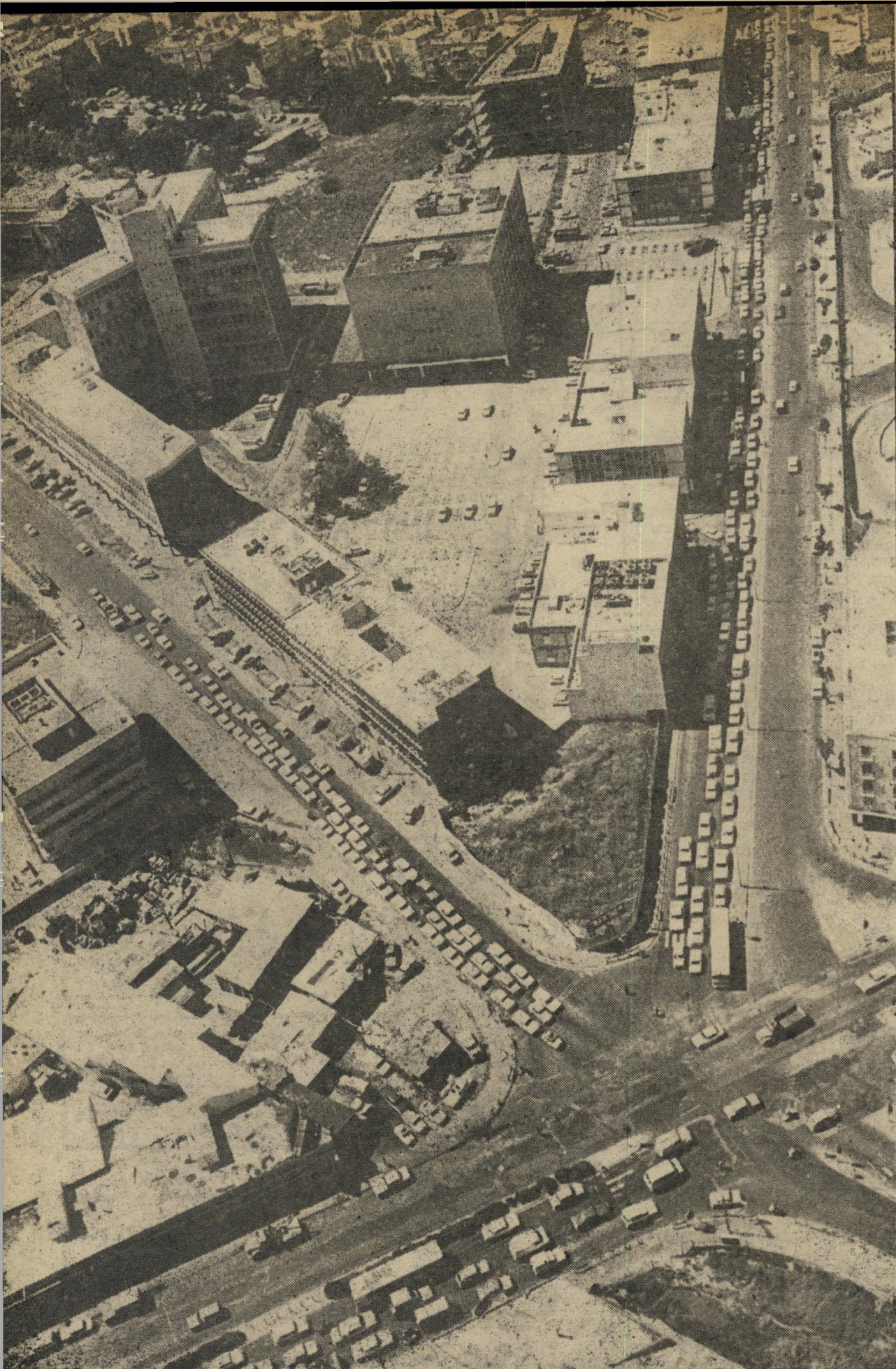




מדוע לחפש את הפיתרון בכיוון הלא נכון?

כדי להילחם בפסקי התנועה הענקיים, הייתי קודם מסמן פס על המשאיות מעל 4 טון אשר יגביל אותן לנסוע רק בנתיב אחד, ולא לעבור מימין לשמאל ובחזרה. רק בנתיב הימני.

דבר שני: הייתי בונה גשרים בכל צומת חשובה. בדרך זו, לא יהיו רמזורים ש־יגרמו לפקקים: זה גם יותר בטוח. היום הרבה נהגים ממשיכים את נסיעתם כש־הרמזור מתחלף כבר לצהוב. כל אחד מתחיל גם לנסוע באור צהוב. כך מגיעים לי תאונות הדרכים בצמתים.

הייתי בונה גשרים בכל כביש חשוב ביציאה ובכניסה לעיר.

אצלנו קיימת התנגדות לפיתרון, בגלל שזה לא יפה. אך מה שקורה בעיר, זה יותר יפה? יש לבנות מיד גשר בכביש גהה — ירושלים. יש להשתמש בעלייה לכיוון אשדוד בכביש החוף, כדי להקים את הגשר לכיוון זה. הייתי מקים גשר גם בצומת מעריב. הצומת הזה אינה עומדת בלחץ התנועה שהוטל עליה.



השומר
סגן ניצב בנימין ברי-לא, ראש ענף התנועה של מישטרת מחוז ת"א, מנסה להציל את העיר בעזרת 100 שוטרים ו־15 סיירים.

נכון: הגשרים הם פתרון שיעלה הרבה כסף. אך אין ברירה. יפה או מכוער — זה פיתרון.

התנייה, או חוסר מקומות־חנייה, הוא גורם חשוב גם כן לפקקי תנועה. אני הייתי סוגר את שדרות רוטשילד לתנועה, מ־רחוב הרצל עד רחוב שיינקין, והופך את השטח הזה רק לחנייה. יש אמנם איזה תוכנית לבנות חנייה תחתית שם, אך זה יקח זמן רב עד שיתחילו לעשות משהו. וביתיים?

יש למשוך משקיעים מחו"ל לבנות חניונים, ולהרחיב את מקומות חנייה הקיימים. גורם חשוב נוסף לפקקי־תנועה, או יותר נכון, גורם המחריף את המצב, הוא חוסר האדיבות של הנהגים. החומר האנושי שלנו גורם לכ־50% מפקקי־תנועה בעיר. אין אצלנו מסורת נהיגה. אין חינוך תהבורתי. עד כאן, דבריו של צבי מימון.

לחדור

יותר טוב

רפי טהון (57), המפקח על הי תעבורה במחוז ת"א יושב בתפקידו זה כבר 13 שנה:

אין לי שום תואר אקדמי, אבל יש לי הרבה ניסיון. שנתיים אחרי שהתחלתי ל־עבוד במשרד התעבורה, קיבלתי מינוי של מפקח על התעבורה. אני חושב שבתקן הי־חדש של המישרה הזו יצויין שיש צורך עבודה בתואר אקדמי.

אין אני מגדיר את המצב בתל־אביב? דראמטי? לא. אבל קשה. מה הייתי עושה? קודם, הגבלות תנועה. עדיפות לרכב ציבורי.

רק עכשיו אני חוזר מביקור בארצות אירופה. בכל מקום האוטובוסים נכנסים פנימה למרכז העיר. אם לא רוצים פקקי־

את המקום לצומת המסוכנת ביותר בעיר, כל פעם שהרמזור מתחלף, ממשיכות מכוניות לעבור באור אדום, כתוצאה מלחץ ההמ"ת. תנה. הצומת תוכננה לקלוט 50 אלף כל־ירכב בלבד.

80,000, במקום 50,000

עוברים ביממה בהצלבות דרך פתח־תקוה—קרליבן, הופכים כל־ירכב

טיים. כמו עיני ראיתי בביקור האחרון שלי באירופה, אין סוגרים עיר. עד כאן, דבריו של טהון. האם מתכוונים לסגור גם את תל־אביב כך?

המפקח על התעבורה, אינו עונה, מחייך. מה הוא מתכוון לעשות — עתה, מיד — כדי להציל את תל־אביב מחנק?

רפי טהון: "הייתי אוסר את כניסת הי־רכב האיטי, כגון עגלות עם סוסים, למרכז העיר. הייתי מוציא גם את הלמדים לסביב בות העיר.

"אך את הדגש, כפי שאמרתי, אני שם על מגרשי־חנייה בכניסה לעיר."

יפים, לא נוחים ולא נעימים. מי זה ירצה לראות מחלון דירתו בקומה השנייה ל־מרכז מכוניות יומם ולילה? זה גורם ל־יותר זיהום ויותר רעש.

חשוב, לפני שש שנים, לבנות מינהרה בצומת פ"ת — חשמונאים, ליד בית־מעריב. אך גילו את הצינור הראשי לאספי־קת המים, והתברר שיהיו קשיים. יש גם פרויקט אחר — לבנות מינהרה באותו מקום לכיוון יצחק שדה, אבל רק עבור רכב פרטי קטן.

יש ערים באירופה שהוחלט לסגור אותן, לסגור את הכניסה לתוכן של כל־ירכב פרי־

תנועה, האנשים צריכים להחנות את רכבם במבואות העיר, להמשיך אם נסיעתם ל־מרכז ברכב ציבורי.

הייתי ליד מגדל שלום, ושקלתי איך ל־חזור למשרד שלי פה ביפו. אמרתי לעצמי שכדאי לנסוע באוטובוס. אך שקלתי פע־מיים, והגעתי למסקנה שהוא לא יוכל ל־חדור פנימה טוב יותר מהרכב הפרטי. לכן ביכרתי את הרכב הפרטי שלי.

יש לתת לרכב הציבורי מה שחסר לו היום: שיהיו בו מקומות ישיבה, שיהיה נקי, שיחדור לעיר טוב יותר מרכב פרטי. אשר להצעה לבנות גשרים — הם לא