

קדימה לדרך

בס"ד, גיליון התחבורה של בית שמש ☀ ה' אב תשפ"א (14.07.21)

דבר המנכ"ל

מנכ"ל 'בית שמש אקספרס'

השנה תשלים קבוצת 'נתיב אקספרס' נדבך נוסף בבניית מערך התחבורה הציבורית בישראל. הפעלת קווי התחבורה בבית שמש באמצעות 'בית שמש אקספרס', הינה חלק אינטגרלי מהחזון שלנו - להוביל תחבורה ציבורית איכותית ונגישה לרווחת הנוסעים. זו מטרתנו, וכך נפעל.

העיר בית שמש, מהערים המתפתחות בקצב המהיר ביותר, עוברת שינויים מהפכניים בשנים האחרונות. במקביל להתפתחות נדרש תכנון תחבורתי מעמיק שיענה על הצרכים המקומיים באופן מיטבי ובהתאמה להתרחבות בשכונות השונות, ולכן קבוצת 'נתיב אקספרס' רואה לעצמה את הזכות להיות ממובילי המהפך השירותי שיציע את בית שמש בדרך הנכונה לנגישות תחבורתית יעילה.

אנו גאים ונרגשים להכניס את השירות הידוע של חברתנו לרחובות בית שמש ולפתוח עידן חדש של תחבורה ציבורית מתחשבת, יעילה, שירותית, וכזו שתדע לספק את חוויית הנסיעה הנעימה והבטוחה ביותר לנוסעיה. מטרתנו היא להתאים את קווי האוטובוס באופן שיענה על הצורך המדויק של התושבים, בהתחשב במאפיינים הייחודיים של העיר.

עבודת הכנה רבה מושקעת בתכנון פני העתיד של התחבורה הציבורית בבית שמש, ובאמצעותה נדע להטמיע את הפתרונות המתבקשים שישרתו את התושבים באופן הטוב ביותר. המאפיינים של בית שמש, המורכבת משכונות שונות וכבישים מתפתלים כתוצאה מהאזור ההררי עליו היא יושבת, מציבים אתגרים תחבורתיים עמם אנו נדרשים להתמודד, ואין לי ספק שנעשה זאת באמצעות הניסיון שרכשנו בהפעלת תחבורה באזורים שונים, אנשי מקצוע וכלל הגורמים הרלוונטיים שמעורבים בתהליך המבורך.

האמון הרב לו זוכה קבוצת 'נתיב אקספרס' הן מהציבור והן ממשרד התחבורה, באים לידי ביטוי בנסיעות הרבות שאנו מבצעים מדי יום ויתבטאו בעתיד הקרוב גם בעיר בית שמש. המכרז לאספקת שירותי תחבורה ציבורית בבית שמש מהווה עדות מהימנה לאמון לו זוכה החברה, ואנו מבחינתנו פועלים כדי לשמר את האמון הזה ולהוביל את התחבורה גם בבית שמש באותם סטנדרטים גבוהים של שירות ואמינות. אנו מחויבים לכך.

מאחל לכם נסיעה נעימה ובטוחה

עמוד
8

קו המידע

כל הפרטים והמידע על המסלולים החדשים, השינויים בקווים וביטול הקווים הקיימים

עמוד
4



חזון בית שמש אקספרס

מעולם לא היה לעיר בית שמש עתיד מזהיר יותר. עיר זו, שבמהלך העשור האחרון נמצאת בתנופת צמיחה מתמשכת, ממשיכה לגדול ולצמוח במהירות חסרת תקדים. בנוסף לגידול הטבעי של תושבי העיר, בנייתן המתמשכת של אלפי יחידות דיור וההתפתחות המואצת בתשתיות, הופכות את העיר ליעד מרכזי ולאחת הערים החשובות בישראל.

את צמיחתה של העיר בית שמש, שתושביה מונים כעת כמעט מאה וחמישים אלף תושבים, מלווה הצורך הבלתי פוסק בשיפור וייעול השירות לתושב. אם זה בהקמת תשתיות וטיפול השכונות החדשות, ואם בייעול כלל השירותים לתושבי העיר. אחד הנושאים החשובים העומדים על הפרק, הוא נושא התחבורה הציבורית בעיר.

☀ הכתבה המלאה בעמ' 4

חסע אל העבר

האלתורים המקומיים
שהפכו למעצמת
תחבורה מודרנית



עמוד
6

עמוד
14



בדרך לשינוי

תושבי בית שמש מדברים בגלוי על כל מה שצריך לשפר במערך התחבורה הקיים.

☀ תחקיר

בית שמש
אקספרס



הרשות הארצית
לתחבורה ציבורית

משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים



3343

מוקד שירות ומידע
24 שעות ביממה

תוכן אקספרס

4 בדרך לעתיד

יהודה עמר, מנהל אשכול בית שמש, 'בית שמש אקספרס', על כל האתגרים והתכניות התחבורתיות לבית שמש
 * ראיון ראשון

6 בחזרה לעבר

הדרך הארוכה שעשו האומניבוסים ומרכבות הנוסעים, דרך משאיות הצבא הבריטי שהפכו לאוטובוסים מאולתרים ועד המהפכה המודרנית של ימינו * סקירה היסטורית מקיפה

8 שירות אקספרס

המידע הנדרש לתושבים על הפעלת קווים חדשים, שינויים בקווים קיימים וביטול קווים
 * אינפורמציה לתושב

10 מקיף בית שמש

כל מה שרציתם לדעת על התחבורה הציבורית בבית שמש, ההתפתחות והמגמות של השנים האחרונות * נתונים ומספרים

14 נסיעת מבחן

תושבי בית שמש מדברים על הליקויים התחבורתיים ושוטחים את כל מה שנדרש לבצע כדי לשפר את מערך התחבורה בעיר * מבט מבפנים

הפקה **ULTRA** ו**RSF** יו"ר אגף תחבורה

אסטרטגיה וניהול תוכן רוחמי כהנמן

כתיבה ועריכה יעקב פלבינסקי

עיצוב ועימוד שרי פרידברג

ציולמים יעקב לדרמן, מיקי רווח

יו"ר ע"י בית שמש אקספרס

בית שמש נוסעת קדימה

הצמיחה של העיר בית שמש מביאה עמה בשורות מרגשות של התחדשות, ולצידן האחריות לשפר את השירות לתושב במגוון תחומים. במסגרת מילוי תפקידי אני שואפת לחבר את כלל חלקי העיר, הן ברמה המעשית והן מתוך מטרה לבניית הטוב המשותף ביחד. בעודנו מסתכלים קדימה, בניית הגשר בין האוכלוסיות הינה ערך עליון בעבור הפרט והקהילה של בית שמש, בהווה ובעתיד.

תכנית האב לתחבורה ציבורית שהוטמעה בסמוך לצד כניסתה של 'בית שמש אקספרס' לעיר תסייע לקדם את המטרות העירוניות בוודא יכולתם של כלל תושבי העיר, מכל רחבי העיר, להגיע מנקודה אחת לשנייה ביעילות ובבטחה באמצעות תחבורה ציבורית איכותית.

בהזדמנות זו, אני רוצה לחבק את הנהגים הפועלים בתור שותפים לדרך באופן סמלי ומעשי כאחד. מדובר בקבוצת איכות הפעולות יחד תוך לקיחת אחריות על טובת העיר ותושביה. הנהגים פוגשים את התושבים במשך כל שעות היום, חשופים להלך הרוח של כל אחת ואחד מהם ומודעים למצבם. אני מאמינה שהם פועלים לפי עיקרון הטוב המשותף אשר יקר לליבי ואני מאחלת להם התאקלמות מהירה ומהנה לעיר שלנו.

כולי תקווה שכניסתה של חברת 'בית שמש אקספרס' תקדם את מטרותינו ושהחברה תשמש זרוע יציבה להמשך התפתחותה של העיר. תקופה ארוכה אנו עמלים על תכנון מדויק של שיפור שירות התחבורה הציבורית ועידוד השימוש בה בקרב התושבים. לשם כך, יוקמו מסופי תפעול, יופעלו אוטובוסים חשמליים ואוטובוסים מפרקיים, תדירות השירות תוגבר, יתווספו קווים חדשים, ייסללו נתיבי תחבורה ציבורית שיתרמו להפחתת פקקי תנועה, יונחו בתחנות שלטי מידע 'בזמן אמת' ובהמשך נשדרג את הקווים הבין-עירוניים ליעדים חשובים כמו בתי חולים, נתב"ג ואזורי התעשייה. אני מאחלת לכולנו נסיעה בטוחה ונעימה בעת שניסע קדימה אל עבר עתיד משותף וחיובי לעיר בית שמש.

ד"ר עליזה בלוח
 ראש העיר



מרכז אבידות:

רח' יצחק רבין 17
 שעות פתיחה 08:00-17:00



מרכזי 'על הקו':

1. קניון רימונים רמה ג'
 2. נחל קישון פינת צאלים רמה א'
 3. קניון לב הרמה נהר הירדן פינת הרצוג
 4. רח' יצחק רבין 17
- שעות פתיחה: משעה 08:00 עד 21:00
 (עמדות הטענת רב קו בכל רחבי העיר)



צי אוטובוסים מפרקיים חדישים ומשודרגים



תודעת שירות גבוהה:

מוקד שירות 24 שעות ביממה
 בטלפון: *3343



עליה ותיקוף רב-קו מכל הדלתות

חושבים קדימה משפרים את השירות



ביא, נוהגים קדימה



בית שמש אקספרס

www.bs-exp.co.il

מוקד שירות ומידע 3343 *
 24 שעות ביממה



בדרך לעתיד



מעולם לא היה לעיר בית שמש עתיד מזהיר יותר. עיר זו, שבמהלך העשור האחרון נמצאת בתנופת צמיחה מתמשכת, ממשיכה לגדול ולצמוח במהירות חסרת תקדים. בנוסף לגידול הטבעי של תושבי העיר, בנייתן המתמשכת של אלפי יחידות דיור וההתפתחות המואצת בתשתיות, הופכות את העיר ליעד מרכזי ולאחת הערים החשובות בישראל.

את צמיחתה של העיר בית שמש, שתושביה מונים כעת כמעט מאה וחמישים אלף תושבים, מלווה הצורך הבלתי פוסק בשיפור וייעול השירות לתושב. אם זה בהקמת תשתיות וטיפול השכונות החדשות, ואם בייעול כלל השירותים לתושבי העיר. אחד הנושאים החשובים העומדים על הפרק, הוא נושא התחבורה הציבורית בעיר. יחד עם הגידול המבורך של תושבי העיר, נדרש ייעול מעמיק של כל היבטי התחבורה בשל גודל העומס הקיים של משפחות וילדים המשתמשים בתחבורה הציבורית. היקפי השימוש בתח"צ בתוככי העיר הכבידו על התשתיות התחבורתיות הקיימות, והמחישו לכולם את הצורך העז בשינוי המערך הקיים לטובת הנוסעים הרבים.

הצורך של משפחות וילדי בית שמש המשתמשים בתחבורה הציבורית מדי יום ביומו, עומד בראש מעיינם של נבחרי הציבור, כאשר מטרתם היא לשפר לייעול את התחבורה הציבורית בעיר. גורמים בעיר בית שמש נדרשים למצוא פתרונות להקטנת העומס בדרכים ובקווי השירות, ולא נחים על מנת ליישם בפועל.

לפני מספר חודשים, נחתם המכרז שיביא בשורה גדולה בתחום התחבורה הציבורית לעיר בית שמש. במכרז של משרד התחבורה זכתה חברת 'בית שמש אקספרס' להפעיל את קווי התחבורה הציבורית בעיר בית שמש. במסגרת המכרז ניתן דגש עיקרי לשיפור השירות באופן משמעותי, והתאמת שעות פעילות הקווים ומסלולם לפי צרכי התושבים.

שירות מעל הכל

בימים אלה, לאחר הכנות של חודשים עבור התאמת השירות לצרכים של התושבים, מהפכת התחבורה הציבורית בעיר בית שמש יוצאת לדרך. ההיערכות לשינוי התחבורתי הגדול תמה, וכעת צי האוטובוסים הגדול של 'בית שמש אקספרס' עומד הכן כדי להביא את השינוי לעיר, ולקחת את תושבי בית שמש למחוז חפצם בשלום ובבטחה.

כדי להבין את משמעות שינוי זה ואת הבשורה הגדולה אותה הוא נושא עבור תושבי בית שמש, שוחחנו בריאיון מיוחד עם יהודה עמר, מנהל אשכול בית שמש בחברת התחבורה הוותיקה. "המטרה של

חברת 'בית שמש אקספרס' במהלך", אומר יהודה עמר, "היא להביא את האיכויות הרבות שלנו כחברה, ולתת את השירות הטוב ביותר לתושבי בית שמש. כאחת החברות הוותיקות ביותר בארץ, אנחנו מבינים את המשמעות של להיות נוסע בתחבורה ציבורית, ואת החשיבות של מתן שירות הגון לציבור הנוסעים. אפשר לומר שזהו המוטו של החברה - שירות מעולה מעל הכל. החברה לאורך שנים מקבלת ניקוד גבוה מאד ברמת השירות ונחשבת כמובילה בתחום השירות, ואת הסטנדרטים האלה אנחנו מתכננים להביא גם לבית שמש".

ב'בית שמש אקספרס' מדגישים כי השינויים יחלו להתבצע בחודשים הקרובים, אבל למרות שתהליך ההיערכות ותחילת השירות נעשים בימים אלו, עדיין ארוכה הדרך עד שהשינויים יאושרו ויבוצעו בפועל. "התהליך של ירידה לשטח ובדיקה דקדקנית של הצרכים השונים שנצטרך לספק. במהלך הזמן אנחנו בודקים היכן יש צורך בשיפור והיכן טמונות הבעיות השונות. רק אחרי שנדע בדיוק מול מה אנחנו עומדים, נחיל שינויים בהדרגה ונבחן היטב את התוצאות בשטח. בדרך זו אנחנו נלמד עוד ועוד תוך כדי תנועה על הצרכים השונים של תושבי העיר, וכל מה שניתן לעשות בשבילם".

פתרונות ספציפיים

תפעול התחבורה הציבורית בעיר בית שמש אינה מלאכה קלה כלל. כיום למעלה ממחצית מתושבי העיר הינם ילדים וצעירים ללא רכבים, המשתמשים באופן יומיומי בתחבורה ציבורית. כך גם קצב הגידול והבנייה בעיר המעלה את מספר התושבים ללא הרף, מצריך למצוא פתרונות ולתגבר את מערך התחבורה הציבורית ללא הפסקה. אתגרים כאלה ואחרים המיוחדים לעיר בית שמש נלקחים בחשבון מצד 'בית שמש אקספרס', וראשי ומנהלי החברה מביעים נכונות לדאוג למציאת הפתרונות באופן הטוב ביותר.

"כאחד שגדל באזור בית שמש", אומר יהודה עמר, "ועבד בעיר במשך עשרות שנים, אני מכיר אותה לפרטי פרטים ממש ברמת הרחובות. אני ויתר האחרים יודעים ומכירים את המקומות שעלולים ליצור בעיה ושצריך לשים עליהם דגש, ואנו מטפלים בהם. אנחנו כבר במגעים עם העירייה והגורמים הרלוונטיים, ואיפה שצריך אנחנו נעשה עבודה משותפת כדי למצוא פתרונות לאזורים הספציפיים הללו".

ל'בית שמש אקספרס' ישנה נכונות לעבוד למציאת פתרונות מעשיים, לכל הבעיות של נוסעי התחבורה

הציבורית בבית שמש. אך השלבים בין מציאת הפתרון ליישום בפועל הם רבים, ועוברים תחת ידיים רבות. בכל בעיה שנוצרת, החברה עושה ככל יכולתה להפנות אותה למשרד התחבורה ולגורמים הרלוונטיים כדי לפעול לפתרונה בהקדם האפשרי.

"אנחנו מודעים לכך שעלולות להיווצר בעיות". הוא אומר. "לא תמיד זה גם דברים שתלויים לחלוטין בנו. למרות הנכונות אצל הגורמים האחראים בחברה ובמשרד התחבורה לפעול לטובת הציבור, חשוב להבין שליצור שינוי זה דבר שלוקח זמן, ודורש



יהודה עמר
מנהל אשכול בית שמש, 'בית שמש אקספרס'

סבלנות רבה. סוד ההצלחה הוא להקשיב לציבור ולדאוג לרווחתו בשיתוף פעולה, וזו הדרך שבה אנו פועלים להבאת השינוי המבורך לעיר".

הקשבה לצרכי הציבור

כחלק ממערך ההכנה לתפעול התחבורה הציבורית בעיר בית שמש, ניתנת חשיבות רבה כלפי התחבורה הציבורית באזורי המגורים החדשים. אחוזים רבים מהציבור החדש משתמשים בתחבורה הציבורית באופן יומיומי, ובפער ניכר מאחז המשתמשים בציבור הכללי. משפחות מרובות ילדים שצריכות לעלות על אוטובוס, אימהות המחזירות את ילדיהן מהגן, או אברך שנוסע למקום תלמודו - כל אלו נאלצים להצטופף באוטובוסים מדי יום ביומו כדי להגיע למחוז חפצם.

כאשר מדובר בעיר בית שמש שלמעלה ממחצית תושביה מהציבור החדש, התלות של הציבור בתחבורה ציבורית הוא נושא בחשיבות עליונה. אנו

מבינים את הצורך המיוחד של הציבור בתחבורה ציבורית, ומרגישים תחושת שליחות בהפעלת קווים באזורים החדשים.

"ב'נתיב אקספרס'", מדגיש עמר, "תמיד היינו פועלים יחד עם הציבור. במשך שנים, כחלק מהפעילות שלנו בצפון ובגליל, היינו מפעילים את התחבורה הציבורית למירון בל"ג בעומר, ותמיד ראינו את הצורך האמיתי של הציבור בתחבורה ציבורית תקנית וברמת שירות גבוהה. זה גם הדבר שאנחנו הולכים להביא לבית שמש. לראות את הצורך של כל אחד ואחד מהציבור שעולה לאוטובוסים שלנו, בין אם זה אמא צעירה עם עגלה וילד קטן ובין אם זה אדם מבוגר הצריך עזרה".



הציבור החדש כבר מכיר את רמת השירות הגבוהה שלנו ממקומות אחרים בהם עבדנו יחד, ואת רמת ההקשבה שלנו לצרכים שלהם. כך במידה ויהיה צורך לבצע שינויים בקווים כדי לתת שירות ומסירות רבה".



התקופה בה חברת 'בית שמש אקספרס' לוקחת בידיה את מושכות תפעול התחבורה הציבורית בעיר, היא תקופה עמוסה ומאתגרת בלוח השנה של המגור החדש. תקופת בין הזמנים הממשמשת ובאה, על שלל נסיעותיהן של המשפחות לאתרי הנופש השונים, מעלה את רמת הצורך בתחבורה ציבורית. בתקופה זו, השימוש המוגבר בתחבורה הציבורית והמשפחות המעוניינות בנסיעה נוחה ובטוחה לאתרים השונים לא נעלמו מעיני מנהלי החברה, והם עושים ככל יכולתם כדי לדאוג לתגבור הקווים

כניסתה של חברת התחבורה הציבורית הוותיקה 'נתיב אקספרס' לעיר בית שמש, מביאה עמה עידן חדש של תחבורה יעילה עבור הנוסעים. בריאיון מעמיק עם יהודה עמר, מנהל אשכול בית שמש בחברה, הוא מסביר לראשונה על מהפכת השינוי שתיווצר בתחבורה הציבורית בעיר, שוטח את החזון של החברה וחושף את מפת התחבורה הציבורית בבית שמש ביום שאחרי הטמעת השינויים. ראיין מיוחד

שמחוללת את ה"מהפכה השקטה".

"את השינוי ההדרגתי בתחבורה הציבורית בבית שמש", אומר יהודה עמר, "התושבים יחלו להרגיש כבר באופן מיידי. עם הכניסה לעיר יתחילו להופיע אוטובוסים חדשים וגדולים יותר, ובתדירות גבוהה יותר בקווים השונים. הנסיעות בשכונות ייהפכו להיות נוחות יותר, עם אוטובוסים נגישם, נקיים ומפוארים. שינויים כאלה ניתן יהיה להרגיש כבר על ההתחלה, ובמשך החודשים הקרובים אנחנו נוסיף ונשפר את הקווים השונים בהתאם לצורך".

כחלק מההיערכות, נפגשים בחברה עם ראשי ונציגי הקהילות, ופועלים איתם בשיתוף פעולה על מנת להוסיף ולשפר את השירות ככל שניתן. במהלך של פגישות אלו ובעבודה צמודה עם אנשים מהקהילה, 'בית שמש אקספרס' יוצרת שינוי ברזולוציות הכי נמוכות, מרמת הנהג ועד לרמת מחלקת אבדות. המשרדים של החברה בעיר, כמו גם משרדי ועמדות 'על הקו', עתידים להיפתח במקומות זמינים מבוקר עד לילה לקבלת פני הציבור, ולתת שירות ברמה גבוהה.

"הבשורה אותה אנו מביאים לבית שמש", מסכם עמר, "הינה בשורה מיוחדת עבור תושבי העיר המשתמשים בתחבורה ציבורית. הגידול התמידי באוכלוסיית העיר מחייב אותנו להשתפר, וזהו דבר חשוב מאוד בעינינו להשקיע ולשפר את מערך התחבורה הציבורית. מעבר לשיפור הקווים ולשדרוג האוטובוסים, אנחנו מתכננים בעתיד הקרוב לתגבר גם את תדירות הקווים לרווחת תושבי העיר. בנוסף, תפעול הקווים מצריך גיוס כוח אדם, וכך החברה תורמת גם במשור התעסוקתי עם יצירת משרות לתושבים שיוכלו להשתלב בעשייה שלנו. אלו שינויים מהותיים שאנחנו מבצעים בעיר בית שמש, ומתוך רצון להיטיב עם הנוסעים שייסעו באוטובוסים בנחות ובבטיחות מקסימלית".





כולנו מכירים את מערכות הכריזה באוטובוסים, את כרטיסי ה'רב קו' ומערכות המידע המתקדמות שמספקות מידע בזמן אמת על מיקומם של האוטובוסים, אבל עד לפני שנים לא רבות התחבורה הציבורית בישראל נראתה אחרת לגמרי 🌟 מאז רכישת משאיות צבא עודפות על ידי צעירים מהיישוב היהודי בימי המנדט הבריטי שהוסבו לאוטובוסים מאולתרים, כרטיסי הנסיעה וההתארגנות העצמאית של הנהגים, תוך עשורים ספורים שינתה התחבורה הציבורית את פניה ללא היכר 🌟 מסע אל העבר



תהליך העלייה לאוטובוס הנסיעה הייתה למעשה מושבתת. גם מבחינה כלכלית, הרב קו הביא עמו שיפור בנוסע התשלום על

אלה שהשתמשו בתחבורה הציבורית או בקו מסוים באופן חד פעמי.

כרטיס הנסיעה היה מעין "אישור" על הרכישה ועליו היה מוטבע התוקף של הכרטיס ופרטים אחרים, בהתאם למדיניות החברה. בשנות השלושים אף פורסם על מכונה "חדישה" להדפסת כרטיסי נסיעה עם מספר אוטומטי, או כפי שזה נהגה באותם ימים: "נומריצה אבטומטית". על הנוסעים היה לשמור את הכרטיס לאורך כל הנסיעה כדי להציגו לביקורת אם יידרש לכך. הכרטיסייה, בשונה מכרטיס הנסיעה הבודד, הכילה כמות מסוימת של מספרים, אותם ניקב הנהג או הכרטיסן בתחילת הנסיעה. אבל למרות שחלק קצת יותר מעשור מאז רפורמת הרב קו שהגיעה בשנת 2008, ההתרפקות על הכרטיסיות וכרטיסי הנסיעה מעלה זכרונות נוסטלגיים המתחברים לעולם הישן של התחבורה הציבורית.

הנסיעה. אם בעבר החלפת אוטובוסים לא נלקחה בחשבון כיוון שהנסיעה החדשה הייתה דורשת ניקוב נוסף, כיום אין לכך כמעט משמעות עם המעבר החופשי בין האוטובוסים. כל אלה זכורים שלא ממש לטובה, אלא אם כן התמול מולכם להיות מאלה שנהנו מנסיעות פרטיות ולא השתמשו בתחבורה הציבורית.

נוסעים קדימה

מהעולם הישן שעשה שימוש בסוסים ועבר לפתרונות "מתקדמים" כמו משאיות צבא עם ספסלים לנוסעים, תוך כמה עשורים תחום התחבורה הפך את פניו. בכל שלב שהוא, נדמה היה שיש עוד הרבה מה לשפר. גם לאחר שה'רב קו' הוטמע, התהליך כולו לווח בלא מעט רעשי רקע מצד הנוסעים שלפתע חשו כבולים לאיזה כרטיס שילווח אותם לתמיד. גם הניקוב שלו בהתחלה לא היה מלהיב, וגם החיסכון בנייר שהבטיחו לא ממש הגיע בעקבות פלטי הנייר שהוצאו כתוצאה מהטעינה והניקוב.

אבל כשבוחנים את כל השלבים בממד היסטורי, מתקבלת תמונה של שינוי עצום שהתרחש תוך פרק זמן קצר יחסית. העולם הישן מתפוגג ונעלם, ואת מקומו תופס העולם החדש על יכולותיו המתקדמות. אם עדיין לא השתכנעתם, נסו להיזכר בפעמונים שהיו מזכירים לנהגים לעצור בתחנה, בשאלות הבלתי פוסקות כיצד מגיעים ממקום למקום, בחוסר האונים של תושבים שאינם מקימים, בזמן ההמתנה בעלייה באוטובוס, בעלייה שהתאפשרה רק בדלת הקדמית ובעוד אירועים מכוננים שכיום הפכו לחלק עבר שניתן רק להתרפק עליה. איכשהו, התקדמנו.



האוטובוסים היו בעיקר תוצרת של מוחות יצירתיים במיוחד ונוצרו מאלתורים. הגיעו לארץ האוטובוסים החדשים שיועדו מראש להובלת נוסעים. בשנות הארבעים של המאה העשרים, למשל, הורכבו בארץ האוטובוסים של חברת "ליילנד" הבריטית. מדובר באוטובוסים שמספר המקומות בהם היה פחות מארבעים, ונקראו "ליילנד טייגרים". האוטובוסים הללו הובאו לישראל והורכבו בה, כאשר המנוע שלהם היה קדמי ונהגה ישב מאחוריו. דגמים של "ליילנד טייגר" מסוגים שונים היו נפוצים בישראל בשנים של מלחמת השחרור והקמת מדינת ישראל.

האוטובוסים היו באותן שנים גבוהי רצפה, אך בשנת 1994 נרכש בישראל הדגם נומון-הרצפה הראשון של חברת MAN, שדגמים חדשניים שלו משמשים גם כיום כאוטובוסים עירוניים נגישים. אוטובוס זה, מהסוג הנמוך, יוצר לראשונה שנתיים קודם לכן בגרמניה על מנת לעמוד בתקנים החדשים של הנהגות לבעלי מוגבלויות.

האוטובוסים הללו נרכשים כשלדה של היצרן, ולאחר מכן עוברים בארץ תהליך של הלבשת תא הנוסעים באופן המותאם לצרכי החברה המזמינה. בישראל החברות ש'מלבישות' את תאי הנוסעים על שלדת האוטובוסים הן 'הארגו' ו'מרכבים' המתמחות בנושאים אלה. אז אם ראותם לאחרונה אוטובוס ותהיתם לפשר הכיתוב של אחת מהחברות הללו, השורות האחרונות הן התשובה. נכון להיום, השוק הסיני שולט על נתחים משמעותיים מאד מתחום הייצור של האוטובוסים עם דגמים סיניים דוגמת 'גולדן דרגון' ו'יוטונג'. עם זאת, החברות הישראליות ממשיכות לייצר מרכבי נוסעים עבור חברות התחבורה בארץ.

שורשיהן של שתי החברות נעוצות עמוק בהווה המקומית, כאשר חברת "הארגו" ייצרה משוריינים עוד לפני מלחמת השחרור כדי להתמודד עם התקפות השונות. כיום ייצור האוטובוסים מגוון מאד, וכולל אוטובוסים משוריינים, אוטובוסים להובלת אסירים, אוטובוסים עירוניים ובינעירוניים, אוטובוסים תיירותיים ומיניבוסים. גם אליהם, נוספו עם הזמן "שכלולים" חדשים כמו אוטובוס קומתיים ואוטובוס דו-מפרקי. אבל כאמור, הדרך אליהם הייתה ארוכה ורצופת תלאות.

כרטיסיות בבקשה

לאורך כל שנות ההפעלה של התחבורה הציבורית, ישנו דבר אחד שעשה עמה את כל הדרך באופן צמוד - אמצעי התשלום על הנסיעה. עם מיסודה של התחבורה הציבורית הקבועה, נדרש אמצעי תשלום אחיד שישרת את הנוסעים הקבועים ואלה שאינם ממשתמים התחבורה באופן קבוע. האמצעי הנבחר, שאולי היום כבר נשמע כלקוח מספרי ההיסטוריה, הוא הכרטיסייה. אצל הנהג או הכרטיסן ניתן היה לרכוש כרטיסי נסיעה מתאימים, בהתאם לסוג הנסיעה ולרצון הנוסע. כרטיסי הנסיעה שימשו לנסיעות בודדות, ואילו הכרטיסיות שימשו את

תקנות מיוחדות האוסרות על

הנהגים לצאת עם רכבם לארצות סמוכות אלא "על פי רשיון מיוחד שניתן על ידי המפקח על ההובלה בדרכים".

חשיטות החדשניות של בני היישוב היהודי בישראל למסד את התחבורה הציבורית, כללו רכישה של משאיות צבא בריטיות עודפות ממלחמת העולם הראשונה שהוסבו לאוטובוסים. הצעירים מהיישוב רכשו את המשאיות, התקינו בהן ספסלי נוסעים ובכך הפכו אותן לכשירות להסעת נוסעים. עם הזמן, ככל שהתרבו הנסיעות הציבוריות, היה גם צורך להתמסד ולהפוך את התחבורה הציבורית כולה למשהו מאורגן יותר.

קווי התחבורה העירונית הראשונים בישראל היו בעיקר בערים הגדולות תל אביב, חיפה וירושלים, כאשר בחלק מהמקרים חברות תחבורה ציבורית פעלו באופן נקודתי עם התמקדות בנסיעות לים. כן, התחרות המתהווה בשוק התחבורה הציבורית, אילצה את החברות לאמץ פתרונות יצירתיים להתיעלות... באותן שנים זו הייתה ראייה עסקית מפוכחת. הראייה העסקית של חלק מהחברות הללו מוכיחה את עצמה עד היום עם כושר שרידות לא פחות ממדהים.

השימוש במילה "שרידות" איננה מקרית. השנים שלאחר מכן היו שנים קשות, ולא תמיד יכלו חברות התחבורה ליהנות מנסיעה חופשית. חן וועל בשרן את המאורעות של תרצ"ו עם המרד הערבי הגדול, התקוממויות, מלחמות קשות ואף אינלפאדות. אבל למרות הכל, חברות התחבורה התגברו על הקשיים והיו חלק בלתי נפרד מהנוף בישראל גם בתקופות הקשות ביותר שעברו על היישובים. יתרה מכך: לתחבורה הציבורית ישנה תרומה מכרעת במתן תחושת החוסן האזרחי. מעבר לצורך החיוני בתחבורה ציבורית, תנועת אוטובוסים מסמלת שגרה, לעומת הפסקתה שעשויה להעיד על שיבוש השגרה. לכן, גם בתקופות מורכבות התחבורה הציבורית מוסיפה לפעול בכל מצב.

האוטובוס העירוני הראשון

פרק נוסף בהתהוות התחבורה הציבורית בישראל נוגע לאוטובוסים מהסוג החדש. אחרי שנים



לעומתה, התחבורה הציבורית העתיקה הונעה באמצעות סוסים, שמאוחר יותר הוחלפו במנועי קיטור והשתדרגו עם הזמן למנועי בנזין ואף מנועים המופעלים באמצעות אנרגיה חשמלית. הקרון הראשון שנע על פסים מסודרים, אותו ניתן לראות כמו הגרסה המוקדמת של הרכבת, הקלה או ה"חשמלית" שפועלת במקומות רבים בעולם, היה בממלכה המאוחדת בשנת 1807. תפקידו היה לשנע נוסעים ממקום אחד למשנהו, והוא עשה זאת באמצעות סוסים שהיו רתומים אליו. כמה שנים מאוחר יותר כבר החל המודל הזה להתפשט במקומות נוספים בעולם, כמו ארצות הברית שבה נחשב הקו של ניו אורלינס לוותיק ביותר שפועל ברצף עד העת הנוכחית, כמובן כבר ללא סוסים...

בעבר הלא רחוק, כלומר במאה העשרים, העולם צפה באופן הברור ביותר במהפכה שמתרחשת. במשך תקופה ארוכה לאורך המאה הקודמת ניתן היה לראות ברחובות מרכזיים תנועה ערה של גמלים, חמורים וסוסים, לצד אומניבוסים "חדשניים" ואוטומובילים שכבר נראו לא מעט ברחוב. מבט על הרחוב שיקף באופן חסר תקדים את המעבר בין העולם הישן לעולם החדש, באופן שכל מילה נוספת הייתה מיותרת. המחזה של רכבים ממונעים מפלסים את דרכם ברחובות הומי בעלי חיים, המחישו יותר מכל את הצעדים המהפכניים שעשתה האנושות. אחרי שנים שרכבים מודרניים ומרכבות משא שימשו זה עם זה בערבוביה, אט-אט נעלמו בעלי החיים מהדרכים ופינו את מקומם לטובת האמצעים הממונעים שהסתערו על העולם.

תחבורה בהתהוות

גם התחבורה הציבורית נאלצה לשנות את הרגליה בעקבות השתלטותה של המודרניזציה. שימוש בתחבורה מבוססת סוסים, הפך לתחבורה מבוססת מנועים שצמחה למדמים גדולים יותר בחסות חמנדט הבריטי ששלט בארץ. כבר בשנות העשרים של המאה הקודמת, לפני מלחמת העולם השנייה, החלה להתהוות התחבורה הציבורית הראשונה בארץ ישראל. התחבורה הציבורית הלכה והתפתחה במקביל להתפתחות הדרכים בארץ, ועם הזמן גובשו החברות הראשונות שעסקו בשינוע נוסעים ממקום למקום.

בתחילה היו אלה נהגים שרכשו אומניבוסים וביצעו נסיעות באזורי הביקוש, ולאחר מכן הנהגים הללו החליטו להתאגד לקואופרטיבים קטנים שמאוחר יותר הפכו לחברות להובלת הציבורית. הציבוריות המוכרות כיום. חלק ניכר מחברות התחבורה הציבורית הפעילות כיום, הינן תוצאה של אותן התאגדויות עצמאיות. נהגי האומניבוסים או ה"מרכבות המסחריות" נדרשו לאישורים מהמנדט הבריטי, ופורסמו

עולם התחבורה הציבורית עבר לא מעט שינויים במהלך השנים. מְרָקְבוֹת - הנוסעים המסורתיות הוחלפו באוטובוסים חדישים, הכרטיסיות הבלויות הומרו בכרטיסי 'רב קו' ויישומונים מתקדמים, וכך גם המתנה מורטת עצבים בתחנות פינתה את מקומה לטובת מערכת מבוססת GPS הצופה את מועד הגעת האוטובוס בכל שלבי הנסיעה ואף לפני. המעבר מהמערכות המבניות למערכות הטכנולוגיות התרחש במהירות, וגם היום המילה האחרונה טרם נאמרה. השנים הבאות תחוללנה שינויים מהפכניים נוספים.

כדי להתחקות אחר כברת הדרך המשמעותית שעשתה התחבורה הציבורית מאז תחילת המהפכה התעשייתית ועד העת המודרנית, נדרשת חזרה בזמן לעבר המאה שרשמה את ההתעצמות הבולטת ביותר של המהפכה התעשייתית. במאה ה-19 הומצאו רכבות הקיטור ששינו נוסעים, וכך



גם ה"חשמליות" הראשונות שנועו על מסילות. שמו של האוטובוס המודרני הינו נגזרת מהמילה אומניבוס, שניתנה למרכבת נוסעים צרפתית באותה מאה שהתרחשה בה המהפכה התעשייתית. הובלת נוסעים ומשלוחים הייתה אפוא אחד השימושים העיקריים במנועים החדשים שהומצאו, לצד פסי הייצור בתעשיות שונות.

תחבורה ציבורית ממונעת קדמה לרכב הפרטי הממונע ששווק להמונים, ובמשך שנים הייתה לאחד האמצעים העיקריים להגעה ממקום למקום. האוטובוס המודרני הוא למעשה סוג של "מוטציה" ממרכבת הנוסעים שהייתה מוכרת לאורך המאה ה-19, והשימוש בו הפך לאחד המאפיינים הבולטים של העת החדשה. אם באותן שנים האומניבוסים פעלו באופן מצומצם ואף מאוחר יותר האוטובוסים נתנו שירות בעיקר לערים מרכזיות, כיום התחבורה הציבורית היא אחד מסמליו האייקוניים של העולם המודרני עם נוכחות בולטת בכל שעות היממה, נסיעות כמעט לכל נקודה ותכיפות נסיעות מוגברת.

שירות אקספרס

קווים חדשים, שינויים בקווים קיימים וביטול קווים ישנים, הם החלק המרכזי ברפורמת התחבורה שמובילה 'בית שמש אקספרס' לאיפה מגיע כל קו? מה יעשו במקום הקווים שבוטלו? כיצד תשפיע התכנית על תושבי בית שמש? כל מה שרציתם לדעת על המסלולים, השינויים והתחליפים שיעמדו לרשותכם בשכונות העיר כדי לנוע ממקום למקום ביעילות מרבית

מידע לתושב

הקווים העירוניים שלא ישתנו ויימשכו כרגיל, הינם הקווים 7, 8, 10, 11, 11א, 12, 13, 14, 16 ו-28. קווים אלה יפעלו כפי שפעלו עד היום, ללא שינוי. מדובר בקווים המוכרים היטב לתושבים, שנמצאים במרבית השכונות בעיר. חשוב לציין כי לא רק במסלולם קווים אלה לא יעברו שינוי, אלא גם מבחינת זמני היציאה והתדירות לא יבוצעו שינויים במסגרת התחדשות של התחבורה הציבורית בעיר.

לעומתם, הקווים 3, 12א, 19 ו-19א, יבוטלו לחלוטין כחלק משינויי התחבורה החדשים. זה כמובן לא אומר שעכשיו תצטרכו להימנע מהגעה לאזורים שקווים אלה פעלו בהם, אלא שהם הוחלפו בקווים חדשים עליהם יורחב בהמשך בפירוט. כך, במקום קו 3 שבוטל, תוכלו להגיע לכל אחד

חלק בלתי נפרד מהצלחת יישום תכנית לתחבורה ציבורית, הוא הנגשת הידע לתושבים. לא די ביישום התכנית, טובה ככל שתהיה, אם המידע עליה לא יגיע לתושבים. האמירה האלמותית 'ידע הוא כוח', במקרה של התחבורה הציבורית משתנה ל'ידע הוא נוח'. בערים רבות בוצעו שינויים תחבורתיים לרווחת התושבים, אך לא תמיד השינויים הללו התקבלו בקרב התושבים כפעולה הנעשית לרווחתם. הדבר המפריד בין הצלחת התכנית לכישלונה הוא רק המידע.

אם נעשות פעולות כלשהן שאינן הופכות לידע מעשי, המשמעות היא שהן לא השיגו את יעדן. כדי שהשינויים החדשים של 'בית שמש אקספרס' יהפכו לנכס בעל ערך לתושבים, מנגישה החברה את כל המידע האינפורמטיבי על המהלכים החדשים. עם הידע הזה יוכלו התושבים ליהנות מתחבורה ציבורית יעילה, נגישה ונוחה. עד שהשינויים החדשים יוטמעו ויהפכו לחלק אינטגרלי מהשגרה, בשורות הבאות תוכלו ללמוד על כל המהלכים החדשים שתוכננו במשך תקופה ארוכה על מנת לשפר את חוויית הנסיעה והנגישות התחבורתית בבית שמש.

כדי שהמידע יפעל את פעולתו, חברת 'בית שמש אקספרס' מבית 'נתיב אקספרס' מביאה את כל המידע המפורט. השלמה של התהליך תתרחש כשהמידע הזה יגיע לציבור שיידע להשתמש בו ולנצל את ההתחדשות והרוח המרעננת של המהפך התחבורתי בבית שמש. עם המידע הנכון תוכלו ללמוד על הדרכים היעילות לנוע ממקום למקום בתוך העיר ובין השכונות השונות המרכיבות אותה. בחברת 'בית שמש אקספרס' הושקעה מחשבה מעמיקה בכל הפרטים, נלקחו בחשבון כל המאפיינים שמייחדים את בית שמש, והופקו התכניות המיטביות שיובילו שירות פורץ דרך (תרתי משמע) לטובת התושבים.

ביטולה הוא קיומה

ראשית, החל מתאריך ז' אב תשפ"א (16.7.21), יום שישי הקרוב, יחולו שינויים בחלק מקווי התחבורה בבית שמש עם כניסת החברה לפעילות שוטפת בתחומי העיר. השינויים כוללים שלושה מהלכים עיקריים - ביטול קווים קיימים שלפי התכנון המחודש לא היה צורך בהם, שינוי בקווים פעילים בהתאם לתכנית החדשה שגובשה והוספת קווים חדשים לחלוטין שיספקו את מערך התחבורה העירוני ביעילות משידורגת.

הקווים העירוניים שלא ישתנו ויימשכו כרגיל, הינם הקווים 7, 8, 10, 11, 11א, 12, 13, 14, 16 ו-28. קווים אלה יפעלו כפי שפעלו עד היום, ללא שינוי. מדובר בקווים המוכרים היטב לתושבים, שנמצאים במרבית השכונות בעיר. חשוב לציין כי לא רק במסלולם קווים אלה לא יעברו שינוי, אלא גם מבחינת זמני היציאה והתדירות לא יבוצעו שינויים במסגרת התחדשות של התחבורה הציבורית בעיר.

לעומתם, הקווים 3, 12א, 19 ו-19א, יבוטלו לחלוטין כחלק משינויי התחבורה החדשים. זה כמובן לא אומר שעכשיו תצטרכו להימנע מהגעה לאזורים שקווים אלה פעלו בהם, אלא שהם הוחלפו בקווים חדשים עליהם יורחב בהמשך בפירוט. כך, במקום קו 3 שבוטל, תוכלו להגיע לכל אחד

התחדשות עירונית

גולת הכותרת של תכנית התחבורה החדשה היא הקווים החדשים שיחלו לנוע ברחבי העיר כבר ביום שישי הקרוב. מדובר בחמישה קווים חדשים, שישלימו את מעגל התחבורה בין השכונות בעיר - קווים 5, 17, 22, 23 ו-23א. קו 5 ישרת את הנוסעים מתחנת רכבת בית שמש לשכונת רמת אבי עזרי, והוא יהיה קו מהיר משכונות דרום העיר לתחנת רכבת בית שמש. הפעלת הקו החדש נובעת מהצורך שעלה בקו מהיר



שיחבר בין השכונות הדרומיות לתחנת הרכבת, וכמובן להפך. הנסיעות יהיו בזמינות מרבית ולאורך שעות היום, כאשר אל תחנת הרכבת הקו יחל לפעול כל בוקר מהשעה 5:00 ועד השעה 23:00, ואילו אל רמת אבי עזרי הקו יפעל מדי בוקר מהשעה 6:00 ועד השעה 24:00. תדירות הקווים תשתנה לאורך היום, כך שעם התאחרות השעה פעילותם תצטמצם בהתאם להיקף הנסיעות הנדרש.

קו 17 ישרת את נוסעי 'בית שמש אקספרס' מרמת אבי עזרי אל מרכז "ביג" ואליה. הקו החדש יהיה ישיר, ויעבור דרך שדרות נהר הירדן ומרכז העיר הוותיקה. גם בקו זה הנסיעות יהיו תכופות יחסית, ויפעלו מהשעה 5:00 בבוקר ועד 23:00. תכיפות

מארג המסלולים של התחבורה הציבורית בבית שמש לתועלת הציבור.

שינוי לטובה

נדבך נוסף בתכנית השיפור והשדרוג של החבורה הציבורית בעיר, נוגע לשינויים בקווים השונים שכבר היו קיימים ועכשיו בוצעו שינויים במסלולם. כך, הקווים 4 ו-4א יוארכו עד לשכונת רמת עזרא (ד'), אך מסלולם הקבוע ישתנה ולא ישרת יותר את רמת אבי עזרי, שאלה קיימים תחליפים חדשים עם מערך הקווים החדש. בנוסף, קו 4א ייסע דרך קניון נעימי. קו 4, הקצר יותר, ייסע מרמת עזרא עד תחנת רכבת בית שמש דרך דובב מישרים, רמת

5 קווים חדשים נוספו למערך התחבורה בבית שמש במסגרת הרפורמה החדשה

קווים עברו שינויים כדי להתאימם לתכנית התחבורה החדשה

קווים קיימים בוטלו בשל התחליפים החדשים המוצעים במקומם לנוסעים

10 קווים נותרים כפי שהיו לפני הרפורמה החדשה בתחבורה

132 תחנות קשורות למסלולים של הקווים החדשים ואלה שעברו שינוי



הנחלים, שכונת המ שק פ יים וקנה בושם. הקו לא יעבור יותר דרך רמת אבי עזרי, ולכן המעוניינים להגיע מתחנת הרכבת אל אבי עזרי יוכלו להשתמש בקו החדש.

קו 4א, הארוך מבין השניים, מחבר בין רמת עזרא, דובר מישרים, שז"ר, רמת הנחלים ושכונת המשקפיים, אל מזרח שמש, מגדל המים והעירייה.



מקיד בית שמש

ההתפתחות של בית שמש עשתה היסטוריה. 3,000 תושבים שחיו במעברה במחוז ירושלים, הפכו תוך כמה עשורים ל-150 אלף תושבים באחת הערים המבטיחות בישראל

✿ לאורך כל שנות קיומה מאז ניתן לה שמה הנוכחי וביתר שאת עם הכרזתה כעיר בישראל, התחבורה מילאה משבצת קריטית שהפכה לאחד מסימני ההיכר של העיר ✿

לצד המחלפים שנבנים, הכבישים שנסללים והשכונות שמוקמות, מבוצעת בימים אלה רפורמה מהפכנית בתחום התחבורה הציבורית בעיר ✿ סיפורה של בית שמש ✿



לא תמיד נראתה בית שמש כפי שהיא היום. בית שמש העתיקה הוזכרה כבר בתנ"ך, אך זו המוכרת כיום החלה את דרכה מעט אחרי קום המדינה, בשנת תשי"א. היא נקראה מעברת הר טוב, הבתים היו מבנים ארעיים, ושלוש שנים לאחר מכן - כשכבר היו בה מבני קבע - שונה שמה של המעברה לבית שמש. העיר עברה שינויים רבים במהלך השנים, הן מבחינת המרקם האנושי שהרכיב אותה והן מבחינת ההתפתחות החזותית שלה. רק עשרות שנים לאחר מכן, בשנת תשנ"א, קיבלה בית שמש את מעמדה כעיר בישראל, מאז, הכל היסטוריה.

בית שמש מוכרת כיום כאחת הערים המתפתחות ביותר בישראל. מהיקף של 3,000 משפחות שמנתה המעברה בשנת 1955, הפכה בית שמש לעיר עם כמות הנאמדת כיום בכ-150 אלף תושבים. עתודות הקרקע של בית שמש, בתוספת עידוד בניה, מציבות אותה כעיר העתיד. תוך שנים ספורות, אם מגמת הבנייה וההגירה החיובית תימשך, צפויה העיר להגדיל באופן ניכר את כמות תושביה ושכנותיה.

בשלב מסוים החלו גם חרדים רבים לעבור להתגורר בבית שמש, כאשר עם הזמן האוכלוסייה החרדית בעיר צברה תאוצה וכיום היא מהווה חלק ניכר מהתושבים המתגוררים בה. שגשוגה של הקהילה החרדית בבית שמש, הפכה את הציבור החרדי בעיר לדומיננטי מאד ובעל השפעה רבה. אחת ההוכחות לכך היא היבחרותו של ח"כ משה אבוטבול לראשות העיר בשנת 2008, שהיה לראש העיר החרדי הראשון של בית שמש.

ההתפתחות המואצת שחוות העיר בית שמש חיבה את התייחסותם של הגורמים השונים למציאת פתרונות תחבורה יעילים לאוכלוסייה הגדלה. בשנים הראשונות, אי שם לפני יובל שנים, התחבורה הציבורית הייתה מצומצמת למדי. ריכוזי אוכלוסייה קטנים מעולם לא היוו הצדקה לתשומת לב לתחבורתית, ולכן הקושי להגיע ממקום למקום בזמנים היה ברור. כל עוד האוכלוסייה הייתה קטנה ומדובר היה במעברות עולים, מקומה של התחבורה תפס פחות מקום. אבל עם תחילת ההתפתחות של העיר, יחד עם ההבנה כי היא עומדת בפני פיתוח משמעותי, גם נושא התחבורה נדרש להתאים את עצמו למציאות המתחדשת.

התפתחות השכונות בעיר, כל אחת בתקופה אחרת עם מאפיינים שונים, הצריכה חשיבה מחודשת על כל נושא התחבורה. ראשית, נדרש מערך תחבורתי שיחבר בין שכונות העיר. בית שמש, כידוע, יושבת על אזור הררי בגובהים שונים, היוצרים תוואי מורכב. המורכבות הופכת למשמעותית יותר עם הקמתן של שכונות ורמות חדשות, שרק הולכות וצומחות ומושכות אליהן אוכלוסיות מגוונות. ההתפתחות הזאת חייבה הקמת תשתית תחבורה הולמת שתשרת את תושבי העיר עם אפשרויות הגעה נגישות לאזורים השונים של העיר.

האתגר השני היה לחבר את בית שמש כולה לערים אחרות בישראל. פריפריה איננה בהכרח ערים מרוחקות הממוקמות באזורים פחות מפותחים; היא יכולה להיות גם עיר סמוכה למטרופולינים הגדולים. מה שהופך את העיר למקום מרכזי שיוצא מההגדרה הפריפריאלית, היא הנגישות ממנה ואליה באמצעות מערך תחבורה יעיל המשנע נוסעים בתכיפות ותשתית של כבישים המאפשרים גישה נוחה וחופשית. כל עוד עיר תהיה מבודדת ונטולת תחבורה, היא לא תצליח להתפתח. מה שהופך אותה לעיר על כל המשתמע מכך, היא התחבורה והנגישות באמצעות הכבישים. כל אלה יושמו בהצלחה בעיר בית שמש.

בדרך הנכונה

כבר לפני כמה עשורים נחנכה תחנת הרכבת של בית שמש, שגם כיום מספקת נסיעות תכופות לתל אביב וירושלים. פעילותה של התחנה הופסקה באמצע שנות התשעים,

וחדושה כמה שנים לאחר מכן בשנת 2003. במקביל להחזרת תחנת הרכבת ויצירת נגישות תחבורתית אליה משכונות בית שמש, הורחבו כבישי הגישה אל העיר ונסללו נתיבים חדשים. לפני כשנתיים נחנך כביש 38, המחבר בין בית שמש ויישובים נוספים במועצה האזורית מטה יהודה לכביש 1 במחלף שער הגיא, בגרסתו החדשה והמורחבת שנועדה לצמצם את עומסי התנועה.

ההשקעה בתשתיות בואכה בית שמש המשיכה כל העת. ההבנה הרווחת היא שעיר בהתרחבות מצריכה תכניות רוחביות, המספקות גם את המעטפת שסובבת את העיר ודרכי הגישה אליה. כל אחד מבין שעיר מפותחת ככל שתהיה, תוגדר ככישלון מהדהד אם תושביה לא יוכלו להגיע אליה באופן חופשי ונוח. לכן, גם במהלך 2020 עבודת התשתיות נמשכה עם חניכתו של מחלף רמת בית שמש, המשרת את השכונות הדרומיות של העיר.

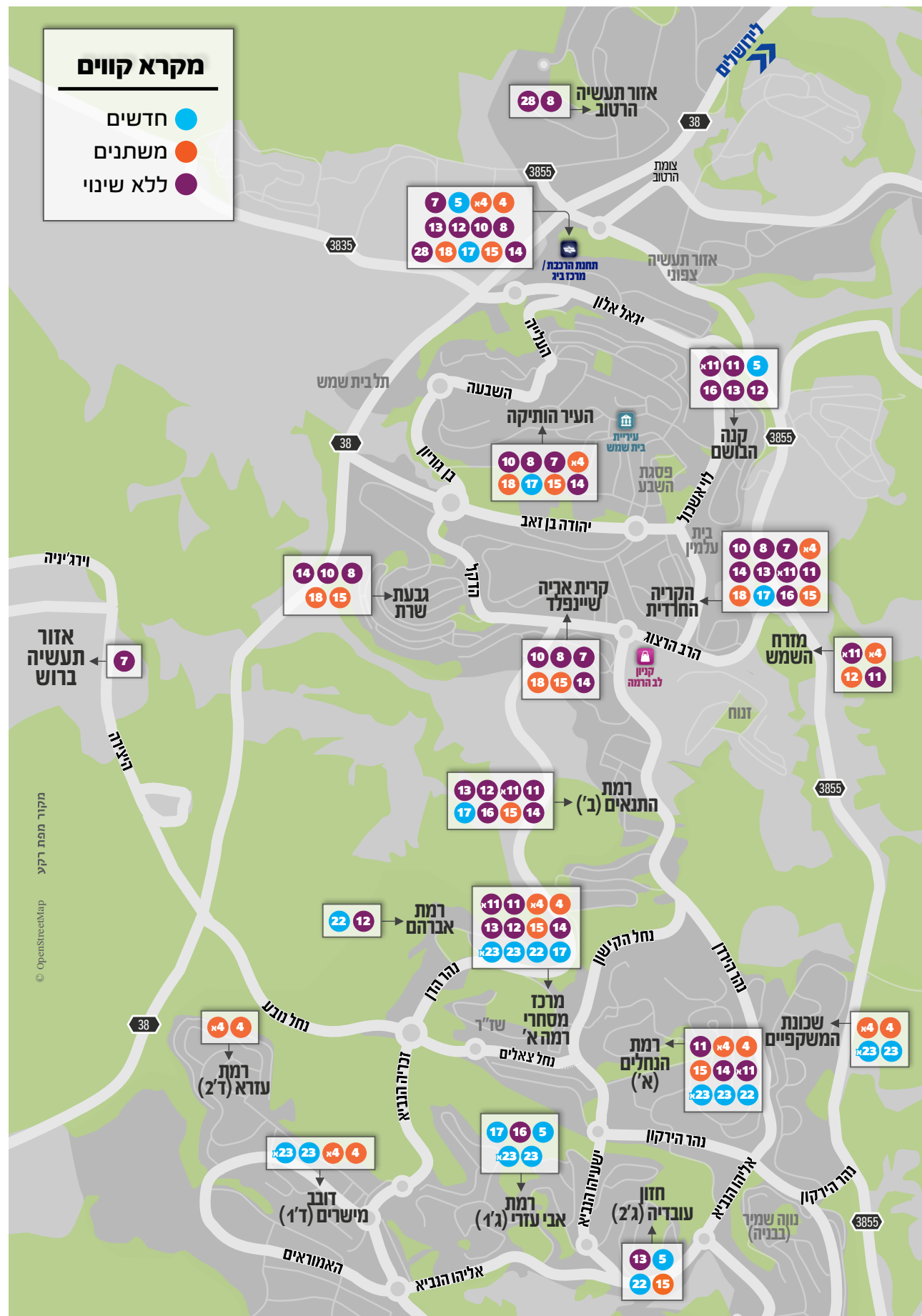
כך, כשם שעבודות התשתית לא קופחו, באותה מידה הצורך במערך תחבורה ציבורית יעיל נמצא תדיר מול עיניהם של מקבלי ההחלטות. במקביל להתפתחות העיר

היציאה?

השם אוטובוס נגזר משתי מילים שונות: אוטומוביל ואומיניבוס. המילה הראשונה נגזרת גם היא משתי מילים שונות שמשמעותן "נגע מכוחות עצמו", ואילו משמעותה הלטינית של המילה השנייה היא "בשביל כולם". במאה ה-19 אומיניבוס היה שמן של כרכרות ציבוריות, ולכן הוא הועתק לכלי התחבורה המודרני שמשמש למטרה דומה.

המילה אוטובוס השתרשה עם הזמן. בעברית נמצאו הטיות שונות של המילה, ובהן: אבטובוס, אומיניבוס ואוטובוס כפי שנהוג לכונו גם כיום.

האוטובוס הראשון היה כנראה בגרמניה בשנת 1895. הוא היה מתוצרת קרל בנץ, והסיע 8 אנשים באמצעות מנוע עם מעט מאד כוחות סוס. לא ממש האוטובוס האולטימטיבי, אך בהחלט יצירה גאונית שתשתדרג עם השנים ותוביל מהפכה של ממש בתחום התחבורה הציבורית.



הרפורמה בתחבורה הציבורית בעיר.
(פרטים מלאים בחוברת ההסברה המופצת בעיר)

המקדימה שנעשתה מאחורי הקלעים, הוא חבר מועצת העיר ויו"ר רשות תמור הרב יוסף גולדהירש, שפעל רבות להסדרת מערך התחבורה החדש של בית שמש.

אל פעילותו הנמרצת של גולדהירש חברו גורמים נוספים רבים שתכננו את מפת התחבורה הנכונה, שיפרו את הקווים ויצרו את המסלולים היעילים עבור התושבים. בהתאם להחלטות שגובשו מבעוד מועד, הרפורמה התחבורתית בבית שמש תבוצע בשתי פעימות, כאשר בכל אחת מהפעימות יורגשו שינויים דרמטיים באמצעות צי האוטובוסים שמונה כבר בפעימה הראשונה 128 אוטובוסים. הצי, שימנה בקרוב גם אוטובוסים חשמליים, ינוע ברחבי העיר בתדירות מקסימלית ויחלוף מדי יום על פני 450 תחנות אוטובוס פעילות הפזורות ברחבי העיר. כך מתחילה מהפכה.



וגדילת היקף התושבים, נדרשה התאמה שתילמד תוך כדי תנועה ותנסה להתאים את עצמה לקצב המשתנים. לא תמיד זה צלח, לעיתים קרובות התושבים היו עדים למצוקת תחבורה ובעיות תדירות, אבל תחום התחבורה לא ירד מסדר היום. מעת לעת נפגשו צוותים עירוניים עם מפעילי התחבורה בעיר על מנת לדרת לשורשי הליקויים, ולא אחת בוצעו שינויים "תוך כדי תנועה" תרתי משמע.

גם עכשיו, כשתחבורת בית שמש נמצאת בפני אחד השינויים הגדולים, נעשו חישובים מקדימים שינסו לענות על הצרכים התחבורתיים השוטפים, אך גם במקרה הזה הדברים יילמדו על ידי החברה החדשה שכנסה לעיר - בית שמש אקספרס. לשלבים המקדימים היו שותפים רבים שפעלו לא מעט מאחורי הקלעים, על מנת לספק את השירות המיטבי הנדרש לתושבים. אחד האנשים ששמו שוררב לא אחת לפעילות

ילדים בדרך:

מצאו לפחות 10 הבדלים בין התמונות (יש הרבה יותר!)



איזו מכונית צריך לחלץ כדי לאפשר לתנועה להשתחרר?

פתרו את השורה התחתונה בחידת כלי התחבורה

$$\begin{aligned} \text{Car} + \text{Car} + \text{Car} &= 30 \\ \text{Car} + \text{Bus} + \text{Bus} &= 18 \\ \text{Bus} - \text{Motorcycle} &= 2 \\ \text{Motorcycle} + \text{Car} + \text{Bus} &= ?? \end{aligned}$$

בית שמש יוצאת לדרך חדשה, ואתם הילדים חלק בלתי נפרד ממנה.

בית שמש אקספרס תלוו אתכם בדרך ללמודים ובחזרה, בנסיעות בתוך העיר ומחוצה לה ולמגוון יעדים ומקומות מעניינים.

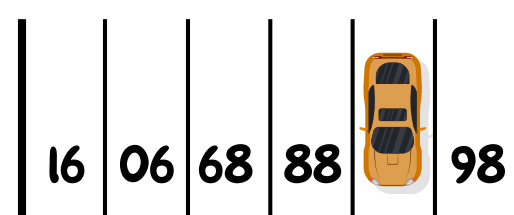
חשבונו הרבה איך להפך את הנסיעות שלכם לנוחות יותר, שפרנו והוספנו קוים בתוך העיר, דאגנו לשרות טוב, הוספנו אפשרות לתקוף הרב קו מכל הדלתות ועוד ועוד.

אתם תפגשו אותנו בעז"ה ברחובות העיר, עם אוטובוסים חדישים ונהגים אדיבים.

ובינתיים, הכנו לכם שעשועונים וחקידים, כלם בנושא תחבורה. ספרו לנו שילדי בית שמש חכמים במיוחד, כך שאנחנו בטוחים שתפתרו אותם בהנאה ובקלות.

נסיעה טובה!

מה מספר החניה המוסתר?



450
תחנות אוטובוס
ברחבי העיר

4
מרכזי 'על קו'
חדשים
לשירותכם

24
שעות
של שירות
ומידע
במוקד

93.5
%
ציון מפעיל
לשנת 2020

35
עמדות
להטענת
רב קו



16
קווים פנימיים בעיר

128
אוטובוסים
עירוניים

בקרב
40
אוטובוסים
חשמליים



ז' באב
16/07

כניסת בית שמש
אקספרס לעיר

***3343**
מוקד שירות ייעודי
לבית שמש

142,000
תושבים
מתגוררים
בבית שמש

10
פקחים פעילים בעיר
האחראים על זמני
הנסיעות

בית שמש אקספרס
מפעילה
35
קווים
בינעירוניים



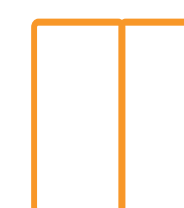
עליה ותיקוף
מכל דלתות
האוטובוס



24
אוטובוסים
מפרקים



אוטובוסים
בעלי 3 דלתות



חספדים באקספרס

נסיעות מבחן

בית שמש היא עיר שבמשך שנים רבות מאתגרת את מפעילי התחבורה הציבורית, אך בימים אלה כבר מתרחשת מהפכה שתשנה את פני התחבורה בעיר ללא היכר 🌟 ארבעה מתושבי העיר, אנשי עשייה מוכרים, מדברים על כל השיפורים והשינויים הנדרשים כדי לפתוח עידן חדש של התחדשות תחבורתית בבית שמש 🌟 תחקיר מקיף על המורכבויות, האתגרים והפתרונות שבדרך.

כולנו יודעים מה המשמעות של נסיעה בתחבורה ציבורית, ובאלו קשיים זה עשוי להיות כרוך. רבים מאתנו חושבים פעמיים לפני שהם עולים על אוטובוס כדי להגיע למחוז חפצם. הקושי הרב בנסיעה יחד עם משפחה וילדים באוטובוס הוא דבר שרבים מתנסים בו באופן תדיר. הלחצים שקודמים לנסיעה, ההיטלטלות הבלתי פוסקת, והנסיעה הארוכה שלא תמיד גם נוחה - כל אלו מהווים תמונת מצב לתחבורה הציבורית של ישראל המודרנית. מאבק יומיומי של כולנו.

מדינת ישראל היא מהמדינות המפותחות בעולם. במהלך שנות קיומה הקצרות, הגיעה ישראל למעמד של מדינה מערבית מתפתחת ומתקדמת, לא פחות ממדינות אירופאיות אחרות. אך אחד הנושאים החשובים בהם ישראל עדיין משתרכת מאחור, זהו נושא התחבורה הציבורית. לעומת מדינות אירופה המתקדמות, בהן התחבורה הציבורית מושתתת בעיקרה על רכבות ורכבות קלות, בישראל אמצעי התחבורה העיקרי עודנו אוטובוסים ציבוריים. במקום נסיעות אידיאליות ברכבות מדויקות עם מקומות ישיבה רבים, בישראל נסיעות הן עדיין דבר ארוך ולא נח שמי שיכול מעדיף להימנע מכך.

מגמה זו של התחבורה הציבורית בישראל, היא סוגיה חשובה בסדר יומה של הממשלה ומשרד התחבורה. בעשור האחרון הבינו בממשלה כי

הציבורית גרמה לקושי רב לתושבים, ולהפרעות בתפקודה היומיומי התקין של העיר.

"בעיות התחבורה בעיר בית שמש", אומר נתן רובינשטיין, חבר בוועד התושבים למחאה נגד מחדלי התחבורה הציבורית בעיר, "הן הרבה יותר עמוקות ומסובכות מאשר בערים אחרות. בערים אחרות בארץ יש לכל משפחה רכב או שניים, ופעילותו של משרד התחבורה היא יותר לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית במקום הפרטית. בבית שמש לעומת זאת, רוב הציבור מורכב ממשפחות צעירות ברוכות ילדים, שאין להן היכולת להחזיק רכבים. המשפחות הללו ממש תלויות בתחבורה הציבורית, ולא רק צריכות עידוד להשתמש בה. לכן כאשר יש כשל מסוים בתחבורה הציבורית, זה גורם לקושי משמעותי בחיי היומיום של המשפחות יותר מאשר בערים אחרות. היחס לנושא התחבורה הציבורית בעיר חייב להיות בעדיפות עליונה מבחינת משרד התחבורה".

ההתמודדות של התושבים עם מצבה של התחבורה הציבורית בעיר, נמשכת כבר שנים ארוכות. "לפני כעשור, כשבאתי להתגורר בעיר", אומר משה פרידמן עסקן ותושב העיר בית שמש, "מצב התחבורה היה עגום למדי. היו אולי שניים או שלושה קווים פעילים בתוך העיר, והנסיעה הייתה מאוד מסורבלת. מאז אמנם חל שיפור משמעותי, אך השירות עדיין לא יעיל דיו, ובזמני העומס התחבורה הציבורית לא מתפקדת כראוי. כחלק מתהליך התייעלות נוספו קווים ליעדים נוספים, אך הקווים הקיימים הזקוקים לשיפור נונחו ולא טופלו. הבנו שצריך לקחת את העניינים לידיים כדי לשנות את המצב, וב"ה השינוי כבר בפתח".

המורכבות הגדולה של מערך התחבורה הציבורית בבית שמש, נובע מהתפתחותה המהירה וקצב הגדילה הדרמטי שלה. העיר, שעד לפני כעשור הייתה עיר קטנה באזור ירושלים, הפכה לאחת הערים הגדולות בישראל, עם אוכלוסייה של כמאה וחמישים אלף תושבים. הגידול הדרסטי במספר התושבים, שבשנים הקרובות עוד עתיד להגיע למאתיים אלף תושבים, אילץ את הגורמים השונים למצוא פתרונות מהירים לשינוי המצב בעיר.

"כדי לפתור את המצוקה בעיר", אומרת תמר זוסמן, מנהלת וועד שכונה ברמה ג' בבית שמש, "צריך להתחיל להתייחס לבית שמש כעיר לכל דבר ועניין. במשך כל השנים, כאשר היה צורך בשינויים, פתרו את הבעיות באופן נקודתי בלבד. כשאוכלסה שכונה חדשה הוסיפו קו פנימי נקודתי שיעבור בה, והאריכו את מסלול הקווים הבינעירוניים שיעברו בה גם. במקום לענות על הצורך של אלפי התושבים החדשים, וליצור תשתית חדשה של תחבורה ציבורית, הוסיפו טלאי ועוד טלאי למערך הקיים. כבר מזמן שבית שמש אינה העיר הקטנה שכולם זוכרים, היא הרבה יותר מכך. רק רמה ד' החדשה לבדה כוללת אחת עשרה אלף יחידות דיור, שזה יותר מהגודל של ביתר עילית כולה. כדי למצוא פתרונות חייבים לרדת לעומקם של הדברים, וליצור מערך חדש לחלוטין שייתן מענה לצורכי התושבים. רק כך ניתן יהיה לפתור את הבעיה מהשורש, ואנחנו מקווים שבואה של חברת 'בית שמש אקספרס' תביא את הבשורה והשינוי לעירנו".

התמודדות רבת שנים

מצבה של התחבורה הציבורית בעיר בית שמש, נתון בראש מעיינם של הגורמים הרלוונטיים, והם

עוסקים כל העת במציאת פתרונות עבור העיר. במשך השנים התושבים בעיר לא ישבו בחיבוק ידיים, והרגישו כי מחובתם לפעול בעצמם כדי להביא שינוי אמיתי לפניה של התחבורה הציבורית בעירם.

"התחבורה הציבורית, היא אחת המצוקות העיקריות של תושבי בית שמש", אומר ישראל ס., תושב בית שמש הפעיל בנושא התחבורה הציבורית, "תמיד הרגשתי צורך לפעול בעניין. לפני כשנתיים וחצי כאשר עברתי להתגורר ברמה ג', לא היה קו אוטובוס מסודר שעבר בשכונה. התחנה הקרובה ביותר לביתי הייתה במרחק של כעשר דקות הליכה, כאשר יחד עם משפחה וילדים זה יכול להגיע אף ליותר מכך. קו 15 היה הקו הראשון שחיבר את רמה ג' לשאר חלקי העיר, והוא עושה סיבוב ארוך של למעלה משלושת רבעי שעה בכל רחבי העיר לפני שהוא מגיע לשכונה. כך נוצר המצב שכל נסיעה הביתה, עוררה אצלי את הרצון ואת התחושה שחייבים לפעול בנושא הזה. לא יכולתי לעמוד מנגד".

יחד עם מספר תושבים מסורים לעניין, ובגיבוי העירייה באותו הזמן, הוקם בעיר וועד האחראי לאגד את תלונות יוצרי התושבים בעיר, ולפעול כמה שיותר כדי לסייע וליצור את השינוי המיוחל בתחבורה הציבורית. "בהקמת וועד התושבים", אומר נתן רובינשטיין, "הצלחנו להעלות את המודעות של הציבור, בצורך הגדול של התושבים בתחבורה ציבורית תקינה. התושבים ידעו שיש כתובת אליה יוכלו לפנות, והצלחנו להביא את העניין לידיעת השרים וחברי הכנסת. מבחינתנו, עצם העובדה שהצלחנו לעורר את מודעות הציבור זוהי כבר הצלחה, ובדרך זו פתחנו פתח ראשון בדרך ליצירת שיתוף פעולה פורה בינו לגורמים השונים".

בימים אלו בהם נכנסת 'בית שמש אקספרס' לעיר, ומהפכת התחבורה הציבורית נמצאת בפתח, אנחנו מבנים כי בעיות רבות הקיימות בעיר ניתנות לפתרון ברור ומעשי. שינוי המסלולים, העלאת התדירות ופריסה נכונה של קווי השירות הם דברים ברי ביצוע, העתידים לשנות לחלוטין את פניה של התחבורה הציבורית בעיר.

"לפעמים השינויים הקטנים בקווים", אומר ישראל ס., "הם אלו שעושים את ההבדל הגדול. למשל האוטובוסים הבינעירוניים המסתובבים כמעט שעה ברחבי העיר, זהו דבר לא קל שבמידה וישנתה יעשה הבדל גדול. כיום בעקבות כך, נסיעה

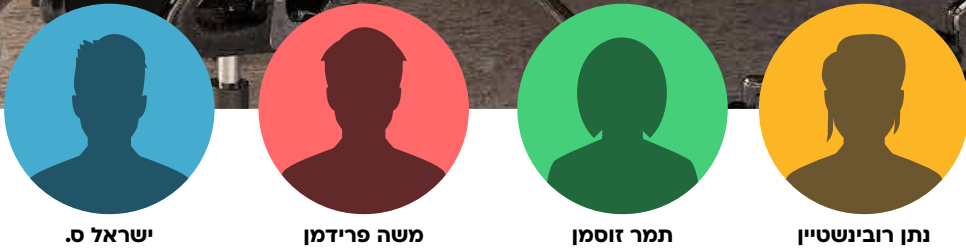
מבית שמש לבני ברק עלולה לקחת אפילו יותר משעתיים. לפני כחודש נסעתי לחתונה בבני ברק, ושאלתי שם חבר שמתגורר בחיפה כמה זמן ארכה הנסיעה שלו. לא האמנתי לו כשאמר שזה לקח לו רק שעה וחצי. חצי שעה פחות ממני, כאשר חיפה מרוחקת הרבה יותר מאזור המרכז. מציאת פתרון לדבר כזה יביא שינוי גדול עבור כלל התושבים בעיר".

הבנה הדדית

כניסתה של 'בית שמש אקספרס' לעיר היא התחלה של עידן חדש של שיתוף פעולה פורה, והבנה הדדית בין התושבים לראשי החברה. 'בית שמש אקספרס' ישנה נכונות להבין את צרכי התושבים, ולהעניק להם את מיטב השירות שמסוגלת החברה.

"המפתח לשינוי", אומרת תמר זוסמן, "זוהי תודעת שירות גבוהה מצידה של חברת 'בית שמש אקספרס'. כשהתושבים יראו את האוטובוסים החדשים והמפוארים ואת שירות הלקוחות המעולה של החברה, הם יבינו שיש להם אופן קשבת. החברה צריכה להעניק את השירות, וליצור עם התושבים חשיבה משותפת למען השינוי עבורם. כאשר יבינו בחברה ללב התושבים, ויקשיבו לצרכיהם מתוך רצון ליצור שינוי אמתי, זה מה שיוביא את העיר להצלחה. דבר זה ייצור שיתוף פעולה איתן בין 'בית שמש אקספרס' לתושבים, ונוכל להגיע לדברים גדולים ביחד מול משרד התחבורה".

בתקופה הקרובה בה מתחיל תהליך הכניסה ההדרגתי להפעלת התחבורה הציבורית בעיר, חברת 'בית שמש אקספרס' יורדת לשטח ומקימת תהליך למידה עמוק של הצרכים השונים של העיר. "בחודשי ההתחלה", אומר נתן רובינשטיין, "אני לא מצפה מ'בית שמש אקספרס' להבין לעומק את כל הצרכים של הציבור. להבין את כל הניואנסים הקטנים והצרכים של הקהילות השונות. זו משימה שדורשת יותר מכך. אך הדבר שהייתי רוצה שיקרה כדי לסייע ל'בית שמש אקספרס' במלאכה, הוא ליצור רשת של קשרי קהילה העובדים איתם בשיתוף פעולה. חשוב שלחברה יהיו אנשי קשר בשכונות והקהילות שיכירו את הקשיים והדברים הנצרכים להן. אנשי הקשר ידאגו להתאים את השירות באופן פרטני עבור כל קהילה ושכונה. זהו דבר חשוב שיכול מאוד לסייע ל'בית שמש אקספרס' להבין את התושבים, ולקרוא נכון את המפה.



"כך היה גם בביתר עילית. במשך שנים ארוכות מצב התחבורה הציבורית בעיר היה קטסטרופלי ומורכב ביותר. כאשר נכנסה חברה חדשה לתפעול התחבורה הציבורית בעיר, הם השכילו ליצור קשרי קהילה תקינים עם כל התושבים, וכך הם הצליחו ליצור מהפכה תחבורתית עצומה. ביתר היא עיר קטנה בהרבה מאשר בית שמש, והמצב התחבורתי שלה נחשב כמודל לחיקוי עבור ערים רבות ברחבי הארץ".

ראייה לעתיד

בשבועות האחרונים, לקראת הכניסה של 'בית שמש אקספרס', ניתן לחוש התרגשות גדולה מצד התושבים, וציפייה לקראת השינוי הקרב ובא. ראשי החברה נפגשים כל העת עם אנשים מהקהילה, ופועלים לשיתוף פעולה והבנה ברורה של הצרכים השונים של תושבי העיר.

"מהתרגשותי האישית מהחברה", אומר ישראל ס., "אני יכול להעיד כי רמת השירות שלה היא גבוהה, נוסעי האוטובוסים נמצאים בידיים טובות ומטופלים במסירות רבה. בעבר ארע שהייתי צריך לחזור מצפת לבית שמש בשעה מאוחרת בלילה, והאוטובוסים האחרונים היו מלאים ולא העלו נוסעים. בידיעה שבלי אוטובוס איאלץ להישאר עם המשפחה בתחנה עד הבוקר, התקשרתי למוקד שירות הלקוחות של החברה לומר להם שהאוטובוסים לא עצרו, ואני נשארתי בתחנה בלי אפשרות לנסוע. לאחר כמה דקות הגיע אוטובוס עם נהג שגר בקרבת מקום, שהוזנק ממש עבורי כדי לקחת אותי הביתה. דבר זה לא בא לחברה בקלות, היות ואין להם מסוף או אוטובוסים רורביים בעיר. סיפורים כאלה ודומיהם יצא לי לשמוע גם ממכריי, וכולי ציפייה שגם בבית שמש עצמה נוכח לשירות דומה".

האיכות והשירות הטוב של 'בית שמש אקספרס' מתחילים כבר להיראות גם בבית שמש. "בחודש האחרון", אומר משה פרידמן, "כאשר החלו נסיעות המבחן, נוכחנו תושבי העיר לראות אוטובוסים חדישים ומרווחים המסתובבים ברחבי העיר. מראות אלו עוררו אצלנו ציפייה וסקרנות גדולה לקראת הבאות, וכולנו תקווה כי מערך התחבורה הציבורית בבית שמש יעבור שינוי מבורך בקרוב בעז'ה".





בית שמש נוהגות קדימה



תודעת
שירות
גבוהה



צי אוטובוסים
חדש ומשודרג



אבידות ומציאות
בהשג יד



מרכזי רב קו ועמדות
הטענה בכל רחבי העיר

**משרד התחבורה והרשות הארצית
לתחבורה ציבורית גאים להציג:
המהפכה בתחבורה הציבורית
של בית שמש יוצאת לדרך!**

חברת 'בית שמש אקספרס' מביאה לעיר סטנדרטים חדשים
של שירות ויעילות בתחבורה הציבורית



**בית שמש
אקספרס**

www.bs-exp.co.il

ביאד, נוהגים קדימה

מוקד שירות ומידע 3343
24 שעות ביממה