבורה ציבורית בנתיב השמאלי או במסלול נפרד. הסדרים אלה יהיו במתכונת המאפשרת קביעת ימים ושעות עלפי התנאים במקום.

נוהל זה יחליף את הנהלים הבאים לאחר פרסום הנחיות לעריכת תסקירי הבטיחות בשלבי תכנון וביצוע:

- תכנון עד לפתיחה – מסלולי תחבורה ציבורית - 2013
- אישור תכניות להסדרי העדפה עבור תחבורה ציבורית - 2015
- תסקיר בטיחות לפרויקטים של תחבורה ציבורית - 2020

במקומם יבואו המסמכים הבאים:

- נוהל זה.
- הנחיות לעריכת תסקירי הבטיחות בשלבי תכנון וביצוע – לכשתתפרסם מהדורה עדכנית.

1.2 מטרה

להסדיר את אופן קידום ואישור הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית בתהליכי תכנון/אישור/ביצוע פרויקטים של העדפה לתחבורה ציבורית בנתיב השמאלי או במסלול נפרד.

1.3 חלות

נוהל זה חל על תהליכי תכנון/אישור/ביצוע לפרויקטים של העדפה לתחבורה ציבורית בנתיב שמאלי (נת"צ או נר"ת או נתיב מהיר) או במסלול מופרד (מת"צ או נתיב מהיר).

1.4 הגדרות

1.4.1 **מפע"ת ארצי** – כהגדרתו בסעיף 1 בפקודת התעבורה. רשות תמרור מרכזית – הוא המפקח הארצי על התעבורה ומי שהוא אצל לו מסמכותו.

1.4.2 **רשות תמרור מרכזית** – הוא המפקח הארצי על התעבורה ומי שהוא אצל לו מסמכותו.

1.4.3 **רשות התמרור המקומית** – רשות התמרור המקומית שהתוכנית בתחומה.

1.4.4 **רשות התמרור המקומית לניהול תנועה** - רשות התמרור לניהול תנועה שהתוכנית בתחומה.

1.4.5 **המזמין** – התאגיד/ החברה/ הרשות המקומית/ רשות התמרור המקומית/ רשות תמרור מקומית לניהול תנועה אשר אחראית על תכנון ו/או ניהול תנועה ו/או ביצוע התוכנית.

1.4.6 **תכנון מוקדם** – תכנון עקרוני של התנועה הכולל תנועה בקני"מ 1:1000 בקטעים ו- 1:500 בצמתים, וחתכי רוחב אופייניים.

1.4.7 **תכנון מפורט** – תכנון תנועתי מפורט בקני"מ 1:500 ובצמתים 1:250.

1.4.8 **תסקיר בטיחות** – הערכת תוכניות הדרך במהלך שלב התכנון, על מנת לזהות סיכוני בטיחות אפשריים אשר עשויים להשפיע על משתמשי הדרך, יחד עם הצעות לאמצעים מעשיים שיביאו לפתרון מלא או הפחתת הסיכון.

1.4.9 **נת"צ – "נתיב לתחבורה ציבורית"** – כביש או נתיב או שול לתחבורה ציבורית שהוצב בתחילתו תמרור 501.

1.4.10 **נר"ת – "נתיב רב תפוסה"** – נתיב בו רשאים לנסוע רק כלי רכב עם יותר מאדם אחד (סה"כ מספר הנוסעים ברכב מוגדר בתמרור) בכל רכב.

1.4.11 **נתיב מהיר** – נתיב רב קיבולת במהירות מרבית מותרת.

1.4.12 **נתיב אגרה** – נתיב רב קיבולת במהירות מרבית מותרת, אך מאפשר גם גישה לכלי-רכב אחרים ע"י תשלום אגרה.

1.4.13 **הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית** – הסדר תנועה בו ניתנת העדפה לסוג רכב מסוים בנתיב או במסלול נפרד. הסדר זה כולל, לדוגמא, נת"צ, נר"ת.

2. הקמת פרויקטים הכוללים הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית

להלן הצעדים הנדרשים מצד הגורמים המעורבים בתהליך, להקמת פרויקטים שכוללים הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית:

2.1 הגדרת האחריות: רשות התמרור המקומית תהיה אחראית לקידום פרויקט העדפה בטיחותי אשר יעמוד בהנחיות התכנון המעודכנות ובצעדים המפורטים בנוהל זה.

2.2 לוחות זמנים: על היזם להציג שלבים ולוחות זמנים לפרויקט עד להפעלתו וכל מרכיביו, כולל יישום SLA בנוהל לבצוע פעולות (לדוגמא ביצוע תחילת הדרכות ומעקב על ביצוע פעולות).

3. אישור הסדרי העדפה לתחבורה ציבורית בתוכניות להסדרי תנועה

על רקע העובדה שתקנה 18 לא מסמיכה את רשויות התימרור המקומיות לגבי הסדרי תנועה הכוללים תחבורה ציבורית, יש לקבל אישור רשות התמרור המרכזית לגבי הסדרי העדפה לתח"צ בכל הסדר תנועה. אישור כזה יינתן, בין השאר, בהתאם להנחיות לעריכת תסקירי הבטיחות בשלבי תכנון וביצוע.

- 3.1 אישור כנ"ל לתוכנית בשלב התכנון המוקדם.
- 3.2 אישור כנ"ל לתוכנית בשלב התכנון המפורט.
- 3.3 אישור לפני פתיחה לתנועה לגבי התאמת ההסדר בשטח לתוכנית המאושרת.

4. הסכם פתיחה

- טרם פתיחת הסדר העדפה לתחבורה ציבורית, ייחתם "הסכם פתיחה" ובו יוגדרו כל ההיבטים הנדרשים מול רשות התמרור המקומית.
- 4.1 ההסכם יכלול התייחסות להתקני בטיחות, הסדרי תנועה, אחזקה וניקיון תוואי התח"צ (לרבות תחנות, מדרכות, ועוד) וישלים הסכם מול מפעיל הכלים בהסדר ההעדפה ככל שישנו.
 - 4.2 במידה והסדר ההעדפה חוצה רשויות, יחתם הסכם מול כל רשות ורשות בה מתוכננים ההסדרים. ככלל, ההסכמים יתייחסו לכל ההיבטים הרלוונטיים לקידום הסדר העדפה כולל סוגיות תקציביות.
 - 4.3 הסדר העדפה העובר בתחום הבינעירוני יתוחזק ע"י הגורם האחראי על אחזקת כלל הדרך, אלא אם יוחלט אחרת ע"י משרד התחבורה.
 - 4.4 זכייני PPP אחראים בהתאם לזיכיון.
 - 4.5 הסכם פתיחת הסדר העדפה יתייחס גם לשיפורים גאומטריים ועדכוני רמזורים.

5. סיום הפרויקט

לקראת סיום הפרויקט, בטרם פתיחתו לתנועה, תגיש החברה המבצעת, בהתייעצות עם המחוז והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ומשטרת ישראל, דוח בטיחות (תסקיר בטיחות) הבוחן את מוכנות התוואי להפעלה בטוחה. דו"ח זה יידון ברמת מנכ"ל משרד התחבורה או מי מטעמו, בהשתתפות כלל המעורבים ובפרט- מנהל רשות לתחבורה ציבורית, ראש מינהל התשתיות, מנהל אגף בכיר לתכנון תחבורתי, מפע"ת ארצי או מי מטעמו - המפקח על התעבורה המחוזי, נציגי הרשות לתח"צ במחוז, החברה המבצעת, משטרת ישראל והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

6. הסברה והדרכות

- 6.1 כל פתיחה של הסדר העדפה לתנועה (נת"צ/נר"ת, מת"צ, רת"צ, תאו"ם, רק"ל ולנהגי התחבורה הציבורית) תלווה במסע הסברה בטיחותי לציבור הרחב
- 6.2 ההסברה תהיה משולבת: מדיה כתובה ומשודרת, קשרי קהילה וכו.
- 6.3 מסע ההסברה יוצג למנכ"ל משרד התחבורה, על-ידי הרשות לתחבורה ציבורית ויתואם עם דובר המשרד.
- 6.4 הרשות לתח"צ בשיתוף הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים יוסיף לתוכנית הכנסים של קציני הבטיחות בתעבורה ותוכנית ההדרכות התקופתיות של נהגי האוטובוסים דגשים לעניין נהיגה בהסדרי ההעדפה.
- 6.5 באחריות היזם לבצע הדרכה למשתמשי התחבורה הציבורית לקראת הפתיחה.

6.6 לקראת פתיחת הסדר העדפה לתנועה – ע"פ לוח הזמנים המיועד שנקבע ע"י החברה - תבצע החברה המבצעת את הפרויקט הדרכות מקצועיות לחברות התחבורה הציבורית ומתן הנחיות מפורטות למנהלי קציני הבטיחות שלהן ולכל אחד ואחד מהנהגים הצפויים לעבור בהסדר ההעדפה- כמפורט :

א. הרשות לתח"צ – הוצאת הנחיות למנהלי החברות.

ב. תחום קציני בטיחות בתעבורה באגף הרכב (משרד התחבורה) – הוצאת הנחיות לקציני בטיחות בתעבורה במשרד התחבורה ובחברות.

ג. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים – עריכת מתווה הסברה לצורך הפצתו, על ידי היזם, לנהגי התח"צ ולמשתמשי הדרך בסביבת הסדר ההעדפה.

ד. מנהלי חברות המפעילים – הוצאת הנחיות לנהגים.

ה. דובר המשרד – ליווי תהליך ההסברה ע"י דובר משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

7. מעקב

מדי חצי שנה ובמשך של שנתיים תעביר רשת התימור המקומית בשיתוף הרשות לתחבורה ציבורית למפע"ת המחוזי עם העתק לרלב"ד ומשטרת ישראל, דו"ח של פעילות הסדר ההעדפה, היקף אוטובוסים/רק"לים, ת.ד., נפגעים, פניות מטעם המשטרה, הרשות המקומית והציבור בעניין תפקוד הסדר ההעדפה. במהלך אישור התכנית ו/ או פתיחה, ניתן יהיה להגדיר דרישות למעקב. המפע"ת המחוזי יהיה רשאי לקבוע דיון שבסופו יוכן מסמך הפקת לקחים ע"י המפע"ת הרלוונטי ובסיכומו תובנות והמלצות לשינויים.