

מערכת מידע חכמה? הבו לי מפה טיפשה, אבל נכונה!



ד"ר בני פרישר

- מאז שנת 2000 הוציאה חברת "דן" גם מהדורות של מפת-כיס של מרכז ת"א, שוב על בסיס המילואה של המפה הגדולה, ונכלל בה האזור שבין יפו העתיקה בדרום, דרך משה דיין במזרח ועד רמת-אביב בצפון. מה שאיפייין מפה זו היה, שבמהדורות החדשות שלה (עד סוף 2003) **נמחקו מייד** הקווים שעברו לחברת "קווים"...וכן, גם זה נעשה "בסיוע קרן השיפורים המשותפת למשרד התחבורה ולדן"...
- המפה הנוכחית של "דן", שהופקה מסוף 2004, היא על בסיס קרטוגרפי חדש והיא סכימטית לחלוטין, הכי פחות נוחה ומוצלחת מכל המפות שהוכנו בעשורים האחרונים, דלה במידע (אך עשירה בפרסומות...), לא מחולקת באוטובוסים וחסרת ערך כמפת התמצאות עירונית. לפחות לא מתנוססת עליה חתימת משהת"ח... בליט ברירה אני ממשיך להשתמש במפה הישנה והבלוייה מ-1999, למרות שמסלולי קווים רבים בה כבר אינם מעודכנים.

לנוסע הממוצע, שאינו מהנדס תחבורה אבל מעוניין להגיע בדרך הנוחה ביותר מתחנת רכבת ארלוזורוב לתל-השומר, למשל, ממש לא איכפת אם הקו הזמין ביותר הוא של "דן", "אגד", "קווים" או חברת "יתיבי גן העדן". הוא זקוק למידע באופן ברור ופשוט, ולדעתי עדיין אין תחליף למפה ברורה וידידותית למשתמש, שתחולק גם באוטובוסים של כל החברות, ובמקרים רבים השימוש בה יותר קל, זמין, מקיף ופשוט מאשר באמצעים אלקטרוניים מתקדמים. תמוה בעיני כיצד "קרן השיפורים" של משרד התחבורה נתנה ידה לשורת מהלכים שמבחינת המשתמש הם ההיפך הגמור משיפורים (יש לי השערה נלוזה שבכירי אגף תח"צ במשרד פשוט לא נסעו לסידורים באוטובוס...).

אז לפני הכרטיס החכם, הלוחות הנבונים והמשוב הפיקח, הבו לנו מפות פשוטות, ברורות וטיפשות, אבל נכונות!

כותב שורות אלה מרבה להשתמש בתחבורה הציבורית לנסיעותיו בענייני עבודה, וזאת במידה רבה כעיקרון, וגם מסלידה מנהיגה בגודש ומחפוש חנייה. הח"מ אף מסרב כמדיניות לקיים הרצאות והשתלמויות במקומות שאינם נגישים בתחבורה ציבורית תדירה (ומי דווקא מקיים השתלמויות וימי עיון במקומות לא-נגישים כאלה? נכון, יחידות שונות של משרד התחבורה... אופס... והבטיחות בדרכים).

לצורך תכנון הנסיעות, בעיקר בשלושת המטרופולינים הגדולים, אני מרבה להיעזר במפות קווי התחבורה הציבורית, ומתברר שמטלה זו אינה קלה כלל ועיקר: מפות כאלה קיימות אמנם בגרסאות שונות כבר כ-30 שנה, אבל מפות מעודכנות אינן תמיד זמינות, הן מחולקות במספר מוקדי-מידע בלבד, וקיומן ידוע רק ליודעי-ח"ן...בחיפה הופקו מפות סכימטיות עם פתיחת המרכזיות החדשות, בירושלים יש "מפת קווים נבחרים" שקשה להשגה, וכיליד הבירה אני מוצא אותה כסכימטית וחלקית מדי, ובגוש דן (תרתי משמע...) - שם יש גרסייה מתמדת:

- בשנת 1999 הופקה ערכה מעולה, שכללה מפה מפורטת של גוש דן רבתי, מראש העין וכפ"ס ועד לראשון לציון והרצליה, פ"ת, בקעת אונו וכיוצ"ב. ערכה זו כללה הן מפות רחובות מדוייקות לכל הערים עם סימון קווי "אגד" ו"דן" בהן, והן מפות הגדלה של מרכז ת"א, שם צפיפות הקווים גבוהה. למפה צורפה חוברת שכללה מפתח רחובות לכל הערים, ופירוט מסלולים ותדירויות לכל קווי הקואופרטיבים במטרופולין. המפה הופקה "במימון קרן השיפורים המשותפת למשרד התחבורה ולקואופרטיבים", ונמכרה במספר שקלים ע"י הנהגים.
- בשנת 2002 הופקה ערכה דומה, על בסיס קרטוגרפי זהה, אבל הפלא ופלא - בערכה החדשה "נעלמו" כל קווי "אגד", ונתרו אך ורק קווי "דן". נעלמה גם "חסות" משרד התחבורה.



מטרופולין תחבורה ציבורית בע"מ

הרפורמה בתחבורה הציבורית והשלכותיה על רמת השירות לציבור הנוסעים - נייר עמדה

אילן קרני*

חסרי ניסיון לתחום התחבורה הציבורית, בו פועלים מפעילים מסורתיים מקצועיים בעלי ניסיון רב של עשרות שנים ("אגד" ו"דן"). מנגד, ישנם הרואים בעצם יצירת אקלים תחרותי, שינוי מרענן המעודד את המפעילים לשפר את רמת השירות על מנת להגדיל את מספר המשתמשים בקווי השירות, מהלך בעל משמעות כלכלית ישירה. אסקור בקצרה את הגורמים לעלייה ברמת השירות בקרב חברות התחבורה הציבורית הפרטיות, אשר יש לי יסוד סביר להניח כי

הדיון בהשלכות הרפורמה בתחבורה הציבורית לאור פתיחת הענף לתחרות הוא רב מימדי. במסגרת זו, בחרתי להתייחס להיבט רמת השירות המהווה מדד מרכזי בהליך הרפורמה. השפעת הרפורמה בתחבורה הציבורית על רמת השירות אינה חד משמעית. יש הטוענים כי רמת השירות נפגעה עם כניסתם של מפעילים

* אילן קרני הוא מנכ"ל "מטרופולין" ו"מטרודן"