

נייר עמדה : פתרון ביניים לבעיית התדירות של לולאת השרון

"תחבורה בדרך שלנו", קורא למשרד התחבורה ולרכבת ישראל לשנות את התכנית התפעולית של מסילת השרון, על מנת שלא לפגוע בתדירות של הרכבות בין תל אביב לפתח תקווה וראש העין. בנייר עמדה זה, אנחנו מציעים פתרון ביניים שיאפשר המשך השירות הקיים עד אשר יבוצע החשמול והשלב הבא בתשתיות הרכבת.

רקע

כיום ישנה מסילה כפולה שמחברת את תל אביב עם כפר סבא והוד השרון, דרך בני ברק, פתח תקווה וראש העין. במסילה זו מופעלות ארבע רכבות בשעה בכל כיוון (פרט לזמן השפל בין 09:00 ל-14:30). התדירות הטובה מאפשרת ל"רכבת הפרוורים" לשמש כמעין שירות מטרו בין ערי השרון ומזרח גוש דן לבין תל אביב, ובכך גורמת לרבות נוסעים לוותר על שימוש ברכבם הפרטי.

במהלך שנת 2018, צפויה הרכבת לפתוח שתי תחנות נוספות, "רעננה דרום" הנמצאת במחלף רעננה דרום, ו"רעננה מערב" השוכנת בדרך ירושלים המחברת את רעננה עם הרצליה. תחנות אלה יאריכו מערבה את השירות הקיים, שמלבד הארכתו מערבה, לא צפוי להשתנות.

ברבעון הראשון של שנת 2019, צפויה להיחנך "מסילת השרון", שמחברת בין הרצליה ורעננה במזרח, ובכך תסתיים השלמת לולאה שמאפשרת נסיעה רצופה מתל אביב לערי השרון דרך פתח תקווה וראש העין וחזרה דרך רעננה והרצליה.

הקו הזה מתחבר למסילת האיילון, בחלקו הדרומי (הקיים) מעט צפונית לתחנת "תל אביב האוניברסיטה", ובחלקו הצפוני (המתוכנן) מצפון לתחנת "הרצליה". מדרום לתחנת "תל אביב ההגנה", הקו מתפצל מהקו הראשי (הקו ללוד) וממשיך לקו החוף הדרומי דרך תחנות חולון ובת ים, והלאה לאשדוד, אשקלון ועיריית הבשור.

בגלל הפיצול לחולון, שמתחבר לאיילון מכיוון מזרח, הקו חייב להשתמש במסילת האיילון המזרחית, שהיא מסילה בודדת. כלומר, מסילה שיכולה לשאת רק רכבת אחת לכל כיוון, בקטע שבין ההגנה לאוניברסיטה. בשל כך, אותן ארבע רכבות בשעה לכיוון הן המספר המקסימלי שאפשר להעביר בשירות לכיוון פתח תקווה וראש העין.

במפה הבאה¹, שפרסם עופר פטרסבורג ב־2015, עולה שהפתרון המוצע של רכבת ישראל הוא שירות לולאתי כאשר שתיים מהרכבות שנוסעות היום מתל אביב לפתח תקווה יוסטו לשרת קודם את רעננה לפני שהן חוזרות על עקבותיהן דרך ראש העין ופתח תקווה לתל אביב. שתי הרכבות הנותרות ימשיכו לשרת קודם את פתח תקווה, ראש העין וכפר סבא, ותחזרנה לתל אביב דרך רעננה.

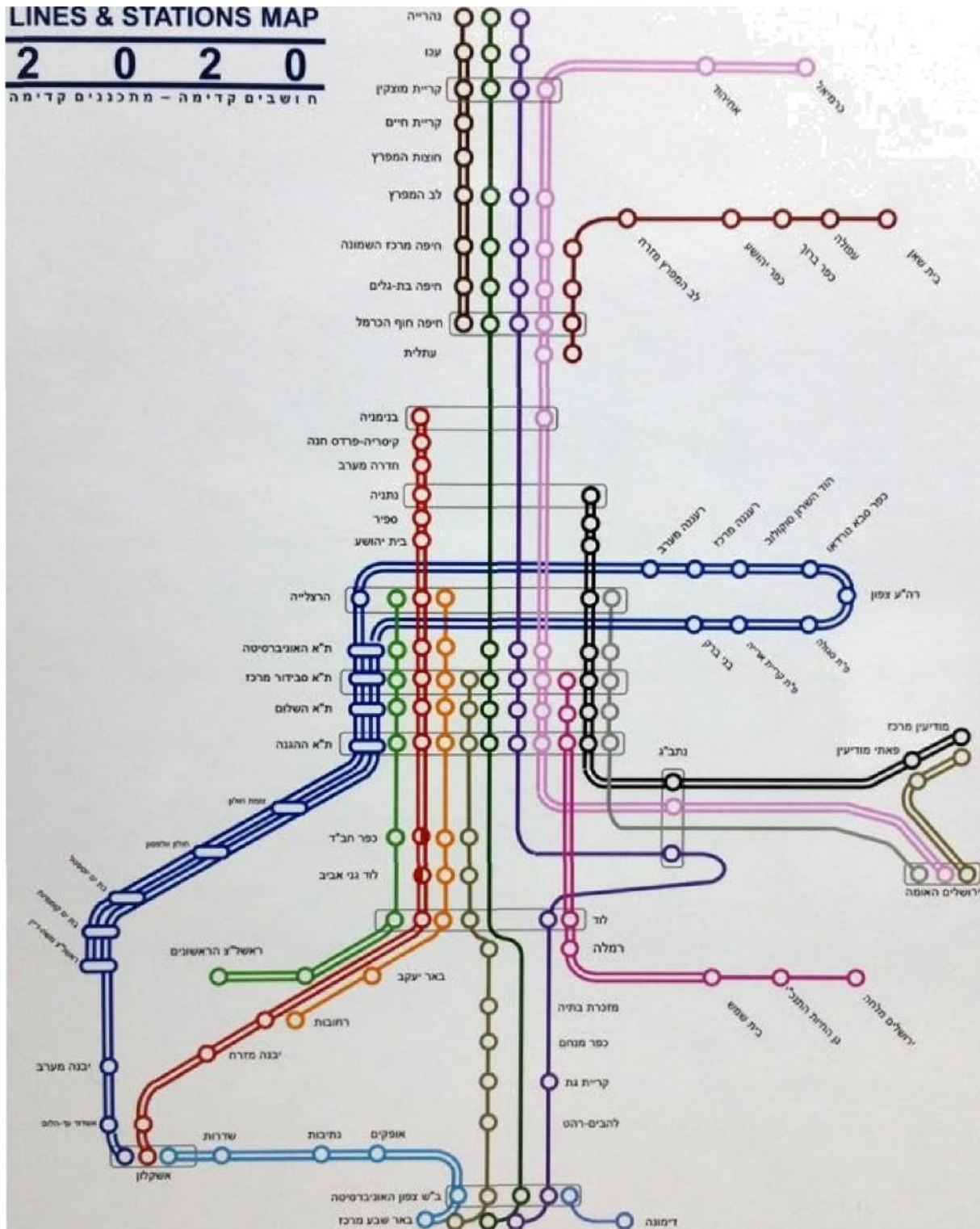
המשמעות של פתרון זה היא הפחתת מספר הרכבות מתל אביב לפתח תקווה וראש העין בחצי—
תושבי אותן ערים יאלצו להמתין חצי שעה בין רכבת לרכבת, אפילו בשעות השיא שבהן ממילא
יש עומס נוסעים בקטע הזה. מיותר לציין שהרכבת תפסיק לשמש כמטרו בקו זה.

השירות המוצע ייטיב מעט את מצבם של תושבי כפר סבא והוד השרון, שכן יהיו להם עדיין ארבע
רכבות שמתחברות עם ציר האיילון כל רבע שעה, כאשר שתים מהן יחסכו לנוסעים בין ארבע
דקות ("כפר סבא נורדאו") ל-10 דקות ("הוד השרון סוקולוב").

כמובן שהמרוויחים הגדולים מהשינוי הם תושבי רעננה, שיזכו, אומנם רק כל חצי שעה, בנסיעה
של 22 דקות בין תחנת "רעננה דרום" ל"תל אביב סבידור".

LINES & STATIONS MAP

2 0 2 0
חושבים קדימה - מתכננים קדימה



הפתרון המוצע

הפתרון המוצע הוא לפרק את הלולאה לשני שירותים שונים:

- אשקלון—ראשון לציון—חולון—תל אביב—פתח תקווה—ראש העין—כפר סבא—רעננה—הרצליה (הארכת שלוש רכבות בשירות הקיים מכפר סבא להרצליה, אך ללא המשך לתל אביב בקו החוף);

- אשקלון—ראשון לציון—חולון—תל אביב—פתח תקווה—ראש העין
(קיצור רכבת אחת בשירות הקיים כך שתסיים את נסיעתה בראש העין צפון);
 - בית שמש—לוד—תל אביב—הרצליה—רעננה—כפר סבא—ראש העין
(הארכת השירות הקיים מבית שמש להרצליה, כך שימשיך לכפר סבא ועד ראש העין)
 - כמו כן, יש להפעיל את שירות אשקלון—תל אביב—הרצליה—נתניה בכל שעות היום כדי
לאפשר לתושבי רעננה החלפה מהירה בהרצליה
- יש לציין שפתרון זה הוא פתרון זמני. המסילה הרביעית באיילון, כשתקום, תאפשר פתרון מיטבי יותר, ואפילו לפני כן, יש אפשרויות אחרות שיכולות להגביר את התדירות בקטע שבין הרצליה לכפר סבא.

מפת הנוסעים של רכבת ישראל עם השינויים המוצעים



בפתרון המוצע כמעט כל הנוסעים מרוויחים :

- נוסעים מפתח תקווה וראש העין לא יאבדו את התדירות הקיימת, ועדיין יוכלו להגיע לכפר סבא ורעננה שלוש פעמים בשעה ;
- נוסעים מכפר סבא והוד השרון ימשיכו להשתמש בשלוש הרכבות שנוסעים דרך ראש העין, ופעם בשעה יוכלו להשתמש ברכבת מעט מהירה יותר דרך הרצליה ;
- לאותם נוסעים מכפר סבא והוד השרון תהיה נסיעה חמישית בשעה עד הרצליה עם החלפה מהירה לתל אביב ;
- תהיה פגיעה מינורית בתושבי רעננה, אשר פעם בשעה יאלצו לבצע החלפה מהירה בהרצליה, דבר שיאריך את נסיעתם הקצרה בשלוש עד ארבע דקות.

טבלה המשווה את זמני הנסיעה והתדירות של נסיעות שונות

נסיעה	בתכנית הקיימת	בתכנית המוצעת
ראש העין צפון—תל אביב סבידור מרכז	סך רכבות בשעה: 2 25 דקות, שתי רכבות בשעה	סך רכבות בשעה: 4 25 דקות, ארבע רכבות בשעה
כפר סבא נורדאו—תל אביב סבידור מרכז	סך רכבות בשעה: 4 28 דקות, שתי רכבות בשעה 31 דקות, שתי רכבות בשעה	סך רכבות בשעה: 5 28 דקות, רכבת אחת בשעה 31 דקות, שלוש רכבות בשעה 31 דקות, רכבת אחת בשעה*
הוד השרון סוקולוב—תל אביב סבידור מרכז	סך רכבות בשעה: 4 25 דקות, שתי רכבות בשעה 34 דקות, שתי רכבות בשעה	סך רכבות בשעה: 5 25 דקות, רכבת אחת בשעה 34 דקות, שלוש רכבות בשעה 28 דקות, רכבת אחת בשעה*
רעננה דרום—תל אביב סבידור מרכז	סך רכבות בשעה: 4 22 דקות, שתי רכבות בשעה 37 דקות, שתי רכבות בשעה	סך רכבות בשעה: 5 22 דקות, רכבת אחת בשעה 37 דקות, שלוש רכבות בשעה 25 דקות, רכבת אחת בשעה*
ראש העין מרכז—תל אביב סבידור מרכז (אופציה)	אין שירות	סך רכבות בשעה: 1 31 דקות, רכבת אחת בשעה (החלפה בראש העין צפון)

*נסיעה זו מחייבת החלפה בהרצליה

**אלן טנמן, ממונה מחקר ומדיניות
תחבורה בדרך שלנו**