

## יוסי סעידוב

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה  
ציבורית

ציטוט מומלץ

סעידוב י. 2011. תחבורה ציבורית –  
לאן? אקולוגיה וסביבה 2(2).



הנזקים השנתיים הנובעים מבזבז דלק ומאבדן זמן עקב גודש התנועה בארה"ב מוערכים ב-85 מיליארד דולר, וזאת ללא עלות תאונות הדרכים והנזקים לסביבה | צילום: אילן מלסטר, באדיבות המשרד להגנת הסביבה

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדין המלא](#)

## תחבורה ציבורית – לאן?

1 במאי, 2011

גיליון קיץ 2011 / כרך 2(2)

אני חייב להתוודות: אני ממעט לנסוע בתחבורה הציבורית בירושלים. למקומות שנמצאים בטווח הליכה של עד 40 דקות – אני הולך ברגל. במקרים רבים אני מעדיף לשלם למונית כדי להימנע מהסיוט שנקרא תחבורה ציבורית. בפעמים הספורות שאני עולה בהן על אוטובוס, אני נחשף למלחמת ההישרדות היום-יומית של הנוסעים. התחנות מלאות בנוסעים הממתנים לאוטובוסים שלא עומדים בלוחות הזמנים, האוטובוסים עצמם דחוסים ועמוסים, והנוסעים נאבקים על כל מקום פנוי. זמן הנסיעה הממוצע בתוך העיר עומד על יותר משעה, מסלולי הקווים ארוכים ופתלתלים, אין מידע מסודר בתחנות, ורשימת המחדלים ארוכה.

התחבורה הציבורית היא דוגמה מצוינת לכך שלמדיניות חברתית מפלה יש השלכות מרחיקות לכת על הסביבה. כאשר מצב התחבורה הציבורית כל כך גרוע, מעמד הביניים עובר לרכב פרטי. המעבר מהאוטובוס לרכב הפרטי שמזהם את האוויר ואת הסביבה הוא קל, המעבר חזרה כמעט בלתי אפשרי. באוטובוסים נותרו אלה שלא יכולים לברוח מהם: קשישים, חרדים, סטודנטים, ערבים ובני נוער.

האחריות על הידרדרות שירותי התחבורה הציבורית בירושלים רובצת על כתפיה של המפעילה – חברת אגד, אך בעיקר על כתפיו של משרד התחבורה – הרגולטור. משרד התחבורה הוא זה שאמור לתכנן את מפת קווי התחבורה הציבורית, לקבוע את התדירויות, לפקח על הביצוע, לנקוט סנקציות ולהטיל קנסות על הפרת תנאי הזיכיון. נוסעי האוטובוסים בירושלים יעידו על כישלונן של הרגולטור.

לפני שנתיים הקמנו את 15 דקות, ארגון צרכני תחבורה ציבורית. בשנתיים האלה ניסינו לקדם שיפורים במערך התחבורה הציבורית בירושלים עד להשקת הרכבת הקלה. למדנו מהנוסעים על הקשיים שלהם, והיינו שותפים לארגון כנסים ציבוריים שהפגישו נוסעים עם נציגים של אגד. במסגרת הליכי שיתוף הציבור הצענו מסלולים חליפיים למערכת המסלולים המסורבלת הקיימת, ודרשנו הצבת מידע מלא בתחנות.

מהר מאוד הגענו למסקנה שלמשרד התחבורה אין מדיניות ברורה בכל הנוגע לתחבורה ציבורית. מרכז העיר הלך

ונסגר לרכב פרטי, אבל הנגישות אליו בתחבורה הציבורית לא השתפרה. למדנו שמי שאמור לתפקד כרגולטור ולשמור על האינטרסים של הנוסעים, מפעיל את סמכויותיו דווקא למען החברות שמפעילות את התחבורה הציבורית. לדוגמה, במקום לתכנן מסלולים קצרים ושימושיים שיחברו בין אזורי המגורים למוקדי התעסוקה והקהילה – הקווים ארוכים ומפותלים. הם מנסים לחבר כמה שיותר שכונות, ולוקחים בחשבון את הרווחיות של המפעיל בעודם מתעלמים מבזבוז הזמן של הנוסע.

הניסיונות שלנו לקדם שינויים ושיפורים, גם כאלה שאינם מצריכים השקעה בתשתיות, כמו שינוי מסלולי קווים, נפלו על אוזניים ערלות. דוגמה לכך מהזמן האחרון קשורה לרכבת הקלה: בעקבות נסיעות המבחן של הרכבת הקלה העביר משרד התחבורה בחודש ינואר האחרון את מרבית הקווים מרחוב יפו הראשי לרחוב האחורי של שוק מחנה יהודה – רחוב אגריפס. אלפיים אוטובוסים נוסעים מדי יום ברחוב צר ופקוק, בניגוד לעמדתם של המנהל הקהילתי, התושבים באזור, הסוחרים ונוסעי התחבורה הציבורית. בשדרות בן צבי הסמוכות יש שני נתיבי נסיעה לכל כיוון ושימוש בהן מקצר את זמן הנסיעה לשכונות דרום העיר, אך הצעה לשימוש בהן כחלופה לא נבחנה ברצינות. המדיניות של משרד התחבורה זוכה לגיבוי ממשרד האוצר, שכבר שנים מעודד את עובדי המדינה להחזיק רכב פרטי. כל עובד מדינה שמחזיק רכב פרטי מקבל החזר הוצאות בגובה של מאות שקלים מדי חודש. עובד מדינה שנוסע בתחבורה הציבורית מפסיד אותם. גם הממונה על ההגבלים העסקיים לא מאמינה בתחבורה הציבורית. לאחרונה אישרה הממונה היוצאת, הגב' רונית קן, לחברת אגד לקבע את המונופול שלה, בכך שאישרה לה לרכוש מניות בפרויקט הרכבת הקלה. האמירה שלה ברורה מאוד: אין צורך בעידוד תחרות בתחבורה הציבורית. הנוסעים בה אינם צרכנים.

כשהקמנו את 15 דקות לפני שנתיים היינו תמימים מאוד. חשבנו שאם נביא את קולם של נוסעי התחבורה הציבורית הירושלמיים לגורמים במשרד התחבורה הם יודו לנו, יקבלו את ההצעות שלנו לשיפור השירות, וכאשר הרכבת הקלה תתחיל לנסוע – נהפוך לגוף מיותר. טעינו.

תמונת המצב העגומה הובילה למסקנה שעלינו להפוך לארגון ארצי של צרכני תחבורה ציבורית, בניגוד לכוונתנו המקורית. הבנו שציבור הנוסעים בתחבורה הציבורית חייב להתאגד תחת גוף שיקדם את מטרותיו כצרכן. אנחנו הנוסעים יודעים טוב יותר מכל אחד אחר מה טוב עבורנו, באילו מסלולים אנחנו מעדיפים לנסוע לעבודה, לאן אנחנו צריכים לנסוע ולאילו מטרות, ואילו שירותים אנחנו צריכים בתחנות ובאוטובוסים. מסתבר שרק ארגון שישמור על זכויות הנוסעים באמצעים משפטיים ויקדם את זכויותיהם באמצעות חקיקה יוכל להביא לשינוי של ממש.