

# הגיע עד ירה



ומהי התוצאה של חוקת עבודה זה?

הפתח מספר הנוסעים, הנחטפים עלידי מוניות השירות, הייבת להביא לידי צמצום שירות האוטובוסים, לפגיע ביעילותו ועלילה אף לסכן את קיומו. כי חישוב מחירי הנסיעה נעשה על סמך איוון מדויק של הוצאות והכנסות המבוססות על ניצול רצינולי של כלים וכוח האדם. מובן שהפרת איוון זה עלידי פגיעה בניצול הרצינולי, הייבת להביא לידי העלאת מחירים, או כפי שכבר הסברתי, אף להתמוטטות שרות האוטובוסים.

\*\*\*

## עיר ללא מוניות

מר בן-משה, תסכים אתי שמוש' מעות הרברים האלה היא המורה ביותר. האם אתה באמת משוכנע כי הפגיעה של מוניות השירות רעה כל כך?

לדאבוני כן. הנה, למשל, צד אחר של הבעיה: כידוע מותנית פעולה תקינה של שרות האוטובוסים בניצול בלתי מופרע של לוח זמנים. ודבר זה נמנע כיום עלידי מוניות השירות המשבשות את נסיעת האוטובוסים עלידי הפרעה בתחנות וסתירת הרחובות.

זאת אומרת כי הפרעה של מוניות מספר בכל תחנה לאורך קו מסוים, שאינה ניכרת כשדעצמה, גורמת בסופו של הקו לאיחור רב וזה מספיק כדי לשבש את כל לוח הזמנים?

נכון מאד. וזהו גם הסוד של הופעת "חורים" בקו מסוים ואחריהם הופעת מכר גיות מספר בלו אחר זה. כמו כן אין שום ערך לתכנון התנועה אם מספר הנוסעים משה תנה מפעם לפעם באופן בלתי צפוי עלידי תנודות בעבודה הבלתי מתוכננת של המוניות.

התוכל לתת לי דוגמה מוחשית לדברך, מר בן-משה?

בבקשה, ביום שמגיעה אניית נוסעים לי נמל חיפה, כמעט ואין לראות מונית בעיר. התוצאה היא כמו שראית, כשירות ציבורי, חייב להטיל עשרות רבות של אוטובוסים לי קווי. ללא כל הודעה מראש.

אני רואה כי האחריות כלפי ציבור הנוסעים אינה מתחלקת שווה בשווה בין מוניות השירות לבין שירות האוטובוסים.

בהחלט שלא. שירות האוטובוסים נדרש לקיים תחבורה לפי צרכי ודרישות האוכלוסייה, בלי התחשבות עם הכדאיות של קו זה או אחר — ובצדק, כי אכן שירות האוטובוסים הוא שירות ציבורי. מוניות השירות, לעומת

## כדאי לזכור:

מחיר הנסיעה באוטובוס זול מאשר במונית. אין הנוסע מתעייף מישיבה באוטובוס. הוא יורד אחר הנסיעה כאילו לא נסע, שעה שבמונית יש חק מקום נוח אחד ליד הנהג. ביום שבת המוניות בתל-אביב, בשנה שעברה, עלתה מהירות התנועה ב-50%. המוניות לא סתמו יותר את מסלולי הנסיעה והאוטובוסים נעו מהר יותר ומרווחים יותר. כל נוסע במונית עולה לאוצר פי חמש במטבע זר מאשר נוסע באוטובוס. רחובות עיר נוצרו לשם העברת נוסעים רבים ככל האפשר ולא לשם העברת כלי רכב רבים ככל האפשר. קבע מומחה תחבורה בינלאומי, לאחר ביקור יסודי בערי הארץ.

### הקץ לאנדרלמוסיה האיומה הזאת בתחבורה?

אודה על האמת. אני נדהם מהעובדה שלטונות המדינה והעיריות אינם מקיימים את תפקידיהם כמורכבי הציבור ואינם משתלטים על האנדרלמוסיה ונראים כחסרי אר גים לחלוטין לשים קץ למצב המסוכן הזה. מצדנו, עושים בכל אופן כל שביכולתנו — אבל אין זה מספיק. אם, למשל, אנו מעבירים אוטובוסים נוספים לערים, לא רק שאין זה עוזר אלא להפך — מויק, כי הרחובות הן סתומים עלידי מוניות השירות נסתמים עוד יותר עלידי תוספת האוטובוסים.

זאת אומרת, שמאמצי שירות הציבורי אוטובוסים יעלו בתוהו אם שלטונות התחבורה לא יקבלו על עצמם את המדר התחבורה הציבורית בערים ובפרברים.

נכון מאד. ולשם כך אני מציע:

- הרחקת כל המוניות הזרות מהשירות העירוניים.
- הפסקת יבוא מוניות נוספות.
- איסור הפיכת מוניות של ארבעה מקומות ישיבה למוניות של ששה או שבעה מקומות ישיבה.
- הרחקת תחנות מוניות השירות לרחובות צדדיים.
- במקומות בהם אין אפשרות להעביר את תחנות המוניות לרחובות צדדיים יש לי העתיקו למרחק של 100 מטר מתחנות הציבוריים.

העיקרי, כי הנפגע האמיתי הוא משק המדינה. ההוצאה לכל נוסע המוטלת על משק המדינה עלידי מוניות השירות עולה פי כמה על זו של שירותי האוטובוסים. הוצאות הניצול במונית שירות מורכבות בחלקן הן גדולות משלום עבור דלק, צמיגים, חלקי חילוף וכו', הנרכשים, כמו כן, תמורת מטבע זר. בשירותי האוטובוסים, לעומת זאת, הן הוצאות האלה מהות חלק קטן בהרבה מי מחיר הנסיעה.

\*\*\*

### עזרה ללא תועלת

עובדה זאת ידועה בוודאי גם לציבור. מה היא תגובתם? למרות אזהרותינו השלטונות כמעט ונתעלמים מן הבעיה. הסדרים שונים שהובטחו לא בוצעו.

לאיזה הסדרים אתה מתכוון, מר בן-משה?

המוניות לא הוצמדו לשירותים קבועים (עירוניים או בינעירוניים) וזרימתן מכל פינות הארץ אל השירותים העירוניים נמשכת. יבוא המכוניות, העולה בסכומים ענקיים במטבע זר, לא הופסק; הפיכת מוניות בעלות ארבעה מקומות ישיבה למוניות בעלות ששה או שבעה מקומות ישיבה לא הופסקה. חטיפת הנוסעים מתחנות האוטובוסים לא חדלה.

וכיצד, בכל זאת, אתה רואה את

זאת, פועלות לפי ראות עיניהם של נהגיהן בלבד.

\*\*\*

### כסים ללא תחליף

מר בן-משה, אתה קבעת כי תחרות מוניות השירות אינה גרמת לשיפור שירות האוטובוסים, אלא להפך. מה, אם כן, כן גורם לשיפור שירות האוטובוסים?

שיפור שירות האוטובוסים תלוי אך ורק ביבוא אוטובוסים חדשים במספר מספיק — כפי שהוכח בשנתיים האחרונות. אך יש לזכור כי שירות האוטובוסים מבוסס קודם כל, ומעל לכל, על תכנון שירות האוטובוסים מבוסס, למשל, על ההנחה שברוח הזמן בין אוטובוס לאוטובוס יתאסף בתחנות מספר הנוסעים הדרוש. חטיפתם של הנוסעים עלידי מוניות השירות שוללת את הבסיס הכספי משירות האוטובוסים מבלי לספק תחליף מספיק.

אגב, מר בן-משה, האם ציבור הנוסעים הוא הנפגע היחיד מהתחרות הפרועה של מוניות השירות בשירות האוטובוסים?

לא. כאיש אנו אני אמנם יודע עד כמה נפגע ציבור הנוסעים של חיפה ופרברי תל-אביב, כגון חולון, אך למען האמת יש לומר כי אין הוא הנפגע היחיד ואולי אפילו לא