



מתחילים
מחדש

מותניעים!

מכירים את הבדיחה "כמה (מרוקאים/פולנים/רומאים, בחרו ארץ מוצא) צריך כדי להחליף נורה?" - אז יצאתי לבדוק "כמה אנשים צריך כדי לקחת תלמיד אחד מהבית שלו לבית הספר?" התשובה היא, ממש כמו בבדיחה, שלושים ואחד. אחד שיקח אותו ועוד שלושים שיתכננו את הדרך. עכשיו ברצינות - לקראת פתיחת שנת הלימודים ישבתי לרב שיה עם צוות ההנהלה של חטיבת התחבורה, שבין השאר אמון גם על הסעות התלמידים בגוש עציון < יאיר דגן

יצא בזמן וחזור בזמן. אנו יודעים היום לתכנן את מסלולי האוטובוסים כך שאף תלמיד לא יאחר לבית הספר ואף תלמיד לא יתעכב בסוף היום בשטח בית הספר.

אלי: בכל הארץ התוצאות הטובות ביותר של חברות ההסעות עומדות על 2.5% של תקלות. אחרי עבודת התייעלות מתמדת, החברה שלנו מובילה כיום הרבה קדימה עם חצי אחוז של עיכובים ותקלות בלבד.

ובכל זאת, אותו ילד שממתין להסעה שדילגה עליו, או אותה אמא שממתנה לבן שלה שמתעכב, לא מעניין אותם שהם "רק חצי אחוז". מבחינתם הם מאה אחוז תקלה.

טל: זה נכון מאד, ולכן השקענו מאמצים גדולים מאד כדי לצמצם את התקלות עד למינימום. ההורים צריכים לדעת שעל תכנון ההסעות יושבים שני צוותים. צוות אחד במועצה, שבו משתתפים דידי פרל, משה סוויל, מנהל אגף החינוך, אריאל ניסן, מנהלת מחלקת הגנים, ברכה שפלר ועוד. הצוות השני בחברה לפיתוח וכו' חברים אלי בנשימול, טל טורן, גדעון קלימיאן, ירון כהן, יעל פריש ומספר סדרנים. במשך חודשיים קולטים הצוותים את נתוני הרישום והכתובות ומתכננים ביחד לכל בית ספר ולכל תלמיד את מסלול האוטובוס האידיאלי.

בשביל להגיע מנקודה א' לנקודה ב'. היום הטיול מתחיל כבר בכניסה לאוטובוס. גם היכולת שלנו היום להסתכל על הרכבים הממוגנים שלנו דרך המשקפיים הכלכליות היא פריבילגיה. כשיש מתח בכבישים אין מחיר לחיים - צריך רכב ממוגן! כן כלכלי, לא כלכלי - רוכשים ומתחזקים.

אני מבין שהיום מערך האוטובוסים כלכלי?

טל: הביקוש גדול מההיצע. שלוש מאות הרכבים שלנו עסוקים במשך כל השנה. בנוסף לרכבים שלנו אנו עובדים גם עם מספר ספקי משנה כדי לעמוד בביקוש.

אלי: אנחנו לא החברה הכי זולה בארץ, אך השירות שאנו נותנים ללקוחות שלנו משתלם להם. לכן, לקוחות רבים בוחרים לשוב ולעבוד איתנו בכל שנה. מועצות אזוריות, משרד הבטחון ולקוחות פרטיים רבים שיודעים להעריך את המקצועיות שלנו.

אם מדברים על רמת מקצועיות, יש סיכוי שמערך ההסעות יתפקד כמו מערך הרכבות בלונדון, בלי עיכובים ובלו איחורים?

גדעון: בכל יום אנחנו מבצעים 1200 נסיעות, מתוכן כ-700 הן הסעות ילדים. הרוב המוחלט של ההסעות

בצוות התחבורה יושבים שישה אנשים, לא כולל סדרנים ומוקדניות. אלי בנשימול, מנכ"ל החל"פ, טל טורן, מנהל משאבי אנוש, גדעון קלימיאן, סמנכ"ל תחבורה ופיתוח עסקי, יעל פריש, מנהלת מחלקת הזמנות ושירות, ירון כהן, מנהל מחלקת רכבים קטנים וחינוך מיוחד, ושמוליק משריקי, מנהל אגף התנועה. מסתבר שכשהתלמידים בחופשה מערך ההסעות עובד שעות נוספות.

הוותיק שבחברה הוא דווקא הצעיר שבחברה, גדעון. עשרים וארבע שנים בחברה לפיתוח.

אז מה השתנה גדעון?

גדעון: מה לא השתנה? האוטובוסים, הכבישים, המסלולים. רק הילדים נשארו ילדים. לפני עשרים שנה לא היו לנו מזגנים באוטובוסים וצריך לזכור שגם מבחינה ביטחונית, הנסיעות לא היו פשוטות. לירושלים היינו נוסעים דרך בית לחם וקבר רחל והדרך נמשכה כמעט שעה. היינו יורדים דרך הר גילה וכל סיבוב היה סיבוב מוות - כמעט בכל יום הכביש היה נסגר בגלל תאונה. הכבישים החדשים שינו לגמרי את הנסיעה בגוש עציון.

אלי: עצם זה שאנחנו יכולים לדבר היום על 'חווית נסיעה' זו פריבילגיה בפני עצמה. פעם, הנסיעה היתה

הרבה יותר קטן, המכיל 'רק' תשעים רכבים ומסיע 'רק' מאות ילדים בכל יום. אך כאן מדובר במערך הסעות המגיע לכל תלמיד 'ספיישל' עד הבית בהלוך ובחזרה. זהו מערך ההסעות של החינוך המיוחד. על מערך זה בחברה לפיתוח אמוץ ירון כהן. לירון וותק עשיר בחברה וקל מאד למצוא הורים שיחמיאו לו ויודו לו על היחס החם שהוא מכניס לתפקיד.

אז מה ההבדל בין הסעה רגילה להסעה של החינוך המיוחד?

ירון: קודם כל מדובר בילדים שונים, שלכל אחד מהם הדרישות והצרכים שלו. כמה שפחות שינויים, כמה שיותר שגרה - כך טוב יותר לילד. מלבד זה, נוסף על כל נהג ישנו גם מלווה, שגם הוא עובד החברה לפיתוח.

אלי: בניגוד למקומות אחרים שבהם המלווה באחריות אגף החינוך, כאן ביקשנו לקבל את האחריות עלינו ולמנוע תקלות. עוד דבר שחשוב לדעת - את כל מערך ההסעות של החינוך המיוחד אנו עושים כשירות לקהילה. במבחן הכלכלי עדיף היה לנו לוותר עליו, אך בחברה שפועלת בגוש עציון, לרווחת גוש עציון, ובסופו של דבר חברה השייכת לתושבי גוש עציון, אנו מבצעים את מערך ההסעות בחרבה אהבה, עליה יעידו הורים רבים.

טל: כל הנהגים והמלווים עוברים הדרכות מיוחדות הקשורות בחינוך המיוחד, מלבד סדנאות הבטיחות והשתלמויות הנהגים הכלליות. כל אלו נוספים למערכת הסינון והקבלה הקפדנית שאנו מפעילים בקליטת הנהגים.

ירון, מה זה אומר 'לשמור על שגרה'?

ירון: לא להחליף מסלול, לא להחליף נהג, מקומות קבועים בתוך ההסעה ועוד, למרות שפעמים רבות נוח יותר וזול יותר למערכת לשלוח נהג אחר או רכב אחר. בשנה שעברה, היתה אמא אחת ששלחה מכתב למפקד של אחד הנהגים שלא יגייס אותו למילואים כי הוא חיוני להמשך הלימודים התקינים של הבן שלה. ילד שמגיע רגוע לבית הספר - היום שלו נראה אחרת. נראה לי שזו דרך יפה לסיים את הראיון ולהתחיל את השנה.

ילדיהם לטיול שנתי יכולים לראות בדיוק היכן האוטובוס ומתי הוא עתיד לחזור ליישוב. לצערך, הרעיון נפסל מסיבות בטחוניות. אנו לא יכולים להרשות מעקב פתוח לכל המעוניין אחרי כל הסעות הילדים שלנו, לכן כרגע רק לחדר הבקרה שלנו יש גישה למידע הזה.

באופן כזה אפשר גם לעקוב אחרי נהגים ולראות שהם שומרים על המסלול, עומדים בזמנים, והיכן הם חונים.

גדעון: בהחלט. אנו יודעים שבנוסף לחשיבות של איכות הרכבים והשמירה על התקינות הבטיחותית ברכב, בסופו של דבר יש נהג שמוביל את הילדים לבית הספר. במטרה לעודד נהיגה זהירה ובטוחה, כל נהג נמצא תחת מעקב של מהירות נסיעה, תקלות רכב ותגובות של הנוסעים. בכל שנה אנו מתגמלים את הנהגים המצטיינים בכל קטגוריה.



איך אתם דואדים שאף נהג לא ישכח ילד בהסעה?

אלי: בלי עין הרע בשנים האחרונות אף ילד לא נשכח בהסעות החברה לפיתוח, ובכל זאת, התקנו בימים האחרונים במספר אוטובוסים מערכת חדשה המחייבת את הנהג לברוק פיזית בכל המושבים שלא נשאר אף ילד ברכב.

מה קורה אם הנהג מתעלם מהמערכת ושוכח תלמיד ברכב?

כעבור מספר שניות, המערכת מפעילה אזעקה וכל הדלתות נפתחות באופן מיידי.

לצד מערך ההסעות הרגיל, פועל מערך הסעות נוסף,

משה סוויל, סגן ראש המועצה אומר לנו כי מלאכת תכנון מסלולי האוטובוסים היא מלאכת מחשבת הדורשת רגישות רבה ותייחסות למגוון שיקולים. "למשרד החינוך יש הנחיות מאד ברורות להסעת התלמידים. אנו כמובן עושים כל מאמץ כדי שהתלמידים ימתינו הרבה פחות. גם במקומות בהם משרד החינוך לא מאשר הסעות, אנו מוציאים דרכים להסיע את הילדים למוסדות החינוך בבטחה".

גדעון: צריך לזכור שמדובר בבני אדם, ובני אדם עושים טעויות. אפילו כשחברה כמו 'אפל' מוציאה גרסה חדשה יש תקלות שמתגלות רק בשטח. אנו מביאים בחשבון שעל אף התכנון הקפדני, הניסיון הרב והזריזה לפרטים, בסופו של תהליך, בימים הראשונים, תמיד תהינה תקלות ואנו נערכים לכך במיוחד.

למה הכוונה 'נערכים'?

אלי: מלבד התכנון המוקדם, אנו מעמידים בימים הראשונים מספר אוטובוסים לגיבוי בצומת הגוש. אוטובוסים אלו עומדים ריקים ונותנים גיבוי לכל מערך ההסעות של תלמידי גוש עציון. אם נלקח בחשבון מספר תלמידים מסויים במסלול, אך בפועל, ביום הראשון עלו יותר תלמידים, אנו נותנים 'עזרה ראשונה' ושולחים באופן מיידי רכב נוסף לקחת את התלמידים הנוותרים. במקביל, אנו מנתחים את התקלה ונותנים פתרון מתמשך שיורד לביצוע כבר למחרת בבוקר.

יעל: בחדר הבקרה שבמשרדי החברה לפיתוח, בנוסף לקבלת הטלפונים מהשטח, יש לנו היום יכולת לראות בכל רגע, כל אחד מהאוטובוסים שלנו, ולדעת האם יש עיכוב שדורש התערבות, שינויים בדרך או תקלות.

בדור האייפון, האם יש סיכוי שגם ההורים יקבלו גישה למסך שעוקב אחרי ההסעה של ילדיהם?

אלי: זה נושא שעלה בישיבת הדיקטוריון. אנו חשבנו ועדיין חושבים שזה משהדג את השירות שלנו ומתאים לעולם הטכנולוגי שבו אנו פועלים. באופן כזה, כל הורה יכול לדעת בדיוק היכן נמצא הילד שלו בכל רגע נתון, דרך מכשיר הסמארטפון שלו. גם הורים ששולחים את



צילומים: קובי הראתי