

35 קטנועי־סיירים עומדים במיגרש החנייה - כי אין סיירים שישתמשו בהם

שלוש, אך במציאות, הם מתחילים לנוע הזרה כבר בשתיים, שתיים ורבע. כלומר, במקום ארבע שעות עבודה בשטח, הם מסתובבים בכבישים שעתים וחצי בלבד. כיוון שגם משך מרבית הזמן המצומצם הזה הם מחפשים לעצמם מיסתר בצל או תופסים, עמדות' גוחות בבתי־קפה ו־מדווחים במכשירי־הקשר כי הם עומדים על מישמרתם, ברור מדוע נוכחותם ב־מוקדי־התנועה אינה מוגשת כלל.

אנשי מישמרת התנועה מחזיקים, דרך־קבע, מיספר שוטרים או שוטרות באותם צמתים הנימצאים תחת שליטתם. כאשר מסתיימת מישמרת־העבודה של השוטר, מגיעה אליו נידת מישמרת, מורידה את המחליף שלו ולוקחת עימה את השוטר שסיים את תפקידו. באופן זה נוצר רצף־נוכחות באותו צומת סואן.

אצל סיירי־הבטיחות, המצב שונה. אפילו היו עובדים בנאמנות לפי תוכניות־העבודה, היו מתהוות "שעות מתות" בין חילופי־המישמרות. אולם, כיוון שהסיירים הרגליים חוזרים למישרדיהם בכוחות עצמם ואף מגיעים לצמתים באיחור רב, הרי צמת־התנועה רגישים נשארים ללא פיקוח כלל - משך שעות ארוכות.

אולם, למרות הכל ממשיכה הסיירת ל־התנהל בצורה הנוכחית זו השנה השלישית. אי־שייבוך שמלאכתם בכך ימשכו לפוט על ייעול העבודה ופיתרון בעיות בוערות, אך במציאות - דבר לא ישתנה. סיירת־הבטיחות היא עדות לכך.

כך קורה, למשל, שכאשר סיירי־בטיחות מבקש להחליף נעלים קרועות, עליו ל־המתין שבועיים. לבסוף, הוא מקבל זוג חדש רק אחרי שעבר תחקיר ארוך ומש־פיל.

בדיקת שיטות־העבודה של הסיירים מג־לה עובדות מוזרות. לסיירת הבטיחות שלוש מישמרות־עבודה קבועות ליום. כל מי־שמרת בת חמש שעות, מהן מוקדשת שעה אחת לסיידורים לפני תחילת העבודה ואחרי סיומה, וארבע שעות בהן חייב הסייר ל־הימצא בשטח.

אך בפועל, המצב שונה. נוכחתי בזאת במשך שלוש פעמים, בהן הייתי עד ל־חילופי־מישמרות בשעות של לפני ואחרי הצהריים.

הסיירים הבלתי־נראים

המישמרת הראשונה מסתיימת ב־עשר וחצי בבוקר. בשעה זו צריכים להגיע למישרדי־הסיירת עובדי המישמרת השנייה, החייבים לצאת לעבודתם בשעה אחת־עשרה. למעשה, ראשוני סיירי ה־מישמרת הראשונה מגיעים למישרדים כבר בעשר עד עשר ורבע, ואילו אנשי המישמרת השנייה מגיעים דקות ספורות לפני השעה אחת־עשרה, ויוצאים לעבודתם באחת־עשרה וחצי.

הם צריכים לחזור למישרדים בשעה



ללא תזוזה צלם־המערכת עקב אחר עבודתו של סיירי־הבטיחות המופיע בתמונה. במשך כל שעות עבודתו ניצב הסייר ללא נוע ליד מיספר ומזורים, לא נקף אצבע כדי לפקח על התנועה ולמנוע התהוות פקקי־תנועה.

יטהר את האווירה העכורה ששררה בסיירי־רתי־בטיחות, נוכחו עדי־מהרה לדעת, כי נפלו מן הפח אל הפחת. הסטודנטים הצעירים אינם טומנים ידם בצלחת - הם משיבים מידה כנגד מידה. הסובלים העיקריים ממסכת־ייחסים עלובה זו, הם בעלי הרכב במרחב תל־אביב, הר מרגישים על בשרם כיצד, מדי חודש בר־חודשו, נעשית התנועה בעיר איטית ו־מייגעת יותר ויותר.

מינהלת־הסיירת

תופחת

החסייה־עבודה העכורים בסיירת, גור־מים לנשייה גדולה של עובדים. למרות העבודה הקלה, קיימת תחלופה גבוהה. כיום מונה מצבת כוח־האדם של הסיירת 160 סטודנטים.

להלכה, עובדים בסיירת בין 50 ל־60 סיירים, כשלושים וספות ציבועניות של סיירת־הבטיחות חונות דרך־קבע, בשעות היום, מול מישרדי הסיירת. מבלי שיימצאו די סיירים שישתמשו בהן, למישמרת־עבודה אחת יוצאים בין חמי־שה לשיבעה סיירים־רכובים וכארכעה־חמישה סיירים רגליים.

המכונות שהיתה מיועדת לפזר את ה־סיירים הרגליים ליד הצמתים הסואנים שבועיר, מושבתת מזה מיספר שבועות. בשל מיספרם הזעום של הסיירים הרגליים הר יוצאים לעבודה בכל מישמרת, הם נישל־חים ברגל לשני צמתים קבועים, הסמוכים למישרדי הסיירת.

המזור הוא, שבעוד שמיספר הסיירים הולך וקטן, הנה מיספר בעלי התפקידים המינהליים הולך ותופח. עד לפני שנה וחצי הצליחו שני עובדים, אברהם גרוס שהושאל מאגד ופקידתו, לטפל בלמעלה ממאה עובדים. כיום, כאשר מיספר אנשי הסיירת הצטמק כדי מחצית, ממלאים שמו־נה עובדים (!) את התפקיד של אברהם גרוס.

אנשי המינהלה מחליפים ביניהם תוכי־רים פנימיים, תיקיהם המישרדיים תופחים מניירת מיותרת. כל פעולה מינהלית פשו־טה ביותר, מסתבכת בין גלגלי המנגנון הקפקאי של סיירת־הבטיחות.



פגישת־דעים

עם צאתם לעבודה, קובעים לעצ־מם הסיירים נקודות־מיפוש ומבליים את הזמן בשיחות־רעים. במכשירי־הקשר הם מדווחים: "הכל כשורה", בעוד שבמציאות - הכבישים נסתמים, מחוסר פיקוח.

עמידה בצל

שתיים אחרי־הצהריים. למרות שה־תנועה בשדרות שאול המלך התנ־הלה בכבוד, המוני מכונות שבעליהן סיימו את עבודתם ניסו לצאת מהעיר העדיף הסייר למצוא, לעצמו מקום מוצל.