ישראלחופשית

הפעלת תחבורה ציבורית בשבת

מסמך מדיניות | נובמבר 2026

המחלקה למדיניות ציבורית, תנועת ישראל חופשית (ע"ר)

תוכן עניינים

תקציר 3

מבוא 4

חלק א' - מיפוי הנחיות רגולטוריות במסגרות התחבורה הקיימות 5

חלק ב' - הפעלת אוטובוסים בשבת 6

חלק ג' - הפעלת הרכבת הקלה בגוש דן בשבת 8

חלק ד' - הפעלת רכבת ישראל בשבת 9

חלק ה' - הרקע: סטטוס-קוו, המצב החוקי, וכשל היוזמות המקומיות 10

חלק ו' - ביקוש חוצה מחנות פוליטיים 11

חלק ז' - מבט חוקתי, כלכלי וחברתי 13

חלק ח' - בחינת חלופות מדיניות והמלצה אופרטיבית 14

סיכום 17

מראי מקום 18

נספח א': אוטובוסים בעלי היתר לנסיעה בשבת 19

נספח ב': מפות קווי האוטובוס בעלי היתר לנסיעה בשבת 20

נספח ג': אוטובוסים לבתי חולים 21

עשו במלאכה:

נטע בוחבוט | נועם בורשטיין | תומר בר עוז | הדס גור זאב | נוה מאור

המחלקה למדיניות ציבורית, ישראל חופשית

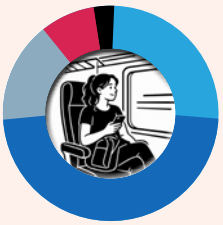
עיצוב: סטודיו רן לוצקי

תקציר

ישראל היא המדינה היחידה שמשביתה את תשתיות התחבורה הלאומיות למשך כ-24% מימות השנה (שבתות וחגים).

השבתה זו מייצרת נזק כלכלי עצום, פוגעת בחיי אדם ובחופש התנועה, מייקרת את מחיר הנסיעה ויוצרת אפליה מובנית נגד שכבות חלשות שאינן מחזיקות ברכב פרטי.

74% מהציבור בעד תחבורה ציבורית בשבת



- 26% בעד תחבורה ציבורית בשבת כמו ביום חול
- 48% בעד תחבורה ציבורית מוגבלת בשבת למרכזי ערים, בתי חולים, מקומות בילוי ולנסיעות בין עירוניות
- 15% נגד תחבורה ציבורית בשבת למעט חריגים בודדים כמו מה שיש כיום
- 8% נגד תחבורה ציבורית כלשהי
- 3% לא יודע/ת

ישראלחופשית | הדד

סקר יולי 2026

צעדי מדיניות לקידום מיידי בממשלה הבאה

"מחר בבוקר"

1. הפעלה מלאה של כלל 418 קווי האוטובוס בעלי הרישיון לנסיעה בשבת, ומתן היתר נסיעה בשבת לכ-621 קווים לפחות שעומדים בתנאי הרישיון הקיימים בחוק בגין הסעה לבית חולים.

2. הפעלת הרכבת הקלה בגוש דן בשבת באמצעות התאמת הזיכיון.

3. הפעלת רכבת ישראל בסוף השבוע באמצעות החלטת דירקטוריון.

מניעת נזק עצום למשק

הפעלה בשבת של רכבת ישראל והרכבת הקלה בגוש דן תמנע נזק המוערך בכ-**1.6 מיליארד ש"ח בשנה**

רכבת ישראל
737 מיליון ש"ח בשנה

הרכבת הקלה בגוש דן
880 מיליון ש"ח בשנה

1. **הוזלת עלויות הנסיעה:** פריסת העלויות שכבר הושקעו על פני כמות נוסעים גדולה יותר - תוספת של כ-15% מכמות הנוסעים השנתית.

2. **צמצום התלות במוניות ובחלופות יקרות:** השבתת הרכבות בשבת כופה על הציבור שימוש בחלופות יקרות בעשרות שקלים לנסיעה, שעולות למשק כ-700 מיליון ש"ח בשנה.

3. **ויתור על הוצאות רכב פרטי:** האופציה לוותר על רכישה ואחזקה של רכב פרטי (או רכב שני) - חיסכון שנאמד בגוש דן לבדו בכ-150 מיליון ש"ח בשנה.

4. **צמצום עלויות חיצוניות:** הפחתת זיהום אוויר, גודש בכבישים ותאונות דרכים.

הנזק מביזור סמכות להפעלה בשבת לרשויות מקומיות

העברת סמכות ההפעלה בשבת לרשויות המקומיות היא פתרון לקוי היוצר "נתקים" ברשת הארצית, ומייצר מציאות שתקשה עוד יותר על פתיחת התחבורה הציבורית בשבת בעתיד. תחבורה ציבורית אמורה להיות מנוהלת ע"י עקרונות מקצועיים הקובעים כיצד עליה להיות מרושתת, ומרגע ששוברים את הארגון הכללי, מיוצר כאוס בלתי מקצועי שלא "פותר" הגעה ממקום א' למקום ב' ברחבי הארץ. מהלך זה יקבע אי-שוויון גיאוגרפי חמור: הוא יניח פערים בין רשויות מבוססות לבין רשויות מוחלשות שלא יכולות לשאת בנטל התקציבי של הפעלת שירות עצמאי, ובו-בזמן יפקיר את הציבור החילוני בערים שבהן ההרכב הפוליטי המקומי חוסם זאת.

ישראל צריכה לעבור למודל של "רציפות שירות כברירת מחדל":
רשת התחבורה הציבורית הארצית חייבת לפעול שבעה ימים בשבוע.

ישראלחופשית

מבוא

הקמתה של ממשלה חדשה פותחת חלון הזדמנות נדיר להסדרת אחת הסוגיות שהציבור הישראלי מבקש לפתור זה שנים: הפעלת תחבורה ציבורית בשבת. בשונה מסוגיות ערכיות טעונות אחרות, כאן עומדת לרשות הממשלה דרך פעולה מהירה ומעשית - חלקה הגדול אינו דורש חקיקה כלל, אלא החלטות מנהליות והתאמות חוזיות שניתן לקדם כבר בימיה הראשונים.

נייר מדיניות זה, מטעם המחלקה למדיניות ציבורית של ישראל חופשית, מציג תמונה מלאה על אודות הסוגייה: על הביקוש הקיים, על המצב המשפטי ביחס לאמצעי התחבורה השונים, את ההצדקה הכלכלית והחברתית ואת מתווה הפעולה המומלץ. מטרתו לתרגם קונצנזוס ציבורי רחב לצעדים ברי-ביצוע.

מדינת ישראל צריכה לעבור למודל של "רציפות שירות כברירת מחדל":
רשת התחבורה הציבורית הארצית חייבת לפעול שבעה ימים בשבוע
בכל רחבי המדינה, כאשר השבתה של קו או שירות תהיה החריג הצר, ולא הכלל.

האידיאל החקיקתי הוא עיגון חובת רציפות זו בחקיקה ראשית. על פי מנגנון זה, השירות יפעל כסדרו בכל מקום, ורק ביישובים או שכונות בעלי צביון דתי מובהק תתאפשר החרגה נקודתית ומקומית - וגם זאת מבלי לחסום עורקי תחבורה ראשיים או קווים בינעירוניים. לצד חזון חקיקתי זה, המסמך מציג שורה של צעדים מיידיים שניתן לקדם כבר עתה, ללא צורך בחקיקה, כדי להניע את השינוי בשטח.

חלק א'

מיפוי הנחיות רגולטוריות במסגרות התחבורה הקיימות

הטבלה שלהלן ממפה, עבור כל אמצעי תחבורה, את החסם החוקי החוסם כיום את הפעלתו בשבת ואת הדרך להסרתו - ומעלה כי החסמים נחלקים לשלוש רמות בלבד: **אמצעים שאין בחוק כל מניעה להפעלתם מחר בבוקר** (רכבת ישראל, אוטובוסים בעלי היתר), **אמצעים שדורשים התאמה חוזית בלבד מול המפעיל** (הרכבות הקלות, הרכבלית), **ואמצעים שדורשים חקיקה** (אוטובוסים ללא צורך בהיתר). המשמעות המעשית, המפורטת בטור השמאלי, היא שעבור רוב האמצעים אין צורך כלל בחקיקה ראשית, אלא בהחלטה מנהלתית או בתיקון חוזה.

אמצעי תחבורה	המצב החוקי והרגולטורי	משמעות אופרטיבית וחו"ד משפטיות
אוטובוסים **מחר בבוקר**	סעיף 71(א7) לפקודת התעבורה ותקנה 386א לתקנות התעבורה משנת 1991 מעניקים לרשות המוסמכת (המפקח על התעבורה, שפועל תחת סמכות שר התחבורה) סמכות להחריג קווי אוטובוס ולאשר הפעלתם בשבת ככל שעומדים באחד התנאים: א. קו המשרת נוסעים לבית חולים ב. קו שירות ליישוב ספר ג. קו שירות לתושבים שאינם יהודים ד. קו שירות חיוני מסיבות של ביטחון הציבור ה. קו שירות חיוני מבחינת שירותי תחבורה ציבורית (יציאה לפני צאת שבת במסלולים ארוכים / שירות יישובים רחוקים). נכון להיום יש 418 קווים בעלי רישיון סטטוטורי לנסיעה בשבת, לפי בדיקת ישראל חופשית, כ-280 מתוכם אינם פעילים.	1. הנחיית שר.ת התחבורה להפעלת 280 קווים שהם כבר בעלי רישיון סטטוטורי לנסיעה בשבת[1], אך אינם פעילים היום. 2. הנחיית שר.ת התחבורה להחזיר רישיון לקווים שרישיונם בוטל ולא חודש. מתן היתר רישיון לנסיעה בשבת ל-621 קווי אוטובוס העומדים בתנאי קטגוריה א: קו המשרת נוסעים לבית חולים.[2] חקיקת מנגנון המסדיר הפעלת תחבורה ציבורית בכל ימות השבוע ואת הסמכות לשר.ת התחבורה להגביל נסיעה בשבת לפי צורך ממוקד.
רכבת קלה	פרויקטים אלו, בגוש דן ובירושלים, מופעלים באמצעות חברות פרטיות במסגרת מכרזים והסכמי זיכיון. החברה הממשלתית נת"ע היא האמונה על ההקמה והפיקוח בגוש דן בעוד שבירושלים הניהול יושב תחת תכנית אב לתחבורה בעירייה. שתי המערכות כפופות למשרד התחבורה תחת פקודת מסילות הברזל. אין כל מגבלה בחוק להפעלתן בשבת.	חוות דעת משפטית באשר ל"דנקל" (בגוש דן) קובעת כי המניעה, אם קיימת, היא חוזית בלבד. המדינה בחרה מרצונה לכבול את ידיה במסגרת תנאי המכרז. שינוי המדיניות דורש התאמה מסחרית-חוזית מול המפעילים, ללא צורך בהליכי חקיקה בכנסת.[3] עקרונית, המצב זהה בירושלים, בה אין צורך בשינוי חקיקתי כלשהו אלא בשינוי חוזה העירייה מול הזכיין.
רכבת ישראל **מחר בבוקר**	מוסדרת תחת פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972.[4] אין בפקודה איסור חוקי מפורש על הפעלה בשבת. ההשבתה מבוצעת מכוח הנחיות דרג פוליטי והסכמים קואליציוניים.	הפעלה בסופי שבוע אינה דורשת שינוי חקיקה ראשי, אלא החלטה מנהלית-תפעולית של דירקטוריון הרכבת ומשרד התחבורה בהתאם לסמכויותיהם הכלליות.
רכבלית	בדומה לרכבות הקלות, מופעלת ע"י זכיין הנמצא בחוזה הפעלה מול משרד התחבורה. פועלת מתוקף צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הפעלת רכבל), התשכ"ח-1968.[5]	הנחיית צוות מקצועי במשרד התחבורה לגבש תוכנית לשינוי רישיון ההפעלה ולוחות הזמנים. שינוי חוזה ההפעלה מול הזכיינית.

חלק ב'
הפעלת אוטובוסים בשבת

קיים צורך מהותי ברשת תחבורה ציבורית רציפה וקבועה בכל רחבי הארץ, המבוססת על מערך האוטובוסים. לכל הפחות, ובצעדים מיידיים שאינם דורשים חקיקת מנגנון קבוע, כבר היום 418 קווי אוטובוס מתוך 2880 קווים מחזיקים ברישיון סטטוטורי המאפשר את הפעלתם גם בשבת, אך לא כולם פעילים.

על פי תקנות התעבורה, קווים יכולים לקבל היתר לנסיעה בשבת על בסיס מספר מאפיינים חיוניים:

א. קו המשרת נוסעים לבית חולים

ב. קו שירות ליישוב ספר

ג. קו שירות לתושבים שאינם יהודים

ד. קו שירות חיוני מסיבות של ביטחון הציבור

ה. קו שירות חיוני מבחינת שירותי תחבורה ציבורית (יציאה לפני צאת שבת במסלולים ארוכים / פועל כזמן קצר אחרי כניסת שבת / שירות יישובים רחוקים).

שתי פעולות שניתן לקדם ללא חקיקה:

הפעלת 280 קווים שכבר מחזיקים בהיתר לנסיעה בשבת ואינם פעילים היום (72 לא פעילים, 208 שפועלים חלקית רק בשבת ולא בשישי).
(רשימה מצורפת בנספח א')

מתן היתר לנסיעה בשבת ל-621 קווים לפחות שעומדים בתנאים לקבלת היתר (המגיעים למרחק 300 מטר מבתי חולים ופועלים בימי חול) ואינם בעלי היתר לנסיעה בשבת.
(רשימה מצורפת בנספח ב')

ממענה שניתן לבקשת חופש מידע ממשרד התחבורה, נובמבר 2025, כמות הקווים שאינם פעילים אך מחזיקים בהיתר לנסיעה בשבת הוא 72 וכמות הקווים הפעילים בשבת היא 346 [6], אך מבדיקת ישראל חופשית עלה כי מתוך הקווים הפעילים רק 138 קווים פעילים בפועל בשבת. יתר 208 הקווים בפועל מהווים קווים שפעילים חלקית:
כ-199 קווים שפועלים זמן קצר לפני צאת שבת או אחרי כניסת השבת, כ-9 קווי לילה עם נסיעות בודדות בשישי. בערים יהודיות ומעורבות ישנם רק 43 קווים (כ-10% מהקווים בעלי ההיתר) פעילים בשבת, רובם המוחלט באזור צפון המדינה ומטרופולין חיפה. (מצ"ב נספח א')

נתונים אלה משקפים מגמה מתמשכת של צמצום בהיקף השירות הקיים; רק במהלך שנת 2025 בוטלו לפחות 18 קווים שהחזיקו בהיתר. במקביל, קווים חיוניים המחברים את הפריפריה למרכז מושבתים מזה שנתיים לפחות; כך למשל קו 301 בין אשקלון לתל אביב, הקווים מבאר שבע לירושלים ולאשדוד, מחדרה לירושלים והקו מאילת לירושלים - כולם מחזיקים באישור חוקי לנסיעה בשבת אך מושבתים דה-פקטו בסופי השבוע. עיוות זה פוגע גם בקו שאמור לשרת את הציבור הבדואי בין ערערה בנגב לדימונה, ואף בנגישות לבתי חולים מרכזיים דוגמת שיבא, אסותא אשדוד, הדסה ושערי צדק, שאינם זוכים לשירות אוטובוסים בשבת. מציאות זו מוכיחה כי גם כאשר קיימת אפשרות חוקית מפורשת להפעלת תחבורה ציבורית בשבת, המדיניות בפועל מתמקדת בביטול ובהשבתה של קווים, זאת למרות הצורך הציבורי הבולט ועל אף היותם מספקים שירות חיוני כהגדרתו בחוק.[6]

על אף שניתן להפעיל "מחר בבוקר" מאות קווים בשבת, שיכולים לתת מענה לאיזורים נרחבים במדינת ישראל, הפעולה הנדרשת היא להפעיל תחבורה ציבורית באופן מלא בשבת כברירת מחדל. הסדרה זו דורשת חקיקה, והסרת סמכות הווטו של משרד התחבורה שמאפשר למנוע הפעלת קווי תחבורה ציבורית בשבת.

לא נעים בסופ"ש:

קווי אוטובוס נבחרים שפעילותם בשבת הופסקה בשנים האחרונות, אף שיש להם היתר לכך:



קרדיט: יפעת ראובן, TheMarker, 25 בדצמבר 2025

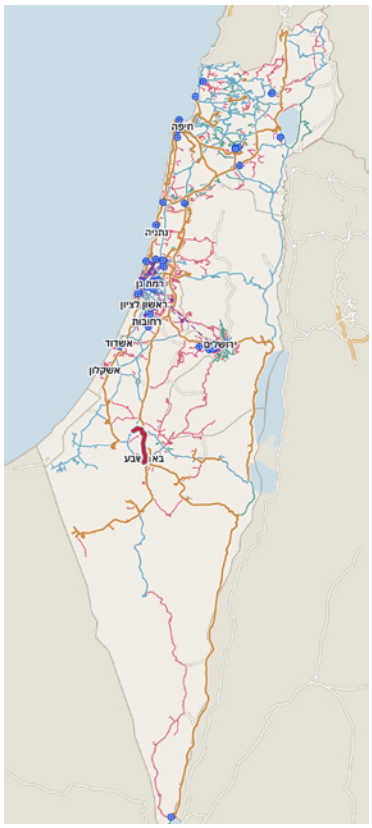
*המידע פורסם הודות לבקשת חופש מידע של התנועה לחופש המידע, נובמבר 2025

מפת הקווים הפעילים בשבת היום



קישור למפה

מפת הקווים אם כלל הקווים בעלי היתר לנסיעה בשבת יהיו פעילים בשבת



קישור למפה

קרדיט: אלון אורינג,
Who gets a bus on Shabbat

פעילות מלאה בשבת | פעילות בשבת, לא בשישי | כלל הקווים בעלי היתר

חלק ג'
הפעלת הרכבת הקלה בגוש דן בשבת

רשת הרכבת הקלה בגוש דן (הדנקל) היא אחד מפרויקטי התשתית הגדולים והיקרים במדינה, בהשקעה ציבורית הנאמדת בכ-42.5 מיליארד ש"ח לשלושת הקווים הראשונים. מערכת זו תוכננה לחבר את ערי המטרופולין למוקדי ביקוש מרכזיים והשבתתה בסופי שבוע נובעת מחסם חוזי בלבד מול המפעילים הפרטיים. בגוש דן קיים ביקוש נרחב, הן בקרב נבחרי ונבחרות הציבור והן בקרב התושבים, והתוואי התת-קרקעי מקטין את הסיכוי לחיכוכים עם הציבור הדתי והחרדי.

ניתוח מגמות בערים שנבדקו בעולם (כמו לונדון, מדריד, אמסטרדם וניו יורק) מראה כי במטרופולינים מרכזיים נשמר היצע תחבורה בסופי השבוע הזהה למתכונת ימי החול. לצד היצע זה, הניתוח מראה צורך ממשי בשירות רציף למטרות פנאי ובילוי, כאשר היקף הנוסעים בסופ"ש מגיע ל-55% לעומת ימי העבודה.[7] מגמה זו מתממשת גם בישראל: במערכת המטרונית בחיפה, הביקוש בסופי שבוע וחגים עומד על 56% לעומת ימי החול. פוטנציאל זה צפוי להיות גבוה יותר בגוש דן, שכן שיעור שומרי השבת בתל אביב נמוך מזה שבחיפה (11% לעומת 16.5%).[8] לפיכך, נתוני השימוש בחיפה מהווים רף תחתון לביקוש הצפוי ברשת הרכבת הקלה בגוש דן. הסרת החסמים להפעלת הדנקל בשבת ומתן מענה לביקוש הקיים צפוי להוסיף כ-33 מיליון נוסעים בשנה, המהווים גידול של 17% ביחס לימי החול.

במרחב המטרופוליני של גוש דן קיים צורך וביקוש נרחב לתנועה ברמת שירות גבוהה גם בסופי שבוע. ריכוז גבוה של מוקדי בילוי, תרבות ורצועת חוף הפעילים בשבת, לצד שירותים חיוניים הפועלים ברציפות כמו המרכזים הרפואיים איכילוב ותל השומר, מייצרים תנועה ערה של עובדים ומבקרים גם בימי המנוחה.

כיום, היעדר פתרון רשת מקיף, נגיש ונוח כמו הרכבת הקלה בשבת כופה על הציבור שימוש בחלופות יקרות כמו מוניות ורכב פרטי, או חלופות פחות בטוחות כמו נסיעה על דו גלגליים, ומייצר עלויות עודפות של אחזקת רכב ועלויות חיצוניות של זיהום אוויר ותאונות דרכים (במיוחד בנסיעות צעירים למוקדי בילוי). בנוסף, השבתת הרכבת בשבת מהווה בזבוז קיצוני של משאבי עתק ותשתיות מסילתיות קיימות שכבר הוקמו במיליארדי שקלים מכספי הציבור. ניצול לא אפקטיבי זה של ההון המושקע במערכת מביא להשבתת תשתית לאומית יקרה במשך כ-24% מימות השנה, ומייצר פגיעה כלכלית רחבה; העלויות מתגלגלות דה-פקטו אל כלל הציבור ומייקרות את עלות התפעול היחסית ואת מחיר הנסיעה בימי החול. על פי אומדן BDO (על בסיס הנתונים המשוערים של משרד התחבורה), תיקון עיוות זה והפעלת הדנקל בשבתות ובחגים צפויים להניב חיסכון משקי של כ-880 מיליון ש"ח בשנה.

אומדן העלות למשק הלאומי בשל אי-הפעלת הרכבת הקלה

הפעלה 7 ימים בשבוע תוזיל את עלות הנסיעה ב-2 ש"ח

התייקרות עלות נסיעה ברכבת הקלה בימי עבודה
חלוקת ההשקעה בין מספר קטן יותר של נוסעים
390 מיליון ₪

התייקרות עלות נסיעה בסופ"ש וחג
חלופות יקרות ביחס לרכבת הקלה
340 מיליון ₪

עלויות עודפות של אחזקת רכבים
חלופות יקרות ביחס לרכבת הקלה
150 מיליון ₪

סך ההפסד למשק הלאומי בשנה:
880 מיליון ₪

סך ההפסד למשק הלאומי ב-40 שנה:
17.4 מיליארד ₪

41%
מעלות ההשקעה ברכבת יורדת לטמיון במקרה של אי הפעלה בשבת ובחגים

BDO חן הרצוג, כלכלן ראשי ושותף

קישור למחקר המלא

ישראלחופשית

חלק ד'
הפעלת רכבת ישראל בשבת

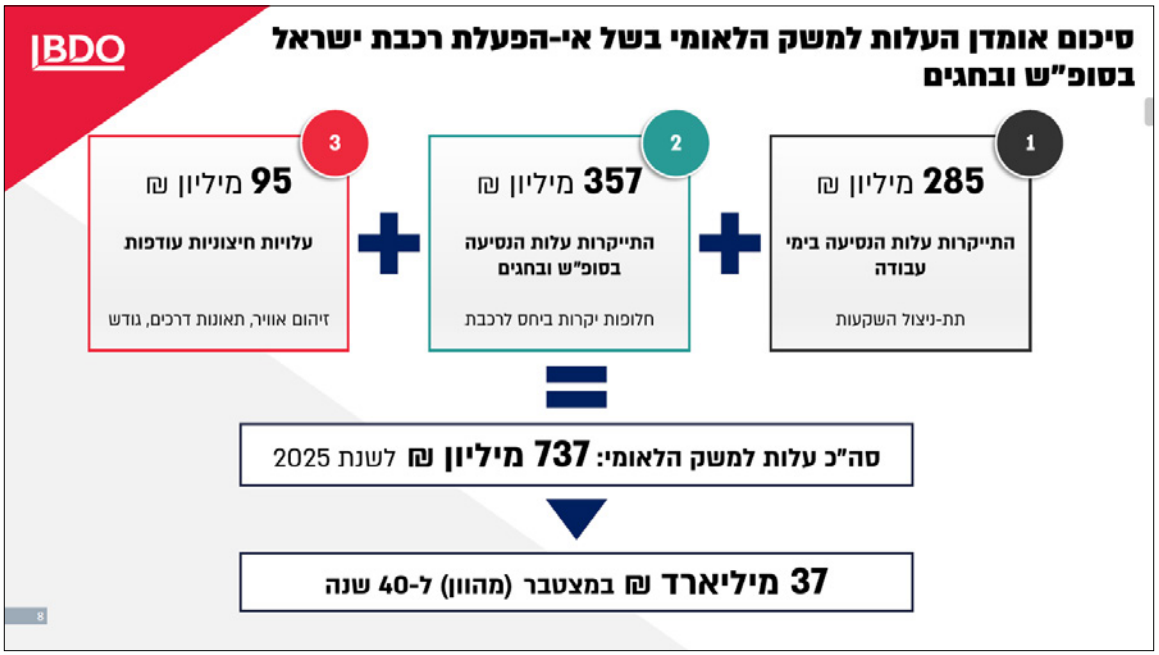
רשת רכבת ישראל היא תשתית לאומית עתירת הון, ששווי נכסיה הקבועים מסתכם בכ-46.3 מיליארד ש"ח, לצד תוכנית פיתוח והרחבה אסטרטגית בהיקף של כ-124 מיליארד ש"ח עד שנת 2040. השבתת מערכת חיונית זו בסופי שבוע ובחגים פירושה ניצול לא יעיל של ההון הציבורי המושקע בה ופגיעה כלכלית משמעותית במשק ובציבור.

ניתוח השוואתי של רשתות רכבת מפותחות בעולם (כמו בבלגיה, אוסטרליה ושווייץ) מראה כי הביקוש בסופי שבוע נע בין 42% ל-67% מיום חול, בעוד שבישראל האינטנסיביות של השימוש בתשתיות תחבורה לאומיות בסופ"ש גבוהה במיוחד (כגון 65% בנתב"ג ו-69% בכביש 6).

על בסיס נתונים אלה, מחקר של BDO מעריך את הביקוש היומי ברכבת בשבת בכ-45% מיום חול (כ-119 אלף נסיעות נטו ליום)[15]. הפעלת הרכבת בשבת צפויה להוסיף כ-7.4 מיליון נסיעות בשנה (גידול של כ-10% בהיקף הנוסעים השנתי) ולמקסם את ניצול התשתית הלאומית.

מבחינה כלכלית, המחקר מעריך את סך הנזק מאי-הפעלת הרכבת בשבת בכ-737 מיליון ש"ח בשנה (וכ-37 מיליארד ש"ח במצטבר ל-40 שנה). נזק זה מורכב משלושה מנועי עלות מרכזיים: ראשית, תת-ניצול של השקעות הציבור, הנאמד בכ-285 מיליון ש"ח בשנה, שכן העלויות הקבועות של מגזר הנוסעים, בסך כ-3.04 מיליארד ש"ח, מתחלקות על פני פחות נסיעות ומייקרות את העלות הקבועה לנוסע בימי חול ב-9%; שנית, התייקרות ישירה של נסיעות סוף השבוע בכ-357 מיליון ש"ח בשנה, עקב כפיית חלופות יקרות כגון רכב פרטי ומוניות (בעלות עודפת ממוצעת של 48 ש"ח לנסיעה), או דחיית הנסיעה וויתור עליה; ושלישית, עלויות חיצוניות עודפות של כ-95 מיליון ש"ח נטו בשנה, הנובעות מתוספת נסועה של 154 מיליון ק"מ-רכב, שמייצרת גודש, זיהום אוויר ועלייה בתאונות דרכים.

מקרה בוחן מובהק לחשיבות ההפעלה בסופ"ש הוא נמל התעופה בן גוריון המהווה שער כניסה לאומי הפועל ברציפות 24/7. בשנת 2025 נרשמו כ-4.7 מיליון נסיעות רכבת מ/אל נתב"ג, כאשר אינטנסיביות הטיסות בסופי שבוע מגיעה לכ-65% מימי החול. היעדר חלופה מסילתית בשבת כופה על הטסים והעובדים בנתב"ג להסתמך על מוניות יקרות או על רכב פרטי, הכרוך בדמי חניה גבוהים ובזמן המתנה ממושך, בתוספת עלות ממוצעת של כ-94 ש"ח לנסיעה. על פי המחקר, השבתת הרכבת לנתב"ג לבדה מייצרת פגיעה כלכלית ישירה ונטל כספי עודף של כ-64 מיליון ש"ח בשנה לנוסעים ולעובדים, וממחישה את האבסורד שבהשבתת תשתית לאומית חיונית הפועלת סביב השעון.



חלק ה'
הרקע: סטטוס-קוו, המצב החוקי, וכשל היוזמות המקומיות

1. שורשי הסטטוס-קוו והמצב החוקי הקיים

המצב הקיים היום נשען היסטורית על הסדר הסטטוס-קוו מלפני קום המדינה, לפיו התקבע שהתחבורה הציבורית בשבת לא תופעל ברמה הארצית, תוך שמירה על חריגים קיימים (כמו בחיפה או אילת).[9] ברבות השנים, מניעה פוליטית זו לבשה צורה משפטית פורמלית.

בשנת 1991 הוכנס תיקון מפורש לתקנה 386א לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, אשר עיגן לראשונה את האיסור על מתן רישיונות לקווי אוטובוס ציבוריים בימי מנוחה, בכפוף לחריגים מצומצמים ביותר שבסמכות שר התחבורה לאשר (כגון קווים המשרתים בתי חולים, יישובים שאינם יהודיים או יישובי ספר).[10]

2. התעוררות השטח והמיזמים הפרטיים

נוכח העדר היוזמה הממשלתית והפער המתרחב בין צרכי הציבור הכללי לבין המדיניות הרשמית, החלו לקום סביב שנת 2015 מיזמים פרטיים וקואופרטיביים מבוססי שותפויות אזרחיות (דוגמת "שבוס" ו"נוע תנוע"). מיזמים אלו פעלו תחת מודל של "אגודות שיתופיות" על מנת לעקוף את הצורך ברישיון קו רשמי ממשרד התחבורה. הם היו הניסיונות הראשונים להתמודד עם פער מבני שבו המדינה נמנעת מלספק שירות בסיסי לתושביה, מאלצת אותם לדאוג לעצמם באופן פרטי, ונאלצת בעצמה להעלים עין ולאפשר זאת.

3. מעבר למיזמים רשותיים - מודל "נעים בסופ"ש"

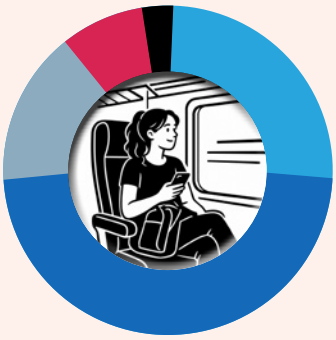
החל משנת 2019 חלה התקדמות נוספת עם הקמת מיזם "נעים בסופ"ש" בהובלת עיריות תל אביב-יפו, גבעתיים, קריית אונו ורמת השרון - מהלך אליו הצטרפו עם הזמן ערים נוספות, עד שהיום הוא כולל 13 רשויות.

כדי לעמוד במגבלות המשפטיות, הרשויות נאלצות לממן את השירות במלואו מתקציביהן העירוניים ולספק את הנסיעות בחינם, שכן גביית תשלום (אפילו סמלי) תלויה בקבלת רישיון ממשרד התחבורה. מצב זה מייצר עיוות תקציבי חמור, שבו כספי ארנונה מקומיים מופנים למימון מערך שאמור להיות ממומן מאגרות נסיעה ומסובסידיה ממשלתית, ומונע פריסה חיונית של השירות ברשויות חלשות מבחינה סוציו-אקונומית.

חלק ו'
ביקוש בקרב רוב הציבור הכללי

ממצאי סקר דת ומדינה (יולי 2026) שנערך על ידי ישראל חופשית מציגים תהודה ציבורית אדירה וחוצת מחנות, המקבעת את הדרישה לתחבורה ציבורית בשבת כקונצנזוס ישראלי רחב ומובהק.

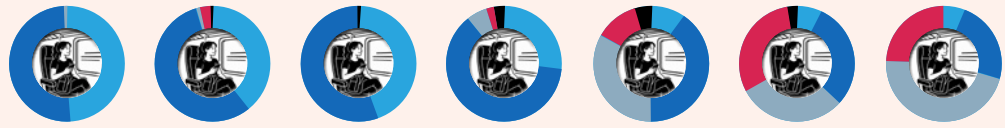
האם צריך להפעיל בישראל תחבורה ציבורית בשבת?



74%
תומכים בהפעלת תחב"צ בשבת



- 26% בעד תחבורה ציבורית בשבת כמו ביום חול
- 48% בעד תחבורה ציבורית מוגבלת בשבת למרכזי ערים, בתי חולים, מקומות בילוי ולנסיעות בין עירוניות
- 15% נגד תחבורה ציבורית בשבת למעט חריגים בודדים כמו מה שיש כיום
- 8% נגד תחבורה ציבורית כלשהי
- 3% לא יודע/ת



הציונות הדתית	עוצמה יהודית	הליכוד	ביחד	ישראל ביתנו	ישר	הדמוקרטים
6%	7%	9%	27%	45%	40%	49%
23%	30%	42%	63%	54%	56%	50%
47%	30%	33%	6%	0	1%	1%
24%	30%	12%	2%	0	3%	0
0	3%	5%	3%	1%	1%	0

- בעד תחבורה ציבורית **מלאה** בשבת כמו ביום חול
- בעד תחבורה ציבורית **מוגבלת** בשבת, למרכזי ערים, בתי חולים, מקומות בילוי ולנסיעות בין-עירוניות
- נגד תחבורה ציבורית בשבת, **למעט** חריגים בודדים, בדומה למה שיש כיום
- נגד תחבורה ציבורית בשבת **כלשהי**
- לא יודע/ת

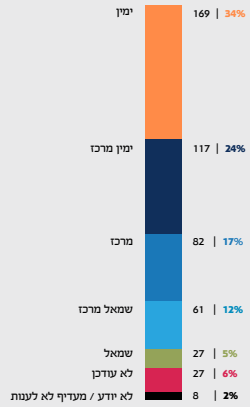
ישראלחופשית | הMדד

מידע על המשתתפים

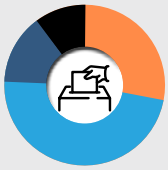
משתתפים לפי דתיות (לא משוקלל)

	אחוז	מספר
חילונים	60%	296
מסורתיים	19%	93
דתיים	21%	102
חילונים לחלוטין	43%	209
חילונים קצת מסורתים	20%	99
מסורתיים	15%	74
דתיים ליברלים	6%	27
דתיים	10%	51
דתיים תורנים	6%	31

משתתפים לפי אידאולוגיה (לא משוקלל)



משתתפים לפי כוונת הצבעה



28% אצביע למפלגה ששייכת ל**קואליציה הנוכחית**, או שבטוח תתחבר ל**קואליציה בראשות נתניהו**

48% אצביע למפלגה ששייכת ל**אופוזיציה הנוכחית**, ובטוח לא תתחבר לקואליציה בראשות נתניהו

14% אצביע למפלגה שיכולה לחבור **גם** לקואליציה בראשות נתניהו **וגם** לקואליציה בהובלה אחרת

10% לא יודע.ת

ישראלחופשית הדד

ישראלחופשית

חלק ז'
מבט חוקתי, כלכלי וחברתי

1. חופש התנועה כזכות יסוד

בראש ובראשונה, קיום תחבורה ציבורית בשבת הוא סוגיה של זכויות יסוד. המשפט החוקתי המודרני מכיר בחופש התנועה כרכיב מרכזי באוטונומיה של הפרט וביכולתו של האדם לממש את חירותו ולנוע באופן חופשי. מניעת שירותי תחבורה ציבורית בשבת פוגעת ביכולתו של הפרט לעצב את יום המנוחה שלו בהתאם להשקפת עולמו, צרכיו וערכיו. הגבלת הניידות של אזרחים חסרי רכב פרטי בשבת מהווה פגיעה בלתי מידתית המנוגדת לערכי היסוד הדמוקרטיים שנקבעו בהכרזת העצמאות.

2. צדק חלוקתי ופערים סוציו-אקונומיים

נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מצביעים על פערים גדולים בבעלות על רכב פרטי בין עשירוני ההכנסה השונים.[12] המדיניות הנוכחית מייצרת "מיסוי רגרסיבי" מובהק ועיוות חברתי - השכבות המוחלשות משלמות מיסים עקיפים וממנות מתקציב המדינה את סלילת הכבישים ותשתיות הענק, אך הנהנים הבלעדיים מהם בסופי שבוע הם בעלי הרכב הפרטי בלבד. בנוסף, חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות[13], קובע חובת נגישות מלאה לשירותי תחבורה, אך נגישות זו הופכת ריקה מתוכן בהעדר שירות בשבת, וכך נכפה יום בדידות על קשישים ובעלי מוגבלויות. נפגעים בולטים נוספים הם חיילים החוזרים מהבסיס בשישי בצהריים ונאלצים לעתים קרובות להוציא מאות שקלים על מוניות או להסתמך על טרמפים מסוכנים.

3. מדיניות התכנון והבנייה בישראל: פרדוקס הדחיקה לתחבורה ציבורית ללא מענה בשבת

השבתת התחבורה הציבורית בסופי שבוע עומדת בסתירה מוחלטת למדיניות התכנון והבנייה הרשמית בישראל. מוסדות התכנון ובהם המועצה הארצית לתכנון ובנייה והוועדות המחוזיות, מובילים בשנים האחרונות מגמה עקבית של ציפוף עירוני ופיתוח מוטה תחבורה ציבורית (TOD), במסגרתה מצומצמים באופן דרסטי תקני החניה בפרויקטים חדשים למגורים ולתעסוקה שלאורך צירי הסעת המונים. המדינה מייצרת במכוון אילוץ תכנוני הדוחק את האזרחים לוותר על הרכב הפרטי, ומסתמכת הלכה למעשה על הנחת עבודה עתידית לפיה תתקיים תחבורה ציבורית רציפה שבעה ימים בשבוע. הנתק המבני של סוף השבוע מייצר פרדוקס בלתי אפשרי: התושבים נדרשים לגור במרחב ללא פתרונות חניה, אך נותרים ללא כל חלופת תנועה למשך 26 שעות - עיוות תכנוני שכופה על הציבור פגיעה קשה בחופש התנועה או לחלופין החזקת רכב פרטי בתנאי מחסור חריפים.

4. המחיר הכלכלי של אי-פעילות בשבת והתרומה ליוקר המחיה

מדינת ישראל השקיעה וממשיכה להשקיע עשרות מיליארדי שקלים מתקציב המדינה בפיתוח תשתיות הסעה המונית אסטרטגיות - פרויקט הרכבת הקלה בגוש דן לבדו נאמד בכ-42.5 מיליארד ש"ח, לצד קווי הרכבת המהירה לירושלים ומערכות עתידיות. השבתת התשתיות הללו בכל סוף שבוע ובחג (כ-24% מימי השנה) מהווה תת-ניצול קיצוני של הון ציבורי. הנזק הכלכלי המצטבר מהשבתת הרכבת הקלה בלבד מוערך בכ-880 מיליון ש"ח בשנה למשק הלאומי.[11] מחצית מסכום זה נובעת מהעובדה שהעלויות הקבועות של המערכת מתגלגלות ומייקרות את תעריפי הנסיעה בימי החול. עבור משק הבית הממוצע, היעדר חלופה ציבורית בסוף השבוע מהווה מנוע מרכזי להעמקת יוקר המחיה. משפחות רבות בישראל נאלצות להחזיק ברכב פרטי (ולעיתים יותר מאחד) אך ורק כדי להימנע מ"עוצר תנועה" כפוי בסופי שבוע. מתן חלופת נסיעה בשבת יאפשר למאות אלפי משקי בית לוותר על כך - צעד שיזרים מיליארדי שקלים לחיסכון המשפחתי ולמשק בכלל. כמו כן, בעוד שבשאר העולם השאיפה הסביבתית הרצויה היא הפחתת זיהום, רעש וגודש - כולם תוצרי שימוש יתר ברכבים פרטיים - ישראל פועלת באופן מודע נגד מטרות ראויות אלו.
לא הגיוני שביד אחת המדינה תקדם מסי גודש ונת"צים כדי לעודד מעבר לתחבורה ציבורית, וביד השנייה תשבית אותה ותתמרץ דה-פקטו שימוש ברכב פרטי. השבתת תחבורה ציבורית מובילה גם לעודף תאונות דרכים - מחיר נוסף שעל אזרחי המדינה לשלם. בפרט, צעירים היוצאים לבילוי בלילות שישי נדחפים לנהיגה בשכרות בהיעדר חלופה של קווי לילה הפועלים בשישי. יש לזכור גם שענפים שלמים (כמו תיירות, רפואה, אבטחה) נדרשים לעבוד בשבת - ובין אם הדבר מוטל על העובדים עצמם או על מעסיקיהם, מישהו משלם מחיר על העדר התחבורה הציבורית.

חלק ח'
בחינת חלופות מדיניות והמלצה אופרטיבית

עד כה ביסס נייר זה את הצורך בהפעלת תחבורה ציבורית בשבת - את הביקוש הקיים, את ההיתכנות החוקית ואת ההצדקה הכלכלית והחברתית. משבוססה ההצדקה, נותרת השאלה המעשית: **כיצד לעצב את המדיניות בפועל?**

למדינה עומדות מספר דרכי פעולה, הנבדלות זו מזו לא רק באמצעים אלא בתוצאות: ברמת השוויון, ברציפות השירות, בעלותו ובמהירות יישומו. פרק זה מעמיד את החלופות זו מול זו ומעריך כל אחת לפי אותם קריטריונים, כדי לבסס את ההמלצה על בסיס שיטתי ושקוף ולא על בסיס העדפה ערכית בלבד.

חלופה א': המצב הקיים **היעדר פעולה**

חלופה זו משמעה הותרת המצב הקיים על כנו: השבתת התחבורה הציבורית הארצית בשבת, תוך הסתמכות על המיזמים המקומיים והפרטיים שהתפתחו בשטח. חשוב להבהיר כי אין מדובר ב"היעדר מדיניות", אלא בבחירה אקטיבית להנציח את כל עלויותיו של המצב הקיים - הפגיעה היומיומית בחופש התנועה, הנזק המשקי המצטבר, העמקת יוקר המחיה, והאפליה המובנית נגד שכבות חלשות וחסרות רכב. הסטטוס-קוו אינו פתרון אלא הימנעות מהכרעה, שמחירה מתגלגל אל הציבור מדי שבוע.

חלופה ב': המודל הביזורי (העברת סמכויות לשלטון המקומי) **חלופה פגומה**

⚠ הנזק מהעברת סמכות להפעלה בשבת לרשויות המקומיות

מודל זה מציע להעניק לכל רשות מקומית את הסמכות לקבוע האם וכיצד תופעל תחבורה ציבורית בשבת בתחומה. אנו מתנגדים לגישה זו בשל מספר כשלים מבניים:

1. **פגיעה ברציפות הרשת:** תחבורה ציבורית יעילה וטובה נשענת על מערך ארצי מסונכרן בעל קישוריות גבוהה. נסיעות רבות אינן נעצרות בגבול המוניציפלי. מודל מבוזר מייצר "נתקים" וקטיעות ברשת הבין-עירונית – האוטובוס של תל אביב לא יורשה להיכנס לירושלים, והרכבת (שהיא תשתית ארצית בלעדית) תישאר מושבתת.

2. **יצירת אפליה גיאוגרפית קשה:** זכויות יסוד של אזרח לא יכולות להיות תלויות בעיר מגוריו. בערים מעורבות רבות קיימים תושבים רבים המעוניינים בשירות, אך בשל יחסי כוחות פוליטיים סקטוריאליים במועצת העיר, זכותם הבסיסית לחופש תנועה תוגבל משמעותית. האם זכותו של חילוני ירושלמי לתנועה פחותה מזו של חילוני תל-אביבי?

3. **אי הלימה עם תקנות בחוק הקיים:** תקנה 386 א' מאפשרת לממשלה לאשר הפעלת קו אוטובוס בשבת במקרים בהם קו אוטובוס משרת נוסעים לבית חולים, ישוביי ספר וצרכים ביטחוניים. מודל מבוזר עלול לייצר התנגשות משפטית ומעשית חמורה: האם רשות מקומית תוכל למנוע מאוטובוסים להיכנס בשבתות אל יעדים ציבוריים כמו בתי חולים או מתקנים ביטחוניים הנמצאים בתחומה?

ראוי להזכיר בהקשר הפתרונות הביזוריים גם את ניסיונות החקיקה שהתחדשו לאחרונה בעניין רשויות התחבורה המטרופוליניות, סוגייה שנמצאת על שולחן הכנסת מזה 30 שנה. הגם שמדובר בהצעה הנשענת על הצלחות דומות באירופה, ושתיאורטית, אם מבוצעת כהלכה, הייתה יכולה להיטיב עם תושבי המדינה, קיימים בה עדיין כשלים משמעותיים.

ראשית, נוסח הצעת החוק הקיים[14] קובע את סמכות המפקח במשרד התחבורה, הממונה על ידי השר, לאשר רישיונות להפעלת קווים בימי מנוחה. כלומר, בסוגייה מהותית זו של הפעלת תחבורה ציבורית בשבת, הסמכות עדיין תהיה בידי משרד התחבורה, שיוכל פשוט להחליט שאינו מאשר. כך, הסמכות שלכאורה ניתנת לשלטון המקומי נותרת ריקה מתוכן סביב אחת הסוגיות הקריטיות ביותר שבהן החוק נועד לסייע.

אך למעשה, גם אם הסעיף המשאיר את הסמכות בידי משרד התחבורה היה נמחק, היינו חוזרים לנקודת ההתחלה. הסיבה שמודל זה מצליח באירופה קשורה בין היתר לכך שהרשויות המטרופוליניות שם תמימות דעים לגבי הפעלת תחבורה ציבורית שבעה ימים בשבוע. זהו לא המצב בישראל, ולכן חוק שכזה פשוט ישנה את קנה המידה שעליו אנו דנים - רשויות מטרופוליניות במקום רשויות מקומיות.

במדינה קטנה כמו ישראל אין לכך משמעות גדולה, ואותם פגמים שצוינו קודם לכן יהיו תקפים באותה מידה. הקישוריות במדינה רלוונטית מאוד גם במונחי מטרופוליינים, ולא ברור מה הפתרון שיקבל תושב המעוניין לנסוע ממטרופולין גוש דן למטרופולין ירושלים, לדוגמה. האם בקו הגבול המטרופוליני האוטובוס ייעצר, ומשם יצטרך התושב להמשיך ברגל? כמו כן, האפליה הגיאוגרפית רלוונטית באותה המידה, שכן באופן זה המדינה תאפשר מצב שבו חופש התנועה של תושב תלוי ברשות המטרופולינית שאליה הוא משתייך. בתרחיש החדש הבעייתיות אף עלולה להחמיר, שכן סביר שרשויות קטנות יותר ייאלצו לסור למרותן של אלו הגדולות במטרופולין.

חלופה ג': תחבורה ציבורית ארצית החלופה המוצעת

הנחת העבודה צריכה להיות כך שחופש התנועה הוא הכלל, והגבלתו היא החריג.

משרד התחבורה יגדיר רשת תחבורה ציבורית לאומית רצופה שתפעל 7 ימים בשבוע כברירת מחדל, ברמת תדירות מותאמת ביקוש ובהתאם לשיקול דעת מקצועי בלבד. המתווה כולל:

סטנדרט שירות רציף ומלא: הפעלה מלאה של רכבת ישראל, הרכבות הקלות וקווי האוטובוס. כנהוג בשאר העולם, ניתן להתחשב בתדירויות מותאמות לסוף השבוע, אך כעיקרון הפעילות תהיה רציפה.

מנגנון החרגה גאוגרפי ממוקד: הגדרת קריטריונים ברורים המאפשרים אי-הפעלה של קווים מקומיים בתוך שכונות או יישובים בעלי צביון דתי מובהק והומוגני (כגון בני ברק, אלעד, או מודיעין עילית) שבהם הציבור מתנגד באופן מוחלט לשירות ואין בו ביקוש אובייקטיבי. חריג זה בשום אופן לא יחול על עורקי תחבורה ראשיים, כבישים בין-עירוניים או תשתיות לאומיות (כגון נתב"ג).

הסדרת המודל הכלכלי: ביטול המודל החיננמי הכפוי של היוזמות המקומיות ומעבר לגביית תשלום מוסדרת ומלאה גם בסופי שבוע. צעד זה יחזיר את השליטה התקציבית והתפעולית לידי המדינה, ייצר הכנסות שיממנו את עלויות ההפעלה, ויסיר נטל כבד מהרשויות המקומיות.

על מנת לתרגם עקרונות אלו למנגנון ישים במסגרת הליכי החקיקה העדכניים, אנו ממליצים על מתווה חקיקה דו-שלבי:

1. ביטול הווטו של משרד התחבורה על הפעלת קווים: הסרת סעיף 77ח (ב)(2) בהצעת החוק להקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות (המשאיר את סמכות המפקח במשרד התחבורה לאשר רישיונות להפעלת קווים בימי מנוחה).

2. עיגון "חובת שירות רציף" כברירת מחדל: במקביל, סעיף חדש שיגדיר חובת רשת פתוחה ורציפה של שבעה ימים בשבוע כבסיס המחייב, לצד מנגנון מוגדר ומצומצם להחרגה מקומית של קווים פנימיים בלבד, התלוי ברשימת קריטריונים סגורה וברורה. הוספת סעיף בסמוך לסעיף 77ח: "חובת שירות רציף": "(א) רשות תחבורה מטרופולינית תתכנן, תתקשר ותפעיל את מערך התחבורה הציבורית שבסמכותה במתכונת רציפה, שבעה ימים בשבוע, לרבות בימי מנוחה, בהתאם לצרכי התנועה והביקוש של תושבי המטרופולין. (ב) על אף האמור בסעיף קטן (א), רשות מקומית הכלולה בתחום המטרופולין רשאית לבקש מהרשות המטרופולינית להחריג קווים פנימיים בלבד הפועלים בשטחה המוניציפלי הריבוני מימי מנוחה. החרגה כאמור תאושר רק אם נמצא כי אין בה כדי לפגוע ברציפות התנועה במטרופולין, בקישוריות בין רשויות שונות, או בזכות הגישה של תושבים אחרים למוקדי תעסוקה, רפואה ופנאי."

באופן זה, מבוטל הווטו הממשלתי הגורף האוסר כיום על הפעלת שירות בסופי שבוע, ונקבעת חובת שירות רציף בכלל המרחב. במקביל, הסמכות המקומית של הרשויות מוגבלת להחרגה של קווים פנימיים בלבד, וגם זאת בתנאי מפורש שהדבר אינו פוגע ברציפות וביעילות של הרשת המטרופולינית כולה.

השוואת חלופות

לסיכום, להלן השוואת שלוש החלופות על פי הקריטריונים המרכזיים:

קריטריון	סטטוס-קוו	מבוזר / מוניציפלי	ארצי רציף
שוויון גיאוגרפי	**פגיעה גורפת**. כלל הציבור חסר הרכב מנותק משירות בשבת.	**מקבע אי-שוויון**. רשויות חזקות מספקות שירות, הפריפריה והרשויות החלשות מופקרות.	**שוויוני**. שירות אחיד כברירת מחדל לכלל האזרחים, ללא תלות בחוסן הרשות.
רציפות הרשת וקישוריות בין-עירונית	**אין רשת פעילה**.	**"נתקים" מובְנים**. כל רשות מפעילה בגבולותיה בלבד, ללא נסיעה רציפה בין מטרופולינים.	**רציפות מלאה**. תכנון ארצי המאפשר קישוריות בין-עירונית.
מודל מימון וכדאיות כלכלית	**נזק מצטבר**. מוערך במעל למיליארד ₪ בשנה ותת-ניצול תשתיות לאומיות.	**בזבזני ולא בר-קיימא**. מימון מארנונה מקומית והפעלה חינמית בשל מגבלות משפטיות.	**בר-קיימא**. מימון מאגרות נסיעה וסובסידיה ממשלתית, ניצול מיטבי של ההון המושקע.
מהירות יישום והיתכנות חוקית	לא רלוונטי.	מיושם בפועל, אך כפתרון עוקף-מגבלות בלבד, ללא בסיס בר-קיימא. (פרויקט "נעים בסופ"ש").	**רובו מיידי וללא חקיקה**. השלמת המודל דורשת שני צעדי חקיקה ממוקדים.

סיכום

ישראל היא המדינה המערבית היחידה המשביתה את תשתיות התחבורה הלאומיות שלה במשך כ-24% מימות השנה. זו מציאות הפוגעת בחופש התנועה, מעמיקה את יוקר המחיה, ומקבעת אפליה מובנית נגד שכבות חלשות וחסרות רכב.

כפי שהראה נייר זה, הפתרון אינו רק מוצדק מבחינה כלכלית וחברתית, הוא גם בָּשֵׁל וישים: חלקו הגדול אינו דורש חקיקה כלל, אלא החלטות מנהליות והתאמות חוזיות שניתן לקדם באופן מיידי. מבין החלופות, רק המודל הארצי-הרציף עונה על מלוא הקריטריונים: שוויון, רציפות, כדאיות כלכלית ומהירות יישום. מודל זה נשען על התפיסה כי ברירת המחדל חייבת להיות פעילות מלאה של התחבורה הציבורית בשבת, כאשר סגירה ממוקדת של קווים תהיה החריג ותותנה בקבלת אישור מיוחד - ולא להפך. לעומתו, המשך הסטטוס-קוו או המודל הביזורי יניציחו את הפגיעה והאי-שוויון.

באפשרות הממשלה הקרובה לקדם מספר צעדים מיידים, שאינם דורשים חקיקה ראשית, ויאפשרו קיומה של תחבורה ציבורית בשבת.

.1
הפעלה מלאה של כלל 418 קווי האוטובוס בעלי הרישיון לנסיעה בשבת, ומתן היתר נסיעה בשבת ל-621 קווים שעומדים בתנאי הרישיון הקיימים בחוק בגין הסעה לבית חולים.

.2
הפעלת הרכבת הקלה בגוש דן בשבת באמצעות התאמת הזיכיון.

.3
הפעלת רכבת ישראל בסוף השבוע באמצעות החלטת דירקטוריון רכבת ישראל.

הקמתה של ממשלה חדשה פותחת חלון הזדמנות נדיר לתרגם קונצנזוס אזרחי רחב, החוצה מחנות פוליטיים, לצעדים ברי-ביצוע. הצעדים המיידיים שאינם דורשים חקיקה ראשית יכולים לצאת לדרך כבר בימיה הראשונים של הממשלה, בדגש על היתר למאות אוטובוסים לנסיעה בשבת תחת התקנה הקיימת, והפעלת הרכבת הקלה בגוש דן.

המדינה השקיעה מאות מיליארדים בתשתיות הסעה המונית - הגיע הזמן לאפשר לציבור כולו ליהנות מהן שבעה ימים בשבוע.

מראי מקום

[1] פקודת התעבורה מסמיכה את שר התחבורה על "איסור הפעלת אוטובוס ציבורי בימי מנוחה בקו שירות; לענין זה יתחשב השר ככל שניתן במסורת ישראל בכל הנוגע לאיסור תנועת כלי רכב בימי מנוחה" - פקודת התעבורה [נוסח חדש], ס' 71 (7א). לפי תקנות התעבורה הרשות לא תיתן רישיון קו להפעלתו בימי מנוחה, למעט חמישה סייגים: "(1) המשרת נוסעים לבית חולים; (2) המשרת נוסעים לישוב ספר; (3) המשרת נוסעים לישובים שתושביהם אינם יהודים; (4) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת בטחון הציבור; (5) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית." - תקנות התעבורה, תשכ"א-1961, ס' 386א. ניתוח נתונים שנמסרו על ידי משרד התחבורה בבית המשפט מעלה שכבר כיום ניתן להפעיל 400 קווים לערך בהסתמך על החוק הנוכחי, ללא כל צורך בחקיקה - לא בשבת - משרד התחבורה ביטל כ-80 קווים שפעלו בשבת. (26.12.2025). התנועה לחופש המידע.

[2] ניתוח ישראל חופשית, על בסיס מאגר המידע של חברת Moovit, המגדירה עד 20 קווי נסיעה לכל בית חולים, מקרב 45 בתי חולים במדינת ישראל (נספח ב').

[3] חגי קלעי ועדיה שיינוולד, עו"ד "חוות דעת - הפעלת הרכבת הקלה בשבת" (29.8.2022).

[4] פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972.

[5] צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הפעלת רכבל), התשכ"ח-1968.

[6] בדיקת התנועה לחופש מידע - לא בשבת - משרד התחבורה ביטל כ-80 קווים שפעלו בשבת.

[7] מחקר של חברת BDO בנוגע לכדאיות למשק הלאומי מהפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע וחגים (אוגוסט 2022).

[8] לפי הגדרה עצמית כפי שנסקר בסקר החברתי של הלמ"ס, 2019.

[9] קשה עכשיו - הקלה אחר כך: על תחבורה ציבורית בשבת בראי המשפט.

[10] תקנות התעבורה, התשכ"א-1961, סעיף 386א.

[11] חן הרצוג. הכדאיות למשק הלאומי מהפעלת הרכבת הקלה בסופי שבוע וחגים. משרד BDO, 2022.

[12] הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה: שיעור בעלות על מוצרים בני קיימה בעשירונים של משק בית, לפי הכנסה נטו לנפש סטנדרטית, 2023.

[13] חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998.

[14] סעיף 77ח(ב)(2) להצעת חוק רשויות תחבורה ציבורית (רשויות מטרופוליניות ורשות ארצית), התשפ"ו-2026.

[15] מחקר של חברת BDO בנוגע להפסד למשק הלאומי מסגירת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים (ספטמבר 2026).

נספח א'
אוטובוסים בעלי היתר לנסיעה בשבת

קטגורית קווים לפי משרד התחבורה	מספר קווים
בעלי היתר לנסיעה בשבת	**418**
בעלי היתר ופעילים בשבת	**346**
בעלי היתר ולא פעילים בשבת	**72**

ניתוח ישראל חופשית	מספר קווים
פעילות מלאה בשבת (שישי בערב+שבת)	**67**
פועל ביום שבת בלבד (לא בשישי בערב)	**71**
קווים בהזמנה מראש	**3**
מתחיל פעילות בשבת ב-13:40	**7**
מתחיל פעילות בשבת ב-16:00	**18**
קו לילה (נסיעות בודדות בשישי בלילה)	**9**
פעילות שאינה במהלך השבת, אלא זמן קצר אחרי כניסת שבת/לפני צאת שבת	**169**
פעילים במוצ"ש בלבד	**66**
קווים שנספרו פעמיים במסמך משרד התחבורה	**8**
סה"כ	**418**

למסמך המלא

נספח ב'

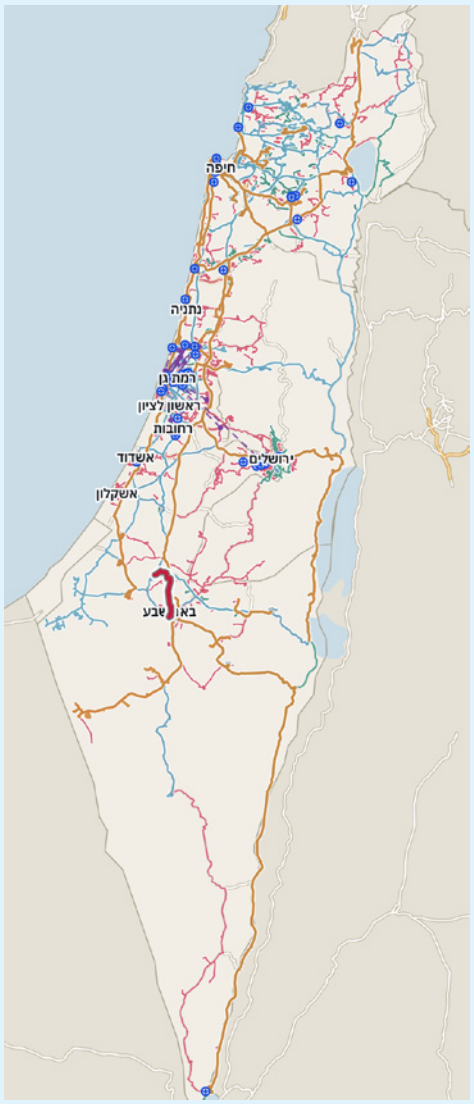
מפות הקווים בעלי היתר לפעילות בשבת בישראל:
המצב הקיים ופוטנציאל ההפעלה "מחר בבוקר"

מפת הקווים הפעילים בשבת היום



קישור למפה

מפת הקווים אם כלל הקווים בעלי היתר לנסיעה בשבת יהיו פעילים בשבת



קרדיט: אלון אורינג,
Who gets a bus on Shabbat

קישור למפה

פעילות מלאה בשבת | פעילות בשבת, לא בשישי | כלל הקווים בעלי היתר

ישראלחופשית

נספח ג'
אוטובוסים למרכזים רפואיים

מרכזים רפואיים	עיר	פוטנציאל תוספת היתרים
המרכז הרפואי תל אביב ע"ש סוראסקי (איכילוב)	תל אביב יפו	16
המרכז הרפואי שיבא (תל השומר)	רמת גן	31
רמב"ם - הקריה הרפואית לבריאות האדם	חיפה	14
המרכז הרפואי הדסה עין כרם	ירושלים	10
מרכז רפואי הדסה הר הצופים	ירושלים	18
המרכז הרפואי שערי צדק	ירושלים	42
מרכז רפואי רבין (בילינסון)	פתח תקווה	62
מרכז רפואי סורוקה	באר שבע	59
מרכז רפואי מאיר	כפר סבא	25
מרכז רפואי קפלן	רחובות	7
מרכז רפואי כרמל	חיפה	5
המרכז הרפואי בני ציון (רוטשילד)	חיפה	7
המרכז הרפואי שמיר (אסף הרופא)	באר יעקב	4
המרכז הרפואי וולפסון	חולון	18
בית חולים לניאדו	נתניה	17
המרכז הרפואי הלל יפה	חדרה	20
מרכז רפואי העמק	עפולה	24
מרכז רפואי צפון (פדה-פוריה)	טבריה	11
המרכז הרפואי זיו	צפת	17
המרכז הרפואי לגליל	נהריה	13
מרכז רפואיברזילי	אשקלון	13
בית החולים אסותא אשדוד	אשדוד	47
בית החולים אסותא רמת החייל	תל אביב יפו	7
מרכז רפואי יוספטל	אילת	13
המרכז הרפואי מעיני הישועה	בני ברק	41
הרצליה מדיקל סנטר	הרצליה	2
בית החולים המשפחה הקדושה (האיטלקי)	נצרת	5
בית חולים אי.אמ.אמ.אס (הסקוטי/האנגלי)	נצרת	4
בית חולים סנט וינסנט דה פול (הצרפתי)	נצרת	7
בית החולים השרון (גולדה)	פתח תקוה	16
המרכז הרפואי לשיקום לוינשטיין	רעננה	33
בית חולים שיקומי רעות	תל אביב יפו	6
בית חולים אלי"ן: מרכז שיקום ילדים ונוער	ירושלים	4
המרכז הרפואי הרצוג	ירושלים	11
מרכז לבריאות הנפש גהה	פתח תקווה	53
מרכז לבריאות הנפש שלוותה	הוד השרון	1
המרכז לבריאות הנפש - אברבנל	בת ים	6
המרכז לבריאות הנפש כפר שאול	ירושלים	45

מרכזים רפואיים	עיר	פוטנציאל תוספת היתרים
המרכז לבריאות הנפש איתנים	מטה יהודה	**1**
המרכז לבריאות הנפש מעלה הכרמל	טירת כרמל	**6**
המרכז הרפואי לבריאות הנפש מזור	עכו	**2**
המרכז הרפואי גריאטרי שיקומי שמואל הרופא	באר יעקב	**7**
מרכז שניידר לרפואת ילדים בישראל	פתח תקווה	**19**
בית החולים אלישע	חיפה	**17**
סך הכל (בניכוי קווים שעוברים ביותר מבית חולים אחד)		**621**

*קווים שעוברים ברדיוס של עד 300 מטר מבתי חולים

למפת הקווים המלאה