



"לפני 100 שנה הגיעו בתוך שעה מפתח תקווה ליפו בסוס ועגלה. היום זה אותו דבר"

בכנס של ארגון "תחבורה היום ומחר" אמר ח"כ איתן כבל: "בסוף יהיו לנו כבישים מרהימים – שנוכל לצלם אבל לא לנסוע עליהם" • רכז התחבורה באוצר: "אם היתה תחרות היה ניתן להגביר את תדירות האוטובוסים בגוש דן ב-30%. הנזק מהפקקים יגיע ל-40 מיליארד שקל בשנה"

אורן דורי



אמצעי התחבורה השתנו, הזמנים לא תמיד התקצרו: צילום: מוטי מילרוד ופרץ כהן / לע"מ

אנחנו בשלבים מתקדמים להקמתו בין ירושלים לתל אביב. היום הראשון לעשות שימוש ברכבת תחתית. תאריך היעד מאריך 2018. בנוסף, יש את הרכבת החדשה בשרון ואת רכבת מק שפתחה בשבועות האחרונים. אנחנו צופים שבתוך שנתיים מיוזמים ברכבת יגדל ב-10 מיליון נוסעים בשנה, ל-70 מיליון דרכי לבאי, "אנחנו יודעים שבהרבה תחנות אין חניות, למי שכוונת מכוון, ובכאלה שחניות – החניונים מוצפים במכוניות. בשבוע בבוקר, משקיעים בזה המגרשים, אבל הפתרון הוא בשינוי תדירות הרכבות, לא תחבורה ציבורית ללא כאב ראש. בחנת בנימין, מי שיאסף נוסע בדרך בקארפול יקבל חניה שמומנה. גם על פתרונות של עתיד טעינה לאופניים ושלמילים ברכבה נציג התאגדות מוניות השוה"מ וריקסור אירידה, קרא להכניס את סיס הרכיב למוניות השירות. לזכור, "אין בעיה טכנולוגית לעשות זאת. אפשר שגם מפעילות אוטובוסים יסייעו למוניות שירות וזה יעשה לם כוללם. זה גם יפתור את העניין שיש כסף שחור ממוניות השירות". מנכ"ל Car2Go, גיל לייזר, אמר כי "לפני 100 שנה, הנוסעים מפתח תקווה ליפו ארכה שעה ועשר דקות על סוס ועגלה. היום זה לוקח אותו זמן, בגלל הפקקים". לדבריו, "משפחה מוציאה 30 אלף שקל על רכב פרטי בשנה וזה הון מת שמשתמש בו שעה ביום. הפתרון, שרושם מעורבות עירונית, הוא שניתן יהיה להחיר את כלי הרכב המשותפים לכל חניה בעיר.

שות חשיבה. צריך שנהג מקצועי ויגדל עבודה מועדפת לחיילים משוחררים. צריך לגייס גם סטודנטים שמשפשים עבודה במקום שיע"ד במלצרות – אנחנו יכולים לתת להם תנאים נוחים מאוד וגמישות". מנכ"ל מטרופולין, אילן קרני, התייחס להתאמת האוטובוסים לעידן המודרני, ואמר: "יש לעשות שימוש נכון בטכנולוגיה. הענף נהנה הייטק, GPS, כרטיס חכם ושילוט דיגיטלי. יש דאטה שאפשר לעבד כדי לחקור את ההתאמות הנדרשות במפת הקווים ושעות הפעילות. בנוסף, אולי יגיע הזמן לתחבורה שיתופית גם באוטובוסים".

הרכבת: "המהפכה תורגש בעוד שנתיים"
מנכ"ל רכבת ישראל בפועל, בני לבאי, הצהיר: "עוד שנתיים תרגישו את המהפכה שמשרד תחבורה מדבר עליה מזה כעשור. לכל חניה בעיר.

"נכנסים את הכרמלית בחיפה למערך הרבי-קו – במקום שאוטובוסים יקיפו את הכרמל"

את כל הרברים שאנו רוצים, ולואר מכן ייבנו הרשויות", אמר חן. עוד ציינו את סקר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (הלמ"ס) שפרסם את שכיחות הרכב הנוסעים בתחבורה הציבורית. "הממצאים מעידים על שיפור. מי שמעביר את הביקורת כנראה לא נוסע בתחבורה הציבורית. הוספנו שירות קוויים חדשים. הבאנו לרפורמה בתעריף פים ובכך לגידול במספר הנוסעים. אני מקווה שבתקופה הלא רחוקה האוצר ימצא תקציב כדי ליישם גם את הרפורמה בנסיעות הבין-עירוניות", הוסיף.

אורן דורי

לוק ולהוריד את מחירי הנסיעה. מסר קרא לציבור להשמיע את קולו. "הציבור לא לוחץ מספיק. הוא צריך לדבר עם נבחרי הציבור, בעיקר המקומיים. לצעור לא כל ראשי הערים רוצים לקדם את הפרויקט להכשרת נתיבי תחבורה ציבורית בגוש דן. יש ראשי עיר שלא מוכנים להקצות שטח לחניון עבור אוטובוסים ואין אף אחד לשפר את השירות".

"כיום חסרים כ-3,500 נהגי אוטובוסים"

ברקע המשא ומתן על הסכמי הסוכסידה שמנהלת המדינה מול אגד ודן, שמחזיקות במחצית מנתח השוק של מפעילות האוטובוסים, טען מסר כי "אפשר היה להגביר את תדירות של האוטובוסים בגוש דן ב-30% כבר מחר בבוקר אם הייתה מלתחית מעל הכמה למאבק שמ"י ו"ר אגד, אבי פרידמן, נמנע מלהתחיל מעל הכמה למאבק שמ"י

מכמוניות על הכבישים גבוה יותר באופן לא פרופורציונלי. אם נמשיך בקצב הנוכחי, פקקי התנועה יוכלו ער 2030 והגוש שהם מסכים למי שק יגיע ל-40 מיליארד שקל בכל שנה", הוסיף רכז תחבורה ציבורית באוצר, אילן מסר. להסעת המונים לוקח זמן רב ולכן צריך להתחיל מהיום. התוכנית הכי כלית שלנו כוללת השקעה בהקמת הציבורית. זאת התוכנית הכי גדולה שהיתה כאן אי פעם והיא כוללת, בין היתר, פיתוח של הרכבות הקלות בתל אביב וירושלים והמטרונות בחיפה אבל הפתרונות האלה לבדם לא יהיה מספיקים, ולכן נצא גם לקי ווי מטרונות וקרקעיים שישלמו את הרכבת הקלה בגוש דן. נערוץ שיפרים גם בטרונות הקצרה. למשל, בשינוי חקיקה למוניות שיתופיות, בתקווה שייצאו לפועל בינואר, שיאפשר להי

"החלטנו להפוך את הברמלית בחיפה לתחבורה ציבורית מוברת. נכנסו אותה למערך הרבי-קו, כדי שאנשים יוכלו לעבור אליה בחופשיות מאמצעי התחבורה הציבורית אחרים, כך בישר בכנס ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מאיר חן. "אני שערית חיפה מתקשה להפעיל את הכרמלית בעצמה ולכן אנחנו פו"ר שים עליה את חסותנו. אפשר להכפיל פי כמה את מספר הנוסעים בכרמלית, במקום שאוטובוסים יקיפו את הכרמל", הוסיף חן. חן רצה את העדויות הרבות שנשמעו במהלך הוועידה בדבר תפקוד התחבורה הציבורית.

לחלץ את ישראל מהפקק