

מחלף ענסהדרון

המחלף המסועף במדינה נבנה במשך עשור בהשקעת עתק ■ חוסר תיאום נוסח חלם בין נתיבי איילון לרכבת ישראל חוביל לאבסורד: חלק מציור התנועה לא מתאים לרכבות, וכעת, המחלף צריך לשנות כליל את פניו ■ עבודות ההסבה יחלו בימים הקרובים, יגרמו פקקים ויעלו מיליונים ■ המנכ"ל המורח של הרכבת, עמוס עוזאני: "בנתיבי איילון ידעו, אבל המשיכו לסלול. לא היה מי שיעצור אותם" ■ לשכת שר התחבורה: "לא רוצים לדבר על העבר"

עופר פטרסבורג
יוסי יהושוע

עשר שנים ארכה בניית המחלף המסועף והי מסובך במדינה. הפרויקט המורכב, ספינת הדגל של משרד התחבורה, אמור היה לפי תוכו לרווחה את המסלול הפקוק בישראל, קטע הדרך בין ראשון לציון לתל־אביב. במקור, בתוכנית המיתאר הארצית, תוכננה לעבור שם רכבת, ולא כביש. אבל לרכבת ישראל לא היה כסף לפרויקט כזה, ואילו לנתיבי איילון, לעומת זאת, היו מספיק מזומנים: הם התחילו לעבוד, לבד. במהלך השנים, כל הניסיונות לאחד את הפרויי קט בין רכבת ישראל ונתיבי איילון נידונו לכישלון. מקבלי ההחלטות ניהלו ביניהם משחקי יוקרה ושרי היום, שנה אחרי אותו טקס חגיגי מרשים, מתברר שלא היתה שום סיבה לחגיגה: חלק מהעבודות בוי צעו לשווא ועשרות מיליוני שקלים מכספי המדיי נה בחובו ללא תכלית.

הכביש המהיר והנוח בין ראשל"צ לתל־אביב, שמשרת במהירות רכבות אנשים מרי יום, יוסב בעי תירו לגשר עבור הרכבת ולכלי־הרכב צריך יהיה לבנות גשר חדש. במלים ברורות עוד יותר: העמל הרב שהושקע במשך עשור במחלף איילון־דרום, ירד לטימיון. המחלף צריך לשנות כליל את פניו: גשרים יוקמו, כבישים יוארכו, שוב יש צורך בפרויי קט חדש. וולקאם להם.

הבורד הפרטי וינשטיין

גיבורי הסיפור הזה הם פקידים בכירים במשרד התחבורה, בנתיבי איילון וברכבת ישראל. לדברי מנכ"ל הרכבת המוחה, עמוס עוזאני, בנתיבי איילון ידעו שיובו יום יהיה צורך להסב את ציר התנועה ולהתאימו לתנועת רכבות, אבל למרות זאת סללו את מערכת הכבישים, בלי להתחשב בעתידה זו.

אליה היה מי שיעצור אותם, אומר עוזאני. הגורמים המעורבים בפרויקט, מתברר, לא הצי יליחו לעצור במשותף ותפקשו אפילו להיכרב ביי ניהם. המתיחות בין הצדדים היתה כה גבוהה, עד כי במאי השנה מינו בורר מסכם. לשפשה את העיניים כדי להאמין: גופים ממשלתיים, שאמורים לעבוד

בתיאום מושלם, משתפים פעולה רק תחת פיקוח של בורר פרטי; והמדינה משלמת עשרות אלפי שק' לים עבור עבודתו של הבורר.

גד ויינשטיין מחברת התגרסה "דאל" הוא הבורר המוסכם, בימים האחרונים שיגר ויינשטיין דו"ח סודי לכל הגורמים המעורבים בפרויקט. הדו"ח חושף ממצאים קשים על הפרוייקט של המדינה. "קבלת החומר מהצדדים הנילוים נמשכה מעבר לכל זמן סביר – ועדיין לא הושלמה", מציין ויינש טיין כבר בפתיחת הדו"ח.

"הפרוייקט לפיתוח מסילות הרכבת באיילון־דרום מהווה חוליה חשובה ביותר במערך המסילתי המתוכנן לשיפור הנגישות במרחב המט' רופליני", נכתב בדו"ח. "הקטע הינו באורך 9 ק"מ ועובר בתחום זכות הדרך של פרוויקט איילון. לאיר רך הקטע מתוכננות חמש תחנות נוסעים: בצומת חולון, בולפסון, יוספטל, קוממיות ומשה דיין. נתיי בי איילון עצמה מתוכננת לשידרוג ולהשלמה כדרך עירונית מהירה וממוחלפת, בעלת שלושה נתיבים בסיסיים לכל כיוון עד לדרום ראשל"צ".

די לקרוא את התוכנית, מבלי להיכנס לפירוט, כפי שממליץ כותב הדו"ח, כדי להבין שמבחינה

הנדסית, סביבתית, סטטוריות ותקציביות – המסיי

הקיסק היקר במדינה

מחלף איילון־דרום ספג כבר לפני שנתיים, בהקי שר אחר, דו"ח חריף ממבקר המדינה. 75 אחוז מתוך ההשקעה הכוללת של המדינה במחלפים, שנאבו לאיילון־דרום. אבל זה לא הספיק: המחלף שאמור היה להיפתח כבר באפריל '95, טרם נפתח באפריל '98, תאריך כתיבת הדו"ח.

איילון־דרום הוא המחלף הבוכני במדינה, החו עולה מרו"ח מבקר המדינה. הסיבה: העבודות הולו לפני שהושלם פינוי הירידים בצד הדרך, דבר שהירי ביל ל"סחיטת כספים" מהמדינה. התרחיש הזה עלול לחזור על עצמו גם באפיוורה הבאה של המחלף. השינויים המאציצים ויבילו, כנראה, לפינוי בעלי נכסים נוספים, וגם הם ירצו לקבל פיצוי נאות על הפינוי. ולמדינה לא תהיה ברירה, אלא לשלם.

הקישק שהוביל לפינוי הקיסוק הוקר במדינה בציר מוז הולץ. לא פחות מ־600 אלף דולר שולמו עבור פינוי הקיסוק, על אפו ותומה של מבקר המדינה. כעת, יש להיכנס מחדש, ככלי כלום, למגעים לפינוי המיתחם המערבי של בית הספר הולץ השייר לרשת עמל. כבר לפני שנים התקיימו מגי עים עם יו"ר עמל, איגודור קהלני, אולם מאז נוגח המו"מ והניירות נוגחו במגירה. המחזירים,

להערכת מומחים, רק ימאירו, כי התיאבון גדל.

ההשקעה הכוללת של המדינה במחלפים, שנאבו לאיילון־דרום. אבל זה לא הספיק: המחלף שאמור היה להיפתח כבר באפריל '95, טרם נפתח באפריל '98, תאריך כתיבת הדו"ח. איילון־דרום הוא המחלף הבוכני במדינה, החו עולה מרו"ח מבקר המדינה. הסיבה: העבודות הולו לפני שהושלם פינוי הירידים בצד הדרך, דבר שהירי ביל ל"סחיטת כספים" מהמדינה. התרחיש הזה עלול לחזור על עצמו גם באפיוורה הבאה של המחלף. השינויים המאציצים ויבילו, כנראה, לפינוי בעלי נכסים נוספים, וגם הם ירצו לקבל פיצוי נאות על הפינוי. ולמדינה לא תהיה ברירה, אלא לשלם.

הקישק שהוביל לפינוי הקיסוק הוקר במדינה בציר מוז הולץ. לא פחות מ־600 אלף דולר שולמו עבור

פינוי הקיסוק, על אפו ותומה של מבקר המדינה. כעת, יש להיכנס מחדש, ככלי כלום, למגעים לפינוי המיתחם המערבי של בית הספר הולץ השייר לרשת עמל. כבר לפני שנים התקיימו מגי עים עם יו"ר עמל, איגודור קהלני, אולם מאז נוגח המו"מ והניירות נוגחו במגירה. המחזירים,



גשרים יוקמו, כבישים יוארכו, שוב יש צורך בפרויקט חדש: מחלף איילון־דרום

איילון, לא היו עירינים מספיק.

שלושה מנכ"לים בנתיבי איילון הספיקו לעבור מקרה נוסף של הוצאות כספיות גבוהות עבור פינוי צפי בבית מימי הביל"ויים. לבית פלשה מש פחה, שגם אותה ייאלצו לפנות בממון רב. המכנה רבי־הערך צפוי להתמוטט בעקבות העבודות, ואחת לפרק ולבנות מחדש.

"בכלל לא זכור לי דבר כזה", אומר שר הת' חבורה לשעבר, יצחק לוי. "הרכבת היתה במש' רד התשתיות ונתיבי איילון היו תחת אחריותי. עיקר העיסוק בנתיבי איילון היה אז הסדר הפיי צויים למפונים כביב איילון־דרום. כלל לא זכור לי שריברנו על רכבת".

חבר הכנסת, נחום לנגננטל, לשעבר מנכ"ל משרד התחבורה: "הבעיה אצלנו היא שלא אוש' בים על הנושאים התחבורתיים 30 שנה קדימה. בכניסתי לתפקיד, הוצגה בפני החלטה די אומי ללה – שלא לערב את הרכבת בבניית איי לון־דרום. הסיבה היתה שמנכ"ל התברה דאן, דני הולצמן, היה דומיננטי מאוד והשתלט על תוואי הדרך, בעוד הרכבת היתה בידי משרד התשתיות בראשות שרון. רק עם כינון ממשלת שריה אחראי על הרכבת ומע"צ, ושרות מנכ"לים ברק, הבינו שיש לרכו את כל הנושאים התחביר

רתיים תחת משרד אחר. אני לא הצלחתי לשנות דבר, כי זה כבר לא היה בידי".

עוזאני עצמאי בשטח

עמוס עוזאני, מנכ"ל הרכבת בחמש השנים האחרונות, היה עצמאי בשטח וסירב לקבל תכתיבים מהשר הממונה, כך טוענים במשרד התחבורה. הרכבת היתה חלק ממשרד התשתיות עד כניסתו של השר יצחק מרדכי לממשלת ברק כשר התבורה.

שרי תחבורה חשו מאויימים על ידי עוזאני, שהיר רגל בתקופת השר הממונה אריאל שרון לחופש פעולה בלתי מעורער. הם ניטו בדרכים שונות להי ריחו. לפי מנכ"ל נתיבי איילון, השר הקורם יצחק מרדכי "הפיל" עליו את סמכויות הרכבת באיי לון־דרום, למרות שאין זה מתפקידו. נתק מוחלט ניי רשם בין עוזאני לשר התחבורה אפרים סנה, שהצליח להריח את עוזאני רק לאחרונה.

לעוזאני בטן מלאה על המעורבים בפרשה: "אני קיבלתי את הפרויקט הזה כנתון מוגמר. נתיבי איי לון התחילו לבנות באורח תמוה את המחלף בנתיב

תצלום: "אופק" צילומי אוויר

כל הניסיונות לאחד את הפרויקט בין רכבת ישראל ונתיבי איילון נידונו לכישלון: מקבלי ההחלטות ניהלו ביניהם משחקי יוקרה ושיקולים זרים השפיעו על ההכרעות

המתיחות בין הצדדים היתה כה גבוהה, עד כי במאי השנה מינו בורר מוסכם. גופים ממשלתיים הסכימו לשתף פעולה רק תחת בורר פרטי, שעולה למדינה עשרות אלפי שקלים

השינויים המאווצים ויבילו, כנראה, לפינוי בעלי נכסים נוספים בצד הדרך. גם הם ירצו לקבל פיצוי נאות על הפינוי. ולמדינה לא תהיה ברירה, אלא לשלם

"אסור היה למשרד התחבורה לאפשר לחברת איילון לפלוש לשטחננו", אומר עמוס עוזאני. "אבל משרד התחבורה עמד מאחור ודחק. כנראה שבמדינת ישראל לא הכל הולך לפי הספר"

איילון דרום, יקודמו עבודות על ידי נתיבי איילון כבר משנת 2002 לטובת שידורג הכביש והכנת התוואי לקראת פיתוח מסילת ברול", נמסר מלשכת שר התחבורה. "הוטל על נתיבי איילון, בתיאום עם רכבת ישראל, לסכם את הטיפול בכל נושא הפיי גויים הנדרשים כדי להכין תוואי להקמת הפרוייקט בשנים הקרובות".

– מדוע צריך בורר בין גופים ציבוריים ממש' לתיים?

– למה בלי הבורר, שני הגופים לא הועילו לשתף פעולה?

"הרכבת ומע"צ בעבר היו שייכים למשרד התש' תיות ונתיבי איילון היו תחת משרד התחבורה. איננו רוצים לרבר על העבר. העתיר חשוב ואפשר לראות תוצאותיו בהחלטה הממשלת לקדם את הרכבת". העבר וההורקקות לבורר לא מטרידים גם את יהודה בר און, מנכ"ל נתיבי איילון. "הבורר מרוויח פחות מממשכורת החדרשת שלי", הוא מרגיע, "זה חסר משמעות". ■