

כפיתרון לסתימתה הסופית של תל־אביב, מציע האחראי על התעבורה פיתרון גאוני: לסגור אותה בפני רכב פרטי



האחראי

על הגיהנום, רפי טהון — המפקח על התעבורה במחוז תל־אביב והסביבה.

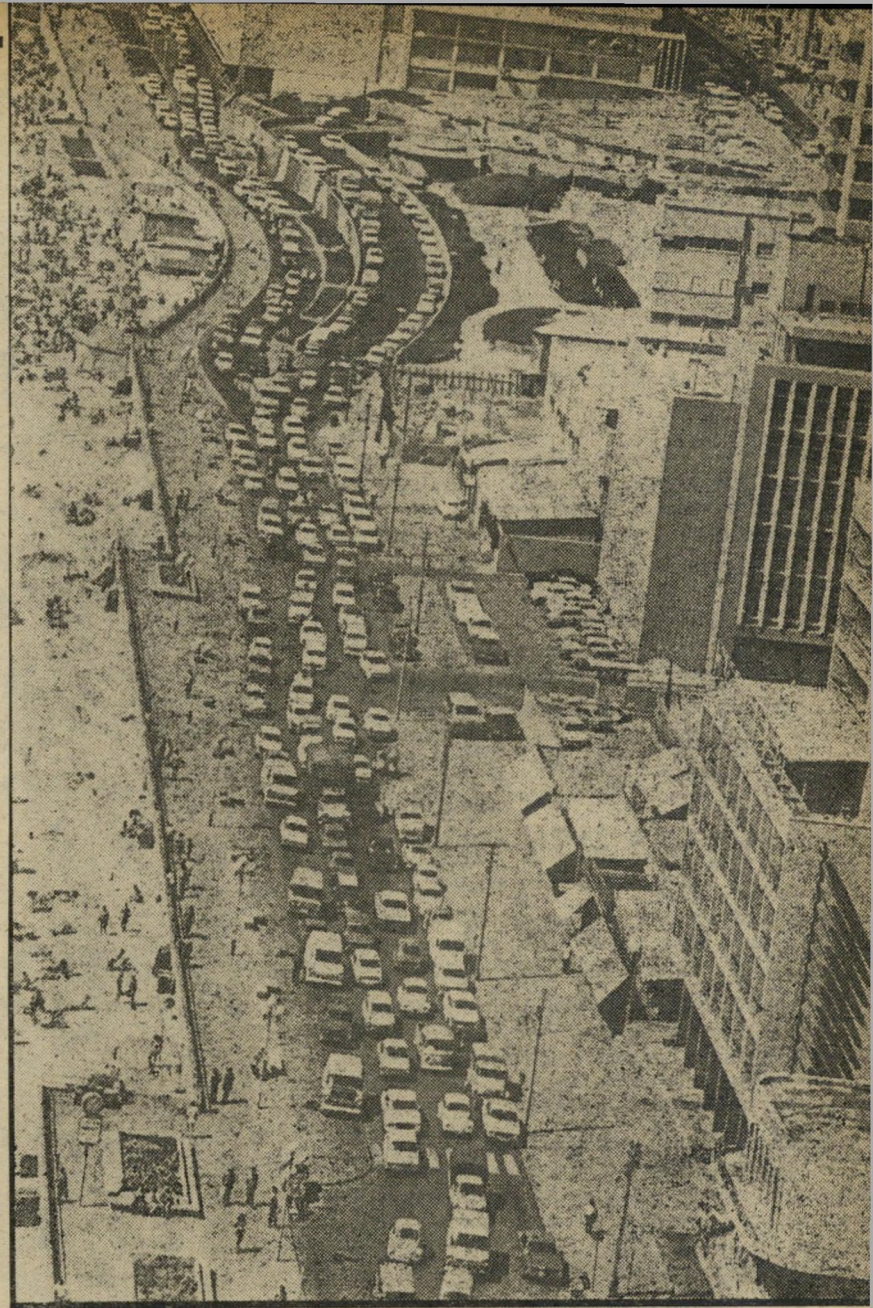
רכב, משתמשים במכוניות שלהם לצורך עבודתם? או מדוע לעשות להם קשיים? האם הם לא משלמים די מיסים?

יש צורך בכבישים חד־סטרניים. יש לנסוע רק בכיוון אחד. אם מחליטים שברחוב דיונגוף נוסעים רק בכיוון אחד — אין לאפשר לאוטובוסים לנסוע בכיוון הנגדי. זה גורם לכך שאתה לא יכול לנסוע בבטחון, בלי חשש שהאוטובוס שבא מהכיוון האסור לרכב הפרטי לא יחצה את הקו ה־מרוסק ויתנגש בך.

מדוע לתת לאוטובוסים לנסוע בכיוון נגדי? מדוע שלא ינצלו האוטובוסים את הרחובות המקשרים, הקטנים, במקום לנסוע באמצע העיר? שיסעו מסביב. לא יקרה אסון אם נלך קצת ברגל, מתחנת האוטובוס עד המקום שרוצים להגיע אליו.

זה נכון גם לגבי המכוניות הפרטיות. אני לא בעד ההצעה של סגן שר התחבורה להשבות את הרכב הפרטי יום בשבוע. עברנו את תקופת הצנע.

נוסף לזה, יש לי התנגדות עקרונית בגלל שזה פוגע בחופש הפרט. אני רוצה לשאול: האם אין זה ברור שרוב בעלי ה־



צפיפות אופיינית ברחוב הרברט סמואל בתל־אביב, מול שורת בתי־המלון והשגרירות מכוניות, פקקים נצחיים. הסיכוי היחיד להחנות את הרכב הוא לטפס על המדרכה. על התנועה בעיר מפקחות רק 100 שוטרים.

חנייה על המדרכה

רירות האמריקאית. תורים אינטופיים של להחנות את הרכב הוא לטפס על המדרכה. על התנועה בעיר מפקחות רק 100 שוטרים.

„בעולם הרחב,“ אומר ראש ענף התנועה, „נעשו במשך השנים צעדים חשובים לי־שיכלול האמצעים העומדים לרשות מש־רת התנועה. קיימות מצלמות טלוויזיה בכל צומת פרובלמטי, והן מדווחות למרכז ה־בקה על התנועה בצומת. מחשב אלק־טרוני מעבד את הנתונים, נותן מיד הור־אות לרמזורים. כך זה מקובל בצרפת. גרמניה, ארה״ב, סקנדינביה. אם מכוניות ממתניות ברמזור באדום ובצד השני דולק אור ירוק — משחרר המחשב את המכוני־יות הממתניות, שולח הוראה לאור הירוק להתחלף לפני הזמן הקבוע.“

האם ראה פעם ראש ענף התנועה במו עיניו מה מתרחש בשטח התחבורתי במדי־נה כל שהיא באירוס? האם ראה פקד ניב כמו עיניו כיצד מספקים בחו״ל על התנועה בעזרת מסוק?

„לא,“ משיב סגן ניצב בראלי.

„לא,“ משיב פקד ניב.

במקומם, לעומת זאת, מטיילים בחו״ל פקידים של משרד התחבורה, ובראשם ה־שר שמעון פרס. בשבילם — יש תקציב.

לסגור

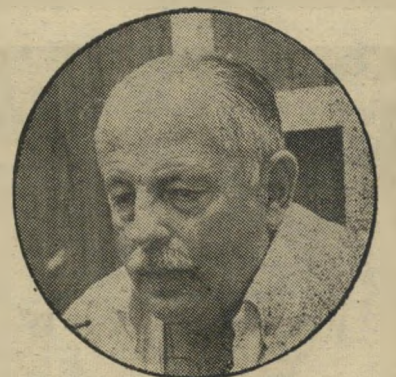
את תל־אביב

מהיית עושה — מיד — כדי להציל את תל־אביב מחנק?

צבי מימון, מהנדס בעל משרד פרטי לבעיות תחבורה, ממקומי ענת התחבורה במשטרה הצבאית, מדליק את המים שזן, נושם עומד קוֹת, עוקב אחרי העשן ועונה:

אני לא רוצה פירסומת. קשה לי גם ל־עשות ביקורת על שרים והממונים על ה־תחבורה בתל־אביב. אך אני אסביר לך.

(המשך מעמוד 23)
במחוז ת״א אין שוטרים שתפקידם ה־בלעדי הוא לפקח על התנועה ולפנות כבי־שים, כשהם נסתמים בפקקי־תנועה. אותם סיירים היוצאים לתפוס גנבים ופרוצות, צריכים להשגיח גם על התנועה בעיר. רק 100 שוטרים מפקחות על התנועה בת״א. רק לאחרונה החל מפקד המחוז, ניצב דוד עופר, לשקול הקמת יחידת שוטרים מיוחדת לענף התנועה.



המהנדס

צבי מימון אינו נרתע מהמלצה בל־

תיפופולרית: גשרים בצמתים פרובלמטיים.

גם בציוד טכני לוקה המשטרה בחסר. במשך ארבע שנים, נרכשו 18 מצלמות אלקטרוניות־אוטומטיות, המצלמות את ה־מכוניות העוברות ברמזורים באור אדום. מתוכן — רק שמונה הותקנו עד עתה. כמה מהן פועלות כבר? קשה לדעת. מחיר מצלמת כזו — 30 אלף ל״י, אולם מחוסר תקציב, לא הותקנו כל המצלמות.

נחש אינסופי כביש פתחת־קווה בצהרי יום שישי. מאות מכוניות פרטיות ומשאיות, על שלושה־ארבע מסלולים, תקועות במלכודת. לא מסוגלות להתקדם. מהאוויר נראה תור המכוניות בכביש כנחש אינסופי.