

**דעות**  
**התחבורה הציבורית העירונית**  
**בישראל מפגרת עשרות שנים**  
**אחרי העולם / איתן אטיה**

# 20

**תחבורה ציבורית / איתן אטיה**

## העצבים של נוסעי האוטובוסים הם בעיה לאומית

תצלום: אמיל סלמן



הרכבת הקלה בירושלים. לשדרג את התחבורה הציבורית

**הזמן המתבזבז בהגעה לעבודה משפיע על הצמיחה והפריון ומצמצם את אפשרויות הבחירה של מחפשי עבודה. חוסר היעילות מעודד אנשים לנסוע ברכב פרטי, לצרוך דלק בכמויות מוגזמות ולזהם את האוויר**

ליארד שקל בתשתית הכבישים והרכבות הבינעירונית - החלטה ראויה, המוכיחה את יכולתה של הממשלה ליוזם פרויקטים לאומיים עתירי תקציב.

גישה זוהי צריכה להיות מיושמת כלפי התחבורה הציבורית העירונית והמטרופוליטית בישראל, אף כי יחסי הציבור שלה פחותים מאלה של התחבורה הבינעירונית וייתכן שבכירי הממשלה והתקשורת משיי תמשים בה פחות. אבל לאורח כבאר שבע, כפר סבא, ירושלים או הקריות היא חשובה יותר - והשפעתה עלינו כחברה וכלכלה היא עצומה.

העניין דורש השקעה ציבורית חריפה מית גדולה בהקמת התשתיות, שתשדרג את התחבורה הציבורית, את אורחות החיים שלנו ואת המשק כולו. זה דורש פרויקט בקנה מידה לאומי כמו שישראל יודעת לעשות, אם היא רק מחליטה על כך. הכותב הוא מנכ"ל פורום ה-15 - פורום הערים העצמאיות בישראל

מעודד אנשים לנסוע ברכב פרטי, לצרוך דלק בכמויות מוגזמות ולזהם את האוויר. מצב זה אף יוצר ומעודד ריבוד חברתי. בעוד שבמינכן או בניו יורק קרון הסאבוויי מאכלס פועלים ואנשי עבודת כפיים, לצד ברורים, עורכי דין ומנכ"לים של חברות, בישראל חזיון כזה נראה ונשמע הזוי.

### השקעה ציבורית חריפה

אם הנהגת המדינה תבין את הנזק שנגרם למשק ולאזרחים בגלל התחבורה הציבורית העירונית המיושנת שלנו, היא תוכל לשנות את המצב. דרוש אמנם שינוי בקנה מידה אדיר: הטמעת שיטות ואמצעי תחבורה חדשים, שינוי מערך הקווים העירוניים וקביעת תקנים חדשים לצמצום הזיהום מאוטובוסים.

מדובר בהשקעה כספית משמעותית, אבל מדובר גם בפרויקט בעל השלכות לאומיות אסטרטגיות. הממשלה החליטה לפני יותר מחצי שנה להשקיע כ-27 מ

« אני מוכן להמר על כך שכל אחד מהקוראים שביקר בשנים האחרונות באחת מדינות אירופה או צפון אמריקה, חשב "מדוע בישראל התחבורה הציבורית לא עובדת כך?".

מדוע בירושלים אין שלט המודיע כי בעוד כמה דקות מגיע האוטובוס, כפי שיש בכרליין? למה בחיפה לא ניתן לעבור עם אותו כרטיס מהרכבת התחתית לאוטובוס ולרכבת הרגילה, או בין שני אוטובוסיים כמו בניו יורק? על שאלות אלה אין תשובות טובות, זאת האמת. התחבורה הציבורית המטרופוליטית והפנים עירונית בישראל מפגרת עשרות שנים אחר רוב מדינות המערב.

לא נעים ללחוץ על יבלות מוכרות, אבל התחבורה הציבורית העירונית בישראל מבוססת כמעט באופן בלבדי על אוטובוסים. עם כל הכבוד לכרמלית בחיפה, אנחנו רואים רק ניצנים של חלופות בירושלים ברמות הרכבת הקלה, והסתככות לא נורמלית עם זו של גוש דן. בערים בינעירוניות באירופה אפשר למצוא כיום שילוב של אוטובוסים, חשמליות, רכבות תחתיות, אפילו רכבות מונורייל (רכבות תלויות) והמצאות מקומיות אחרות.

בנוסף, קווי התחבורה הציבורית העירונית בישראל עדיין פועלים לפי שיטת "דלת לדלת". כל נוסע אוטובוס מכיר זאת - מחכים 20 דקות בתחנה בשכונה צדדית עד שמגיע האוטובוס, עוברים את דרך מרכז העיר, פונים לרחובות צדדיים אחרים, עוברים בין שכונות, סוגרים מעגל וחוזר חלילה. השיטה הזו חלפה מן העולם לפני עשרות שנים.

כפי שאתם זוכרים מנסיעותיכם בחו"ל, קווי התחבורה המרכזיים פועלים במטריצה של קווים החוצים את העיר לאורכה ולרוחבה בתדירות גבוהה מאוד. בעזרת כרטיס החלפה נוסעים על קו האורך כמה שצריך, אחרי שלוש דקות עולים על קו הרוחב, הולכים מעט ומגיעים ליעד. זה הגיוני יותר להסעת המונים, זה יעיל יותר, כלכלי יותר ועדיין לא קיים אצלנו.

לא מדובר רק בעצבים של כל אחד מאיתנו, שמתייבש בכוקר בתחנה השכונתית. מדובר בעיה לאומית בקנה מידה אדיר. הזמן המתבזבז בהגעה לעבודה משפיע על הצמיחה והפריון, ומצמצם את אפשרויות הבחירה של מחפשי עבודה. חוסר היעילות

המערכת אינה מתחייבת לפרסם את המאמרים הנשלחים אליה ושומרת על זכותה לבצע שינויי עריכה ושכתוב, על פי שיקול דעתה הבלעדי. מחברי המאמרים מוותרים על הזכויות, לרבות זכויות יוצרים, במאמרים הנשלחים למערכת, והזכויות הבלעדיות שייכות למערכת.