

דין וחשבון שנתי 2022

חוק חופש המידע, התשנ"ח – 1998

מוגש ע"י שחר וייסמן

מנהל שירות הלקוחות וממונה על יישום חוק חופש המידע



תוכן עניינים

5.....	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית
5.....	אבני דרך בפעילות החברה
6.....	מטרות החברה
6.....	יעדי החברה עד לשנת 2040
7.....	חברות בנות
12.....	מבנה ארגוני והון אנושי
12.....	דירקטוריון רכבת ישראל
13.....	בעלי תפקידים רלוונטיים בהנהלת החברה
14.....	מצבת העובדים
14.....	עובדים מאורגנים
15.....	נציגות העובדים
15.....	עובדים בחוזה אישי
15.....	עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים
16.....	מפעל חיוני
16.....	היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות
17.....	תיאור פעילות החברה לפי תחום
17.....	תחום הסעת נוסעים
23.....	תחום הובלת מטענים
27.....	תחום חטיבת הנייד
31.....	תחום הסחר
33.....	פעילות חברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן
35.....	תחום פיתוח תשתיות
39.....	א. המסילה המזרחית (תת"ל 22) :
40.....	ב. מסילה רביעית באילון (תת"ל 33) :
40.....	א. הקו לאילת

45	פרויקט החשמול (הפעלת רכבות חשמליות). תת"ל 18
48	היערכות החברה לשנת 2040
50	מידע כלכלי וכספי
52	רכוש קבוע בבעלות החברה
52	דירוג אשראי
54	מידע נוסף ברמת התאגיד
54	מרכז שליטה ופיקוד ארצי
55	בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה
56	מפגשי דרך-מסילה
57	אירועים בטיחותיים
57	איכות הסביבה
68	הסברה ופרסום
68	שירות לקוחות ופניות הציבור
70	יישום חוק חופש המידע
70	יישום בקשות בשנת 2022
70	מאגרי מידע
70	פירוט עיקרי נוהל הגשת בקשה לקבלת מידע

חוק חופש המידע התשנ"ח 1998 קובע כי לכל אזרח ישראלי הזכות לקבל מידע מרשות ציבורית בהתאם להוראות החוק, מתוך מטרה לספק שקיפות לאזרחי המדינה ומתוך ערכים של שיתוף במידע.

חוק חופש המידע הוחל על רכבת ישראל בחודש אוגוסט 2008, לצד ההוראות, הסייגים וההחרגות המנויים בחוק והזכות לקבלת המידע אשר מותנית בתנאים מסוימים הקבועים בחוק ובתקנות אשר הותקנו מכוחו.

לשם יישום ומילוי הוראות החוק, מינה מנכ"ל רכבת ישראל את הח"מ, לטפל בבקשות המידע המופנות לחברה ולהגיש דוח שנתי מסכם.

אני שמח לפרסם את דו"ח חופש המידע של חברת רכבת ישראל בע"מ, לשנת 2022.

הדו"ח מגיש עבורי, מידע רב אודות חברת רכבת ישראל ואנו עושים כל מאמץ להיות שקופים עבור תושבי מדינת ישראל, כחלק מהשירות שאנו נתונים לתושבי המדינה וכעמידה בהוראות החוק.

דו"ח זה כולל מידע אודות החברה, תפקידיה, עיקרי הפעילות העסקית והמבנה הארגוני. עוד כולל הדו"ח את רשימת בעלי התפקידים הבכירים בארגון, מידע אודות הפניות שטופלו בשנת 2022 במסגרת יישום החוק ומידע אודות אופן הפניה לחברה במסגרת החוק.

מידע רב נוסף אודות חברת רכבת ישראל, פעילותה, תכניות עתידיות ודוחות ניתן למצוא באתר האינטרנט שלנו שכתובתו: <http://www.rail.co.il>

אשמח לעמוד לשירותכם,

שחר וייסמן

פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית

עיקר עיסוקה של חברת רכבת ישראל בע"מ, הינו הסעת נוסעים, הובלת מטענים, השכרה של מתחמי מסחר וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות הרכבת בישראל ושל מערכות וציוד נייד נלווים.

פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה על פי הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) לבין החברה, מיום 17 ביוני 2014 (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015 וביום 15 במאי 2019) וכן התוספות להסכם מיום 30 ביוני 2020, 24 במרץ 2021, 30 ביוני 2021, 29 בדצמבר 2021 ומיום 24 במרץ 2022. בהתאם להסכם זה, מעבירה המדינה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול.

אבני דרך בפעילות החברה

הרכבת החלה את פעילותה כיחידת סמך במשרד התחבורה. עפ"י תיקון מס' 5 לחוק רשות הנמלים, התשכ"א-1961 צורפה הרכבת בשנת 1988 לרשות הנמלים ושמה שונה ל"רשות הנמלים והרכבות". בחודש דצמבר 1996 אישרה הממשלה¹ שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל, אשר במסגרתו הוחלט לפעול להעברת פעילות הרכבת מרנ"ר² לחברה ממשלתית שתוקם בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, וכל זאת בכפוף לקביעת סמכויות רישוי ופיקוח בידי משרדי הממשלה וקביעת מנגנוני פיקוח על תעריפי נסיעה ברכבות.

בחודש ינואר, 1998 התקבלה החלטת ממשלה אשר מטילה על השר לתשתיות לאומיות לפעול להקמת החברה כאמור בהחלטת הממשלה. בחודש ינואר 1998, החברה התאגדה ונרשמה בישראל כחברה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, על אף שטרם החלה לפעול.

בחודש יולי 2003, עם כניסתו לתוקף של חוק רשות הנמלים והרכבות (תיקון מספר 11), התשס"ג-2002 וחתימת הסכם קיבוצי מיוחד (ראה סעיף 15.10.2 להלן), הופרדה פעילותה של הרכבת מרנ"ר והחברה החלה לפעול החל מחודש יולי 2003.

בחודש מרץ 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה א' וסדרה ב') לציבור בתמורה לסך של כמיליארד ש"ח. במסגרת ההנפקה לציבור, הונפקו 588 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה א' ו-400 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה ב' בהתאם לתשקיף שפורסם לציבור ביום 26 בפברואר 2015, אשר תוקן ביום 10 במרץ 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 במרץ 2015.

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. שיעור הריבית בגין תקופת הריבית הראשונה של אגרות החוב (סדרה ג') יעמוד על 0.7153%.

¹ ראו החלטת ממשלה מס' 867 מיום 6 בדצמבר 1996: "שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל" (אשר תוקנה במסגרת החלטת ממשלה מס' 1010 מיום 24 בדצמבר 1996: "שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל - תיקון החלטה").

² יצוין כי על פי חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 מיום 22 ביולי 2004, (שנכנס לתוקף ביום 17 לפברואר 2005) חדלה רשות הנמלים להתקיים ובמקומה קמו ארבע חברות: חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד, חברת נמל אילת וחברת הנכסים של הנמלים.

מטרות החברה

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998 ובתזכיר החברה הינם כדלקמן:

- (א) בהתאם לרישיונות שיינתנו לחברה לפי כל דין: להפעיל רכבות להסעת נוסעים ולהובלת מטענים. להקים, לפתח, לנהל, להחזיק ולהפעיל את רשת מסילות הברזל בישראל, וכן תחנות הקשורות אליה.
- (ב) להכין תכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.
- (ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית והפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.
- (ד) לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הבת "חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ" ולהתקשר לצורך כך, ככל הנדרש מתוקף הזכויות המוקנות לחברה במקרקעין, בהסכמים בקשר לפיתוח עסקי-מסחרי כאמור. מטרה זו נוספה בהתאם להחלטה רגילה ללא התכנסות באסיפה הכללית של החברה מיום 24 בפברואר 2015 והחלטת הממשלה מיום 15 בפברואר 2015 (החלטה מס' 2445).

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח לשנים 2013-2020 הינם כדלקמן:

- (א) הגברת השימוש בתחבורה ציבורית במקום השימוש ברכב פרטי.
- (ב) שיפור רמת השירות לנוסעים ברכבת.
- (ג) הגברת רמת הבטיחות בנסיעות הרכבת.
- (ד) פיתוח תשתיות הרכבת ואימוץ טכנולוגיות חדשות.
- (ה) הגברת השימוש ברכבת לצורך הובלת מטענים.

יעדי החברה עד לשנת 2040

יעדי חברת רכבת ישראל עד לשנת 2040, כפי שנקבעו על ידי משרד התחבורה בראיה רוחבית תחבורתית, הינם:

יעדי תחבורה

- א. גידול במשקל הרכבת בסך כלל הנסיעות ברכב מנועי.
- ב. גידול במשקל הרכבת בסך הנסיעות ברכב מנועי למרחקים ארוכים (מעל ל-50 ק"מ).
- ג. גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת לשנה.
- ד. גידול בכמות הנוסעים בתחבורה ציבורית במסדרות הביקוש העיקריים.

יעדי שוויון ונגישות חברתית

- ה. גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת בטווח של 60 דקות מת"א.
- ו. גידול בכמות הנוסעים בעלי הכנסה נמוכה למקומות העבודה באמצעות הרכבת בטווח של 90 דקות.
- ז. גידול בכמות הנוסעים לטווח של 45 דקות מהמטרופולין הקרוב.

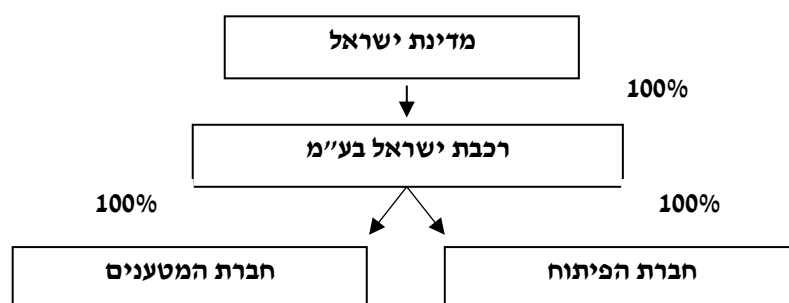
יעד יעילות כלכלית

- ח. העלאת יחס עלות/תועלת של תכנית האסטרטגית לשנת 2040.
 - ט. יעדי איכות החיים ואיכות הסביבה
 - י. קיצור זמן ההמתנה ממוצע לרכבת בשעת השיא (נמדד בדקות).
 - יא. גידול באחוז האוכלוסייה הנמצאת בטווח של 7 ק"מ מתחנת הרכבת.
 - יב. קיטון באחוז השימוש ברכב פרטי.
- גידול ברמת הקישוריות למערכות התחבורה הציבורית המטרופוליניות (נמדד באחוז).

חברות בנות

במסגרת החלטת ממשלה מחודש אפריל 2012, אשר תוקנה בחודש דצמבר 2012, ובהמשך להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרס, 2012 אישרה הממשלה, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, הקמת שתי חברות בנות, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה הינה חברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל. על פי החלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, מחזיקה החברה בשתי חברות בנות, כמפורט להלן:



להלן פרטים אודות חברות בנות וחברות קשורות של החברה בהן מחזיקה החברה נכון למועד פרסום הדוח:

שם החברה	חברה מאוחדת / חברה בשליטה משותפת / חברה כלולה	מועד התאגדות	מדינת התאגדות	סוג מניות	ע"נ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2022	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2022	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגיל	1 ש"ח	1,000	1,000	252	-	100%	פיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת
רכבת ישראל מטענים בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגיל	1 ש"ח	1,000	1,000	182,804 (	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

ביום 29 באפריל, 2004 נחתם הסכם המקרקעין בין מדינת ישראל לבין החברה.

בשנת 2012 הוחלט בהחלטת ממשלה על הקמת חברת הבת (היא חברת הפיתוח) שתשמש כזרוע לייזום ופיתוח מסחר ומשרדים במתחמי החברה. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, מטרתה של חברת הפיתוח היא לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת. בכוונת החברה כי חברת הפיתוח תפעל לשיווק שטחי המסחר המוקצים לחברה במסגרת ההסכם עם רשות מקרקעי ישראל לפעילות מסחרית לזימים, וזאת במטרה לפתח פעילויות מסחר משלימות ונלוות לפעילות הרכבת, וכן על מנת לפתח שימושי קרקע אינטנסיביים לתעסוקה ומסחר על בסיס תחנות הרכבת. להערכת החברה, פיתוח כאמור עשוי להוביל להגברה משמעותית של השימוש ברשת הרכבות כאמצעי תחבורתי המקשר ישירות למרכזי התעסוקה והמסחר במתחמי הרכבת, ולספק פתרון תחבורתי תשתיתי של הסעת המונים למתחמים שיוקמו בסמוך לתחנות הרכבת.

בנוסף, בתיקון החלטת הממשלה מיום 26 בדצמבר, 2012 נקבע כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטת הממשלה כאמור לא יפחת שיעור החזקות החברה בחברת הפיתוח מ-100%.

ביום 18 בפברואר, 2014 נחתם ע"י החברה, רשות מקרקעי ישראל וגורמי המדינה תיקון להסכם המקרקעין. במסגרת תיקון זה נקבע, בין היתר, כי החברה תהא רשאית לממש את תיקון הסכם המקרקעין באמצעות חברת הפיתוח, לרבות פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים.

הסמכת חברת הפיתוח, ומימוש ההסכם באמצעותה מול רמ"י יהיו בהתאם להסכם מסגרת אשר נחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם הפיתוח וההפעלה. הסכם המסגרת אשר אמור היה להסתיים ביום 31 בדצמבר, 2021 הוארך בשנה עד ליום 31 בדצמבר, 2022, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה. בנוסף, בדצמבר, 2022 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2023, בהתאם להחלטת דירקטוריון

החברה. נכון למועד פרסום הדוח, טרם נחתמה התוספת להסכם, אך הצדדים ממשיכים לפעול בהתאם לקבוע בו.

חברת הפיתוח התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי, 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים החברה.

חברת הפיתוח החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

לפרטים בדבר ההסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, ראה באור 21(ג)(1)(1.3)(יד) לדוחות הכספיים.

ביום 8 במרס, 2021 התקיים דיון בדירקטוריון החברה בעניין הצעת רשות מקרקעי ישראל למתווה שיתוף פעולה בין הרשות לבין החברה ביחס לפיתוח מתחמי החברה. במסגרת הדיון, קבע דירקטוריון החברה כי לאור החשיבות הרבה שהוא רואה בפיתוח מסחרי מיטבי של מתחמי החברה, לרווחת ציבור הנוסעים ולטובת החברה, יקויים שיתוף פעולה כאמור אשר כללי ייקבעו במסגרת צוות היגוי משותף של החברה והרשות אשר יקבע, בין היתר, את אופי העבודה, כללי ההתחשבות ושיעורי התשלום של היזמים לחברה. כן קבע דירקטוריון החברה כי המלצות הצוות האמור יובאו לאישורו לרבות התיקון המתחייב בהסכם למתן זכות שימוש ולמתן זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014.

ביום 8 ביולי, 2021 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות שיתוף הפעולה בין החברה לבין רמ"י לטובת שיווק משותף של מתחמי המקרקעין של החברה, אשר יחולו תחילה על מתחם הנדל"ן במודיעין מרכז, כאשר מתחם זה יהווה "פיילוט", ובהמשך בהתאם לתוצאות "פיילוט" זה, תיבחן בעתיד הרחבת המודל המוצע גם ליתר מתחמי הנדל"ן של החברה.

בהתאם למתווה שיתוף הפעולה עם רמ"י, החברה ורמ"י מקיימים בימים אלה מו"מ לפרסום מכרז בנוגע למתחם הנדל"ן במודיעין מרכז. בתום המו"מ, יובאו תוצאותיו לאישור הגורמים הרלבנטיים בחברה וברמ"י. ככל שתתקבל הסכמה כאמור, תיכרת תוספת להסכם המקרקעין שתהא ייעודית למכרז מודיעין מרכז ע"י החברה רמ"י וגורמי המדינה הרלבנטיים, ולאחר מכן צפוי להתפרסם מכרז בנושא.

חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ

מטרתה של חברת המטענים היא להוביל מטענים באמצעות קרונות שבבעלותה או בבעלות תאגידים אחרים, ולבצע לצורך כך השקעות ופיתוח תשתיות (לרבות תחבורתיות) ייעודיות להובלת מטענים.

בהתאם להחלטת הממשלה, מימון פעילות חברת המטענים יעשה ממקורותיה העצמיים, מגיוס הון והלוואות שיועמדו לחברת המטענים על ידי צדדים שלישיים וממקורות שתעמיד החברה. כמו כן נקבע כי ההחלטה שעניינה הפרטת 51% מהחזקות החברה בחברת המטענים תובא לאישור ועדת השרים לענייני הפרטה לא יאוחר מיום 1 ביוני, 2013. נכון למועד פרסום הדוח, טרם הובאה החלטה בדבר ההפרטה כאמור לאישור ועדת השרים. בנוסף, בתיקון להחלטת הממשלה הוחלט, כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטת הממשלה כאמור, שיעור החזקות החברה בחברת המטענים לא יפחת מ-49%. יובהר, כי אף לאחר תחילת פעילותה של חברת המטענים, הפעלת רכבות המטענים תישאר באחריות ובביצוע החברה, ובתוך כך ימשיכו עובדי חטיבת המטענים של החברה להיות מועסקים כעובדי החברה. בנוסף, חברת המטענים לא תתחרה בחברה.

המטרה שעמדה ביסוד הקמת חברת המטענים הינה הגדלת הערך הכלכלי של פעילות הרכבת בתחום הובלת המטענים תוך מתן דגש על צרכי הלקוח, ייעול המערכת הקיימת והרחבת סל השירותים הלוגיסטיים המשלימים

לפעילות הרכבת. כך למעשה חברת המטענים תפעל ותעבוד מול הלקוחות ותספק להם סל שירותים רחב, הכולל הובלה מדלת לדלת, כולל הובלה רכבתית והובלה משלימה אל ומהמפעלים, ובנוסף סל שירותים לוגיסטיים משלימים ונלווים. חברת הרכבת, באמצעות חטיבת המטענים שלה, תספק לחברת המטענים שירותי הובלה ברכבת אשר יהוו חלק ממכלול השירותים שחברת המטענים תספק ללקוחותיה. הבסיס לפיתוח עסקי של ההובלה ברכבת והשירותים הלוגיסטיים המשלימים ייסמך על רשת מסופי המטענים הקיימים של הרכבת ושל גורמים פרטיים.

לאור זאת, יש כוונה להשמיש את המסופים הקיימים בהתאם ולהמשיך ולפתח את רשת המסופים הארצית מעבר למסופים הקיימים. בהמשך לפיתוח מערך המסופים המתוכננים תוכל חברת המטענים להגיע לפריסת מסופים ארצית. רשת המסופים הארצית הרחבה תיצר את האפשרות להגיע לשינוע תנועת מטענים בהיקף גדול באופן משמעותי, בהובלה ברכבת. המשימות העיקריות העומדות בפני חברת המטענים הינן:

- (א) הגדלת יכולת ונפח ההובלה מחוזים קיימים על ידי שחרור צווארי בקבוק במערך תפעול הרכבת וקידום תעדוף פעילות מטענים;
- (ב) אינטגרציה אנכית לפיתוח שירותים לוגיסטיים משלימים תוך מתן טווח שירותים מקיף ורחב יותר ללקוח בתחומי ההובלה המשלימה, הפעלת מסופים, אחסנה ועוד;
- (ג) עבודה ישירות מול לקוחות קצה, ניתוח ומיפוי לקוחות חדשים;
- (ד) יצירת עדיפות ממשלתית להובלה רכבתית של אשפה חול ואגרגטים. יודגש, כי לא צפויה העברת נכסים, ציוד, עובדים, ורכבות מהחברה לחברת המטענים. עוד יובהר, כי התפעול של רכבות המטענים ימשיך להיות מנוהל על ידי החברה.

חברת המטענים התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי, 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברת הבת. ביום 28 ביולי, 2015 מונה מר כתריאל מוריה למנכ"ל חברת המטענים. בין החברה לחברת הבת מטענים נערך הסכם המסדיר את היחסים בין הצדדים. והחברה החלה לפעול ביום 1 באוקטובר, 2016.

החל מיום 1 בינואר, 2017 הוסבו כל הסכמי הלקוחות של הרכבת בנושא הובלת מטענים לחברת הבת וחברת הבת הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים. כמו כן, נחתם הסכם להעמדת מסגרת אשראי של עד 1 מיליון ש"ח מהרכבת לחברת הבת.

ביום 10 בינואר, 2018 אישר דירקטוריון ההחברה הקמת צוות משותף לבחינת פעילות הובלת המטענים ברכבת ישראל. הצוות כולל נציגים מחברת רכבת ישראל, רכבת ישראל מטענים, רשות החברות, משרד התחבורה, החשב הכללי במשרד האוצר ואגף הממונה על התקציבים במשרד האוצר. הצוות יבחן את פעילות הובלת המטענים ברכבת ויבחן את נושא הפרטת 51% מהחזקות הרכבת בחברת הבת. ביום 13 במאי, 2018 התכנס הצוות המשותף ודן בפעילות הובלת המטענים.

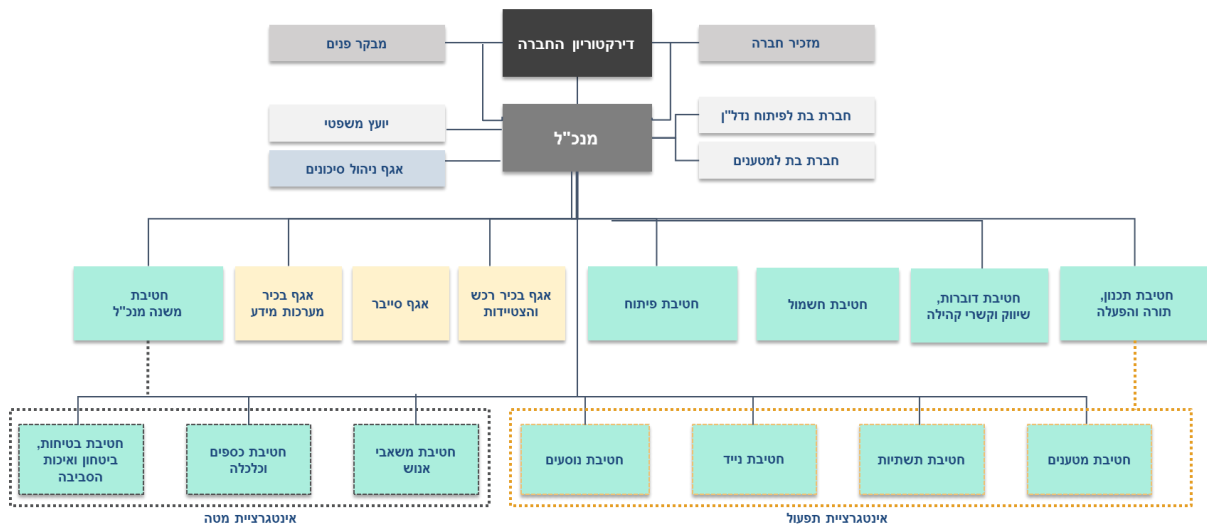
ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת מטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת מטענים לכדי חדלות פירעון. מאז אותו מועד, מידי רבעון, שב דירקטוריון החברה ומאשר את הארכת ההתחייבות האמורה בשלושה חודשים נוספים. ביום 23 בפברואר, 2022 שב ואישר הדירקטוריון את החלטתו האמורה והאריך את התחייבות החברה לאי פירעון החוב של חברת הבת מטענים לתקופה של 12 חודשים נוספים ממועד אישור הדוח התקופתי לשנת 2022 של חברת הבת מטענים, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת מטענים לכדי חדלות פירעון.

ביום 14 בפברואר, 2019 החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת מטענים ולפירוקה כך שכלל פעילות המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת מטענים הינו נמוכה מ-50%.

כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2022 של חברת הבת מטענים, אשר אושר ביום 20 במרס, 2023, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת מטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת מטענים. בנוסף, נכללה הפניית תשומת לב נוספת בגין האמור בביאור 17 בדוחות הכספיים של חברת הבת בדבר אי קיומו של מניין חוקי בדירקטוריון החברה בשל היעדר דירקטורים בחברה למועד החתימה על הדוחות הכספיים.

מבנה ארגוני והון אנושי

להלן תרשים המתאר את המבנה הארגוני של החברה נכון לשנת 2022



דירקטוריון רכבת ישראל

תפקידיו של הדירקטוריון מגוונים ועיקרם מעוגנים בחקיקה. הדירקטוריון אמון על התוויית מדיניות החברה ופיקוח על אופן ביצועה על-ידי המנכ"ל והנהלה. תפקידים אלה מחייבים מעקב שוטף אחר פעילות המנכ"ל והנהלה, ואחר האופן שבו מוציאה החברה לפועל את ההחלטות המתקבלות בדירקטוריון. על הדירקטוריון מוטלת חובה לקבוע, לדון ולאשר החלטות כנדרש בדיון. בין היתר, הדירקטוריון קובע את תכנית העבודה של החברה, הן מדי שנה והן לטווח ארוך, וכן את המבנה הארגוני של החברה. בנוסף, בודק הדירקטוריון את מצבה הכספי של החברה, דן בדוחותיה הכספיים ומאשר את תקציבה השנתי של החברה. מעת לעת, דן הדירקטוריון באישור מינויים של עובדים בכירים בחברה וקובע את תנאי העסקתם ושכרם, בהתאם למדיניות התגמול המאושרת בחברה, כמו גם את השכר ותנאי העבודה של כלל עובדי החברה. בנוסף, מתווה הדירקטוריון את מדיניות ניהול הסיכונים של החברה ואף מאשר את תכנית העבודה השנתית והרב שנתית של הביקורת הפנימית.

חברי הדירקטוריון

עו"ד מר משה שמעוני - יו"ר	
מר אודי לוי	גברת רות דהן - פורטנוי
פרופ' זיו רייך	ד"ר שלומית גלר
גברת יעל לינדנברג	מר אבי לוי
מר אינג' ג'מיל אבו חלא	גברת יאנה גרינמן
	גברת חנה הולנד

בעלי תפקידים רלוונטיים בהנהלת החברה

מנהל כללי: מיכאל (מיכה) מייקסנר

משנה למנכ"ל: ד"ר נטלי כץ

היועצת המשפטית: הילה שמיר

המבקר הפנימי: אביעד שקדי

סמנכ"ל חטיבת תשתיות: מיכאל כהן

סמנכ"ל חטיבת הנוסעים: דוד פילוסוף

סמנכ"ל חטיבת המטענים: יורי מורוזוב

סמנכ"ל חטיבת בטיחות, ביטחון ואיכות וסביבה: ישראל מרקו

סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות: רן סטרוזמה

סמנכ"ל תכנון והפעלה: אבי אלמליח

סמנכ"ל חטיבת פיתוח: איליה ווקלוב

סמנכ"ל חשמו"ל: אבי זלמן

סמנכ"ל חטיבת הנייד: נועם פלג

סמנכ"ל דוברות, שיווק וקשרי קהילה: יואש בן יצחק

סמנכ"ל משאבי אנוש: ורד פרוינד. מיום 1.5.2022 ממלא את מקומה מיכאל כהן

מנהל אגף הפעלה: אורי צורף

מזכירת החברה: שירה ירדני גינדי

מנכ"ל חברת הבת למטענים: כתריאל מוריה

מצבת העובדים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2022 מעסיקה החברה בחטיבות השונות סך של 4,366 עובדים. מצבת עובדים זו כוללת עובדים ללא שכר (29 עובדים בחל"ת חל"ד, 25 עובדי בומברדייה וללא חברות הבת - 9 עובדים).

בשנה האחרונה חל גידול בחברה של 3.783% במצבת כח האדם לעומת שנת 2021 וזאת לאור הגידול בהקיפי פעילות בחברה, האצת פרויקטי פיתוח ותחזוקה בעולמות החשמול, התפעול, וקליטת טכנולוגיות חדשות.

מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2022	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2021	חטיבה
512	513	חטיבות המטה
498	497	חטיבת מטענים
939	951	חטיבת נייד
1,174	1,111	חטיבת נוסעים
742	693	חטיבת תשתיות
358	299	חטיבת הפיתוח
143	143	חטיבת תכנון והפעלה
4,366	4,207	סך הכל

עובדים מאורגנים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 מועסקים בחברה 3,751 עובדים אשר העסקתם מוסדרת בהסכמים קיבוציים והסדרים מאורגנים אחרים.

עובדים קבועים הם עובדים שסיימו את תקופת הארעיות בחברה (שלוש שנים) וקיבלו קביעות, בהתאם להוראות ההסכמים הקיבוציים ונהלי החברה. קיימים בחברה 603 עובדים ארעיים ו- 3,148 עובדים קבועים.

בחברה מועסקים נכון ליום 31 בדצמבר, 2022 כ- 642 עובדים שהם קרובי משפחה (כ-14.7% מכלל עובדי החברה). החברה קבעה לעצמה יעד של פחות מ- 10% קרובי משפחה והיא פועלת בהקפדה רבה בתהליך קליטת עובדים, על מנת להשיג יעד זה. בחודש אפריל 2014 נכנס לתוקף תיקון תקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), התשס"ה-2005, אשר הרחיב את הגדרת קרובי משפחה.

מנכ"ל החברה מועסק במסגרת הסכם עבודה אישי בנוסח אחיד, המוכתב על ידי רשות החברות הממשלתיות, בהתאם לחוזר רשות החברות מספר 2001/1 מתאריך 7 בנובמבר, 2001. שכר המנכ"ל נקבע אף הוא על ידי רשות החברות על פי דירוג החברה ומתעדכן בהתאם לשינויי המדד אחת לשנה.

נציגות העובדים

ארגון העובדים היציג של עובדי החברה הוא הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונכון למועד פרסום הדוח מכהן ועד נבחר.

בחברה פועל ועד עובדים המחולק למחוזות (צפון ודרום) ועל פי הסקטורים המקצועיים בחברה. ההסכמים הקיבוציים שנחתמים בין נציגות העובדים לבין הנהלת החברה, חלים על כל העובדים המאורגנים או על סקטורים מסוימים והם אינם טריטוריאליים.

טבלת ימי שביתה	2022	2021
מלאים	95	17
חלקיים	42	13
סה"כ	137	30

עובדים בחוזה אישי

נכון ליום 31 בדצמבר, 2022 מועסקים בחברה 615 עובדים בחוזים אישיים במגוון תפקידים. עובדים בחוזים אישיים נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (107 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (508 עובדים). עובדים הממומנים בתקציב שוטף הינם עובדים בכירים ועובדים בתפקידים שנקבעו בהסכם הקיבוצי משנת 1994 ומשנת 2012, כתפקידים בהם ניתן להעסיק עובדים בחוזה עבודה אישי.

עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים

החברה נעזרת בשירותי קבלני שירותים במגוון תחומים כגון ביטחון, שירותי ניקיון ומטבח דיילי רציף תצפיתנים, סיירים ועובדי מוקד במפגשי דרך-מסילה, ועובדי שירות לקוחות. יצוין, כי ככל שיוסדרו מפגשי דרך-מסילה באמצעות הפרדה מפלסית ואמצעים טכנולוגיים, תצומצם מצבת התצפיתנים.

בנוסף, מקבלת החברה מחברת מנפאואר ישראל בע"מ שירותי ניהול כספים בתחנות הכוללים איסוף הכנסות החברה מהקופות וממכונות אוטומטיות לממכר כרטיסים וניהולן.

בהסכמים בין החברה לבין החברות הקבלניות המציבות את עובדיהן למתן שירותים לחברה (כמפורט לעיל) נכללת התחייבות של קבלני השירותים לעמוד בחוקי העבודה בכל הקשור להעסקת עובדיהם וכן התחייבות לשפות את החברה במקרה בו תטען טענת יחסי עובד מעביד בין החברה לבין מי מעובדי קבלני השירותים. ההסכמים מכילים הצהרה של החברה, כי ההסכם עומד בכל התנאים בהתאם לחוק יסודות התקציב.

הסכמי ההתקשרות של החברה עם קבלני השירותים השונים, מותאמים להוראות החוק להגברת האכיפה של דיני העבודה, התשע"ב-2011, להוראות חוק העסקת עובדים על ידי קבלני שירותים בענפי שמירה וניקיון בגופים ציבוריים, התשע"ג-2013 ולצווי ההרחבה בענפי הניקיון והשמירה. יצוין, כי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, שכר הניקיון הוצמד למדד שירותי התחזוקה לבניינים ועבודות גינון.

התקשרויות החברה עם קבלני שירותים בתחומי האבטחה והניקיון מותאמות לדרישות החקיקה וכוללות את המנגנונים המתאימים לטובת עמידה בדרישות החקיקה.

בנוסף לעובדי קבלן, החברה מעסיקה עובדים זמניים במשרות שונות, כגון: תגבור זמני, החלפת עובדת בחופשת לידה וכדומה. עובדים אלו מועסקים באמצעות חברות כ"א, לתקופות קצובות ובכל מקרה לא יותר מתקופה העולה על 9 חודשים. החברה פועלת בהתאם לחוק בכל הקשור להעסקת עובדי כח אדם זמניים.

מפעל חיוני

החברה הינה "מפעל חיוני" כהגדרתו בחוק שירות עבודה בשעת-חירום התשכ"ז-1967. על פי חוק זה, שר הכלכלה רשאי לקרוא בצו עובדים במפעל חיוני או במפעל למתן שירותים קיומיים החייבים בשירות עבודה, לשירות עבודה באותו מפעל, ולאפשר רציפות תפעולית של שירותי הרכבת גם בעתות חירום.

ביום 22 במרץ 2020, הותקנו תקנות שעת חירום (הרחבת הסכם יציאה לחופשה על המגזר הציבורי הרחב בשל נגיף הקורונה החדש, התש"ף-2020, החלות על החברה בהיותה גוף מתוקצב.

היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות

החברה אינה מספקת שירותיה בשבת ובמועדי ישראל. עם זאת, לצורך הפעלת שירות הרכבות עד סמוך לכניסת השבת והחג וכן זמן קצר לאחר צאת השבת והחג, חלק קטן מעובדי החברה מועסקים בשבת, על פי היתרים שנתיים ממשד הכלכלה המתחדשים מדי שנה. כמו כן, מעת לעת, על פי צרכי החברה, פונה החברה לקבלת היתרי העסקה בשבת לעבודה פרטנית במועדים ספציפיים ובמידת הצורך מתקיימים דיונים משותפים בין משרד התחבורה, משרד העבודה ורכבת ישראל לבחינת מהות העבודה.

לחברה אין היתר מיוחד לעבודות עובדים בשעות נוספות ופעילות זו כפופה להיתרים הכלליים החלים על כל העובדים במשק.

החברה פועלת על פי החוק, ההיתרים ועל פי הוראות ההסכמים הקיבוציים. עם זאת, בשל הצורך בעבודת מספר מצומצם של עובדים בחטיבות השונות גם במהלך סופי השבוע, עלולה במקרים מסוימים להיווצר חריגה ממספר השעות הנוספות השבועיות המותרות לעובד על פי ההיתרים הכלליים. כמו כן, החברה פועלת באופן שוטף מול משרד הכלכלה להתאמת היתרי ההעסקה לעבודה בשבת לצרכי העבודה.

תיאור פעילות החברה לפי תחום

תחום הסעת נוסעים

הפעילות העיקרית של החברה הינה הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות רכבות הנוסעות בקווי שירות סדירים ועוצרות ב- 67 תחנות נוסעים. בסוף שנת 2022 הופעלו בממוצע ביום כ- 625 רכבות. ריכוזי אוכלוסין, חיבור הפריפריה והקרבה למערכות תחבורה ציבוריות משלימות הינם שיקולים חשובים בבחירת מיקום תחנת נוסעים. לפיכך, ועל מנת לאפשר לציבור הנוסעים גישה נוחה ומהירה לתחנות הרכבת, מרבית התחנות ממוקמות באזורים בעלי נגישות גבוהה לאמצעי תחבורה נוספים, ובכלל זאת תחבורה ציבורית, דוגמת אוטובוסים ציבוריים, מוניות שירות ומוניות. כמו כן, החברה מציעה לציבור הנוסעים רכבות מאספות העוצרות במספר רב של תחנות וכן רכבות לנסיעה עם פחות עצירות בין יעדי קצה של מסלולי הרכבת.

על מנת להבטיח גישה נאותה לכלל ציבור הנוסעים, מקפידה החברה לאפשר נגישות מקסימאלית גם עבור נוסעים עם מוגבלות.

יצוין, כי תכנון לוחות הזמנים של קווי הרכבת מתבצע, בין היתר, בהתאם לתחזית רב שנתית ונגזרת שנתית של היקף הביקוש לנסיעות של ציבור הנוסעים. על בסיס התחזיות כאמור, מוגשת לאישור משרד התחבורה תכנית תפעולית שנתית ורב שנתית במועדים שנקבעו בהסכם הפיתוח וההפעלה.

החברה מנתחת את התחזית כאמור ואף בוחנת אותה באופן תקופתי מול היקף הנוסעים והנסיעות בפועל, על מנת לערוך בתכנית התפעולית שינויים נדרשים.

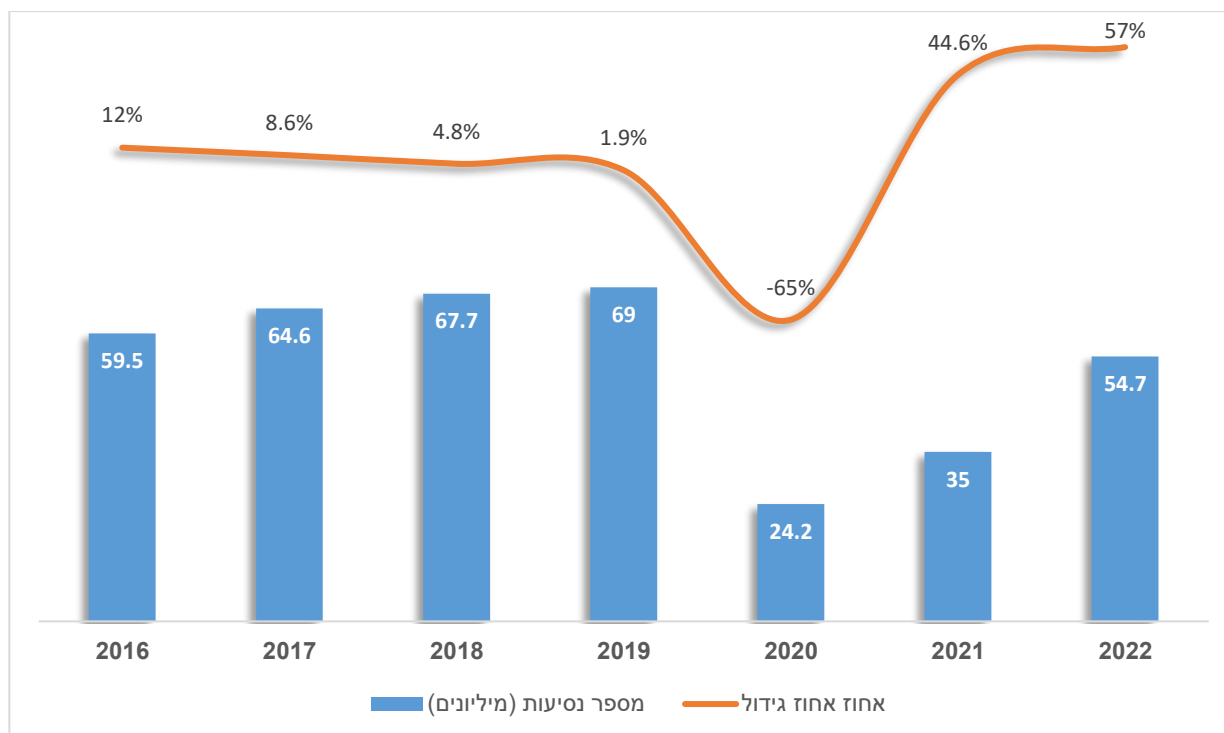
מספרי הנוסעים ברכבת ישראל

במהלך השנים 2022, 2021 ו- 2020 עמד ממוצע מספר הנסיעות היומי על 148,809, 141,000 ו- 119,000 נסיעות בהתאמה, וכן אחוז הדיוק השנתי עבור אותן השנים עמד על 95.69%, 96.34% ו- 95.7% בהתאמה.

בשנת 2020 החברה פעלה באופן חלקי ומותאם לאור התפשטות נגיף הקורונה. הפסקת הפעילות לסירוגין בכל הרשת ובקווים ספציפיים בלבד בוצעו בהתאם להנחיות משרד התחבורה לצמצום הפצת התחלואה וכן, מיצוי ההזדמנות להשלים פרויקטי תשתית ובראשם, פרויקט החשמול.

הזדמנות זו הביאה ליכולת מימוש האצת הפרויקטים תוך צמצום פגיעה עתידית בלקוחות החברה, במצב בו יהיה צורך לסגור קווים כאשר הביקושים בשיאם. לצד פעילות זו, במהלך 2020 כמות הנסיעות שבוצעו ברכבת פחתה עד כדי כ- 15 אלף נסיעות ביום בתקופות השפל.

במהלך 2021 עם צמצום השפעת משבר נגיף הקורונה, חזרו הביקושים, באופן חלקי בלבד ובשנת 2022 המשיכה מגמת הגידול בכמות הנוסעים.



1 מספר הנסיעות ברכבות בשנים 2016-2022

ניתן לחלק את לקוחות תחום הפעילות לסוגים שלהלן:

- (א) **לקוחות קבועים** - לקוחות המשתמשים ברכבת על בסיס קבוע (לפחות פעם בשבוע).
- (ב) **לקוחות מזדמנים** - לקוחות שתדירות נסיעתם נמוכה יותר (פעם בשלושה חודשים ועד פחות מפעם בשבוע) ואיננה על בסיס קבוע.
- (ג) **לקוחות כוחות הביטחון** - החברה מספקת שירותי תחבורה במערך הרכבתי עבור חיילים בשירות סדיר, בקבע, חיילי מילואים, וכן סוהרים ושוטרים. מתוך סך הנסיעות אשר מספקת החברה לנוסעיה, חלקם של לקוחות כוחות הביטחון בשנים 2020 ו-2021, 2022, היה כ-16%, כ-18.2% וכ-16%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.
- יצוין, כי מתוך כוחות הביטחון, משרד הביטחון הינו לקוח מהותי של החברה בתחום פעילות זה. הכנסות החברה ממשרד הביטחון עבור השנים 2020 ו-2021, 2022, היוו כ-0.19%, 28% ו-20%, בהתאמה, מסך הכנסות תחום פעילות הנוסעים בכל השנים, בהתאמה.
- החל מיום 1 בינואר, 2022 הסכם הסעת החיילים מול משרד הביטחון בוטל והסעת החיילים מתבצעת מכח הסכם בין משרדי הביטחון והתחבורה. פער ההכנסות להסעת חיילים יוכר במסגרת תשלומי הסובסידיה (בהתאם לסכם ההפעלה).

אמצעי התחבורה הציבורית האחרים מהווים שותפים בהפעלת מערך תחבורה משלימה, מערך המקודם על ידי משרד התחבורה במסגרת תכנית קו רציף. התכנית נועדה להעניק לנוסעים בתחבורה הציבורית מסלול רציף, קצר ככל הניתן ועם זמני המתנה מינימאליים, באמצעות בניית קווים ומסלולים ייעודיים המאפשרים לעבור מהאוטובוס לרכבת (ולהיפך) בקלות. נכון למועד פרסום הדוח, במסגרת התכנית הופעלו 97 קווי הזנה ייעודיים

לתחנות הרכבת ובנוסף קווי שירות רבים של אוטובוסים, אשר משרתים גם את תחנות הרכבת בדרך לאתרים אחרים. בנוסף, חלק ממפעילי מוניות השירות הונחו לעדכן את מסלול נסיעתם כך שיינתן שירות גם לתחנת הרכבת (בכפוף למגבלות החוקיות). בנוסף, בוצעו מספר פרויקטי תשתית אשר משפרים את השימוש בתחבורה הציבורית בחניוני הרכבת וכוללים התקנת סככות המתנה, מתן עדיפות לתחבורה הציבורית והצבת שילוט מידע.

מספרי נוסעים – עולים/יורדים לשנת 2022

תחנה	עולים	יורדים	סה"כ
ת"א השלום	6,630,102	6,590,000	13,220,102
ת"א סבידור מרכז	4,707,426	4,677,186	9,384,612
ירושלים יצחק נבון	3,284,382	3,252,011	6,536,393
ת"א ההגנה	2,581,044	2,728,171	5,309,215
ת"א אוניברסיטה	2,432,886	2,498,918	4,931,804
חיפה חוף-הכרמל	1,588,857	1,715,887	3,304,744
הרצליה	1,627,299	1,660,194	3,287,493
נתב"ג	1,471,404	1,476,999	2,948,403
מרכזית המפרץ	1,374,606	1,400,317	2,774,923
אשדוד עד-הלום	1,343,976	1,383,866	2,727,842
בנימינה	1,350,006	1,309,023	2,659,029
באר-שבע מרכז	1,328,286	1,322,230	2,650,516
נהרייה	1,261,351	1,268,123	2,529,474
נתניה	1,233,531	1,275,264	2,508,795
אשקלון	1,135,795	1,154,819	2,290,614
רחובות	1,106,555	1,093,383	2,199,938
חדרה מערב	1,013,866	976,474	1,990,340
חיפה בת-גלים	939,949	966,455	1,906,404
באר-שבע צפון	912,590	909,580	1,822,170
קריית מוצקין	914,938	851,219	1,766,157
מודיעין מרכז	901,182	860,868	1,762,050
לוד	868,343	866,939	1,735,282
חיפה מרכז השמונה	851,021	811,325	1,662,346
עכו	736,399	734,718	1,471,117
בית-יהושע	750,872	718,159	1,469,031
כרמיאל	761,908	706,787	1,468,695
ראשל"צ משה-דיין	622,298	673,976	1,296,274
בת-ים יוספטל	588,066	611,016	1,199,082
יבנה מערב	591,618	596,829	1,188,447
קריית אריה	576,171	569,220	1,145,391
ראש-העין צפון	566,175	545,049	1,111,224

1,018,644	518,815	499,829	קריית-גת
998,446	493,659	504,787	קיסריה פרדס-חנה
958,546	490,313	468,233	נתניה ספיר
817,390	411,850	405,540	כפר-סבא נורדאו
722,153	351,950	370,203	עפולה ר.איתן
710,581	349,445	361,136	נתיבות
668,712	331,291	337,421	רמלה
635,242	311,361	323,881	שדרות
629,960	300,261	329,699	בית-שמש
615,392	300,884	314,508	חולון וולפסון
611,642	308,630	303,012	בת-ים קוממיות
604,381	307,828	296,553	בני ברק
575,277	274,661	300,616	אופקים
569,267	274,290	294,977	באר-יעקב
567,226	286,582	280,644	חוצות המפרץ
515,597	258,088	257,509	פאתי מודיעין
513,615	252,324	261,291	הוד-השרון סוקולוב
477,782	250,755	227,027	פתח-תקווה סגולה
457,064	223,911	233,153	מזכרת בתיה
427,176	203,152	224,024	בית שאן
393,541	198,289	195,252	כפר חב"ד
386,895	187,259	199,636	לוד גני-אביב
379,791	184,060	195,731	רעננה מערב
376,879	209,454	167,425	צומת חולון
350,175	168,569	181,606	קריית חיים
346,930	168,816	178,114	עתלית
327,172	151,661	175,511	יקנעם כפר-יהושע
320,860	158,421	162,439	קרית מלאכי - יואב
316,435	152,132	164,303	להבים רהט
284,367	139,812	144,555	יבנה מזרח
210,073	101,188	108,885	מגדל-העמק כפר-ברוך
199,027	95,676	103,351	אחיוד
149,799	77,492	72,307	רעננה דרום
36,809	17,745	19,064	ראשל"צ הראשונים
6,397	2,946	3,451	דימונה
109,437,150	54,718,575	54,718,575	סה"כ

פירוט נסיעות על פי קווים

אחוז שינוי	2021	2022	
218%	1,686,156	3,681,498	כפר סבא - תל אביב
208%	1,329,104	2,764,994	מודיעין - תל אביב
189%	3,669,700	6,933,728	אשקלון - תל אביב - מערבי
175%	3,105,236	5,442,844	ירושלים נבון - ת"א
148%	6,590,285	9,727,497	בנימינה - תל אביב
147%	1,077,793	1,581,254	באר שבע - אשקלון
146%	832,198	1,211,917	בית שאן - חיפה
143%	5,636,990	8,069,413	חיפה - תל אביב
139%	752,528	1,049,103	ירושלים - תל אביב
138%	3,451,096	4,756,017	באר שבע - תל אביב
138%	2,794,848	3,843,786	נהרייה - חיפה
133%	809,571	1,073,690	כרמיאל - חיפה
132%	3,157,308	4,174,373	אשקלון - תל אביב - מזרחי
82%	125,848	103,122	ראשונים - תל אביב
77%	2,814	2,160	דימונה - באר שבע
		303,180	קו ירושלים האומה - מודיעין
	35,021,476	54,718,575	סה"כ

תעריפי הנסיעה ברכבת

תעריפי הנסיעות ברכבת נקבעים ומפוקחים על ידי הממשלה באופן מלא. בשנת 2008 הוחל צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), התשס"ח-2008, מכוח חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, לצד הוראות בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה-2004 (להלן "תקנות דמי נסיעה" וביחד עם צו הפיקוח: "הכללים"). לפי הכללים, דמי הנסיעה ישולמו על ידי הנוסעים לפי תחנות מוצא ויעד המפורטות בכללים. עוד נקבע בצו כי דמי הנסיעה ישתנו ב-1 בפברואר של כל שנה לפי שיעור שינוי סל המורכב ממספר מדדים.

הכללים מגדירים את הפרמטרים המרכזיים לקביעת התעריף בהתאם למוצא ויעד הנסיעה, סוגי הכרטיסים האפשריים, סוגי הזכאים להנחות ופטורים וכן, תוספות בגין רכישת כרטיס ברכבת ושירות מקום שמור.

טרם שינוי בתעריפי הנסיעה מתקיים דיון בוועדת מחירים בין משרדית של משרד האוצר ומשרד התחבורה והחלטה כאמור טעונה אישור של שר התחבורה ושר האוצר. טרם קביעת התעריפים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית והמפקח על התעריפים במשרד התחבורה מקיימים התייעצות עם החברה.

רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית

ביום 1 באוגוסט, 2022 נכנסה לתוקף רפורמת התעריפים של משרד התחבורה - "דרך שווה" בתחבורה הציבורית בכלל וברכבת ישראל בפרט. במסגרת רפורמה זו מחיר הנסיעה נקבע לפי מרחק הנסיעה ב 6 קטגוריות של מרחק. בנוסף נקבע כי, רוב ההנחות לזכאים ניתנות באמצעות ערך צבור (למעט חריגים כגון אזור ותיק) וכן, הורחבו מספר הנחות לסוגי אוכלוסייה הרוכשים סוגי כרטיסים מסוימים (כגון זכאות לנסיעה חינם למי שגילו מעל 75 שנים). כמו כן, בוטלו כל הכרטיסים שאינם משולבים, למעט כרטיס לנסיעה בודדת אשר הנו תקף לרכבת בלבד. כרטיסים יומיים, חודשיים וסמסטריאליים/ שנתיים לסטודנטים, הנם משולבים עם תחבורה ציבורית.

נתונים כספיים

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום פעילות הסעת נוסעים בשנים 2020-2022 (באלפי ש"ח):

2020		2021		2022	
שיעור מכלל הכנסות החברה	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות
241,454	10%	303,286	21%	10%	295,679

יעדים בתחום הסעת הנוסעים

היקף הפעילות של החברה בתחום זה גדל במהלך השנים האחרונות בזמן שגרה. החברה חותרת להמשך גידול בהיקף הנוסעים ברכבות בשנים הקרובות (מעבר לגידול הטבעי וע"פ הראיה האסטרטגית של משרד התחבורה) באמצעות פתיחת תחנות, קווים חדשים, שיפור טכנולוגי להגדלת הקיבולת המסילתית, פיתוח של התשתית המסילתית (הקמת המסילה הרביעית, החמישית והשישית באילון, מסילה מזרחית, הכפלת מסילות בקו החוף ועוד), קליטת ציוד נייד חדש והתאמתו לגידול בהיקף הנוסעים, הגדלת קיבולת הרכבות על ידי תוספת קרונות ושילוב קרונות אורבניים, שילוב מערך ההסעה עם אמצעי תחבורה נוספים לשיפור נגישות, ובעיקר באמצעות שיפור רמת השירות, היעילות התפעולית והבטיחותית.

תחום הובלת מטענים

רכבת ישראל עוסקת באספקת שירותי הובלה רכביים למטענים בתוך גבולות המדינה. מגזר המטענים ברכבת כולל את חברת הבת רכבת ישראל מטענים בע"מ ואת חטיבת המטענים.

פעילות מגזר המטענים בחברה מתמקדת בהובלת מטענים בהם קיימים יתרונות לשינוע רכבתי הנובעים מקווים ארוכים, מיקום מסופים, כמויות מטען גדולות, נקודות מוצא ונקודות יעד קבועות. המטענים העיקריים המועברים במסגרת פעילות החברה בתחום זה הינם: מחצבים, מכולות, גרעינים, חול, אשפה ופלדה.

עיקר הפעילות בתחום המטענים הינה הובלה של מחצבים מאזור הדרום מאזור צפע לנמל אשדוד, והובלה של מכולות מנמל חיפה ונמל אשדוד, אליהם וביניהם (כאשר ההובלה בין הנמלים היא העיקרית ועומדת על כ- 50% מהובלת המכולות, ולכן הינה מהותית לפעילות החברה בתחום פעילות זה). מסופי המטען ממוקמים באזורים אסטרטגיים בסמוך למוקדי פעילות כגון: צפע, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, נמל חיפה, קריית גת וראש העין.

קווי הובלת המטענים נקבעים על ידי החברה בהתבסס על שני גורמים עיקריים:

- א. קיומם של מסופי מטענים בסמוך לפעילות לקוחות הקצה של החברה ולנמלים, מהווה נדבך עיקרי בהנגשת קו הובלת מטענים בין מסוף מטענים כאמור לבין הנמלים
- ב. עלייה בביקוש מצד לקוחות קיימים או פוטנציאליים של החברה, וכן דרישה להובלת מטענים בכמות ובהיקף אשר החברה מסוגלת להיענות להם.

הובלת המטענים מתבצעת באמצעות קרונות מסוגים שונים: קרון שטוח מודולארי להובלת מכולות של 20 ו- 40 רגל ומכלים של 20 רגל, קרון סגור להובלת תפזורת ומחצבים.

החברה הפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ-43 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2022 כ-24.5 אלף טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ- 6.6 מיליון טון בשנה.

המוצרים העיקריים אותם מובילה החברה במסגרת תחום הובלת המטענים הינם כדלהלן:

- א. **מחצבים:** הובלת המחצבים מתבצעת בעיקר עבור כ"ל, אשר הינה הלקוח העיקרי של החברה בתחום הובלת המטענים בכלל ובמוצר המחצבים בפרט. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כ"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד.
- ב. **מכולות:** הרכבת מספקת הובלה רכבתית וכן שירותי פריקה וטעינה (באמצעות מנופים) של מכולות על גבי קרונות שטוחים במסופי החברה. מכיוון שהחברה אינה מספקת את כלל השירותים הלוגיסטיים הנדרשים ללקוח, בתחום המכולות החברה פועלת בעיקר כמוביל משנה עבור ספקי שירות כולל המציעים שירות שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה.
- ג. **גרעינים:** לרכבת גישה מסילתית ישירה למכונת התערובת הגדולים בישראל: לשני מכונים בבעלות חברת אמבר מכון לתערובת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ ("אמבר") הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערובת של חברת מילובר בע"מ הממוקם בעכו.
- ד. **אשפה וחול:** שירות המשלב הובלת אשפה במכולות ייעודיות ממתקנים במרכז הארץ להטמנה באתר אפעה בדרום, הסמוך למסוף צפע, והובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

- ה. **פלדה:** בשנת 2017, חטיבת מטענים החלה להוביל פלדה מהנמלים לקריית גת ובהובלה משלימה למפעלי "איסכור", שרות המשלב הובלת גלילי פלדה ומוטות פלדה.
- ו. **אגרגטים וקלינקר:** החל משנת 2020 הרכבת החלה להוביל אגרגטים וקלינקר, מקרית גת לחיפה ובחזרה מחיפה לקרית גת.

מכיוון שחלק נכבד מהובלת המטענים ברכבת הינו הובלת מטענים אל הנמלים ומהנמלים, לממשק בין הרכבת לנמלים השפעה מהותית על יכולת הצמיחה של מגזר הובלת המטענים ברכבת:

- (א) **נמל אשדוד:** לצורך שיפור הממשק כאמור נבנה במשותף עם חברת נמלי ישראל (חנ"י) מסוף מטענים חדש שהחל לפעול בחודש נובמבר 2015 (המסוף עובד כמסוף בלבד, ואינו מהווה שער לנמל).
- (ב) **נמל חיפה:** ברבעון הרביעי לשנת 2016 הסתיימו העבודות להקמת מסילה שלישית ברציף המכולות המזרחי בנמל, וכן להארכת שתי המסילות הקיימות.
- (ג) **שלוחה לנמל הדרום:** מסילה לנמל הדרום.
- (ד) **נמל המפרץ:** מסילה לנמל המפרץ נמצאת בשלבי תכנון. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף".
- (ה) **מסילת קישון:** באוגוסט 2017, הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון.

החברה נמצאת בעיצומו של פרויקט חשמול קווי הנוסעים. יצוין, כי גם לאחר חשמול קווי הנוסעים, בכוונת החברה כי הובלת המטענים תמשיך בשלב זה להיעשות על בסיס שימוש בקטרי דיזל. החברה מעריכה כי לפרויקט החשמול תהיה השלכה חיובית גם על תחום המטענים, זאת עקב יתרונות זמינות הרשת כתוצאה מפרויקט החשמול וכן הסטת חלק מקטרי דיזל שמשמשים כיום לפעילות הנוסעים לטובת פעילות המטענים. קטרים אלו הינם לרוב חדישים ומשופרים יותר מקטרים המשמשים כיום להובלת המטענים. יצוין, כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול קיימים שיבושים בתנועת רכבות המטענים, בשל עבודות תשתית על מסילות הרכבת הקיימות. בכוונת החברה, ככל הניתן, לרכז את העבודות בקשר עם פרויקט החשמול לשעות הלילה ולסופי השבוע, וזאת על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת.

גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות

בפעילות בתחום הובלת מטענים באמצעות רכבת ניתן להצביע על מספר גורמים שלהם השפעה על המצב התחרותי בתחום: פיתוח של תשתית מבוססת הכוללת רשת נתיבים עצמאית ובכלל זה היכולת להציע הובלת מטען ליעדים מגוונים במחיר תחרותי; יכולת הובלת מטענים מסוגים ובגדלים שונים; הובלת מטען בתדירות הנדרשת, באיכות הנדרשת תוך עמידה בלוחות הזמנים; יכולת ונגישות הובלת מטען מבית העסק של הלקוח ועד ליעד הסופי הדרוש (Door to Door); ניהול סיכונים וגידור סיכונים; הון אנושי מיומן בתחום ההובלה, הפריקה וההטענה; יעילות תפעולית המאפשרת הובלה איכותית במחיר אטרקטיבי ביחס למתחרים; מצב כלכלי; מיתוג ומוניטין בתחום ההובלות, שיתופי פעולה עם חברות הובלה מסוגים שונים אשר יחד עם שירותי החברה יתנו מענה מקיף וכולל לצרכי הלקוחות. יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצרכי הלקוחות, תוך מתן דגש על פתרון "צווארי בקבוק" בתשתיות הקיימות, תלויה בהיקף, תקינות וזמינות התשתיות העומדות לרשות החברה. נכון למועד פרסום הדוח, מדיניות החברה הינה לתת קדימות לשימוש רכבות הנוסעים בתשתיות הקיימות על פני רכבות מטענים.

נתונים אודות הכנסות בתחום הובלת מטענים (באש"ח) לשנים 2020-2022

2020		2021		2022	
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)
7%	168,470	6%	161,908	6%	160,357

ככלל, לקוחות החברה בתחום הובלת המטענים הינם חברות פרטיות וציבוריות אשר מהוות לקוחות קבועים של החברה. במסגרת הובלת המטענים נושאים הלקוחות במלוא האחריות בגין נזקים, אובדן, וכיו"ב, אשר עלולים להיגרם, הן למטענים עצמם והן לתשתיות החברה, זאת למעט הסדרים אחרים וחריגים הקבועים בחוזים מסוימים, כגון במקרים של מעשה או מחדל של החברה וכן למעט לקוחות שמקבלים מחברת הבת שרות מלא כולל הובלה משלימה, אחריות וביטוח. האחריות והביטוח מוגבלים בסכומים למכולה ולאירוע.

תעריפי הובלת מטענים ותעריפי הובלת המכולות בהובלה על בסיס מקום פנוי על גבי רכבת קיימת ולפי לוח זמנים מתוכנן, מפוקחים כאמור במסגרת תקנות מסילות הברזל. עם זאת, התעריפים ביחס להתקשרות בין הרכבת ללקוח הכוללת התחייבות להובלת כמות מסוימת של מטענים בתקופה מסוימת הנקבעת מראש (לרוב 5-1 שנים) אשר בגינה מוקצית ללקוח קיבולת הובלה באופן מיוחד נקבעים בהתאם למחירי השוק במסגרת מחירון הובלה הקיים בחברה אשר מתווסף להסכם ההובלה הייעודי עם הלקוח. בנוסף, בשנת 2009 הוקמה בחברה ועדה בראשות המנכ"ל לאישור הובלות מיוחדות ותעריפי הובלת המטענים. תפקידה של ועדה זו הינו לאשר את ההתקשרות עם הלקוח ואת תעריף ההובלה המוצע. התעריפים נקבעים על ידי הוועדה בהתאם להמלצת נציגי החברה ועל בסיס מחירי השוק.

פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הובלת המטענים על פי סוגי המוצרים

לקוחות מגזר המטענים הינם לקוחות חברת הבת רכבת ישראל מטענים, בתחום הבאים:

מחצבים: בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הינו כי"ל. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד. כמו כן, מתבצעת הובלת מוצרים מיובאים בין נמל אשדוד לאתרי הייצור של כי"ל. ביום 25 במאי, 2010 נחתם הסכם מסגרת להובלת עד כ-5 מיליון טון בשנה. ההסכם הינו בתוקף עד סוף שנת 2020. במסגרת ההסכם נקבע כי כי"ל תשלם לחברה תמורה שקלית הקבועה על פי מסלולי ההובלה. הכנסות החברה מכי"ל לשנים, 2022, 2021 ו-2020 עמדו על כ-82.4 כ-79.9 וכ-84.7 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 3.1% מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-51% כ-49% וכ-50% בהתאמה מהכנסות מחיצוניים במגזר המטענים.

ביום 30 ביוני, 2022, חתמו הצדדים על תוספת להסכם שעיקרה בהארכת תקופת ההתקשרות בין הצדדים עד ליום 31 בדצמבר, 2026 עם אופציה להארכה בחמש שנים נוספות בהסכמת שני הצדדים, וכן בהעלאת תעריף ההובלה.

נכון למועד פרסום הדוח, מתקיימים דיונים בין הצדדים לחתימה על הסכם חדש שיסדיר במסגרתו את כלל הפעילות שבין הצדדים.

מכולות: בתחום המכולות הלקוחות העיקריים של החברה (המהווים קונסולידטורים) הינן החברות:

- שירות - שירותי שינוע משולבים 2013 בע"מ

- מילניום שירותי רכבת בע"מ
- קבוצת גולד בונד בע"מ
- פרידנזון שירותים לוגיסטיים בע"מ
- דפולוג בע"מ

חברות אלו מבצעות הובלת מכולות, ומציעות שירות שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה. החברות כאמור מספקות ללקוח את השירות המלא מדלת אל דלת (Door to Door) המורכב משינוע המכולות על ידי אמצעי תחבורה שונים, לרבות הובלה באמצעות הרכבת (כחלק משרשרת ההובלה של המכולות ולא כאמצעי יחיד). החברות כאמור מתקשרות ישירות עם הלקוחות ובאמצעות משאיות הן מבצעות את ההובלות המשלימות בין מסופי הרכבת לאתר הלקוח. חברת הבת מספקת החל מתחילת פעילותה שרות דומה (door to door) ללקוחותיה וזאת על ידי התקשרות ישירה עם חברות משאיות לביצוע הפעילות המשלימה.

גרעינים: בתחום הובלת הגרעינים, חברת אמבר מכון לתערובת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ הינה הלקוח העיקרי של החברה. במסגרת הסכמים בין הצדדים החברה התחייבה להעמיד לרשות אמבר כושר שירותי הובלה בשלוחות הרכבת בדגון, חיפה או אשדוד, בקיבולת בהתאם להזמנות.

חול ואשפה: בתחום זה הלקוח העיקרי של החברה הינה חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ. הלקוח מוביל מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסופי המטענים של החברה בבני ברק וחיפה לבין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפעה, כן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

פלדה: בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל מטענים של מתכות. הלקוח העיקרי הינו אסכור מתכות ופלדות בע"מ. הרכבת מובילה מתכות עבור איסכור מחיפה ומאשדוד למפעל בקרית גת כולל הובלה משלימה במשאיות מהמסוף. החל משנת 2019 נוספו לקוחות נוספים בתחום הפלדה.

אגרגטים וקלינקר: בשנת 2020 החלה הרכבת להוביל מטען של אגרגטים וקלינקר עם לקוח אסטרטגי המבצע הובלות ברכבת מחיפה לקריית גת ובחזרה. ביום 29 בנובמבר, 2022 הודיע הלקוח על הפסקת פעילותה וסיום התקשרות עם החברה החל מיום 29 במאי, 2023. נכון למועד פרסום הדוח, מתקיימים דיונים בין הצדדים לבחינת היתכנות המשך הפעילות בין החברות.

יעדים בתחום הובלת המטענים

החברה פועלת להרחבת סוגי והיקפי פעילותה בתחום הובלת המטענים, בין היתר, על ידי יצירת מעטפת שירותים מקיפה הכוללת שירותי הובלה, אחסון ולוגיסטיקה. לשם כך, פועלת החברה גם לאיתור גורמים עסקיים בעלי פוטנציאל קיים או עתידי לקישור ישיר לרשת המסילות של החברה ובוחנת יחד עימם אפשרויות שונות לשיתופי פעולה וכן פעולת לשיפור חיבור רשת המסילה לנמלי הים, תוך שימוש ברכבת כגשר יבשתי בין הנמלים. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, החברה תפעל לביצוע השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלת מטענים, לרבות שירותים משלימים להובלה כאמור, וזאת באמצעות חברת המטענים. במקביל, פועלת החברה להגדלת פלחי השוק וחיפוש אחר טכנולוגיות חלופיות וחדשניות זולות יותר וידידותיות יותר לסביבה מאשר שלוחות מסילתיות או משאיות כתחבורה משלימה לתוך המפעלים.

תחום חטיבת הנייד

חטיבת נייד אמונה על הצי הנייד ברכבת (קטרים, קרונות וקרונות) ומנהלת את כלל הפעילויות במחזור החיים של כלים אלו:

1. אפיון דרישות טכניות וליווי הנדסי לשלב הרכש
 2. קליטת ניידים חדשים, בחינתם ואישורם מול הרגולטור להפעלה על מסילת ברזל
 3. תחזוקה ושמירה על כשירות, בטיחות ואמינות הצי באופן שוטף
 4. שיפור ושדרוג מערכי הצי בהיבטי טכנולוגיות מתקדמות והשירות לנוסע
 5. מעקב וניהול הצי באופן הדוק בכל שלבי התפעול וההפעלה ועד גריטתו
- החטיבה מונה כ- 939 עובדים, פועלת ב- 4 מתחמים מרכזיים ובעוד מספר שלוחות תפעוליות ונותנת מענה 24/7 לתחזוקה ותמיכה שוטפת בניידים המופעלים ברשת הרכבתית.
- החטיבה יוזמת ומפתחת מערכות וטכנולוגיות לשיפור יכולות הניידים, התאמתם לרמות השירות הנדרשות והעלאת רמת הבטיחות.

רישוי סביבתי במתחמים , מוסכים, תחנות תדלוק ורכבת ובקורות סביבה

בשנת 2022 הוכנו 14 נספחי רישוי סביבתי אשר הוגשו לגורם הרישוי המאשר - המשרד להגנת הסביבה. אלו הוכנו למתחמים לוד ולמתחם הקישון, למוסך המסילאים בב"ש, לתחנת התדלוק בלוד ולמספר תחנות הנוסעים. כמו כן, תואמו ונערכו בקורות של המשרד להגנת הסביבה באתרי הרכבת לצורך מתן אישורם לרישיון העסק.

במהלך שנה זו אושרו כ-6 רישיונות עסק חדשים. בשנת 2023 צפויים להגיש כ-8 נספחים לצורך חידוש רישיונות העסק באתרים הנדרשים בכך.

בשנת 2022 נערכו 80 בקורות איכות סביבה במתחמי הרכבת. במהלך נבדקת עמידה בחוקי, תקנות ונהלי איכות הסביבה וכן מאותרים ליקויים וחוסרים הדורשים את תיקונם.

DDEMU – קרונות חשמליים

הסכם עם Siemens - ביום 5 בדצמבר, 2017 התקשרה החברה בהסכם לרכישת קרונות EMU עם חברת סימנס. יצאה הזמנה ראשונית של כ- 330 מיליון אירו בעבור 60 קרונות חשמליים (המנה הראשונה שהוזמנה הינה של 24 קרונות). תקופה לרכש קרונות - עד 10 שנים ממועד חתימת ההסכם. תחזוקה ראשונית לקרונות - 15 שנים ממועד הוצאת Final Acceptance בעבור היחידה הראשונה שהוזמנה.

עד לסוף שנת 2022 התקבלו 24 מערכי רכבת מסוג DDEMU.

ביום 4 בספטמבר, 2022 נחתמה תוספת מס' 5 עם חברת סימנס בהיקף של כ- 17 מיליון אירו עבור ביצוע שינויים ב-IPO3 וביצוע retrofit ב-IPO1, תוספת אשר תיקונה אושר ע"י ועדת המכרזים ביום 2 בנובמבר, 2022 לאור טעות חשבונאית שבוצעה ע"י סימנס בתמחור מחיר היחידה ומתן הנחה כפולה (היקף התיקון בסך של כ- 11.5 אלפי אירו ליחידה).

בדיון שהתקיים ביום 19 בדצמבר, 2022 אישרה הוועדה את הסדר הפרשה עם חברת סימנס לטובת סיום עבודות הקמת המוסך החשמלי וגמר חשבון בסכום של כ- 199 מיליון ש"ח

ניקיון רכבות

- במהלך 2020 ולאורך שנת 2021 החלה רכבת ישראל בהפעלת מכונות ניידות לשטיפת רכבות. בחודש יולי 2022 החלה לפעול במתחם באר שבע מכונה קבועה לשטיפה חיצונית של רכבות (מנהרה), כפי שנהוג בחברות רכבות בעולם.

פירוט מתקני תחזוקה ותפעול בפריסה ארצית

תחזוקה כבדה	תחזוקה קלה	תפעול	צפון *
☒	☐	☒	1. קישון - סדנאות אפרים
☒	☒	☒	2. חוף שמן - מתחם חיפה
	☒	☒	3. לוד - מטה + מתחם לוד
	☐	☒	4. ת"א דרום - מתחם תפעולי
	☐	☒	5. אשדוד / אשקלון
☒	☒	☐	7. באר שבע - מתחם ב"ש
	☐	☐	8. דימונה - מוסך קטרים
			דרום *



פרויקטים חברתיים

בחטיבה מופעלים פרויקטים ייחודיים בחברת רכבת ישראל:

- בשיתוף תכנית 'רואים רחוק' מועסקים במתחם ב"ש 5 עובדים על הספקטרום האוטיסטי. העובדים נקלטו לתפקידי בודקי פנים קרונות.

רכבות הנוסעים

קטר דיזל



קטרי JT42bw
48 קטרים
בשירות מ 1997
גיל ממוצע: 16.5



קטרי EURO 4000
14 קטרים
בשירות החל מ 2014
גיל ממוצע: 8



קטרי EURO 3200
24 קטרים
בשירות החל מ 2015
גיל ממוצע: 8



קרונוט ALSTOM PP
35 קרונוט
כניסה לשירות: 1996
גיל ממוצע: 23.4



קרונוט EMENS
118 קרונוט
כניסה לשירות: 2009
גיל ממוצע: 10.3



קרונוט Double Deck
495 קרונוט
כניסה לשירות: 2001
גיל ממוצע: 9.1

קרונוט דיזל



קרונועי IC3
72 קרונועים
כניסה לשירות: 1996
גיל ממוצע: 22

קרונועים



קרונועים חשמליים DD EMU
24 מערכים
כניסה לשירות: 2021

קרונועים חשמליים



קטרי TRAXX
63 קטרים (27 נקלטו)
קליטה החל מיולי 2017
בשירות החל מ-2018
גיל ממוצע: 2.3

קטר חשמל

רכבות המשא



קטרי JT42cw
7 קטרים
בשירות מ 1997
גיל ממוצע: 22



קטרי NRE
13 קטרים
בשירות מ 2015
גיל ממוצע: 4.5



קטרי GM12
10 קטרים
בשירות מ 1961
גיל ממוצע: 62



קטרי GM26
14 קטרים
בשירות מ 1971
גיל ממוצע: 40

קטר דיזל



414 כי"ל/מת"ר
60 עמית
73 מילניום
גיל ממוצע: 36



קרונוות משא
874 רכבת ישראל
גיל ממוצע: 39

קרונוות

תחום הסחר

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון וכן מכונות אוטומטיות, שטחי פרסום והפצת חינמונים (עיתונים המחולקים בחינם).

בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר, 2014, החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין המהווים מעטפת שירותים לנוסע, וזאת בהתאם לגודל תחנת הנוסעים. מקרקעין אלו ישווקו כנכסים להשכרה ללקוחות רלוונטיים בתחום הסחר והחברה תעביר תשלום לרשות מקרקעי ישראל.

בנובמבר 2020 הסתיימה הקמתה של תחנת הרכבת החדשה בלוד והייתה צפויה להתחיל לפעול ברבעון הרביעי לשנת 2020. גם פעילות זו נפגעה עקב משבר הקורונה וכחודש לאחר שתחנת הרכבת עצמה נפתחה, חלק מהמכרזים לשטחים המסחריים מוקפאים או כלל לא התפרסמו. נכון לסוף 2021 נבחרו זוכים בשבע מהחנויות שייפתחו בתחנה.

מרכזי המסחר בתחנות הרכבת לא נבנו כמרכזי מסחר בפני עצמם, אלא במסגרת שירותים משלימים הניתנים לבאי תחנות הרכבת. לפי האמור, התפתחות במספר מרכזי המסחר נעשית בהתאם לבניית תחנות רכבת נוספות ופיתוח מרכזים קיימים.

הכנסות החברה לשנים 2020 ו-2019, בתחום הסחר עמדו על כ-28%, כ-23% וכ-51 מיליון ש"ח המהווים כ-1.1%, כ-1% וכ-2%, בהתאמה, מהכנסות החברה.

משבר הקורונה והסגרים הביאו לפגיעה מהותית בהכנסות המסחר בחברה, ומכאן הוחלט לזכות את חוזה המסחר בהיקפים של למעלה מ-20 מלש"ח בשנת 2020 ובהיקף מעט נמוך יותר גם בשנת 2021 כאשר, במהלך 2021 עבר מנגנון ההקלות למנגנון דינאמי המשתנה בהתאם למספרי הנוסעים ברכבת.

מרבית השוכרים של שטחים במרכזי המסחר של הרכבת הינם חנויות בתחום הקפה והמזון. הסכמי השכירות כוללים דמי שכירות המורכבים מדמי שכירות קבועים או מדמי שכירות קבועים בתוספת דמי שכירות הנגזרים כאחוז מפדיון השוכר במושכר, לפי הגבוה מבניהם. נציין כי כל דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י שטראוס קפה ב.וי. בהתאם לחוזה חדש שנחתם עם זכיית החברה במכרז שפורסם במהלך שנת 2021. ההסכם החדש נכנס לתוקף ביום 2 לינואר, 2022 לתקופה של שש שנים עם אופציה להארכתו בארבע שנים נוספות. בנוסף לחוזה הארצי של שטראוס, פועל בתחנת ת"א סבידור בית קפה נוסף בחוזה שנחתם מול חברת 'קפנטו' וכן צפוי להיפתח בית קפה חדש של רשת 'קפה יותו' במרכז המסחרי שנבנה בתחנת לוד החדשה.

בנוסף, החלו להתפרסם במהלך שנת 2020 קרוב ל-20 מכרזים של פעילויות בחנויות המרכז המסחרי שנבנה בעיר לוד כחלק מתחנת הרכבת החדשה.

גם פעילות זו נפגעה עקב משבר הקורונה וכחודש לאחר שתחנת הרכבת עצמה נפתחה, חלק מהמכרזים לשטחים המסחריים שפורסמו לא הביאו לתוצאות והשטחים עדין אינם מושכרים.

נכון לסוף 2021 נבחרו, למעשה, זוכים בשבע מהחנויות שייפתחו בתחנה: חנות סופרפארם, חנות סלולר, חנות נוחות, בית קפה, חנות FOX וחנות "ללין".

מרכז זה בתחנת לוד מגלם את התפיסה הנדל"נית שלשמה הוקמה חברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן של הרכבת והוא יאפשר מימוש משמעותי של פוטנציאל ההכנסות מנדל"ן מסחרי בתחומי מקרקעי הרכבת. מיקומו של המרכז

בתחנת העיר לוד צפוי למשוך אליו, בנוסף לנוסעי הרכבת החולפים בתחנה, גם תושבים המתגוררים בעיר לוד ובסביבתה. מרכז זה יהווה הסנונית הראשונה של מרכזי המסחר במתכונת החדשה כאשר לקראת סופה של שנת 2019 החלה העבודה על שני מרכזים נוספים במתכונת עתירת שטחי מסחר, בתחנת הרכבת של כרמיאל - בה פועלות הרכבת וחברת הבת למחמי נדל"ן על גיוס מקורות מימון שיאפשרו המשך העבודות והשלמת הבינוי ושדרוגה של תחנת תל אביב סבידור שמתבצעת בימים אלה וצפוי להסתיים עד סוף 2022.

מועד פרסום שאר המכרזים להפעלת החנויות במרכזי המסחר והפעלת רשת דוכני הקפה עם הזכייה במכרז החדש, כמפורט לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, סכסוכי עבודה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה וגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22.

יעדים בתחום הסחר

הגדלת הכנסות ממסחר באמצעות שיווק שירות פרסום מתקדם בשטחי הרכבת, הפיכת תחנות הרכבת המרכזיות למתחמי מסחר ומשרדים, לשיפור איכות החיים וחווית הלקוח של נוסעי הרכבת. כל זאת באמצעות קיצור זמן ההגעה למתחם העבודה (הקמת משרדים מעל לתחנות הרכבת) ופתיחת אזורי מסחר המאפשרים שירותים בסיסיים באופן זמין ובמקביל וכן הרחבת סל המוצרים במרבית התחנות באמצעות חנויות נוחות וקפה.

פעילות חברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן

מטרת חברת הפיתוח תהא לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת וסביבתן הקרובה. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, נקבע כי החברה תהא רשאית לממש את תיקון הסכם המקרקעין באמצעות חברת הפיתוח, לרבות פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים. הסמכת חברת הפיתוח, ומימוש ההסכם באמצעותה יהיו בהתאם להסכם מסגרת שייחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם ההפעלה והפיתוח.

תכניות מאושרות לפיתוח

עפ"י המתווה המוסכם עם המדינה לקידום כלל מתחמי החברה, החלה החברה ביישום הפיתוח והקמת מתחמי התחנות לוד, מודיעין וכרמיאל להם תב"ע מאושרת, בהליך לביצוע עסקה מול רמ"י לבחינת ערך הקרקע ועלויות הפיתוח.

נכון למועד פרסום הדוח, קיימים 12 מתחמי תחנות אשר לגביהן קיימות תכניות מאושרות (תב"ע בתוקף), כמפורט להלן:

- 1. תחנת לוד:** פיתוח מרכז תחבורה ועסקים בהיקף בינו של כ-12,000 מ"ר (כ-10,000 מ"ר ברצועה 1 ו-1,200 מ"ר שירותים נלווים לנוסע), הכולל תחנת רכבת חדשה משולבת מסחר ומבנה משרדים. בנוסף אושרה ברצועה 2 הקמת כ-20,000 מ"ר נוספים למשרדים ו-1,000 מ"ר למסחר. תחנת לוד נפתחה ברבעון הרביעי של שנת 2020.
- 2. תחנת מודיעין:** בינו מעל תחנת הרכבת בהיקף כ-19,500 מ"ר (רצועה 1) לשימושים אפשריים כגון תעסוקה, מסחר, מלונאות ומגורים בהיקף של 125 יחידות. בנוסף, פיתוח מסחר בתחנה בהיקף של כ-1,000 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) בקומת התחנה הבנויה.
- 3. תחנת כרמיאל:** פיתוח מסחר בתחנת הרכבת בהיקף של כ-3,250 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) ו-6,000 מ"ר לשימושי סחירים (משרדים). בנוסף, אושרה ברצועה 2 הקמת כ-12,400 מ"ר למסחר ומשרדים.
- 4. תחנת מוצקין (החדשה):** פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה בהיקף כ-22,000 מ"ר (רצועה 1) – 5,400 מ"ר שירותים נלווים לנוסע ו-16,600 מ"ר שטחי תעסוקה. בנוסף אושרו כ-50,000 מ"ר ברצועה 2.
- 5. תחנת אשקלון צפון (חדשה):** פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה הכולל מסוף אוטובוסים ופיתוח של 9,500 מ"ר שירותים נלווים וכ-21,000 מ"ר נוספים של שטחי תעסוקה (סך של 30,500 מ"ר של שטחי תעסוקה ומסחר בפרויקט) ברצועה 1.
- 6. תחנת אשקלון (הנוכחית):** פיתוח של כ-3,000 מ"ר של מסחר.
- 7. תחנת גני-אביב:** פיתוח מרכז תעסוקה ומסחר על תחנת גני אביב הקיימת תוך שדרוג התחנה. מדובר בפיתוח של 2,800 מ"ר שירותים נלווים לנוסע וכ-19,600 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה ומסחר אשר ישרת גם את הרובע החדש המתוכנן בהיקף של 12,000 יחידות דיור.
- 8. תחנת זיכרון יעקב:** מרכז תחבורה משולב הכולל מתחם רכבת עם שימושי תעסוקה ומסחר בהיקף בינו של כ-3,700 מ"ר מסחר וכ-6,500 מ"ר תעסוקה. פיתוח המתחם בזיכרון יעקב תלוי ומותנה בהקמת תחנת הרכבת במקום.

9. **תחנת רחובות:** פיתוח מרכז התחבורה המשולב הכולל - חניונים וכיכר תנועה במפלס תת-קרקעי, תחנת רכבת חדשה במפלס מעל המסילות, מסוף אוטובוסים, BRT מבני תעסוקה, ציבור ומסחר. מדובר על כ- 3,750 מ"ר מסחר וכ-23,150 מ"ר תעסוקה.
10. **תחנת יבנה מזרח:** אושרו בותמ"ל היקף זכויות רחב לפיתוח באזור התחנה החדשה (כ-56,000 מ"ר ברצועה 1). לפיתוח הזכויות במתחם יבנה מזרח נדרשות עבודות פיתוח מקדימות בהיקפים גדולים הכוללים העתקה ושיקוע מסילות הרכבת בתוואי. עבודות אלו מתוכננות על ידי רמ"י ונת"י. נכון להיום לא נקבעו לוחות זמנים מסוכמים לפיתוח של התוואי החדש והתחנה החדשה כאמור.
11. **תחנת גלילות צפון:** פיתוח מרכז תחבורה המשלב תחנה חדשה באזור הסינמה סיטי, חניות תת קרקעיות כ-7,000 מ"ר של שירותים נלווים לנוסע וכ-27,000 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה.
12. **תחנת רמלה דרום:** הקמת תחנת רכבת חדשה על הקו החדש אשר נמצא בביצוע בתוואי כביש 431, הקמת מסוף אוטובוסים, חניות תת קרקעיות, שירותים נלווים לנוסע בהיקף של כ-6,000 מ"ר וכ-25,000 מ"ר של תעסוקה.

פיתוח השטחים המפורטים לעיל, לרבות היקפם הפוטנציאלי, עלותם, מועד פרסום המכרזים להקמת המיזמים, השלמת התקשרות החברה עם רמ"י ותחילת הבנייה, כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדי ביצוע עבודות הנדסה אזרחית, שינויים ברגולציה ואי השגת אישורים רגולטורים נדרשים, החלטות ממשלה, וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22.

תחום פיתוח תשתיות

תכנית הפיתוח של רכבת ישראל כוללת פרויקטים משמעותיים ובהם: פרויקט החשמול (הקמת רשת מסילות חשמלית), פרויקט החלפת מערכת השליטה והבקרה על תנועת הרכבות, הקמת קווי רכבת חדשים, הקמת תחנות נוסעים חדשות ושדרוג תחנות קיימות, פיתוח תשתיות למטענים, קידום תכנון של פרויקטים עתידיים ועוד.

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה מאושרים פרויקטים בשלבי תכנון והקמה שונים, שניתן לסווגם לפרויקטים מסילתיים, פרויקטים שאינם מסילתיים, פרויקטי סל ופרויקטים טכנולוגיים. הפרויקטים המסילתיים כוללים: הקמת מסילות ברזל חדשות, הכפלתן, שדרוגן וביצוע עבודות תשתית. הפרויקטים שאינם מסילתיים, פרויקטי סל ופרויקטים טכנולוגיים כוללים בין היתר, פיתוח ושדרוג תחנות נוסעים, הקמת מערכות איתות תקשורת, הקמת מתחמי תפעול ותחזוקה ומתחמים לוגיסטיים לפעילות המטענים.

תקציב הפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, ביום 2 בפברואר 2016 אושרה תכנית הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020 על ידי נציגי הממשלה. היקף התקציב בתכנית הינו סך של כ-31 מיליארד ש"ח, הכולל את הפריטים הבאים:

תחום הפרויקט	תקציב (במיליוני ₪)
חשמול	כ- 12,084
נייד	כ- 2,143
התארגנות רכבתית	כ- 176
מתחמי דיור ותחזוקה	כ- 3,455
פרויקטים קטנים ופרויקטי שירות	כ- 3,597
מתח"מ לוד	כ- 424
מלאי תכנוני	כ- 769
פרויקטים טכנולוגיים	כ- 3,372
תחנות חדשות	כ- 198
פרויקטים קווים	כ- 3,983
שלוחות, מטענים ומסופים	כ- 568
פרויקטים לא קווים	כ- 442
סה"כ	כ- 31,211

יצוין כי בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, נציגי הממשלה יהיו רשאים להורות על שינויים בתכנית הפיתוח, בלוחות הזמנים ובתקציב המפורטים בה, לרבות הוספה או גריעה של פרויקטים בכל עת והכל בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח.

תקציב המשכי לפיתוח הרכבת

ביום 2 באוגוסט, 2021 סוכמה בין משרד התחבורה למשרד האוצר מסגרת תקציבית לתכנית הפיתוח של החברה לשנים 2021-2025 בסך של כ-46 מיליארד ש"ח.

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח (על פי אישור תקציב 2020)	הרשאות תקציביות שהתקבלו עד כה ברכבת במיליוני ש"ח
הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף כרמל	15,523	675
הכפלת מסילת הרצליה - שפיים	449	78
המשך הקו המהיר בירושלים	4,685	0
הגדלת קיבולת מודיעין מרכז - שלב א	396	0

0	800	מחלף מסילתי בת"א האוניברסיטה
174	1,648	נתב"ג - הכפלת מסילות ושינויים מסילתיים
0	498	קשת תעופה
36	5,000	עוקף לוד - פלשת - שורק
0	146	מסילה מזרחית - השלמות תקצוב לתחנות
461	957	התאמת הקיבולת ברציפים
36	500	שדרוג והתאמת תחנות לגידול בנסועה
0	296	הקמה ושדרוג חניונים
50	772	מתחם לוד ב'
30	1,000	מתחם רג"מ
0	650	מתחם אשקלון ב'
12	150	קידום תכנון מתחמים תפעוליים ודיור
35	695	מסופי מטענים
0	65	קידום זמינות מטענים - מסילות, מסופים ושלוחות
0	40	שלוחות מטענים ותחנות תפעוליות
0	206	פרויקטי איתות וטכנולוגיה
0	500	המשך פרויקט החשמול
40	247	רכש כלי צמ"ה
0	115	איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי
107	207	הפרדות מפלסיות 21-25
0	300	סל תקציבי - פרויקטים בביצוע חברות תשתית אחרות
0	36	פרויקטים מתחמי נדל"ן
100	386	תכנון מוקדם לפרויקטים בתכנית האסטרטגית
0	122	הארכת מסילות העמק לנמלים - תכנון וקידום זמינות
1,834	36,389	סה"כ

יובהר כי הסכום, הפרויקטים והחלוקה לכל פרויקט כמפורט בטבלה דלעיל אושר במסגרת תקציב המדינה לטובת הפיתוח לשנים 21-25. עוד יצוין כי טרם הושלם סיכום תכולות הפרויקטים הנכללים, תקצוב, אבני דרך, שלביות ביצוע, חלוקת מכרים לפרויקטים אשר נכללים בסיכום התקציבי כאמור.

המידע לעיל, בהתאם לסיכום התקציבי כאמור לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות ובגורמי הסיכון.

פרויקטים מסילתיים ב'עדיפות לאומית'

במסגרת החלטה מספר 202 של הממשלה מיום 1 באוגוסט, 2021 ועדכונה במסגרת החלטות הממשלה השונות (כגון החלטת ממשלה 1231 מיום 6 במרס, 2022) נכללו הפרויקטים הבאים כ"פרויקטים בעלי עדיפות לאומית" ("תיעדוף 2"):

א. פרויקט המסילה הרביעית באילון;

ב. פרויקט הכפלת מסילת החוף;

ג. פרויקט שיקוע מסילות חיפה;

ד. כמו כן פרויקט מסילת הרכבת המהירה לבאר שבע - הוגדר כפרויקט בעדיפות תכנונית לעניין עדיפות בקידומו במוסדות התכנון ובהליך התכנון הסטטוטורי.

פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים

פרויקטים מסילתיים

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
הקו המהיר לירושלים	ייעוד קו הרכבת המהיר לירושלים הינו הסעת נוסעים בין ירושלים לתל-אביב ולכלל הרשת הרכבתית. הקו מחבר את בירת ישראל למטרופולין גוש דן ואזור המרכז באמצעות קו רכבת מהיר וחשמלי, ובכך להביא להקלת גודש התנועה בין ירושלים לאזור המרכז. משך זמן הנסיעה הצפוי בקו המהיר מתל אביב לתחנת האומה בירושלים הינו כ- 30 דקות.	6,315	הושלם	הפרויקט בשלבי סיום מתקדמים למעט: חשבונות סופיים, תכנון וביצוע מבנה מבואה מזרחית לתחנת נבון, תכנון וביצוע עבודות הקמת מבני כיבוי וחירום על בסיס הוראות תמ"א משלימה, חיבור תוואי המסילה למסילת השלמות 431, עבודות פיתוח ושיקום נופי והתחשבות עם קבלנים.	כ- 398
קשת מודיעין	שיפור הנגישות והגדלת השירות הרכבתי לתושבי האזור באמצעות רכבת	331	הושלם (כולל חשמול הקו).	הפרויקט הושלם כרגע בסגירת חשבונות	כ- 104

				בין מודיעין לירושלים, משך נסיעה מתוכנן 21.5 דקות. תכולת הפרויקט: הוספת קטע באורך כ- 2.5 ק"מ. חניון וגשר הולכי רגל - הקמת חניון בקיבולת של כ- 750 מקומות חניה מדרום לכביש 431 וגשר הולכי רגל באורך של כ- 165 מ"א לחיבור החניון לתחנת "פאתי מודיעין" במעבר מעל כביש 431 ורצועת הרכבת. הרחבת רציפים בתחנת פאתי מודיעין - הרחבת רציף צד קיים לרציף אי והוספת רציף צד נוסף	
כ- 1,973	בשלבי ביצוע שונים - בחלוקה ע"פ מקטעים 431 מזרח: קטע 1 (ראשונים עד רמלה דרום); קטע 2 (תחנת רמלה דרום); קטע 3 (רמלה דרום עד ענבה); קטע 4.1 (חיבור לפאתי מודיעין) קטע 4.2 (חיבור למסילת A1). 431 מערב : קטע 5 (משה דיין - מבוא איילון) ; קטע 6 (מבוא איילון - מעוין שורק) ; קטע 7 (תחנת מעוין שורק); קטע 8 (מעוין שורק - ראשונים); קטע 9 - הארכת רציפים בתחנת ראשונים.	רבעון רביעי לשנת 2026 (כולל חשמו"ל הקו).	3,474	יצירת קשר מסילתי ישיר בין אזור דרום גוש דן (ראשל"צ) לירושלים ומודיעין ותשתית לקליטת מסילות ב"ש - ירושלים וקשת רחובות. תכולת הפרויקט: הקמת מסילה באורך כולל של כ- 30 ק"מ; הקמת שתי תחנות נוסעים- "רמלה דרום" ו"מעוין שורק"; 14 גשרים באורך כולל של 6 ק"מ; שלוש מנהרות באורך כולל של 1.1 ק"מ; הקמת מבני שו"ב לאיתות ותקשורת בראשונים ומחלף ענבה; גשר באורך 3.5 ק"מ; שדרוג והארכת רציפים בתחנת ראשונים.	מסילת 431 - משה דיין- ראשונים- ענבה
כ- 2,686	בביצוע	רבעון רביעי לשנת 2026 (כולל חשמו"ל הקו).	3,746	יצירת פרוזדור מסילתי מזרחי להובלת מטענים (ונוסעים בעתיד) בין נמל אשדוד לנמל חיפה; מתן שירות מסילתי ונגישות ליישובים לאורך התוואי; פינוי	מסילה מזרחית (מחיבור תוואי

המסילה לכביש 531 (עד לוד)	רכבות משא מפרוזדור החוף (הגדלת הקיבולת המסילתית). הפרויקט באחריות רכבת ישראל כולל הקמת כ" 26 ק"מ תוואי מסילה כפולה, הקמת 3 תחנות נוסעים (תלוי תקציב), 2 הכנות להפרדות מפלסיות, 16 גשרי רכבת ו/או כביש וכן, 3 גשרי הולכי רגל.	469	רבעון רביעי 2025, ללא 3 הק"מ במרחב תמ"ל 1,049.	בביצוע	כ- 277
הכפלת מסילת רחובות-פלשת	הכפלה ושדרוג של המסילה בין רחובות לפלשת. תכולות הפרויקט: הכפלת המסילה; הסטת מסילה קיימת ב-5 מקטעים; שיקום מבנה תחתון בתוואי קיים ב-5 מקטעים; הקמת גשר חדש עבור המסילה החדשה מעל נחל גמליאל, הפרדה מפלסית מעל כביש 42 ושיקום מקיף של גשר הנחל הקיים; תעלות ניקוז באורך כ-5 ק"מ ו-11 מובילי ניקוז; הנחת מפלגים.	469	רבעון רביעי 2025, ללא 3 הק"מ במרחב תמ"ל 1,049.	בביצוע	כ- 277

* הערכות החברה בדבר השלמת הפרויקטים המסילתיים הנוספים, לרבות לוחות זמנים, עלויות והוצאות לסיומם כאמור לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22 (ראו דיווח באתר המא"י, מס' אסמכתא: 034741-01-2022).

פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות

להלן רשימת פרויקטים שנמסרו **ותוקצבו לביצוע** על ידי משרד התחבורה באמצעות חברות חיצוניות וטרם הושלמו, וידועים לרכבת נכון למועד פרסום הדו"ח.

פרויקטים באחריות ובביצוע חברת נתיבי ישראל בע"מ:

א. **המסילה המזרחית (תת"ל 22) :** הפרויקט כולל תכנון והקמת מסילה כפולה באורך של כ- 70 ק"מ בקטע שבין מסילת החוף דרומית לתחנת פרדס חנה ועד לתחנת לוד ומטרתו יצירת עורף רכבתי למסילות החוף. לאורך התוואי מתוכננות מספר תחנות נוסעים ובכלל זה חדרה מזרח; אחיטוב; טייבה; טירה; ראש העין דרום; אלעד ותעופה. בחודש דצמבר 2015 הוצג במשרד התחבורה דו"ח בדיקה כלכלית שקבע כי המסילה נמצאה כלכלית למשק. בתחילת שנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. בהחלטה משותפת של חברת נתיבי ישראל, רכבת ישראל ומשרד התחבורה הוחלט על חלוקת הפרויקט בין רכבת ישראל לנת"י כאשר נת"י תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הצפוני בקטע בו אין מסילה פעילה בין חדרה לראש העין ורכבת ישראל תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הדרומי, היינו בקטע המסילה הקיימת הפעילה בין ראש העין ללוד. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט על שני חלקיו (הצפוני והדרומי) נמצא בשלבי תכנון מתקדמים וביצוע, צפי השלמה של עבודות חברת נתיבי ישראל הינו סוף שנת 2025.

ב. **מסילה רביעית באיילון (תת"ל 33) :** הפרויקט נועד לשפר את קיבולת התנועה בצוואר הבקבוק המסילתי ולתת מענה לגידול בביקושים. נכון למועד פרסום הדוח, חברת נתיבי ישראל מקדמת תכנון פיזי של הפרויקט. פרויקט האיגום בפארק אריאל שרון בביצוע מתקדם. לא ידוע צפי מועד ההשלמה של פרויקט זה. נכון למועד פרסום הדוח, התקבלה החלטה במת"ח להעביר את הביצוע של חלק מפרויקט המסילה הרביעית במקטע איילון לטיפול רכבת ישראל. סוכם כי הערך התקציבי המשוער שיעבור לניהול הרכבת יהיה כ- 1.8 מיליארד ש"ח. ביום 30 בדצמבר, 2022 פרסמה החברה מכרז לתכנון ולביצוע הקמה של המסילה הרביעית במקטע איילון באורך של כ-4.65 ק"מ לצד 3 המסילות הקיימות במקטע. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 71 חודשים.

להלן רשימת פרויקטים שנמסרו, **תוקצבו ומקודם בהם תכנון** על ידי משרד התחבורה באמצעות חברת 'נתיבי ישראל' וטרם הושלמו, אשר ידועים לחברה נכון למועד פרסום הדוח:

א. **הקו לאילת** (הפרויקט פוצל ל- 2 תכניות): הפרויקט כולל הקמת קו מסילות ברזל בין באר שבע לאילת שיאפשר חיבור מסילתי רציף בין אילת ויישובי הערבה – באר שבע, לרשת מסילות הברזל. אורך התוואי הכולל, המיועד לשדרוג ואו הקמה הינו כ- 246 ק"מ. במהלך שנת 2017, הוחלט במשרד התחבורה על הפשרת הפרויקט וחברת נתיבי ישראל הונחתה להתניע מחדש ולקדם את התוכנית להפקדה ולאישור. בהתאם לכך תכנית סטטוטורית של תוואי הפרויקט מקודמת על ידי חברת נתיבי ישראל.

ב. **מסילה חמישית ושישית באילון:** הפרויקט להקמת מסילות 5 ו-6 באילון נועד לתת פתרון לצוואר הבקבוק הקיים בפרוזדור האיילון ולהגדלת קיבולת הרכבות. עקב מחסור בשטח פנוי להקמת מסילות נוספות עיליות (לאחר הקמת המסילה הרביעית), הפרויקט מתווה מסילות תת קרקעיות ברצועת האיילון משפיים עד תחנת נתב"ג באורך כולל של 30 ק"מ מתוכם 27 ק"מ במנהרה. הפרויקט יכלול עד 3 תחנות רכבת תת קרקעיות חדשות. הפרויקט מהווה חוליה מרכזית והכרחית ביכולתה של רכבת ישראל להפעיל רכבות המהירות עתידיות (250 קמ"ש) לחיבור חיפה בצפון ולאילת שבדרום.

ג. **מסילת מנשה:** פרויקט מסילתי שמטרתו לחבר בין המסילה המזרחית (חדרה – לוד) ובין קו העמק (בית שאן – עתלית), אשר תכליתו הוצאת רכבות המשא מציר החוף, במעבר רכבות בין נמל חיפה לאשדוד.

ד. **מסילת כרמיאל - קריית שמונה.**

פרויקטים באחריות ובביצוע חברת חוצה ישראל בע"מ:

א. מסילת עוקף באר שבע - במקטע המסילה עד לקריית המודיעין באזור לקית.

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות, לרבות, לוחות זמנים, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה של החברות המבצעות את הפרויקטים, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון

מתחמי תחזוקה ודיור רכבות

בנוסף לפרויקטים להקמת מסילות חדשות, לחברה פרויקטים נוספים להקמת מתחמי תחזוקה ודיור רכבת שנמצאים בשלבים שונים של תכנון, פיתוח והקמה. מתחמים אלו הכרחיים למימוש התכנית האסטרטגית של רכבת ישראל והעמידה ביעדיה. להלן המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפולי אחזקה כבדה, הקמת מוסך לטיפול ברכבות חשמליות, הקמת מבנה מסילאים, הקמת מבנה מחרטה, בניית מתקני שטיפה, סלילת מסילות דיור ודרכי גישה, הקמת תחנות השנאה, הקמת מבני אחסנה ומשרדים.	1,248	מועד סיום: שנת 2027	בביצוע	כ- 992
* הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, לרבות לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22 (ראו דיווח באתר המא"יה, מס' אסמכתא: 034741-01-2022).					

פרויקטי סל

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים, אשר מתוקצבים לביצוע או קידום תכנון במסגרת 'סל תקציבי' ומיועדים לקידום מטרות לפיתוח הרשת.

להלן יפורטו הסלים המהותיים בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח 2021-2025:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קידום זמינות, תכנון מתחמים ותכנון מתחמי נדל"ן	תכנון מוקדם למתחמים קישון שלב ב', לוד שלב ב', אשקלון שלב ב' ורג"מ.	345	כ- 74
	קידום של תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי רכבת ישראל.		
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים ברכבת ישראל. שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	332	כ- 54
ביצוע שלוחות ומסופי מטענים	הרכבת משקיעה בשדרוג ובהקמה של שלוחות ומסופי מטענים כדי לאפשר גידול בהיקף הובלת המטענים וכניסה לשווקים חדשים, תוך שיפור הפריסה הגיאוגרפית בנקודות הקצה.	568	כ- 399
הפרדות מפלסיות	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות. בשנת 2005 החליטה ממשלת ישראל להקים הפרדות מפלסיות כדי לבטל את מפגשי מסילה וכביש; וזאת, נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה. ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למוזלל תיעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה, תוך ניתוח תרחישים אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוש של רכבת נוסעים. הסל התקציבי כולל הקמת 10 הפרדות מפלסיות שנמצאות בקטגוריה הראשונה מבחינה בטיחותית.	306	כ- 86
הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטי סל, לרבות, תכולות, לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדו"ח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22.			

פרויקטים טכנולוגיים

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים, הנמצאים בשלבים שונים של תכנון, פיתוח והקמה וקשורים להתעצמות הטכנולוגית של החברה. להלן יפורטו הפרויקטים המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
חשמול	ההתקנה של מערכת חשמול בהתאם לתת"ל 18 - תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים. מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), הקמת תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל לפרויקט וכן, רכש ציוד נייד רכבתי חדש המותאם לנסיעה בהינע חשמלי והסבת ציוד נייד קיים להינע חשמלי.	12,084 מתוכם: תשתיות חשמול - 4,206 ציוד נייד - 7,338	2025	בביצוע	4,708
החלפת האיתות	פרויקט התאמת מערכת האיתות והתקשורת לחשמול מחולק ל- 2 קטעים גיאוגרפיים עיקריים: צפוני ודרומי. בקטע הצפוני (נהריה - שפיים) כולל הפרויקט החלפה של מערכת האיתות החשמלית למערכת אלקטרונית, הקמת 21 מבני שו"ב (שליטה ובקרה) חדשים, עבודות תקשורת והתאמת מחסומים לאורך התוואי. הפרויקט נדרש מאחר שמערכת האיתות המותקנת בקטע הצפוני אינה מתאימה לתפעול תחת חשמול (בשל השפעות אלקטרומגנטיות). ביצוע הפרויקט יתחלק לשני שלבים: שלב א' - משו"ב נעמן ועד חותרים. שלב ב' - חותרים עד שפיים. בנוסף, הפרויקט כולל התאמה של מערכת האיתות והתקשורת לתפעול בחשמול.	1,115	2023	בביצוע	כ-362

				תכולת הפרויקט כוללת ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שו"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.	
כ-1,364	בביצוע	מועד סיום (של כלל הפרויקט): סוף שנת 2024.	2,117	מורכב משלושה חלקים: ציוד המסילה (ETCS TS), הציוד המותקן ברכבות (ETCS OB) ורשת תקשורת עצמאית (GSMR). הפרויקט כולל את התאמת מערכת האיתות והתקשרות לתפעול ב - ERTMS. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל - ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר, בצווארי הבקבוק.	ERTMS

פרויקט החשמול (הקמת תשתית להפעלת רכבות חשמליות). תת"ל 18

נוכח מגמות הפיתוח של רכבת ישראל, הביקוש ההולך וגובר לתחבורה מסילתית והדרישה להעלאת רמת השירות, הוחלט לפעול להוצאתה לפועל של תכנית החשמול להחלפת שיטת ההנעה הקיימת כיום, של רכבות החברה (דיזל) בהנעה חשמלית.

השלמת ביצוע הנדסית של פרויקט החשמול, והפעלת רכבות נוסעים חשמליות תבוצע בהתאם לתת"ל 18 בצורה מדורגת בכל הרשת הרכבתית, למעט מספר מקטעים אשר אינם כלולים בתת"ל 18. מקטעים אלה יטופלו במסגרת תכניות סטטוטוריות נפרדות (באר שבע - דימונה, נען - בית שמש, בית שאן - עפולה - חיפה, אשקלון - באר שבע).

פרויקט החשמול מנוהל על ידי חטיבה ייעודית בהתאם להחלטת דירקטוריון בדבר אישור שינוי ארגוני של החברה. נכון למועד פרסום הדוח, עומד בראשה מ"מ סמנכ"ל חשמול. חטיבה זו מתכללת את פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך קווי השירות לנוסעים אשר יופעלו בהנעה חשמלית.

יעדיו ומטרותיו המרכזיים של פרויקט החשמול

שיפור התכנית התפעולית, בין השאר, באמצעות הגדלת תדירות רכבות הנוסעים, וקיצור זמני הנסיעה בקווים עירוניים ופרבריים, לאור קיצור קצב ההאטה וההאצה של הרכבת בהינע חשמלי, לעומת רכבת על בסיס הנעת דיזל המאפשר אף להרחיב את מספר התחנות בקווים הקיימים תוך פגיעה מינימלית באיכות השירות.

1. שיפור עמידה בלוחות הזמנים של הרכבות, וצמצום מערך התחזוקה לצידוד הרכבתי.
2. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר, באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר.
3. הקטנת הצפיפות בקרונות הנוסעים באמצעות הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר.
4. צמצום מפגעים סביבתיים על ידי הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר.
5. שיפור תדמית החברה, והגדלת הביקוש לשירותיה, באמצעות ייעול מערך ההיסעים, קיצור לוחות הזמנים לנסיעה, ושימוש באמצעים ידידותיים לסביבה.

במסגרת תכנית החשמול ובהתאם לתת"ל 18, העבודות כוללות: פריסת תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים באורך של כ- 420 ק"מ. הקמת מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), וכן, 14 תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל. רכבות המטען אינן כלולות בתכנית החשמול בשלב זה, וצפויות להמשיך ולפעול על בסיס הינע דיזל.

תקציב התכנית הינו כ- 12.1 מיליארד ש"ח, כאשר נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ- 4.7 מיליארד ש"ח. בעקבות מגפת הקורונה והפסקת תנועת הרכבות, בוצעה הקדמת תזרים של כ- 80 מיליוני ש"ח לביצוע האצת עבודות החשמול.

להלן הערכת החברה לגבי עלות פרויקט החשמול:

פרויקט	אומדן עלות במיליון ש"ח	צפי הוצאות לשנת 2023 במיליוני ש"ח
תשתיות חשמול	4,206	399
נייד	7,338	322
השפעות סביבתיות	432	69
שיקום נופי	108	20
סה"כ פרויקט חשמול	12,084	810

עבודות החשמול מבוצעות במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה, מתוך שאיפה לצמצם ככל האפשר את הפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה. מהירות הנסיעה במסילה הפעילה תוגבל. בכוונת החברה לבצע את העבודות במהלך השבוע בלילות בלבד, תוך סגירת המסילות לתנועת רכבות למעט, מסילה אחת בה תתאפשר תנועת רכבות. בסופי שבוע (מיום חמישי בערב ועד יום ראשון לפנות בוקר) העבודות תבוצענה על כלל המסילות. ייתכן וסגירת קווי הרכבת לשם ביצוע עבודות הקמה בשעות השפל, תצריך ביטול רכבות.

תהליכים לביצוע במסגרת תכנית החשמול

להלן תהליכים עיקריים, הנדרשים ליישום תכנית החשמול:

1. הקמת תשתיות החשמול לאורך תוואי המסילות מעל רכבות ומתקני רכבת
2. רכש רכבות חשמליות והסבת קרונות דיזל לנסיעה ברשת מחושמלת
3. ביצוע התאמות נדרשות במערכות האיתות והתקשורת (תנאי מקדים)
4. חשמול הדרגתי של מתחמי רכבת קיימים
5. בניית מתקני תחזוקה ותפעול נוספים הנדרשים לטיפול ברכבות החשמליות
6. התארגנות החברה לקליטת הפרויקט, ובכלל זה אימוץ נהלי עבודה מתאימים, הדרכות, הסמכות, קליטת עובדים בעלי מיומנויות מתאימות וכו'
7. שיקום נופי לאורך חופי חיפה מתחנת חוף הכרמל עד מתחם חיפה מזרח, בכפוף להנחיות המפורטות בתת"ל 18 ולהסכמות שהושגו מול עיריית חיפה במסגרת תכנית החשמול או במסגרת תכנית אחרת אשר תגובש על ידי הצדדים. לעניין זה יצוין כי במסגרת החלטה ממשלה, מס' 1231 מיום 6 במרס, 2022 הוטל על שרת התחבורה באמצעות חברת רכבת ישראל, לקדם את אישור הביצוע לתכנית חשמול מסילות הרכבת בחיפה (תת"ל 18), כך שהמסמכים המפורטים לביצוע יוגשו לאישור עד סוף חודש מאי 2022, וככל שיאושרו, יושלם ביצועו עד סוף שנת 2024.

אבני דרך בתכנית החשמול

מפורט לעיל, תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים:

- הקמת תשתיות החשמול
- רכש קרונות וקטרים
- הסבת קרונות קיימים
- מוכנות ארגונית.

יצוין, כי עמידה בלוח הזמנים להקמת תשתיות החשמול, השלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים, הסבת ציוד נייד על בסיס הנעת דיזל והתאמת ו/או הוספת מתקני תחזוקה ותפעול הנדרשים להפעלה בהינע חשמלי לקראת הרצה של הקווים המפורטים בתכנית החשמול, הינם תנאי בסיסי לעמידה בלוחות הזמנים של יישום התכנית. כמו כן, עמידה בתקופת הכשרת נהגים והרצת ציוד חשמלי עובר להפעלתו של כל קו נוסעים חשמלי במסגרת התכנית הינם מרכיבי יסוד בעמידה בלוחות הזמנים שנקבעו להשלמת התכנית.

להלן מועדי הפעלה מסחרית של קווים חשמליים:

מועד הפעלה מסחרית	קו שירות חשמלי
25/09/2018	ירושלים האומה-נתב"ג
21/12/2019	ירושלים האומה-ת"א ההגנה
30/06/2020	ירושלים-ת"א מרכז
21/09/2020	ירושלים-ת"א מרכז-הרצלייה
25/12/2021	הרצלייה-רעננה-ת"א-ראשל"צ-אשקלון
30/03/2022	ירושלים - מודיעין
17/09/2022	נתניה - רחובות
07/01/2023	בנימינה - רחובות
28/01/2023	בנימינה - אשקלון

הסכם עם חברת SEMI

- ביום 28 בדצמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן - 'SEMI') לחשמול תשתית הרכבות, בהיקף של כ- 2 מיליארד ש"ח. ההסכם כולל הסבה לחשמל של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמול המסילה. ההסכם בתוקף עד יום 27 בדצמבר, 2032, וכולל תקופת הקמה של 7 שנים ו- 10 שנות תחזוקה. בנוסף, קיימת אופציה לעוד 15 שנות תחזוקה.
- ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם בעניין האצת הפרויקט. בהתאם לתוספת, יגדיל הקבלן את כוח האדם והציוד שברשותו במטרה לסיים את הפרויקט כולו עד ליום 31 בדצמבר, 2025. כמו כן, נקבע לוח זמנים חדש להשלמת אבני הדרך בפרויקט, כאשר עמידה באבני דרך אלו תזכה את הקבלן בבנוס שעלותו מסתכמת ב- 125 מיליון אירו ואילו הקדמת הפרויקט, כך שיסתיים לפני ה- 31 בדצמבר, 2025 תזכה את הקבלן בבנוס מקסימאלי של כ- 18 מיליון אירו, בהתאם למשך ההקדמה.
- בחודש מאי 2020, נחתמו מול הקבלן 4 מזכרי הבנות באשר להעסקת קבלני משנה ישראליים בפרויקט (חברות לסיכו, בן ארי, דניה סיבוס וברנד), לטובת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה, בעלות משוקללת של כ- 44.5 מיליון ש"ח (עלות זו כוללת תשלום לקבלני המשנה ותשלום ל-SEMI).

- ביום 15 בפברואר, 2021 נחתמה תוספת מס' 5 להסכם עם הספק במסגרתה אושרו תשלומים בגין תקופת קורונה, שביתה ומבצע "שומר החומות" בסכום של 8.7 מיליון ש"ח.
- ביום 22 ביוני, 2022 נחתמה תוספת מס' 7 להסכם, שעיקרה סנכרון בין התוכנית התפעולית של הרכבת לקצב ההתקדמות בפרויקט החשמול (לרבות הקדמה של חלק מהקווים).
- ביום 15 בפברואר, 2023 אישרה הוועדה את החתימה על תוספת מס' 8 להסכם (עבודות בקו אשקלון גורל) בהיקף כולל של 190 מיליון ש"ח בכפוף לקבלת אישור למלוא הסכום מהמדינה. יצוין כי בדיון זה אושרה הגדלת ההסכם הקיים רק בסכום של 30 מיליון ש"ח וזאת בהתאם לאישור נציגי המדינה לשימוש בבצ"מ עד לגובה של 100 מיליון ש"ח.

היערכות החברה לשנת 2040

בחודש יולי 2017 אישרה החברה מול המדינה את התכנית האסטרטגית לפיתוח המסילות לשנת 2040.³ בשנת 2019 הכינה הרכבת תכנית אופרטיבית למימוש יעדים אסטרטגיים עד 2030 לפיתוח רשת מסילות הברזל בשנת 2040 וכנגזרת מכך הוכנה תכנית הפיתוח לחומש 2021 – 2025. התחזית השנתית למספר הנוסעים בשנת 2040 הינה 300 מיליון איש, והיקף פעילות המטענים צפוי להגיע בשנת 2040 לכ- 143 אלף טון ביום.

נכון למועד פרסום הדוח, כוללת התכנית האסטרטגית של החברה לשנת 2040 את המרכיבים הבאים:

1. חיבור מהיר בין המטרופולינים ברכבות מהירות, שתסענה במהירות 250 קמ"ש.
2. בניית תחנות נוסעים חדשות, שמספרן אמור לגדול מ- 70 תחנות בשנת 2020 לכ- 120 תחנות בשנת 2040.
3. הרחבת פעילות רכבות המטען באמצעות פיתוח שלוחות ומסופים.
4. הגדלת כמות מתחמי תחזוקה לרכבות.
5. שיפור קישוריות הרכבת עם מערכות תחבורה ציבורית אחרות כגון: מטר, רכבת קלה, רכבלים וכן חיבור לנמלי ישראל.
6. חשמול כלל קווי הרכבת, למעט קו דימונה, קו בית שמש וקו ירושלים-מלחה.
7. בניית מסילת ראשון לציון - מודיעין על תוואי כביש 431.
8. הכפלת מסילת החוף בין הרצליה - שפיים - חיפה.
9. חיבור מסילה מזרחית לקו החוף.
10. המשך מסילות בתוואי תת"ק בירושלים.
11. בניית מסילה עוקף לוד וחיבורה למסילת שורק - פלשת (נמל אשדוד).
12. הכפלת מסילת העמק וחיבורה לנמלי חיפה.

³ הערכות החברה בדבר רכיבי תכנית הפיתוח העתידית של החברה לשנת 2040 הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2021, כפי שפורסמו ביום 24.3.22.

13. הרחבת תחנת נתב"ג.
14. בניית מסילה רביעית בפרוזדור איילון.
15. הגדלת הקיבולת בתחנת מודיעין מרכז.
16. הארכת רציפים בתחנות, על מנת לאפשר הפעלת רכבות ארוכות/כפולות לטובת הגדלת קיבולת הנסועה.
17. טיפול בהיבטי איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי כנגזרת מעבודות הפיתוח.
18. בניית מסילות 5 ו- 6 בפרוזדור איילון.
19. בניית מסילת מנשה.
20. בניית מסילת גליל מערבי .
21. בניית מסילת כרמיאל - קריית שמונה.
22. בניית מסילת זבולון.
23. בניית מסילת הרכבת לאילת.

מידע כלכלי וכספי

להלן נתונים כספיים לגבי תחומי הפעילות של החברה בשנים 2022 ו-2021 (באלפי ש"ח).

בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר, 2022:

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	49,282	160,357	295,679	א. הכנסות מחיצוניים
-	8,773	113,832	2,202,362	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	58,055	274,189	2,498,041	ג. סך הכל
2. עלויות				
-	14,131	12,992	356,553	א. 2,448,828
-	7,772	10,699	199,106	ב. 1,291,936
-	6,359	2,293	157,447	ג. 1,156,892
-	45,063	(82,364)	49,213	3. רווח (הפסד) מפעולות רגילות
-	45,063	(82,364)	49,213	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
9,920,224	15,961	31,940	18,490	4. סך הנכסים

בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר, 2021:

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	27,673	161,908	303,286	א. הכנסות מחיצוניים
-	8,730	121,455	1,916,443	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	36,403	283,363	2,219,729	ג. סך הכל
2. עלויות				
-	11,940	363,584	2,160,957	א. סך הכל
-	10,228	201,007	1,184,661	ב. עלויות קבועות
-	1,712	162,577	976,296	ג. עלויות משתנות
-	24,463	(80,221)	58,772	3. רווח (הפסד) מפעולות רגילות

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים		
-	24,463	(80,221)	58,772	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה	+
7,993,939	26,810	37,314	36,435	סך הנכסים	4.

מרבית הכנסות החברה נובעות מדמי הפעלה שוטפים, לפיכך חישוב העלויות הקבועות והמשתנות מבוסס על העקרונות של הסכם ההפעלה והפיתוח⁴. הוצאות התפעול של החברה חולקו לשתיים:

- (1) עלויות קבועות: עלויות שאינן תלויות בהיקף הפעילות של החברה.
- (2) עלויות משתנות: עלויות שסכומן משתנה כפונקציה של גידול בהיקף הפעילות. הנחת החברה הינה, כי העלויות הקבועות גדלות על פני זמן עקב פתיחת תחנות חדשות ותוספת מסילות חדשות.

הוצאות דלק וחשמל להנעת רכבות

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2022, 2021 ו-2020 עלות הדלק היוותה כ-15%, 14% וכ-13% מסך עלות המכר של החברה, בהתאמה. מכיוון שהסכם הפיתוח וההפעלה כולל מנגנון התאמה של הסובסידיה לשינויים במחירי הדלק, מחיר הדלק לא משפיע על רווחיות החברה באופן מהותי. נכון להיקף פעילות החברה בשנת 2022, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-678 אלפי ש"ח בשנה.

לחברה ספקים קבועים הכוללים את חברת חשמל, כאשר הוצאות החשמל בשנת 2022 עמדו על כ-69 מיליון ש"ח, המהווים כ-3% מסך עלות המכר של החברה.

עם הפעלת רכבות נוסעים חשמליות בצורה מדורגת החל משנת 2018, יהפוך החשמל בהדרגה למשאב המשמעותי לו נדרשת החברה וחלקו היחסי יגדל על חשבון הדלק, ובהתאמה תגדל התלות בחברת החשמל. יצוין, כי עם השלמת תכנית החשמול במתכונתה המאושרת נכון למועד פרסום הדוח, עדיין תופעלנה רכבות נוסעים בעלות הינע דיזל בקווים אשר אינם כלולים בתת"ל 18.

⁴ יצוין, כי החלוקה בין עלויות קבועות למשתנות בכל תחומי הפעילות של החברה בוצעה על בסיס העקרונות הבאים: סוגי ההוצאות העיקריות הקיימות לחברה הינן: שכר עבודה, דלק, הוצאות החזקה והוצאות שמירה ואבטחה. העלויות המשתנות העיקריות של החברה הינן: דלקים, החזקה, עלויות שכר עבודה של נהגים, פקחים, מאבטחים ועובדי תחזוקת נייד. ההוצאות הקבועות בחברה כוללות בעיקר את שכר העבודה של מטה החברה. לגבי ההוצאות המשותפות לתחומי הפעילות, החברה מחלקת את ההוצאות התפעוליות בין מגזר נוסעים, למגזר מטענים ולמגזר סחר. חלוקת ההוצאות מתבצעת על פי פרמטרים שנקבעו לכל סוג הוצאה ו/או יחידה ארגונית, כגון: הוצאות השכר של חטיבת הנייד, אשר מתחזקת את הרכבות, חולקו לפי היחס של הוצאות אחזקה ישירות (תשומות ישירות לקרנות ולקטרים) בין רכבות הנוסעים לרכבות המטענים. הוצאות אחזקת המסילה חולקו לפי היחס בין הנסועה (קילומטראז') של רכבות נוסעים לרכבות המטענים, היות ואחזקת המסילה מושפעת מכמות הנסועה. לגבי הסובסידיה- על פי הסכם ההפעלה והפיתוח קיימים מנגנונים שונים לחישוב הסובסידיה, למגזר המטענים ולמגזר הנוסעים.

רכוש קבוע בבעלות החברה

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה ליום 31.12.2022 (באלפי ש"ח):

קבוצה	יתרת אורך חיים משוקלל	עלות מופחתת רכוש קבוע מופעל	יתרת הפרשה לירידת ערך (5)	עלות רכוש קבוע בהקמה	סה"כ רכוש קבוע נטו
מקרקעין (1)	50.9	783,370	39,236	544,562	1,288,696
תשתיות (2)	28.2	14,297,475	532,278	6,680,143	20,445,340
תחנות ומתחמים (3)	27.6	4,511,441	171,352	1,268,264	5,608,353
נייד (4)	22.2	5,363,021	61,740	978,140	6,279,421
כלי רכב	5.4	1,046	-	(161)	885
ציוד + מחשוב	12.9	230,143	1,764	155,795	384,174
		25,186,496	806,370	9,626,743	34,006,869
נכסים בלתי מוחשיים (6)	2.2	31,044	-	293,480	324,524
נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית	-	74,619	-	-	74,619

(1) מקרקעין - פיצויי הפקעה

(2) תשתיות - ציוד מסילה וציוד תקשורת מסילתי

(3) תחנות ומתחמים - מכיל את 69 תחנות הנוסעים של החברה ומסופי המטען. היתרה כוללת 2 תחנות נוסעים לא פעילות הקיימות בחברה.

(4) ציוד נייד-מכיל את הציוד הנייד של החברה המשמש להסעת נוסעים (114 קטרים, 782 קרונות וקרונות) ולהובלת מטענים (43 קטרים ו- 871 קרונות)

(5) החברה הכירה בהפרשה לירידת ערך נכסים שמומנו כנגד הנפקת הון מניות עקב גרעון מתמשך בהון. ביום 30 בספטמבר, 2018 רשמה החברה הפסד נוסף מירידת ערך נכסים בסך של כ-193 מיליוני ש"ח. בשנת 2019 החברה ביטלה חלק מההפרשה- ברבעון הראשון בסך של כ- 23 מיליוני ש"ח וברבעון הרביעי בסך של כ- 45 מיליוני ש"ח נוספים. בשנת 2020 ביטלה החברה חלק מההפרשה ברבעון הראשון סך של כ- 49 מיליוני ש"ח וברבעון הרביעי 29 מיליוני ש"ח נוספים. ביום 31 בדצמבר, 2021 ביטלה החברה חלק מההפרשה בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח. ביום 30 ביוני, 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 29 מיליוני ש"ח וביום 30 בספטמבר, 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 72 מיליוני ש"ח.

(6) נכסים בלתי מוחשיים- מתוכם עלויות פינוי תדרים 220 מיליון ש"ח במצטבר.

דירוג אשראי

החברה ואיגרות החוב שהונפקו על ידה דורגו במסגרת דוחות דירוג של החברות Standard & Poor's Maalot ומידרוג בע"מ, מחודש פברואר, 2015, דירוג של iilAA ו-Aa1, בהתאמה. ביום 27 ביוני, 2016 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג, וביום 12 במרס, 2018 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל iilAA עם אופק חיובי.

ביום 4 במרס, 2019 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק יציב. ביום 27 ביוני, 2019 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג Maalot S&P ל ilAA+ עם אופק יציב. ביום 4 באוגוסט, 2020 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג של אגרות החוב של החברה, Aa1.il עם אופק יציב. ביום 18 באוגוסט, 2020 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג לאגרות החוב זהה לקודם. ביום 22 בפברואר, 2021 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ל ilAA+ עם אופק יציב.

- ביום 13 ביוני, 2021, אישר Maalot S&P דירוג של AA+il להנפקת אגרות חוב בסכום כולל של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג'). כמו כן, ביום 7 ביוני, 2021, מידרוג בע"מ אישרה דירוג של Aa1il להנפקת אגרות חוב בסכום של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג').
- ביום 24 בפברואר, 2022 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק יציב.
- ביום 15 באוגוסט, 2022 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג של לאגרות החוב זהה לקודם.

מידע נוסף ברמת התאגיד

מרכז שליטה ופיקוד ארצי

החברה מפעילה מרכז שליטה ופיקוד ארצי המצוי תחת אגף ההפעלה (להלן: "משוא"ה"), הממוקם מעל לתחנת הרכבת בחיפה חוף הכרמל ואשר עיקר פעילותו הינו ניהול, תכנון, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות בזמן אמת תוך הקפדה על בטיחות ודיוק התנועה וכן קביעת הוראות התפעול ברמה המערכתית והמקומית.

תכנון לוחות הזמנים של קווי הרכבת מתבצע, בין היתר, בהתאם לתחזית רב שנתית ונגזרת שנתית של היקף הביקוש לנסיעות של ציבור הנוסעים. על בסיס התחזיות כאמור, מוגשת לאישור משרד התחבורה תכנית תפעולית שנתית ורב שנתית במועדים שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח. החברה מנתחת את התחזית כאמור ואף בוחנת אותה באופן תקופתי מול היקף הנוסעים והנסיעות בפועל, על מנת לערוך בתכנית התפעולית שינויים נדרשים.

במסגרת הפעילות השוטפת במשוא"ה, גורמים מקצועיים בחברה (אתתים ופקדים) מנתבים את נסיעת הרכבות ואחראים על ניהול תנועת הרכבות. יצוין, כי המשוא"ה אחראי גם על הפעלת מערכת האיתות ומערכות נוספות.

החל משנת 2008 אימצה החברה טכנולוגיית מערכות מידע ושיטות הפעלה המיושמות כיום על ידי חברות רכבת אירופאיות, אשר כוללות מרכז שליטה ופיקוד ארצי לניהול רשת הרכבות, המתבסס על מערכות תפעול ובקרה אוטומטיות. המעבר לטכנולוגיה זו כלל יתרונות רבים, לרבות, יכולת ניהול והפעלת היקפים הולכים וגדלים של אורך הרשת הארצית וכמות הרכבות, שיפור איכות ניהול התנועה בעת שיבושים (זרימת מידע ממוכנת ואוטומטית וראיה רחבת היקף תוך שימוש בכלים תומכי החלטה), אפשרות מציאת פתרונות ומתן מענה בזמן אמת על ידי דרג הביצוע במרכז השליטה והפיקוד (ללא תלות חיצונית), יצירת הפרדה תפעולית בין ניהול תנועת הרכבות לבין בטיחות התנועה ושיפור איכות המידע.

בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה

פעילותה של חברת רכבת ישראל מחייבת תשומות ניהוליות להיבטי הבטיחות, הביטחון, האיכות והסביבה. החטיבה מהווה גורם המקצועי והאינטגרטיבי בתחומים אלו בחברה, ופועלת בשיתוף פעולה עם כלל בעלי העניין - גופי החברה האחרים וגורמי החוץ.

החטיבה עוסקת הן ברשת המסילות והתחנות והן במתחמי התחזוקה והדיור ומתמודדת עם אתגרים הנגזרים מהגידול הצפוי בהיקפי הפעילות (פיתוח, מעבר מדיזל לחשמול בתוואי המסילה, במוסכים ובציוד הנייד), שינוי בדרישות רגולטוריות ובאימוץ דירקטיבות בינלאומיות, שינוי תפיסתי מתודי וניהולי והטמעת טכנולוגיות חדשות המוטמעות בחברת הרכבת.

החטיבה פועלת להובלת הארגון לתרבות פרואקטיבית יוזמת ומונעת שתוביל לתפיסה של "ס" אירועים, שקיפות וטיפול בגורמי השורש, ניהול סיכונים, מניעה, תחקור ומעודדת לדיווח אירועי "כמעט וקרה" ו"כמעט ונפגע" ומקיימת קבוצות חשיבה/שולחנות עגולים עם מגוון בעלי תפקידים ניהוליים ותפעוליים, באופן סדור לצורך בחינת תהליכים מאירועים חוזרים ומציאת פתרונות תפעוליים, טכנולוגיים, מתודולוגיים שיביאו למניעה והפחתה במספר אירועים. כמו כן, החטיבה פעלה להקמת מערכת ניהול בטיחות במהלך שנת 2022 ובמהלך שנת 2023 מתקיים תהליך הטמעה חוצה ארגון בחטיבות התפעוליות.

בשנת 2019 החלה פעילות הקו המהיר לירושלים שהינו הקו החשמלי הראשון. בשנת 2021 הקו הושלם עד לתחנת הרצליה ובנוסף נפתח קו חשמלי חדש מהרצליה לאשקלון דרך קשת השרון. העבודות מבוצעות בכל הקווים ובכל הפרויקטים החדשים על פי הדירקטיבות האירופאיות ובשיתוף מלא עם משרד התחבורה ובאמצעות בקרה מלאה של גורם "בלתי תלוי" המאשר את כלל התהליכים לפתיחת הקו.

חטיבת הבטיחות פעלה לקבלת תקן SMS לרכבת ישראל בשנת 2020 ומאז מקיימת תהליכים סדורים לשימור התקן והטמעת תהליכים באמצעות נהלים סדורים לניהול תקן SMS כדוגמת ניהול שינויים מהותי המנוהל באמצעות וועדה מקצועית סדורה לבחינת שינויים והגדרה באם השינוי הינו רגיל או שינוי מהותי.

רכבת ישראל בעלת תקני O45001 ו-ISO14001 SMS ו-ISO9001 ומחדשת את התקנים באמצעות בקורות ומבדקים.

בתחום החירום רכבת ישראל מקיימת בכל שנה תרגיל מוכנות לחירום בהשתתפות כלל החטיבות.

ביום 14 בפברואר, 2022 פרסמה החברה דיווח מיידי לפיו בהמשך לפנייתה למשרד התחבורה במהלך חודש ינואר, 2022 בה עדכנה את המשרד בדבר ליקויים הנדסיים בתכנון תחנות, שהתגלו תוך כדי עבודות פיתוח בתחנות כפר סבא נורדאו והוד השרון סוקולוב, שתוכננו לפני למעלה מ-20 שנה, ולאחר שנקטה, עם היוודע דבר הליקויים, בפעולות מיידיות להבטחת הבטיחות הרכבתית והמסילתית ולצמצום הפגיעה בשירות לציבור, נמסרה לחברה הודעה לפיה שרת התחבורה מינתה ועדת בדיקה לבחינת ליקויים אלה.

בימים אלו פועלת החברה לתיקון הליקויים הנדסיים. במסגרת תיקונים אלה, תחנות כפר סבא- נורדאו, הוד השרון-סוקולוב ורעננה דרום נסגרו זמנית לשירות.

החברה תוסיף ותנקוט בכל הצעדים המקצועיים הנדרשים בעניין זה, לרבות פרסום לציבור על המתווה התפעולי והשירותי בתקופת העבודות עד החזרת השירות באופן מלא.

יצוין, כי החברה מובילה יצירת תרבות בטיחות והתנהלות ברוח של "עושים בטיחות". על מנת למזער את הכמות והעוצמה של אירועי בטיחות תפעוליים תאונות עבודה, פועלת החברה להעצמת האחריות על תחום

הבטיחות על ידי מנהלים בחטיבות התפעוליות, תחת הנחייה מקצועית ובקרה של חטיבת הבטיחות, וזאת לצד אחריות כל עובד לבטיחותו ולבטיחות סביבתו.

בנוסף, בשנת 2021 נכתב נוהל מדיניות בטיחות בחברה המדגיש את מחויבות ההנהלה והעובדים לאחריות על הבטיחות ובנוסף במסגרת מדדי התמרוץ לעובדים מזה שנת 2021 הוכנסו ליעדים ולמדדים יעדי בטיחות אשר משפיעים על התמרוץ של העובדים והמנהלים.

מפגשי דרך-מסילה

הטיפול בנושא מפגשי דרך-מסילה מבוצע באמצעות "מטריצת על" ומוזל תיעדוף למסוכנות מפגשים, רמת הסיכון של כל מפגש והבקורת הקיימות בכל מפגש וזאת על מנת למזער ולהפחית את הסבירות לאירוע. הבקורת מבוססת על עבודות תשתיות כגון שדרוג מפגשים ואחזקתם לרבות הסדרי תנועה, תאורה, אמצעים טכנולוגיים (אמצעים טכנולוגיים כוללים: מערכת ניטור רכבים, מערכת v.m.d, מערכת כריזה, שילוט מקדים, רמזורים מקדימים).

בשנת 2022 הותקנו 6 מערכות v.m.d חדשות (הושלמה התקנה בכל המפגשים הרלוונטיים), 13 מערכות כריזה, 4 מערכות תיעוד עבירות (שומרי דרך) במפגשים ופריסת סיב אופטי במפגש אחד.

בשנת 2023 מתוכננות פריסת סיב אופטי במפגש אחד, 2 מערכות LPR (תיעוד עבירות) במפגשים והמשך התקנת מערכות כריזה ב-16 מפגשים.

כמו כן, בחלק מהמפגשים מופעל מערך מפקחי מפגשים. עם ביטול מפגש, יורד מפקח המפגש מפעילות במקום. בוצע תהליך בחינה בשיתוף עם משרד התחבורה של צמצום המפגשים המאוישים על ידי מפקחי מפגש אך הוחלט על ידי החברה שהמפגשים אשר נותרו מאוישים הינם הכרחיים מסיבות בטיחותיות וניתן להסירם רק לאחר ביטול המפגש.

החברה פועלת בהתאם לתכנית החומש לצמצום כמות המפגשים הן באמצעות הפרדות מפלסיות וכן סגירת מפגשים לאחר שימוע עם בעלי העניין וקבלת הסכמתם.

במהלך שנת 2022 נסגרו 4 מפגשים:

1. מפגש 85, גן שמואל, נסגר ברבעון ראשון, 2022 במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית שמבוצע בפרויקט מסילה מזרחית של נתיבי ישראל.
2. מפגש 86, חקלאי מתחת לגשר כביש 65, חדרה, נסגר ברבעון ראשון, 2022 במסגרת פרויקט מסילה מזרחית שמבוצע על ידי נתיבי ישראל.
3. מפגש 13, סמוך למושב הבונים, נסגר ברבעון רביעי, 2022 במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח של החברה.
4. מפגש 124, מפגש חקלאי הנמצא דרומית לנתב"ג, נסגר במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית שבוצע כחלק מפרויקט מסילה מזרחית על ידי החברה.

בשנת 2023 מתוכננים להיסגר שני מפגשים נוספים, מפגש 20 במסגרת פרויקט הקמת הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח ומפגש 117 במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית המבוצע כחלק מפרויקט מסילה מזרחית של חטיבת הפיתוח.

בשנת 2023 החברה פועלת לקידום הפרדות מפלסיות על ידי הרכבת ועל ידי חברות תשתית נוספות וזאת כחלק מתכנית האסטרטגית לסגירת מפגשי כביש ומסילה.

הערכות החברה בדבר תכנית חומש וצפי סגירת המפגשים כמפורט לעיל, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם אופן ומידת היישום של החלטות הממשלה (או יישום חלקי שלהן או שינוי במתווה), שינויים בתנאי השוק, סכסוכי עבודה, שינויים רגולטוריים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון כאמור בסעיף 26 להלן.

אירועים בטיחותיים

על פי נהלי החברה, מועבר דיווח מהשטח בגין כל אירוע בטיחות. אירועים הקשורים בתנועת רכבות שהינם בעלי השלכות מערכתיות מתוחקרים על ידי יחידת חקירת התאונות בחטיבת הבטיחות לשם הפקת לקחים וביצוע הליך בקרה. אירועי בטיחות חמורים נחקרים, נוסף על האמור, בידי ועדה המתמנה על ידי סמנכ"ל בטיחות, או לעיתים על ידי המנכ"ל. החברה פועלת ללימוד ובחינה של ממצאי הוועדות כאמור ומבצעת מעקב שוטף אחר תיקון הליקויים באמצעות יחידת חקירת התאונות של החברה. בנוסף, פועל בחברה פורום בטיחות, בהשתתפות מנהלים, אשר עוקב אחר יישום נהלי הבטיחות של החברה והטמעתם, ויישום לקחים והחלטות בהמשך לחקירת תאונות. בשנת 2022 חלה ירידה בכמות האירועים התפעוליים הנחקרים - מ-42 אירועים בשנת 2021 לעומת 39 אירועים בשנת 2022.

להלן רשימת אירועים בטיחותיים שאירעו בשנת 2022:

5. ביום 18 ביולי, 2022 נשמטו 2 קרונות מסוג דו קומתי, על מסוט מספר 126, במהלך נסיעת עיתוק של המערך במתחם לוד. לא היו נפגעים, נגרם נזק לקרונות ולתשתית המסילה. האירוע התרחש לאחר שמנהל המשמרת ביצע עקיפת סורק והסיט את המסוט מתחת לקרונות הרכבת בתנועה.
6. ביום 31 ביולי, 2022 בצומת זבולון, במהלך חיוג קטר במסילת האוטם, פגע הקטר במתקן האוטם ונשמט. לא היו נפגעים. נגרם נזק לקטר ולמתקן האוטם.
7. ביום 5 בספטמבר, 2022 במגרש עריכה חיפה, במהלך חיוג של צמד קטרים מרכבת משא בקו 1 במגרש, התנגשו הקטרים בקרונות הרכבת אשר חנו בקו 2 מעבר לנקודת ההתקלה, בניגוד להוראות. 2 קרונות נשמטו כתוצאה מההתנגשות. נגרם נזק.
8. ביום 19 בספטמבר, 2022 בתחנת משה דיין, טיפס בחור צעיר על קרונות מערך חונה וכבוי לאחר שהתרברב כי הוא מסוגל לבצע תרגיל "פארקור" על קרון רכבת. הצעיר התחשמל מרשת מגע עילי ונפל. הוא ופונה לבית החולים במצב אנוש.

איכות הסביבה

החברה רואה עצמה כאחראית וכמחויבת בנקיטת אמצעים להגנה על הסביבה וצמצום מפגעים סביבתיים וזאת כחלק ממדיניות מוגדרת. בפעילות החברה סיכונים סביבתיים שונים וביניהם אחסון חומרים מסוכנים ושימוש בדלקים, שינוע חומרים מסוכנים, רעש, קרינה, פסולת, פליטות מזהמים לאוויר, זיהום קרקע ומקורות מים והזרמת שפכים תעשייתיים למערכת הביוב.

במהלך השנים האחרונות חלה מגמת החמרה בדרישות הסביבתיות וכן הגברת פעולות הפיקוח והאכיפה של הרשויות בנוגע לדרישות אלה. להערכת החברה, מגמה זו צפויה להימשך ואף להתגבר בשנים הבאות, בהתאם להגברת המודעות לנושא איכות הסביבה ולדרישות בינלאומיות בנושא. החברה לומדת את השלכות החוקים

הסביבתיים, פועלת למנוע או למזער את הסיכונים הסביבתיים העשויים להתרחש במהלך פעילותה, נערכת להשלכות הנובעות מהחוקים הסביבתיים ומקצה כספים בתקציביה לשם מילוי הוראות החוקים הסביבתיים החלים עליה ואלו אשר צפויים לחול עליה.

רוב פעילות הייצור, התחזוקה, התדלוק והטיפול בקרונות והקטרים של החברה מתבצעת במתחמי הרכבת בחיפה (חוף שמן), חיפה חוצות המפרץ (סדנאות אפרים), לוד ובאר שבע.

בנוסף, קיימים מתחמים המשמשים לשינוע מטענים ועיתוקים כאשר הגדולים בהם הם: שלוחת נמל חיפה, אשדוד עורף הנמל, צפע (אינם בשטח הרכבת ואינם תחת היתר הרעלים של הרכבת) ונאות חובב.

המתחמים הבאים קטנים יותר בפעילות העיתוק ונפח הפעילות:

- מתחמים בינוניים - דימונה, אשקלון, אשדוד עד הלום ובני ברק.
- מתחמים קטנים - חדרה ובית שאן וסדנאות מסילאים כגון בבנימינה, בנתניה וכיו"ב.

כמו כן, החברה מטפלת בהיבטי איכות הסביבה לאורך מסילות הרכבת ומטפלת בהיבטי איכות סביבה הנוגעים לפעילותה.

היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים

החברה משתמשת באתריה בחומרים מסוכנים (בעיקר דלק), וכן משנעת חומרים מסוכנים. חומרים אלה מוחזקים על ידי החברה מכוח היתרי רעלים שניתנו לה על ידי המשרד להגנת הסביבה מכוח חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993 (להלן - "חוק החומרים המסוכנים").

החברה מבצעת שני סוגי פעילויות הנחשבות כעיסוק בחומרים מסוכנים ומחזיקה לצורך כך בהיתרי רעלים מתאימים:

- שינוע חומרים מסוכנים** - לחברה פעילות של שינוע חומרים מסוכנים. עיקר הפעילות הינה שינוע חומרים מסוכנים מאתר צפע ומנאות חובב (רמת חובב) לנמלי אשדוד וחיפה ולכיוון ההפוך. בשינוע חומרים מסוכנים קיימים צוותי חירום חיצוניים נוספים אשר נועדו לתת מענה בקרות אירוע חירום (חברת "טביב" בקשר עם שינוע ומתחמים, חברת "תרכובות ברום" בקשר עם ליווי שינוע ברום וחברת "חיפה כימיקלים" בקשר עם ליווי שינוע אמוניה). בנוסף, קיים צוות חירום באתר "מיון חיפה" במתחם הדיולים בחיפה. החברה פועלת לקיום תנאי היתר הרעלים ופועלת לחידושו בתום תוקפו (אחת לשלוש שנים).
- אחסנה של חומרים מסוכנים** - אחסנת חומרים מסוכנים מתבצעת בהתאם להיתרי רעלים לאחסנה, במספר אתרים, העיקריים שבהם: נאות חובב (רמת חובב), מתחם לוד, באר שבע וחוף שמן. רוב החומרים המסוכנים אשר מאוחסנים ונעשה בהם שימוש על ידי החברה הינם דלקים, שרובם המכריע מסוג סולר. בכל אתרי החברה המאוחסנים חומרים מסוכנים החברה פועלת מכוח היתרי רעלים תקפים ופועלת לקיום תנאיהם. תוקפם של היתרי הרעלים הינו לשנה אחת עד שלוש שנים והחברה פועלת לחידושם בתום תוקפם.

חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

לחוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006 ולתקנות מכוחו קיימות השפעות על פעילות החברה בכל הנוגע לפרויקט החשמול - העברת הפעלת הרכבות המונעות באמצעות חשמול עילי, כתחליף להנעת קטרים בדיוול. לפרויקט החשמול, התקבלו עד כה היתרי הקמה והפעלה מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת, לטובת הקמת 5

תה"רים (תחנות השנאה רכבתיות) וכן היתר להקמה והפעלה לסוג של מתקן חשמל. עם התקדמות פרויקט החשמול, ועל פי הצורך, תפעל החברה לקבלת היתרים נוספים.

תכנית תת"ל 18 - תכנית לחשמול מערך המסילות הארצי, קובעת הוראות נוספות לביצוע, ניטור ובקרה של שדות מגנטיים ממערך החישמול. החברה פועלת להתקנת אמצעים לצמצום רמות הקרינה, בהתאם להנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ובהתאם להוראות תת"ל 18.

עוד טרם פתיחת הקו החשמלי הראשון ירושלים-נתב"ג ביום 25 בספטמבר, 2018, ערכה החברה ניטורי קרינה בתחנות הנוסעים ובעת הנסיעה ברכבת וכן סימולציות על ערכי השדות המגנטיים הצפויים להתקבל בהמשך הפרויקט. בשנת 2020 עם פתיחת הקו המלא ירושלים-הרצליה נוטרו כלל התחנות בקו: ירושלים יצחק נבון, נתב"ג, ת"א ההגנה, ת"א השלום, ת"א סבידור מרכז, ת"א אוניברסיטה והרצליה וכן נערך ניטור בנסיעה.

בשנת 2022 נערכו ניטורי קרינה בכלל התחנות בקו החשמלי אשקלון- טבעת השרון וכן במערכים החשמליים מסוג DDEMU.

בשנת 2023 צפויים להיערך ניטורים בקווים נתניה-רחובות ובנימינה-ת"א.

איכות קרקעות

בחלק מאתריה, פעילות החברה עשויה להוות מקור פוטנציאלי לזיהום קרקע ומי תהום כתוצאה מדליפת דלקים המכילים חומרים רעילים אל הקרקע וחלחולם עד למי התהום. החברה ערכה סקרים היסטוריים לאתרי החברה העשויים להוות מקור פוטנציאלי לזיהום כאמור, לרבות בכל תחנות הדלק וערכה סקרי קרקע בחלק מאתריה שהועלה חשש כי קיים בהם זיהום.

בשנים האחרונות החברה פועלת ומשקיעה משאבים לטיפול במקומות בהם נמצא זיהום קרקע ומצויה בשלבים מתקדמים של הסדרת אתריה והסרת מפגעים אלו. החברה מבצעת, על פי הנחיית המשרד להגנת הסביבה ורשות המים, פעולות של ניטור, ניקוז, שאיבה ושיקום קרקע במתחמי התדלוק חיפה חוף שמן ולוד, נוכח זיהומי קרקע ומי תהום שהתגלו בשנים האחרונות שמקורם בדליפות היסטוריות. בתחנות אלו מתבצעים ניטורי מי תהום במטרה לאפיין את עדשת הדלק הנמצאת על גבי מי תהום (שינוי בגובה וגודל העדשה, התפשטות וכו').

- בתחנת הדלק בבאר שבע בוצע הליך שיקום מוצלח וכעת האתר נקי.
- בתחנת הדלק בדימונה החברה השלימה הליך חקירת קרקע ובוחנת מספר חלופות לטיפול בזיהום הקיים במתחם.

• במתחם קישון בוצע סקר קרקע משלים במהלך שנת 2017 ובמהלך השנים 2019-2020 התקיים טיפול בקרקע המזוהמת כחלק מהליכי בנייה ושדרוג המתחם. כחלק משדרוג המתחם אותרו קרקעות מזהמות בארסן ועופרת, שפזנו לאתר טיפול במהלך חודש דצמבר, 2022.

מתחם התדלוק בלוד

כחלק מהליך שיקום הקרקע במתחם לוד, התחייבה החברה לשיקום הקרקע במקום על ידי החלפת הקרקע, החלפת אמצעים למניעת זיהום קרקע בסביבת רציפי התדלוק, ביצוע סקר סיכונים, סקרי קרקע משלימים, ניטורי מים וקרקע ובדיקות מעבדה. פרויקט זה לווה על ידי נציגי מחוז מרכז במשרד לאיכות הסביבה.

במסגרת פעולות החברה למניעת זיהום קרקע, הוחלף מיכל הדלק הישן במתחם, ומערכת התדלוק שודרגה למערכת אוטומטית עם הפסקת התדלוק לפני התמלאות המיכל. בנוסף, הותקנה מערכת הולכת דלק על קרקעית והותקנה מערכת בקרה וניהול מלאי דלק. בנוסף לאמור, החברה ביצעה הליך להחלפת מגשיות לאיסוף תשטיפי הדלק למניעת זיהום ובמהלכו בוצע פינוי קרקע מזוהמת.

בשנת 2015 החברה ביצעה סקר קרקע מקיף לטובת בניית המוסך החשמלי בלוד ולהשלמת סקר הסיכונים. בעקבות תוצאות הסקר נקבע שהקרקע תיחפר עד לעומק של 3.5 מ' ותפונה לאתר לטיפול ביולוגי כדין - קרקע מזוהמת ברמת זיהום של 5000 TPH - 500 תפונה כקרקע לכיסוי וקרקע מזוהמת ברמת זיהום של מעל 5000 TPH תפונה לטיפול ביולוגי.

החל מסוף שנת 2016 ולאורך שנת 2017 ביצעה החברה פינוי קרקע זו בהתאם לסקר שנערך בשנת 2015. החברה פינתה את כל הקרקע המזוהמת לשלושה אתרים: רמת חובב, גני הדס וברקת. פרויקט שיקום הקרקע הושלם בכמות כוללת של כ- 45,000 טון קרקע כאשר על 70% קרקע ברמות ריכוז של פחות מ-5,000 TPH והיתר מעל 5,000 TPH.

במהלך 2019 ביצעה הרכבת שיקום קרקע במתחם לוד, וזאת כחלק מהקמת המוסך החשמלי בלוד, תכנית לסקר קרקע הוגשה ואושרה במשרד להגנת הסביבה, ומתחלקת לשני אזורים עיקריים: צפוני שמזוהם יותר בדרך כלל מעל 1,800 TPH והאזור הדרומי שבו הזיהום נמוך באופן יחסי ורוב הקרקע שם תפונה או כקרקע לכיסוי (מתחת 1,800 TPH) או מתחת לערכי הסף.

ברבעון הרביעי של שנת 2020 התרחש אירוע שימוט בסמוך לעמדת התדלוק במתחם שהוביל לשפך סולר. הקרקע שזוהמה נחפרה, ויחד עם מערום הקרקע שמקורו במתחם המוסך החשמלי בלוד, פונו לטיפול תרמי "נשר".

בחודש אוגוסט 2021 בוצע סקר קרקע וגז קרקע בחלקו הדרום מערבי של המתחם כחלק מהרחבת המתחם הצפויה (לוד שלב ב' - תת"ל 45). כלל דגימות הקרקע נמצאו חיוביות וללא חריגות למעט נקודה אחת בה זוהה זיהום TPH בריכוז נמוך בדוגמת הבקרה. גם דוגמאות גז הקרקע נמצאו תקינות למעט נקודה אחת בה נמצאה חריגה בבנזן.

עקב כך ובתיאום מול המשרד להגנת הסביבה הוחלט לדגום פעם נוספת את נקודות אלו בלבד. בדיגום שבוצע בפברואר 2022 לא נמצאו חריגות, התוצאות יועברו לידי המשרד להגנת הסביבה לאישורם.

בנוסף בדצמבר 2021 בוצעה התקנת קידוח מי תהום לאקוויפר האזורי לצורך ניטור ודגימה מזהמים עקב בקשת רשות המים. במהלך חודש פברואר, 2022 התקבלו תוצאות האנליזה ולא נמצאו חריגות באיכות מי התהום. דיווח בנושא איכות המים הועבר לראשות המים. בוצע דיגום נוסף בחודש אוגוסט 2022, וגם הוא נמצא תקין.

מתחם חוף שמן בחיפה

במתחם חוף שמן בוצעו מספר סקרי קרקע וסקרים הידרולוגיים אשר הצביעו על זיהום במרכיבי דלק (ממקור סולר) באזור רציפי התדלוק, במקום קיימת עדשת דלק שדלק לתת הקרקע וצף על פני מי התהום המלוחים והרדודים. החברה מבצעת טיפול ארוך טווח בעדשת דלק המצויה מתחת לקרקע, בהנחיית רשות המים.

כחלק ממאמצי החברה לשיקום הקרקע, הוקמה במקום מערכת להפקה וסילוק דלק. על מנת למנוע זיהום קרקע, הוצב במתחם מיכל דלק חדש בעל מעצרת בטון ומפריד דלקים. בנוסף, לאורך רציפי התדלוק הוצבו מגשיות לניקוז הדלקים. כמו כן, בוצע שדרוג למערכת המגשיות בקו המשמש לתדלוק וריקון קטרים, הותקן מפריד דלקים עילי ובוטלו קווי דלק ישנים במתחם. במהלך שנת 2017, פעלה החברה לשאיבת הפאזה האורגנית באמצעות מערכת הכוללת 2 סקימרים אקטיביים, במהלך שלושת הרבעונים הראשונים של שנת 2019 הושלם מערך השאיבה אשר כולל 12 סקימרים, ומאז מתבצעת שאיבה של עדשת הדלק הצפויה להימשך גם בשנת 2022.

בנוסף, ביצעה החברה מערך של משטחים אטומים למניעת חדירת דלקים ושמינים בשתי נקודות פריקת שמן ודלקים במתחם הידילים כחלק מתוכנית כוללת להסדרת המתחם למניעת זיהום קרקע ומים מדלקים. הפרויקט בוצע ברבעון הרביעי של שנת 2019.

בפברואר 2021 בעקבות אירוע גשם משמעותי, נצפו כמויות גדולות בניקוז העירוני של חיפה ובניקוזים הקרובים למתחם חוף שמן, כתמי שמן וסולר עם ריח חריף של סולר. לטענת רשות המים, המשרד להגנת הסביבה ועיריית חיפה מקור הזיהום הינו ממתחם הרכבת, וככל הנראה לא מדובר באירוע שבר או תקלה אלא זרימה איטית של מזהמים מעדשת הדלק ההיסטורית במקום. נשלחו דוגמאות לאנליזה אשר הוכיחו שמקור הזיהום הינו סולר. במקביל נערכו שני סיורים עם כל הגורמים לבדיקת הפתרון המיטבי לבעיה. יש לציין שנכון למועד פרסום הדוח, החל מחודש ממרס 2021, לא קיימת זרימה של דלקים או ריח אופייני לדלק בנקודות הניקוז.

במהלך חודש נובמבר לשנת 2021 התקיים עם נציגי עיריית חיפה סיור משותף לצורך בחינת פתרונות להימנעות המשך מקרים מעין אלו.

במהלך חודש יולי, 2022 התקיימה פגישה נוספת עם נציגי עיריית חיפה במסגרתה הוחלט כי העירייה תחל בבדיקת אטימות קו הניקוז אשר ימומנו ע"י יח' איכה"ס של החברה.

מהלך חודש דצמבר, 2022 התקיימה בדיקת קו הניקוז ע"י חברה חיצונית שהופעלה ע"י עיריית חיפה. תוצאות הבדיקה לא איתרו דליפה בקו הניקוז.

תחנת תדלוק דימונה

במהלך חודש אפריל 2021 בוצע סקר קרקע עדכני באזור התדלוק עקב בקשת המשרד להגנ"ס. מן התוצאות עולה כי עדיין קיים זיהום קרקע באתר.

נבחנו שתי חלופות עיקריות לטיפול בזיהום:

1. השבתה זמנית של התחנה, שיקום הקרקע, ושדרוג התשתיות לאחר השיקום.
2. ביטול התחנה והקמת תחנת תדלוק חדשה בצפ, כך שלאחר ביטול התחנה יבוצע שיקום מקיף בדימונה.

אפשרות ב' נבחנה במהלך שנת 2021 ותחילת שנת 2022, ונפסלה עקב שיקולים כספיים, לוי"ז ומקום בצפ. במהלך רבעון שני, 2022 אותרה טכנולוגיה חדשה לטיפול בזיהומי קרקע המבוססת על הזרקת חומר כימי המפרק תרכובות דלק, ללא צורך בפירוק תשתיות.

הטכנולוגיה הוצגה למשרד להגנ"ס, והתקבל אישור לביצוע פיילוט לבחינת יעילותה בשטח התחנה.

1. ברבעון שלישי, 2022 החלה עבודה על תכנית לביצוע הפיילוט.
2. במהלך רבעון רביעי, 2022, בוצע הפיילוט לאורך 3 ימי עבודה.
3. ברבעון ראשון, 2023 התקבלו תוצאות הפיילוט ונמצא כי הטכנולוגיה לא תואמת למרכיבי השטח בדימונה. בהתאם לכך הוחלט כי שיקום הקרקע יחול במהלך 2023 ע"י חפירת הקרקע ופינויה לאתר מורשה. מדובר על תכנון מורכב של הפסקת התדלוק במתחם וחפירה באזור מרובה תשתיות.

מפגעי אסבסט

שכונת הרכבת - לוד

במסגרת פיתוח והקמת הקו המזרחי החדש באזור לוד, נדרשת הפקעת שטחים המכילים מבנים הנמצאים בתוואי המסילה המיועדת. תחת ההסכם שנחתם מול מחזיקי השטח בשכונה, הוגדר כי אחריות המחזיק לדאוג להרס המבנה, ולאחר מכן השטח מועבר לחזקת החברה ובאחריותה לפנות את פסולת הבניין וההריסות, ולפתח את התשתית המסילתית.

בסוף שנת 2020, במסגרת סיור שביצעה היחידה בשטח השכונה לאחר שהתבקשה לייעץ על הימצאות גג אסבסט שדורש פינוי, נתגלו שני מפגעי אסבסט מורכבים בדמות פסולת בניין מעורבת עם אסבסט שנמסרו לידי החברה לאחר הריסתם על ידי בעלי השטח הקודמים ללא התראה וללא הדעה לחברה טרם ההריסה.

בתחילת שנת 2021 הוגשה על ידי החברה בקשה לאישור פינוי מפגעי האסבסט למשרד להגנת הסביבה.

הטיפול החל בסוף חודש ינואר לשנת 2021 ונמשך ארבעה ימים במהלכם פונו מעל 400 טון פסולת אסבסט מעורבת בפסולת בניין שנשלחו לאתרי טיפול בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה. כמו כן, פונו מהאתר מעל 2,000 טון פסולת כללית שהופרדה מפסולת האסבסט בשטח. עלות הטיפול הסופית הסתכמה למעל מיליון ש"ח.

לאחר האירוע, ובהתאם להפקת לקחים, הועברה הנחייה לאגף המסילה המזרחית ויחידת המקרקעין בחברה כי יש ליצור קשר עם יחידת איכות הסביבה טרם הריסת כל מבנה באזור לוד בו קיים חשד להימצאות אסבסט לקבלת הנחיות מקצועיות.

במהלך שנת 2022 בוצעו פירוקי גגות בשכונה, תחת היתרי המשרד להגנת הסביבה, בהיקף כולל של 300 מ"ר אסבסט.

מתחם הקישון - מפגעי אסבסט

במהלך שדרוג מתחם הקישון במהלך הרבעון השני והשלישי של שנת 2021 ע"י אגף הביצוע כחלק מתוכנית הפיתוח, נמצאו כמויות לא מבוטלות של שברי אסבסט אשר הוטמנו בצידו המערבי של המתחם. פסולות שברי האסבסט נמצאה כתוצאה מחפירה לבניית מסילות. עם הימצאות השברים הופסקה העבודה במקום, הוגשה בקשה ע"י קבלן אסבסט מאושר למשרד להגנת הסביבה אגף אבק מזיק. עם הגשת הבקשה נערך סיור של המשטרה הירוקה בשטח לבדיקת הממצאים ולאחריה התקבלו שני אישורים לביצוע העבודות באתר.

נכון למועד פרסום הדוח, פונו 33 מכולות אסבסט (גונדולות) מלאות עם שברי אסבסט וקרקע, לאחר שעברו מיון. כלל העבודות מבוצעות תחת פיקוח, וכן המכולות מועברות לאתר ייעודי להטמנת פסולת אסבסט. כלל הכמויות, כולל הדו"ח הסופי, הועבר למשרד להגנת הסביבה. קטע זה של עבודות האסבסט הסתיים בסוף שנת 2022.

בחודש נובמבר 2022 וכחלק מעבודות הפיתוח במתחם, אותר מבנה לשימור הכולל לוחות אסבסט צמנט ואלמנטים נוספים החשודים כאסבסט פריך. החברה שכרה מפקח אסבסט פריך והחלה בהכנת תכנית לפינוי האסבסט והגשתה לידי המשרד להגנ"ס.

חוף הבונים

החברה מבצעת הקמה של מנחת מטוסים חליפי ל"מנחת הבונים" בסמוך למנחת הישן מול חוף הבונים המשמש להמראות ונחיתות של מטוסים קלים עבור צניחות, היות והמנחת הקיים מפריע לקידום עבודות חשמול קו הרכבת הסמוך. במהלך הרבעון השלישי, 2021 התקבל דיווח כי במסגרת עבודות החפירה באתר נתגלה צינור אסבסט ישן ששימש בעבר כקו להשקיה חקלאית.

לאחר קבלת אישור המשרד להגנ"ס ברבעון רביעי, 2021 בוצעו והושלמו עבודות להוצאת צינור האסבסט שנמדד באורך של מעל 1,200 מטר ופונה לאתר קצה לטיפול בעזרת קבלן מורשה.

במהלך הרבעון השני לשנת 2022, אותר צינור נוסף באורך 1000 מטר שפונה לאתר קצה תחת היתר של המשרד להגנ"ס. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022, נכתב נספח למניעת מפגעים לפרויקט, כולל הנחיות מדויקות לאופן פירוק והעתקת תחנת התדלוק, וסדר פעולות במידה ויאותרו מפגעי אסבסט נוספים.

שפכים תעשייתיים

במהלך פעילות החברה במתחמי מוסכים ותדלוק, נוצרים שפכים תעשייתיים. מקורם של שפכים אלו הם בפעילות תדלוק וטיפול מכוונות. החברה מבצעת ניטור מקיף במתחמי הרכבת התפעולים בהתאם לתוכנית שנתית לאפיין השפכים הנוצרים ומטפלת בהם כדין. טיפול זה כולל בין היתר, איסוף נפרד של עודפי השמן המשמש המועברים לפינוי, וכן ניקוז שאר תשטיפי הדלק והשמן למפריד דלקים לצורך עמידה בערכים הקבועים בדיון.

כל מפרידי הדלקים מטופלים ומתוחזקים על ידי שאיבת תכולתם, ניקוי צופת ומסננים באופן תקופתי בהתאם לפעילות באתר.

החל משנת 2021, מבוצעת בדיקת תקינות שנתית מקיפה למפרידי הדלק באתרים השונים.

בניית המט"ש (מתקן הטיפול בשפכים) הסתיימה ברבעון הראשון לשנת 2019, נבנה כמתוכנן מתקן DAF להפרדת כלל מזהמי התעשייה מהזרם הרכבתי. המתקן המביא להפחתה משמעותית באיכות השפכים המוזרמים לזרם הסניטרי ולמערכת ההולכה העירונית. לשנת 2020 לא התקבלו חריגות בשפכי המתחם עקב שיפור בצורת העבודה במתחם והקפדה על ההנחיות וכן עקב פעילות מתקן לטיפול בשפכים (DAF).

בתוצאות דיגום שביצע תאגיד המים "מי כרמל" והתקבלו בחודש ספטמבר, 2021 ברכבת נמצאה חריגה בערך הרכיב "מנגן" שהובילה לדרישת תשלום של 31,045 ש"ח עקב הזרמת שפכים אסורים.

בדיגום בקרה פנימי שביצעה יחידת איכות הסביבה של רכבת ישראל עוד באותו היום, לא נמצאה חריגה דומה. בהתבסס על עובדה זו, ובשילוב כך שלא נרשמו חריגות מן המתקן המותר למזהם זה במתחם עד למועד פרסום הדוח, הוגש ערעור לתאגיד "מי כרמל".

בעקבות הערעור, החליט התאגיד להקפיא את דרישת החיוב עד לסוף שנת 2022. במידה וירשמו חריגות נוספות עבור מזהם זה יופעל הקנס שוב. במידה ולא ירשמו חריגות, יבוטל הקנס.

במהלך שנת 2022 כלל אנליזות המנגן היו תקינות, ולכן לא הופעל הקנס ויבוטל.

איכות אוויר

במהלך שנת 2018 הציבה החברה מערכות ניטור אוויר ניידות כ- 5 תחנות בנוסף ל-5 תחנות ניטור אוויר קבועות בציר איילון ובתחומי ת"א. ועמדה בתכנית הניטור השנתית כפי שאושרה ע"י המשרד להגנת הסביבה בהצבת מערכות ניטור אשר תוקפו החל מינואר 2018 עד דצמבר 2018.

להלן פירוט ההליכים בתחום איכות אוויר שננקטו ע"י המשרד להגנת הסביבה:

א. דרישה להקמה והפעלה של תחנות ניטור של רכבת ישראל כחלק מהמערך הארצי לניטור אוויר לפי חוק אוויר נקי התשס"ח - 2008. עפ"י טיוטת ההוראות כאמור נדרשת רכבת ישראל להציב 5 מערכות ניטור בתחנות שנמצא בהן זיהום אוויר. התחנות הן: ת"א השלום, ת"א ההגנה, תחנות יוספטל וקוממיות בת ים ותחנת וולפסון חולון.

ב. ביום 9 בינואר, 2017 נערך לחברה שימוע במשרד להגנת הסביבה בשל חריגה ברמות זיהום אוויר בהתאם לחוק אוויר נקי הנגרם מתנועת הרכבות בתחנות השלום, קוממיות ויוספטל. בהמשך לשימוע ולדרישת המשרד להגנת הסביבה, הגישה החברה למשרד תשובה מקיפה על פעולות הרכבת לטיפול בנושא. ביום 8 בפברואר, 2017 התקיים דיון בין הצדדים במסגרתו הגיעו הצדדים להסכמות בקשר עם דרכי הפעולה שיש לנקוט בנושא.

ג. במהלך שנת 2017 התקינה הרכבת מערכות ניטור בכל התחנות עפ"י הוראת המשרד להגנת הסביבה, הכוללים מערכות לניטור אוויר, צגים אקטיבי המציגים את ערכי הזיהום (חלקיקים P.M 2.5 ותחמוצות חנקן), עדכון הנוסעים על זיהום ברכבת בתחנות הרלבנטיות ושילוט פאסיבי לכלל נוסעי התחנה, כל זאת בהלימה מלאה לדרישות המשרד להגנת הסביבה.

ד. במהלך שנת 2018 התקינה הרכבת מערכת ניטור נוספת מחוץ לתחנת השלום למדידת רקע איכות. במהלך הרבעון השלישי של שנת 2020 הותקנה מערכת ניטור נוספת ברציף 2/3 בנוסף לרציף 1.

ה. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2021 הוסמכה הרכבת שוב לתקן ISO 17025, לניטור מזהמים ממקורות תחבורה (NO₂, NO_x, PM 2.5). בספטמבר 2020 נערך לרכבת מבדק מחודש ע"י הרשות הלאומית להסמכת מעבדות והרכבת עברה את המבדק וההסמכה בהצלחה. המבדק הבא מתוכנן לספטמבר 2023.

תחנת רכבת ת"א השלום

ממצאי ניטור רציף איכות אוויר שביצע המשרד להגנת הסביבה בתחילת שנת 2013 בתחנת רכבת ת"א השלום, העלו חריגות לכאורה בתחמוצות חנקן ביחס לתקני איכות אוויר במועד הניטור. במסגרת התכנית להפחתת רמות זיהום האוויר, בחודש דצמבר 2015 הסתיים פרויקט בניית הקיר בחלקה המערבי של התחנה במטרה למנוע כניסת מזהמים מכיוון נתיבי איילון (דרום). עם סיום הפרויקט, הוצבה במקום מערכת ניטור אוויר לבדיקת יעילותו ובחינת רמת מדדי הזיהום.

מסיכום וריכוז נתוני איכות האוויר עד חודש מרס 2016, עולה שיפור קל בחלק מהפרמטרים. למרות בניית הקיר כאמור לעיל, עולה כי נתוני איכות האוויר אינם עומדים בדרישות חוק אוויר נקי.

במהלך שנת 2018, פעלה החברה באמצעות חברה חיצונית (אלקטרה מערכות) לתכנון וביצוע להתקנת מערכות לשיפור איכות האוויר בתחנת השלום. עלות הפרויקט, כולל ניהול ופיקוח עליון יגיע לסך של כ- 15 מיליון ש"ח. נכון ליום 31 בדצמבר, 2019 הסתיים שלב התכנון המפורט והביצוע. הכולל התקנה של 16 מפוחים לטיפול בזיהום אוויר ומערכת לסינון חלקיקים P.M2.5 המתוקנים ברציף 1 בתחנת השלום.

כמו כן, הותקנו מערכות ניטור חיצונית בתחנת השלום בנוסף למערכת פנימית (למידת רקע איכות האוויר), מערכות סינון, לוחות חשמל ומערכות תאום ובקרה. עם סיום כל 16 המפוחים והתקנת כלל מערכות הסינון, החלה הפעלת המערכת בתאריך 21 בספטמבר, 2019.

המערכת כוללת חיבור מתח גבוה להפעלת כלל המערכות. בשלב ראשוני, הופעלה המערכת לסדרה של שיטות הפעלה שונות לשם מציאת שיטת ההפעלה המיטבית. שיטת ההפעלה השלישית במספר הביאה לשיפור מהותי באיכות האוויר בתחנה, ועמידה בחוק אוויר ברוב זמן ההפעלה:

- א. חלקיקים מרחפים - ממוצע יממתי (תקן 37.5 מק"ג/מ"ק) - בשיטת הפעלה האוטומטית הפחתה של 50% בריכוז המרבי 36.8 מק"ג, והפחתה של 57% בריכוז המזהמים הממוצע 25 מק"ג.
- ב. חנקן דו חמצני - ממוצע שעותי (תקן 200 מק"ג/מ"ק) בשיטת הפעלה אוטומטית - הפחתה של 48% בריכוז המרבי של 196 מק"ג, ו 48% בריכוז המזהמים הממוצע.

המערכת פעלה בשנים 2020-2023 (ממשיכה לפעול בחודש מרס, 2023) באופן רציף, למעט ניתוק המערכת בחודשים מרס-יוני לשנת 2020 במהלך הסגר הראשון, בהם הופסקה תנועת הרכבות. עם חזרת פעילות הרכבות הופעלה מערכת האוורור מחדש עד מועד פרסום הדוח.

תחנת יוספטל

ברבעון הראשון והשני של שנת 2019 החל תכנון מפורט להקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר בתחנת יוספטל בת ים, זאת בהתאם להתחייבות הרכבת למשרד להגנת הסביבה מחוז ת"א ועל פי תוכנית העבודה של חטיבת הבטיחות. התוכנית כוללת התקנת 8 מפוחים סילוניים הכוללים 2 משתיקים בשני צידי המפוח.

החל מרבעון רביעי 2019 ועד רבעון שני 2020 הושלם הפרויקט אשר במסגרתו הותקנו שני סטים של 4 מפוחי סילון באזור המקורה מעל זוג המסילות בין שני הרציפים, האחד בצידה הדרומי של התחנה והשני בצידה הצפוני.

מפוחים אלו מאפשרים "שטיפה" של אוויר חוץ המגיע לאזור המקורה, כך שמזהמים שנפלטים מרכבת הדיזל הנמצאת בתחנה, נמהלים בזרם אוויר זה ונפלטים בקצה הרציפים. בנוסף הותקנו 10 יחידות סינון ברציפים וכן 2 יחידות ניטור. האחת ברציפים והשנייה למדידת איכות האוויר מחוץ לתחנה. כל זאת תוך הגדלת אספקת החשמל בתחנה.

ברבעון שלישי ורביעי 2020 בוצעה סדרה של הרצות ובדיקות שמטרתן:

- מציאת שיטת האוורור הטובה ביותר לצמצום רמת זיהום האוויר בתחנה.
- צמצום צריכת האנרגיה של מערך האוורור, מבלי לפגוע באיכות האוויר בתחנה.
- בחינת המשמעויות האקוסטיות של אופני הפעולה השונים

החל מתאריך 27 בדצמבר, 2021 תחנת יוספטל הפכה לתחנה חשמלית. משום כך החל מחודש ינואר, 2022 נצפתה הפחתה עקבית ומתמשכת בערכי זיהום האוויר. נכון לחודש נובמבר, 2022 התחנה עומדת בתקני איכות אוויר ומערכת האוורור הפסיקה את פעולתה.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2023 תבוצע פנייה למשרד להגנ"ס וזאת לצורך הסרת תחנות הניטור הקבועות בתחנות וולפסון, יוספטל וקוממיות וזאת עקב הפיכת הקו לחשמלי באופן מלא.

פרויקט החשמול והשפעות סביבתיות

תכנית החשמול הינה בעלת השפעה רחבת היקף על מגוון נושאים סביבתיים המתקיימים ברכבת ישראל. עם התקדמות חשמול קווי הרכבת, הכנסת נייד חשמלי במקום נייד רכבתי הפועל ע"י מנועי בעירה פנימית ושריפת סולר, תגיע רכבת ישראל להפחתה של 100% בפליטות מזהמי אוויר האופייניים לתחבורה ולמעשה תביא לפתרון מלא לכלל סוגיית זיהום האוויר ברכבת ישראל בתחנות הרכבת השונות (בדגש על איכות האוויר בתחנות מקורות). במהלך חודש יולי 2021 התקבל אישור החרגה על ביטול להקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר לתחנות קוממיות וולפסון ע"ח מחוז ת"א, זאת בהתאם לשימוע שנערך ב-2017 בו חויבה הרכבת להקמת מערכת לטיפול בזיהום איכות אוויר.

אישור זה התקבל בהמשך לסדרת פגישות עם חטיבת הבטיחות והסביבה של החברה, בה ציינו נציגי החברה שמועד חשמול קו אשקלון - הרצליה קיבל עדיפות עליונה על פרויקטים אחרים ומועד פתיחתו הוקדם בשנתיים מרבעון 3, 2023 לרבעון 4, 2021, ובהתאם לכך בוטל הצורך בהקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר לקו שכולו חשמלי (נייד ומסילה).

עם פתיחת הקו החשמלי, מבצעת יחידת איכות הסביבה של הרכבת ניטור אוויר בתחנות יוספטל, קוממיות וולפסון לחישוב הפחתת הפליטות מקו זה ובכלל מהמערכת המסילתית. בהתאם לתוצאות תישקל המשך הימצאות מערכות ניטור בקו זה וזאת בתיאום מול המשרד להגנת הסביבה.

התייעלות אנרגטית

התייעלות אנרגטית היא שם כולל לפעולות הנעשות לשם הקטנת כמות האנרגיה הנדרשת להפקת מוצר או שירות. התייעלות נעשית על ידי שיפור יעילות הצריכה הקיימת של מערכות חשמליות, והן על ידי ניצול טוב יותר במשאבים, הפחתת הצריכה או ניהול מיטבי של משאבי האנרגיה, כל זאת תוך שמירה על תפוקה ותפקוד תקינים.

בשנת 2022, החל לפעול ממונה אנרגיה ביחידת סביבה ואנרגיה בחטיבת הבטיחות, כחלק מתקנות החוק ולטובת התייעלות אנרגטית ברכבת ישראל. ממונה האנרגיה אמון על כלל הפעילות מול משרד האנרגיה, נושאים רגולטוריים ונושאים שאינם, בנוסף אמון ממונה האנרגיה להוות מוקד ידע לשאר נציגי החטיבות והאגפים השונים בנושאי צריכות אנרגיה, פרויקטים התייעלות אנרגטית, לקיים פורומים רבעוניים היוצרים סיעור מוחות ועל מנת שכולם יכירו את הפעילות, למניעת כפילויות וסיוע בין אגפי ובין חטיבות.

במסגרת זו בוצעו מספר פעולות:

סקר מוני חשמל: מיפוי כלל מוני החשמל המשויכים לר"י לטובת איתור קריאות חריגות, חיבורים פיראטים, מונים פגומים, מונים שאליהם חח"י אינה מגיעה, מונים אשר אינם קיימים / שייכים לר"י.

סקר אנרגיה 4.5 שנתית: רגולציה, סקר בכלל האתרים ומבני ר"י כל מבנה מנותח מרמת הצרכנים הכבדים לרבות גנראטורים, צ'ילרים, מפוחים, מדחסים ועד הנורה האחרונה. עם סיום הסקר יגזרו משימות והמלצות לתוך תוכנית עבודה 5 שנתית בהתייעלות אנרגטית.

תאורה טבעית: לפיילוט נבחר מחסן חשוך ללא כניסת אור טבעי, מחסן הפעיל 24/6 ובעל תאורה ישנה מסוג פלורסנט. באמצעות טכנולוגיה ישראלית, יותקנו על הגג שלושה קולטים אשר יכניסו את אור השמש בעוצמה זהה וללא קרינת UV מהזריחה ועד השקיעה. המערכת מעניקה תחושה של אור טבעי. כאשר מחשיך תידלק במחסן תאורת LED עם עוצמה משתנה המספקת את כמות האור הנדרש וחוסכת באנרגיה.

ניטור חשמל בזמן אמת: יותקנו 35 סנסורים על מגוון צרכנים, הסנסורים דוגמים את צריכת החשמל בכל 5 שניות ומשדרים את הנתונים למערכת ייחודית. במהלך הרבעון השני של 2022 נדגם המתחם ונמצא כי ישנם צרכנים אשר פועלים בשעות בו המוסך אינו פעיל. לאחר עדכון המתחם נראתה ירידה חדה בצריכה כבר ברבעון 2022 3.

החלפת גופי תאורה ל-LED: (תחנות / חניונים / משרדים / מחסנים) מתבצעת באופן שוטף.

הסברה ופרסום

אגף דוברות ושיווק של רכבת ישראל מורכב מיחידת השיווק, יחידת תקשורת הפנים, ויחידת הדוברות, ומרכז את מרבית ערוצי תקשורת הפנים והחוץ של החברה.

מטרת האגף הינה שיפור תדמיתה של רכבת ישראל בעיני הציבור הכללי, מקבלי ההחלטות, ובעלי עניין נוספים, לצד עובדי הרכבת, מנהליה, ושותפיה העסקיים. זאת במטרה להביא לגידול במספר המשתמשים ברכבת, אשר יטיב עם מרקם החיים של כל תושבי המדינה, יצמצם זיהום אוויר, ויגביר את בטיחות משתמשי הדרך.

האגף עוסק בהסברה ומתן מידע אמין, אודות פעילות רכבת ישראל, אילוניה התפעוליים והתשתיתיים, פעילות פיתוח רשת המסילות, פיתוח מערכות הטכנולוגיה והתקשורת, וצי הנייד של החברה.

במסגרת פעילות זו מלווה האגף תהליכים רב שנתיים רחבי היקף, כגון תכנית החומש לפיתוח הרכבת, סוגיות עסקיות ותאגידיות, קליטת צי נייד חדש, פרויקטים טכנולוגיים ותשתיתיים, ועוד.

האגף אמון על מתן מידע אמין ומהיר אודות תנועת הרכבות, באמצעות שלל ערוצי מידע וקשר עם הלקוח: תקשורת ממוסדת, רשתות חברתיות, אתר ויישומון ועוד.

כמו כן עוסק האגף בשיפור חוויית הלקוח ונסיעתו ברכבת, החל מחיפוש המידע באתר או ביישומון, ועד לשדרוג סביבת התחנה והרכבת, פעילויות הסברה ושיווק פרונטליות, ועוד.

האגף מסייע לקידום ובניית תדמית החברה באמצעות כנסים וועידות, סיורים, ימי עיון, ופעילויות נוספות, וכן מעניק שירות לכל יחידות הרכבת בכל האמור לצרכי השיווק, הסברה, מידע לנוסע, צילומים והדמיות ועוד.

שירות לקוחות ופניות הציבור

יחידת שירות הלקוחות ופניות הציבור פועלת מתוך חטיבת הנוסעים ומנהלת את מוקד המידע ושירות הלקוחות ואת נציגי פניות הציבור.

היחידה עוסקת במתן שירות וטיפול בלקוחות הרכבת באמצעות מענה טלפוני ומענה כתוב (צ'ט, דוא"ל ומכתבים). היחידה עוסקת בין היתר גם בהטמעת פתרונות חדישים לשיפור הקשר עם לקוחות החברה ומתן מענה טוב יותר, בין היתר באמצעות כלים טכנולוגיים חדישים ושדרוגי אתר האינטרנט והיישומון של החברה.

ערוצי הפנייה למוקד, יחד עם אתר האינטרנט והיישומון הייעודי של החברה, מאפשרים לנו להנגיש את המידע לציבור בכל הנוגע לזמני יציאה והגעה של רכבות, תכנון מסלול נסיעה, תעריפי נסיעה, שינויים בתנועת הרכבות, שיפורים ושינויים בשירות. בנוסף, מאפשר השימוש בערוצים אלו העברת מידע לציבור ותכנים שתורמים לשיפור חווית הנסיעה. הפעילות במדיה הדיגיטלית מהווה פלטפורמה לשקיפות מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

מוקד שירות הלקוחות מספק 4 שירותים עיקריים:

1. **מידע כללי:** לוחות זמנים, תעריפי נסיעה, שירותי היסעים חלופיים, הנחיות כלליות וכיו"ב.
2. **תיאום נסיעה לנוסעים עם מוגבלות**
3. **אבדות ומציאות**
4. **שירות לקוחות:** טיפול בפניות של לקוחות בנושאים שונים

דרכי פנייה

ניתן לפנות לרכבת ישראל במגוון רב של ערוצים ובהם: שיחה טלפונית למוקד שירות הלקוחות (*5770), WhatsApp (במספר 052-3273570), Facebook Messenger, דוא"ל (pnivotz@rail.co.il), צ'ט באתר האינטרנט של רכבת ישראל וביישומון של החברה, פקס: 153775704515 או במכתב ל"רכבת ישראל, מחלקת פניות הציבור, רחוב יוספטל 1, לוד ת.ד. 757, מיקוד 7136801".

בשנת 2022 התקבלו במוקד השירות:

- כ-1.3 מיליון שיחות מידע בנוגע ללוחות זמני הרכבות ומידע כללי
- כ-28.3 אלף פניות לשירות הלקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בקשות פיצוי בגין איחור, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו.
- 56.5 אלף תיאומים לנסיעה של נוסעים עם מוגבלות. רכבת ישראל מספקת לאוכלוסייה זו שירות הכולל תיאום, ליווי וסיוע בהעלאה והורדה מהרכבות.

פניות הציבור

בחברה קיימת יחידת תלונות הציבור אשר הינה חלק מיחידת שירות הלקוחות בחטיבת הנוסעים. יחידה זו, בודקת מול הגורמים הרלבנטיים את מהות התלונה ומשיבה וזאת בהתאם לנוהל פניות הציבור. בנוסף, הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון תלונות של עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים.

עובדי פניות הציבור מקבלים לידיהם את הטיפול בפניות אשר התקבלו באמצעות כלל הערוצים שצוינו לעיל. עובדי היחידה בודקים מול הגורמים הרלבנטיים בחברה את מהות הפניה ומשיבים ללקוחות בהתאם להוראות העבודה, וזאת מתוך מטרה להעניק ללקוחותינו את השירות המיטבי, ללמוד וליישם הצעות יעול ולאתר אירועים שירותיים החוזרים על עצמם, במטרה לטפל בבעיית השורש ולמנוע את חזרה. בנוסף הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון תלונות עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים.

בשנת 2022 טופלו בפניות הציבור כ-5,000 פניות.

יישום חוק חופש המידע

הממונה על העמדת המידע לציבור ועל יישום החוק ברכבת ישראל:

שחר וייסמן, מנהל שירות הלקוחות וממונה חוק חופש המידע

ניתן לפנות לרכבת ישראל בבקשת מידע בהתאם לחוק חופש המידע:

- טופס מקוון באתר אינטרנט של רכבת ישראל: <https://www.rail.co.il/support/pages/infolaw.aspx>
- למשלוח דואר: יוספטל 1, לוד. ת.ד. 757 מיקוד 7136801

יישום בקשות בשנת 2022

במהלך שנת 2022 טופלו 40 בקשות:

סה"כ	העברת המידע
32	מידע מלא
4	מידע חלקי בהתאם לחוק
2	העברה לגורם אחר
0	טרם נענה
1	נדחה בשל הקצאת משאבים בלתי סבירה
39	סכום כולל

מאגרי מידע

ברכבת ישראל קיים מאגר מידע הכולל מידע אישי אודות עובדי הרכבת, הרשום על פי חוק הגנת הפרטיות. כמו כן לרכבת ישראל אין קרנות ומלגות במימונה וכן לא העניקה תמיכה למוסדות ציבור.

פירוט עיקרי נוהל הגשת בקשה לקבלת מידע

חוק חופש המידע התשנ"ח-1998 קובע כי לכל אזרח ישראלי או תושב הזכות לקבל מידע המצוי ברשות ציבורית (כתוב, מוקלט, מוסרט, מצולם או ממוחשב) בכל הקשור לפעילותה, לנושאים שבאחריותה ובהתאם להוראות ותקנות החוק.

- הבקשה לקבלת מידע תוגש בכתב או באמצעות טופס מקוון באתר הרכבת, לממונה על יישום החוק ברכבת ישראל
- אין המבקש חייב לציין את הסיבה להגשת הבקשה.
- עם שליחת הבקשה יש לצרף תשלום בגין תשלום אגרת בקשה.
- עם קבלת תשלום האגרה, יחל הטיפול בבקשת הפונה.
- כמו כן קבלת תשלום האגרה אינו מבטיח את מסירת המידע כולו או חלקו.

בעת הגשת הבקשה בצירוף אגרת בקשה, הפונה מצהיר באמצעות טופס הגשת הבקשה כי מתחייב לשאת באגרת טיפול ואגרת הפקה באם יתבקש וכל אלו על פי התעריפים הקבועים בחוק ומעודכנים באתר האינטרנט של החברה: <http://www.rail.co.il>