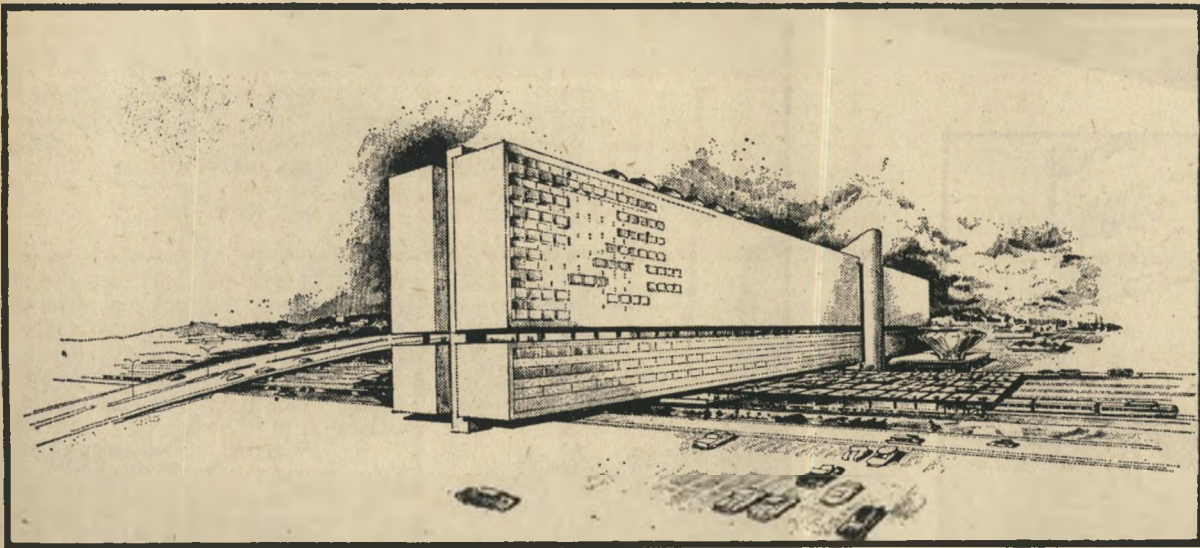


# חבלוק של התכנית הגרנדיוזית של "נתיבי איילון" - האוטוסטרדה שנועדה לפתור את מצוקת התעבורה בתל-אביב ב-160 מיליון לירות



ערים. הועדה לא סיימה עדיין את דיוניה. ברור עמיר, מנהל נתיבי איילון, הסביר כי למעשה הושלם כבר התכנון המפורט וכי ניתן היה, אם הכספים היו בנמצא, להתחיל מיד בעבודה. האמנם? בכל שנות עבודת התיכנון לא קויימו כמעט מגעים בין אנשי נתיבי איילון לבין מתכנני תוכנית האב לתחבורה בתל-אביב רבתי. הן תוצאה: שינויים לאחר השלמת התוכנית ל-אחר שבכמה מקרים הסתבר כי מטרות מתכנני שתי התוכניות אינן זהות. לברוך עמיר יש לכך הסבר: "אנו פועלים מתוך ראייה המחר הקרוב. חשובות לנו עשר השנים הקרובות. מתכנני תוכנית האב מתכננים כבר את שנת אלפיים".

הבעיה היא שיש צורך לפתור את הבעיות של תל-אביב בחמש השנים הקרובות. לשבחה של חברת התכנון הקנדית ש-תיכננה את נתיבי איילון יאמר, כי בצעה סקר ראשוני ועבודת תכנון גיאומטרי ב-רמה מעולה. מומחי התחבורה שעיינו ב-תוכניות קובעים כי הן מהטובות בעולם. אומר הפרופסור סגל, מרצה בכיר ב-טכניון ומומחה לבנייה גשרים: "זהו אחד הדיווחות הכלכליים הטובים ביותר שמדינת ישראל קבלה אי פעם". עמיר מסכים ל-דעתו, אולם בהסתייגות אחת - דו"ח זה יהיה יעיל ותכנון התחומי יהיה אפקטיבי בהנחה שמדיניות הרכב של ממשלת ישראל בשנת 1980 תהיה זהה למדיניות הנוכחית.

ושזקשר את תל-אביב עם אשדוד. משמאל, בגובה של שש קומות מעל התחנה, תעבור האוטוסטרדה לפתח הדרומי של העיר. הבניין שייבנה מעל תחנת הרכבת, צריך להיות מוקם על-יד בעלים פרטיים, להם ימכרו "זכויות האוויר" של השטח מעל התחנה.

**החלום** כך צריך להיראות, לפי התוכנית שהכינה החברה הקנדית, הצומת הרביעיפלי בחלק הדרומי של מיפעל נתיבי איילון. בצידו, מתחת לבניין. נראית תחנת הרכבת הדרומית של תל-אביב שתבנה בצומת הרחובות לוינסקי והגנה

אנשי תוכנית האב לתחבורה. מצד שני דאגו המתכננים הקנדיים ב-שיתוף עם עוזריהם הישראליים לניצול כל אפשרות שתוכל לכסות מבחינה כלכלית את ההוצאות העצומות הכרוכות בהזקק הכישיים המהירים, מסילות הברזל ו-תעלות מי האיילון, שלאורך הנתיב.

הם הציעו דבר המקובל היום בארצות-הברית - מכירת "זכויות האוויר" שמעל לצמתים. כלומר מתן רשות להקמת מיבני ענק מעל לצמתים שבוליים. מיבנים אלה צריכים להכניס מיליוני לירות לקופת העירייה והמדינה.

הכמות הן טובות ונבונות, אלא ש-בתנאים הנוכחים נראים נתיבי איילון כאר-סופיה, ולא מציאות. ראש עיריית תל-אביב ידע זאת היטב שעה שחנך את מפעל נתיבי איילון כחלק ממערכת הבחירות. אולם גילויים אלה לא נועדו להיות ב-חינת לעג לרש. הם מצביעים על עובדה פשוטה: בעשור הבא לא יפתרו בעיות התעבורה בתל-אביב. תל-אביב תיסתם. יהיה זה אחד הגורמים לגסיסתה של ה-גדולה בערי ישראל. על מהדלים וגורמים אחרים לגסיסת תל-אביב קרא בהמשך סירה זו.

עולמי יסכים להעניק מלווה לצורכי פיתוח והוא צריך יסכים להעביר כסום זה לצורכי סלילת הכביש לא תחל עבודת הסלילה לפני 1971 ולא תסתיים לפני 1978. כמה עלתה עבודת התכנון עד היום? סקר הכדאיות עלה 800,000 ל"י. הפירוט הגאומטרי - 400,000 תכנון מפורט של הקטע המרכזי מיליון ל"י.

בסך הכל 2,200,000 ל"י. כדי להשלים את המפעל דרושים עוד למעלה מ-150 מיליון ל"י. ספק אם תל-אביב תמצא כסף זה בחמש השנים הבאות. ועוד בעיה: מפ-על נתיבי איילון לא יפתור את בעיות ה-תחבורה הצבורית בתל-אביב, פרט לרכבת-ברזל המהירה תאסרה תחנות כל שהן, כך שהקואופרטיבים לתחבורה לא ירצו להשתמש בה.

רוביו הרשויות מביא אף לכפילות ו-לחוסר בהירות בתחום הסדרי התניה. מהנדסי התחבורה עירונית, מתריעים זה שנים על הצורך להקים בכניסה לערים ה-גדולות מגרשי-חניה ענקיים ולמנוע ככל האפשר נסיעה ברכב פרטי בערים עצמן. רק במקום אחד תכננו אנשי נתיבי איילון מגרשי-חניה ענק לבאים מחוץ לעיר. אין זה מתחומנו, הם אומרים, "זה שייך ל-

**איסכריס ללא ניסוי**

**לפני שהתכנן שאין כסף לביצוע מיפעל "נתיבי איילון", פורכם:**

**בתעלת הבטון יושי קעו 88 אלף מטרים מעור קבים בטון; 4.800 טון פלי דה, 30 מיליון לירות.**

**ב-34 הגשרים בני 2-3 מפלסים, יושקעו 63 אלף טון מטרים מעוקבים בטון; 5.500 טון פלדה. שטח הגשרים הכולל 60 אלף מטרים מרובעים.**

**בסלילת הכבישים עצמם יושקעו 15 מיליון (כלבד) מתוך תקציב כולל של 160 מיליון.**

## תל-אביב ניסתמת

**לכלנים מדיניות הנחה זו. לדיבריהם לא יהיה מנוס בשנים הקרובות מהורדת מכסים, לגבי מכוניות המיובאות ממדינות השוק המשותף, עם יהיה ל-ישראל הסכם רעופה. הורדת מכסים זו תגרוור עמה רכישת רכב מוגברת. מספר כלי הרכב בישראל של 1980 יהיה גדול בהרבה מהתחזיות שלפני חמש שנים. כאן מגיעים לנקודה חמורה נוספת ב-תכנון נתיבי איילון - התוכנית הוכנה לפי מימצאי שנת 1964. מלתמת ששת ה-ימים והשנויים הגיאופוליטיים שבאו ב-עקבותיה, שינו לחלוטין את מפת ה-תחבורה באזור תל-אביב רבתי. מרבית התחזיות עליהם מבוסס סקר הכדאיות כבר אינם כיום.**

פירושו של דבר שהתוכנית המיועדת לשנת 1985 תענה בקושי על צרכי ה-תחבורה בתל-אביב בשנת 1975. מה יהיה גורל התחבורה בתל-אביב רבתי אם עד לשנת 1975 לא יושלם השלב הראשון של הדרך המהירה? "יהיה אסון", אומר עמיר. כאמור, גם אם יתחדש הגס והבגד ה-



הרישוי בחולון. העיגולים בתחומי מסמנים צמתים רב-קומתיים שהיו צריכים להיבנות כדי לפתור את מצוקת התעבורה בתל-אביב ב-1985, אך ספק אם יפתרו את בעיות התעבורה ב-1975. ביתניים עלתה עבודת התיכנון עד היום בסך 2,200,000 ל"י.

**ההוואי** כך נראה התחומי של נבית איילון במפה של החברה הקנדית שתכננה את תחומי הפביש שיחצה את תל-אביב מצפון לדרום. התחומי מתחיל בכביש רוקח, ליד גני-התערוכה, שם יתחבר לאוטוסטרדה לחיפה ומסתיים ממערב למשרד