מי אחראי לכך שמצב התחבורה אנדרלמוס

„אחת הבעיות המסובכות ביותר הקיימות כיום בשטח התחבורה היא בעיית הסעת נוסעים במוניות הנקראות 'שי-רות' — המתבטאת בהסעת נוסעים במונית בקווים בהם פועלים אוטובוסים.

העלאת נוסעים זו נעשית ליד תחנות האוטובוסים במקומות סואנים והומים. דבר המעכב ומפריע לתנועה העוברת והמ-הווה סכנה לנוסעים המשתמשים במונית — היות והמונית מבחינת בנייתה, המרכב, הדלתות וכו' אינה מאפשרת החלפה מהירה של נוסעים ובטחון הנוסעים אינו גדול בפרט בעת היציאה מהמונית. הנעשית גם מצד שמאל — — —

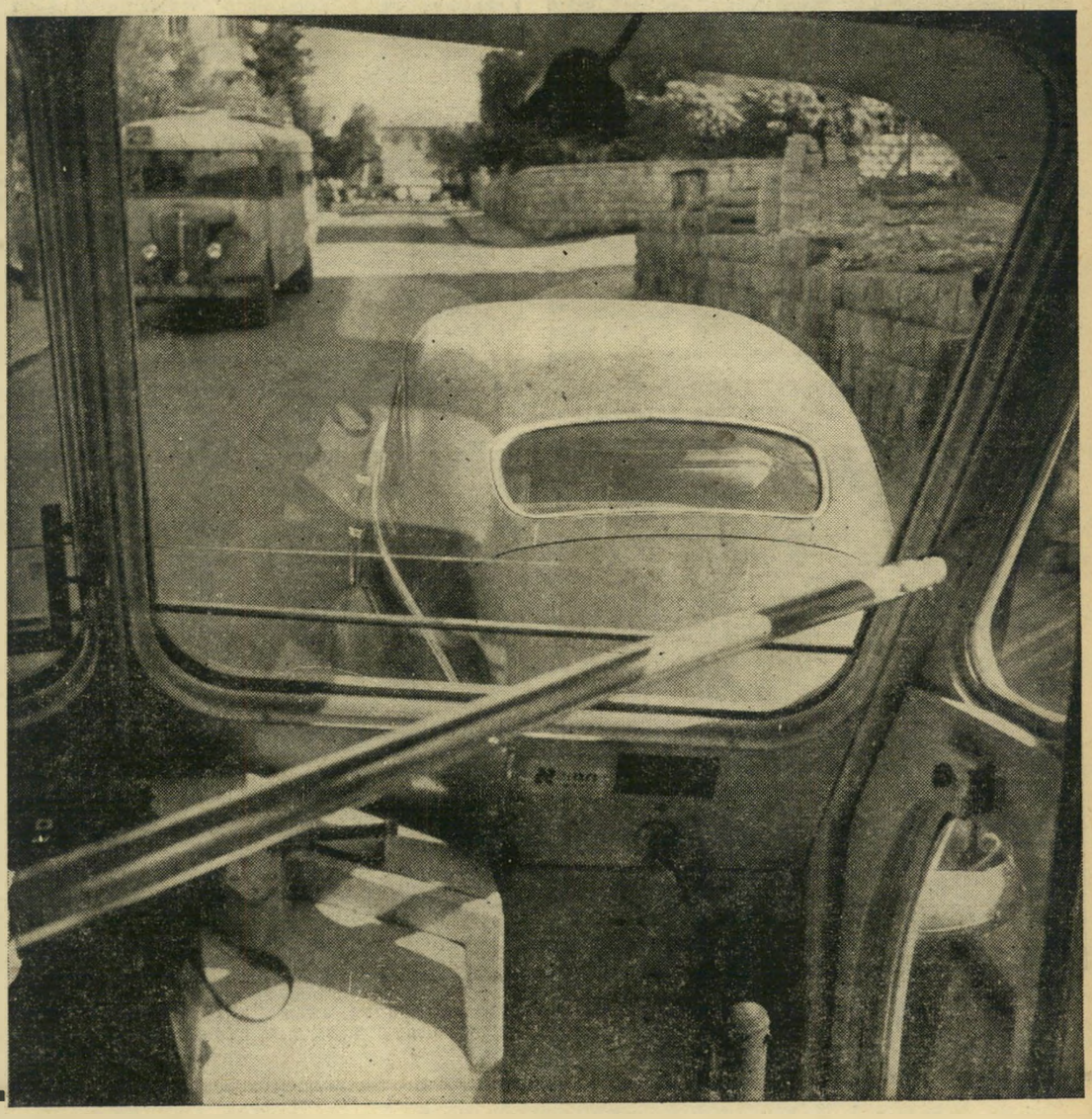
המונית מוגבלת למספר קטן של נוסעים ומייקרת את הנסיעה. שטח החנייה של מונית אינו קטן בהרבה מזה של אוטובוס וכוח הקליטה שלה קטן בהרבה בהשוואה לשמונים הנוסעים המתחלפים באוטובוס. המונית נהפכת על-ידי זה לגורם המעכב ומפריע לתנועה ומביא לידי כך שתמורת נוחיות של נוסע אחד, המתחשב רק בצו כיו הוא, תופרע התנועה הסדירה של נוסעים רבים ברחוב — — —

יש לפעול להקטנת הנגע והסרת מכשול זה מהדרכים."

(פקיד בכיר של משרד התחבורה בישיבת הועדה המחוזית לתיאום התנועה בחיפה ב־18 לנובמבר 1954.)

עובדות ומספרים

המספר המכסימלי של מקומות ישיבה במונית שירות הוא שבעה; באוטובוס חדיש — חמישים ואחד. 3600 עובדי אגד הם בעלי נסיון כביר: הם מסיעים מדי חודש ב־1100 אוטובוסים 12 מיליון נוסעים לאורך חמישה מיליון קילומטרים. דרושות 12 מוניות כדי להסיע את 80 הנוסעים אותם מסיע אוטובוס ממוצע בנסיעה ממוצעת. 12 מוניות הנוסעות במהירות של 30 קילומטרים לשעה זקוקות ל־250 מטר רחוב לעומת 30 מטר שתופס האוטובוס. אוטובוס ענק חדיש עולה 30 אלף לירות ומסיע עד שמונים איש בנסיעה אחת. מונית שירות אחת, לעומת זאת, המסיעה שבעה אנשים בלבד — עולה 12 עד 14 אלף לירות. ומזה חלק ניכר במטבע זר, החיוני כל כך לכלכלת המדינה.



על רקע חמור זה ראיין כתב מיוחד את מר יוסף בן־משה, מנהל האגף ליחסי ציבור של שירות האוטובוסים אגד (א.ש.ד.). מר בן־משה עמד ביחד פרוטרוט על הצדדים ה־רבים של בעיית מוניות השירות, שהגיעה ב־ימים האחרונים לשיא חריפותה בעיר חיפה.

•

מר בן־משה, האם השתנה משהו ב־15 החודשים האחרונים מאז אמר אותו פקיד גבוה את שאמר?

לא ולא. להיפך. המצב הולך ומחמיר. ה־עיר חיפה, למשל, מוצפת לאחרונה מוניות ללא גבול. הזרימה המוגברת של מוניות ל־רחובות חיפה נובעת משתי סיבות: (1) יבוא מוניות נוספות מחוץ־לארץ (תמורת מטבע זר חיוני) ללא תכנון ו־(2) דחיקת ה־מוניות מהשירותים הבינעירוניים עקב שיפור שירותי אגד הבינעירוניים.

ומה היא התוצאה המיידית של הצפת חיפה על־ידי המוניות?

נוצר מצב שהיה מסכן את קיומו של כל שירות ציבורי מסודר.

מדוע?

פשוט מאד. שירותי האוטובוסים הציבוריים פועלים לפי לוחות זמנים קבועים מראש, ה־נקבעים על סמך מספר ידוע של נוסעים ה־זקוקים לאוטובוס או העלולים להשתמש בו. הכנסת גורם נוסף, בלתי מחוכנן, למערכת מסובכת זו מפריעה להתפתחות הטבעית של שירות האוטובוסים ובמקום לעזור לשיפורו גורמת להרעתו על־ידי הפחתת מספר הנו־סעים.

מר בן־משה, אתה אומר כי מו־ניות השירות לא רק שאינן מכי־אות לשירות הפעה נוח יותר, אלא להפך, גורמות להרעתו. אולי תס־ביר את דבריך.

ידוע הדבר בעולם כולו כי תפוקתו של שירות אוטובוסים מנוצלת במידה מספקת רק בשעות הגיאות בתנועה — בכל יתר שעות היום אין כוח קיבולם של האוטובו־סים מנוצל במידה מספקת.