

# עורך מ'ישאל - בזק בין נוסעי

## הנוסעים מיאשימלים

**ס** מל משמרה 1027, חדרה: שהממשלה תקים חברה ממשלתית לתחבורה, ושהנהגים ירחיחו כמוני. למה שנהג דן ירחיח אלף לירות בחודש? ה צבדה שלו יותר חשובה משלי? נותנים להם יותר מדי, והם דור שים עוד יותר, ולא יודעים ל- התנהג כמו אנשים. הם חושבים עצמם לחשובים מכוסם.



**י**וסף תגר, פועל, יפו: בי נוקר האוטובוסים בקו 7 איכי שהו נקיים, אבל אחריכך, ממש כמו ברפת. אם יש לך כסף למשכורות עצומות, לקרן הבחי רות ולמסיבות, למה שלא יהיה כסף לניקוי האוטובוסים? אני מוכן לשלם קצת יותר עבור הנסיעה, רק שיהיה נקי - ולני סוע כמו בן אדם.



מול האיום בשביתה הסכימה הממשלה להעלאה של 14% בדמי הנסיעה. "דן" הכריז מיד, כי העלאה זו אינה מספקת אותנו. אבל האם, "דן" מספק את ציבור נוסעיו? על שאלה זו נתבקשו למעלה מ-200 נוסעים לתת את תשובתם, כמו שאלי-בזק זה. נבחרו התשובות האופייניות ביותר. כל הטענות הובאו לפני הנהלת הקואופרטיב, ותשובתה המפורטת מובאת אף היא בעמודים אלה.

**מ**שה רובינגר, רמת-גן: כאשר קואופרטיב דן הכי ניס לקיים אוטובוסים עם שלוש דלתות, היה סדר. אנשים נכנסו בדלת האחורית, ויצאו מלפנים. סיפר לי נהג, שאילו הנוסעים היו ממשיכים להיכנס ולצאת בדלת הנכונה, היתה הנסיעה מתקצרת.



**ר**בקה פרל, סטודנטית, לוד: אני נוסעת יום-יום ללמוד וזה עולה לי הון. עכשיו זה יעלה עוד יותר. כל נסיעה באוטובוס, זה סבל. אני סובלת מחוסר נימוס של הנהגים. מליכי לוך, מדחוק. ובעד העיניים אני צריכה עוד לשלם ביוקר.



**א**יידה תובל, עקרת-בית, יפו: על האוטובוסים של יפו יש הרבה לספר. למשל היום: עמד תור ענקי. הגיעה אשה עם תינוק ורצתה להיכנס בדלת הי קדמית. הנהג פתח בצעקות. איש לא התערב. האוטובוס נסע, וה אשה עם התינוק נשארו בתחנה.



חבר מזכירות ההנהלה מרכזי עצמון: אומרים לנו: אין אלטרנטיבה לך וזהו הסיבה של כל רע. אז אני אומר: אילו היה אפשר להקים בתל-אביב עוד עירייה אחת - עירייה אלטרנטיבית - הייתי עושה את זה, והייתי מקים עירייה שניה, וזוהי יותר. אבל אי אפשר. בעיר קיימת רק עירייה אחת.

אין גם עיר בעולם שיש בה שתי חברות לאוטובוסים. יש מטרו ואוטובוס, ואז מטרו זה אלטרנטיבה. אבל זה דבר אחר לגמרי.

אומרים שיש לנו זיכיון. גם שר-התחבורה אומר ככה. הוא מאיים שיקח מאיתנו את הזיכיון. לפי דעתי אין מה לקחת, כי אין לנו שום זיכיון. זו תחבורה ציבורית, ולא שלנו. אנחנו, למעשה, רק חברה להפעלת האוטובוסים. שום דבר לא שייך לנו באמת. האם, למשל, החברה יכולה למכור אוטובוס? היא יכולה למכור גרוטאה. וגם זה אחרי עשר ועדות.

מה אפשר לענות על התלונות האופייניות ביותר? עניין התיכונן: ראשית כל - תיכונן הקחים. זה בדיוק השטח שלא נמצא בדינו. קביעת קחים בעיר שייכת לעירייה ולמשרד-התחבורה. אנחנו מוכנים לקבל כל תיכונן חדש. אדרבא! שיהיה רק יותר טוב. זה בדיוק תפקידנו.

מה שכן נמצא בדינו, זה תיכונן מספר האוטובוסים בכל קו. אנחנו עושים זאת לפי המחקר של

מספר נוסעים בשעות מסוימות. אבל התיכונן לא תמיד מצ- ליה. כי אנחנו לא יכולים ל- תכנן את תנועת המוניות. ה מוניות מתפללות על אותם ה קחים, והאוטובוסים נוסעים רי קים. זה שוב משפיע על ה- תיכונן.

דרך אגב, אם כבר מדובר על מוניות. זוהי בדיוק האלטרנ- טיבה. אני לא אומר שאני מצ- דיק אותה מכל הבחינות, אבל היא קיימת.

דובר חברת דן, עמירם צבי: יש לנו פה מחקר מדעי, המראה את תפקידם של כל סוגי התח- בורה, בהובלת נוסעים, ובגרימת צפיפות בכבישים. מספרים מעני יינים מאוד. אחוז המוניות בין כל סוגי הרכב ברחובות תל-



**ש**רגא רוזן, בני-ברק: ב- רחוב העבודה עומד תור אחד לשני אוטובוסים: כשא אוטובוס מתחילים הבלגן וה- מריבות. הפיתרון הוא, שני תחנות. אבל כבר שנים שאני סוניה לך - וכלום לא עזר. וזאת עלי-אף המריבות הרבות שישנן מסביב לתחנה זו. כאילו ביקשתי להטיסני לירח.



**ב**נימין זאב, כלכלן, תל- אביב: האוטובוסים של דן - זה לא רק תחבורה ציבורית. הם גם חלוקה ציבורית למעמ- דות. תשוה, למשל את קו 5, לאוטובוסים לשכונת-התקווה. שתי דרגות של אוטובוסים לשתי דרגות של אנשים. חברי הקואופרטיב הם הדרגה השלי- שית - הגבוהה ביותר.

**א**פרים ארליך, ימא, תל- אביב: בגרמניה או בהולנד האוטובוסים יותר מסודרים והי שרות אדיב, כי שם יש אלטר- נטיבה בצורת מטרו, השמלית. אילו אצלנו היתה אלטרנטיבה הכל היה משתנה. וכל חברה הי תה מנסה לכבוש את לב הנוסעים. ואז היה משתנה גם יחס הנוס- עים לחברה.

