

נעים לעתיד

חשוון תשפ"א אוקטובר 2020 | גיליון הסברה בעקבות תוכנית 'נעים לעתיד' - רפורמה מהפכנית לעתיד תחבורתי חדש בבני ברק



שתוליכנו לשלום

תושבים יקרים!

בקרוב הכבישים יתפנו, התחבורה הציבורית תשתדרג, הנסיעה בתוך העיר תהיה נוחה יותר. נשמע לכם כמו חלום? ובכן, בגיליון זה אנו שמחים להציג בפניכם תוכנית מקיפה ומורכבת לשיפור התשתיות בעיר ושדרוג מערך התחבורה הציבורית: תוכניתו הגרנדיוזית של ראש העיר הרב אברהם רובינשטיין לפתוח את צירי התנועה המרכזיים ולהביא לסיום פקקי התנועה הכבדים - יוצאת לדרך ממש בימים אלו. נעים לעתיד!

בגיליון זה תוכלו להתרשם ממגוון התוכניות והשדרוגים בתחומי התחבורה, התשתיות, הפיקוח והבקרה. כדי להוציא לפועל תוכנית אב לתחבורה מורכבת שכזו, עיריית בני ברק משתפת פעולה עם גורמים חיצוניים רבים כגון משרד התחבורה, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, הרכבת הקלה, נתיבי איילון, נת"ע ועוד - אך בל נקדים את המאוחר.

על פי המתווה, חלק מהתוכנית יצא לפועל בצורה מיידית וחלקים אחרים יסתיימו בעוד כשלוש שנים. בניית מסופים חדשים בעיר, לדוגמה, כלולה במסגרת התוכנית "נעים לעתיד" והגורמים הרלוונטיים כבר עובדים עליה. פתרונות דחופים אחרים, כגון פיצול התחבורה הבין עירונית והוספת קווי אוטובוס עירוניים, שדרוג מסלולים, הוספת תחנות, הצללות וספסלים, לוחות זמן אמת וכדו' - יוצאים לפועל כבר בימים אלו, מיד לאחר חג הסוכות תשפ"א הבעל"ט.

בין אם אתם נוסעים בתחבורה הציבורית או ברכב פרטי, בין אם אתם נוהגים ללכת ברגל (הכי בריא!) או רק מבקרים בעיר - גיליון זה מוקדש לכם. עיינו בו, למדו על אודות התוכנית, קראו את דברי קברניטי העיר ואת בכירי תחום התחבורה בישראל והפיקו ממנו תועלת. אנו בטוחים כי תבחינו בלהט העשייה של ראש העיר ועובדי העירייה להציג פתרונות מעשיים לאתגרים המורכבים בשטח ותקבלו כל אתגר וקושי בדרך - תרתי משמע - בהבנה מלאה.

סוף מעשה - במחשבה תחילה. נעים לעתיד!



קומיקס מיוחד לילדים
עמ' 26



מבני ברק

תצא הבשורה

ראש העיר, הרב אברהם רובינשטיין, משרטט את תוכניתו לשינוי פני התחבורה בבני ברק ומציג את כל החידושים שיהפכו את בני ברק מוואקום אוטובוסים בלתי פתיר לרחובות פתוחים עם תנועה זורמת

עמ' 2



השינוי בדרך

מנכ"ל העירייה, הרב שמואל ליטוב, מסביר כיצד התוכנית שהוביל ביוזמת ראש העיר תסייע לנו מול אתגרי התחבורה המורכבים בעיר. סקירה אינפוגרפית | עמ' 6



רץ למרחקים ארוכים

ריאיון עם הרב חנוך זיידמן, מנהל אגף תשתיות, על תהליכי שינוי מפת פני התחבורה הציבורית בעיר והאצת תשתיות תנועה מפותחות לרווחת התושבים | עמ' 10

"בני ברק תהיה העיר המרושתת ביותר בגוש דן"

עמ' 12



ראיון מקיף עם ראש העיר הרב אברהם רובינשטיין על הרפורמה המתוכננת

אנחנו עומדים לעשות סוף לסיוט התחבורתי בעיר; ההקלה שתבוא כאן תהיה עצומה

מחוץ לגבול, או הוגדרו כאזורים מנותקים הממוקמים מעבר לכביש השחור, כפי שהיה נהוג לכוונת את דרך ז'בוטינסקי בבני ברק של לפני 60 שנה, מאחר שהיה זה הכביש היחיד הקיים בעיר אז, הרי שמעתה ואילך, אנו עומדים לחבר אותם, הן בתחבורה עירונית והן בתחבורה בין עירונית".

ראש העיר מעלה בעיות נוספות ואתגרים העומדים בפני מקבלי ההחלטות בתוכנית האב לתחבורה. הנה דוגמה נוספת: "לאורכו של כביש 4 ממוקמים קווי חשמל עם מתח גבוה, אשר מהווים סכנה חמורה לתושבים הגרים בקרבת מקום. בעוד שבאזור העיר רמת גן עמודי חשמל אלה מרוחקים מבתי התושבים, הרי שבסמוך לעירנו העמידו אותם בצמידות לתושבים. עמוד חשמל אחד שוכן בחצר מפעל קוקה קולה, עמוד נוסף נמצא בצמוד לבתי התושבים בשכונת רמת אלחנן ועמוד שלישי ומסוכן בפאתי פינת החי של בני ברק.

"לפני מספר שנים נקראתי ע"י חבר מועצת גדולי התורה ורב שכונת

"הגיע הזמן לשים את תושבי בני ברק על המפה, ולהקל את סבלם. לתקן עוולות של שנים ולמחוק פקקים מיותרים. אנחנו עומדים לעשות סוף לסיוט הזה. כאן תהיה עצומה"

בזמן מאפשר תוספת משמרות עבודה.

"אנחנו מתעתדים להוסיף אלפי קילומטרים של תחבורה פנימית (יש להבין כי חברת התחבורה מתוקצבת לפי מספר הקילומטרים שהאוטובוס מבצע בנסיעה בודדת). חלק ניכר מהקילומטרים שהוספו מבוססים על עיבוי שירות קיים בתחבורה ציבורית, כמו למשל מ"קרית השמחות" של בני ברק, וחלק משמעותי אחר הוא תוספת של קווים חדשים חשובים. למשל, קו שיחבר בין בתי החולים שבמרכז הארץ לבין בני ברק. זו תהיה תוספת שירות משמעותית לבתי החולים מעייני הישועה ואיכילוב, כהשלמה לשירות הקיים לבתי החולים בלינסון ותל השומר".

בעיה נוספת שמציג ראש העיר, היא העוול ההיסטורי שנגרם לאלפי התושבים היקרים, זוגות צעירים ובעלי משפחות וילדים קטנים, בלי עין הרע, המתגוררים בשכונות לבעלי הרכבים הפרטיים, ולמפעילי חברות התחבורה. האחרונים יוצאים נשכרים, כי החיסכון המשמעותי

בשכונה החדשה הנבנית בצפון העיר מעבר לכביש אם המושבות, והעירייה כבר פועלת לבניית גשר נאפשר יותר ביטולים חד צדדים דוגמת זה האחרון. מאורע זה גרם לי להכניס שתי רגליים אל ביצת התחבורה הציבורית ולהתחיל ליישב אותה במלוא המרץ.

מהם השיפורים הצפויים במסגרת התכנית?

"בסופו של דבר, הבשורה המרעננת הראשונה, והחשובה מאד, לציבור הנוסעים בבני ברק היא הפחתה ניכרת של שעה וחצי נסיעה ממוחי הפקקים בסופי השבוע. זוהי בשורה אמיתית לכל הנפשות הפועלות: לנוסעים בתחבורה הציבורית, לבעלי הרכבים הפרטיים, ולמפעילי חברות התחבורה. האחרונים יוצאים נשכרים, כי החיסכון המשמעותי

ציון בשבילי. עוד לפני כניסתי בפועל לקדנציה, בהיותי אז ממלא מקום ראש העיר, הגיעה ההחלטה כי לא נאפשר יותר ביטולים חד צדדים את העומס מן הצד השני. כל אוטובוס נוסטי הצידה, יפחית עומס מהמסלול הארוך, ויאפשר תנועה תקינה של נסיעות פנימיות קיימות".

"לכן, אם בעבר היו מונחתות עליו הנחיות שרירותיות 'מלמעלה', ללא תיאום מוקדם, הרי שכיום לא עוד. הקמנו צוות תכנית אב לתחבורה (כמותו קיים גם בעיר ירושלים, למשל) אשר חייב לאשר כל שינוי מתוכנן. צוות זה כולל גורמי מקצוע חיצוניים ששכרה העירייה, כמו חברת תכנון ומהנדסי תנועה, אשר למדו לעומק את צרכי הציבור הספציפיים בעיר שלנו והתוצאות מתורגמות לטיפול מקצועי נרחב".

"באופן אישי, כולנו זוכרים שלפני מספר חודשים, בוטל קו 45 באופן פתאומי ושרירותי ממשי. ללא הודעה מוקדמת, החליטו רשויות התחבורה להפסיק את פעילות הקו ששירת נאמנה את תושבי בני ברק אשר נדרשו להגיע לבית החולים תל השומר ולמקומות נוספים באזור. הדבר פגע קשות בתושבים אלה, והאופן שבו נעשה כאב לי מאוד. אותו הרגע היה נקודת

שעה וחצי (!) להגיע רק לצומת קוקה קולה. אם נדלל את היציאות באזור זה, נחסוך זמן נסיעה רב לכל קו, וגם נוסת את העומס מן הצד השני. כל אוטובוס נוסטי הצידה, יפחית עומס מהמסלול הארוך, ויאפשר תנועה תקינה של נסיעות פנימיות קיימות".

האם קיים שיתוף פעולה מצד משרד התחבורה לתכנית הללו?

"לגבי התחבורה העירונית, ההחלטות מתקבלות בשילוב מספר גורמים, ביניהם משרד התחבורה, חברת נתיבי איילון ועוד. אני שמח לספר כי בנינו שיתוף פעולה מלא של עיריית בני ברק עם הרשויות, ורקמנו מערכת יחסים חיובית ובריאה מול המשרדים האחראים לתקצב ולשפר את פני התחבורה בעיר.

"מאחר שהיציאה המקובלת כיום מן העיר, היא דרך הרחובות רבי עקיבא וכהנמן, אני מעוניין לפצל את היציאות של האוטובוסים גם לרחוב ז'בוטינסקי. במהלך ימות השבוע הדבר אינו אפשרי עקב עומס התנועה הקיים בציר, אך בסופי השבוע, בימי שישי ובמוצאי שבת, השינוי ייתכן בהחלט.

"כיום, יכול תושב העיר לעלות על אוטובוס בין עירוני בתחילת רבי עקיבא, וכעבור מחולקים כדלהלן: 64% מכלל האוטובוסים עושים את דרכם לירושלים, מודיעין עילית, אלעד ואשדוד ובחזרה לבני ברק. 36% נוסעים לערים חיפה, רכסים, ביתר, עמנואל, נתניה וכו'. כל אלה נוסעים הלוך ושוב בעיר שחיים בה כ-210,000 תושבים ועוד המון רכבים פרטיים. אני מתייחס עדיין רק לימים רגילים בשנה, שלא לדבר על תקופות החגים, החתונות וכיוצא בזה. "נושא התנועה המאגרת בעיר קרוב לליבי מאד", אומר הרב רובינשטיין, "מיד עם כניסתי לתפקיד, היה חשוב לי להמשיך את עבודת המסורה של קודמיי ולטפל בנושא הנפיץ של התחבורה הציבורית בעיר. לא עוד עומסים בלתי נשלטים. ביקשתי לנסות לפתור את המצוקה בדרך יצירתית.

"מאחר שהיציאה המקובלת כיום מן העיר, היא דרך הרחובות רבי עקיבא וכהנמן, אני מעוניין לפצל את היציאות של האוטובוסים גם לרחוב ז'בוטינסקי. במהלך ימות השבוע הדבר אינו אפשרי עקב עומס התנועה הקיים בציר, אך בסופי השבוע, בימי שישי ובמוצאי שבת, השינוי ייתכן בהחלט.

"כיום, יכול תושב העיר לעלות על אוטובוס בין עירוני בתחילת רבי עקיבא, וכעבור

עצומת מיוחדת של גורמים מקצועיים שכינס לשם כך, למצוא פתרונות לאתגרי התחבורה המורכבים שבעיר. מהפכה אינה נעשית ביום אחד. היא מתרחשת בתהליך ארוך ומורכב. כדי להתעדכן מקרוב על השינויים האמורים להתחולל בעיר במערך התחבורה, פנינו אל ראש העיר, הרב אברהם רובינשטיין.

על איזה רקע תחבורתי נוצרה הרפורמה המתוכננת?

"בעיר בני ברק קיימת מצוקת תחבורה רבת שנים. הקשיים מתעצמים ככליים בשעות השיא של התנועה, בסופי השבוע - ערבי שבתות ומוצאי שבתות. אני תמיד אומר שבזמנים אלה אפשר לקחת קורקינט ולנסוע עמו ברצף על גגות האוטובוסים, מהכניסה לבני ברק ועד ליציאה ממנה. העיר רוויה בתחבורה בין-עירונית. למעלה מ-7,000 נסיעות בעיתות העומס, יוצרות מורכבות תנועה קשה ביותר ברחובות מרכזיים בעיר.

"נתחי התחבורה הציבורית הבין-עירונית

ראש העיר בני ברק, הרב אברהם רובינשטיין משרטט את תוכניתו לשינוי פני התחבורה בעיר ומציג את כל החידושים שיהפכו את בני ברק מוואקום אוטובוסים בלתי פתוחים עם תנועה זורמת « נוסעים ונותנים למען התושבים





הרב גדליה סילמן
מנהל לשכת ראש העיר:

הרפורמה התחבורתית בעיר מהווה בשורה של ממש

אחד הדגלים המרכזיים שהציב ראש העיר על שולחנו מיד עם כניסתו ללשכה - מעבר לדאגה הרבה שלו לבני הישיבות, למסגרות לשעות הפנאי, לפעילויות תרבות עבור כלל התושבים ולתברואה מפותחת ומטופחת, בפרט בשכונות הקצה של העיר - הוא נושא ההסדרה של מערך התחבורה בעיר. אם לא פתרון הרמטי מלא, אז לפחות מענה משמעותי שיחולל שינויים ניכרים.

האתגר העצום נובע מכך שהעיר בני ברק נוסדה כמושבה קטנה, וברבות השנים גדלה למעצמת אוכלוסין של יותר מ-200,000 תושבים, כן ירבו. גם התשתיות לא הוכנו מלכתחילה בהתאמה למצב הנוכחי. במהלך השנים נערכו פתרונות קוסמטיים בלבד וצירי התנועה העיקריים של העיר נותרו בצוואר בקבוק צר מאוד שבאמצעותו מתניידים עשרות אלפים רבים מדי יום, שלא לדבר על זמני עומס.

צוות היגוי מיוחד הוקם מטעמו של ראש העיר, הכולל את מנכ"ל העירייה וצוות לשכתו, צוות אגף התשתיות ומחלקת התחבורה וגורמי מקצוע חיצוניים. כולם השקיעו שעות רבות ומשאבים כדי ללמוד לעומק אודות אתגרי התחבורה בעיר. הצוות קיים עבודה מאומצת במפגש עם תושבים רבים בשטח, בלמידה מקיפה ויסודית של התחום, בצילום העומסים בכבישים ובזמן אמת, בישיבות שטח ארוכות מול נציגי משרד התחבורה וחברת נתיבי איילון, והכין תוכנית היקפית גדולה ומיוחדת להצפת הבעיות הקיימות והקמת מערך פתרונות מותאם - שזו הרפורמה המדוברת "נעים לעתיד".

כבר במחצית השנה מתחילת כהונתו של ראש העיר, נפתח נתיב תנועה שלישי בכביש השומר, במקטע שליד קוקה קולה בואכה כביש גהה. הרחבת הכביש לנתיב נוסף תוכננה כבר במהלך כהונתו של ראש העיר הקודם, הרב חנוך זיברט, יחד עם אגף התשתיות, והושלמה בפועל זמן קצר לאחר שראש העיר הרב רובינשטיין נכנס לתפקידו.

שתי בשורות עיקריות נובעות מהשינויים הבאים עלינו לטובה: הבשורה הראשונה היא הפיכתן של שכונות קרית הרצוג ופרדס כץ לחלק אינטגרלי מבני ברק עצמה. משכונות מודקנות הפכו המקומות הללו למגורים עבור המוני משפחות צעירות עם ילדים, אשר נאלצו עד עתה להיגרר לתוככי בני ברק על טפן וחבילותיהן, בכדי להגיע למחוז חפצן. לא עוד! תחבורה עירונית ובין עירונית תחבר את תושבי השכונות הללו לשאר חלקי העיר ומחוצה לה. מגיע להם שירות תחבורה ציבורית בדיוק כמו ליתר תושבי העיר, וכך יהיה מעתה בעזרת השם. הבשורה השנייה היא ההקלה הגדולה הצפויה ביציאה מהעיר וקיצור משמעותי של זמן הנסיעה לערים הגדולות. במסגרת ההשקעה הנמרצת במהלך יסות עומסי התנועה לכיוונים נוספים ופיצול היציאות, באישור מול כל הגורמים הרלוונטיים, אנו מאמינים ומשוכנעים שהרפורמה תביא להפחתה ניכרת בעומס, לצד פתרונות נוספים שהולכים ונרקמים.



התעסוקה של בני ברק בצפון העיר, במתחם BBC.

פיתוח האזור העסקי בצפון העיר, ומתן פתרונות תחבורה ציבורית באזור, שתהווה זרז לעסקים נוספים להתקבע בשטח זה, ביניהם שלעובדים תהיה דרך נוחה וקלה להגיע למקום העבודה.

השתתפות מלאה בהליכי התכנון של בפרויקט תת"ל 110 (תכנון תשתיות לאומיות) לשרדג כביש 4 ממחלף גן רוה ועד מחלף מורשה, כאשר בין היתר יורחב גשר קוקה קולה ויבנו תשתיות אקוסטיות ונתיבי תחבורה ציבורית חדשים.

מילה לסיים?

"ברצוני להודות לעומדים בראש משרד התחבורה. השר הקודם, בצלאל סמטריץ', שפעל וסייע רבות למען תושבי בני ברק, והשרה הנוכחית הגב' מיירי רגב, יחד עם הסגן המסור הרב אורי מקלב, שעומדים בשיתוף פעולה מלא עם גורמי העירייה ומלאי רצון טוב ונכונות לסייע ולהטות שכם.

"תודה מיוחדת שלוחה ממני לצוות העירייה המסור שעמל בשנה האחרונה למציאת פתרונות התחבורה בעיר, בפרט למנכ"ל העירייה, הרב שמואל ליטוב, למחזיק רחב התשתיות במועצת העיר, הרב מיכאל קקון, למנהל אגף התשתיות הרב חנוך זיידמן, למנהלת מחלקת תחבורה הגב' ציפי אורלנצ'יק, למנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי הגב' דנה לוביץ'. יחד איתם זכינו להוביל תהליך רחב היקף מעמיק ורציני. אנחנו מובילים מהפכה אמיתית וזהו בהחלט תחילתו של עידן חדש, נעים לעתיד!"

"הקשיים מתעצמים כפליים בשעות השיא של התנועה, בסופי השבוע - ערבי שבתות ומוצאי שבתות. אני תמיד אומר שבזמנים אלה אפשר לקחת קורקינט ולנסוע עמו ברצף על גגות האוטובוסים, מהכניסה לבני ברק ועד ליציאה ממנה"

העיר בני ברק במסלולי ה'מטרו' - מערך להסעת המונים הנבנה כעת במרכז הארץ, ויהיו בו מפלסי רכבות מעל הקרקע ומתחת לפני הקרקע. אנו נלחמים בכל הכוח לשלב את העיר במסלולי ה'מטרו', כך שהסעות הללו לא ידלגו על העיר עצמה ולא על מרכזי

סבלנו בעיר, כתוצאה מפתרון בעיות של עיריית אחרות 'על חשבון' בני ברק. לדוגמה, הוקמו קווי תחבורה בין עירוניים רבים לעיר ספציפית וממנה, כאשר כל אחד מן הקווים נכנס לאותה עיר מכניסה אחרת, אך כולם מבצעים אצלו בבני ברק מסלול ארוך זהה ומטילים עומס מיותר ופקקי תנועה על העיר.

"לא עוד. הגיע הזמן לשים את תושבי בני ברק על המפה, ולהקל את סבלם. לתקן עוולות של שנים ולמחוק פקקים מיותרים. אי אפשר לתאר צער ומצוקה של בני משפחה ממוצעת בעיר, עם 5-6-7 ילדים, כן ירבו, אשר עולים עם כל המיטלטלין לאוטובוס וצריכים לכלות את זמנם בפקק היציאה מהעיר, כאשר הקטנים כבר מייבבים ובוכים, הגדולים פוצחים במריבה קולנית וההורים מביטים בהם חסרי אונים ומתוסכלים. אנהנו עומדים לעשות סוף לסיטואציה הזו. ההקלה שתבוא כאן תהיה עצומה".

מהו החזון שלך לעתיד?

"אני נושא פנים קדימה בתפילה גדולה להצלחת הרפורמה המתכוננת, ולא מתכוון להתרווח בלשכה. נושאים בוערים רבים עדיין ממתינים על הפרק ואני מבקש להמשיך ולקדם ככל האפשר. אשתף כאן במקצת מתוך שלל התוכניות לפיתוח וקידום רווחת העיר ותושביה:

הקמת תחנת מסוף מרכזית לאוטובוסים ולנסיעות בין-עירוניות בשולי העיר, במגרש עליו התקיים בעבר סמינר כהנא. המשך המלחמה שלנו לשילוב



הצלחנו בסיועיתא דשמיא לקצר את המועד כמעט במחצית.

"חשוב להבין כי בשעה שאנו מתכננים שינוי מסלול של קו אוטובוס, דומה הדבר לקושי נעשות בהתאמה ובסכרון מלא עם צוותי עיריית ירושלים, כדי שכולנו נוכל ליהנות משיתוף פעולה מבורך".

בכל האזור בבת אחת, אלא נשפץ בהדרגה מחושבת. אגב, גם בעיר ירושלים עומדים לסגור בתקופה זו את ציר בר אילן ומתוכננת הסטות קווים. התוכניות שלנו נעשות בהתאמה ובסכרון מלא עם צוותי עיריית ירושלים, כדי שכולנו נוכל ליהנות משיתוף פעולה מבורך".

מדוע העירייה יוצאת למהלך אמיץ זה רק עתה?

"כפי שצינתי בפתח דבריי, את השינוי המהותי במערך התחבורה הקיים והקמת הרפורמה המבורכת בעיר, התחלנו לתכנן לפני מספר שנים. התוצאות כבר מתחילות לקרות, תוך פחות משנתיים ימים. בערים אחרות, כל פעימה כזו אורכת 4 שנים תמימות, וכאן



רמת אלחנן בעיר הגאון רבי יצחק זילברשטיין, לפעול בכל כוחי ויכולתי כדי להרחיק את הסכנה הזו ממגורי התושבים. עיריית בני ברק פנתה אז לבג"ץ אך בג"ץ בחר לדחות את העתירה באטימות, בטענה כי לא נמצאה תשתית מקצועית המוכיחה כי חלה חובה להרחיק את העמודים.

"גם בעניין זה, ברוך ה' השגנו פריצת דרך משמעותית עם הסכם ואישורים עם הגורמים המוסמכים העוסקים בתשתיות, תחבורה וחשמל שיפעלו להסיט את העמודים הללו למרכז הכביש. בעתיד הרחוק יותר, אף מתוכננת לקום מנהרת תשתיות בה יעברו הקווים הללו".

ראש העיר מספר כי לקראת החורף הקרב העירייה נערכת לתקופת שיפוצים ברחוב רבי עקיבא, במקטע שמתחיל מרחוב הרב קוק ועד לרחוב השומר. מערך השיפוצים הנרחב כולל חידוש והחלפה של צנרת המים והביוב, אשר קיימת כבר מימי הבראשית של העיר. במקביל יחודשו מערכת הכבישים באזור, עמודי תאורה, קווי תקשורת, תחנות אוטובוס וסככות ועוד.

כחלק מתוכנית היערכות לסגירת הכביש, יוסטו קווי אוטובוסים לרחובות קרובים אחרים. "מיותר לציין כי השיפוץ ייערך בכל פעם במקטע קצר מן הציר הזה, ולא נחסום למעבר תחבורה את כל



ראש עיריית בני ברק בכנסת:

"חייבים לתקן את העוול הזה"

בימים אלו מנהלת עיריית בני ברק בהובלת ראש העיר הרב אברהם רובינשטיין קמפיין רחב כנגד כוונתה של חברת נת"ע להדיר את 210,000 תושבי העיר מתשתיות המטרו, באמצעות הפקדה לאישור של מתווה הכולל דילוג על העיר בשני מסלולי המטרו העיקריים החולפים על פניה.

פרויקט המטרו הוא פרויקט התשתית הגדול ביותר המקודם כיום במדינת ישראל. זהו מערך הסעת המונים תת קרקעי שאינו מושפע בשום אופן מלחצי התנועה בכבישים ומיועד להיות נדבך נוסף לצד הרכבת הקלה במערך התחבורתי האדיר הנבנה כיום מטרופולין תל אביב, ומטרתו יצירת תשתית תחבורה ציבורית מתקדמת, קישורית ומסונכרנת, שתביא להקלה משמעותית בתנועה בתוך גוש דן ובהגעה אל מרכזי התעסוקה הגדולים בארץ.

אחריו הציג מנכ"ל העירייה לוועדה את הסימוכים המקצועיים לכך שאין לפעולה זו תקדים במוסדות התכנון ומדובר בשימוש פוליטי ציני של נת"ע במנדט שניתן לה. במסקנת הוועדה ובגיבוי כלל חברה התקבלה קריאה לנת"ע להסיר את התכנון הפוגעני מעל סדר היום.

אחת ל-10 תושבים. למרות זאת, בחברה הממשלתית נת"ע התכוונו להגיש תוואי רחב כנגד כוונתה של חברת נת"ע להדיר את 210,000 תושבי העיר מתשתיות המטרו, באמצעות הפקדה לאישור של מתווה הכולל דילוג על העיר בשני מסלולי המטרו העיקריים החולפים על פניה.

ראש עיריית בני ברק, הרב אברהם רובינשטיין, חשף במהלך הדיון כי חברת נת"ע מעוניינת 'להעניש' את תושבי בני ברק בגין עמידתה האיתנה של העירייה על שמירת השבת. "איך יכול להיות שבמדינת היהודים ידלגו על 210 אלף תושבים רק בגלל שהם רוצים לשמור על קדושת השבת? אנחנו העיר הכי צפופה בישראל והצרכנים הגדולים ביותר של תחבורה ציבורית להקלה משמעותית בתנועה בתוך גוש דן ובהגעה אל מרכזי התעסוקה הגדולים בארץ."

בדיון מיוחד שנערך בוועדת הפנים של הכנסת, ביוזמת ח"כ משה ארבל ואליהו ברוכי, הציג מ"מ יו"ר הוועדה ח"כ ארבל את הנתונים הבאים: בני ברק היא העיר המובילה בשימוש בתחבורה ציבורית במטרופולין גוש דן (88%), ועם המספר הנמוך ביותר של כלי רכב לנפש באזור - מכונית



לא מפחד מדרך ארוכה



מנכ"ל העירייה הרב שמואל ליטוב מוביל את הצוות המקצועי שהורכב לצורך מציאת פתרונות לאתגרי התחבורה הקשים בבני ברק. בשיחה עם 'נעים לעתיד' הוא משרטט את "התוכנית המשולשת" שהגה לפתרון אתגרי התחבורה בעיר. שתוליכנו לשלום

טרם נבחר לראשות עיריית בני ברק, הבטיח הרב אברהם רובינשטיין למגר את עומסי התנועה ואת הפקקים הבלתי נסבלים בכניסה וביציאה מהעיר. רבים חשבו כי מדובר בהבטחת בחירות גרידא וכי לא תהיה לה כל השפעה, אך בפועל, כבר בתחילת הקדנציה, סימן ראש העיר את נושא התחבורה כיעד אסטרטגי הדורש פתרונות מורכבים ומאתגרים והפקיד את האחריות לטיפול בנושא בידיו של מנכ"ל העירייה הרב שמואל ליטוב. הרב ליטוב לא שקט אל שמריו ומיד הקים צוות היגוי מיוחד לגיבוש פתרונות אופרטיביים. בשנה האחרונה עמלו גורמי המקצוע בעירייה על מציאת פתרונות. בין העושים במלאכה:

מנהל אגף תשתיות הרב חנוך זיידמן, מנהלת מחלקת תחבורה הגב' ציפי אורלנצ'יק ומנהלת היחידה לתכנון אסטרטגי הגב' דנה לוביץ, כשאליהם חברו מהנדסים, מתכנני תח"צ, יועצי תנועה וגורמי מקצוע מובילים נוספים.

התוכנית המשולשת נחשפת

"אנו בתחילתו של תהליך ארוך, אני מאמין ברפורמה שאנחנו מובילים בתחום התחבורה", אומר מנכ"ל העירייה הרב שמואל ליטוב בשיחה מיוחדת לגיליון 'נעים לעתיד'. שיחתנו הקצרה מתנהלת בתמציתיות והסבריו המורכבים מתקבלים בהבנה לאחר שהוא משרטט על דף

ששלף מהמדפסת את התוכנית שהגה והוביל בשנה האחרונה לפרטי פרטים. "חשוב להבין שזו תוכנית אב לתחבורה המושקעת ביותר והיסודית ביותר שנעשתה אי

פעם", אומר הרב ליטוב ומסביר: "השקענו בה אלפי שעות עבודה, מאות פגישות, מאות שעות עבודה שאני אישית השקעתי בתוכנית. כדי לפתור את מצוקת התחבורה בבני ברק, העיר הצפופה בישראל, יזמנו תוכנית

- 1 | תחבורה בין-עירונית
- 2 | תחבורה עירונית
- 3 | תשתיות

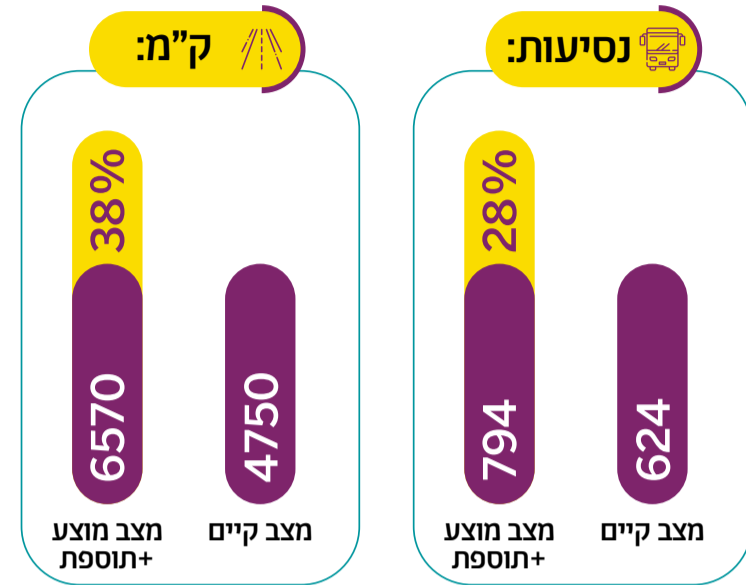


"לראשונה משרד התחבורה נאלץ להתמודד עם תוכנית-אב שעירייה פיתחה מיוזמתה ועל חשבונה. שכרנו אנשי מקצוע מומחים בתחום התחבורה כדי שיבנו עבורנו תוכנית מקיפה שתתייחס לבעלי ברק בשיפור התחבורה הציבורית", מספר הרב ליטוב. "בדרך כלל משרד התחבורה מוציא לבוא קורא לחברות התכנון לבוא

התחבורה, מבוססת על המלצות צוות ההיגוי והדרישות שהצבנו לשיפור מערך התחבורה בעיר". הרב ליטוב ממשיך לשרטט את תוכנית-האב לתחבורה ומושך קווים חיצים משלוש הצלעות המרכזיות. הוא משרטט כותרות: "אחת הבשורות המרכזיות היא קידום המסופים בעיר, הסכם על 20 דונם שהוקצו לטובת בניית מסוף בצפון

התחבורה, מבוססת על המלצות צוות ההיגוי והדרישות שהצבנו לשיפור מערך התחבורה בעיר". הרב ליטוב ממשיך לשרטט את תוכנית-האב לתחבורה ומושך קווים חיצים משלוש הצלעות המרכזיות. הוא משרטט כותרות: "אחת הבשורות המרכזיות היא קידום המסופים בעיר, הסכם על 20 דונם שהוקצו לטובת בניית מסוף בצפון

תגורים ותוספות בקיים עירוניים



לטווח קצר ובנינוני המורכבת בחבילת צעדים במגוון תחומים על פי 'התוכנית המשולשת' כפי שאני קורא לה". מנכ"ל העירייה משרטט בדף משולש צלעות וכותב כדלהלן: 1. תשתיות 2. תחבורה 3. בקרה ופיקוח.

לראשונה משרד התחבורה נאלץ להתמודד עם תוכנית-אב שעירייה פיתחה מיוזמתה ועל חשבונה. שכרנו אנשי מקצוע מומחים בתחום התחבורה כדי שיבנו עבורנו תוכנית מקיפה שתתייחס לבעלי ברק בשיפור התחבורה הציבורית

העיר, עבודה שנעשת בהנחיית ראש העיר הרב רובינשטיין, ובשיתוף פעולה מעולה עם מ"מ ראש העיר ויו"ר ועדת תכנון ובנייה הרב חנוך זיידמן שהוביל ביצירתיות את אישור המהלך בוועדה, הסכם המסוף במתחם סמינר הרב כהנא (לשעבר) ביציאה הדרומית מהעיר, והקמת חניון זמני לחב' דן במגרש הסמוך למתחם רמי לוי בצפון העיר בהשקעה של מיליוני שקלים עד שייבנה המסוף המרכזי.

עירייה יאפשר להקטין את זמני הנסיעות. כ-90% מהקווים הבין-עירוניים עושים את המסלול של רבי עקיבא חזון איש עזרא כהנמן. "פיצלנו את הקווים הללו ובמשך השבוע חלקם יסעו ברבי עקיבא עד הסוף ויפנו ימינה בכהנמן עד קוקה קולה, וחלק ייכנסו מהחניונים ישר לאבוחצירה ויקלטו את תושבי פרדס כץ, ומשם ימשיכו לסוקולוב וייסעו קטע קצר ברבי עקיבא לחזון איש ועזרא. בכך אנו מרשמים את כל העיר, ומחלקים עומסים בין הצירים".

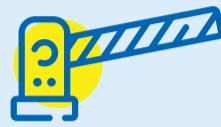
כ-30% מהנסיעות הבין-עירוניות נערכות לירושלים וממנה, מה שהוזה גורם עומס משמעותי לצירי התחבורה בעיר. במקביל,

טיפול בתשתיות



מסופים

הסכם 20 דונם והסכם כהנא, רמי לוי ועוד



שיפוצים

עמוד חשמל בחזון איש, מוניות דקר בעזרא, הוספת נתיב בכהנמן



תחנות חדשות וסככות



שלטי זמן אמת



מהיר לעיר



שדרוג תחבורה ציבורית



חלוקת עומסים



פיצול יציאות מהעיר
הוספת יציאה חדשה מהעיר



רישות קווים
בשורה לפרדס כץ, חיבור
לבתי חולים, כל חלקי העיר



שדרוג השירות
לירושלים



שיתופי ציבור
להבנת צרכים

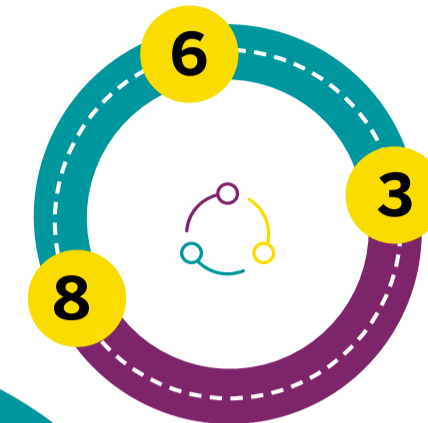


דו"ח ביטולי נסיעות
שקיפות



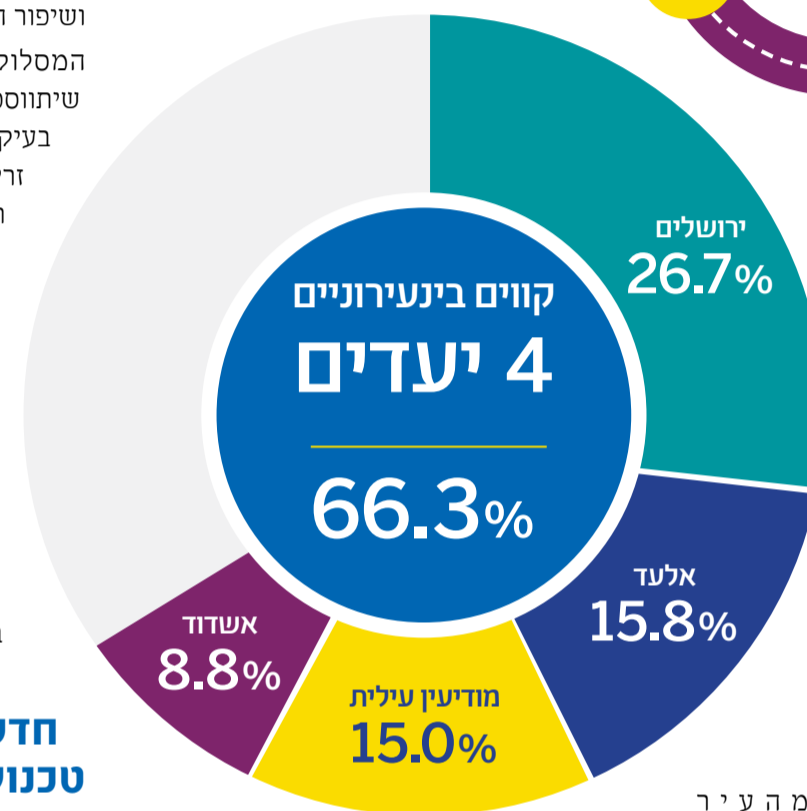
התחלנו!
קו 28

פיצול קוים סיבוביים
קו סיבובי = כל עיכוב גורר איחור כפול
השינויים יחולו על קוים:



וייהנו מחוויה חדשה לגמרי
בנסיעות בין-עירוניות.
השירות העירוני יסודרג
באמצעות הוספת קווים
חדשים לשירות נעים עירוני,
הוספת תדירות בקווים עירוניים
והרחבת שעות הפעילות.
המשמעות היא: יותר אפשרויות
נסיעה, יותר זמינות, יותר
נגישות.

קמפיין ענק שעלה לפני כחצי
שנה בחוצות העיר ובעיתונים
קרא לתושבי העיר להשתתף
במפגשים מקצועיים בהם
הוצגה התוכנית לשינוי כללי
ושיפור התחבורה העירונית.
המסלולים החדשים ואלה
שיתוספו בהמשך, מתבססים
בעיקר על מפות ותרשימי
זרימה מקצועיים וכן על
תובנות שעלו במפגשים
עם תושבים ומאות
פניות שהגיעו
לתיבת המייל
הייעודית שנפתחה
לצורך כך. ההערות
שהתקבלו מתושבי
העיר, משתמשי
התחבורה
הציבורית, נרשמו
ונלקחו בחשבון
בתכנון הסופי.



חדשנות טכנולוגית: רמזורים חכמים

זרוע שלישית וחדשנית
שמשרטט לנו הרב ליטוב, היא
זרוע החדשנות הטכנולוגית.
כיום, רוב מערכות הרמזורים
העירוניים תוכננו בשנות ה-90
עם מספר תוכניות נמוך מאוד,
לשעות הבוקר, צהריים, אה"צ
וערב. בקרוב מתוכנן להתחיל
שיתוף פעולה אסטרטגי עם חדר
הבקרה של עיריית תל אביב,
החדשני והטוב ביותר בישראל,
באמצעותו תיערך יסודית תנועה
באמצעות רמזורים חכמים.

בשורה לתושבי פרדס כץ וקריית הרצוג

יש גם בשורה מיוחדת לתושבי
פרדס כץ וקריית הרצוג המהווים
היום כ-20% מתושבי העיר:
רישות הקווים המחודש ותכנון
הנסיעות מהווה תיקון לעול
היסטורי של חוסר התחשבות
בתושבי השכונות אשר נאלצו

הרחבת הפריסה של השירות הבינעירוני

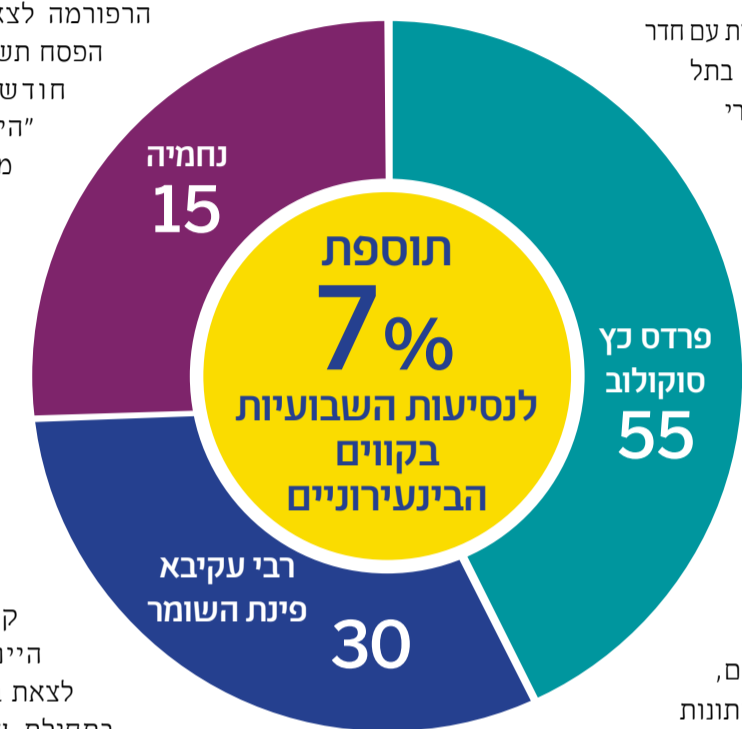
יציאה מרח' אבוחצירא דרך סוקולוב בתדירות גבוהה 402 שירות חדש	הארכת מסלול לשכונות סנהדריה ורמת אשכול ומעלות דפנה 422 שירות חדש	יעד חדש לשכונות הדרומיות של ירושלים 411 שירות חדש
--	---	--

היום כולם מבינים שבתקופה הקרובה עלינו, ואם לא נבצע דברים - הם לא יקרו. לכן החלטנו לקדם את הרפורמה בתוך תקופת שהתחברה הציבורית לא פועלת במתכונת מלאה ורבים בוחרים שלא לנסוע בתחבורה ציבורית

"חדר הבקרה ינטר את התנועה בעיר ויתזמן את הרמזורים החכמים על פי זמנים ומסלולים מיוחדים. זה לא מדע בדיוני, זו מציאות! הטכנולוגיה תוטמע בבני ברק בקרוב עד להשלמת המהפכה התחבורתית בעיר", אומר הרב ליטוב.

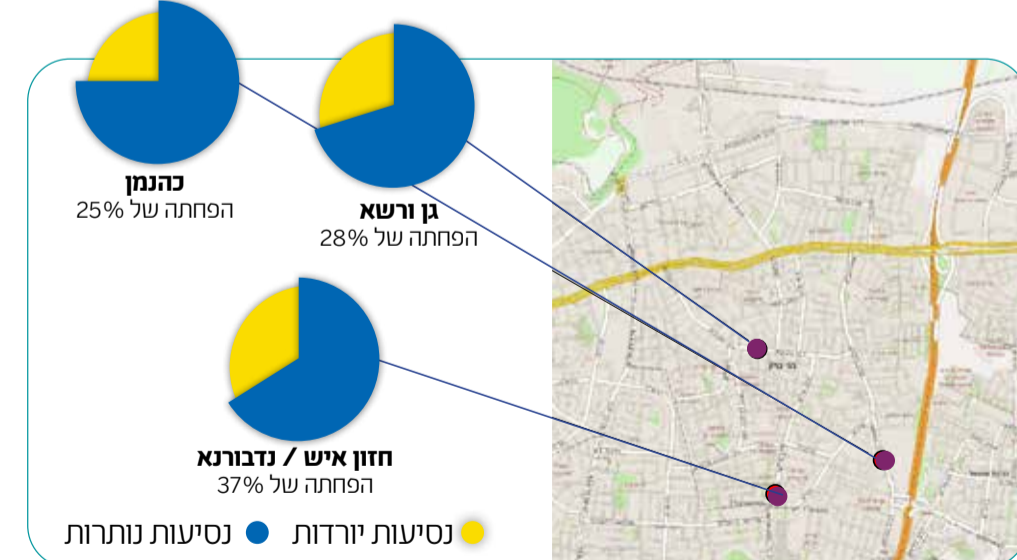
במסגרת ההתקשרות עם חדר הבקרה המשוכלל בתל אביב ישודרגו רמזורי העיר מארבע תוכניות ליותר מ-30 תוכניות, הרמזורים החדשים לכל זמן ומועד: יום, לילה, זמני כניסה ויציאה, ילדים למוסדות, אירועים מיוחדים, חגים ומועדים, הלוויית ח"ו או חתונות המוניות (אחרי הקורונה כמובן), כאשר מתבצעת סינרגיה מושלמת בין כלל הרמזורים בעיר. לדוגמה, מיד בצאת שבת יופעל 'גל ירוק' לכיוון היציאות מהעיר, ובשעות הסמוכות לכניסת השבת הגל הירוק יריץ את האוטובוסים

לתוככי העיר ויחלץ את הפקק בנתיב הימני של כביש 4 (צפון) שמתחיל לפעמים כבר במחלף גנות. בנוסף, חיישני רצפה ומצלמות שקולטות את העומסים יביאו להתערבות יד אדם לשחרור



עומסים. חשוב לזכור, "מציין הרב ליטוב, "כי לפעמים שינוי של 3 שניות ברמזור מפנה פקק של רבע שעה. בנוסף, הסדרת תחום פריקה וטעינה בצירים מרכזיים

הפחתת נסיעות קווי האשכול ברחובות הראשיים



ואופטימיזציה למסלולי אסוף אשפה לצורך הפחתת עומסים בעיר, הסדרת מערך חסימות ושינוי תנועה יובילו לטיוב מערך התנועה בעיר". לשאלתנו מתי תצא התוכנית לפועל, משיב הרב ליטוב כי על פי התוכנית המקורית הייתה צריכה הרפורמה לצאת לפני חג הפסח תש"פ, בתחילת חודש אפריל. "היינו מוכנים מכל הבחינות: פרסום שטח, אישורים ממשרד

התחבורה, תוספת ופיצול קווים וכו'. היינו אמורים לצאת בפרסום כבר בתחילת שנה ולהחיל את התוכנית הגרנדיוזית כבר בחודש ניסן, אבל אז התפשטה הקורונה וטרפה את כל הקלפים. נקלענו לכאוס והמערכות השתבשו. היום כולם מבינים שבתקופה הקרובה עלינו לחיות עם זה, ואם לא נבצע דברים - הם לא יקרו. לכן החלטנו לקדם את הרפורמה בתוך תקופת הקורונה, למרות שהתחברה הציבורית לא פועלת במתכונת מלאה ורבים בוחרים שלא לנסוע בתחבורה ציבורית.

"כאן המקום להודות לשותפינו הנפלאים במשרד התחבורה ובנתיבי איילון, לשר התחבורה הקודם ח"כ בצלאל סמוטריץ', לשרת התחבורה מירי רגב וסגנה הרב אורי מקלב, לעמיתי לוי, הרב שלמה רוזנשטיין ואורי זגרון ממשרד התחבורה ולאסף כהנא מנתיבי איילון שבלעדיהם התוכנית הייתה נשארת על הנייר".

לסיום, מנכ"ל העירייה אומר כי בני ברק היא עיר שצורכת

שדרוג רמזורים



חיבור רמזורים למצלמות סלולריות



תוכניות שדרוג ועדכון תוכניות



מענה אנושי בתחום הבקרה

בשיתוף חדר הבקרה של עיריית תל אביב המשוכלל ביותר בארץ



התקנת חיישני עומס בצמתים מרכזיים

תחבורה ציבורית בהיקף חריג והאתגר לניהול מערך חכם הוא לא פשוט. "אם המודל שאנחנו עובדים עליו יצליח - הוא יועתק גם לערים אחרות. בסוף ילמדו מאיתנו איך לנהל מערך של תחבורה ציבורית יעילה, זמינה, נגישה ונוחה", הוא מסכם.

אנחנו רצים למרחקים; איננו מתייאשים בדרך



ריאיון עם הרב חנוך זיידמן, מנהל אגף תשתיות, מלמד על הקשבה עמוקה לצרכי התושבים ועל דלת שפתוחה תמיד לקבל הצעות, בקשות ותלונות « על תהליכי שינוי מפת פני התחבורה הציבורית בעיר והאצת תשתיות תנועה מפותחות לרווחת תושבי בני ברק » תשתיות ושו"ת

ואנו מעודדים פניות, הצעות ורעיונות לשיפור. ערכנו אף כינוסים נפרדים לגברים ולנשים כאן בעיר כדי לשמוע מפי הציבור עצמו, את הצרכים, הדרישות והבקשות שקיימים.

“לעתים, האורח הפשוט חושב כי הגיש תלונה לאגף תשתיות בעירייה ואיש אינו מתייחס לכך. חשוב לי לומר, שאנו מקבלים ברצינות ובכבוד כל פניה וכל בקשה המגיעה אל משרדי האגף. לצערנו, לא לכל בעיה ניתן להציג פתרון מיידי. גם כאשר יש מענה בקנה, הדבר לוקח זמן ויש להתאר בסבלנות ובאמון”.

מנהל אגף תשתיות מבקש להדגיש בסיום שיחתנו כי דברים טובים קורים באמצעות תהליך ואין פתרונות קסם. “אנחנו מוכנים לרוץ למרחקים ארוכים, איננו מתייאשים בדרך. גם התכנון לחידוש פינת החי אך שבע שנים ובסופו קמה כאן פנינת חמד מרהיבה”.

משפט לסיום?

“אני שמח מאוד שראש העיר שלנו, הרב אברהם רובינשטיין, מניח את נשאו התחבורה על סדר היום בלשכתו בעדיפות גבוהה. ביוזמתו, מנכ"ל העירייה הרב שמואל ליטוב והצוות המיוחד שהורכב לצורך כך, משקיעים מאמצים גדולים בשיפור המצב הקיים. בטוחני ששנאה בקרוב תוצאות ברוכות. תהיה התקדמות בתנועה ויש לכך משמעות עצומה כלפי עשרות אלפי האנשים שאינם בעלי רכב פרטי ומשתמשים בשירותי התחבורה הציבורית בעיר”.

התחבורה הבין עירונית, תשפיע באופן חיובי ומיידי על הקווים הפנימיים. תחנות יתפנו מהר יותר לאוטובוסים הנוסעים ברחבי העיר ולנוסעים תהיה גישה קלה, נוחה ומהירה יותר לקו אליו הם מכוונים”.

מעניין לעניין באותו ענין, בכונות העירייה להפריד בין התחנות לקווים עירוניים לתחנות של קווים בין-עירוניים. גם בשינוי זה השינוי מבקש להקל על ציבור הנוסעים הממתנים בתחנות ולעתים בתוך שרשרת אוטובוסים ארוכה לערים אחרות, הם מחמיצים את האוטובוס שלהם' שכבר עוקף את השיירה הארוכה וממשיך הלאה.

ואפרופו המתנה בתחנות, הרב זיידמן מעלה פרט שולי, לדבריו, אך חשוב מאוד. לעתים, מצטברות דקות המתנה ארוכות, מוג האוויר קשה, השמש קופחת בימות הקיץ והגשם מכה בעונת החורף. כדי להקל על התושבים הצורכים את שירותי התחבורה הציבורית, נוספו 30 סככות נושמות ברחבי בני ברק, הוספת סככה לתחנת אוטובוס, אינה ענין של מה בכך. הרב זיידמן מדגיש כי הדבר לא קורה מהיום למחר, ומדובר בתהליך בירוקרטי שעלול לארוך כחצי שנה: הגשת בקשה למשרד התחבורה, המתנה לקבלת אישור ותקציב, הזמנה מספק, התקנה וכו'.

האם יש שיתוף פעולה בין אגף תשתיות לתושבי העיר?

“אנו קשובים לכל דבר העולה מצד התושבים. מדיניות העירייה מצדדת בעד שיתוף תושבי העיר שתגיע בעקבות שיפור מערך

תכנון העיר ובנייתה, שנעשו כעין טלאי על גבי טלאי במהלך השנים”, מזכיר הרב זיידמן. “כולנו זוכרים את קו 54 המיתולוגי. בתחילה היה מסלול נסיעתו בתוך בני ברק רק עד תחנת 'דובק' הזכורה לוותיקי העיר (ליד בית הכנסת הגדול ברחוב רבי עקיבא). עם התרחבות העיר, נוספה תחנה ליד רחוב רש"י. אחר כך התקדם המסלול לרחוב חזון איש, משם עד לשכונת נווה אחיעזר, שהייתה התחנה הסופית של הקו הנוסטלגי”.

“במקביל, התפתחו שכונות קריית הרצוג ופרדס כץ, שנחשבו אז כמחוץ לתחום העיר ונוספו קווים 2 ו-5 בהתאמה. כך בכל מקום מתפתח בעיר, נוספו קווי אוטובוס ומסלולים לפי הצרכים החדשים שנולו. כמעט כל הקווים עוברים בדרכם במקטעים ברחוב רבי עקיבא - הרחוב הראשי של העיר. אולם למעשה, לא כל הנוסעים זקוקים להגיע דווקא לרחוב זה”.

“לכן, החלטנו לערוך סקר תושבים המקיף את כל מערך הקווים, תשאלנו רבים מתושבי העיר על תחנות המוצא והיעד שלהם בנסיעות בתחבורה הציבורית בעיר. לפי פילוח הנתונים שהתקבלו, נוכל בהתאמה לאחד קווים, לשפר תדירות אוטובוסים, או להוסיף קו חדש בהתאם לדרישה ולביקוש. אנו עדיין לומדים את תוצאות הסקר כדי לחתור לשינויים מדויקים ונכונים ביותר למען התושבים”.

“בנוסף, ההקלה שהוכרזת קודם, שתגיע בעקבות שיפור מערך

את התחנה הפעילה והעמוסה את חייהם כאן בשגרה נעימה ורגועה ככל הניתן. להסתובב בעיר בעת הצורך בנחת, לצאת לקניות ולחיות את החיים בלי שיבושי התנועה שמציקים מאד לכל תושב בעיר”.

“בהתאם לנתונים הללו, יש תכנית מרכזית נוספת שאנו עמלים על פיתוחה - יצירת תחנת מסוף בפאתי העיר בני ברק, שם יתרכזו כל האוטובוסים. התנועה הבין-עירונית תתנקז למגרש זה, בו תוסדר עליית הנוסעים לאוטובוסים וירידתם מהם. כדי לפזר את הנוסעים ברחבי העיר - יוקם קו שאטלים מסודר ומהיר שיסע בכל שכונות העיר ויעצור בתחנות הורדה”.

“אנחנו נותנים את דעתנו על כל הפרטים הקטנים, שלעתים הם מלאי משמעות בעבור הנוסע הבני-ברקי. כך למשל, נקפיד על איכות הסעות השאטלים - ונאפשר שימוש רק באוטובוסים גדולים ורחבים, שניתן לעלות אליהם יחד עם המזוודות, ממש כמו בשדות התעופה, כדי לייטר העמסה חוזרת ונשנית של מזוודות ועגלות וכל כבודת הנוסעים. כמו כן, שגם היציאה מן העיר תהיה יותר מהירה”.

מהי פעילות אגף תשתיות בסוגיית קווי האוטובוס הפנימיים של בני ברק?

“גם במקרה דנן, חשוב לציין את

מ-200,000 תושבים שרוצים לחיות את חייהם כאן בשגרה נעימה ורגועה ככל הניתן. להסתובב בעיר בעת הצורך בנחת, לצאת לקניות ולחיות את החיים בלי שיבושי התנועה שמציקים מאד לכל תושב בעיר”.

“בהתאם לנתונים הללו, יש תכנית מרכזית נוספת שאנו עמלים על פיתוחה - יצירת תחנת מסוף בפאתי העיר בני ברק, שם יתרכזו כל האוטובוסים. התנועה הבין-עירונית תתנקז למגרש זה, בו תוסדר עליית הנוסעים לאוטובוסים וירידתם מהם. כדי לפזר את הנוסעים ברחבי העיר - יוקם קו שאטלים מסודר ומהיר שיסע בכל שכונות העיר ויעצור בתחנות הורדה”.

“אנחנו נותנים את דעתנו על כל הפרטים הקטנים, שלעתים הם מלאי משמעות בעבור הנוסע הבני-ברקי. כך למשל, נקפיד על איכות הסעות השאטלים - ונאפשר שימוש רק באוטובוסים גדולים ורחבים, שניתן לעלות אליהם יחד עם המזוודות, ממש כמו בשדות התעופה, כדי לייטר העמסה חוזרת ונשנית של מזוודות ועגלות וכל כבודת הנוסעים. כמו כן, שגם היציאה מן העיר תהיה יותר מהירה”.

מה לגבי הקמת תחנה מרכזית בעיר?

“כמות הנוסעים בנסיעה בין-עירונית כיום, נעה בטווח של 20,000 נפש ליום. עלינו לזכור כי מעבר לנושא הנוסיעות הללו, חיים כאן בשכונות העיר למעלה

‘נעים לעתיד’, תיערך הטמעה הדרגתית של מערכות פיקוח ואכיפה כנגד כלי רכב שיעצרו במקומות אסורים או לא יאפשרו מעבר תקין של תחבורה ציבורית בנתיבים המיועדים לכך. “מצלמות המתעדות בצורה אוטומטית עצירה של כלי רכב במקומות אסורים כפי שהוצבו ברחוב השומר, הוכיחו את יעילותן”, אומר הרב זיידמן, “לאחר תקופת הרצה ארוכה הוכח כי ציר השומר נפתח לתנועה בעקבות האכיפה הבלתי מתפשרת. מצלמות דומות יוצבו בצירים מרכזיים אחרים ובמפוצצי אוטובוסים, במטרה למנוע עצירה של כלי רכב פרטיים החוסמים לעתים את חניית האוטובוס במפוצץ וגורמים לפקקי תנועה מיותרים ברחוב”.

מצלמות תנועה יוצבו גם על ציר ז'בוטינסקי במטרה למנוע מכלי רכב פרטיים לתפוס את נתיבי התחבורה הציבורית ולגרום לפקקי תנועה. המטרה, לדבריו, היא לשחרר את כל נתיבי התחבורה הציבורית הקיימים ולתעדף נסיעה בתחבורה ציבורית על פני רכב פרטי. “בקרב”, מסכם הרב זיידמן, “כאשר הרכבת הקלה תפעל ורשימות התחבורה הציבורית תושלם, תושבי בני ברק יוכלו להתנייד בתוך העיר בקלות וביעילות”.

מקביל לנסיעת רכבים פרטיים) במקטע מרחוב חזון איש, נתיב זהה במקטע מרחוב רבי עקיבא באזור גן ורשא וכו'. בשנה הקרובה, בסייעתא דשמיא, יחולו השינויים המבורכים הללו. “בנוסף אנו פועלים כל העת, כמו שפועלים בערים רבות ונוספות בארץ, להסדרת רמזורים וצמתים תנועה, במטרה חשובה לשפר את התנועה בתחבורה הציבורית”.

במסגרת התוכנית המקיפה

תקווה חדשה לתנועה הקיימת בעיר”.

הואאקום התחבורתי ממרכז העיר”.

בואו נעקוב לרגע אחר מסלול של אוטובוס בין עירוני שיצא מן המסוף ומתחיל לאסוף נוסעים. בתחנה הראשונה עולות כמה משפחות מטופלות בילדים, בתחנה השנייה והשלישית אנחנו פוגשים במחזה דומה, בתחנה הרביעית תפוסת האוטובוס מלאה לחלוטין. על פי הכללים הנהוגים, מחויב הנהג להמשיך לנסוע את מלוא המסלול, למרות שבפועל אינו מעלה נוסעים נוספים”.

התנהלות זו מיותרת כפליים: מעמיסה על צירי התנועה שלא לצורך, מסרבלת את הנוסיעה לשוא ומכעיסה - בצדק - את הנוסעים הממתנים עד כלות בחום ובקרה ורואים את האוטובוס הנכסף חולף לנגד עיניהם ולא עוצר להם”.

“שנים רבות”, מטעים הרב זיידמן, “אנו בעירייה בכלל ובאגף תשתיות בפרט, מנסים לפצח את מורכבות מצב התנועה והתחבורה בעיר, ולמצוא פתרונות הולמים למען כלל התושבים. אוכזר בכמה מילים את התוכניות העתידיות שניתן לקרוא בהרחבה בגיליון שלפניכם:

“אנו מאמינים שכל אוטובוס שתפוסתו מלאה, צריך ‘לחנות’ את המסלול ולצאת מן העיר רחובות עיקריים: רבי עקיבא, הרחוב הראשי, חזון איש, עזרא, נחמיה ורחוב הרב כהנמן (השומר). כמובן שהתכנית המרכזית שלנו היא פריצת הדרך הקיימת לאופציות חדשות ושחרור דברים טובים להשלמת הכנתם

חרגי, לבד מסופי שבוע, ערבי שבתות וחגים, גם תקופות של שמחות וחגונות, או חלילה לוויות של גדולי ישראל בעיר, כל אלה מצפים פקקי ענק תחבורתיים. חשוב לזכור כי העיר בני ברק - מעבר לחשיבותה העצמית - משמשת עדיין כתחנה מרכזית תוססת ופעילה לכל מעטפת הערים החרדיות הסובבות אותה, מקרוב ואף מרחוק. קחו לדוגמה תושב אלעד שחשקה נפשו לנסוע לאחת מערי הצפון: במשך שנים הוא נאלץ לנסוע לבני ברק ומשם להמשיך את דרכו אל היעד המבוקש”.

בני ברק, מעצם היותה, היא גם אבן שואבת לשמחות אדמו"רים, למפגשי רבנים, לכינוסים של והמכרעת לכלל תושבי העיר, הן הנהגים והן הולכי הרגל. כולם מודעים לכך שקיימת מצוקת תנועה עזה ומתמדת בעיר, בשל כמות בלתי נתפסת של קווי תחבורה בין-עירוניים, אשר כולם כאחד חייבים לצלוח את רחובות מרכז העיר כדי לצאת החוצה ולהתחיל את מסלולם בפועל. כתוצאה ממצב נתון זה, גם כלל הציבור הבני ברקי וגם נהגי חברות האוטובוסים, סובלים סבל רב ומיותר. כל נסיעה בין-עירונית שאמורה לארוך כ-20 דקות טווח סיבובי איסוף בתוך שכונות העיר, הופכת בפועל למטרד מעיק של שעה עד שעה וחצי המתנה בפקקים”.

הרב זיידמן מדגיש כי אתגרי התנועה מתרחשים בעיקר בזמני לחץ, ולא תמיד בימים רגילים באמצע השבוע. אולם, יש לזכור כי זמן לחץ משמעותו כל זמן

העירייה, בשל חשיבותו הגדולה והמכרעת לכלל תושבי העיר, הן הנהגים והן הולכי הרגל. כולם מודעים לכך שקיימת מצוקת תנועה עזה ומתמדת בעיר, בשל כמות בלתי נתפסת של קווי תחבורה בין-עירוניים, אשר כולם כאחד חייבים לצלוח את רחובות מרכז העיר כדי לצאת החוצה ולהתחיל את מסלולם בפועל. כתוצאה ממצב נתון זה, גם כלל הציבור הבני ברקי וגם נהגי חברות האוטובוסים, סובלים סבל רב ומיותר. כל נסיעה בין-עירונית שאמורה לארוך כ-20 דקות טווח סיבובי איסוף בתוך שכונות העיר, הופכת בפועל למטרד מעיק של שעה עד שעה וחצי המתנה בפקקים”.

העירייה, בשל חשיבותו הגדולה והמכרעת לכלל תושבי העיר, הן הנהגים והן הולכי הרגל. כולם מודעים לכך שקיימת מצוקת תנועה עזה ומתמדת בעיר, בשל כמות בלתי נתפסת של קווי תחבורה בין-עירוניים, אשר כולם כאחד חייבים לצלוח את רחובות מרכז העיר כדי לצאת החוצה ולהתחיל את מסלולם בפועל. כתוצאה ממצב נתון זה, גם כלל הציבור הבני ברקי וגם נהגי חברות האוטובוסים, סובלים סבל רב ומיותר. כל נסיעה בין-עירונית שאמורה לארוך כ-20 דקות טווח סיבובי איסוף בתוך שכונות העיר, הופכת בפועל למטרד מעיק של שעה עד שעה וחצי המתנה בפקקים”.

מהן התוכניות העתידיות שמציג האגף לפתרון הבעיה האקוטית הזו?

“בני ברק תוכננה לפני כ-100 שנים”, אומר הרב זיידמן. “לכן, אין בנמצא תכנון מודרני של רחובות מקבילים וצירי תנועה שמאפשרים זרימת תחבורה נכונה. למעשה, רוב המסלולים הקיימים מתנקזים למספר רחובות עיקריים: רבי עקיבא, הרחוב הראשי, חזון איש, עזרא, נחמיה ורחוב הרב כהנמן (השומר). כמובן שהתכנית המרכזית שלנו היא פריצת הדרך הקיימת לאופציות חדשות ושחרור דברים טובים להשלמת הכנתם

העירייה, בשל חשיבותו הגדולה והמכרעת לכלל תושבי העיר, הן הנהגים והן הולכי הרגל. כולם מודעים לכך שקיימת מצוקת תנועה עזה ומתמדת בעיר, בשל כמות בלתי נתפסת של קווי תחבורה בין-עירוניים, אשר כולם כאחד חייבים לצלוח את רחובות מרכז העיר כדי לצאת החוצה ולהתחיל את מסלולם בפועל. כתוצאה ממצב נתון זה, גם כלל הציבור הבני ברקי וגם נהגי חברות האוטובוסים, סובלים סבל רב ומיותר. כל נסיעה בין-עירונית שאמורה לארוך כ-20 דקות טווח סיבובי איסוף בתוך שכונות העיר, הופכת בפועל למטרד מעיק של שעה עד שעה וחצי המתנה בפקקים”.

העירייה, בשל חשיבותו הגדולה והמכרעת לכלל תושבי העיר, הן הנהגים והן הולכי הרגל. כולם מודעים לכך שקיימת מצוקת תנועה עזה ומתמדת בעיר, בשל כמות בלתי נתפסת של קווי תחבורה בין-עירוניים, אשר כולם כאחד חייבים לצלוח את רחובות מרכז העיר כדי לצאת החוצה ולהתחיל את מסלולם בפועל. כתוצאה ממצב נתון זה, גם כלל הציבור הבני ברקי וגם נהגי חברות האוטובוסים, סובלים סבל רב ומיותר. כל נסיעה בין-עירונית שאמורה לארוך כ-20 דקות טווח סיבובי איסוף בתוך שכונות העיר, הופכת בפועל למטרד מעיק של שעה עד שעה וחצי המתנה בפקקים”.



ראש אגף תחבורה ציבורית בחברת נתיבי איילון:

"בני ברק תהיה העיר המרושתת ביותר בגוש דן"



לצד בשורת המהפכה התחבורתית הצפויה: בני ברק תהיה העיר המרושתת ביותר בגוש דן « שיחה עם אסף כהנא, ראש אגף תחבורה ציבורית בחברת נתיבי איילון על התכנון המעמיק שמאחורי רשת התחבורה החדשה » פנינו לאן?

העיר עבור תושבי בני ברק?
"רישות העיר הוא מושג מקובל בענף התחבורה, שמספר על רשת קווי תחבורה ציבורית שתתחיל לפעול בקרוב ממש ברחבי העיר בני ברק. קווי התח"צ יובילו את קהל הנוסעים ממקום למקום בשכונות העיר השונות, ומכל מוצא לכל יעד, לרבות כל קצווי בני ברק ומוקדי הפעילות הקיימים בה".

רשת התחבורה הציבורית המחודשת תפעל בדרך יעילה ומהירה למען התושבים, כאשר היא מחולקת ומסוגלת לפי שלוש שכבות מרכזיות של קווי האוטובוסים. שכבת הרשת הראשונה מתמקדת בהיררכיה של קווי נסיעה פנימיים ומקומיים הפועלים ברחבי בני ברק בלבד ולא מחוצה לה. במסגרת השינוי המבורך, צפויים כן, תכנית 2025 המקודמת על ידי הרשות לתחבורה ציבורית ואגף תחבורה ציבורית בנתיבי איילון, מציעה תוכנית ארוכת טווח המרשתת את המטרופולין בקווים מקומיים, עורקים וקווי פרימיום מהירים".

תפתחויות חיוניות רבות צפויות בקרוב בעולם התחבורה בעיר בני ברק, ואת חלקן אפשר כבר לגלות ממש עכשיו. ביקשנו לקבל פרטים מדויקים ומשמחים על המהפכה החיונית שתחלול ברחובות העיר ותשנה את מפת התחבורה הציבורית על פיה, מפי אסף כהנא, ראש אגף תחבורה ציבורית בחברת נתיבי איילון.
"אגף תחבורה ציבורית בנתיבי איילון הופקד על ידי משרד התחבורה לקדם ביחד עם הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, ייעול ושיפור של רשת קווי תחבורה ציבורית בכל מטרופולין

מה משמעותו של רישות

שיצרה עיריית בני ברק יחד עם תושבי העיר, במסגרת פרויקט 'מהיר לעיר', מדגיש כהנא, "במהלך ייחודי, נשאלו התושבים במפגש ישיר עם הגורמים הרגלי הנסיעה שלהם בעיר, והדרישות הקיימות לשינויים במסלולי התחבורה, לפי ביקוש וצרכים. התושבים הציפו את האתגרים הקיימים ולפי פילוח נתונים אלה, תוכננו בקפידה המחדשים לתועלת הנוסעים בעיר ולנוחיותם הרבה".
שכבת הרשת השנייה פועלת במסלולי נסיעה מבני ברק לערים הסמוכות אליה, וכן חוצה מערים אלה לתוככי העיר. במסגרת זו כבר הופעל לאחרונה קו חדש, 28, אשר פותח את מסלולו בתחנת רכבת מרכז בתל אביב, עוצר ליד בית החולים איכילוב (ויצמן) ונכנס לבני ברק דרך רחוב ירושלים. הקו חולף גם ברחובות רבי עקיבא וכהנמן, בצומת קוקה קולה עד לקריית אונו וכן להיפך. קו זה מחליף את קו 45 שבוטל בעבר ומשיב על תיקונו את המסלול המחבר את הנוסעים

ואבוחצירא ומגיע לרמת החיל לתועלת תושבי קריית הרים לוי בתל אביב, מן הכיוון השני נוסע קו זה לכיוון קריית אונו, עובר בנתיב התחבורה הציבורית החדש ברחוב בן גוריון בקריית אונו וממשיך עד ליהוד.
בשכבה השלישית - המהווה את הבשורה החשובה ביותר לתושבי העיר בני ברק - ממוקמים קווי האוטובוסים הבין-עירוניים

קווים, אפיקים ואגד ואגף תחבורה ציבורית בנתיבי איילון".
המהפכה בתחבורה לא עוצרת: "בנוסף לשינויים ברשת הקווים, בשנים הקרובות צפויים להיבנות מסופי תחבורה ציבורית חדשים בעיר שיאפשרו ממשקים מהירים עם הקו האדום הצפוי להיפתח בסוף שנת 2022. זאת בנוסף לסלילת צירי מהיר לעיר המתרחשת בימים אלו ברחבי

"במהלך ייחודי, נשאלו התושבים במפגש ישיר עם הגורמים המקצועיים בעירייה, אודות הרגלי הנסיעה שלהם בעיר, והדרישות הקיימות לשינויים במסלולי התחבורה, לפי ביקוש וצרכים. התושבים הציפו את האתגרים הקיימים ולפי פילוח נתונים אלה, תוכננו בקפידה שבעת הקווים החדשים לתועלת הנוסעים בעיר"

שנוסעים למוקדי הערים החדרות המרכזיות הרחוקות יותר, כמו: ירושלים, מודיעין עילית, אשדוד, ביתר עילית, נתניה, בית שמש ועוד. קווים אלה צפויים לעבור ייעול משמעותי במסלוליהם.
אלו שינויים תיצור הרשת?
"רישות העיר נועד ליצור מערכת תחבורה ציבורית מסודרת שתתן לציבור הנוסעים הבני ברק בהירות והתמצאות מלאה במפת הנסיעות לצד שירות איכותי וטוב יותר המותאם לצרכיו. הרישות יעניק מענה הולם על שתי מטרות חשובות משמעותיות", מסביר אסף כהנא, "ראשית, תפחית הרפורמה הקרובה את עומסי הנסיעות בתוך העיר עצמה. שנית, השינויים אמורים לשפר את זמני הנסיעה מבני ברק החוצה".

העיר. כל אלו מבטיחים מהפכה אמיתית בשירות התחבורה הציבורית בבני ברק, מספר כהנא. לדבריו, תכנון תחבורה ציבורית בבני ברק הוא אתגר והתנסות מיוחדת שלא כל מתכנני התחבורה התכנון בעיר - ביקושים גדולים לתחבורה ציבורית, רשת רחובות צפופה, טופוגרפיה מאתגרת, שעות שיא שונות מן המקובל (לדוגמה: בשעה 23 במוצ"ש לקו 402 יש 16 יציאות) - אתגרו אותנו מאד בבואנו לתכנן את הרשת החדשה, אך שיתופי הציבור והידע של ציגי הציבור אפשרו להבין את צרכי התושבים".

ראש אגף תחבורה ציבורית בנתיבי איילון מבקש לסיכום לציין לשבח את שיתוף הפעולה היוצא דופן שנוקם עם העירייה, משרד התחבורה וחברת דן, לצורך תכנון הרשת החדשה. "שיתוף הפעולה הבטיח כי הרשת נותנת מענה לצרכי הציבור ואנו משוכנעים שבקרב תושבי העיר ירגישו את השינוי לטובה", סיכם כהנא.
עם תחילת הרפורמה בתחבורה, יועמד לרשות התושבים מערך הסברה מקיף הכולל העמדת הלב וההתאמה לצרכים שעלו מן השטח. שיפורים אלו ברשת הקווים הינם פרי עמלו של צוות תכנון משותף של העירייה, משרד התחבורה, חברות דן, סופרבוס, ועד להטמעה המוחלטת.

על הליכי התכנון והביצוע שעשויים לארוך שנים, אך במשרד התחבורה, כולם מגויסים להצלחת התכנית. הדרג הפקידותי ונבחרי הציבור מודעים להשקעה הרבה של העירייה והצעדים הנוקטים למען התושבים - החל באוטובוסים פנים עירוניים ובין-עירוניים וכלה בשדרוג התשתיות ובהתחייבויות בסכומי עתק למען התושבים.
עם נכסות לתפקיד סגן שרת התחבורה, נועדתי עם ראש העיר, מנכ"ל העירייה וגורמים נוספים ואנו פועלים יחד בשיתוף פעולה ובסניגריה מלאה, כשלגד עניינו עומדת המטרה המשותפת: לקדם



הרב אורי מקלב סגן שרת התחבורה

בני ברק על מפת התחבורה הארצית

את התחבורה בעיר ולהוציא את בני ברק ממפת הפריפריה התחבורתית.
במקביל, אנו פועלים ללא לאות לשטח את עקומת תאונות הדרכים בעיר, תוך שימת דגש גם על תאונות הדרכים שאינן קטלניות. מטרה זו דורשת שינוי ושיפור התשתיות, תמרוז נכון, רימזור והסברה נכונה לציבור תושבי העיר בני ברק היקרים לנו מאוד.

מהיכרות עם ראש העיר, חברי העירייה והממונים על המחלקות והאגפים, מה שעומד לנגד עיניהם בבואם לקבל החלטות אופרטיביות בראש ובראשונה, זו סובתו של התושב הפשוט. משרד התחבורה מודע לכך שלציבור החרדי ולתושבי בני ברק ישנם מאפיינים וצרכים שונים מאשר ברשויות מקומיות אחרות. מספר הרכבים פר תושב בעיר הנמוך יחסית למספר הכללי, מלמד על אורח החיים הצנוע ועל הצורך ללתי עדיפות לקווי השירות בתחבורה הציבורית.

ישנה הבנה שהמגזר החרדי הינו צרכן כבד של תחבורה ציבורית יותר מכל מגזר אחר וצורכי הציבור שונים מכלל האוכלוסייה. דוגמה לכך ניתן לראות בתגובות קווי השירות בזמנים מיוחדים, כמו ערבי חגים וכדומה והפעלת קווי שירות ייעודיים לשכונות מסוימות.

שנים רבות הייתה הרגשה שכביכול בני ברק נדחקה הצידה בכל הקשור לתכנון התחבורה הציבורית בעיר, אך לא עוד. אנו פועלים לשנות את המצב ומציבים את העיר בני ברק במקום גבוה על מפת התחבורה בארץ.

שנים רבות הייתה הרגשה שכביכול בני ברק נדחקה הצידה בכל הקשור לתכנון התחבורה והתחבורה הציבורית בעיר, אך לא עוד. אנו פועלים לשנות את המצב ומציבים את העיר בני ברק במקום גבוה על מפת התחבורה בארץ. משרד התחבורה ועיריית בני ברק עם הפנים לשינוי. אנו פועלים יחד, כתף אל כתף ופועלים לשינוי.

יחד אנו מפחיתים את הפקקים ומנגישים את קווי השירות בתחבורה הציבורית, העירונית והבין עירונית.
העיר בני ברק ממוקמת על צירי תחבורה צפופים ועמוסים ומשרד התחבורה עמל על פתרונות תחבורה יצירתיים ובהם מערכות הסעת המונים מוגוונות החל מקווי המטרו שישעו במנהרות תת קרקעיות בדרום העיר דרך הרכבת הקלה ההולכת ומוקמת בצפון העיר ועד לתוכניות קווי שירות חדשים לצד מסופי תחבורה ציבורית חדישים ומשוכללים שינגישו את השירות לתושב.

פחות פקקים, פחות זיהום אוויר, הגעה מהירה מנקודה לנקודה והקלה בכניסה וביציאה מהעיר



איתמר בן מאיר, מנכ"ל נתיבי איילון, מספר בשיחה עם 'נעים לעתיד' על מהפכת התחבורה המתוכננת בבני ברק ומצהיר: "אנחנו רואים בבני ברק מודל מחייב שיועתק לערים אחרות; הפתרון נמצא בפיתוח וההעדפה של התחבורה הציבורית"

כשאנו צופים פני עתיד ירוק יותר ונטול פקקים, עתיד שבו זמן ההגעה מנקודה לנקודה בעיר הצופה בארץ ייעשה בפרק זמן סביר, אנו יודעים שמנכ"ל נתיבי איילון - איתמר בן מאיר הוא האדם הנכון לשיחת עומק כדי לברר האם מדובר בחזון אוטופי, או שמא במציאות ההולכת ונרקמת אל מול עינינו ובעתיד הקרוב תהיה חלק משגרת חיינו.

מהי בעצם חברת נתיבי איילון ומהו החזון התחבורתי שלה?

חברת 'נתיבי איילון' הינה חברה ממשלתית, המשמשת כזרוע ביצועית של משרד התחבורה. החברה מובילה פרויקטים תחבורתיים רחבי היקף ותקציבי במרחב העירוני והמטרופוליני, כשהמטרה הסופית והעליונה היא להגיע בסופו של תהליך למצב שבו ישנה העדפה לתחבורה ציבורית והפחתת השימוש ברכב הפרטי. מנכ"ל נתיבי איילון, איתמר בן מאיר, מספר לנו כי החברה הפכה בשנים האחרונות מחברה בבעלות משותפת של עיריית תל אביב ומדינת ישראל, לחברה ממשלתית בבעלות מלאה הפועלת בכל רחבי הארץ. "ייחודיותה של החברה", אומר בן מאיר, "היא בקידום פרויקטים תוך עירוניים, תוך שימוש נרחב בטכנולוגיות מתקדמות כגון: רמזורים חכמים, ניהול חכם באמצעות חיישנים המוטמעים בכבישים, ניהול ביקושים, וכן פרויקטים חדשניים נוספים".

אנו שומעים רבות על 'תוכנית אב לתחבורה' תוכל להסביר לקורא הפשוט שאינו בקי במונחים הבירוקרטיים מה עומד מאחורי המושג?

"כשמדברים על 'תוכנית אב' מדובר למעשה בהקמת גוף אחד שמתכלל את כל הצרכים ורואה את התמונה הגדולה שמשקפת את הצרכים של הנוסעים בתחבורה הציבורית. הגוף הזה צריך לקחת בחשבון את הנוסע הפרטי שעושה את דרכו בתחבורה הציבורית, לחשב את זמן הנסיעה, זמני ההמתנה ולוחות הזמנים

של כל כלי תחבורה ציבורי שנמצא תחת אחריותו". חברת נתיבי איילון קלטה לשורותיה 170 עובדים חדשים שיאפשרו לה להוציא לפועל את המיזמים הרבים העומדים לפתחה. "החברה 'רעבה' לקדם את הפרויקטים", אומר בן מאיר בחיוך. החברה מקדמת פתרונות תחבורה מתקדמים המותאמים לצרכי הייחודיים של מדינת ישראל כאשר החזון שמוביל את קובעי המדיניות בחברה הוא להיות חברה יוזמת, חדשנית, לומדת ומתפתחת, המובילה ליישום מערכת תחבורה ברת קיימא בישראל.

אחת התוכניות שחברת נתיבי איילון מקדמת היא תכנית "מהיר לעיר". תוכל להרחיב על התכנית, מדוע מבחינתכם, בני ברק מתאימה לתכנית?

"בשנת 2016 משרד התחבורה חתם הסכם עם 17 רשויות במטרופולין תל אביב, על הקמת רשת נתיבי תח"צ. הפרויקט הזה, נותן לראשונה עדיפות לתח"צ לעומת רכב פרטי. מכיון שבני ברק היא העיר הכי צפופה במטרופולין תל אביב, התכנית הזו תיתן מענה לחלק מבעיות התחבורה בעיר", מסביר בן מאיר.

בעיית צפיפות כלי הרכב אינה רק נחלתו של מטרופולין תל אביב. על פי הנתונים, מדינת ישראל צפופה פי שלוש לעומת מדינות ה-OECD, מה שמוביל לפקקי הענק שאנחנו חווים ורואים מדי יום בכבישים בכל רחבי הארץ ובפרט במטרופולין תל אביב העמוס לעייפה. בשל הצפיפות העירונית, אין מנוס מלהעביר כמה שיותר אנשים מנהיגה ברכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית.

בן מאיר מונה בפנינו את שלושת הצלעות של פרויקט "מהיר לעיר" שבקיומן ניתן לפתור את בעיית התחבורה והצפיפות בכבישים: תשתיות - שדרוג המרחב הציבורי ומתן העדפה לתחבורה ציבורית והולכי הרגל. כולל שיקום, הרחבה ושיפוץ

כל המרחב הציבורי-סביבתי. שדרוג המרחב העירוני, הרחבת המדרכות, ספסלים, שדרוג תחנות האוטובוסים, שבילי אופניים ועוד. תפעול - הגברת תדירות הקווים והקפדה על לוחות הזמנים, התאמה של שעות הפעילות לכמויות הנוסעים ולצרכיהם, נגבור והוספת קווים, ותכנון והתאמה מחודשת של קווי אוטובוס קיימים לפי צרכי התושבים.

ניהול - שילוב והטמעה של טכנולוגיה חכמה ברמזורים תוך מתן העדפה לתחבורה הציבורית, הגברת האכיפה באמצעות מצלמות ומערכת שליטה, פיקוח ובקרה על כל הרמזורים ברחבי המטרופולין.

כמה כסף אתם מתכננים להשקיע בעיר בני ברק?

"ההשקעה הצפויה בפיתוח התחבורה בבני ברק היא בסך כולל של שמונים מיליון שקלים. בנוסף, העירייה מקבלת תמריצים בגובה של 13 מיליון שקלים לפיתוח תשתיות התחבורה בעיר, סלילת נת"צים באורך כולל של 3.2 ק"מ לאורך הרחובות חזון איש, עזרא, רבי עקיבא והרב כהנמן. ובמקביל, יואץ שדרוג הרחובות החלופיים והתאמתם לתנועת רכבים פרטיים, כשגם הפיתוח הסביבתי לא נשכח ובכלל זה: נטיעת גזיזים עציים, התקנה והחלפה של ריהוט רחוב, הקמת תחנות חכמות ושידור המרחב הציבורי לרווחת התושבים. "בנוסף", אומר בן מאיר, "אנו מתכננים הקמת נת"צ גם באזור הרחובות בן גוריון וששת הימים".

כל הפעולות נעשות בשת"פ מלא עם עיריית בני ברק, מתוך הידברות והקשבה לצרכי התושבים. משרד התחבורה וחברת נתיבי איילון מבינים שבלי שיתוף פעולה, הפרויקטים המבורכים הללו לא יוכלו לצאת לפועל. החברה גם מתכננת התקנה נוספת של שלטים ומכוונים מתקדמים ומדויקים שידווחו על הגעת אמצעי התחבורה הציבורית בזמן אמת. בנוסף, כחלק מתכנית האב לתחבורה, יוקצו שטחים להקמת מסופי אוטובוסים מתקדמים, שיקלו על התעבורה ברחובות העיר.

מרבית המשפחות בבני ברק הן משפחות גדולות ב"ה, ורבות מהן ללא רכב פרטי, איך תשפיע תוכנית התחבורה ההולכת ונרקמת על יכולת ההתניידות שלהן בתוך העיר ומחוצה לה?

לבן מאיר חשוב להרחיב בנושא: "חשוב להבין את ההבדל בין רישות חכם של קווים פנימיים עם התאמה של לוחות הזמנים, כדי לצמצם את זמן ההמתנה ומרחק ההליכה הנדרש לקו הרצוי ובמעבר בין הקווים למינימום, לעומת

תוכל לתת לנו דוגמה לפעולות ולפתרונות שיצאו לפועל כתוצאה ממפגש עם תושבים? "קחו לדוגמה את קו 28 החדש, הקו נקבע והותאם לפי בקשת התושבים כתוצאה ממפגשים עם התושבים. בכל מקרה, המדיניות היא לתת העדפה לתח"צ כדי לפתור את בעיית התחבורה בעיר לטובת התושבים, גם אם לפעמים זה יבוא על חשבון בעלי הרכבים הפרטיים".

ולסיום, מנקודת מבטך המקצועית, איך אתה רואה את התחבורה בבני ברק בעוד 5 שנים?

"פחות פקקים, פחות זיהום אוויר

בן מאיר: "כל הפעולות נעשות בשיתוף פעולה מלא עם עיריית בני ברק, מתוך הידברות והקשבה לצרכי התושבים. משרד התחבורה וחברת נתיבי איילון מבינים שבלי שיתוף פעולה, הפרויקטים המבורכים הללו לא יוכלו לצאת לפועל. נציגי החברה מקיימים וקיימו פגישות רבות עם קבוצות תושבים מכל רחבי העיר כדי לשמוע ולהבין אילו תכניות יסייעו לפתרון המצוקה התעבורתית"

נסיעות בין עירוניות, שהמטרה בהן להגיע במהירות וללא עיכוב מיותר בתוך העיר אל היעד הרצוי, ולכן מיועדת תוכנית מהיר לעיר ושיפור דרכי היציאה מהעיר". החברה ערה והגישה לצרכי הציבור ולכן דוגלת בשיתוף הציבור. נציגי החברה מקיימים וקיימו פגישות רבות עם קבוצות תושבים מכל רחבי העיר כדי לעמוד באופן בלתי אמצעי על הצרכים, לשמוע ולהבין אילו תכניות יסייעו לפתרון המצוקה התעבורתית כדי להתאים את התכניות לצרכים בשטח.



חיים גליק, מנכ"ל נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים נעים להכיר, נעים ברכבת הקלה

תושבי בני ברק היקרים, ה' עמכם. בימים אלו, שמח אני להיות איש בשורה. נפלה בחלקי הזכות לשמש כשליח הציבור שתפקידו להביא ולהעמיד לרשותכם את השירות החשוב והמרכזי: פרויקט הסעת

ההמונים - הרכבת הקלה. חב' נת"ע שאני עומד בראשה, עוסקת מזה שנים בבניית הקו האדום - החוצה את העיר בני ברק, יחד עם שני קווים נוספים עתידיים שישרתו את נוסעי העיר: הקו הירוק והקו הסגול. מערכת זו של רכבות קלות, תשרת את תושבי העיר ותעניק שירות מיטבי, איכותי ומקצועי, בתדירות גבוהה מאוד. בין שלוש לחמש דקות יחלפו בין רכבת לרכבת! כך שההמתנה המייגעת בתחנות, תקטן למינימום.

כדי לסבר במעט את האזון, היקף ההסעות הצפויות בקו האדום בלבד, צפוי לעמוד על כ-70 מיליון נוסעים מדי שנה! מדובר בהיקף עצום בכל קנה מידה. הנסיעה בקו האדום, תביא הקלה משמעותית לכלל הציבור במשך זמן הנסיעה, תקטין ואף תשחרר את התלות בשימוש ברכב פרטי, שעות של זמן אבוד בפקקים יחסך ואיכות החיים תגדל.

אני מודע למציאות הלא נעימה כתוצאה מעבודות התשתית המרובות, לקשיים, לפקקים ולתופעות הלוואי שהתושבים חווים, אך אני סמוך

אני סמוך ובטוח שכאשר תסתיימה העבודות - תחוו אתם, יחד עם כלל תושבי גוש דן, שיפור משמעותי באיכות החיים כתוצאה מהשימוש בתחבורה הציבורית הנוחה והאיכותית

ובטוח שכאשר תסתיימה העבודות - תחוו אתם, יחד עם כלל תושבי גוש דן, שיפור משמעותי באיכות החיים כתוצאה מהשימוש בתחבורה הציבורית הנוחה והאיכותית, מהנסיעה בקרונות המהודרים והמהירים באמצעי התחבורה החדשים ביותר. עד אז, אבקש כי תמצאו את הסובלנות והסבלנות ואורך הנשימה עד חלוף התקופה.

חשוב לי להדגיש כי חברת נת"ע, מחויבת לדאוג שהרכבות וכלי התעבורה שישרתו את תושבי גוש דן בסיום העבודות, יעמדו בסטנדרטים הגבוהים ביותר של דרישות הבטיחות, עפ"י אמות המידה הבין לאומיים הגבוהים ביותר. ובעזרת השם, גם נתרום להורדת מספר הנופגעים בתאונות הדרכים. אני מאחל לכולנו, שימים אלו יובילו לאחדות שתקרב את הגאולה, השיח יהיה בונה ולא מפלג, ונמשך כולנו לשמש דוגמה ומופת ואור לגויים.

תנופת עשייה - בני ברק על מפת התחבורה הארצית

נוהגים כשורה

חמושים במסכה ובמרחק שני מטר, יצאנו לביקור במסופי השירות של נהגי חברת 'דן' בבני ברק, כדי לתפוס את הנהגים לשיחה קצרה בין נסיעה לנסיעה « שאלנו את דעתם על הקהל המיוחד שהם מארחים באוטובוס מדי יום, תהינו למה בחרו לבלות שעות ארוכות מאחורי ההגה והבנו כי אי אפשר להחליף נוסעים כאלה » לנהוג בדרך ארץ



צריך לנשום את האנשים ואת הילדים שעוולים לאוטו

חנוך גרנביץ' נהג אוטובוס בחברת 'דן' 28 שנה

חנוך הוא חלק אינטגרלי מהנוף התחבורתי של בני ברק. כל תושב קבע בעיר, מבוגר כצעיר, מזהה מיד את הפנים החייכניות של הנהג הערער הממושקף המנווט בנועם את האוטובוס התורן כבר כמעט שלושים שנה, ברחובות בני ברק ובסמטאותיה.

כיצד התחלת את דרך במקצוע?

"אני מאחורי ההגה כבר 35 שנה, תקופת חיים לא מבוטלת", מחייך גרנביץ' את חיוכו הנצח. "בתחילת דרכי עבדתי במשך שנתיים בחברת 'דרכי נועם'. תפקידי היה ללקט תפוזים פכרס שהיה קיים פעם בפאתי העיר, ותיקי בני ברק עוד זוכרים אותו מן הסתם, להעמיס אותם על הטנדר ולחלק למשפחות בעיר.

"הפעם הראשונה בה שימשתי כנהג הסעות רשמיות הייתה נסיעה משפחתית למירון עם 10 מקומות. למחרת, סיפר לי הבוס כי נוסעיי מאמש נהנו במחיצתי כל כך, שכבר ביקשו מראש לשריין אותי לנסיעה הבאה שלהם.

"לאט לאט התקדמתי לרישיון נהג אוטובוס. גם פה נצרכה בזכרוני נסיעת הבראשית. הסעתי בנות סמינר נרגשות לשמחת אירוסין של חברתן לכיתה שנערכה באשדוד. נסיעה הצטרפה לנסיעה, ואני צברתי לי קהל לקוחות מרוצה שמצביע ברגליים ובכרטיסיה.

"עבדתי במשך 5 שנים כנהג הסעות לתלמידי חיידר סערט ויוניץ, ואהבתי כל יום וכל נסיעה. הורי הילדים ואני פיתחנו קשרים חמימים. אותה עת נולדה לי שלישיה, ונשות החסידות סייעו למשפחתי והגישו עזרה עצומה.

"מאז השתלבתי בחברת דן ואיישתי שנים ארוכות את הקווים הפנימיים 2, 5 ו-6. בשנים האחרונות סופחתי למחלקת הסעות בתי הספר בחברת 'דן', בעקבות פניה אישית של ראש העיר דאז, חנוך זייברט, אשר ביקש מהנהלת דן לשבץ אותי בהסעות ילדים בשל המוניטין שרכשתי והאהדה הרבה שגילו לי בני הגיל הרך במיוחד. בין השעות 9 ל-13 אני עובד בשירות החברה, לפי הצרכים הדינמיים."

למה דווקא ילדים?

גרנביץ' שופע סיפורים ואנקדוטות למכביר. בכל זאת, 30 שנה (כמעט) לא הולכות ברגל, או נוסעות באוטובוס... מבעד לדבריו ניכרת החיבה הרבה שהוא רוחש לתושבי בני ברק,

בפרט לילדי הדור הצעיר, חיבה שחוזרת אליו בכפל כפליים מכל קצוות העיר. "יש לי חברים כבר מגיל אפס", הוא צוחק. "כל הילדים שאני מסיע - חברים טובים שלי. למעשה, אפשר לומר שגדלו עלי דורות. אני פוגש המון אברכים שמספרים לילדיהם כי גם הם נסעו איתי באוטובוס בילדותם.

"אחד הנוסעים הצעירים שלי ביום-יום הוא ילד זך בן 4 שנים שאני מסיע לתלמודו. פעם אחת אמר לי בתוך חילופי דברים משעשעים: 'אם לא תהיה נהג טוב, אכין ממך טשולנט לשבת'... צחקתי וזו הפכה להיות בדיחה קבועה שלנו. אחרי כמה ימים שאלה אותי אימו שמלווה אותו בכל יום לתחנה: 'חנוך, מה נסגר עם הטשולנט לשבת?', סיפרתי לה והיא אמרה לי בהתרגשות: 'לילד הזה יש בעיות אכילה. בשבת, בפעם הראשונה הוא התחיל לטעום מן הטשולנט ולאכול בתאבון. הוא אמר לי: זה בשביל חנוך... אז תודה לך!'

"יש בקרים שלא מתחשק לילדים לעזוב את המיטה הנוחה ולהתארגן לקראת היציאה אל החיידר. הורים מספרים לי על משפט המפתח שלהם: 'חנוך מחכה למטה!' לא צריך יותר מזה. הילד כבר רץ ומתלבט בזריזות כדי להתייצב להסעה בזמן ולפגוש אותי.

בשבתות, כשאני מהלך בדרכי לבית הכנסת ובחזרה, אני פוגש ילדים והורים שהכרתי מתחנות שונות בעיר, ורואה פתאום כי מדובר באב ובנוי או באחים, ממש איחוד משפחות אמיתי מתרחש מול עיניי."

שתף אותנו בסיפורים פיקנטיים מחיי הנסיעות בבני ברק

"הסיפורים שלי חצו זמן את גבולות העיר. לאן שלא אלך, מזהים אותי ממרחקים. כבר הייתי ברומניה וביוון, ובכל מקום קוראים לי מרחוק: 'חנוך, הגעת עם קו 2 עד לפה?'. כנסעתי להתפלל בעיירה קרעסטיר, השליח קיבל את פניי בחיבוק חם (בעידן טרם הקורונה, כמובן) והזכיר לי נשכחות, שבגיל צעיר הסעתי אותו מדי יום אל החיידר.

"אבל נחזור לבני ברק... כשאני נוסע ברחובות בני ברק, אני חש שאני מסתובב בסלון ביתי. הנוסעים הם אנשים שאני חי איתם ואוהב אותם. פעם עלתה לאוטובוס אישה מבוגרת וביקשה ממני טובה מסימת שהתקשיתי קצת לקיימה. כשהיא ראתה את פניי שהחמיצו מעט, היא התרחה מולי באצבע רועדת: 'תזיהר, אני אספר לאמא

שלך!', ואמא שלי בת 80 - בלי עין הרע - מקבלת המון ד"שים ממכרות וידידות שלה על בנה הנהג. זה מחמם לה את הלב. "בפעם אחרת, עלה לאוטובוס נוסע שפניו היו מוכרות לי. פתאום נזכרתי וזהו חבר נעוריי מספסל בית הספר. פניתי אליו בהתלהבות: 'מוישי (שם בדוי), מה אתה עושה פה?!', וככה החלפנו זכרונות עבר עד שירד בתחנה שלו. מיד אחר כך פנה אלי נוסע אחר, ואמר לי: חנוך, יש לך מושג

על התנהגותה ולצערי גערתי בה ליד כולם. לאחר שירדה מהאוטובוס, ניגשה אלי אישה אחרת וסיפרה לי כי לאותה נוסעת יש צרות רבות וכואבות, וכמעט שאינה יודעת יום טוב בחייה. הצטערתי על כך על מעשי. בפעם הבא שעלתה על האוטובוס, ביקשתי ממנה סליחה. מאז, אני יודע כי כל נוסע שצועק או מתווכח, אי אפשר לדעת איזו קופסת ייסורים הוא מחביא בתוך הלב.

"יש לי חברים כבר מגיל אפס. כל הילדים שאני מסיע - חברים טובים שלי. למעשה, אפשר לומר שגדלו עלי דורות. אני פוגש המון אברכים שמספרים לילדיהם כי גם הם נסעו איתי באוטובוס בילדותם"

"לעיתים אני נדרש לנהוג מחוץ לעיר, בתל אביב, גבעתיים ועוד. אז אני מרגיש שליחות כפולה. מעבר למחויבות הגבוהה שלי לבצע את עבודתי כראוי ולהעניק שירות לנוסעים, אני שגרי של המגזר החרדי והדבר ניכר בלבושי החיצוני ובהנהגותיי. לכן, אני משתדל להקפיד ולהיות מלא בסבלנות ובאורך רוח, להיות אכפתי ולנהוג בדרך ארץ, בשמחה ובטוב לבב. מבעד למסכה, אני מרגיש את החיוך של הנוסעים, את התגובה המעריכה. הקשישים שעולים בתחנות של גבעתיים, מקשיבים למוזיקה החסידית שאני משמיע ברמקול, ומספרים לי בגעגוע על זיכרונות מבית סבא בעיירה באירופה."

אילו היו הנוסעים מתבקשים לתאר אותך, מה היו אומרים?

גרנביץ' לא מתבלבל, כאילו התשובה מוכנה מראש הוא שולף מיד: "הנהג המיתולוגי של בני ברק."

אם לא נהג אוטובוס, במה היית עוסק?

"לא יודע. אני מרגיש שהקב"ה הועיד אותי לתפקיד זה ממש. אם לא היה נהג אוטובוס כמוני, היה צריך לייצר אותי..."

מילה לסיום לתושבים?

אוהבים אתכם, בני ברקים! כיף לי לפגוש כל יום את כולכם...

במי מדובר? זה דיין גדול, ראש כולל נכבד! אחרי כמה ימים, החבר לשעבר עלה שוב לאוטובוס, הפעם כבר פניתי אליו בתואר כבוד, 'הרב משה, מה שלומכם?' הוא חיך ואמר לי מיד: 'לא הרב ולא משה, בשבילך הייתי ונשארת מוישי'..."

מהם האתגרים שהנך פוגש בנסיעות בעיר?

"זר לא יבין", בטוח גרנביץ' ומסביר: "ההתנהגות שלנו, הבני ברקים, שונה במקצת מבני הערים האחרות. צריך להיות 'בתוך השטיבל' בשביל לדעת ולהבין, כנהג ותיק, אני קורא את הנוסעים שלי עוד לפני שהם עולים אל האוטובוס.

"לפעמים עולה משפחה שלמה, מיוזעת ויגעה, עם עגלות ואופניים והמון גלגלים. כנראה חזרו מפארק. הם מתנהלים לאיטם פנימה. במקום להתעצבן ולזרו אותם, אני נותן להם רגע ועוד שניים. צריך לנשום את האנשים ואת הילדים שעולים לאוטו", הוא מציין, ומוסיף קריאה חשובה, ספק לעצמו ספק לעמיתיו למקצוע: "אל תרגיש מלך על ההגה, אין לך פה סחורה או קופסאות שימורים. מדובר בבני אדם!"

"יש נוסעת שבכל פעם שהיא עולה לאוטובוס אני מבליע אנחה בתוכי פנימה. היא רבה עם כל העולם. צועקת עלי בלי הפסקה, על הנוסעים, על הילדים, על כל מה שאפשר. באחד הימים, כעסי גבר



מאז שהפכתי לנהג אוטובוס, קיבלתי שיעור אמיתי בסבלנות

אייל אליהו

נהג אוטובוס בחברת 'דן' 12 שנה

"מאז שהפכתי לנהג אוטובוס, קיבלתי שיעור אמיתי בסבלנות. לא להיתקל לא לפגוע ולא להיפגע. ולדעת לוותר. לאופניים, לקורקינט, להולכי רגל, לעולם. לבלום, לאפשר לאחר להקדים אותי ואז להמשיך בלי תקלות. זו דרך חיים"

את אייל אנחנו פוגשים על קו האוטובוס שלו, למרות הפוגה הקצרה שיש לו מסיום הנסיעה ועד שיתחיל את הבאה אחריה, הוא מתפנה למענונו בסבר פנים יפות, דבר שמאפיין את עבודתו הציבורית לאורך כל שעות היממה.

ניצד התחלת את דרכך במקצוע?

"כבר מבית אבא ספגתי את האהבה לתחום", מצטחק אייל ומסביר: "אני מגיע מבית ירושלמי, אבא היה חבר 'אגד' ונהג אוטובוס מגיל צעיר ועד הפרישה לפנסיה. עברתי מסלול חרדי שגרתי: בית ספר, ישיבה קטנה וגדולה, כולל. כשמשפחתי גדלה, ביה"ה היה עלי לצאת לעבוד ולסייע בפרנסת הבית. באתי אל תחום הנסיעות באהבה גדולה. שנים רבות נהגתי בקביעות בתוככי בני ברק, בקוים 5, 2, 6, 8-1. כיום אני נוהג בקו חדש יחסית, 267.

"מיד כשהתחלתי לעסוק בתפקידי כנהג, הבנתי שגלומה בו שליחות עצומה. זו לא עבודה טכנית גרידא. יש כאן ערך מוסף אמיתי. אני זוכה לתת שירות לכל סוגי האוכלוסייה הזקוקה לתחבורה ציבורית. אני משתדל להיטיב עם הנוסעים בכל דרך אפשרית. עוצר קרוב למדרכה כדי להקל על קשישים ונכים, מקבל כל נוסע במאור פנים, אם נשכח חפץ באוטובוס, אני מנסה לאתר כתובת או טלפון ולמצוא את בעליו בכוחות עצמי. מלאכת הסיוע ממלאת אותי בסיפוק פנימי."

מהם האתגרים שהנך פוגש בנסיעות בעיר?

"העבודה בבני ברק מורכבת יותר מאשר בערים אחרות. למרבה הצער, אין מספיק מודעות לכללי הזהירות בדרכים, הן מצד הולכי הרגל והן מצד הנהגים האחרים שעל הכביש. קיים עומס קשה, וכולם רוצים לקפוץ קדימה ולהיות הראשונים.

"מאז שהפכתי לנהג אוטובוס, קיבלתי שיעור אמיתי בסבלנות. לא להיתקל לא לפגוע ולא להיפגע. ולדעת לוותר. לאופניים, לקורקינט, להולכי רגל, לעולם. לבלום, לאפשר לאחר להקדים אותי ואז להמשיך בלי תקלות. זו דרך חיים."

שתף אותנו בסיפורים פיקנטיים מחיי הנסיעות בבני ברק

"באחת השנים נהגתי על קו 5 במוצאי שבת. ברחוב אשל אברהם עלתה ילדה קטנה כבת 7 שנים. היא שילמה והתיישיבה באחד הספסלים. בסוף מסלול הנסיעה, כשעצרתי בתחנה הסופית בתוך קריית הרצוג, אני שומע קול בכי עולה מתוך האוטובוס. מיהרתי לחפש אחר היבבות, ואני מוצא את הילדה בוכיה ומספרת כי לא ידעה באיזו תחנה לרדת והלכה לאיבוד.

"מיד ביקשתי את הטלפון של אמא שלה, למרבה המזל הילדה ידעה אותו על פה. הרגעתי את האמא ועדכנתי אותה שהבת איתי ובעוד מספר דקות עלי לצאת שוב למסלול. האמא זיהתה את קולי כנהג האוטובוס המוכר של קו 5

ונשמה לרווחה. היא סיכמה איתי על תחנה בה יבואו אחי הילדה לאסוף אותה, ואני זכיתי לקיים מצוות השבת אבידה".

בביתו שומר אליהו מכתבי תודה רבים שהביאו לו נוסעים מוגבלים ונכים על כסאות גלגלים, המבקשים לחלוק לו את הוקרתם ותודתם על שהיה להם כמלאך מושיע בנסיעה הראשונים.

אם לא נהג אוטובוס, במה היית עוסק?

"הוכשרתי להוראה ולמתן הרצאות. אני גם נואם בפועל באירועים משפחתיים וחברתיים, אז כנראה שהייתי מרצה. אני גם אוהב מוזיקה, עוסק בחזנות ובשירה וקורא בתורה."

מילה לסיום לתושבים?

"חשוב לי לציין שחברת 'דן' מחבקת את הנהגים החרדיים ומכבדת מאד את צרכי הדת שלנו. כנהג קבוע, אני מתפלל 3 תפילות במניין ואף לומד מדי יום שיעור תורה. זכינו במנהל עבודה יקר מידות, יוסי שאבו, שמשתדל לבוא לקראת כל נהג ולהעניק לו את צרכיו ותנאים משופרים."



מדובר בציבור ישר מאד

מיכאל רוסק

נהג אוטובוס בחברת 'דן' 30 שנה

עם הנוסעים שלי, לטוב ולרע. כמוכן, אני נותן שירות באופן ראוי בהתאם לתפקידי ומעביר אותם מנקודה לנקודה בבטיחות ובמקצועיות. ייתכן שהם תוהים על קנקנו של הנהג, אבל אני יודע שאני עושה את מלאכתי באמונה. ככה אני שורד 30 שנה במקצוע."

אם לא נהג אוטובוס, במה היית עוסק?

"למדתי באוניברסיטה תואר ראשון במדעי המדינה ואני באמצע לימוד תואר שני. כפי הנראה הייתי עוסק בפוליטיקה בשלטון מקומי או בארגונים."

מילה לסיום לתושבים?

"חשוב לי לציין שמדובר בציבור ישר מאד. אנשים שחיים בתוך עולמם, נאמנים וישרים, כמוכן גם מבחינה כספית. מי ששכח לשלם, ברור לי בוודאות שהוא ישלם את התשלום החסר וישלם לאחר מכן. מדובר בציבור ממושמע לכללים וחיובי בהחלט. ברצוני להודות לאיש משמרות הזה"ב העומד כל בוקר, חורף וקיץ, במעבר חציה ברחוב עזרא קרוב לדמשק אליעזר. הוא עוזר לנו רבות ושומר על התלמידים בדרכם ללימודים. ישר כח."

הקורונה. אני מפנה כאן בקשה למנהלי המוסדות, אנא, שחררו את התלמידים בשעות מפוצלות, כדי שהתפוסה תהיה הגיונית ולא יהיה חשש הידבקות עקב העומס."

שתף אותנו בסיפור פיקנטי מחיי הנסיעות בבני ברק

"לפני מספר שנים נפטר הרב ש זצ"ל

מהו הדבר שאתה הכי אוהב במקצוע?

"את הבית", צוחק מיכאל וממהר להוסיף בנימה רצינית: "העבודה כנהג אוטובוס נעימה לי, בשל העובדה שאינני צריך לשבת במשרד, להיות לבד בין ארבע קירות. אני אוהב את המגע עם האנשים, את האוויר הפתוח ואת המרחבים של הנסיעה."

"העבודה כנהג אוטובוס נעימה לי, בשל העובדה שאינני צריך לשבת במשרד, להיות לבד בין ארבע קירות. אני אוהב את המגע עם האנשים, את האוויר הפתוח ואת המרחבים של הנסיעה"

מהם האתגרים שהנך פוגש בנסיעות בעיר?

"חשוב לי להעלות את המודעות על אתגר ספציפי שאני נתקל בו מדי יום. בשעות הצהריים עולים עשרות ילדים שמסיימים את חוק לימודיהם בחיידרים ובבתי הספר, בוסטון ושתיילי זיתים. כולם יוצאים בבת אחת וממלאים את האוטובוס עד אפס מקום. מדובר בסכנה אמיתית, בפרט בימי חילול שבת. אך החשש שלהם היה כפול.

בירושלים והתארחתי בביתם. לא חזרתי לבני ברק. לא חיללתי את השבת, כמו שביקשו הנוסעים שלי."

אילו היו הנוסעים מתבקשים לתאר אותך, מה היו אומרים?

"כנראה שהיו מתארים אותי כאדם קר, ולא משום שאני כך באמת. בחרתי בהחלטה מושכלת ומכוונת, שלא ליצור תקשורת חילונית שבת. אך החשש שלהם היה כפול."

נעים להציג נעים לעתיד

תחבורה ציבורית חדשה ומשודרגת בבני ברק
החל מיום רביעי, י"ז בחשוון תשפ"א, 4.11.2020

שיפורים ושינויים בקווים בינעירוניים

קווים חדשים (בסופי שבוע בלבד)

קו חדש לאלעד, בסוף שבוע בלבד
ציאה מהירה מבני ברק
דרך אהרונביץ ומחלף גהה

380
קווים

בני ברק ↔ אלעד

קו חדש למודיעין עילית, בסוף שבוע בלבד
ציאה מהירה מבני ברק רבי עקיבא
אהרונביץ ומחלף גהה, במודיעין עילית
מסלול 210

215
קווים

בני ברק ↔ מודיעין עילית

קו חדש לירושלים, בסוף שבוע בלבד
בבני ברק: יציאה מהירה
דרך אהרונביץ ומחלף גהה
בירושלים: ישיר לבר אילן ושפע חיים

409
קווים

בני ברק ↔ ירושלים

קווים שמשנים את מסלולם

400
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
מסלול חדש בבני ברק:
ישיר דרך רח' זבטינסקי - גהה

בני ברק ↔ ירושלים

401
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
מסלול חדש בבני ברק:
רבי עקיבא ונהגון ישיר לים (ללא מחלפים)
בירושלים: דרך שפע חיים, פית, המלג

בני ברק ↔ ירושלים

402
קווים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
מסלול חדש בבני ברק: דרך אבוחצירא,
סוקולוב / הרב שך לחזו"א עזרא

בני ברק ↔ ירושלים

411
קווים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
שירות בכל ימות השבוע
רבי עקיבא ונהגון ישיר לים:
קרית משה, קרית ויבל בית גן ומלחה (תנכי')

בני ברק ↔ ירושלים

412
קווים

שינוי מסלול (הקו פעיל בסופי שבוע בלבד)
מסלול חדש בבני ברק (כמו 402 החדש):
דרך אבוחצירא סוקולוב/הרב שך לחזו"א, עזרא,
כהנמן בירושלים: ללא שינוי

בני ברק ↔ ירושלים, נוה יעקב

413
קווים

שינוי מסלול
(פעיל בכל יום בשעות הערב ובסופ"ש)
מסלול חדש בבני ברק (כמו 411 החדש):
רבי עקיבא ונהגון ישיר לים. מסלול חדש
בירושלים: נסיעה בגארה ב-2 הכיוונים

בני ברק ↔ ירושלים, גבעת שאול

414
קווים

שינוי מסלול (הקו פעיל בסופי שבוע בלבד)
מסלול חדש בבני ברק (כמו 402 החדש):
דרך אבוחצירא סוקולוב/הרב שך לחזו"א,
עזרא, כהנמן בירושלים: ללא שינוי

בני ברק ↔ ירושלים, גבעת התחמושת

422
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
יעדים חדשים בירושלים
לשכונות סנהדריה ורמת אשכול

בני ברק ↔ ירושלים

429
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי לויז
(הקו פעיל בסופי שבוע בלבד)
בבני ברק: שיפור המסלול בקריית הרצוג
ופודס כץ וישיר למחלף גהה בירושלים: ללא שינוי

בני ברק ↔ ירושלים

בני ברק - אשדוד

349
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
תוספת תדירות לאשדוד,
מתחיל בקניון אילון דרך אבוחצירא ואהרונביץ

בני ברק ↔ אשדוד

350
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
מסלול חדש בנחמיה ועזרא /
נדבורא וציאה מהירה מבני ברק
דרך מחלף אלוף שדה

בני ברק ↔ אשדוד

351
אפיקים

שינוי מסלול ושינוי תדירות
שינוי מסלול - דרך אבוחצירא כהנמן,
הארכה לרמת החייל

בני ברק ↔ אשדוד

בני ברק - מודיעין עילית

210
קווים

שינוי מסלול
נסיעה בבן גוריון ב-2 הכיוונים
חיבור ישיר ונוח למתחם התעסוקה BBC

בני ברק ↔ מודיעין עילית

220
קווים

שינוי מסלול
העלאה והורדה באבוחצירא ב-2 הכיוונים
מסלול חדש דרך הרחובות
סוקולוב/הרב שך לחזו"א עזרא

בני ברק ↔ מודיעין עילית

230
קווים

שינוי מסלול
העלאה והורדה באבוחצירא ב-2 הכיוונים
מסלול חדש דרך הרחובות
סוקולוב/הרב שך לחזו"א עזרא

בני ברק ↔ מודיעין עילית

בני ברק - אלעד

280
קווים

שינוי מסלול
נסיעה בבן גוריון ב-2 הכיוונים
חיבור ישיר ונוח למתחם התעסוקה BBC
מסלול חדש מבן יעקב בן דוד לכניסה וציאה מהירה

בני ברק ↔ אלעד



שיפורים ושינויים בקווים עירוניים

קווים אלו תוכננו במסגרת שיתוף הציבור בפרויקט מהיר לעיר של נתיבי איילון ונעים לעתיד של עיריית בני ברק

4

קו חדש
מתחנת הרבנות ועד לקהילת יעקב דרך
אהרונביץ וחזון איש. עובר דרך: בני גוריון,
סוקולוב, אהרונביץ, חזון איש

תחנת רבנות ב"ב ↔ קהילות יעקב

9

קו חדש במקום קו 11 המתבטל
מסלול חדש דרך גבעת סוקולוב, מארך
לקניון אילון והופך לזו כיווני, ומעדי הפעילות
יורחבו לכל שעות היום. עובר דרך: בן גוריון,
סוקולוב, אהרונביץ, חזון איש

אזור התעשייה ↔ קהילות יעקב

11
קו מתבטל

סיבובי - קהילות יעקב

2

שינוי מסלול
הסיבוב הפנימי בקרית הרצוג - מתבטל
עובר דרך: בניחובסקי, רבי עקיבא, יהודה
הנשיא, מעייני הישועה

אזור התעשייה ↔ אהרונביץ

3

שינוי מסלול
הקו מוארך עד קניון אילון, הופך לזו כיווני
ומעדי הפעילות יורחבו לכל שעות היום.
עובר דרך: רבי עקיבא, חזון איש

אזור התעשייה ↔ קהילות יעקב

5

שינוי מסלול
הקו מוארך עד לקניון אילון,
עובר דרך: בניחובסקי, מעייני הישועה,
קהילות יעקב

אזור התעשייה ↔ חזון איש

6

שינוי מסלול
מתווסף מסלול חדש: מקניון אילון דרך קרית
הרצוג ומעייני הישועה ועד רח' חזון איש.
עובר דרך: בניחובסקי, מעייני הישועה, נחמיה

אזור התעשייה ↔ מרום נווה

8

שינוי מסלול
משתדרג לאוטובוסים רגילים, וחיולו שיניים
קלים בקו. עובר דרך: חשב סופר, רמב"ם,
סוקולוב, מעייני הישועה

אהרונביץ (מסלול סיבובי)

שיפורים ושינויים בקווים לערים הסמוכות

18

שינוי מסלול ותגבור תדירות
מסלול משופר בקריית אנו.
עובר דרך: רבי עקיבא, כהנמן, גבעת שמואל

אור יהודה ↔ רמת גן

28

קו חדש לתל אביב וקריית אנו
גישה ישירה לאיכילוב וחיבור בין הכניסה לעיר
קוקה קולה) לאזור רח' ירושלים.
עובר דרך: עיריית ב"ב, רבי עקיבא, כהנמן, גבעת שמואל

תל-אביב ↔ קריית אנו

34

שינוי מסלול ותגבור תדירות
מסלול משופר להפחתת עומסים. מאפשר חיבור בין
אזור חו"א לסוקולוב ובין מחלף גהה ואלת קרית אריה.
עובר דרך: סוקולוב, חזון איש, שד' ירושלים

תל-אביב ↔ פתח תקוה

140

שינוי מסלול
הקו מועבר לקניון אילון (במקום קהילות יעקב)
מסלול מהיר לאורך השומר
עובר דרך: אבוחצירא, זבטינסקי, כהנמן,
הפארק הלאומי

בת ים ↔ בני ברק

160

שינוי מסלול
הקו יוארך לגבעת שמואל
ויספק שירות מזרח-מערב נוסף בבני ברק
ועוד קישור לגשר קוקה קולה

תל אביב ↔ גבעת שמואל

תח"צ בתש"צ:

נך תיראה התחבורה שלנו בעוד עשר שנים

המומחים מצביעים על כך שבעשור הקרוב יתרחשו שלש מהפכות עיקריות בתחום התחבורה:

רכבים אוטונומיים

כלי תחבורה נהוגים בידי מחשב וללא צורך בנהג

מיקרו מוביליטי

מהפכה בתחום כלי התחבורה הדו-גלגליים

תחבורה שיתופית

שירות המחבר בין נוסעים לשם נסיעות משותפות



דמיינו את התרחיש הבא: אתם מזמינים נסיעה ברכב אוטונומי שקרוב אליכם והוא מגיע ואוסף אתכם ועל הדרך אוסף עוד נוסעים במסלול שלכם, ולאחר מכן אתם יורדים בתחנת עגינה של קורקינט ונוסעים בו עד היעד שלכם. התרחיש הזה לא דמיוני כל-כך והוא כנראה יקרה מהר יותר ממה שאתם חושבים.

הכנסת אורחים או הכנסת נוסעים? שירותי התחבורה השיתופית

בעשורים הקודמים ניתנה עדיפות תחבורתית לרכבים הפרטיים, שהתבטאה בעיקר בפיתוח תשתיות. אך עם גידול האוכלוסייה והגידול העצום במספר כלי הרכב הפרטיים, התגלו אתגרים תחבורתיים משמעותיים, שהצרכו חישוב מסלול מחדש וגיבוש פתרונות תחבורה יעילים ומגוונים. כיום, תחום "התחבורה השיתופית" הינו אחד הטרנדים החמים בעולם. בכל העולם קיימות פלטפורמות ייעודיות המשלבות חדשנות וטכנולוגיה במטרה לתת מענה לאתגר התנועה והתחבורה, שצפוי להחמיר אם לא ימצאו פתרונות חלופיים יעילים ונגישים לשימוש ברכב הפרטי, כפתרון תחבורה ראשוני.

הדרך היחידה לפתור את בעיית הצפיפות בכבישים היא בהקטנת מספר הנוסעים ברכב הפרטי, צמצום כמות הרכבים שבכבישים, והגדלת "מקדם המילוי" בקיימים. לפי נתוני משרד התחבורה, מספר הנוסעים הממוצע לנסיעה ברכב הפרטי הוא 1.2 אנשים לרכב. העלאת "מקדם המילוי" ל-1.3, תביא לשיפור של עשרות אחוזים במהירות הנסיעה הממוצעת.

חברות התחבורה השיתופית, 'אובר ליפט', 'ויה' ואחרות, מאפשרות לכל אדם להפוך את רכבו למונית, בלחיצת כפתור. ומהצד השני, כל מי שזקוק להסעה, יכול להזמין נסיעה בפלטפורמה שזמינה באזור שלו. הפלטפורמות הללו למעשה מציעות לכל אדם שנוסע

לעבודה, לצרף אליו לנסיעה נוסע מודמן, להעלות את 'מקדם המילוי' ועל הדרך להכניס כמה שקלים. שירותים אלו, בעלי מנגנונים טכנולוגיים הכוללים סנכרון, נגישות, והתאמות היצע וביקוש, יספקו פתרונות תחבורתיים משלימים למצבים המאתגרים שאינם מקבלים מענה בעקבות מגבלות התחבורה הציבורית המסורתית: כגון נגישות ליישובים קטנים, תחבורה זמינה בשעות מאוחרות ואף כתגבור לתחבורה הציבורית בשעות השיא ועוד.

שירותי התחבורה החכמה, והתחבורה השיתופית, תורמים למהפכת הניידות, מציעים אפשרויות בחירה, יוצרים ומגבירים תחרות, ובעיקר מעלים את הרווח לציבור. חשוב להבהיר כי הפתרונות הללו לא מחליפים את התחבורה הציבורית, אלא משמשים כפתרונות משלימים שבסופו של יום יגרמו ליותר אנשים להשאיר את רכבם בחנייה ולנוע לעבודה בתחבורה הציבורית או החליפית.

בישראל, מונעות בעיות רגולטוריות לעת עתה את הפעלת חלק מהשירותים. למשל, חברת אובר אינה מורשית להפעיל את הפלטפורמה שלה בישראל בשל 'חוק המוניות' שבה להבטיח את פרנסתם של נהגי המוניות, אך גם זה עומד להשתנות, למשל חברת 'באבל' החלה בפילוט במסגרת הסכם עם חברת 'דן'. במסגרתו היא מפעילה שירות היסעים חכם לפי דרישה.

רכב ללא נהג? זה לא מדע בדיוני

בעידן הנוכחי בו מחשבים מנהלים כמעט כל דבר, ואפילו מטוסים מטוסי ענק עם אלפי נוסעים, כולם מבינים שבעתיד הלא רחוק, מחשב יחליף את התפעול האנושי, כשהשאלה בקרב מומחי העתיד היא לא האם, אלא מתי תפרוץ המהפכה הממוחשבת ובאיזה אופן. בחממות ההיי-טק הישראלית, חברות סטארט-אפ רבות פועלות על פיתוחים בתחום כלי התחבורה האוטונומיים, מה שלא נעלם מעיניהם הפקוחות של יצרני הרכב הגדולים בעולם שהודרו לפתוח נציגויות כאן בישראל. תעשיית הרכב העולמית נמצאת בעיצומה של מהפכה. למהפכה בסדר גודל כזה בתחום התחבורה, קדמה רק המצאת מנוע הבעירה הפנימי, שהזניק את השימוש בכלי רכב ממונעים ובעולם המפותח כמעט ונכחד השימוש בסוסים ועגלות.

חשוב לציין כי תעשיית ההיי-טק הישראלית ניצבת בגאון בקדמת המהפכה העולמית בתחום, ובשנים הקרובות כולנו נוכל לחוש בתוצאות אותן נרגיש בכל היבט בחיינו. מרוץ הפיתוח של הרכב האוטונומי נמצא בשלבים מתקדמים, אך למרות ההתקדמות המרשימה, הרכבים האוטונומיים עדיין לא כאן, מתי זה יקרה? זו באמת שאלה של זמן.

אז למה באמת הרכב האוטונומי עדיין לא על הכביש? הסיבות לכך מגוונות. אתגרים רבים עומדים בפני המפתחים של אבטיפוס הרכב האוטונומי. כדי להגיע למוצר מוגמר שיוכל להסיע נוסעים בבטחה מבלי להזדקק לנהג, עליהם להתגבר על מהמורות ומכשולים טכנולוגיים, בטיחותיים, עסקיים, רגולטוריים ותרבותיים. כל אלו ועוד ציננו את ההתלהבות של גורמים רבים, אך כמו כל רעיון גדול, סבלנות היא שם המשחק ובסופו של יום או תקופה, הסבלנות תשתלם ובגדול. להגשמת חזון הרכב האוטונומי, התגייסו חברות הרכב הגדולות, חממות סטארט-אפ נועזות עם מיטב המוחות בענף ההייטק העולמי והישראלי בתוכן, במטרה לעשות היסטוריה ולייצר את העתיד.

בחזית המאמץ הפיתוח של כלי הרכב האוטונומי עומדת חברת 'מובילאיי' הישראלית שבזכות הטכנולוגיה המתקדמת שלה ביצעו מייסדיה את אחד האקזיטים המוצלחים והמרשימים בתקופה האחרונה כשהחברה נמכרה לחברת אינטל העולמית בסכום אדיר שמוערך בכ-15.3 מיליארד דולר, הטכנולוגיה המזוהה ביותר של החברה היא המערכת למניעת תאונות המותקנת במכוניות רבות וכיום 'מובילאיי' הינה אחת החברות המובילות והמתקדמות בעולם, במרוץ לרכב אוטונומי מלא.

תעשיית הרכב העולמית מקדישה חלק נכבד מפעילותה בהגדרת תשתית וארכיטקטורה חכמה כדי לאפשר במהלך ייצור סדרתי הטמעה אינטגרלית חלקה של טכנולוגיות כמו זו של 'מובילאיי' ברכבים החדשים המיוצרים על ידם. עיקר הדגש בפיתוח מערכות אלו מוקדש ליכולת תכנון נסיעה בטוחה ועוזרת תאונות דרכים ופגיעה בנפש.

אך זה עובד? זה נשמע פשוט, אך למען האמת מדובר במשימה מורכבת ומאתגרת. כדי להגיע למצב בו כלי רכב ייסע ללא נהג, נדרשת כמות עצומה של חיויים ממספר גדול מאוד

של חישינים ומצלמות קולטות אקטיבית ופסיבית - את כל נתוני הכביש, תנאי הדרך, המכוניות האחרות על הכביש, המכשולים, הולכי הרגל וכן הלאה.

ברכב האוטונומי מותקנים מספר רב של חישינים: מצלמות ברזולוציה גבוהה ביותר, רדאר, LiDar, חישינים אולטראסוניים ועוד. החישינים הללו מוזימים בכל חלקיק שניה כמות אדירה ובלתי נתפסת של נתונים המועברים אל המעבד המרכזי - 'המוח', משם יוצאות אל מערכת ההפעלה פקודות המבצעות הלכה למעשה את הנהיגה האוטונומית, חלק מהנתונים מאופסדים במחשב וישמשו את הרכב בנסיעות עתידיות. באמצעות כמויות המידע הנאגרות בזיכרון המחשב, מערכת ההפעלה יודעת איך לפעול ולהגיב בכל רגע נתון, לומדת ומפענח את התנהגות הכביש והסביבה והנתונים מסייעים למערכת ההפעלה להשתפר באיכות קבלת ההחלטות.

כדי שרכב אוטונומי יוכל לפעול בצורה מיטבית, עליו 'להכיר' את הכביש היטב, כדי שזה יקרה, נדרשים מתכנני הרכבים לבצע מיפוי מיוחד של כל כביש בו ייסע הרכב האוטונומי מדובר בהליך מורכב ומסובך גם מבחינה טכנולוגית וגם מבחינה רגולטורית.

מכונית העתיד היא למעשה מחשב רב-עוצמה. הרכב האוטונומי יהיה מרכז מחשוב על גלגלים. תשתית התקשורת הקיימת כיום בכל רכב, אינה מסוגלת לטפל בכמות מידה בסדר גודל הדרוש להפעלת מערכת שכזו בקצב העברת הנתונים ועיבודם. זהו אתגר שיש לפתור בדרך להגשמת חזון המכונית האוטונומית.

בישראל אין ולו מפעל ייצור מכוניות אחד, ובניינו, הסוסיאט שייכת להיסטוריה. אך בתחום הטכנולוגי של תעשיית הרכב האוטונומי, חלקה של תעשיית ההייטק הישראלית גדול מאוד, שלא לומר מרכזי. כמעט בכל חלק בשלבי הפיתוח משתמשים בטכנולוגיות ישראליות המיועדות להטמעה במכוניות העתיד. חברות כמו גט, מובילאיי, אינוביז, ועוד. קשרות ברכיבי מכוניות העתיד.

תעשיית ההייטק הישראלית מספקת פתרון גם לאיום הנשקף ממתקפות סייבר ואבטחת מידע העשוי ליפול לידיים מסוכנות או חלילה לידי ארגוני טרור למיניהם.

לסיכום: בעתיד הלא רחוק נראה רכבים אוטונומיים בכבישי ישראל, בהתחלה כפילוט ראשוני (בשנה הבאה, על פי התכנון, יחל פיילוט עם 100 רכבים של מובילאיי) ובהמשך בענף המוניות, כשבסופו כולנו ניזרק מתא הנהג לטובת המחשב.

צריכים להגיע מרבי עקיבא לגבעת שמואל? קחו קורקינט!

עד לפני כמה שנים היו הקורקינטים משחק ילדים, אך בשנים האחרונות עם כניסתם של הקורקינטים הממונעים, הפכו הקורקינטים לכלי תחבורה לגיטימי לכל גיל. בכל הערים הגדולות בעולם, כולל בישראל, אי אפשר לעבור בפינת רחוב מבלי להיתקל בכלים הללו. חברות ענק שצצו כפטריות אחר הגשם, מציעות שירותי השכרת אופניים וקורקינטים - בעיקר חשמליים בעלות נמוכה.

ה'מיקרו מוביליטי' חולל מהפכה אדירה בערים, חברות רבות מציעות לעובדיהם לווטר על החניה ולקבל בתמורה קורקינט, המשמש אמצעי תחבורה זול, מהיר, יעיל, וידידותי לסביבה.

על פי מחקר של 'מקינזי', עד שנת 2030 צפוי שוק המיקרו מוביליטי' לצמוח להיקף של כ-50 מיליארד דולר כשארצות הברית לבדה צפויה להוביל עם היקף שוק של כ-300 מיליארד דולר. כיום, למעלה מ-40 מיליון אמריקאים מסתמכים על קורקינט או אופניים ככלי תחבורה יומיומי.



מאחורי מסך האלפא

- מחפשים בנסיעה שלוט עם סמלים, אותיות או צרופי אותיות נבחרים.
- מצטיידים בנגן עם ספורים, בדיחות ומוזיקה שיעניקו לכם נסיעה שקטה.
- סופרים בדרך רכבים מענינים, אוטובוסים חולפים, משאיות וכו'.
- זה הזמן למשחקים אלקטרוניים: טטריס, גימבוי, וכו'. אל תשכחו להשתיק את הסאונד כבר בבית.
- משחקים במשחק קלפים לזוג בסגנון רביעיות או טריוויה.
- מאזינים בטלפון בקווי תכן לספורים, להרצאות או לשעורי תורה.

07

מצטיידים בסקריות חמוצות – הן גם מעסיקות את הפה ומעניקות שקט למספר דקות, וגם מונעות בחילה.

08

מסמנים את המזודה שלכם באפן בולט – באמצעות סרט או תוספת צבע - כך לא תעמדו באמצע רחוב ראשי מנסים לזהות את המזודה שלכם, לקול צפירות נהגים זועמים.

נסיעה סופר משפחתית

נסיעה ארוכה עם המשפחה והילדים באוטובוס מזכירה לכם רעש, בלגן, בכי, חפצים אבודים והרבה תסכול?

יצאנו לשאל משפחות בעלות נסיון איך עושים את זה אחרת:



01

מתכננים מראש את סדר הישיבה באוטובוס, כך חוסכים החלפת מקומות ועמידה מיתרת בין המושבים.

02

מצמידים לכל צעיר במשפחה בוגר אחראי שיודא שהילד עלה לאוטובוס, יושב במקומו בבטחה ונעזר בו במקרה הצורך.

03

מניחים בבגאז' את כל החפצים במקום מרכז, כך קל יותר לאסוף את המשא בסיום הנסיעה.

04

הילדים שלכם רגישים להקאות? מצידים כל ילד בשקית הקפאה אישית, כך מונעים לכלוך מיתר ומעניקים תחושת בטחון לילד (יש ילדים רגישים שהפתרון המתאים עבורם הוא כדור נגד הקאות, בדקו עם רופא הילדים שלכם).

05

בסיום הנסיעה יורדים בזהירות ומתרחקים מהאוטובוס, ובמיוחד משגיחים על הילדים שלא יתעכבו מאחור. את הכביש חוצים רק לאחר שהאוטובוס התרחק מהתחנה.

06

מרכזים את כל הפריטים הנחוצים לנסיעה עצמה בתיק אחד, מודאים שהוא צמוד אליכם באוטובוס, כך לא מגלים באמצע הדרך שהבקבוק של הקטנה אמנם נוסע אתכם, אבל בבגאז'...

09

מכינים בקבוק מים קטן לכל ילד, עם פקק שנסגר בקלות, כך חוסכים קריאות 'אמא, אני צמא' ונמנעים מלהרטיב את מושבי האוטובוס.

11

מנצלים את זמן הנסיעה לקריאה שקטה, למוד או אמירת תהלים, במיוחד אם לא מפריע לכם לקרא תוך כדי נסיעה.

10

בנסיעה בתחבורה צבורית עדיפה מזודה אחת גדולה, גם אם מעט מסורבלת, מהרבה תיקים קטנים – שהם סגלה לשכחה.

12

בתחנה ממתינים רחוק ככל האפשר משפת המדרכה. ורק אחרי שהאוטובוס עוצר לחלוטין ופותח את הדלתות עולים אחד אחד אחרי השני.

בני ברק, אלול תש"פ

סבא, אני לא מאמין שמפורים לא בקרנו אצלה. כל כך התגעגענו! אבל ונשמרתם' חשוב יותר מהכל

אני יודע שאתה משתדל לא לצאת מהבית, ולכן הכנתי לך הפתעה: בשבועות האחרונים הסתובבתי בכל בני ברק וצלמתי לך את השניים שהעיר עובדת. אתה לא תאמין שמדבר באותה העיר!

נו, חזקי, אתה כל הזמן מצלם, אנחנו נאסר לחיידר!

זהו, תמונה אחרונה וסיימתי

והנראה את זה! קוראים לזה 'שלוט בזמן אמת' - זה שלט דיגיטלי, שיכול אפילו לדבר והוא מציג מידע שמתעדכן כל הזמן על האוטובוסים המתקרבים, ומראה מתי בדיוק הם אמורים להגיע.

הנה החפירות לרכבת הקלה. עובדים על זה כבר עשר שנים! בונים מנהרה ארוכה מבת ים, דרך תל אביב ובני ברק ועד פתח תקוה. ברב המסלול הרכבת תסע מתחת לקרקעו מענינו אם עד הבר-מצנה שלי זה יהיה מוכן.

לא יאמן! שלט מדבר? איזה פנטזים יש היום!

ואת זה אני חושב שסבא יאהב במיוחד! התקינו תחנות אוטובוס חדשות כמעט בכל העיר, תחנות מקורות ועם ספסלים נוחים, כדי להקל את ההמתנה

סבא תראה, עשו לי רב קו. תראה איך שה'פאות' שלי הופצים בתמונה

אני נוסע לחיידר עם חזקי כל יום בקו עשירי ושמונה החדש. אני יודע לזהות אותו מרחוק: שתיים ושמונה, שנראה כמו משקפים

סבא, אתה זוכר שפעם היינו צריכים לצאת לחיידר כבר בשבע עשרים וחמש? ביום, בזכות הקו החדש, אני יוצא בעשרים לשמונה ומגיע בזמן!

כונס, יחדקאל כהן

כן סבא, לכל אחד מהילדים שלנו יש כרטיס אישי, ואנחנו מטענים את זה בכסף לנסיעות - בחניות או במכשירים מיוחדים להטענת רב-קו

מה? אפילו לילדים יש היום כרטיס משלהם

אני יודע שאתה זוכר שפעם היינו צריכים לצאת לחיידר כבר בשבע עשרים וחמש? ביום, בזכות הקו החדש, אני יוצא בעשרים לשמונה ומגיע בזמן!

אתמול חבר שלי ספר לי שיש דבר קנה 'רמזור חכם'.

חכם, חכם... רמזור חכם הוא רמזור שמקבר לחדר בקנה עירוני, והוא יודע להשתנות לפי מצב התנועה בכביש ולחסך פקקים מיותרים.

ילדים, נראה שבני ברק ממש נוסעת קדימה! מקנה שאביר אותה כשסוף-סוף השגרה תחזור.

את העקר עוד לא הראיתי לך... ביום ששי, כשנסענו לשבת לדודה רנה, צלמתי את זה: אתה רואה אותנו כאן, כל המשפחה עם המזונות, מחכים לאוטובוס? מה משנה כאן?

איך רמזור יכול להיות תלמיד חכם? מה, הוא לומד תורה?

אני לא מאמין שאתה יודע שאתה משתדל לא לצאת מהבית, ולכן הכנתי לך הפתעה: בשבועות האחרונים הסתובבתי בכל בני ברק וצלמתי לך את השניים שהעיר עובדת. אתה לא תאמין שמדבר באותה העיר!

מה? אפילו לילדים יש היום כרטיס משלהם

אני יודע שאתה זוכר שפעם היינו צריכים לצאת לחיידר כבר בשבע עשרים וחמש? ביום, בזכות הקו החדש, אני יוצא בעשרים לשמונה ומגיע בזמן!

חזקי ובנצי תמידים, עשיתם לי חשק להיום ולנסע לכתל המערבי! לא הייתי שם כבר חודשים ארוכים, ובזכות זה האוטובוס הקרוב זה גם פשוט יותר.

הלוואי! אמנו!

ואולי כבר בית המקדש? כינה ונסע כלנו ביחד לירושלים!

מה? זה לא התמונות שאני צלמתי.

מה? זה לא התמונות שאני צלמתי.

אמרת שנסעו לדודה רנה? אז למה אתם מחכים בתחנה שלי? הביית? למה לא יצאתם לרחוב חוון איש?

זה בדיוק העניין! תראה את השני שהביאו לעיר: במקום להסחב עם המזונות עד התחנה ולהתקע בתוך העיר לפחות חצי שעה עד היציאה מהעיר, יש לנו תחנה מתחת לבית והאוטובוס יוצא מהעיר מהיציאה הקרובה ביותר. לא האמנו שהדרך התקצרה כל כך!

זייער גוט! מענין מאיפה הגיעו לראות תמונות האלה. הרבה שנים שלא ראיתי אותן. באו קינדערלאך, תסתכלו! אלה תמונות מילדותי ואפילו מהתקופה שאבא שלי היה ילד.

כן, תראה: כאן רואים את רבי עקיבא, זה הרחוב הראשון שנבנה בעיר. כל השאר היו פרדסים ושמה.

מה? זה בבני ברק? לא נראה בכלל! וכאן זה אוטובוס של פעם, ככה הייתי נוסע לתלמוד-תורה כל בקר.

בנצי חמוד, היום אתם לא צריכים לרכב על גמל... היום התחבבה בדרך ה' נוטה וזמינה ומתפתחת כל הזמן.

תראה, כתוב על זה 'שנת תשפ"ח'. מה, כבר בעוד שמונה שנים יהיו כאן מכונות שנוסעות ללא נהג?

מה? גם לנסע עם המשקפים? רגע, זה גמל? גם אני רוצה לרכב על גמל!

וואו, אני לא מאמין! תראה מה יש כאן, זה לא נראה אמת!

תראה, כתוב על זה 'שנת תשפ"ח'. מה, כבר בעוד שמונה שנים יהיו כאן מכונות שנוסעות ללא נהג?

תראה את האוטובוס המתורמם הזה, איך הוא מדלג מעל הפקקים! הלוואי שיהיה לנו כזה. צלחת מעופפת נוסעת.

וזה רכב מיוחד שמתאים אפילו לילדים

בעזרת השם נעלה ברגל פועמים בשנה עם הכלים המיוחדים האלה.

אמן, בקרוב! לא הבנתי, ברגל או במכונת המשכללת?

