

מדינת ישראל

משרד הבינוי והשיכון

משרד

ביניין ישראלי

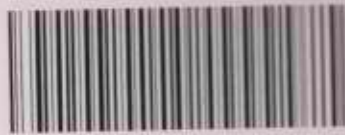
361 (2)
 90 אק 90
 91 91
 27/3/91 - 24/10/90

תיק מס'

41193/6

מחלקה

אגף - ק"ר



שם תיק: לשכת המנכ"ל עמיקם אורן - מע"צ

מזהה פיוז: גל-6-41193

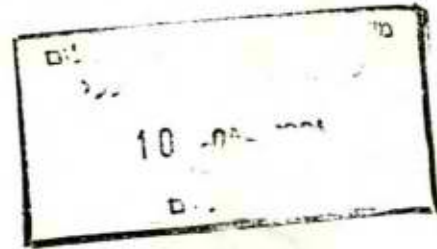
מזהה פריט: 000kx01

כתובת 2-112-10-4-4

תאריך הדפסה: 20/03/2018



לשכת שר הבינוי והשיכון



ירושלים, י"א בניסן תשנ"א
27 במארס 1991

דיון עם שר הבינוי והשיכון מר אריאל שרון

הנושא: טייבה

נוכחים:

- מר רפיק חגי יחיא, ראש עיריית טייבה
- מר אלי לנדאו, ראש עיריית הרצליה
- מר מיקי ורדי, מנהל מחוז מרכז, ממ"י
- מר יהודה מאירי, מנהל מחוז מרכז משב"ש
- מר יהודה פתאל, מנהל אגף פרוגרמות
- מר ישראל שוורץ, ראש אגף איכלוס
- מר סמיר ווהבה, יועץ השר לענייני המגזר הערבי
- מר סקופ ישראל, מינהל מקרקעי ישראל
- מר חיים אילם, סמנכ"ל מע"צ
- מר סלמן בנציון, מהנדס ראשי לביצוע, מע"צ

סוכם:

1. מע"צ תבצע אשר עילי שיקשר בין הישוב לקריית החינוך.
2. משרד הבינוי והשיכון ישתתף ב-1/3 מהעלות של מרכז הפייס הקהילתי, 1/3 ימומן ע"י מפעל הפייס ו-1/3 ע"י עיריית טייבה. ראש עיריית הרצליה ילווה את התכנון.
3. לצורך בניה הוצע לאפשר בניה על חצי מהשטח המיועד לבדואים או לבצע הפשרת קרקע, סוכם שהקרקע תאוטר ותבוצע שכונה מתוכננת ויפה. כמות יח"ד תקבע בהמשך (מוערך בכ-100-200 יח"ד).
4. משרד הבינוי והשיכון יבצע את הבניה בשני שלבים ולפי קצב המכירה, כלומר באופן הדרגתי.
5. יש לבצע תיקון קטע בכביש 444 העובר ליד העיר (מתחנת המשטרה עד צומת הכביש החדש), מע"צ יגיש תוכנית לביצוע קטע כביש עוקף מהכניסה לעיר.
6. לצורך חיזוק שכונות יוקצבו 300 אלף ש"ח, יבוצע ע"י מנהל אגף שיקום שכונות ומנהל מחוז מרכז במשרד הבינוי והשיכון. יבוצע ב-50% השתתפות.

התקן!
אריאל שרון
30/11/91

רשם: קובי כץ
עוזר השר

העתקים:

- הרב אברהם רביץ, סגן השר
- מר אריה בר, מנכ"ל משב"ש
- מר גדעון ויתקון, מנהל ממ"י
- מר אברהם אלזון, מנהל אגף שיקום שכונות (פיזי)
- מר יהודה כהן, מנהל מע"צ

X

כביש חוצה ישראל

לשר כוונה לדרבן ולזרז ישובם של 7 הכוכבים מואדין לירון עד לשהם בדרום. לפי דברי השר בכנס בשבוע שעבר הוא רואה ביזמה הפרטית כתובת להקמת ישובים אלה. יזמים פרטיים יבחנו את כניסתם לפרוייקטים אלו על פי סיכוייהם לשווק את יחידות הדיור שיבנו על ידם. ככל שאפשרויות ההגעה מישובים אלו למרכזים עירוניים קיימים יהיו טובים ונוחים יותר יגדלו סיכויי משיכת אוכלוסין אליהם. בשל כך קיים צורך עליון לקדם את סלילת כביש חוצה ישראל. מאחר והתקציבים הנדרשים לפרוייקט זה אינם קטנים, אני מציע לשר לבחון הרעיון הבא. משרד הבינוי והשיכון יוציא מכרז לסלילת הכביש. בחירת הזוכה במכרז תעשה על פי שני קריטריונים הראשון עלות הסלילה, השני לוח זמנים לביצוע. אשר לנושא המימון קיימות שתי אפשרויות הראשונה הקמת רשות לפרוייקט זה אשר תפקידה יהיה לבצע הפרוייקט, הכביש לכל אורכו יוכרז ככביש אגרה. הרשות תגייס את התקציב הנדרש לסלילה על ידי הנהגת תעודות השתתפות שתונפקנה בבורסה הישראלית תעודות אלו תשאנה רווחים שנתיים שיחולקו בין מחזיקי התעודות. האפשרות השניה היא לקבל הערכה תקציבית לעלות סלילת הכביש. לקבוע במקביל את ערך הקרקע ב-7 הכוכבים ולאפשר למי שמעוניין לרכוש את הקרקע בישובים אלו לקבלה ללא תמורה ואילו עליו תהיה חובת מימון סלילת הכביש.

אין לי ספק כי ניתן לעניין גורמים מספר בפרוייקט זה על בסיס כלכלי טהור.

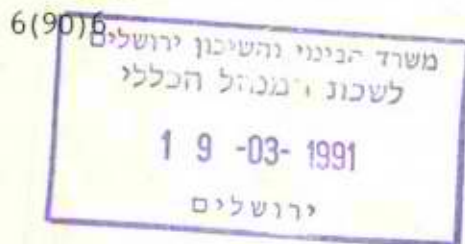
פי פיניץ

מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך אדר תשנ"א
14 במרץ 1991
מספר:



אל: מר עמיקם אורן - מנכ"ל משהב"ש
מר קובי כץ - עוזר השר

הנדון: כביש 90, קטע עוקף חצבה

1. בתאריך 27.3.91 יפתח קטע עוקף חצבה בכביש הערבה. לצורך הקמת תחנת ממסר של "קול אמריקה" הוחלט להעביר צפונה קטע של כביש הערבה, בין הק"מ 158 - 168. הפרוייקט בוצע במימון מלא של "קול אמריקה".
2. הפרוייקט כולל סלילה חדשה באורך של כ - 10 ק"מ, כניסות לעידן ולעיר אובות, בניית 3 גשרים, באורך כולל של כ - 150 מטר - מעל נחל סיף, נחל חצבה ונחל משק, הסדרת ואדיות, כך שזרימת המים תהיה בכיוון הגשרים; קו תקשורת לאורך כל הכביש; העברת קו מים של "מקורות".
3. למרות דרישות חמורות מצד צוות של משרד הפנים ורשות שמורות הטבע, הקפאת שער הדולר האמריקאי, משבר המפרץ - שגרם לעלויות בלתי סבירות של הדלקים, בנייה מואצת לעולים - שהביאה האטה בביצוע כתוצאה מפתיחת אתרי עבודה אטרקטיביים יותר לקבלנים, הצליחה מע"צ לסיים את הפרוייקט בפרק זמן של 18 חודשים, באמצעות הקבלנים: "נדיר" - לעבודות עפר, גישור והסדרת הוואדיות. "סולל בונה" - לעבודות מצעים ואספלט.
4. הפרוייקט מתוכנן בסטנדרט גבוה - 2 נתיבים של 3.60 מטר כל אחד ושוליים מצופים באספלט ברוחב של 3.00 מטר. הגשרים יבטיחו תנועה חופשית, ללא הפרעות, בזמן שטפונות. הביצוע כלל כ - 240,000 מ"ק חפירה ומלוי, 30,000 מ"ר גביונים, 3 גשרים, 6 מעברי מים שונים, 120,000 מ"ק מצעים וכ - 30,000 טון אספלט, בעלות כוללת של 10.5 מליון \$.
5. על פי בקשת היזמים לא ייפתח הכביש בטקס רשמי.
6. לידיעתכם.

בברכה,

אבינועם אבנון
דובר מע"צ

העתקים

1. לשכת שר הבינוי והשיכון
2. מנהל מע"צ
3. נמרוד גרנית, דובר משהב"ש
4. הח"מ
חצבה

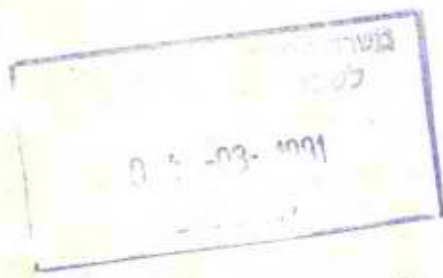
מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: י"ז באדר תשנ"א
3 במרץ 1991
מספר:
6(7717)3

Handwritten notes: "משרד הבינוי והשיכון" circled, "3 במרץ 1991" written below it.



לכבוד
מר סמיר ווהבה
יועץ השר לענייני מיעוטים
רח' העצמאות 21
חיפה 33033

הנדון: דרך גישה לקבר יתרו

1) על פי בקשת המנכ"ל בדקנו את התוואי הרצ"ב :

- א. התוואי הוגש ע"י היזמים לוועדה המחוזית - אך טרם אושר ;
- ב. למיטב ידיעתי התוואי לא תואם עם מע"צ ;
- ג. האומדן לביצוע הכביש כ- 1.0 מליון ש"ח .

2) משיחתי עם המנכ"ל עולה - שאם התוואי יאושר ע"י הועדה המחוזית, יטפל המנכ"ל בהשגת התקציב מהגורמים המתאימים.

ב ב ר כ ה ,

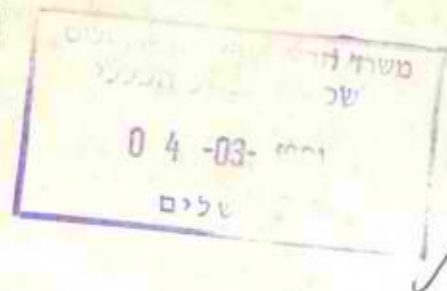
יהודה כהן
מנהל מע"צ

Handwritten signature and a large curved line.

העתק:
מר עמיקם אורן - מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

קיתרו

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

אל: לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

י"ז באדר תשנ"א
תאריך: 3 במרץ 1991

מספר:
תיק 6/10/15

83

דף ריכוז כבישים (מעודכן) לחודש מרץ שנת 1991
(באלפי ש"ח)

תקציב סעיף 70 לשנת 1990/91

טור	1	2	3	4	5
מס' סד'	שם הפרוייקט	תכנית מאושרת	ביצוע עד פברואר	הצעה לחודש מרץ 1991	סה"כ העברה
1	כבישים ברמת הגולן	2,210	2,210		2,210
2	גילה-גוש עציון	13,106	9,996	3,110	13,106
3	עוקף קלקיליה ועזון	5,301	5,301		5,301
4	עוקף בית חורון	4,423	4,423		4,423
5	כביש הצפון	2,212	2,212		2,212
6	שיקום כבישים	28,198	28,198		28,198
7	מורשת-צומת אעבלין	1,659	1,659		1,659
8	מורשת-כפר מנדא	1,659	1,659		1,659
9	עוקף בית אלפא	2,280	2,280		2,280
10	כבישים אזוריים במגזר הערבי בצפון	1,106	1,106		1,106
11	כבישים אזוריים במגזר הדרוזי בצפון	1,106	1,106		1,106
12	כביש ואדי ערה	5,130	5,130		5,130

(לשכה)

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

טור	1	2	3	4	5
מס' סד'	שם הפרוייקט	תכנית מאושרת	ביצוע עד פברואר	הצעה לחודש מרץ 1991	סה"כ העברה
13	פרוייקטים משותפים	5,415	5,415		5,415
14	שילת-נילי	8,000	8,000		8,000
15	תכנון והפקעות	2,142	2,142		2,142
16	כיסופים - קטיף				
17	עוקף מגדל העמק				
16	רזרבה לשיקום כבישים	2,035	עבור שיקום כבישים	2,035	
	סה"כ	85,982	80,837	5,145	85,982

ב ב ר כ ה

יהודה כהן

מנהל מע"צ

העתק: מר א. לוין - יח' מימון ותקציבים, משהב"ש
מר ד. בן יהודה - חשב משהב"ש
מר ט. שנירר - מנהל אגף הכבישים
מר מ. אקשטיין - חשב מע"צ
מר ד. גרשונוביץ - סגן חשב מע"צ
מר ב.צ. סלמן - מהנדס ראשי לביצוע (כ)
מר ר. יום טוב - מהנדס אחזקה ראשי
מר פיני פקלר

(לשכה)

מ ע " א

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך : י"ז באדר תשנ"א
3 במרץ 1991

מספר : 6/2/8
6(77)4

6(66)4



לכבוד
מר קוביק יריב
מרכז המשק
כפר יהושוע
מיקוד 30063

י.נ.א

הנדון : כביש אלונים - יוקנעם.
הסמך : מכתב מיום 13.11.90 למנכ"ל משהב"ש

התבקשתי ע"י מנכ"ל משהב"ש להשיב על פנייתך.

עמך הסליחה על האיחור במתן תשובה שנבע מטעות ללא כוונה כל שהיא מצידנו.

1. מע"צ החל בתכנון, תאום ומשא ומתן בתוואי הנ"ל ב-1980. התכניות להפקדה בוועדה המחוזית הוגשו ב-1987 כדי למצות עד תום את שיתוף הציבור בתכנון ולהגיש תוואי מוסכם.
2. במשך תקופה זו נערכו עשרות ישיבות עם נציגי הישובים כפר יהושוע ושדה יעקב, המועצה האזורית והולק"ח.
3. הועלו הצעות חלופיות לתוואי, מע"צ בחנה בצורה מעמיקה את כל התחלופות והמליצה על אלטרנטיבה לאורך נחל בית לחם.
4. ב-5.3.87 המועצה האזורית עמק יזרעאל לא הסתפקה בהמלצת מע"צ והחליטה על דעת נציג ישובכם, נציג שדה יעקב ונציגי הולק"ח למנות את מר ליבוביץ מתכנן מחוז הצפון כבורר ובודק, והחלטתו תחייב את המועצה, הישובים ומע"צ.
5. ב-26.5.87 הזמין מר ליבוביץ את כל הנוגעים בדבר לשמוע שנית חוות דעתם, וב-9.7.87 החליט ופסק על תחלופת מע"צ - תואי נחל בית לחם.
6. בהתאם להחלטה הנ"ל ולמוסכם, הגישה מע"צ ת.ב.ע. לוועדה המחוזית מחוז הצפון וב-6.7.87 החליטה הוועדה על הפקדת התכנית.
7. למרות שהוסכם והוחלט על בורר ופסיקתו - על דעת הישובים - חזרתם בכס והגשתם התנגדות לכביש.

הטענה שב"תחלופה שהצעתכם סרבו לדון" - אינה נכונה, ב-27.11.87 פניתי
למהנדס ג'ורא שילוני לבחון את החלופות ולהציע חלופה אחרת. מר שילוני
בדק את החלופות השונות וב-14.1.88 העביר אליכם מסקנותיו, שהתואי
המוצע על-ידיכם (למרגלות גבעת זייד) מסובך מבחינה מערכתית תחבורתית
ויגרום למטרדים למערכות קיימו :

- א. התואי צמוד לשכונה בטבעון דרום, ישיבת "תקוות יעקב" וסמוך
לבתיים הקיימים והמתוכננים של קרית חרושת ;
- ב. הירארכיית הדרכים נפגמת עקב התלכדות קטע, מהתואי עם קטע דרך
מס' 75 ;
- ג. תואי זה מחייב בניית מחלף נוסף עם כביש מס' 75 - דבר המייקר
את עלות לפרוייקט ;
- ד. התואי פוגע באופן חמור בערכי הנוף באזור גבעת זייד ;
- ה. בתואי זה הפגיעה באדמות החקלאיות מתרכזת רק בתחום שדה יעקב
ואילו בתואי המוצע ע"י מע"צ יש חלוקה שווה של הפגיעה ;

ולסיום לאחר תכנון של 10 שנים, משא ומתן מפרך ושיתוף מלא של הציבור -
איני רואה מקום לדון בנושא שוב.

מכבוד רב,
טובי שנירר
מנהל אגף הכבישים

העתק :

1. לשכת המנכ"ל (משהב"ש) - כאן -
למזכרכם מ-19.11.91
2. מנהל מע"צ - כאן - למזכר מ-24.1.91 החתום ע"י מזכירתך
3. תיק ת'

אי/טש/טבעון

□ למעקב

משרד הבינוי והשיכון

לשכת המנהל הכללי

19.11

תאריך

אל:

יחידה 307
כהן

א.ג.

הנדון:

הצרכים

לוטת מכתבו של קובין וריב בנדון.

אנה בדוק והעבר הערותיך למכתב המצורף.

אנה השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת המנכ"ל.

בברכה

א/אויף

עוזר המנכ"ל

כפר יהושע

מושב טוביץ להתישבות חקלאית שוטפת בע"מ

דאר כפר יהושע מיקוד: 30063

טלפון: 931271/78, 933490

בתשובה נא להזכיר

מס.

13 בנובמבר 1990

198



לכבוד

מנכ"ל

מלצב הקניון והלמון

קרית המושבה - לית

א.נ.נ.

הנדון: כביש ארצי צומח אלונים - יקנעם.

כידוע לכם הופקדה בועדה המחוזית בנצרה, תוכנית בניית כביש ארצי מצומח אלונים ליקנעם, במסגרת תוכנית חמ"א 3.

כביש זה עובר לפי התוכנית המקורית באדמות החקלאיות של מושב כפר יהושע ושדה יעקב, וגוזל כ - 400 דונם אדמה חקלאית משני המושבים.

בזמנו פנינו למתכננים והצענו להם חלופה לכביש זה, זאשר תעבור בשטחים לא חקלאיים, אך לצערנו הרב המתכננים סרבו לדון בחלופה זו - ללא הסבר. פנינו למתכננים פרטיים שיבדקו את החלופה שהצענו אך גם הם נסוגו מהבדיקה כנראה בלחץ של גופים ממוסדים. הדבר נראה חמוה בעינינו.

אנו מבקשים מכם לערוך סקר לחינון אלטרנטיבי על פי הצעתנו, לפני אישור התוכנית בועדה המחוזית, היות ולהערכתנו החזאי שאנו מציעים הוא טוב יותר מבחינת התשתית, מבחינת אורכו ועלותו הכספית הרבה יותר זולה.

לדעתנו חובה לבדוק אלטרנטיבה זו, כדי לחסוך הן בבניית הכביש והן באחזקתו במשך שנים.

כפר יהושע
מושב עובדים להתישבות
חקלאית שוטפת בע"מ
קוביק יריב
מרכז המשק

בברכה,

י. הויזבי
(כ"ג)
20/11/90

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

משרד הבינוי והשיכון והתשלום
לשכת המנהל הכללי
27-02-1991
ירושלים

תאריך: י' אדר תשנ"א
24 בפברואר 1991
מספר:

6/3
6/10

אל : מר עמיקם אורן , מנכ"ל משהב"ש

הנדון: סקירת פעילות מע"צ בתחום הכבישים הבינעירוניים , לשנת התקציב 90/91

בשנת התקציב 90/91 היה תקציב מע"צ כ 308 מליון ש"ח , (במונחי תקציב 91)
זאת לעומת 290.5 מליון ש"ח (במונחי תקציב 91) בשנת התקציב 89/90 .

בשנה זו חל גידול ניכר בתקציבי הפיתוח האזורי בחלקו עקב תוספת תקציב מיוחד
לפיתוח כבישים מעבר לקו הירוק .

פרוייקטים עיקריים שהושלמו בשנת 1990 : צומת בית דגן , מחלף גבעת שמואל ,
עוקף התעשייה האווירית , כביש עוקף עכו דרום , כביש עוקף ראש פינה ,
כביש עוקף בית אלפא .

עד סוף שנת התקציב 91 עתידיים להסתיים פרוייקטים נוספים כגון :
כביש מסמיה נחשון , צומת גבים כביש עוקף עזון , כביש בן שמן - מודיעים .

פרוייקטים חדשים שהוחל בהם בשנה זו : תוספת מסלול בכביש עכו - כרמיאל ,
תוספת מסלול בכביש ואדי ערה , כולל הרחבת צומת מגידו , הרחבה ושיפור בכביש
נהריה - מעלות , מחלף אלוף שדה , הרחבת כביש אשקלון , צומת ורבורג , שיפור
כביש מצפה רמון - ציחור ועוד .

בתחום התחזוקה השוטפת והמונעת איפשר התקציב (שהיה זהה לתקציב 89/90)
ריבוד ושיקום המסעה של כ - 300 ק"מ כביש - חלקם בשיטות חדשניות של מיחזור .
בשנה זו הושם דגש על בקרת טיב ואכות הביצוע והחמרים וכן ננקטה מדיניות של
שיפוץ קטעי כביש ארוכים לעומת קטעי כביש קצרים במספר רב בשנים שעברו .
כך טופלו השנה באינטנסיביות הכביש המהיר - ת"א - ירושלים , כביש החוף , וכן
מרבית הכבישים הראשיים באזור חיפה והגליל .

יש לציין כי תקציבי האחזקה בשנת 1990 ואלה המיועדים לשנת התקציב 1991 עדיין אינם
מאפשרים תחזוקה נאותה של כבישי הארץ ומהווים כ - 50% מהדרוש להדבקת הפיגור שנוצר
בשנים האחרונות בתחום זה .

גם התקציבים לעבודות בטיחות המועברים מקרן הבטיחות ומנהל הבטיחות היו השנה
קטנים ב - 50% מתקציבי הבטיחות בשנת 89/90 וחלקם הועבר למע"צ באחור .

כתוצאה מכך , נופל השנה היקף הביצוע בתחום זה מהיקפו בשנת התקציב הקודמת .

ב ב כ ה ,

יהודה כהן
מנהל מע"צ

סקירה 1



המשרד הראשי
ירושלים

17.2.91

מש. עמ"ק א"ן
מ"ת מל"ג
כ"א

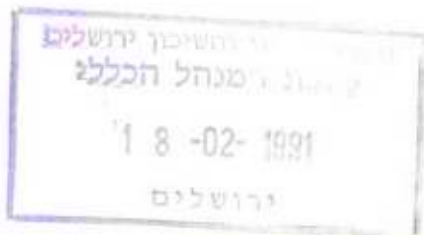
הנ"ל: עוקר עכו - מכ"ס הסא"מ

כ"ב ג' אדר א"ת ה'תשנ"א - א"ת א"ת
הע"א א"ת מכ"ס הסא"מ א"ת
מסו"ה - הא"ב א"ת א"ת

א"ת
א"ת א"ת א"ת -
א"ת א"ת א"ת

יהודה כהן
מנהל מי"צ

כ"ב



מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: אדר תשנ"א
17 בפברואר 1991
מספר:

בפאקס: 358129 - 04

6(4)4

- דחוף -

לכבוד
מר פול ריינולדס
מזכיר כללי
המרכז העולמי של הבאהים
ת.ד. 155
חיפה 3100

א.נ.

הנדון: כביש עוקף עכו - קטע צפוני
ליד מרכז הבאהים

הסמך: מכתבך מתאריך 12.2.91 למר שנירר עם העתק אלי

1. הצטערתי מאוד לקרוא את מכתבך שבסמך. הנני מניח כי הייתה אצלכם אי הבנה באשר לסיכום הפגישה במע"צ המשרד הראשי מתאריך 3.2.91 ולכן בכוונתי להתעלם מסגנונו הבלתי הולם והאיומים המרומזים הכלולים בו.
2. עם כל הכבוד וההבנה שאנו רוחשים לציבור ולעניין אותו הנך מייצג, עליכם להבין כי לא ניתן לקיים דיאלוג קונסטרוקטיבי כאשר נעשה שימוש בסגנון פוגע כזה.
3. כדי להבהיר את עמדת מע"צ בנושא וכן את העובדות, כפי שהוצגו לפניכם ב - 3.2.91 ובשיחות הטלפוניות שלי עם גב' יעל הארווי, ב - 7.2.91 ואתך ב - 12.2.91, ברצוני לחזור ולסכם את עיקרי הדברים שנמסרו לכם בנדון.
 - 3.1 תוכנית כביש עוקף עכו קטע צפוני כולל המחלפים שבו הנה תוכנית שאושרה כחוק וקיבלה תוקף זמן רב לפני דצמבר 89.
 - 3.2 בכוונת מע"צ לבצע את הכביש על פי התוכנית המאושרת במהלך שנת 1991 ו 1992 ובקרוב יוצא מכרז לעבודות אלה.
 - 3.3 לא ניתן לעכב את ביצועו של כביש זה אשר נועד להחליף את אחד הכבישים המסוכנים ביותר בישראל בו היו בשנים האחרונות תאונות רבות. עבור העם היהודי וכן על פי כללי המוסר האוניברסליים קדושת החיים הנה ערך עליון ולכן המחשבה כי בני אדם עלולים להפגע בתאונות כתוצאה מעיכוב בביצוע הכביש היא בלתי נסבלת, על אחת כמה וכמה, כפי שיפורט בהמשך, כאשר אין לה כל הצדקה אוביקטיבית.



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

3.4 מע"צ רשאית לבצע עבודות רק בתחום רצועת הדרך (RIGHT OF WAY) על פי התוכניות שאושרו בוועדה המחוזית צפון. שינויים בתוכנית זו, כגון: שינוי במיקום מחלף או צומת, חריגה מגבולות התוכנית וכיו"ב מחייבים אישור של מוסדות התכנון (ועדה מקומית, ועדה מחוזית) על פי הליך הקבוע בחוק.

3.5 הפרוייקט המוצע על ידכם במרכז הבאהי בעכו הנו בגדר של תוכנית רעיונית שטרם אושרה על ידי מוסד תכנון כלשהו.

3.6 מע"צ ערכה ביוזמתה בדיקה של ההשפעות הסביבתיות הצפויות מן הכביש למרות שלא חוייבה לעשות כן. על פי הבדיקות שנערכו, כולל מדידות רעש בנקודות אופיניות מייצגות לאורך התוואי ועל פי תחזיות לשנת 2000 ומעבר לכך, לא נמצא כי קיימת בעיה סביבתית מיוחדת לגבי המרכז הבאהי במיקומו הנוכחי - למעלה מ' 100 מהכביש. בעת עריכת התסקיר הסביבתי לא היה ידוע לנו על הפרוייקט המתוכנן על ידכם.

3.7 בפגישה מתאריך 3.2.91 הבהרנו, מר שנירר ואנוכי, כי מע"צ מודעת היטב לרגישות ולחשיבות הרבה שהנכם מייחסים למרכז הבאהי בעכו המהווה את המקום המקודש ביותר בעולם לאמונה הבאהית. עם זאת הוסבר כי לא ניתן בשלב זה לבצע תכנון מחדש (REDESIGN) של הכביש, אולם היבהרנו כי ניתן יהיה למצוא פתרונות לבעיית הרעש גם לאחר ביצוע הכביש. הובטח לכם כי תוך זמן קצר (כשבועיים) תבדוק מע"צ את האפשרויות להנמיך את מפלס הכביש בקטע ליד המרכז הבאהי וכן את ההבטים האקוסטיים של הרעש מכביש עוקף עכו בהתייחס לפרוייקט המתוכנן על ידכם.

3.8 על פי בקשתכם אפשרנו לכם גם לקבל אנפורמציה ישירות ממתכנן הכביש אינג' דן גרונר מחב' ד.א.ל.

3.9 ב' 7.2.91 מסרתי בטלפון לגב' יעל הארווי נתונים ומסקנות ראשוניות לגבי האפשרות להנמיך את מפלס הכביש - כפי שנמסרו לי ע"י אינג' דן גרונר. נמסר כי הבדיקה של היועץ האקוסטי טרם הושלמה. מידע דומה נמסר לך בשיחתנו הטלפונית ב' 12.2.91. על סמך מידע נוסף שהגיע אלי מאז, באפשרותי להציג את עמדת מע"צ והתייחסותה לבעיות שהועלו על ידך, כפי שיפורט להלן בסעיף 4.0.

4.0 הבעיות שהועלו מתייחסות לשני תחומים עיקריים:

א. התחום ההנדסי - שינוי במיקום מחלף שומרת והנמכת מפלס הכביש ב' 2 מ' נוספים.

ב. התחום האקוסטי - האמצעים להפחתת רמות הרעש שמקורן בכביש.



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

4.1 שינויים הנדסיים בתוכנית הכביש

שינוי המיקום של מחלף שומרת: כפי שנאמר בפרק הקודם מיקומו הנוכחי של המחלף מאושר כחוק ולכן אין אפשרות לשנותו אלא בהליך סטטוטורי הקבוע בחוק. עם זאת אין צופים במע"צ כי המחלף יוקם לפני שנת 2005, אם בכלל, ולפיכך דיון בו כעת אינו רלבנטי. כפי שהסברנו לקיבוץ שומרת, המעוניין אף הוא בשינוי מקום המחלף, יש באפשרותכם להציג תוכנית אלטרנטיבית למחלף זה ולבקש את הועדה המחוזית לאשר שינוי התוכנית המקורית. אם התוכנית האלטרנטיבית תיתן תשובות מספקות לבעיות התחבורתיות ותהיה מקובלת על מע"צ לא נתנגד ואף נסייע לכם לשנות את התוכנית המקורית.

הנמכת מפלס הכביש:

הנמכה נוספת במפלס הכביש הינה בלתי אפשרית מהסיבות הבאות:

1. הנמכה כזו תחייב שינויים מרחיקי לכת בתכנון אשר יגרמו לעיכוב ממושך בתחילת העבודות.
2. הנמכה נוספת של הכביש מחייבת חריגה מגבולות התוכנית המאושרת של הדרך דבר שהינו בלתי חוקי אלא אם כן אושר בוועדה המחוזית לאחר תהליך ממושך.
3. פתרון בעיות הניקוז יהיה קשה ומורכב ביותר אם בכלל.
4. מע"צ כבר ביצעה בקטע זה מעבר תחתי המיועד לחקלאים ולבסיס צה"ל בהתאם לגבהים המקוריים של הכביש ובעלות גבוהה ביותר.
5. הנמכת מפלס הכביש יוצרת בעיה הנדסית בחיבור של כביש הגישה ממנו לקיבוץ שומרת. שיפועי האורך בכביש גישה זה יהיו הרבה מעבר לקריטריונים הבטיחותיים וההנדסיים המותרים בצמתים.
6. ברור שכל האמור לעיל יגרום לייקור רב של הפרוייקט אולם גם בהתעלם מן ההבט הכספי ברור שעלויל להגרם עיכוב של למעלה משנה וחצי בביצוע הפרוייקט, דבר שאינו בא בחשבון.

4.2 ההבט האקוסטי

1. מדידות רעש מצב קיים נערכו בקיבוץ שומרת ע"י ד"ר יולי קלר בספט' 88. מדידות אלה מייצגות להערכתנו את המצב הקיים היום במרכז הבאהי אם כי כמובן אינן רלבנטיות לתחזיות הרעש, הנערכות במודל ממוחשב.



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

- מפלסי הרעש הקיימים בתוך דירות בקיבוץ שומרת הן 48.4 - 46 דציבלים בשעת שיא. לכן, סביר להעריך כי מפלס הרעש החיצוני הנו כ 57 - 55 דציבלים.
2. מפלסי הרעש החזויים (על פי הנחות מחמירות באשר ל % המשאיות הכבדות בכביש שומרת) לשנת 2000 הנם כ 63 - 61 דציבלים לשעת שיא. (הכביש ללא מחלפים)
3. חישובים שנערכו לקטע המרכזי בין עכו לשומרת הוכיחו כי למבנים במרחק של 80 - 130 מ' מציר המסלול המערבי מאפשרת סוללת עפר בגובה 4 מ' הפחתת הרעש בשיעור של 7-8 דציבלים.
4. מכיוון שבקטע מול המרכז הבאהי מפלס הכביש נמוך ב 2-3 מ' מפני הקרקע הטבעי ניתן להעריך בוודאות רבה כי סוללת עפר בגובה 3-4 מ' מפני הקרקע הטבעי כלומר - 5-6 מ' מעל מפלס הכביש תאפשר הפחתה נוספת של הרעש.
5. תוספת חגורת צמחייה של עצים ושיחים ברוחב 30 מ' עשויה בתכנון נכון להפחית 2-3 דציבלים נוספים. (עצי מחט כגון: אורן בגובה 4 מ' מאפשרים הפחתת הרעש ב 0.1 דציבל למטר אורך ואילו עצי פיקוס מאפשרים הפחתה רבה יותר.)
6. בנוסף יש לציין כי תחזיות הרעש לשנת 2003 נערכו על פי המודל הממוחשב אשר ידוע על פי הנסיון כי תחזיותיו מוטות כלפי מעלה ב 3 - 1.5 דציבלים. כלומר אם על פי התחזית מפלס הרעש הצפוי הוא 62 דציבלים בפועל יהיה מפלס הרעש 60 - 60.5 דציבלים וייתכן שאף פחות.
7. לאור האמור לעיל ברור שניתן באמצעים פשוטים יחסית כגון סוללת עפר וחגורת צמחייה הנטועה עליה להגיע להפחתת רעש של 10-11 דציבלים לפחות.
במילים אחרות: מפלסי הרעש החיצוני החזויים במרכז הבאהי במרחק 80 - 130 מ' מהכביש בשנת 2003 עם מיגונים אקוסטיים יהיו כ - 55 - 50 דציבלים - דהיינו פחות מהרעש הקיים היום לפני סלילת הכביש.
8. ברצוננו להעיר כי בניגוד לאמור במכתבכם אין זה מקובל ונכון לתת תחזיות רעש לטווח העולה על 10 שנים. כידוע לכם עד סוף העשור



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

יהיו מרבית כלי הרכב האירופאים והאמריקאים מצוידים באמצעים להפחתת רעש המפלט. כמו כן יוחל בייצור תעשייתי של מכוניות המונעות באנרגיה חשמלית/סולרית לפיכך יש מקום לאופטימיות שמפלסי הרעש ייפחתו בתחילת המאה הבאה.

9. הדיון לעיל מראה כי סוללות עפר נטועות בצמחיה נותנות פתרון קל וטוב מאוד לבעיית הרעש. בתכנון המשלב אלמנטים צמחיים, מזרקות מים, קירות, סוללות עפר עיצוב שטח והצבת מבנים נכונה ניתן להפחית את הרעש החיצוני באופן ניכר ואפילו פחות מהקיים היום.

10. ברור שניתן לבחור את הפתרון האקוסטי המתאים רק לאחר תכנון מפורט יותר של הפרוייקט המתוכנן על ידכם, תכנון שהוא אתגר לכל אדריכל או אדריכל נוף.

11. לא ניתן ולא רצוי לבצע סוללות עפר כבר היום מכיוון שהדבר יחייב חריגה מגבולות התוכנית המאושרת וכן משום שאין בכך טעם כל עוד לא ברור מה התוכנית המפורטת שתאושר לכם בועדה המחוזית, ומה האלמנטים שיש להגן עליהם.

5.0 הנני מקווה כי מכתבי מבהיר את עמדת מע"צ לגבי כל הבעיות שהועלו על ידכם. במקביל העביר דן גרונר ליועץ האקוסטי שלכם נתונים ותכניות של הדרך. במידת הצורך יעמדו לרשותכם יועצינו בתחום ההנדסי והאקוסטי לדיונים ברמה המקצועית. כמובן אף מר שנירר ואנוכי נשמח להפגש אתכם להבהרות נוספות.

6.0 תרגום לאנגלית של מכתב זה יישלח אליכם על פי דרישתכם.

בברכה,
אדריכל נוף, אבינועם אבנון
דובר מע"צ

העתק: (בצרוף הסמך)

1. מנהל מע"צ
2. מנהל אגף הכבישים
3. מהנדס מחוז חיפה
4. מהנדס ראשי לתכנון
5. מהנדס ראשי לביצוע
6. מר דן גרונר, חב' ד.א.ל
7. הח"מ

פול

BAHÁ'Í WORLD CENTRE

HAIFA, ISRAEL

Secretariat of the
Bahá'í International Community

13 February 1991

FAX 02 277688

Mr. Amikam Oren
Director General
Ministry of Housing and Construction



38,14-1/11

Re: Protection of Bahá'í Holy Place

Dear Mr. Oren,

We are writing to request an urgent meeting to discuss a matter of vital concern - the protection of our Most Holy Place at Bahjí, near Akko, the Shrine of Bahá'u'lláh, the Founder of the Baha'i Faith.

To our great disappointment, we have learned that the Public Works Department is about to issue tender documents for construction of the 'Akko By-pass (northern section). This road and the Shomrat Junction skirt our Most Holy Place, the burial site of Bahá'u'lláh. As the plans of Ma'atz now stand, the height of the road and flyover junction, which is located right in front of the gate of this most Holy Place and the point of prayer for over five million Bahá'ís all over the world, would result in high noise levels and destruction of the view, which together would destroy the tranquil serenity of our Most Holy Place.

We have corresponded and met with Ma'atz (Highways Department) officials for over a year without any formal reply. Although Mr. Avnon has asked us to wait longer for some suggestions, the very nature of the problem and the imminent threat posed to our Holiest Shrine make it absolutely necessary for the Bahá'í World Centre to insist on a satisfactory solution to the problem. Also disturbing is that, even though Ma'atz staff knew from the town planning stages that this is our most important Holy Place, and even though it is mentioned in Ma'atz's Environmental Impact Statement, no one bothered to consult the Bahá'í World Centre and no sound studies were done in the precincts of this Most Holy Place. This is especially distressing as one would hope that special care and consideration would be given to the Holiest Place of a world religion with its world administrative headquarters in Israel.

We want to explain to you why we cannot allow this to happen. Ma'atz should understand that we must be assured that our legitimate requests are being addressed and that they will be satisfied. Unless we are confident of protection, we have no choice but to use every legal means, locally and internationally, at our disposal to protect for posterity the sanctity of our Most Holy Place. If Ma'atz fails to grasp this key point, I fear we are headed for an undesirable collision which is not necessary.

Mr. Amikam Oren
13 February 1991

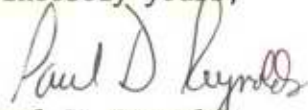
Page 2

We have requested Ma'atz to satisfy our two specific requirements:

- 1) To relocate the flyover junction away from its currently approved location.
- 2) To lower the level of the highway and, additionally, to build noise prevention barriers.

We request a meeting in your office in Jerusalem as soon as possible, preferably Monday, Tuesday or Wednesday next week (18, 19, or 20 February). Please respond by fax to (04) 358129. The undersigned and Architect Mr. F. Sahba will attend the meeting.

Sincerely yours,



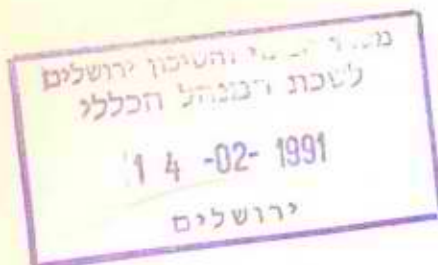
Paul D. Reynolds
Deputy Secretary-General

Cc: Roads Department,
Mr. T. Shnirer, Director

BAHÁ'Í WORLD CENTRE

HAIFA, ISRAEL

Secretariat of the
Bahá'í International Community



Handwritten notes in Hebrew:
 - Top right: 'אנוכי' (I am), 'לפני' (before), 'הממשלה' (the government)
 - Middle right: '13 February 1991'
 - Bottom right: 'המנהל' (the manager), 'התכנון' (planning), 'מנהל' (manager), 'משרד' (department), 'תכנון' (planning)

FAX 02 277688

Mr. Amikam Oren
 Director General
 Ministry of Housing and Construction

Re: Protection of Bahá'í Holy Place

Dear Mr. Oren,

We are writing to request an urgent meeting to discuss a matter of vital concern - the protection of our Most Holy Place at Bahjí, near Akko, the Shrine of Bahá'u'lláh, the Founder of the Baha'i Faith.

To our great disappointment, we have learned that the Public Works Department is about to issue tender documents for construction of the 'Akko By-pass (northern section). This road and the Shomrat Junction skirt our Most Holy Place, the burial site of Bahá'u'lláh. As the plans of Ma'atz now stand, the height of the road and flyover junction, which is located right in front of the gate of this most Holy Place and the point of prayer for over five million Bahá'ís all over the world, would result in high noise levels and destruction of the view, which together would destroy the tranquil serenity of our Most Holy Place.

We have corresponded and met with Ma'atz (Highways Department) officials for over a year without any formal reply. Although Mr. Avnon has asked us to wait longer for some suggestions, the very nature of the problem and the imminent threat posed to our Holiest Shrine make it absolutely necessary for the Bahá'í World Centre to insist on a satisfactory solution to the problem. Also disturbing is that, even though Ma'atz staff knew from the town planning stages that this is our most important Holy Place, and even though it is mentioned in Ma'atz's Environmental Impact Statement, no one bothered to consult the Bahá'í World Centre and no sound studies were done in the precincts of this Most Holy Place. This is especially distressing as one would hope that special care and consideration would be given to the Holiest Place of a world religion with its world administrative headquarters in Israel.

We want to explain to you why we cannot allow this to happen. Ma'atz should understand that we must be assured that our legitimate requests are being addressed and that they will be satisfied. Unless we are confident of protection, we have no choice but to use every legal means, locally and internationally, at our disposal to protect for posterity the sanctity of our Most Holy Place. If Ma'atz fails to grasp this key point, I fear we are headed for an undesirable collision which is not necessary.

Mr. Amikam Oren
13 February 1991

Page 2

We have requested Ma'atz to satisfy our two specific requirements:

- 1) To relocate the flyover junction away from its currently approved location.
- 2) To lower the level of the highway and, additionally, to build noise prevention barriers.

We request a meeting in your office in Jerusalem as soon as possible, preferably Monday, Tuesday or Wednesday next week (18, 19, or 20 February). Please respond by fax to (04) 358129. The undersigned and Architect Mr. F. Sahba will attend the meeting.

Sincerely yours,



Paul D. Reynolds
Deputy Secretary-General

Cc: Roads Department,
Mr. T. Shnirer, Director



משרד הבינוי והשיכון
לשכת המנהל הכללי

ירושלים, כט' בשבט תשנ"א
13 בפברואר 1991

אל: מר עמוס רובין - יועץ כלכלי לראה"מ

שלום רב,

הנדון: ישובים חדשים - הרחבת שכונות ביו"ש

בהמשך לפנייתך, להלן הישובים בהם התחלנו בביצוע במהלך שנת 1990:

1. אריאל - 800 יח"ד - עב' פיתוח.
2. קרית ספר - 1.100 יח"ד - עב' עפר. (ביוזמה פרטית)
3. כפר אדומים - שכ' אלון - 18 קרוונים.
4. מעלה אדומים - 03 - 1.000 יח"ד - עב' פיתוח.

להלן כבישים ביו"ש:

1. כביש שילת - ניילי - באורך של כ- 8 ק"מ.
2. עוקף טול כרם - באורך של כ- 8 ק"מ.
3. עוקף עזון - באורך של כ- 6 ק"מ.

* כל הכבישים - חד מסלולים.

ב ב ר כ ה ,

עמ'קס אורן
המנהל הכללי

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: ט"ו בשבט תשנ"א
מספר: 30 בינואר 1991

פניה מס' 2467



לכבוד
מר משה ליבוביץ
ראש המועצה
בית"ר עלית
ד.נ.ה.אלה

Handwritten note: 'בנין 12' (Building 12)

הנדון: בית"ר - תאורה בכביש חוסן

- 1. פניתך אל שר הבינוי והשיכון מיום 3.1.91.
- 2. מכתבם של יהל מהנדסים אליך מיום 31.12.90.

א.נ.א
Handwritten signature

ברצוני להודיעך כי כל מתקני התאורה בכבישים ובצמתים הסמוכים לישובים באיו"ש מתוחזקים ע"י המועצה המקומית או המועצה האזורית בה נמצא הישוב.
אין לקמ"ט מע"צ צוות אחזקה לתאורה שיכול לתחזק את מתקני התאורה הפזורים באיו"ש.
מעשי וטוב שהמתקן יתוחזק ע"י הישוב הסמוך "הנהנה" העיקרי מהמתקן וזאת במסגרת אחזקת התאורה המתבצעת בתוך הישוב או בתחום המועצה האזורית.
אין מדובר בתשלום עבור חיבור חשמל כי זה שולם על ידנו, הבעיה היא שחברת החשמל בצדק דורשת לדעת מי הגוף האחראי על אחזקת הקו והתשלום עבור צריכת החשמל.

בברכה

סלמן בן ציון
מהנדס ראשי לביצוע

העתק: מר עמיקם אורן - מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון
מר יהודה כהן - מנהל מע"צ
מר קובי כץ - עוזר שר הבינוי והשיכון (בצרוף סמך 2)
מר א. גיל - מהנדס מחוז ירושלים
מר ס. נחום - קמ"ט מע"צ, בית-אל

ס.ב.א.ע.א (א)



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ

Համար

ՀԵ
ՀԵ ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ
ԿԵՆՏՐԱԼ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ



ՀԵ
ՀԵ ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ
ԿԵՆՏՐԱԼ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ
ԿՐԹԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՄԻՆԻՍՏԵՐԱՆ

סידור איש

י י י י

אבזב מב

רשות הדואר
מוקד שה'ס ירושלים
מ ב ר ק

1118
008210

1008036 יר
1038 03 63/62 ירושלים

משרד השיכון
תאריך קבלה
06-01-1991
דפוס

57

לכבוד שר השיכון
מר אריאל שרון
משרד השיכון
ירושלים

אלי

נא התערבותך לחיבור מידי של זרם חשמל בכביש הבין-עירוני המוליך
לבית'ר עלית העבודה בוצעה ונסתיימה על ידי מע'צ , וחיבור זרם החשמל
מתעכב עקב ויכוח עקרוני מי משלם עבורו מע'צ או משרד השיכון
בקטע כביש זה יש זריקות אבנים יומיומיות ועיכוב התאורה מונע בטחון
הנוסעים

בכבוד רב
משה ליבוביץ
ראש המועצה
בית'ר עלית

0010 91 JAN-3 11:00



משרד הבינוי והשיכון
לשכת השר

□ למעקב

תאריך 7.1.91

ק"מ: 2327

אל:

מר עמנואל אורן
הג'ם

משרד הבינוי והשיכון
מס' 10-01-1991
ירושלים

א.ג.כ.,

הנדון: נצ"מ

מציב מכתבו של מר עמנואל אורן / הג'ם
בנדון. לידיעתך.

אנה בדוק והעבר הערותיך למכתב המצורף.

אנה השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת השר.

הג'ם
משרד הבינוי והשיכון
מס' 10-01-1991
ירושלים
בברכה,
האסי"מ
עוזר השר
רובי

נא צי"מ פניה!!



STATE OF TEXAS
COUNTY OF _____

Q. S. S. S.

NO. _____

DATE _____

1-28-88

100-40-01

NAME _____
ADDRESS _____

DATE OF BIRTH _____

Q. S. S. S.
I am the _____

I am the _____

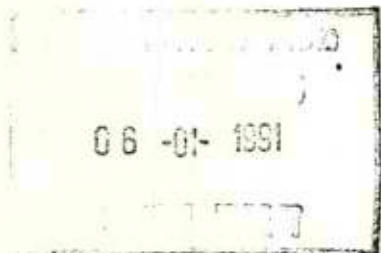
with _____

זבזב סב

רשות הדואר
מוקד שה"ס ירושלים
ס ב ר ק
=====

008211 **893**

1125 03 63/62 1008036 יר
ירושלים



101

לכבוד שר השיכון
מר אריאל שרון
משרד השיכון
ירושלים

הקניין אישי

נא התערבותך לחיבור מידי של זרם חשמל בכביש הבין-עירוני המוליך לבית'ר עלית העבודה בוצעה ונסתיימה על ידי מע'צ, וחיבור זרם החשמל מתעכב עקב ויכוח עקרוני מי משלם עבורו מע'צ או משרד השיכון בקטע כביש זה יש זריקות אבנים יומיומיות ועיכוב התאורה מונע בטחון הנוסעים

בכבוד רב
משה ליבוביץ
ראש המועצה
בית'ר עלית

0010

3/17
3/17
2



משרד הבינוי והשיכון
לשכת המנהל הכללי

ירושלים, ט"ו בשבט התשנ"א
30 בינואר 1991

לכבוד
מר מקסים לוי
ראש עיריית לוד

א.נ.נ.

הנדון: העתקת קטע כביש עוקף עיר לוד מזרחה
פנייתך מ - 1/1/91

1. עפ"י בקשתך העברתי את הנושא לבדיקה ראשונית של מע"צ.
2. רצ"ב תשובת אגף הכבישים לפניה.
3. מצטער שבגלל המצב השתהה התשובה.
4. התכנית שהעברתם נשמרת במשרדנו ותוכלו לקבלה אם היא דרושה לכם.

בברכה,
אמציה רענן
יועץ המנכ"ל

העתקים:
מר עמיקם אורן - המנהל הכללי
מר יהודה כהן - מנהל מע"צ
מר טולו שנריר - ס/מנהל מע"צ כבישים

מ ע י א

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים •
המשרד הראשי
ירושלים



תאריך : כא' בטבת תשנ"א
7 בינואר 1991

מספר : 6(40)5

אל : לשכת מנכ"ל משהב"ש - כאן
לידי מר אמציה רענן

הנדון : דרך 40 - קטע העוקף עיר לוד -
הצעה להעתקת הקטע מזרחה.
הסמך : מזכרך מיום 1.1.91

... התכנית, שצורפה למכתבך בסמך מוחזרת בזה.

- 2. התכנית נבדקה ואין לנו הערות לאיתור התוי המועתק. התוי המועתק אינו פוגע בכל דרך אחרת המתוכננת על ידינו.
- 3. במידה ויסוכם להעתיק את הקטע הנדון אבקשך להורות לאגף היוזם את ההעתיקה במשהב"ש, לעמוד בקשר איתנו (איתי) על מנת לקבוע עלות התכנון ותקציב לכך, מלווים ההנדסיים וכו'.

נ. ב. ר. כ. ה.,
ט. שניידר
סגן בכיר למוהל מע"צ

- העתק :
- 1. מנהל מע"צ - כאן
 - 2. מהנדס תכנון ראשי - כאן
 - 3. תיק תי

אי/טש/לוד

מ ע " א

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

משרד הבינוי והשיכון
מחוז הגליל הכללי
30-01-1991
ירושלים

תאריך : יג' בשבט תשנ"א
28 בינואר 1991

מספר : 6(784)4

אל : משרד הבינוי והשיכון
מחוז הגליל
נצרת עלית

כניסה


הנדון : דרך 784 - הצעה למחלף כרמיאל.
הסמך : (1) מכתבן "כרמיאל/פתוח" מיום 20.1.91
(2) מכתבן כרמיאל/פתוח מיום 20.1.91

הנני רואה את תוכן מכתבכם בסמך כהתחייבות משרדך לשאת בהוצאות התכנון והבצוע (בבוא המועד) של המחלף המוצע הנדון.

אני מסכים, שאגף הכבישים במע"צ ילווה את התכנון.

המלווה יהיה אינג' קריגר - מהנדס תכנון ראשי. על מתכנן המחלף לפנות אליו ולתאם את עריכת התכנון.

ב ב ר כ ה,
ט. שנירר
סגן בכיר למנהל מע"צ



העתק :

1. המנהל הכללי משהב"ש - כאן
2. מנהל מע"צ - כאן
3. מהנדס מחוז חיפה
4. מהנדס תכנון ראשי - כאן - לפעולה נאותה בבקשה
5. תיק ת'

אי/טש/כרמיאל

מדינת ישראל

משרד הבינוי והשיכון

מחוז הגליל

נצרת-עילית

תאריך: ה' בשבט התשנ"א
20 בינואר 1991

מספר: כרמיאל/פיתוח

לכבוד

מר ט. שנירר

סגן בכיר למנהל מ.ע.צ כבישים

ח"ד 13198

ירושלים 91131

נכבדי,

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת המנהל הכללי
22-01-1991
ירושלים

הנדון :- דרך 784 - הצעה למחלף כרמיאל
מכתב מספר 6(784)4 מ-13.1.91

הריני להביא לידיעתך כי משרדנו התחייב בועדה למגורים במשרד הפנים, כי, מיד עם אכלוס השכונה ממערב לכביש 784, יהיה המחלף מוכן.

השכונה הינה במסגרת בניה מואצת ברובה ומדובר בשלב א' בכ- 1000 יח"ד.

בשנה הבאה נמשיך לבנות באזור זה עוד כ-2,500 יח"ד.

אומדן המחלף, ידוע למשרדנו ויתוקצב במלואו מתקציב הפיתוח המאושר למחוז.

אני חוזר על בקשתי על הגשת יסיוע, תיאום וייעוץ למהנדס שמואל קרני, המתכנן עבורנו מחלף זה.

בכבוד רב,
עוזי שמיר
מנהל המחוז

העֶתְקִים:

- מר עמיקם אורן - המנהל הכללי, משב"ש, ירושלים
- מר י. כהן - המנהל הכללי, מ.ע.צ - ירושלים
- מר ל. גבריאל - מהנדס מחוז חיפה
- מר ב.צ. קריגר - מהנדס תכנון ראשי
- מר א. בצרתי - מנהל החטיבה הטכנית - כאן + צילום המכתב

עש/פנינה

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים
ו' בשבט תשנ"א
תאריך: 21 בינואר 1991

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת המנהל הכללי
21-01-1991
ירושלים

מספר: 1/11/8

אל: מר קובי כץ, עוזר שר הבינוי והשיכון

הנדון: לו"ז מעודכן ותוכנית לסיור ממוסק ב 29.1.91
של שר הבינוי והשיכון ומנכ"ל המשרד בפרוייקטים
של מע"צ

206

1. לסיור הממוסק הוזמן מסוק בל - 206 בחב' כימאיר ל 4 נוסעים:
שר הבינוי והשיכון, מנכ"ל משהב"ש, מנהל מע"צ, מאבטח.

2. להלן לו"ז מעודכן לסיור:

08.15 - המראה מחוות השיקמים
ריחוף מעל פרוייקטים של מע"צ המתבצעים בכבישים הבאים:

כביש בית קמה - להבים
כביש נתיבות גבים
כביש כיסופים - קטיף
כביש 3 (אשקלון - מלאכי - מסמיה נחשון)
כביש גוש עציון - ירושלים
כביש מעלה בית חורון
כביש בן שמן - מודיעין

09.30 - נחיתה + כביש שילת ניל"י

ריחוף: כביש עוקף עזון
כביש עוקף טול כרם, ואדי ערה, חוצה שומרון
צפוני, כבישים באזור שגב

11.00 - נחיתה - כרמיאל. סיור בכביש תפן כרמיאל.
מפגש עם כתבים - לשיקולכם ולטיפולכם.

12.30 - ארוחת צהריים.

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

13.30 - ריחוף: כביש מעלות - נברי
כביש עכו - כרמיאל
כביש עוקף עכו
כביש רופין - חדרה
כביש פ"ת - הוד השרון
מחלף אלוף שדה

14.30 - נחיתה - שדה הרצליה / ירושלים

בברכה,
אבינועם אבנון
דובר מע"צ

העתקים:
מר עמיקם אורן, מנכ"ל משהב"ש ✓
מר יהודה כהן, מנכ"ל מע"צ
מר נמרוד גרנית, דובר משהב"ש
גב' שרה שמע, מנהלת לשכת שר הבינוי והשיכון
מר יונל דורנאנו, מהנדס מחוז דרום
מר גיל אבימר, מהנדס מחוז י-ם
מר ליאו גבריאלי, מהנדס מחוז חיפה
מר בנו דוד, מהנדס מחוז ת"א
הח"מ

מסוק

לשכת ראש המועצה
MAYOR'S OFFICE

מועצה מקומית
יקנעם עלית

LOCAL COUNCIL
YOKNEAM ELIT



27-01-1991
ירושלים

ו' בשבט תשנ"א
21 בינואר 1991

Handwritten signature: B. J. A.

לכבוד
מר יהודה כהן
מנהל מע"צ
משרד הבינוי והשכון
מח' לעבודות ציבוריות /אגף כבישים
המשרד הראשי
ירושלים - 91131.

..J.A.

הנדון: צומת יקנעם - עלית וכביש ואדי מילק.

הכניסה הראשית לישובינו ממוקמת על כביש ואדי מילק המהווה דרך ראשית חשובה המקשרת את כל אזור יקנעם וסביבתה עם כביש החוץ ות"א.

צומת הכניסה לישוב מנקזת כיום גם כניסה לבית העלמין וכן כניסה לאזור התעשייה הגדול של הישוב.

כיום פועלים באזור תעשייה זה שלושה מפעלים גדולים (אוסם, נורת הילס, אי-אי-אס) המסיעים בשעות הבוקר והערב כאשר כביש ואדי מילק סואן במיוחד את עובדיהם למפעל ומהמפעל.

אזורי התעשייה של הישוב ממוקמים משני צידי הצומת, ועפ"י תכנון חב. מבני תעשייה עומדים לגדול באופן משמעותי בתקופה הקרובה, העבודות נמצאות בשלבי ביצוע.

הצומת במצבה כיום אינה מתוכננת לקלוט את מספר הרכבים הגדול וההולך וגדל החוצה אותה.

יש לזכור שגם ישובנו נמצא בשלבי צמיחה ובינוי של 4.000 יחידות דיור לעולים ולזוגות צעירים, דבר שמכפיל את האוכלוסיה פי 4 מאוכלוסייתה כיום, וכן את השימוש המוגבר בשנים האחרונות בכביש ואדי מילק.

כיום חציית הכביש הראשי הופכת קשה מאוד במיוחד בשעות הבוקר ואחה"צ, בשנתיים האחרונות ארעו בצומת מספר תאונות דרכים קשות שנגרמו כתוצאה מהעומס בה.



OFFICE OF THE
PROVOST
UNIVERSITY OF CHICAGO



TO: [Name]
FROM: [Name]

RE: [Subject]
DATE: [Date]

Dear [Name],

[Text block]

[Text block]

[Text block]

[Text block]

[Text block]

[Text block]

[Text block]

[Text block]



אנו רואים בדהיפות עליונה את תכנון הצומת וביצועה ע"י מע"צ ו/או דימזורה כדי למנוע את תאונות הדרכים ופקקי התנועה הנגרמים בה.

מצ"ב מכתבם של מפעל נורת הילס המדבר בעד עצמו.

לבדיקתכם ולטיפולכם אודה.

בכבוד רב,

סימון אלפסי
ראש המועצה.

העתק:

1. מר עמיקם אורן - מנכ"ל מ. הבינוי והשכון - י-ס.
2. מנהל מע"צ שד' בן גוריון 1 - חיפה.
3. מפעל נורת הילס ת.ד. 1280 יקנעם.
4. משטרת עפולה.
5. טכנית - כאן.



המשרד הראשי
ירושלים

מסמך
זה הוא חלק מהקובץ
המיון והמיון הכללי
של המשרד.
לפי המסמך הזה
יש להחליט על
התוכנית.

משרד הביטחון והשכונות ירושלים
לשכת המנהל הכללי
21-01-1991
ירושלים

התוכנית
ע"פ
מ"מ

20.1.91

א"מ

התוכנית של מוסדות בישראל

1. ע"פ חוק הילוס - למען המוסדות על
אחריות - שלטון על עסק, תורה וכו'
תיעוד באיור וועד מוסדות על וועד
ממונים.

2. בענין התוכנית - התורה הוציאה את
הספיקה, שלטון, העלמה מוסדות -
המאות להסירה וההצעה של המאות
להצב שלטון בצורת ובעל מוסדות.

יהודה כהן
מנהל מוע"צ

3. ע"פ המיון של מוסדות
אך הישאר במסגרת ושלטון להצעה
להחליט על המאות.

Handwritten notes at the top of the page, possibly a list or a set of instructions, written in dark ink on aged paper.





המשרד הראשי
ירושלים

210100 אל צב"ק קנ"אן ק"א
הצעה המגוון ולמיטב וזייע-
ול לקט בתצורה .

2002

יהודה כהן
מנהל מע"צ



לשכת שר הבינוי והשיכון

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
מנהל המנהל הכללי
05-02-1991
ירושלים

ירושלים, א' בשבט תשנ"א
16 בינואר 1991

דיון עם שר הבינוי והשיכון מר אריאל שרון

20
כבשים

הנושא: כביש 6 - חוצה ישראל

נוכחים:

- הרב אברהם רביץ, סגן השר
- מר עמיקם אורן, מנכ"ל משב"ש
- מר גדעון ויתקון, מנהל ממ"י
- מר יהודה כהן, מנהל מע"צ
- מר יוסי מרגלית, מנהל המינהל לבנייה כפרית
- גבי סופיה אלדור, מנהלת אגף בינוי ערים
- מר שמריהו כהן, מנהל מחוז י-ם
- גבי רינה זמיר, ס/מנהלת מחוז י-ם

~~דואר נכנס
4-02-1991
לשכת סגן המנהל הכללי~~

סוכם:

1. שר הבינוי והשיכון תומך הזאת הכביש מזרחה ולפיכך יש למצות את כל האפשרויות בנושא.
2. על הכביש להיות בתוואי שיהיה בעל כדאיות כלכלית.
3. יש לבדוק אפשרות המשך הכביש עד צפת או במקביל לקדם אלטרנטיבות אחרות אשר יגרמו לפיתוח צפת.
4. יש צורך להעביר את הכביש לכיוון בית-שמש.
5. התוכנית תעובד מחדש לצורך הצגתה בממשלה.

fm

רשם: קובי כץ
עוזר השר

עותקים: כל הנוכחים

מדינת ישראל



18.1

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: א' בשבט תשנ"א
16 בינואר 1991


מספר: 7(60)6

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת המנהל הכללי
18-1-91
ירושלים

אלו: מר עמיקם אורן
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

הנדון: מנהרות תעבורה בכביש מס' 60
הזמנה למיון מוקדם של קבלנים

בהמשך לדיון עם מנהל מע"צ מיום 16.1.91, רצ"ב העתק מהזמנה למיון מוקדם של קבלנים לביצוע העבודה הנ"ל, רשימת הקבלנים שהוזמנו למיון המוקדם, תכנית כללית של הכביש הנ"ל, וחתך אופיני לרוחב המנהרה.

ב ר ו ה

סלמון בן ציון
מהנדס ראשי לביצוע

העתק: מר יהודה כהן - מנהל מע"צ

ס.ב.א.ע. (ש)

מדינת ישראל

ת.ע.צ.

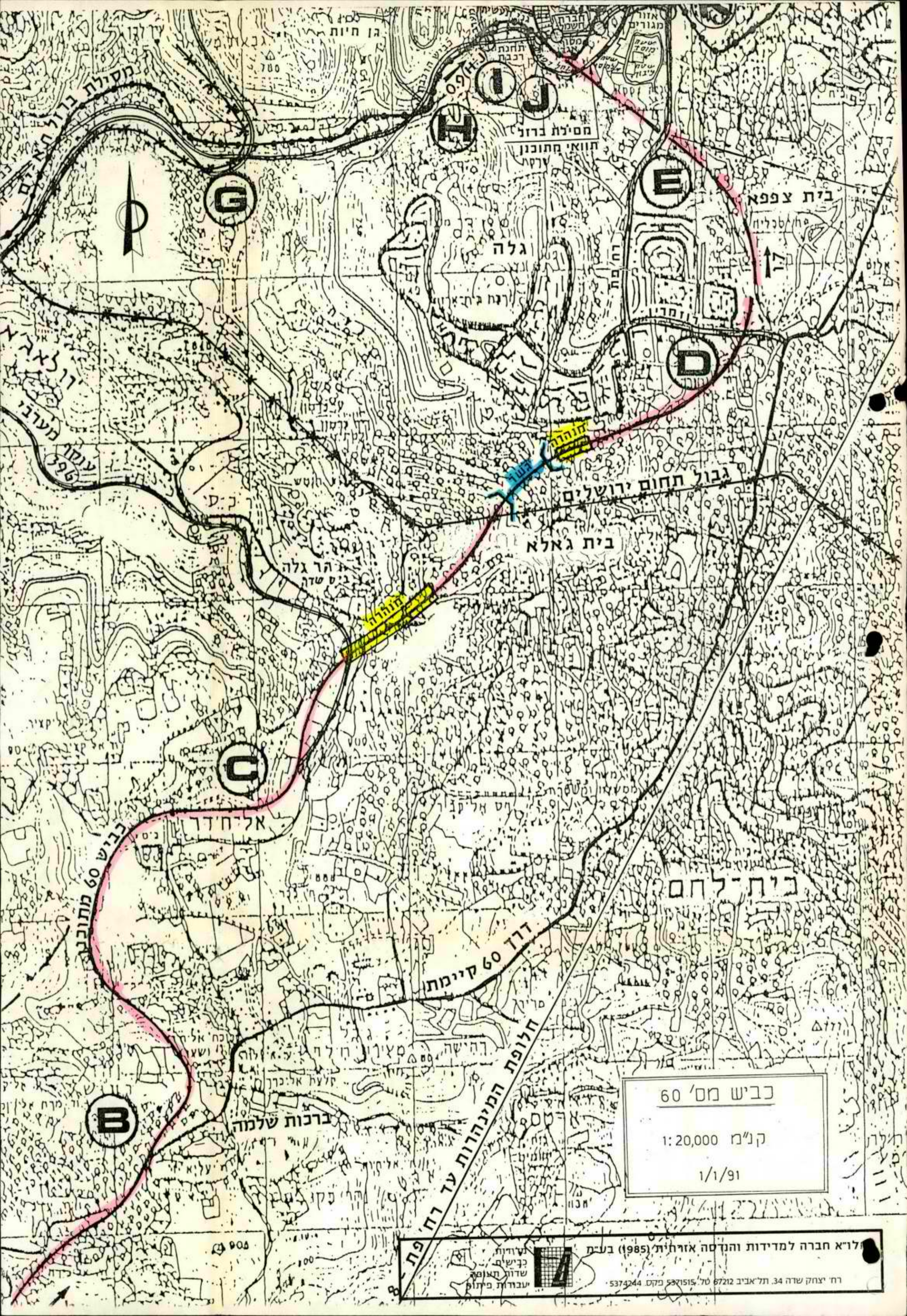
משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

רשימת הקבלנים שקיבלו את החומר עבור חציבת מינהרות בהר גילה

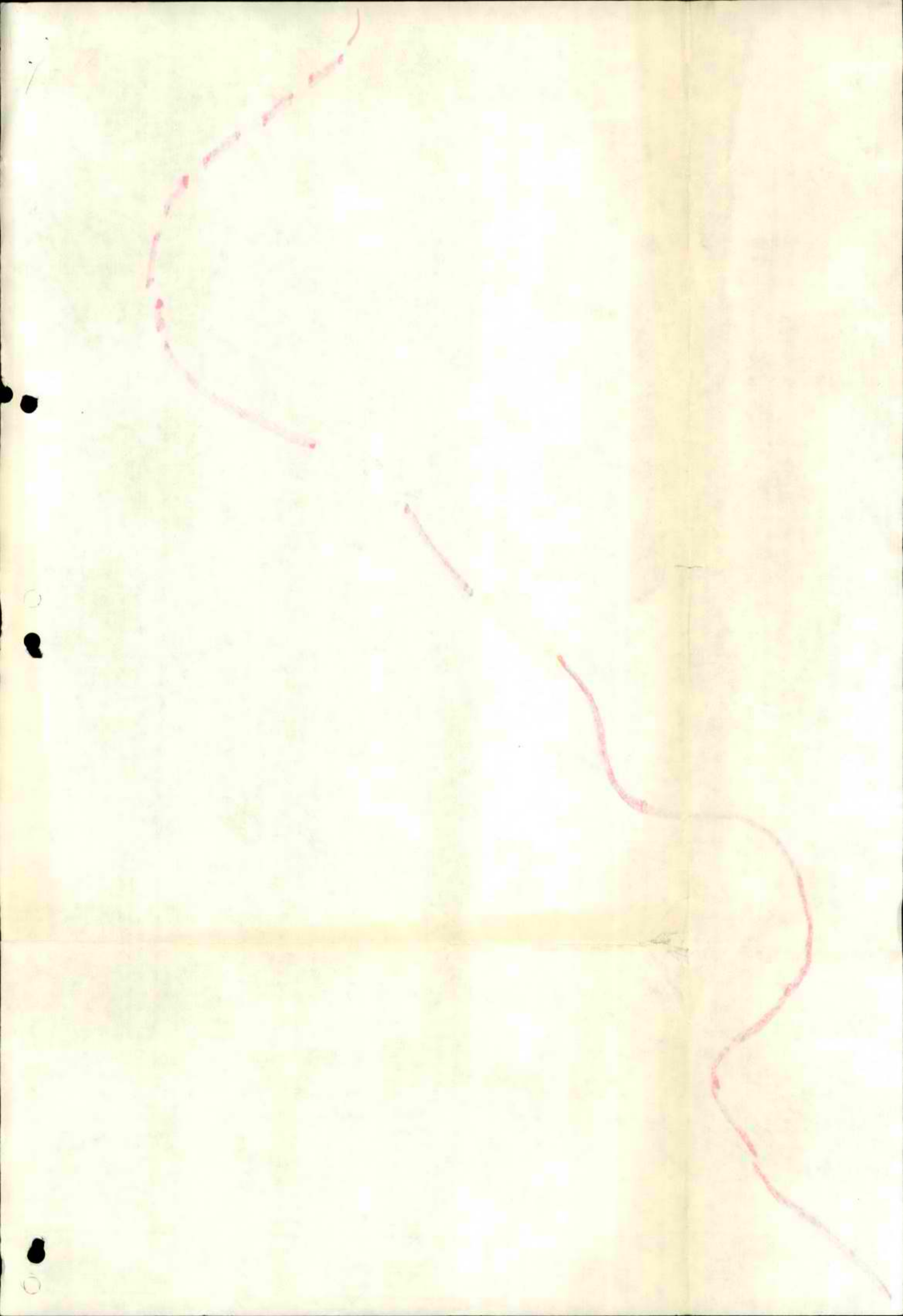
1. קל בנין - רח' מוסקוביה 912 נצרת ת.ד. 127.
2. שפיר הנדסה - רח' הבטחון 4 ת.ד. 4036 פתח-תקווה.
3. האחים ברזאני - רח' אוסישקין 40 ירושלים.
4. ש. בראשי - רח' עוזיאל 101 ירושלים.
5. שחר ושות' - רח' ים סוף 4 ב' - ירושלים.
6. מרדכי בנימין ובניו - מושב שדי תרומות ד.נ. עמק בית שאן 10835.
7. צ.מ.ח. - רח' הדייגים (מול מעגן הדייגים) ת.ד. 1163 חיפה.
8. רמט - רח' קרליבך 7 ת"א 67132.
9. יוסף סלים - מושב שדי תרומות 17 ד.נ. עמק בית שאן.
10. סחף חברה ישראלית - רח' הנמל 2 חיפה.
11. מדן - רח' הרצל 208 ת.ד. 2319.
12. סו"ב - רח' הפלד 1 ת.ד. 631 אזור 58105.
13. נדיר קבלנות והנדסה - ת.ד. 1052 באר טוביה.
14. זלמן בראשי - רח' עליאש 5 בית "הדר" - ירושלים.
15. דן רולידר בע"מ - ת.ד. 1066 - ק. טבעון רח' העליה 8.
16. בנוי ופיתוח בנגב - כביש ירושלים 16 ת.ד. 7 אזור 58001.
17. ארזים - רח' אליהו איתן 24 אזור התעשייה החדש ראשל"צ 75703.
18. החופר - דרך פ"ת 44 ת"א 66183.
19. ל.מ.ד. בנין פיתוח והשקעות רח' רוטשילד 64 ראשל"צ 75225.
20. אחים רויכמן שומרון בע"מ - האורנים פרדס חנה 37000.
21. אינג' אליהו פבר - רח' ליאון בלום 40 חיפה 33852.
22. אליהו שם טוב ובניו - רח' מטודלה 8 92306 - ירושלים.
23. יהודה שטאנג ובניו - בע"מ - רח' בית הילל 18 ת"א.
24. מחצבות כפר גלעדי - כפר גלעדי 12210.
25. רבד בע"מ - רח' פאת שולחן 4 תל-אביב - 67444.
26. שלמי עד - רח' הגפן 36 מבשרת ציון.
27. תעבורה מכלי מלט בע"מ.
28. הב' אדום בע"מ (חברה ממשלתית)



כביש מס' 60

ק"מ 1:20,000

1/1/91



משרד הבנוי והשכון
מחלקת עבודות ציבוריות
קרית הממשלה, ירושלים

לכבוד

חב'

רח'

.....

.נ.א

הנדון : מנהרות תעבורה בכביש 60 -
הזמנה למיון מוקדם של קבלנים.

מחלקת עבודות ציבוריות מעוניינת לבצע שתי מנהרות לתעבורת רכב בכביש
60 (ירושלים - באר שבע). שתי המנהרות שתוכננו ע"י מע"צ יוצאו למכרז
בין קבלני-מנהרות מנוסים.

כשלב מכין למכרז תבצע מע"צ מיון מוקדם (pre-qualification) של
קבלנים כך שהמכרז יוצא רק לקבלנים שעברו מיון מוקדם זה.

מע"צ קוראת לקבלנים ישראלים המעוניינים להיבחר כמועמדים למכרז,
לפנות ולהתקשר עם קבלני מנהרות מנוסים מחו"ל על מנת שיוכלו להגיש
מועמדותם, במשותף, למכרז.

ההתקשרות עם קבלני המנהור הזרים תהיה ע"י Joint Venture או התקשרות
דומה בה תחול האחריות על שני הקבלנים (הישראלי והזר) במשותף. נוסח
ההתקשרותם הקבולן הזר והאחריות המשותפת וההדדית יהיה טעון אישור
מע"צ.

על הקבולן הזר להיות קבולן שהתמחותו הינה בתחום המנהור, ובמיוחד מנהור
בסלע בשיטת "קדוח ופצוץ מבוקר" הרלוונטית למכרז/חוזה זה, או קבולן
כללי לעבודות אזרחיות אשר בצע מספר רב של מנהרות וברשותו הידע

והנסיון הרלוונטיים למנהרות בסלע כאמור לעיל. על הקבלן הזר יהיה להציג מסמכים המעידים על כושרו ונסיונו בתחום המנהור כמפורט במסמך המצורף בשפה האנגלית.

מע"צ תזמין הקבלנים תוך **60** יום לפגישה בה יוצג הפרוייקט באופן כללי וזאת כהשלמה לתאור המתומצת המצורף באנגלית. על כל הקבלנים המעוניינים ליטול חלק במכרז להגיש עד תאריך **3.2.90** את המסמכים הנדרשים ביחס לקבלן הזר כמפורט בנספח וכן מכתב המפרט את ההסכם בינם לבין הקבלן הזר או עותק ההסכם עמו.

בכבוד רב,

אינג' בן ציון סלמן
מהנדס ראשי לבצוע

לוחה:

הזמנה למיון מוקדם ותאור הפרוייקט (נוסח אנגלי)

MINISTRY OF CONSTRUCTION AND HOUSING
PUBLIC WORKS DEPARTMENT
HIGHWAYS DIVISION

ROUTE 60 - HAR GILO TUNNELS.

PRE-QUALIFICATION OF POTENTIAL BIDDERS

Table of contents.

1. Introduction.
 - 1.1 Call for bidders.
 - 1.2 Information about the bidders.
 - 1.3 The tunnels.
2. Geological background.
 - 2.1 General.
 - 2.2 The long tunnel.
 - 2.3 The short tunnel.
3. Method of design.
4. Support system.
 - 4.1 General.
 - 4.2 Rock bolting.
 - 4.3 Shotcreting.
5. Excavation techniques.

1. INTRODUCTION.

1.1 Call for bidders.

The Public Works Department is interested to execute two road tunnels along route 60. The two tunnels will be submitted for bidding, based on the FWD design, to experienced tunnel contractors.

The PWD calls Israeli contractors, who are interested to be selected as potential bidders, to get in touch with qualified and experienced foreign contractors and to come into joint venture or similar legal association which assure a combined and mutual responsibility of both contractors so as to be qualified for the bidding.

The foreign contractor will bear full responsibility for the rock tunnelling operations and will provide adequate engineers, shift foremen, jumbo operators, controlled blasting specialists, safety specialists and other skilled workers as required for the work.

The foreign contractor should be a contractor specializing in rock tunneling or a civil engineering contractor that has substantial experience in rock tunnelling.

No Israeli contractor has the complete adequate experience in road tunnelling as demanded by the PWD, hence the involvement of a qualified and experienced foreign tunnel contractor is a mandatory prerequisite.

The Israeli contractor will have to submit to the PWD full information (as described in clause 1.2 herein) about his proposed foreign partner, so as to allow the PWD ample time to check and approved the foreign contractor. This information must be submitted at the pre-qualification stage and is a mandatory pre-requisite.

No Israeli contractor will be allowed to accept the bidding documents before a complete set of documents as stated above were submitted to the PWD and before a written approval was given to the proposed foreign contractor.

1.2 Information about the bidders.

All foreign tunnel contractors interested in the bid will be subjected to pre-qualification and therefore should submit, via the offices of his Israeli partner, the following information:

a. Name and full address of the contractor, including relevant telephone and telefax numbers and the contact person(s).

b. An affidavit signed by an authorized representative of the contractor stating that the contractor possesses all the required experience, skill, know-how, equipment, manpower and ability to execute the tunnels described herein.

c. Description of the main rock tunneling projects executed by the contractors during the last five (5) years, emphasizing drill and blast tunnels that are of relevance to the proposed bid/contract.

d. Approved documents presenting the contractor's financial balances during the last two budget years.

1.3 The tunnels.

The two tunnels are located along Route 60 connecting Jerusalem and Beer Sheva and passing near Mount Gilo and the Gilo suburb south of Jerusalem.

Figure 1 presents a typical cross section of the tunnels. The roadway is based on two lanes of 375 centimeters (cms) each and an additional concrete-asphalt shoulder of 60 cms for safety. An elevated sidewalk of 115 cms width will serve the occasional pedestrians and maintenance workers.

The sidewalk will also be used for the underground installation of various electrical cables and utilities' pipes. The cables will include telephone, power supply, lighting, communication, signalling, CCTV etc.

The minimum net height of the tunnel is 480 cms but no fans, lighting or any obstacles will be allowed at a height lower than 520 cms.

Each tunnel will carry two lanes to be used for two way traffic. A second pair of tunnels will be located parallel to the present ones, if future development of the traffic will make it necessary. In the future configuration, each tunnel will be used as a one-way two-lanes tunnel.

2. GEOLOGICAL BACKGROUND.

2.1 General.

Figures 2 and 3 present both the longitudinal cross sections of the tunnels and the geological sections to be traversed by them. This geological prediction is based on an above-ground survey and interpretation of several exploratory drill-holes.

The geological background of the tunnels, and the area as a whole, was studied and summarized by the Geological Survey

of Israel and will be submitted as part of the bidding and contract documents.

2.2 The long Tunnel.

Five boreholes were drilled in the long tunnel. The tunnel is expected to cross three major formations:

The Aminadav Formation which is subdivided into (a) hard, dense, white to gray dolomite, usually massive but sometimes porous, and (b) hard and dense dolomite and dolomitic limestone in massive layers.

The Transition Zone which is a gradual transition from the overlaying Aminadav Formation to the underlying Moza Formation. The rock characteristics within the zone are changing accordingly.

The Moza Formation which consists mainly of marl interbedded by hard limestone. In some cases large fragments of dolomite have "slide" into the softer marl. In other cases the marl is suspected to contain swelling clays.

Most of the tunnel will cross the Aminadav Formation and the Transition Zone. A short distance along the middle of the tunnel is expected to cross the Moza Formation, mainly in the lower part of the tunnel.

2.3 The short tunnel.

Three boreholes were drilled along the short tunnel. The tunnel is expected to cross two major formations:

The Kfar Shaul Formation which is sub-divided into three sub-units: (a) upper massive layer of chalk and marl, (b) intermediate layer of marly clay and clay having moderate swelling potential and (c) lower layer of limestone and marl with a thin layer of flint concretions (nodules).

The Aminadav Formation which is subdivided into (a) hard, dense, white to gray dolomite, usually massive but sometimes porous, and (b) hard and dense dolomite and dolomitic limestone in massive layers.

It is estimated that one third of the tunnel will cross the Kfar Shaul Formation which is softer and weaker than the Aminadav Formation forming the remaining two thirds of the tunnel.

3. METHOD OF DESIGN.

Tunnel design based on Rock Classification methods in general, and the NGI (Barton's or Q system) classification in particular, was tried in Israel and found to be adequate. Several contracts were prepared and implemented successfully using this method.

According to this method the rock at the site is within the range of $2.5 > Q > 24$ and is classified as varying from "poor" to "good", with an average of "fair" rock. Several zones of lower quality rock are to be expected locally.

This range of rock quality can be supported by a combination of rock bolts and shotcrete. The exact amount of the rock bolts (spacing, length and timing) and shotcrete (thickness and timing) will be adapted in-situ based on the actual geological conditions exposed during constructions.

4. SUPPORT SYSTEM.

4.1 General.

The exact support system will be determined in-situ based on geological conditions as exposed along the tunnel roof and walls and as determined by the Site Engineer/Inspector.

It is estimated that the tunnel support system will be based on pattern of fully grouted and tensioned rock bolts supplemented by reinforced shotcrete.

4.2 Rock bolting.

Rock bolts will be either:

- o (a) fully resin grouted with two speed resins: a quick set resin at the anchored end of the bolt to be used for the tensioning and a slower set resin for the rest of the bolt, or
- o (b) fully - cement grouted with mechanical anchoring.

Pattern bolting will range from 1 X 1 meter to 1.5 X 1.5 meters with some cases of less dense pattern of 2 X 2 meters distance, depending on the rock conditions in general and the rock jointing in particular.

The choice and decision between the resin and cement grouted bolts will be done by the contractor based on his experience and availability of equipment, subjected to the Site Engineer approval.

4.3 Shotcrete.

The shotcrete will be based on steel-fibre-shotcrete. Use of shotcrete on reinforcing mesh will be used in extreme cases only. The shotcrete will follow requirements and guidelines similar to:

- o ACI 506-66 (83) Recommended Practice for Shotcreting
- o ACI 506 2-77 (83) Specification for material properties and application

The concrete will be based on medium size aggregates of at least 12 mm, although larger aggregates are encouraged. Smaller size aggregates, locally known as Gunite, will be unacceptable. The use of either dry or wet shotcrete will be left to the contractor. The shotcrete quality will be defined and accepted based on (a) its compressive strength, (b) total thickness and (c) bonding to the rock.

5. EXCAVATION TECHNIQUES.

The excavation is expected to be done by drilling and controlled blasting. The contractors will be allowed to use large road-headers (boom-cutters) provided that the manufacturers will submit adequate estimates for guaranteed rate of advance based on testing of rock specimen.

The tunnel will be excavated from a pilot tunnel (as a first stage) at the crown, and then will be enlarged by two additional stages to the full arch. Benching down will be authorized and commenced only after a complete and thorough support of the completed arch was achieved.

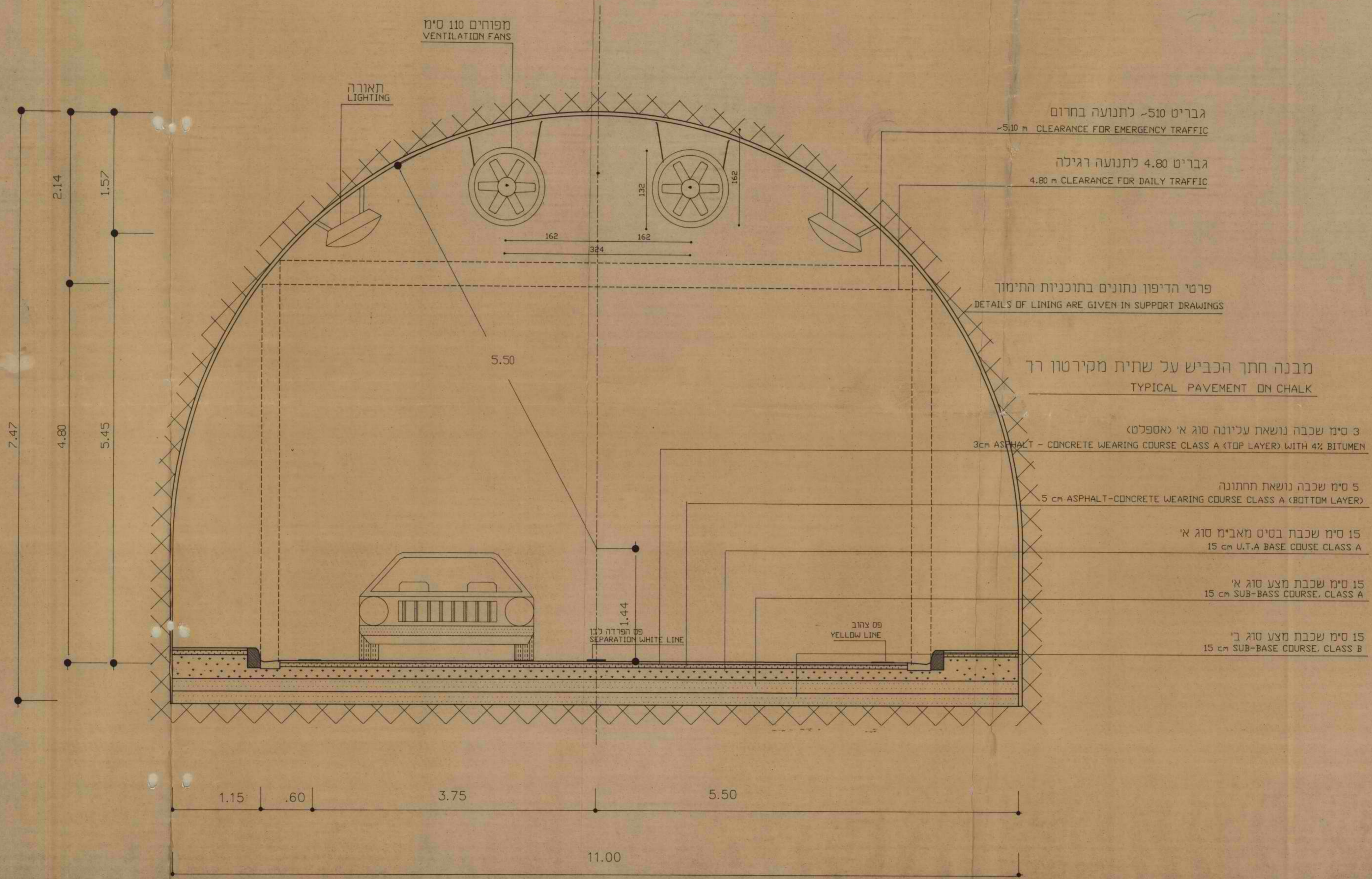
Benching down will be carried out using ordinary earth-moving equipment, such as hydraulic hammer, dozer, front loader etc. The specifications will not restrict the use of any specific piece of equipment but will specify the required tolerances for the final product and the environmental conditions.

All blasting operations will be done with "controlled blasting" procedures. The preferred procedure will be the "smooth wall blasting" which will be specified by restricting the amount of explosives per hole and per delay, the holes' diameter, the spacing between the holes etc.

The contractor will be allowed to suggest other Internationally accepted and proven controlled blasting systems which will be checked and approved by the Site Engineer before implementation.

4510

חתך אופייני, קניימ 1 : 25
 TYPICAL CROSS SECTION SCALE 125



תאריך	תפוצה

אין לשכור גודלים ע"י מדידה בשטח	
על התכנון לבדוק את המידות במשטח	
הערות ושנויים	
מס' נמש	תאריך

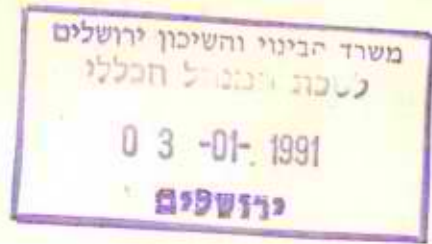
מדינת ישראל
 מ.ע.צ.
 משרד הרוחב
 ירושלים
 ת.ד. 1199 סניף 22

חטיבת הנדסה
 כביש 60 - מנהרת הר גילה
 ROUTE NO. 60-HAR GILLO TUNNEL
 חתך אופייני לרוחב
 TYPICAL CROSS SECTION

שם ישראל	תכנון	א. רוזן
ק.מ.	1 : 25	15.9.89
מספר	02/7225/כ	tun-1

א. רוזן - מהנדס יועץ
 40300 יונה-כפר, יונה
 טל: 053-6861527
 A. ROZEN-MSc. DIPL. Ing.
 CONSULTING ENGINEER
 HARAMBAM 17, KFAR-YONA 40300

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

טז' בטבת התשנ"א
מספר: 2 בינואר 1991

6(669)3
6(4)4

אל: מר קובי כץ - עוזר שר הבינוי והשיכון

הנדון: פתיחת כבישים חדשים בצפון

ברצוני להביא לידיעתכם כי:

1. בתאריך 9.1.91 ייפתח לתנועה המסלול המערבי בכביש עוקף עכו - דרום.
(המסלול המזרחי נפתח לפני כחודש).

אורך הקטע: כ 3.5 ק"מ והוא כולל 2 גשרים גדולים על נחל עכו ונחל חילזון
ו 2 צמתים מרומזרים גדולים.

עלות הסלילה: כ - 13 מליון ש"ח.
בשנת התקציב הבאה תשלים מע"צ את סלילת הקטע הצפוני.
כביש עוקף עכו דרום יאפשר לתנועה בציר כרמיאל - חיפה לעקוף את עכו ממזרח.

2. בתאריך 14.1.91 ייפתח לתנועה כביש עוקף בית אלפא (דרך מס' 669).
אורך הקטע: 3.5 ק"מ.

עלות הפרוייקט: 5 מ' ש"ח.
הכביש החדש נועד להחליף את הדרך המשובשת העוברת ליד כלא שטה וחוצה את הקיבוצים חפציבה ובית אלפא.

העבודות כללו בניית 2 צמתים חדשים, גשר על נחל חרוד ו 6 מעבירי מים גדולים.

ב ב ר כ ה ,
יהודה כהן
מנהל מע"צ

העתקים:

מ"ע עמיקם אורן , מנכ"ל משהב"ש
מר נימרוד גרנית , דובר משהב"ש
גב' שרה שמע , מנהלת לשכת השר
מר אבינועם אבנון , דובר מע"צ

כבישים

מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

י"ג בטבת תשנ"א
30 בדצמבר 1990

תיק 6/10/15

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת רמנהל הכבישים
01-01-1991
ירושלים
מספר:

אלו לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

דף ריכוז כבישים (מעודכן) לחודש ינואר שנת 1991
(באלפי ש"ח)

תקציב סעיף 70 לשנת 1990/91

טור	1	2	3	4	5
מס' סד'	שם הפרוייקט	תכנית מאושרת	ביצוע עד דצמבר	הצעה לחודש ינואר 1991	סה"כ העברה
1	כבישים ברמת הגולן	2,210	2,210		2,210
2	גילה-גוש עציון	13,106	6,156	1,000	7,156
3	עוקף קלקיליה ועזון	5,301	5,301		5,301
4	עוקף בית חורון	4,423	4,423		4,423
5	כביש הצפון	2,212	2,212		2,212
6	שיקום כבישים	28,198	24,553	3,645	28,198
7	מורשת-צומת אעבלין	1,659	1,159	300	1,459
8	מורשת-כפר מנדא	1,659	1,359	300	1,659
9	עוקף בית אלפא	2,280	2,280		2,280
10	כבישים אזוריים במגזר הערבי בצפון	1,106	1,106		1,106
11	כבישים אזוריים במגזר הדרוזי בצפון	1,106	1,106		1,106
12	כביש ואדי ערה	5,130	4,530	600	5,130

(לשכה)

מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

5	4	3	2	1	טור
סה"כ העברה	הצעה לחודש ינואר 1991	ביצוע עד דצמבר	תכנית מאושרת	שם הפרוייקט	מס' סד'
5,000	1,000	4,000	5,415	פרוייקטים משותפים	13
7,000	700	6,300	8,000	שילת-נילי	14
2,142		2,142	2,142	תכנון והפקעות (-138)	15
				כיסופים - קטיף	16
				עוקף מגדל העמק	17
			2,035	רזרבה לשיקום כבישים	16
76,382	7,545	68,837	85,982	סה"כ (-138)	

ב ב ר כ ה

יהודה כהן

מנהל מע"צ

העתק: מר א. לוין - יח' מימון ותקציבים, משהב"ש
מר ד. בן יהודה - חשב משהב"ש
מר ט. שנירר - מנהל אגף הכבישים
מר מ. אקשטיין - חשב מע"צ
מר ד. גרשונוביץ - סגן חשב מע"צ
מר ב.צ. סלמן - מהנדס ראשי לביצוע (כ)
מר ר. יום טוב - מהנדס אחזקה ראשי
מר פיני פקלר



משרד הבינוי והשיכון
לשכת השר

ירושלים, ח' בטבת תשנ"א
25 דצמבר 1990

לכבוד
י. מרגלית
ראש המינהל לבניה כפרית
ירושלים

סניף 100
ט 121-0661
אגף פיקוח ומסלול
מנהל מינהל

א.נ.

הנידון: חכנון מערכות כבישים ביו"ש

בישיבה אצל שר הבינוי והשיכון ב-6.12.90, הוצגה פריסת הכבישים ביו"ש, וסוכס שהתכנון המוקדם והמפורט של מערכות הכבישים הנ"ל ימומנו תקציבית בשנה זו. (באחריות אריאל לוין).

תוכנית זו תרוכז ותופעל ע"י המינהל לבניה כפרית.

בכבוד רב,

י. כץ (חברה)
עוזר השר לענייני התיישבות.

העתק: לשכת השר

ע. אורן - מנכ"ל
א. לוין - תקציבים

הגל
סימא"ת
כ"ר נש"ו
384



לשכת שד הבינוי והשיכון

שרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת המנהל הכללי
21-01-1991
ירושלים

ירושלים, כ"ו בכסלו
13 בדצמבר 1990
תשנ"א

דיון עם שד הבינוי והשיכון מר אריאל שרון

להלן סיכום הנושאים מסיון שד הבינוי והשיכון מיום 13/12/90 :

נוכחים :

- מר יוסי מרגלית, מנכ"ל האגודה לבנייה כפרית.
- מר יהודה כהן, מנכ"ל מע"צ.
- מר בני קצובר, מועצה אזורית שומרון.
- מר יעקב כץ (כצליה), עוזר השר לעניני התיישבות.
- מר יאיר גבאי, ראש מועצת מנשה.

סוכם :

1. כביש עוקף טול כרם
 קטע א' - יסתיים במאי 91.
 קטע ג' - (עינב שופה) - בתכנון. יוצא למכרז פברואר 91.
 קטע ב' - יזפעל במהלך 91.
 יש לסיים את כל הכביש עד אפריל, 4/92.

2. אבני חפץ

- בניה כפרית - אחריות לשלב א' כ- 200 יח"ד.
 בשנת תקציב 91 יבנו 50 יח"ד בבניה תקציבית ועשרה יבילים יש להזמין מיידית חיבור קווי מים והשמל לישוב.
- בניה עירונית - למחוז מרכז יש אחריות על הישוב מעבר לשלב א'. יש לסיים את התכנון על כל עתודות הקרקע כ- 5000 יח"ד וזאת לצורך התחלת בניית ישוב עירוני.

Handwritten signature/initials.

3. בניה בקומות ביו"ש

בתכנון הישובים יש להקצות שטחים לבנייה בקומות.



לשכת שר הבינוי והשיכון

4. אריאל

על מנת לגרום לירידת מחירי הדירות ולאפשר למתעניינים לרכוש, יש לפעול למימוש התחייבות הרכישה ולמכירת הדירות במחירי משב"ש.

5. שא - נור

יש להוסיף יחיד בשטח הקיים (בתיאום עם הגרעין היושב במקום).

6. כביש חוצה שומרון צפוני

לסיים את התכנון המפורט של הכביש באחריות מע"צ.
לבדוק את עתודות הקרקע לאורך ציר הכביש לצירוף ישובים הקיימים ולתכנן
הרהבתם באחריות הבניה הכפרית.

7. שהד

יש להקים מנהלת פרוייקט לאיזור זה.
יש לתכנן עם מבט של מסגרת עירונית.
התכנון יעשה על כל עתודות הקרקע כ- 6000 דונם.

8. איזור אתר הבריכה

יתוכנן כביש. יש למצוא תזואי מתאים עד מינימום פגיעה בשטחים חקלאיים.
משב"ש ישתף פעולה באתר עם מועצת מנשה.
יש לתכנן את השטח אשר בסוף התהליך יצטרף כחלק מהישוב העירוני שיוקם.

9. הציר

את האתר יש לבצע במאמץ מורכב ואחיד.
יש לעבוד על כל האתרים במקביל הן בתכנון והן בביצוע.
אין לבצע הקצאת מגרשי בנה ביתך כיום במקום.
יש לבצע באיזור מערך ארגוני תוך התקשרות עם חברות עפ"י נהלי משרד ולהעזר
במנהלת פרוייקט לקידום הנושא.



לשכת שד הבימי והשיכון

10. כביש ואדי ערה

יש להכנס לביצוע מייד של הקטע מחדרה ועד הצומת של ערעה. ההתמקדות תהיה בקטע זה ואחר כך יופעלו התכניות הרגילות.

11. הכביש העולה להציר

הכביש יופקד ב - 25/12. תחילת עבודה תבוצע ב - 2/91. הכביש יגיע ישירות לבניה יש לזרז בניית כביש זה.

12. כביש מי-עמי

מע"צ לא יבצע בשלב זה. על מע"צ להתרכז בכביש ואדי ערה כמוזכר בסעיף 10.

רשם: קובי כץ

עוזר השר

השתתפים:

מר עמיקם אורן, מנכ"ל. ✓
מר יהודה מאירי, מנהל מחוז מרכז.
מר יוסי מרגלית, ראש המינהל לבניה כפרית.
מר אריאל לוין, מנהל אגף נכסים ודיוור.
מר יהודה פתאל, מנהל אגף פרוגרמות.
מר יהודה כהן, מנכ"ל מע"צ.
מר גדעון ויתקון, מנכ"ל ממ"י.

מדינת ישראל
משרד הבינוי והשיכון

המשרד הראשי ירושלים

אגף הכספים

תאריך: כג' 10 בדצמבר 1990
התשנ"א

מספר:



אל: מר משה אקשטין, חשב מע"צ

מאת: חשב המשרד

הנדון: תקציב כבישים מ.ע.צ. לשנת 1990.

הנני מקדם בברכה את מנויך לחשב מ.ע.צ.

מצ"ב טבלה המראה את מצב התקציב של מ.ע.צ לשנת 1990 וכן הבצוע ליום 6.12.1990.

לקראת סיום שנת הכספים הנוכחית, הנני ממליץ כי נקיים אתכם שיחה לסיכום המשך הבצוע בשנה זו.

בברכה
ד. בן-יהודה

העתקים: מר עמיקם אורן, המנכ"ל
מר יהודה כהן, מנהל מ.ע.צ
מר אריאל לוין, מנהל אגף מימון ותקציבים
מר י. מינץ, סגן החשב

.6.12.1990

.מ.ע.צ.

<u>יתרת הרשאה</u>	<u>התחייבות</u>	<u>הרשאה</u>	<u>יתרת תקציב</u>	<u>בצוע תקציב</u>	<u>תקציב</u>	
24.682 =====	61.438	86.120	28,372	27,368	55,740	1990
			(-)1.100		(-) 1,100	רזרבה
			<u>27.272</u> =====		<u>54.640</u> =====	
			(-) 2.304	<u>22.254</u>	<u>19.950</u>	<u>שנים קודמות</u>
			<u>24.968</u> =====	<u>49.622</u> =====	<u>74.590</u> =====	

מ ע " א

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
 לשכת המנהל הכללי
 10-12-1990
 ירושלים

משרד הבינוי והשיכון
 מחלקת עבודות ציבוריות
 אגף הכבישים
 המשרד הראשי
 ירושלים

תאריך : י"ט בכסלו תשנ"א
 9 בדצמבר 1990

מספר : 6/2/8
 6(471)5

לכבוד
 הרב שבתאי פרנקל
 יח' בן זומא 9
 בני ברק 51392.

כבוד הרב פרנקל,

Handwritten signature

הנדון : תכנית קראקא. דרך 471 - קטע בר-אילן - פתח-תקוה.
 הסמך : מכתבך מ- 10.10.90 אל מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

מכתבך בסמך הועבר לטיפולנו ותגובתנו.

ראשית כל עלי להדגיש, שמע"צ אינה מאשרת תכניות בניה אלא הדבר בטיפולה של הועדה המחוזית לתכנון ולבניה וזאת על סמך חוק התכנון והבניה - 1965.

נכון הדבר שבאזור בו מוצעת קרית קראקא^{1x3/4} דרך 471 פרברית מהירה והדבר מעוגן בתכנית מיתאר ארצית לדרכים ת/מ/א/3 המאושרת ע"י הממשלה מאז שנת ה-1976.

למיטב ידיעותי הועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז ת"א דנה ב-23.10.90 בדבר הקריה האמורה לעיל והכביש ועל החלטתה ודאי תוכל לקבל מידע מהועדה האמורה.

אנו עד היום לא קבלנו פרטיכל הישיבה.

באשר לפיגור במתן התשובה איתך הסליחה.

מכבוד רב,
 ט. שנירר
 סגן בכיר למנהל מע"צ

- העתק :
1. לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשכון - למזכרכם מ-22.10.90
 2. מנהל מע"צ - כאן
 3. תיק ת' אי/טש/קרקא

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
57 SOUTH EAST ASIAN DRIVE
CHICAGO, ILLINOIS

RECEIVED
JAN 10 1950

TO: DR. J. H. COOPER
FROM: DR. J. H. COOPER

RE: [Illegible]

[Illegible text block containing the main body of the letter]

[Illegible text block]

[Illegible text block at the bottom of the page]



לשכת שר הבינוי והשיכון

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת רמנהל הכללי
11-12-1990
ירושלים

ירושלים י"ט בכסלו תשנ"א
6 בדצמבר 1990

סיכום דיון עם שר הבינוי והשיכון מר אריאל שרון

הנושא: כבישים - מע"צ

ל
מ.ק.י.
סגן

נוכחים:

מר יהודה כהן - מנכ"ל מע"צ
מר יהודה פתאל - מנהל אגף פרוגרמות
מר אריאל לוין - ראש תחום מימון ותקציבים

סוכם:

1. עוקף מעלה אדומים מערב - הכביש יוקם.
2. ואדי ערה - תוגבר הפעילות.
3. מחלפים בשרון - יש להתאמץ לפתוח את המחלפים עד תוך שנה וחצי מהיום.
4. יתוכנן כביש שיחצה בין שכם לג'נין.
5. כביש 6 - מנכ"ל מע"צ יגיש מסמך בעניין כביש 6 (כביש אגרה) לצורך הגשה להצעת החלטה לממשלה. הכביש יבוצע ע"י מכרז בינלאומי אשר יפורסם בהקדם.

רשם: קובי כץ
עוזר השר

עותקים: כל הנוכחים

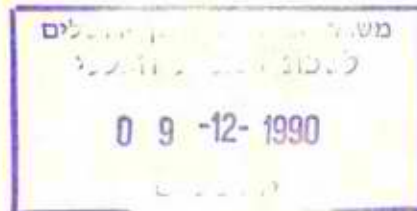
הרב אברהם רביץ - סגן השר
מר עמיקם אורן - מנכ"ל משב"ש ✓

מ ע " א

משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך : י"ט בכסלו תשנ"א
6 בדצמבר 1990

מספר : 6(60)7



לכבוד
ראש אגף לבניה עירונית
משרד הבינוי והשיכון
כ.א.ן

הנדון : דרך מס' 60 - קטע עוקף מעלה לבונה.

... מצ"ב צלום מכתבי 6(60)7 מיום 22.11.90 אל המנהל לבניה כפרית. (נספח I)
וכן תשובה למכתב זה במכתבם 90-376-ש מיום 3.12.90. (נספח II).

היות ולפי נספח II אתה מטפל בדבר, הנני מפנה אליך את הפניה במכתבנו האמור לעיל.

בברכה,
ט. שניידר
סגן בכיר למנהל מע"צ

העתק :
1. מנכ"ל משהב"ש - כאן ✓
2. מנהל מע"צ - כאן
3. מהנדס מחוז ירושלים
4. תיק ת'

אי/טש/לבונה

U U K

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT
WEST POINT DISTRICT

WEST POINT DISTRICT

מדינת ישראל

משרד הבינוי והשכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף כבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: ה' בכסליו התשנ"א
22 בנובמבר 1990


מספר: 7(60)6

לכבוד
מר יוסי מרגלית
ראש המנהל לבניה כפרית
משרד הבינוי והשכון
ירושלים

..א.נ.

נדון: דרך מס' 60 - קטע עוקף מעלה לבונה

למיטב ידיעתינו קיימת החלטה לבצע את כביש עוקף מעלה לבונה במלואו.
על פי הנתונים שבידינו הרי הקטע מדרך 60 ועד עלי בביצוע.
הקטע בין עלי לשילה תוכנן כמעט במלואו אם כי, כנראה, נושא ההזמנה והתשלום
עבור התכנון לא הוסדר.
הקטע השלישי משילה ועד דרך מס' 60 לא הוזמן ולא תוכנן.
בהתאם לכך נבהשכם לדאוג להזמנת התכנון של הקטע השלישי והסדרת ההזמנה לקטע
עלי - שילה.

לכבוד רב, 
אינג' פ. שניידר
סגן בכיר למנהל מע"צ

העתק: אינג' עמיקם אורן מנכ"ל משרד השכון
אינג' יהודה כהן, מנהל מע"צ
אינג' אבימר גיל, מהנדס מחוז ירושלים
תיק ת'

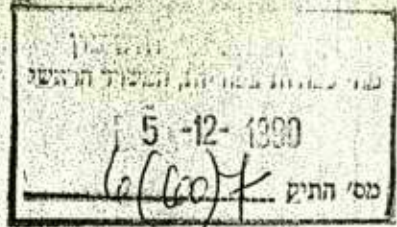
(ה22.11.90ה)

משרד הבינוי והשיכון
המינהל לבניה כפרית
וישובים חדשים

לשכת ראש המינהל

תאריך: ט"ז בכסלו תשנ"א
3 בדצמבר 1990

מספר: 90-376-ש



מ"א
מקום ישיבת הוועדה
12/11

אל: מר אינג' ט. שניידר, ס. בכיר למנהל מע"צ.

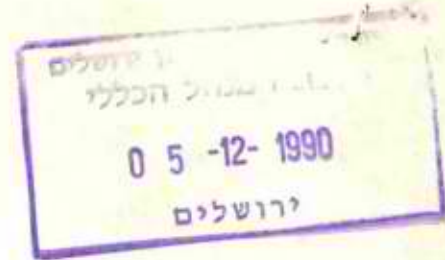
הנדון: דרך מס' 60 - קטע עוקף מעלה לבונה
מכתבך מיום 22 בנוב' 90

כל הטיפול בכביש עוקף מעלה לבונה נמצא באחריות תקציבית של הבניה העירונית.
משרדנו היה מעורב במימון תכנון חלקי של הכביש עד למקום כביש הגישה לישוב עלי.
מימון הביצוע נעשה מתקציבי הבניה העירונית.
המשך הטיפול הינו של הבניה העירונית ולא שלנו.

בברכה,
י. מרגלית
ראש המינהל

מדינת ישראל

ת.ע.צ.



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

יז' בכסלו תשנ"א
4 בדצמבר 1990

מספר:

אלף לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

תיק 6/10/15

דף ריכוז כבישים (מעודכן) לחודש דצמבר שנת 1990
(באלפי ש"ח)
תקציב סעיף 70 לשנת 1990/91

Handwritten signature and initials.

5	4	3	2	1	טור
סה"כ העברה	הצעה לחודש דצמבר	ביצוע עד ח' נובמבר	תכנית מאושרת	שם הפרוייקט	מס' סד'
2,210		2,210	2,210	כבישים ברמת הגולן	1
6,156	1,000	5,156	13,106	גילה-גוש עציון	2
5,301		5,301	5,301	עוקף קלקיליה ועזון	3
4,423		4,423	4,423	עוקף בית חורון	4
2,212	400	1,812	2,212	כביש הצפון	5
25,553	3,300	22,253	28,198	שיקום כבישים	6
1,159	300	859	1,659	מורשת-צומת אעבלין	7
1,359	300	1,059	1,659	מורשת-כפר מנדא	8
2,280	400	1,880	2,280	עוקף בית אלפא	9
1,106		1,106	1,106	כבישים אזוריים במגזר הערבי בצפון	10
1,106	200	906	1,106	כבישים אזוריים במגזר הדרוזי בצפון	11
4,530	1,200	3,330	5,130	כביש ואדי ערה	12

1990 YEAR-END REPORT

1990 YEAR-END REPORT

1990 YEAR-END REPORT

1990 YEAR-END REPORT

NO.	DESCRIPTION	AMOUNT	PERCENT	PERCENT	PERCENT
1	...	2,510	...	...	2,510
2	...	17,100	...	...	17,100
3	...	1,200	...	...	1,200
4	...	4,432	...	...	4,432
5	...	2,510	...	...	2,510
6	...	22,700	...	...	22,700
7	...	1,200	...	...	1,200
8	...	1,200	...	...	1,200
9	...	2,500	...	...	2,500
10	...	1,100	...	...	1,100
11	...	1,100	...	...	1,100
12	...	2,510	...	...	2,510

מדינת ישראל

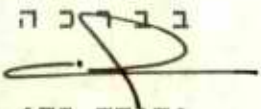


משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
אגף הכבישים
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך:

מספר:

5	4	3	2	1	טור
סה"כ העברה	הצעה לחודש דצמבר	ביצוע עד ח' נובמבר	תכנית מאושרת	שם הפרוייקט	מס' סד'
4,000	235	3,765	5,415	פרוייקטים משותפים	13
6,300	1,000	5,300	8,000	שילת-נילי	14
2,142	202	1,940	2,142	תכנון והפקעות (-138)	15
				כיסופים - קטיף	16
				עוקף מגדל העמק	17
			2,035	רזרבה לשיקום כבישים	16
69,837	8,537	61,300	85,982	סה"כ (-138)	

ב ב ר כ ה

יהודה כהן
מנהל מע"צ

העתק: מר א. לויין - יח' מימון ותקציבים, משהב"ש
מר ד. בן יהודה - חשב משהב"ש
מר ט. שנירר - מנהל אגף הכבישים
מר מ. אקשטיין - חשב מע"צ
מר ב.צ. סלמן - מהנדס ראשי לביצוע (כ)
מר ר. יום טוב - מהנדס אחזקה ראשי
מר פיני פקלר

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי
ירושלים

תאריך: ט"ז בכסלו תשנ"א
3 בדצמבר 1990
מספר:

6/10/7

לכבוד
מר י. כץ (כצלה)
עוזר השר לענייני התיישבות



הנדון: כבישים באיו"ש - פרוגרמה ל - 1991
הסמך: מכתבך מיום 27 בנובמבר 1990

1. קבלתי את מכתבך ביחד עם רשימת הכבישים המומלצת לתכנון ולביצוע.
2. מדובר בהצעה עם היבטים רבים בתחום יכולת התכנון, סדרי עדיפויות והיקף תקציבי.
3. אני ממליץ שיקויים דיון יסודי אצל מנכ"ל המשרד וראשי האגפים הנוגעים בדבר, לפני הדיון אצל השר.

ב ב ר כ ה

יהודה כהן
מנהל מע"צ

8.12

העתק:

מר עמיקם אורן - מנכ"ל משהב"ש ✓
מר יוסי מרגלית - מנהל לבניה כפרית

משרד הבינוי והשיכון
לשכת הדובר

3.6.4
בימים

משרד הבינוי והשיכון
לשכת דמנחל הכללי
29-11-1990
ירושלים

ירושלים, י' כסלו תשנ"א
27 נובמבר 1990

לכבוד
מר יהודה כהן
מנכ"ל מע"צ
ירושלים

שלום רב,

הנידון: כבישים ביו"ש - פרוגרמה ל-1991

בהמשך לסיכום דיון מ - 24.10.90 מצורפת בזאת הצעה לפרוגרמת
כבישים לתכנון ולביצוע, כולל אומדן עלויות, לשנת 1991.
אודה על התיחסותך לקראת דיון עם השר בנושא.

מי.מ.פ

בברכה,

י. בן-צבי
עוזר השר לענייני התישבות.

העתק: לשכת השר
עמיקם אורן - מנכ"ל

מדינת ישראל
 משרד הבינוי והשיכון

לשכת שר הבינוי והשיכון

כ"ז מר-חשון תשנ"א
 15/11/90

כבישים בניצוע 90/91 והמשך ב - 91/92 (ע"פ הצעה ראשונית של מע"ב)

<u>הערות</u>	<u>תקציב</u>	
בעבודה	4,000	בילה גוש עציון
"	6,000	עוקף בית חורון
"	4,000	חוצה שומרון
"	6,000	עוקף טול-כרם
"	1,000	שילת גילי
לקראת הוצאת מכרז	4,000	עוקף מעלה לבונה
גמר תכנון מפורט	<u>4,000</u>	עוקף בני-נעים
	29,000	

מדינת ישראל
משרד הבינוי והשיכון

לשכת שר הבינוי והשיכון

כ"ז מר-חשוון תש"פ
15/11/90

חוספת כבישים לביצוע 91/92 (מעבר להצעת מע"צ)

שם הכביש	אורך ק"מ	סוג העבודה	מיסוי	תכנון מוקדם מדידות	תכנון מפורט ביצוע	הערות
תל-ערד - קריות	10	נמר אספלט	+	+	4,000	
סוסיא - יטא סמוע	3	סלילה חדשה	+	+	6,000	לאחר הפקעה
עוקף חלחול (כביש 60)	14	סלילה חדשה	+	(84)	28,000	הוזמן תכנון מפורט שח"פ משהב"ט
עוקף אל ערוב (כביש 60)	5,5	סלילה חדשה	(13)	33	11,000	הוזמן תכנון מוקדם שח"פ משהב"ט
עוקף רמאללה (כביש 60)	15	סלילה חדשה	(37.5)	90	30,000	הוזמן תכנון מוקדם שח"פ משהב"ט
עוקף אום צפא	2	נמר אספלט	+	+	800	
עוקף יחמא (כביש 60)	2	סלילה חדשה	5	12	4,000	
בוסת תפוח - קרית המדע אריאל	3,5	סלילה חדשה	9	21	7,000	
עוקף אלקנה דרום (חוצה שומרון)	8	סלילה חדשה	+	48	16,000	
עוקף שכם מערב	16	סלילה חדשה	+	+	32,000	שיפורים בתכנון המפורט
	79 ק"מ	סה"כ	14	204	138,800	

סה"כ - 139,451

הערות

המחירים (באלפי שקלים) הם אומדן ראשוני כולל, ל - 100% ביצוע.

לפי 2,000 ש"ח לק"מ (ענ' עפר מצעים ואספלט)

ו - 400 ש"ח לק"מ (אספלט ושכבת מצעים)

שם הכביש	אורך ק"מ	סוג העבודה	מיפוי	תכנון מוקדם מידות	תכנון מפורט	הערות
עמנואל אלמונדק	2	תכנון	5	8	12	14
עוקף חנ'ה	3	תכנון	7.5	13	18	22
עוקף כפר בור	3	תכנון	7.5	10	18	17
עוקף נוה ימין	1.5	תכנון	+	+	9	15
חרמש - סקר	7	תכנון	+	+	42	59
עוקף תענך-סקר	7.5	תכנון	+	+	45	54
חובה שומרון צפוני מערב	17.5	תכנון	+	+	105	186
חובה שומרון צפוני מזרח	23.5	תכנון	59	98	141	167
בזק כרים	7	תכנון	17.5	30	42	51
עוקף חיאסיר-טובס ופרעה	7	תכנון	+	+	+	+
	סה"כ					
	217.5 ק"מ		382.5	670.2	1263	1729.5
						4045.2 =

הערות

המחירים הם באומדן (באלפי שקלים)

תכנון מוקדם 37% - כולל סקר הידראולוגי והנשת מב"נ

- מיפוי - 2.5 ש"ח לק"מ

- מדידות 6 ש"ח לק"מ

- תכנון מפורט 63%

מחיר חישוף - 50 לק"מ

מחיר אספלט וסיכנת מצעים - 400 לק"מ

המחירים אינם כוללים מע"מ.

מדינת ישראל
משרד הבינוי והשיכון

לשכת שר הבינוי והשיכון

כ"ז מר-חשוון תשנ"א
15/11/90

כניסים לתכנון ראשוני, ומתן תוקף ותכנון מפורט (באלפי שקלים)

שם הכניס	אורך ק"מ	סוג העבודה	מיסוי	תכנון מוקדם	מדידות	תכנון מפורט	הערות
עוקף סמוע	3	תכנון	7.5	14.6	18	39.5	
אמביה שקף - כביש 60	12	תכנון	30	49	72	83	חיבור לשפלה
אשכולות - כביש 60	7	תכנון	17.5	30	42	51	
אשכולות להב	5	תכנון	12.5	22	30	38	
חברון - מיתר (60)	24	תכנון	(60)	(155)	144	265	הוזמן תכנון מוקדם שת"פ משהב"ש
חני - מנוח	2.5	תכנון	6	10	15	16.5	
בומת זיף-סעון	8	תכנון	20	52.6	48	90	
המטך כביש 35 (חוצה יהודה)		תכנון	+	+			בהפקרה
כביש אזורי אפרת	3.5	תכנון	9	15	21	42	
עוקף בית סחור מזרח	3	תכנון	7.5	25	18	43	
רט כרכר-נעלה	4	תכנון	10	15	24	25	
עוקף ביתלו	5	תכנון	12.5	22	30	38	
חלמים-יער אום צפיר	2	תכנון	5	9	12	15	שיפור כביש קיים
בומת דולב- בית יניא	5	תכנון	12.5	22	30	38	
חלמים-חלמים	1	תכנון	2.5	4	6	7.5	שיפור עקומות
בית- אריה אריאל	12	תכנון	30	35	72	59	
עוקף סינג'ל	3	תכנון	7.5	11	18	19	
חלמים - אריאל	10	תכנון	25	42	60	72	
שילה כביש אלון	6.5	תכנון	16	28	39	28	
עפרה דרך אלון	7	תכנון	17.5	30	42	51	
נוש קרני שומרון (אזורי)	8	תכנון	20	37	48	59	
קרני שומרון - קדומים	7	תכנון	17.5	38	42	65	שיפור עקומות

□ למעקב

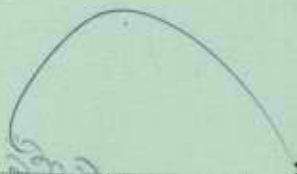
משרד הבינוי והשיכון

לשכת המנהל הכללי

תאריך 27/11/77

אל:

יהודה כהן



א.ג.

הנדון:

לוטה מכתבו של אריה מנדל _____ בנדון.

אנה בדוק והעבר הערותיך למכתב המצנרף.

אנה השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת המנכ"ל.

בברכה

אריה מנדל

עוזר המנכ"ל

מדינת ישראל

משרד האנרגיה והתשתית

מדען ראשי

א' בכסלו התשנ"א
18 בנובמבר 1990

משרד הבינוי והשיכון ירושלים
לשכת רמנהל הכללי

25-11-1990

ירושלים

אל : מר ע. אורן, מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

החומר המצ"ב הגיע אל משרדנו.

מאחר ומדובר בייצור חומר זול לבניה ולסלילת כבישים יתכן ותוכלו

למצוא ענין במצורף.

בברכה,


אמנון ענב

א. אורן
מנכ"ל

15-20 202nd Street
Bayside, New York 11360 (718)
Residence Tel: (212) 321-0904 35
(212) 321-0888 04

2110 Northern Boulevard
Manhasset, New York 11030
Business Tel: (516) 627-4000

8-7-90

ART II
ROBERT MORSE



Dear Sir,

It is possible you were distracted with the title of my previous correspondence, namely "Neger Canal"; and a most important and critical issue was overlooked or minimized.

The manufacture of Plastic Bitumen (Plastic B) (Pl. B) in Israel can be utilized by both skilled and unskilled labor to build their own homes - all within the financial cost of their first-years government housing subsidies grant. (see Plastic B Snapshots 5, 6, and 7.) Moshe Sapotnik or others or the average pioneer's penchant for self expression can plan most desirable choices, but the problem of housing - especially affordable housing, new, and for the immediate future, is **URGENT!**

Plastic B can help strengthen the Negro and Israel's infrastructure due to the variety of building products which can be manufactured with Pl. B. The moment Pl. B. is made for any one purpose is; roads, desalinated water, canal, housing, etc. The same finished raw Pl. B. with additional processing, can be converted to manufacture other building materials.

Robert Morse SK'ND 7'

COPY

Dear Prime Minister Y. Shamir, July 1, 1990

While awaiting your reply, my wife and I will be traveling till the end of July.

Reviewing my correspondence of 11/27/89, 12/19/89, 2/6/90 and 3/27/90, programs for development in Israel can economically be developed with funds coming from the "Negev Canal", Desalination by solar system and the manufacture of building materials for industrial use, for institutional use, and for domestic use and agricultural use.

Israel needs money, yes; but more so Israel needs creativity! I will demonstrate the technology to Israel. You have the skills, the work force and capabilities. With your blessings, the funds for all the above are available.

Israel must provide urgently needed housing and employment for its new settlers by transforming vast regions of barren desert and swamplands into life-sustaining towns, cities, parks and farms.

Roads must be built, land cleared, desert reclaimed, and a complex infra-structure developed. *Before* housing can be built. *Before* schools can be erected. *Before* health clinics can be provided. *Before* industries and jobs can be created.

And that's the job of the Jewish National Fund.

The Israeli government is doing as much as it can. Your

Respectfully yours

Robert Morse

SK 'N H 7'

The NEGEV CANAL

The dominant characteristics of the terrain of the Negev are: relatively smooth lands, level plains, very gentle slopes, local relief less than 100 to 300 feet with occasional undulating and rolling plains, which lends itself to a generally homogeneous situation regarding the regions topography. Building canals from the Mediterranean (Ziqim/Ashdod area) east to the 1,292 feet below sea level Dead Sea (Sedom) where hydro-electric generators will be installed, has been discussed. An additional canal, parallel to the Suez Canal, from the Mediterranean south, much along the " Land Bridge " route, to the Red Sea (Elath area), has also been considered.

Since 1950, much research and development has been successfully completed on methods of earth stabilization using inexpensive materials to manufacture a versatile synthetic asphalt, PLASTIC B (plastic bitumen). Samples of earth and rock (Sierozems), desert and red desert soils from the above mentioned Negev areas, have been successfully stabilized using the synthetic PLASTIC B material and method.

A NEGEV CANAL, east to the Dead Sea (65 miles-165 km) plus a continuing connecting NEGEV CANAL to the Red Sea (120 miles-300 km) can be constructed using the low cost earth stabilizer PLASTIC B. Almost all the raw material ingredients required to manufacture PLASTIC B CONCRETE for the NEGEV CANALS, is indigenous. Availability of unlimited cheap ingredients and mobile PLASTIC B CONCRETE manufacturing " on site " method, add up to the lowest possible cost and high quality construction system for canals.

The Egyptian overland 210 mile oil pipeline (SUMED) will cost \$345 million. SUMED may earn from \$120-\$150 million a year. The NEGEV CANAL will cost approximately \$1 to \$2 million per mile or \$185-\$370 million. The Suez Canal in 1966 brought Egypt \$220 million in hard currency revenues for the 21,250 transits of 275 million tons.

Shipping and transportation values are obvious, however more than the obvious benefits accrue. Irrigation systems using desalinated waters flowing through the negev, accomplishing successful water transportation practices, will follow, utilizing the same canal tools, implements and methods.

Peaceful economic development in the Mid-East and Third World nations may be accelerated, with the aid of cheap power from the Dead Sea hydro-electric generators, PLASTIC B building methods, and the NEGEV CANAL.

APERIRE TERRAM GENTIBUS.....OMNE OLEO TRANQILLARI

MR. ROBERT MORSE
C/O UNITED NATIONS
BOX 20, ROOM 2776
GRAND CENTRAL STATION
NEW YORK, N. Y. 10017

} 1966-1967

by ROBERT MORSE
15-20 202 Street
Bayside, New York 11360

(718) 352-0403

By means of the new science of high-polymer chemistry, a process which nature requires thirty million years, is accomplished in the Plastic B plant in thirty minutes.

In the technical definition of petroleum, asphalt, tar and pitch, we find, in each case, the sentences "composed principally of hydrocarbons." In the formation of natural petroleum and asphalt several chemical processes are involved, including oxidation, sulfurization, polymerization or the combination of like molecules and condensation or the combination of unlike molecules. From this we regard petroleum as passing in gradual stages under the influence of time, heat, pressure and catalyzers into soft native asphalts which in turn pass into harder asphalts.

Molasses contains carbohydrates such as pentoses and hexoses which can be converted into furfural and aldehyde in the presence of an acid catalyst and it is known that phenolic bodies are formed by the action of an alkali on carbohydrates and thus molasses may be converted into a phenolaldehyde resin.

In the production of Plastic B the aldehydes in the sugars of a completely dehydrated powdered molasses has, by means of a high temperature in the presence of a suitable catalyst, been polymerized and condensed with the phenols and other hydrocarbons of the asphaltic base of a cheap heavy residual fuel oil, and molasses carbohydrates are converted into asphaltic hydrocarbons, thereby converting the soft soluble molasses into a hard, insoluble resinoidal plastic material with many of the characteristics of both a natural asphalt and a synthetic resin.

Through the extensive study and research of chemical reactions which lead to resinification, chemical transformation which takes place in the natural product, with the result that it becomes possible to combine chemically the natural products, or the natural and synthetic products leading to the formation of new materials possessing unique properties. Others have made similar products, however, none possess all the desired qualities plus the low cost factor. Plastic B is of great commercial value with most important uses in many fields.

Reactions that occur in binding and adhesion are understood and simple, involving viscosity, plasticity, and granular solid structure. For static loadings or loadings at low velocities, for impacts, best results can be obtained without the present trial and error system in regard to building of roads and airports. Soil stabilization, using and mixing local material for "in place" paving, by traveling machinery over a given area to form a low-cost and very high quality pavement, can now be accomplished with Plastic B. Permanent waterproof bases or subbases for roads and airports is possible due to the binding and adhesive properties this remarkable product has. This can all be done at a fraction of the present day cost and in less than half the time.

A "Program of Progress" can be pursued for great projects such as reducing flood damage, developing water power, controlling soil erosion, land reclamation, and providing adequate water for domestic, agricultural and industrial use. This can now be accomplished with Plastic B quickly and inexpensively. Effective canal linings, reservoir linings, dam facings, river and sea reventments, beach erosion barriers, injection into sands and fissured rock formations to stop the flow of underground water, irrigation systems, and endless hydrological problems heretofore difficult and expensive, is now simple and cheap.

Other important "Program of Progress" projects would be the immediate use of Plastic B-C-Brick, etc., for the fabrication of housing materials. Walls, roofing, floors, waterproofing, sound-proofing, laminating, molding, coatings, paints, plumbing and other specialties in great number are all included. Immediate use for both existing housing and/or new developments is available at once.

Plastic B is not readily soluble in hydrocarbon solvents, however this does not mean entirely not soluble. It is insoluble in water, acetone and ethanol. It is fairly soluble in kerosene, slightly soluble in butyl acetate, readily soluble in carbon tetra chloride. It is resistant to slow acids and all alkali. Color on Barrett scale is 24.5.

WHAT IS PLASTIC BITUMEN? (Plastic B or "██████████")

By means of the new science of high-polymer chemistry, a process which nature requires thirty million years, is accomplished in the Plastic B plant in thirty minutes.

In the technical definition of petroleum, asphalt, tar and pitch, we find, in each case, the sentences "composed principally of hydrocarbons." In the formation of natural petroleum and asphalt several chemical processes are involved, including oxidation, sulfurization, polymerization or the combination of like molecules and condensation or the combination of unlike molecules. From this we regard petroleum as passing in gradual stages under the influence of time, heat, pressure and catalyzers into soft native asphalts which in turn pass into harder asphalts.

Molasses contains carbohydrates such as pentoses and hexoses which can be converted into furfural and aldehyde in the presence of an acid catalyst and it is known that phenolic bodies are formed by the action of an alkali on carbohydrates and thus molasses may be converted into a phenolaldehyde resin.

In the production of Plastic B the aldehydes in the sugars of a completely dehydrated powdered molasses has, by means of a high temperature in the presence of a suitable catalyst, been polymerized and condensed with the phenols and other hydrocarbons of the asphaltic base of a cheap heavy residual fuel oil, and molasses carbohydrates are converted into asphaltic hydrocarbons, thereby converting the soft soluble molasses into a hard, insoluble resinoidal plastic material with many of the characteristics of both a natural asphalt and a synthetic resin.

Through the extensive study and research of chemical reactions which lead to resinification, chemical transformation which takes place in the natural product, with the result that it becomes possible to combine chemically the natural products, or the natural and synthetic products leading to the formation of new materials possessing unique properties. Others have made similar products, however, none possess all the desired qualities plus the low cost factor. Plastic B is of great commercial value with most important uses in many fields.

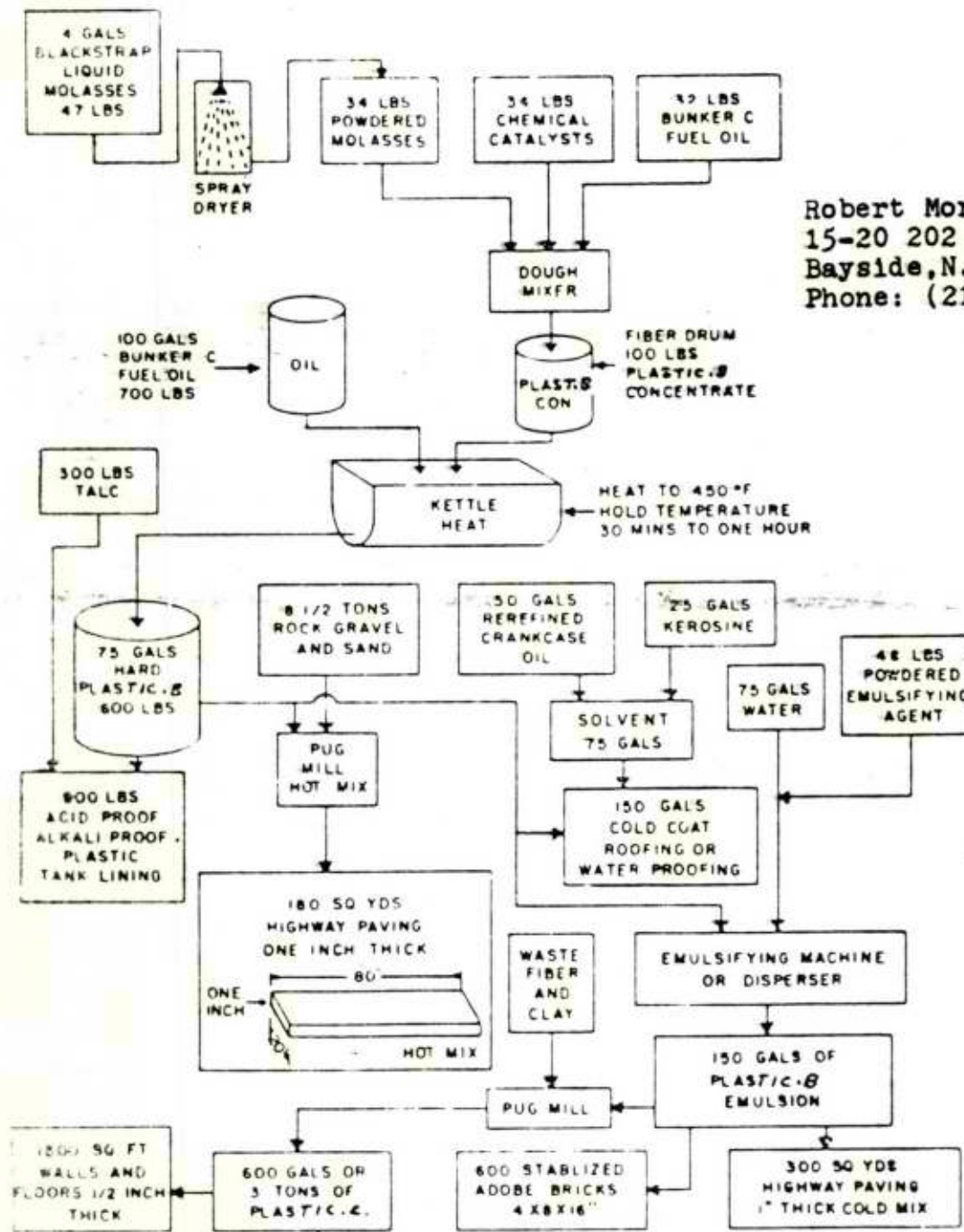
Reactions that occur in binding and adhesion are understood and simple, involving viscosity, plasticity, and granular solid structure. For static loadings or loadings at low velocities, for impacts, best results can be obtained without the present trial and error system in regard to building of roads and airports. Soil stabilization, using and mixing local material for "in place" paving, by traveling machinery over a given area to form a low-cost and very high quality pavement, can now be accomplished with Plastic B. Permanent waterproof bases or subbases for roads and airports is possible due to the binding and adhesive properties this remarkable product has. This can all be done at a fraction of the present day cost and in less than half the time.

A "Program of Progress" can be pursued for great projects such as reducing flood damage, developing water power, controlling soil erosion, land reclamation, and providing adequate water for domestic, agricultural and industrial use. This can now be accomplished with Plastic B quickly and inexpensively. Effective canal linings, reservoir linings, dam facings, river and sea reventments, beach erosion barriers, injection into sands and fissured rock

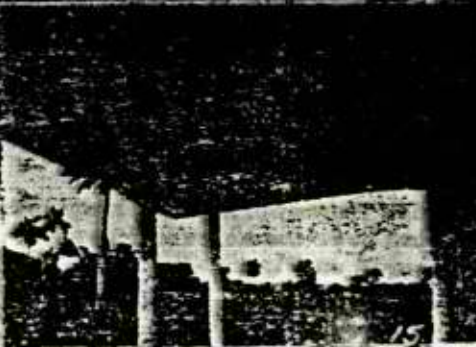
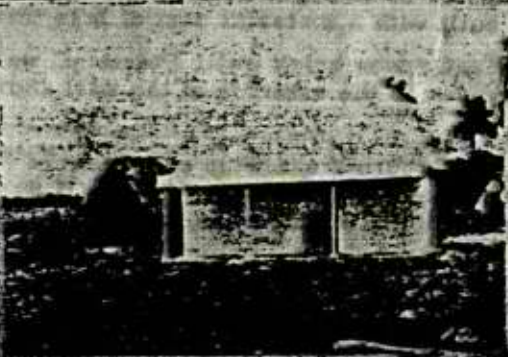
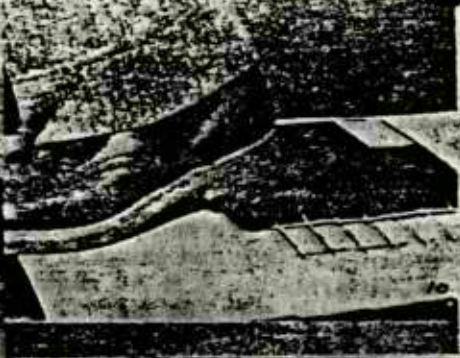
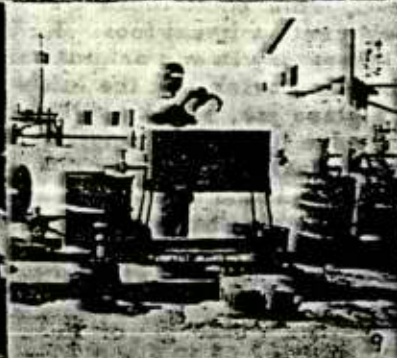
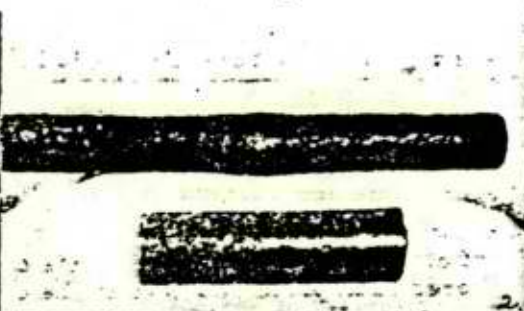
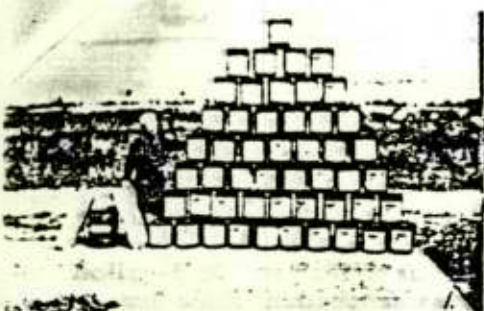
formations to stop the flow of underground water, irrigation systems, and endless hydrological problems heretofore difficult and expensive, is now simple and cheap.

Other important "Program of Progress" projects would be the immediate use of Plastic B-C-Brick, etc., for the fabrication of housing materials. Walls, roofing, floors, waterproofing, sound-proofing, laminating, molding, coatings, paints, plumbing and other specialties in great number are all included. Immediate use for both existing housing and/or new developments is available at once.

Plastic B is not readily soluble in hydrocarbon solvents, however this does not mean entirely not soluble. It is insoluble in water, acetone and ethanol. It is fairly soluble in kerosene, slightly soluble in butyl acetate, readily soluble in carbon tetra chloride. It is resistant to slow acids and all alkali. Color on Barrett scale is 24.5.



Robert Morse
 15-20 202 Street
 Bayside, N.Y. 11360
 Phone: (212) 321-0904
 352-0403
 352-0402



PLASTIC B SNAPSHOTS

- In the course of many years of research and development of Plastic B, Plastic C and various Plastic Bitumen products, we have taken hundreds of photos. Some time ago a friend in California telephoned us and requested copies of certain photos. For the use of others, we made several sets of those selected snapshots that seem to tell the Plastic B story. We have numbered each photo and here is the corresponding description:
1. No single snapshot ever told a better story. Here, under my former associate's left hand, are 50, 5-gallon cans of Plastic B - cold coat roofing, which was the output of one batch - or one day's production in the experimental plant in Florida. The roofing sold in local hardware stores for \$1 a gallon or \$5 a pail. Competing brands shipped from the North sold for from \$7.50 to \$12 a pail. We allowed 33-1/3% dealer's discount. The dealer made \$83 and we received \$137.00. We had a 500 gallon heating kettle and into the batch went 200 gallon of Bunker C No. 6 fuel oil costing \$12 delivered. Also into the batch went 200 lbs. of "Concentrate" consisting of two 50 lb. bags of sprayed dried distillery slops and a 100 lb. can of balance chemical catalyst, all of it costing us \$6 or a total of \$18 for the ingredients, leaving us a gross profit of \$119 for the day's work. The labor of one man was required to produce the product. The concentrate is under the right hand
 2. Two lengths of Plastic-C 2" pipe. The bottom pipe was made of Plastic C on an extruder machine. This type extruder machine can turn out such a pipe in any desired length. The top pipe is hand made and shows two lengths of pipe that have been joined in the middle by a simple "wiped joint" otherwise known as a plumber's joint. In this case a hand full of Plastic-C was used instead of the usual lead used by a plumber. Two paper or cardboard mailing tubes were dipped in melted Plastic-B and then the exterior coated with Plastic-C. They were joined and joint wiped with Plastic-C. This would mean a 2" acid proof and alkali proof pipe made in any remote section of the world for only a few cents a lineal foot.
 3. Samples of various other sizes of Plastic-C pipe.
 4. This is a view of our testing laboratory in our original pilot plant. We are testing soil and the final product for Plastic-B stabilized adobe building brick. On the left we are testing the percentage of sand and clay in the soil. Soil with water is placed in a glass jar, shook and left overnight to settle. Sand settles first, and then the clay. In the sample shown there were 10" of soil, eight inches of which was sand and two inches of clay. Therefore 20% clay content, 15 to 35% clay makes a good brick. From 35 to 50% clay the brick will sometimes crack. Over 50% it will surely crack and that means to use more sand or use some straw or fiber. We are testing the strength of a completed brick. We use a hacksaw to cut off a 2" cube from a full size brick and use a hydraulic truck jack and gauge to crush it in an iron frame. The test shows 225C lbs. or 550 lbs. per square inch. In California the F.H.A. requires a strength of 350 lbs. The Building and Loan Associations are not so strict and require only 280 lbs.
 - 5 and 6. Photographs of the exterior and interior of an adobe brick built house in New Mexico. Using Plastic-B and soil found on job site, these walls were built with a material cost of less than \$100.00.
 7. This photograph of a model of an unstabilized adobe brick wall, Plastic-C was used as a mortar to bind the bricks. Then two coatings of Plastic-C was given to the exterior of the wall and last a coat of our cement mineral "paint".
 8. A demonstration of the heat resistance and fireproof qualities of a sheet of Plastic-C with the "Blowtorch Test".
 9. Photograph of our portable emulsion machine in action for the U.S. Marines at the Camp LeJeune North Carolina Base. This machine takes the solidified Plastic-B, melts it, and mixes it with hot water to make an emulsion.
 10. The heel of a 208 lb. man comes down on a section of Plastic-B. It did not crumble the edge as would have happened if the material had been asphalt.
 11. A typical Latin American farm worker's hut, a Bahio, made from the palm tree. The sides are made from the palm tree trunk. The roof is a thatch roof of palm leaves. The floor is dirt. This photograph was taken just before we sprayed the hut with Plastic-C.
 12. The same hut after being sprayed with a coat of Plastic-C, coated white.
 13. This photograph was taken on another Latin American Plantation. It shows a crew making Plastic-B from the concentrate and fuel oil in an 80 gallon asphalt road repair kettle.
 14. The roof of the porch of the hut was a wooden framework and corrugated galvanized iron. As can be seen holes had rusted through the roof. We laid burlap over the holes and sprayed Plastic-C on it. Stretched burlap on the under side, nailed to the rafters and sprayed on Plastic-C.
 15. Same porch after treatment with Plastic-C, coated white.
 16. On the same plantation as No. 13 Plastic-C is being mixed in a pug mill, belt driven by a farm tractor. The pug mill was made in a local machine shop from an oil drum. The Plastic-C was made from Plastic-B emulsion, wet clay and shredded bagasse.
 17. Samples of wood, bamboo, chicken wire over tar paper, burlap over cardboard and corrugated galvanized iron are tested and examined on their 16th anniversary; the first ten (10) years of which samples were exposed to the year round outdoor elements on the Atlantic seashore.
 18. 19. 20. Wood, metal, brick coated with various Plastic-B combinations preserves and protects base while surfaces retain desired qualities after 16 year test.

often result in bricks which have neither adequate strength nor weather resistance. Tests show that the viscosity of our Plastic-B at a certain temperature was 146 while ordinary asphalt, at the same temperature, and the same degree of hardness, has a viscosity of 1300. This accounts for the fact that a certain soil that tested 350 lbs. per square inch when stabilized with an asphalt emulsion, tested 550 lbs. per sq. in. when Plastic-B was used. The same soil stabilized with Plastic-B tested over 900 lbs. when bricks were machine made. Ordinary asphalt does not add any strength to the adobe bricks but merely waterproofs the voids whereas Plastic-B not only waterproofs the bricks but because it is a plastic and not an asphalt adds 50% to the strength of the brick. For testing purposes use the soil or blend which has shown satisfactory strength and least cracking in the series previously described, requiring three bricks of each soil type, mix a new batch with enough water to dampen. Separate the batch into four parts, each enough for one brick. Assuming the weight at 50lbs. or half a cubic foot volume, add to No. 1 brick, 2 lbs. or one quart or 32 ounces of Plastic-B emulsion. To No. 2 brick add 2-1/2 lbs. or 1-1/4 quarts, or 40 ounces of Plastic-B emulsion. To No. 3 brick, add 3 lbs. or 1-1/2 quarts or 48 ounces of Plastic-B emulsion, and to No. 4 brick add 3-1/2 lbs., or one and three-quarters quarts, or 56 ounces. This will be approximately 4%, 5%, 6%, and 7% of Plastic-B emulsion by weight.

Another excellent test is to use a tall narrow glass jar like a hydrometer jar. Place about 50% dry soil and 50% water in the jar and shake well. Let the material settle over night. The sand will sink to the bottom and the clay which settles more slowly will be on top, the mark of separation will be very clear. This simple test will give the percentage of sand and clay in the soil. A good rule of thumb for the Plastic-B stabilizer is to use 15% of the soil fine or clay by weight. For example, with a soil 70% sand and 30% clay, 30x0.15 equals 4.5 lbs. of Plastic-B stabilized emulsion for each 100 lbs. of soil, or one quart for each 50 lb. brick, or 250 gallons for each 1000 bricks.

After the bricks are thoroughly dry, check each for cracking, absorption, strength, and erosion. If any characteristic of the best brick of the series is unsatisfactory, soil from another source should be investigated or the field tests should be checked by laboratory tests.

The suitability of soils, proportions for blends and the proper amounts of emulsified Plastic-B to add to the soils or blends of soils to make "waterproofed" bricks may be determined by laboratory tests. These tests should be performed for a nominal fee by a laboratory and they should especially be made when important work is involved such as Government buildings or large private buildings, which require National Bank financing.

Stabilized bricks may be damaged by rain the first day or two after they are molded until they are dried sufficiently so that the Plastic-B will not wash out. Bricks molded during the rainy season may be protected with shelters which may be easily carried from one part of the molding area to another.

Earth walls 10 feet high, laid with "mud" mortar will occasionally settle as much as one inch before the mortar is thoroughly dried out. Coarse soils should be screened through a 1/4 inch mesh so that there will be no lumps in the mortar to interfere with laying the bricks.

A wall laid with a double row of bricks should be bonded every third course with headers, preferably the full thickness of the wall. No joint should be less than 1/2 inch or more than 3/4 inch, and the mortar should be sufficiently wet so that the mud can be squeezed out of the bricks without tapping them. Two masons and three helpers should lay between 250 and 400 square feet of single brick wall 12 to 16 inches thick in an 8 hour day.

To calculate the number of bricks required for a single brick wall with one-half inch mortar joints, determine the square foot area of the walls after subtracting the area of openings. Divide this by the square foot area of the exposed side of the brick to be used. The result reduced by 10 percent will be approximately the number of bricks required, allowing for some breakage. To determine the amount of mortar required for one-half inch joints, multiply 1/6 of the net area of the wall by the thickness in feet and then divided by 27. The result is the cubic yards of mortar required with some allowance for wastage.

NATIONAL BUREAU OF STANDARDS (USA) TESTS ON THREE DIFFERENT TYPES OF WALLS

	impact	transverse	racking	compressive
Ceramic or common burnt brick	2'5"	35lbs.	6.2 kips	60 kips
Cement or concrete block	1'2"	45 lbs.	5.2 kips	24 kips
Bituminous stabilized adobe brick	4'3"	80 lbs.	2.7 kips	12 kips

In the impact test a 60 lb. sand bag is hung from the ceiling near the wall so that when swung back it would hit the middle of the wall. Not the length of the swing, but the vertical drop is measured and reported. Impact is similar to an auto at high speed striking a brick wall. In the transverse test pressure is applied equally at points, the length of the wall, one third and two thirds from the top. This is similar to the strains placed on a retaining wall holding back an earth fill. In the racking test pressure is applied from the top at one end of the wall. In the compressive test pressure or load is applied equally along the top of the wall. A kip is equal to 1000 pounds.

THE "K" FACTOR, OR "HEAT FACTOR", OR HEAT TRANSFER CO-EFFICIENT OF PLASTIC-B PRODUCTS IS THE THERMAL CONDUCTIVITY OF THE MATERIAL WHICH IS EQUAL TO A SLAB OF HOMOGENOUS MATERIAL, ONE INCH IN THICKNESS, AS DETERMINED IN OUR OWN LABORATORY. "K" FACTOR EQUALS 1.2 FOR PLASTIC-B, 4.5 TO 5.2 FOR PLASTIC-B PAVING SUCH AS A PLASTIC-B STABILIZED EARTH ROOF, PLASTIC-B OR A PLASTIC-B STABILIZED ADOBE BRICK 10.4, AND PLASTIC-C, THE WORLD'S CHEAPEST BUILDING PLASTIC 0.55 TO 0.60.

The college of Agriculture of the University of California reports some interesting facts about "adobe" construction. "Adobe construction is adequately strong, lasting and inexpensive to be practical for the building of residences and small structures. Its usefulness has been proved in California by the construction and the actual use in many homes and farm buildings. Adobe buildings can be attractive, sanitary, fire-resistant, dry, sound proof, and well insulated against heat and cold. . . cost varies: but generally an adobe building will cost about the same as a wooden structure of the same size. The builder can cut his cost by using his own labor and by eliminating decorative features." California builders claim that a stabilized adobe brick wall can be built for from one-fourth to one-third the cost of a wall of ceramic or common brick. A wall of ordinary brick costing \$100 would cost only from \$25 to \$33 if built of stabilized adobe brick." The University of California also reports: "The popular and technical acceptance of bituminous emulsions as an adobe stabilizing agent constitutes the most interesting development of recent years in this field. A finely divided form of bituminous material is used in the mixing emulsion, which is incorporated with the mixing water for uniform distribution in the soil mass. In the process of drying, the surface tension of the moisture films surrounding the soil particles close about each grain so that when the mass is dried out it does not readily absorb water again. Properly treated specimens may be submerged in water for days, with the apparent moisture penetration and softening confined to an 1/8 inch surface layer and absorption of about 5 per cent or less by weight. Roofs have been constructed of a bituminous stabilized mud, laid on solid sheathing in a 1 to 2-inch layer.

COMPARATIVE COST OF BUILDING MATERIALS

Recently an approximate method of comparative costs of some of the building materials which are available were studied in the Mediterranean area. The cost, or selling price in terms of ordinarily used prices in trade are shown. The second column translates them into a volume basis in terms of cubic meters for more direct comparisons. This column indicates only in the most casual way how different materials would affect the cost of a house. In any specific case, the figures would need to be modified in order to take into consideration the fact that red brick wall, for example, would probably be thinner than one of sun dried brick; or that a concrete wall would probably be thinner than either. On the other hand, before red brick can become part of a house it must have the additional cost of lime, mortar and labor added to its own cost; and concrete must have the cost of forms and possible reinforcing steel.

One of the main objections to building with unstabilized adobe, has been that bricks are subject to washing during prolonged rains, and will slump when soaked with water. Unstabilized adobe used in arid or semi-arid regions will weather very well over a period of years, but the need is apparent, even in arid regions, for adobe buildings, designed to give a maximum protection from weathering by extending the roof a considerable distance beyond the walls, by protecting the bricks with a water proof covering, or by waterproofing the bricks with an "agent" mixed with the "mud".

Emulsified asphalts (asphalts which can be diluted with water) have been used to waterproof adobe mixes in the states of Arizona, California, New Mexico and Texas, and the principles governing the proportions of asphalt and soil, together with the methods of production have been developed sufficiently so that dependable bricks may be manufactured which are highly resistant to weathering.

Plastic-B is a polymerized, dehydrated, powdered molasses that has been resinified and chemically combined with heavy residual bunker fuel oil to make a synthetic asphalt plastic that is far superior to ordinary asphalt and when mixed with clay and sand will bind the particles together to make a strong plastic adobe brick "Plastic-Brick", a building brick that is both a sound and a heat insulator which is fireproof, insect-proof, and can be painted or plastered.

A man and his family, in a rural district, may make bricks during periods of unemployment or during long periods of vacation or leave. While they are probably not making bricks economically from the standpoint of production per man hour, or they may not do a "finished" job of laying the bricks into the walls, yet they are constructing a building with the least possible outlay of cash. Plastic-B stabilized brick may be used similarly without making an appreciable difference in the cost of a building, considering that the addition of Plastic-B to an adobe mix eliminates the need for a protective covering over the bricks. If a person will follow instructions carefully, has a satisfactory plan to work from, is reasonably skilled in the use of tools, and has a "common sense" knowledge of construction, he will be able to make stabilized adobe bricks and lay up the walls for simple homes and structures. However, wide acceptance is now being given bituminous stabilized bricks for contracted construction in the Southwestern States of the U.S.A., where stabilized bricks are made commercially, so as to compete with other materials. In the city, more scientific methods of production are necessary to lower their costs and to insure a uniform quality for the bricks. Naturally, skilled help must be used in this type of building.

Four men, mixing in a pit, should mix and mold between 250 and 320 Plastic-B stabilized adobe bricks (4 inches thick, 12 inches wide and 18 inches long) in an 8-hour day. The production will vary considerably with the availability of materials, and the ease with which they can be mixed, the arrangement of materials, and equipment for efficiency, and the skill of the workman. Three men should be able to produce the same number of bricks in an 8-hour day, using a horse-drawn pug mill mixer. A five man crew should produce 600 to 700 bricks in a day, with an efficient power mixer equipped with an elevator for materials. The bricks should be left on the ground undisturbed for three to four days until they have hardened sufficiently to be handled, then they should be stood on edge to facilitate "drying out" from all sides. While they are lying flat on the ground, they are easily eroded by rain, or may be broken by animals; goats and cattle seem as anxious to put their hoof-prints in "mud" bricks as children are to write their names in fresh concrete. When the bricks are turned up "loose material is scraped from the bottom with a trowel or board. The bricks need not be true to an exact thickness, but irregularities which would interfere with laying them up should be removed.

Bricks are dried on edge for a week or ten days and then stacked loosely in a pile. The top of the pile may be protected with boards covered with dirt or pieces of roofing materials. The combined loss of bricks due to cracking or breakage should not be more than 10%. If a brick starts to surface-crack, it can be scored through the middle with a trowel and will usually make two good half-bricks. A large percentage of breakage will be due to standing the bricks on edge or stacking them before they have dried sufficiently. A soil suitable for adobe or stabilized adobe will have certain general characteristics: First, it will be easy to mix and mold. Second, when molded into bricks it will not warp or crack excessively in drying. Third, the resulting bricks will be sufficiently strong to withstand handling and have high resistance to natural weathering. A promising soil is the kind that makes a good roadbed. The term "adobe" as it is often used, is misleading. The soil used for adobe bricks is not as sticky as one usually called adobe. It must have sufficient clay to bind the coarse particles of soil together and yet the percentage of sand, or sand and gravel, must be high to prevent too much shrinkage in drying. Sandy clays or clay loams will usually be the most suitable soils for adobe bricks. Experiments have been conducted for years by the U.S. Government and many State Universities to determine what types of soils will make satisfactory earth walls, but no laboratory procedure has been developed by which a soil for adobe bricks may be selected with certainty. The reasons for the behavior of soils are still not "clearly" understood. Until such a procedure can be developed, soils in an area which have not been previously used to make adobe bricks, should be tested by the "Sample Method". Samples of soils which are to be tested for making adobe bricks should be collected and three test bricks, the full size, to be used in the building, made of each. Approximately three cubic feet of soil will be needed to make three bricks four inches thick by twelve inches wide by eighteen inches long. (Small structures may be made with bricks 4 inches, by 8 inches, by 16 inches) and this soil should be taken below the grass roots. Soils with a large amount of humus will make porous bricks that have a tendency to crumble as the vegetation decays.

The following considerations are important when the selection of sample soil is made:

1. Is the soil easily available? Too often samples are taken several miles from the building site when the material excavated for the basement or foundation would have been satisfactory.
2. Is there sufficient soil in the place from which the sample was taken to make the necessary bricks? Is the soil uniform in composition and free from lumps which are difficult to break up? The excavation must be about 1-1/4 times the volume of the walls minus the door and window openings.
3. Does the soil seem to have similar characteristics to other soils we have used for making sample bricks? Such soils may often be identified by their color or the depth at which they are found below the ground surface. A large percentage of the soils are used for adobe are light in color yellow or reddish. The color of a soil may or may not have an influence upon the weathering of adobe bricks, but many people believe that reddish soils are best.

The procedure for mixing, molding and curing sample bricks is the same as that for making regular bricks. Water is added slowly to the soil as it is mixed in a mortar box. The material is turned over and worked with a shovel or hoe until the water is distributed evenly throughout the mix and all dry lumps are broken up. The moisture content should be such that the mud can be worked into the corners of the form without too much difficulty and yet the brick should not "slump" appreciably when the form is removed. A bottomless form, lined with sheet metal, constructed of surfaced lumber and with one or more compartments should be used to mold sample bricks. The form should be four inches deep and each compartment have inside dimensions the same as the bricks to be made. Sample bricks should be molded out-of-doors so that they will dry under the same conditions as the regular bricks. The form should be thoroughly soaked, placed on ground free of vegetation, and filled with mud. The mud is worked forcefully into the mold with the hands so as to fill all corners, then struck level with the top. The surface is sprinkled with water and rubbed smooth with the hands. The form is then carefully lifted and the bricks left in place to dry. One of the three bricks for each sample soil should be protected from too rapid drying by covering it with a piece of burlap. If any cracking is going to occur in the bricks, it will show up within an hour or two in fast drying weather. Cracking will be caused by: 1. Too much clay in the soil. 2. Inadequate mixing or insufficient moisture. 3. Rapid drying. More bricks for test will crack because the clay content of a soil is too high than for any other reason. The "feel" of the mix as it is being worked with a hoe will indicate whether a soil has the proper proportions of sand and clay. A soil high in clay content will be difficult to work and will stick to the hoe. The hoe will clean itself in very sandy materials. A soil which will probably crack the least in drying and have satisfactory resistance to whethering will "just barely slip off the hoe, leaving traces of dirt on it."

It is difficult to control the drying of adobe bricks. The bricks dry out rapidly from one side only, and it is surprising that more bricks do not crack. Tension on the side drying tends to curl the bricks and if the mud does not have sufficient bond or the shrinkage of the surface exposed is too great, the bricks crack. More cracking will occur on warm windy days than on cool days. If one test brick for a sample covered with burlap does not crack, it may be possible to use that soil by covering the regular bricks with burlap or molding them in the shade. If it does crack, the soil must be corrected with sand, or straw, or both, added to the mix, and three additional test bricks should be made for each variation of the original mix tried. Sand is preferred to straw for modifying soils as better bricks result. Straw holds the brick together during initial drying but it has little value afterwards, except to reduce weight. In fact, if too much straw is added to a mix, or if it becomes "bunched" in a brick, the brick will be weakened considerably. Cotton, or a similar fibrous material, having a high tensile strength and being resistant to decay, will make a better binding material. When sand is available to correct a soil from cracking, it should be added to a mix for test bricks until the "mud" will slip off the hoe, leaving traces of dirt on it. The materials for the mix should be carefully measured and a record kept of the proportions used. If sand is not available, a large handful of fibrous material such as chopped straw, rice hulls or cotton-lint should be added for each brick and hoed into the mix after the water has been thoroughly distributed through it. Most bricks will be highly resistant to weathering if they do not crack in drying and if the surface shows good resistance to abrasion when rubbed with the hands. For ordinary construction it is not necessary to test adobe bricks for compressive or shearing strength. If the stabilized adobe bricks are firm enough to stack, haul, and handle without appreciable loss from breakage, they will be sufficiently strong for the construction of simple walls. After the bricks have weathered, the corners should be firm. If they can be easily broken with the fingers the brick is too soft. It should take a strong sharp blow of a hammer to break an adobe brick and the break should be clean.

In the southwest states of the U.S.A. for several years now, a number of architects and contractors have specialized in

□ למעקב

משרד הבינוי והשיכון

לשכת המנהל הכללי

תאריך 25/1/72

אל:

_____ הרצ

א.נ.,

הנדון: הרצ

לוטה מכתבו של סדוק אזול בדיון.

□ אנה בדוק והעבר הערותיך למכתב המצנף.

□ אנה השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת המנכ"ל.

בברכה

כ/אוי
עוזר המנכ"ל

התאחדות חובלי הברזל
מנהלת הברזל
25-11-1990
ירושלים

בס"ד ה' כסליו תשנ"א = 22.11.90

לכבוד
משרד השיכון
ירושלים.
=====

מ. נ. שלום וברכה.

בשנה האחרונה אני נאלץ לצערי הרב להיות הרבה בבית חולים פוריה
שע"י העיר טבריא. אני נתקל בבעיה רצינית מאוד.
והיא בעיה הכביש המוליך לבית החולים מצומת העיר טבריא ועד פתחו
של בית החולים פוריה.
הכביש מאוד משובש ומהווה סכנה לכולנו. הכביש עקום וישנם הרבה
בורות בדרך וזאת מפני שהכביש מונח על אספלט במקום שיסדר כביש
של ביטון ועליו זפת וכו'.
הנטיעה בכביש באוטובוס המקומי מס. 36 גורם לסבל לכל אחד ואחד.
גם הנטיעה במונית או ברכב פרטי גורם לטילטול של האדם לכל
הכוונים ומהווה סכנה לבדיאותו של האדם. בבדיקה שערכתי במשך
רוב שעות היום והלילה מתברר שבכביש זה נוסעים אלפי כלי רכב לכל
הכוונים גם משאיות ענק הנוסעים לכוון כביש הבקעה ועוד ועוד.
אי לכך אני פונה אליכם כגורם מוסמך וכאחראי על חגרת מ.ע.צ.
לראות לפתרון הבעיה הכאובה. ולא להזניח דברים חיוניים אלו.

בכבוד רב ובתודה מראש
ברוך אוביץ
ת.ד. 1697

טבריא = 14116
~~~~~

העתק ! ראש עיריית טבריא.  
\* שר הפנים.  
\* מגן דוד אדום סניף טבריא.  
\* אגד סניף טבריא.  
\* בית החולים פוריה = טבריא.

ר. הויז' א.י. 36

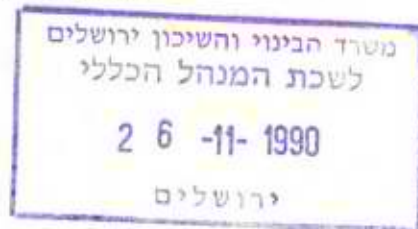


## מדינת ישראל

משרד הבינוי והשכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
אגף כבישים  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ה' בכסליו התשנ"א  
22 בנובמבר 1990

מספר: 7(60)6



לכבוד  
מר יוסי מרגלית  
ראש המנהל לבניה כפרית  
משרד הבינוי והשכון  
ירושלים

א.נ.י.

הנדון: דרך מס' 60 - קטע עוקף מעלה לבונה

למיטב ידיעתינו קיימת החלטה לבצע את כביש עוקף מעלה לבונה במלואו.

על פי הנתונים שבידינו הרי הקטע מדרך 60 ועד עלי בביצוע.

הקטע בין עלי לשילה תוכנן כמעט במלואו אם כי, כנראה, נושא ההזמנה והתשלום עבור התכנון לא הוסדר.

הקטע השלישי משילה ועד דרך מס' 60 לא הוזמן ולא תוכנן.

בהתאם לכך נבקשכם לדאוג להזמנת התכנון של הקטע השלישי והסדרת ההזמנה לקטע עלי - שילה.

לכבוד רב,  
אילנה ט. שנירר  
סגן בכיר למנהל מע"צ

העתק: אינג' עמיקם אורן מנכ"ל משרד השכון  
אינג' יהודה כהן, מנהל מע"צ  
אינג' אבימר גיל, מהנדס מחוז ירושלים  
תיק ת'

(ה22.11.90ה)

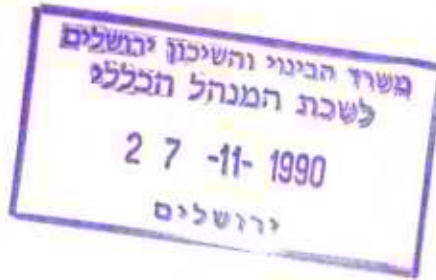
# מדינת ישראל

משרד הבינוי והשכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
אגף כבישים  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ה' בכסליו התשנ"א  
22 בנובמבר 1990

מספר: 6(18)

6/8/21



לכבוד  
אינג' אהוד תייר  
מהנדס עיירית ירושלים  
רחוב הלל 23  
91000

א.נ.

הנדון: כביש טבעת מזרחי - כביש 18 עירוני

בעקבות הסיור שנערך ביום 19.11.90 בהשתתפות מר אריאל שרון, שר הבינוי והשיכון ובהשתתפות מר ט. קולק, ראש עיירית ירושלים הננו ממליצים שמע"צ ועיריית ירושלים יזמינו תכנון משותף לאתור תוואים אפשריים לכביש טבעת מזרחי (כביש 18 עירוני) בקטע אדם נווה יעקב בצפון ועד אזור הר החומה בדרום.

לכבוד רב,  
אינג' מ. שניידר  
סגן בכיר למנהל מע"צ

העתק: אינג' עמיקם אורן, מנכ"ל משרד השיכון  
אינג' יהודה כהן, מנהל מע"צ  
תיק ת'

(ה22.11.90כ)

א"ג

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

יום ד', 20.3.91  
בשעה 16:00

תאריך: ד' בכסלו תשנ"א  
מספר: 21 בנובמבר 1990

Handwritten signature: א"ג

לכבוד  
מר אריאל שרון  
שר הבינוי והשיכון  
כאן  
א.נ.

הנדון: כביש 6 - "חוצה ישראל"

1. בהתאם לסיכום הדיון שנערך במשרדך בתאריך 26.9.90 אני מגיש לך הצעה להחלטת ממשלה:

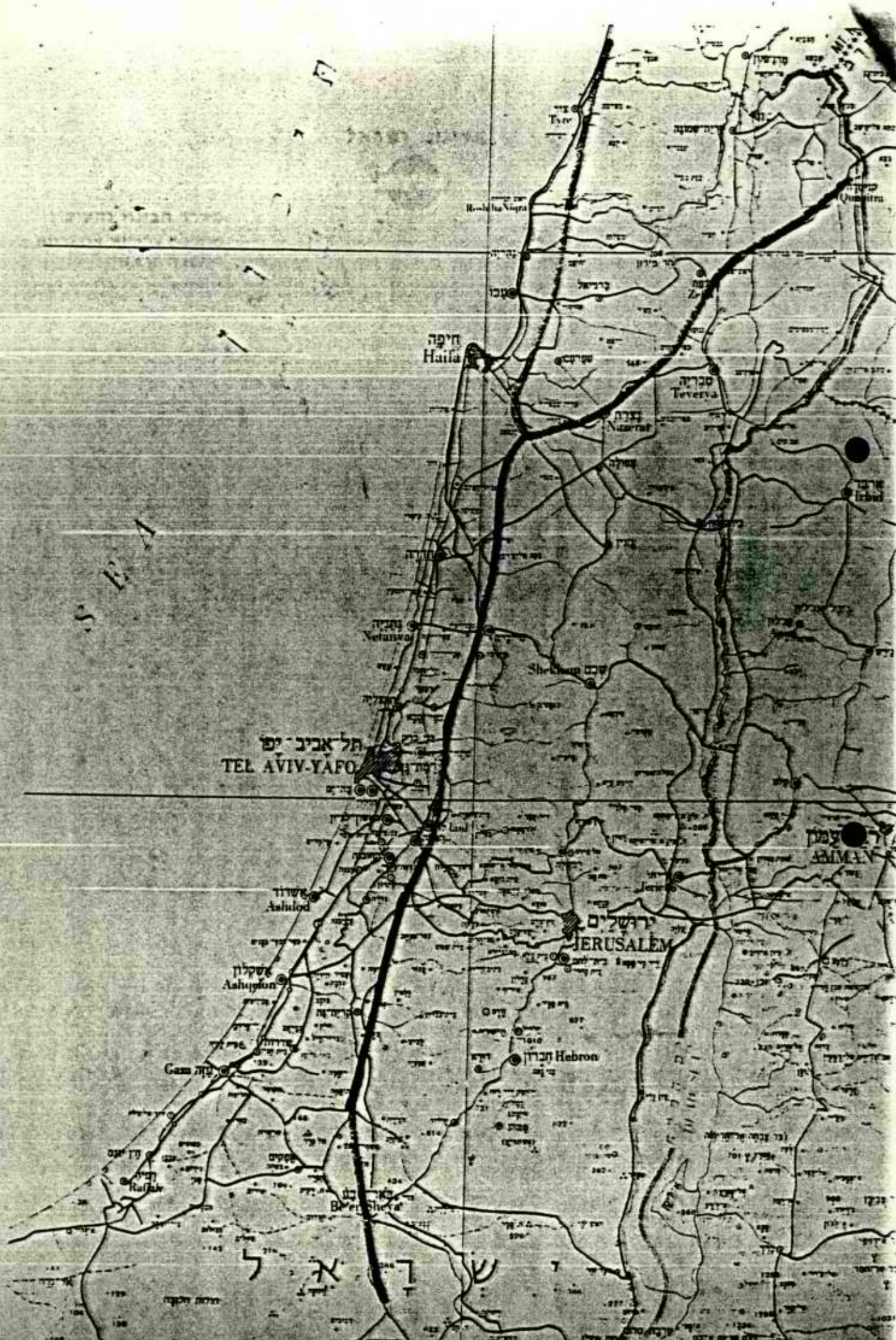
- א. כביש "חוצה ישראל" ייסלל באמצעות יזמים פרטיים להם יוענקו זכוונות לגביית אגרה ופיתוח פעילויות עסקיות בתחום רצועת הדרך.
- ב. חקיקת חוק מיוחד - "חוק כביש 6" - אשר יסדיר את הבעיות הסטוטוריות ואת בעיות הפקעת הקרקעות הדרושות לכביש ולמחלפים, וכן את הנושאים הפיננסיים בין הממשלה למשקיעים ואת דרכי הפיקוח עליהם.

2. כמו-כן מצורפת בזה סקירה תמציתית על הכביש והתוואי עליו הוא עובר.



אוסמניס יוסי ארל -  
א"ג - מר עמיקם אורן  
שאריהו כהן  
רונה צמיר

העתק: אריאל אורן, סניף אגד, נציג א"ג  
מר עמיקם אורן - מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
גב' ציפי בירן - יועצת משפטית משרד הבינוי והשיכון



חיפה  
Haifa

טבריה  
Tiberia

תל אביב-יפו  
TEL AVIV-YAFO

ירושלים  
JERUSALEM

חברון  
Hebron

אשקלון  
Ashqelon

אשדוד  
Ashdod

גזר  
Gaza

רפיח  
Rafiah

בית שמש  
Beit Shimon

צפת  
Zippori

יריחו  
Jericho

קיסריה  
Qesariya

רמלה  
Ramla

נס ציונה  
Ness Ziona

קריית שמונה  
Qiryat Shimon

נצרת  
Nazareth

עפולה  
Ephraim

נתיבות  
Netivot

שכם  
Shechem

ביתר  
Beit Rimon

ביתר עילית  
Beit Rimon

ביתר גומא  
Beit Rimon

ביתר אשכול  
Beit Rimon

ביתר יבנה  
Beit Rimon

ביתר עין  
Beit Rimon

ביתר חגית  
Beit Rimon

ביתר יצחק  
Beit Rimon

ביתר יוסף  
Beit Rimon

ביתר שלום  
Beit Rimon

ביתר צדק  
Beit Rimon

ביתר צדק  
Beit Rimon

ביתר צדק  
Beit Rimon

מדינת ישראל

מדינת ישראל

מדינת ישראל

מדינת ישראל

מדינת ישראל

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

עלות ההרשעות שיופקעו תכלול ב"הבילות הממון" לכביש אשר יידרש לגייס היזם המיועד והסכום יוחזק לממשלה במסגרת החוזה שיוכרת עם היזם.

הפקעת ההרשעות תבוצע באמצעות הפקעת סמכויות מיוחדות, שיוקנו לממשלה - באמצעות חוק כביש 6.

8. חקיקה

כדי להפעיל את הכביש כפרויקט עסקי יש צורך בחוק מיוחד אשר מכוחו יוענק הזכיון ליוזמים. יאפשר גבית אגרה מהמשתמשים בכביש. החוק יקבע את מערכת היחסים הכספיים בין הממשלה לבין מהבלי הזכיון כגון ערבויות, מסוי וכו'. החוק גם יסדיר את מערכת הפיקוח על פעולות מהבלי הזכיון כדי לשמור על האינטרס הציבורי וכן יפעט את ההליכים הסטטוטוריים והליכי הפקעת ההרשעות הנדרשות לכביש ולמחלפים.

9. כוח זמנים

כוח הזמנים להידים הפרויקט מוצע כדלהמן:

1990 השלמת התכנון הראשוני, הסקרים וגביש קונספט עסקי של הפרויקט.

1991 מפול בחקיקה, תכנון מיקום, אשורים סטטוטוריים והכנת הצעה ליוזמים.

1992-93 תכנון מפורט ומפול במקרקעין.

1994-98 בצוע השלב הראשוני של הכביש, באורך של 64 ק"מ, בין כבישי הרוח. המתחברים לתחניה בצפון ולאשדוד בדרום.

10. סיכום

מדינת ישראל נמצאת כיום בעמדה נוחה להניח מהיתרונות של כביש מהיר מסי הנמצא במקום אסטרטגי - מרכזי במדינה וזאת בטווח קצר יחסית ובאמצעות ממון הקמה ותפעול של הסקטור הפרטי. ממון זה יושג באמצעות מכרז בינלאומי אשר ייעודו לפתח שווקי הון חדשים להשקעות בישראל: מקור ממון כזה, יקל על אילוצי תהציב בהשר לממון פעילויות אחרות ובעלות עדיפות גבוהה כגון: בני למגורים, ייצירת מקורות תעסוקה, בטחון וכו'.

כביש מסי 6 יסייע ויתרום תרומה חשובה להשגת יעדי פיתוח לאומיים. לך שימוש במשאבים הפיננסיים המקומיים והמזגבלים.

לפיכך מונחת לפני הממשלה הצעה לאשר את פרויקט כביש מסי 6 ולגשת מידוי למימושו באמצעות גיוס יזמים והון בין - לאומיים בתנאי התקשרות כן שיגובשו במסגרת חוק כביש מסי 6 שייבא ע"י הממשלה לאישור הכנסת - בהקדם.

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

5. התועלת למשה הלאומי

בדיקות הכדאיות הכלכליות של הפרויקט הצביעו על רמת תשואה גבוהה ביותר למשה הלאומי.

בחינת הפרמטרים של עלויות הסליקה והאחזקה של הכביש מצד אחד לעומת החסכון שיוביא למערכת התחבורתית הארצית בהוצאות התפעול של בלי הרכב וזמן הנוסעים יגיע לכ-100 מליון דולר לשנה במוצע; החסכון למשה הלאומי באופה התכנון של 20 שנה יגיע לכשני מיליארד דולר.

שעור התשואה נמוך להוצי המושקע במחירים הנועם מסתכם בלמעלה מ-40%.

היחס תועלת / עלות מגיע מעל לפי 5.

הפרמטרים הכלכליים והחשיבי התועלות מראים כי ביצוע הפרויקט יהווה תרומה רבה ערך לכלכלה הלאומית.

מכאן החשיבות העליונה בהבטת החלטה לזרוע תהליכי התכנון והביצוע כולל חקיקה אשר תסייע בראצת מימושו של הפרויקט.

6. הקמת הפרויקט כמפעל עסקי

הפוטנציאל הכלכלי הגלום בפרויקט ושעורי התשואה הגבוהים עשויים למשוך משקיעים אשר יתנו נר עצמם לממן את הפרויקט ולכסות את ההשקעה והתפעול מגביית אגרה מהמשתמשים בכריש וזכינות שונים נוספים בתחום התוואי המוצע.

ההבט העסקי של הפרויקט נבדקה ע"י חברת הייעוץ האמריקאית ומסקנתם היא כי הפרויקט אמור להיבני למדי זעזעו למשוך משקיעים זרים אשר יהיו מיכנים לממן את הפרויקט ולנהל אותו כמפעל עסקי.

היתרונות שיצמחו למשק הישראלי הם במשיבת הזן זר להשקעה בענף תשתית חיוני ובשחרור המשאבים הדרושים לסלילת הכביש להשקעה ביעדים אחרים של הכלכלה הלאומית.

המשקיעים יפעילו את הפרויקט ע"פ זכיון ובתנאים אשר ישמרו על האינטרס הציבורי הן מבחינת השרות לצבור והן מבחינת הכלכלה הלאומית.

שתוף יזמות פרטית עשוי להצר את משך הביצוע של הכביש ולהעמיד אותו לרשות המטק בתקופה הצרה יחסית לסלילתו במסגרת תוכניות הסלילה שבתקציבי הפיתוח הממשלתי.

7. הליכי הפקעת קרקעות ופינויים

כתנאי למתן אפשרות ליזמות הפרטית להכנס לפרויקט זה. על הממשלה יהיה לדאוג מראש להפקעת התוואי ופינויו - לפני כניסת היזם לעיסקה.



מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הבאשי  
ירושלים

הנגישות הנדרשת למחזר והפוטנציאל הקרקעי לאורך תוואי הרדיו עשויים למשוך יזמים לפיתוח צדי הכביש הן בהקמת שרותי דרך כגון תחנות דלק, בתי קפה, מסעדות וכן עשוי להיות הטליוויזור למשיכת משקיעים לפרויקטים מגוונים, בפיתוח האזורי של מזרח המדינה החל מהקמת שכונות מגורים, מפעלי תעשייה, מרכזי הניות ושוק. אזורי נופש וספורט.

סלידת הכביש תחייב השקעות יקרות ועל כן נבדקת האפשרות לשתף במימון יזמים פרטיים מהארץ ומחו"ל. היזמים יממנו גם את האחזקה והתפעול של הכביש ובתמורה יוענקו להם זכויות לפתח פעילויות כלכליות בעידוי הכביש וכן לגבות אגרה מהמשתמשים בכביש. בכך מהרה, אגרה זו תהיה נמוכה מהתועלת שיפיקו המשתמשים בכביש, מהחסכון בזמן הנסיעה ומהוצאות התפעול של כלי הרכב.

שלב הסלידה של הכביש

שלב א' - הטע באורך של 64 ק"מ בין כביש הרוחב לנתניה לבין כביש הרוחב לאשדוד.

שלב ב' - הטע שהוא המשך צפונה של שלב א' עד צומת אליקים על כביש ואד מילה והמשך דרומה עד הרית גת.

שלב ג' - הטע צפוני שימשיר את הכביש צפונה בשתי זרועות אחת לגליל המערבי והשנייה לגליל המזרחי. ההטע הדרומי יושלים את המשך הכביש עד לבאר שבע.

3. תכנון

כדי להדגם את הנושא נערה תכנון ראשוני של התוואי וכן נערכו סקרי תחבורתיים, גאולוגיים והדרולוגיים, וסקרים על השפעות סביבתיות, סקר שמוש הרקע ובעלויות.

נערכו תחזיות תנועה על הכביש בהטעים השונים והשנויים הצפויים בשמושי הרק לאורך התוואי ובתחומי ההשפעה על הכביש.

לאור הסקרים הלכו אותרו מספר חלופות של התוואי בהטעים שונים ונבחר החלופה האופטימלית.

נערכו בדיקות כדאיות כסלליות של הכביש מהם הסתבר שהתועלת למשתמשים ילמט הינה גבוהה ביותר מבחינת החסכון בזמן לנוסעים והחסכון בהוצאות התפעול של הרכב.

4. ההשקעה

עלות הסלידה של ההטע הראשון בין כביש הרוחב לנתניה וכביש כביש הרית לאשדוד באורך של 64 ק"מ עם המחלפים נאמדת בכ-400 מיליון דולר.

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

ב' בכסלו תשנ"א  
19 בנובמבר 1990

כביש מהיר מס' 6  
=====

1. מבוא

בתחילת שנת 1990 הזמין משרד הבינוי והשיכון באמצעות מע"צ "תכנון ראשוני וסקר כדאיות מהיר לכביש מהיר מס' 6". התכנון והבדיקה מבוצעים ע"י צוות רב תחומי בראשות "חלו"א - חברה למדידות והנדסה אזרחית (1965) בע"מ" ובשיתוף G.A. Partners, a unit of the Arthur Andersen & Co. Real Estate Services Group. חברה יעוץ כלכלית גדולה מארצות הברית. נתוני היסוד לתחילת הסקר, היו נתונים שנאספו ועובדו במסגרת "תכנית ההשקעות של מחוז המרכז" שעובדה בהנחית מע"צ ע"י "המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה".

מטרת הסקר, גוועה לאתר תוואי מתאים - לאחר בחינת חלופות - ולהביא לאשורו באופים הסטטוטוריים ברמה של תכנית מתאר, עבור הכביש למערכת הדרכים הארצית. נתון כלכלי של הכביש מהרובט של המשרד הלאומי ולבחון את האפשרות להקים אותו כמפעל עסקי של כביש אגרה בשתיים ימים פרטיים.

2. הפרויקט

כביש 6 נועד להיות השדרה המרכזית של מדינת ישראל.

הכביש יעבור ממזרח לאזור החוף המאוכלס בצפיפות ושבו מערכות התשתית הגיעו לרמה מבחינת השומם שלהם.

הכביש יתחיל מבאר שבע דרך הרות את וימשוך לראשי הארבעות בשפלה הפנימית יעבור ליד נתב"ג, ימשיך צפונה ויחצה את כביש נחל עירון, יתחבר לכביש ואד מילה בצומת אכיליים ומשם, ימשיך בשתי קטעים לגליל המערבי ולגליל המזרחי.

כביש זה יהווה המיבייל הארצי לתנועה צפון-דרום ויהצר את המרחקים מהגליל ומהנגב אל אזור המרכז ובכך יתרם, בין היתר, למדיניות פזור האוכלוסים (החשובה במיוחד בשנות עליה המונית), ליתר נידות עובדים במדינה ולהגבר הפרויקט במשלה.

תוואי הכביש יעבור באזורים דלילים יחסית מבחינת בניין ושימושי הרחע. יד עם זאת, הוא יהיה בעל נגישות נוחה בגלל התחברויותיו עם כבישי הרותם הכביש יסלל ברמה של כביש מהיר עם מסלולים מופרדים. התחברויות אליו יהיו במפלסים נפרדים ע"י מחלפים. הכביש יפתור בעיות תחבורה באזור המרכז בקיוו "כביש טבעת" לאזור המטרופוליטאני של תל אביב.

מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

א' בכסלו תשנ"א  
20 בנובמבר 1990

הצעת להחלטת ממשלה להשגת הכביש הנוצרי בישראל

הממשלה מחליטה:

1. לסגול כביש מהיר הנוצרי בישראל בתואר של כביש א' שבתוכנית המתאר הארצית לכבישים (תמ"א/3), הנו פרויקט לאומי בעל עדיפות גבוהה.
2. מימון הכביש יעשה ע"י משקיעים פרטיים, אשר במסגרת זכיון שיוענה להם, יתחייבו לסגול, לתחזק ולתפעל את הכביש ומתקניו, ובתמורה יורשו לגבות אגרה מהמשתמשים בכביש, ולהשתמש בשטחים שיועמדו לרשותם בצדו הכביש להקמת שרותים ומתקנים ולתפעל אותם בצורה מסחרית.
3. שר הבינוי והשבנוי, יביא לממשלה הצעת חוק שיהרא חוק כביש א' שבאמצעותו ניתן לפשט את ההליכים הסטטוטוריים ואת הפקעת ההרשעות הדרושות לסגילת הכביש ואשר מביחיו יוענה הזכיון למשקיעים, יסדיר את מערכת הכספים בין הממשלה להקבלי הזכיון, וכן יסדיר את מערכת הפיקוח על פעולות מקבלי הזכיון כדי לשמור על האינטרס הציבורי.

6-3-91  
17:00:00

MINISTER OF THE INTERIOR



שר הפנים

ירושלים, ו' באדר החשנ"א  
20 בפברואר 1991

תמא 3

אל: מזכיר הממשלה

010230

מכובד

הנדון: סליחה כביש מס' 6 - הצעת שר הבינוי והשכון  
מכתב: מיום 30.1.91

משרד  
20-02-1991  
דאר

להלן הערות להצעות שר הבינוי והשיכון:

1. החוזא של כביש מס' 6 אושר בתכנית המיתאר הארצית לדרכים תמא/3. קיימים קשיים בקטעים מסויימים לאישור סופי של הכליאת המיתאר והתכנות המפורטות ברמה המקומית. מוצע שאנשי משרד הבינוי והשיכון ימציצו יבואו בדברים עם אנשי משרד לאיתור הקשיים וייעשה נסיון משותף להביא לפתרון מהיר של הבעיות במסגרת הליכי התכנון הקיימים.
  2. שר הבינוי והשיכון מבקש שהממשלה תסמין אותו ליזום חקיקה לקיצור הליכי התכנון וההפקעות הדרושים לביצוע הכביש.
- השר הממונה על ביצוע חוק התכנון והבניה הוא שר הפנים. דאוי שגם בענין זה, ההצעות של משרד הבינוי והשיכון לחיקוים בחוק יוגשו לבדיקה משותפת בין שני המשרדים, בטרם תינתן החלטת הממשלה.

ב.ג. דול/ה

הרב אריה דרעי  
שר הפנים

העק: ראש הממשלה  
סגן ראש הממשלה זשר התעשייה והמסחר  
שר האוצר  
שר הבינוי והשיכון ✓  
שר המשפטים  
שר התחבורה  
מינהל התכנון, משרד הפנים  
היועץ המשפטי משרד הפנים

# מדינת ישראל

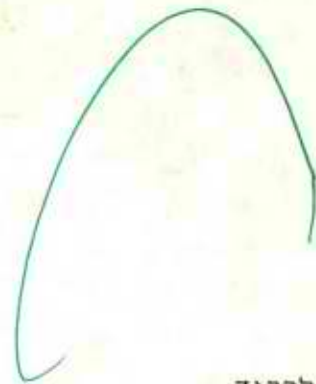


משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ד' בכסלו תשנ"א  
21 בנובמבר 1990  
מספר:

6(6)5

*Handwritten signature in blue ink.*



לכבוד  
מר אריאל שרון  
שר הבינוי והשיכון  
כאן  
א.נ.נ.

משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת המנהל הכללי  
25-11-1990  
ירושלים

הנדון: כביש 6 - "חוצה ישראל"

1. בהתאם לסיכום הדיון שנערך במשרדך בתאריך 26.9.90 אני מגיש לך הצעה להחלטת ממשלה:

- א. כביש "חוצה ישראל" ייסלל באמצעות יזמים פרטיים להם יוענקו זכוונות לגביית אגרה ופיתוח פעילויות עסקיות בתחום רצועת הדרך.
- ב. חקיקת חוק מיוחד - "חוק כביש 6" - אשר יסדיר את הבעיות הסטוטוריות ואת בעיות הפקעת הקרקעות הדרושות לכביש ולמחלפים, וכן את הנושאים הפיננסיים בין הממשלה למשקיעים ואת דרכי הפיקוח עליהם.

2. כמו-כן מצורפת בזה סקירה תמציתית על הכביש והתוואי עליו הוא עובר.

ב ב ר כ ה,  
יהודה כהן  
מנהל מע"צ

*Handwritten notes in blue ink:*  
3 ימים  
התקן  
16-1

העתק:  
מר עמיקם אורן - מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
גב' ציפי בירן - יועצת משפטית משרד הבינוי והשיכון



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

ג' בכסלו התשנ"א  
20 בנובמבר 1990

הצעה להחלטת ממשלה בקשר לכביש חוצה ישראל

הממשלה מחליטה:

1. לסלול כביש מהיר חוצה ישראל בתואי של כביש 6 שבתוכנית המתאר הארצית לכבישים (תמ"א/3), הנו פרויקט לאומי בעל עדיפות גבוהה.
2. מימון הכביש יעשה ע"י משקיעים פרטיים, אשר במסגרת זכיון שיוענק להם, יתחייבו לסלול, לתחזק ולתפעל את הכביש ומתקניו. ובתמורה יורשו לגבות אגרה מהמשתמשים בכביש, ולהשתמש בשטחים שיועמדו לרשותם בצדי הכביש להקמת שרותים ומתקנים ולתפעל אותם בצורה מסחרית.
3. שר הבינוי והשכון, יביא לממשלה הצעת חוק שיקרא חוק כביש 6 שבאמצעותו ניתן לפשט את ההליכים הסטטוטוריים ואת הפקעת הקרקעות הדרושות לסלילת הכביש ואשר מכוחו יוענק הזכיון למשקיעים, יסדיר את מערכת הכספים בין הממשלה למקבלי הזכיון, וכן יסדיר את מערכת הפיקוח על פעולות מקבלי הזכיון כדי לשמור על האינטרס הציבורי.

# מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים  
ב' בכסלו התשנ"א  
19 בנובמבר 1990

כביש מהיר מס' 6

=====

## 1. מבוא

בתחילת שנת 1990 הזמין משרד הבינוי והשיכון באמצעות מע"צ "תכנון ראשוני וסקר כדאיות מקיף לכביש מהיר מס' 6". התכנון והבדיקה מבוצעים ע"י צוות רב תחומי בראשות "חלו"א - חברה למדידות והנדסה אזרחית (1985) בע"מ" ובשיתוף G.A. Partners, a unit of the ARTHUR ANDERSEN & CO. Real Estate Services Group, חברה יעוץ כלכלית גדולה מארצות הברית. נתוני היסוד לתחילת הסקר, היו נתונים שנאספו ועובדו במסגרת "תכנית ההשקעות של מחוז המרכז" שעובדה בהנחית מע"צ ע"י "המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה".

מטרת הסקר נועדה לאתר תוואי מתאים - לאחר בחינת חלופות - ולהביא לאשורו בגופים הסטטוטוריים ברמה של תכנית מתאר, חבור הכביש למערכת הדרכים הארצית, נתוח כלכלי של הכביש מההבט של המשק הלאומי ולבחון את האפשרות להקים אותו כמפעל עסקי של כביש אגרה בשתוף יזמים פרטיים.

## 2. הפרויקט

כביש 6 נועד להיות השדרה המרכזית של מדינת ישראל.

הכביש יעבור ממזרח לאזור החוף המאוכלס בצפיפות ושבנו מערכות התשתית הגיעו לרויה מבחינת העומס עליהם.

הכביש יתחיל מבאר שבע דרך קרית גת וימשיך לרגלי הגבעות בשפלה הפנימית, יעבור ליד נתב"ג, ימשיך צפונה ויחצה את כביש נחל עירון, יתחבר לכביש ואדי מילק בצומת אליקים ומשם ימשיך בשתי זרועות לגליל המערבי ולגליל המזרחי.

כביש זה יהווה המוביל הארצי לתנועה צפון-דרום ויקצר את המרחקים מהגליל ומהנגב אל אזור המרכז ובכך יתרום, בין היתר, למדיניות פזור האוכלוסין (החשובה במיוחד בעתות עליה המונית), ליתר ניידות עובדים במדינה ולהגברת הפריון במשק.

תוואי הכביש יעבור באזורים דלילים יחסית מבחינת בנוי ושימושי קרקע. יחד עם זאת, הוא יהיה בעל נגישות נוחה בגלל התחברויותיו עם כבישי הרוחב. הכביש יסלל ברמה של כביש מהיר עם מסלולים מופרדים. התחברויות אליו יהיה במפלסים נפרדים ע"י מחלפים. הכביש יפתור בעיות תחבורה באזור המרכז בהיותו "כביש טבעת" לאזור המטרופוליטאני של תל אביב.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

הנגישות הנוחה מחד והפוטנציאל הקרקעי לאורך תואי הכביש עשויים למשוך יזמים לפיתוח צדי הכביש הן בהקמת שרותי דרך כגון תחנות דלק, בתי קפה, מסעדות וכן עשוי להיות קטליזטור למשיכת משקיעים לפרויקטים מגוונים, בפיתוח האזורי של מזרח המדינה החל מהקמת שכונות מגורים, מפעלי תעשייה, מרכזי קניות ושווק, אזורי נופש וספורט.

סלילת הכביש תחייב השקעות יקרות ועל כן נבדקת האפשרות לשתף במימון יזמים פרטיים מהארץ ומחו"ל, היזמים יממנו גם את האחזקה והתפעול של הכביש ובתמורה יוענקו להם זכויות לפתח פעילויות כלכליות בצידי הכביש וכן לגבות אגרה מהמשתמשים בכביש. בכל מקרה, אגרה זו תהיה נמוכה מהתועלת שיפיקו המשתמשים בכביש, מהחסכון בזמן הנסיעה ומהוצאות התפעול של כלי הרכב.

שלבי הסלילה של הכביש:

שלב א' - קטע באורך של 64 ק"מ בין כביש הרוחב לנתניה לבין כביש הרוחב לאשדוד.

שלב ב' - קטע שהוא המשך צפונה של שלב א' עד צומת אליקים על כביש ואדי מילק והמשך דרומה עד קרית גת.

שלב ג' - קטע צפוני שימשיך את הכביש צפונה בשתי זרועות אחת לגליל המערבי והשנייה לגליל המזרחי. הקטע הדרומי ישלים את המשך הכביש עד לבאר שבע.

### 3. תכנון

כדי לקדם את הנושא נערך תכנון ראשוני של התוואי וכן נערכו סקרים תחבורתיים, גאולוגיים והדרולוגיים, וסקרים על השפעות סביבתיות, סקר שמושי קרקע ובעלויות.

נערכו תחזיות תנועה על הכביש בקטעים השונים והשנויים הצפויים בשמושי קרקע לאורך התוואי ובתחומי ההשפעה על הכביש.

לאור הסקרים הללו אותרו מספר חלופות של התוואי בקטעים שונים ונבחרה החלופה האופטימלית.

נערכו בדיקות כדאיות כלכלית של הכביש מהם הסתבר שהתועלת למשתמשים ולמשק הינה גבוהה ביותר מבחינת החסכון בזמן לנוסעים והחסכון בהוצאות התפעול של הרכב.

### 4. ההשקעה

עלות הסלילה של הקטע הראשון בין כביש הרוחב לנתניה ולבין כביש הרוחב לאשדוד באורך של 64 ק"מ עם המחלפים נאמדת בכ-400 מליון דולר.



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

5. התועלת למשק הלאומי

בדיקות הכדאיות הכלכלית של הפרויקט הצביעו על רמת תשואה גבוהה ביותר למשק הלאומי.

בחינת הפרמטרים של עלויות הסלילה והאחזקה של הכביש מצד אחד לעומת החסכון שיביא למערכת התחבורתית הארצית בהוצאות התפעול של כלי הרכב וזמן הנוסעים יגיע לכ-100 מליון דולר לשנה במוצע; החסכון למשק הלאומי באופן התכנון של 20 שנה יגיע לכשני מיליארד דולר.

שעור התשואה נטו להון המושקע במחירים קבועים מסתכם בלמעלה מ- 40%.

היחס תועלת / עלות מגיע מעל לפי 6.

הפרמטרים הכלכליים ותחשיבי התועלות מראים כי ביצוע הפרויקט יהווה תרומה רבת ערך לכלכלה הלאומית.

מכאן החשיבות העליונה בקבלת החלטה לזרז תהליכי התכנון והביצוע כולל חקיקה אשר תסייע בהאצת מימושו של הפרויקט.

6. הקמת הפרויקט כמפעל עסקי

הפוטנציאל הכלכלי הגלום בפרויקט ושעורי התשואה הגבוהים עשויים למשוך משקיעים אשר יקחו על עצמם לממן את הפרויקט ולכסות את ההשקעה והתפעול מגביית אגרה מהמשתמשים בכביש וזכיונות שונים נוספים בתחום התוואי המוצע.

ההבט העסקי של הפרויקט נבדק ע"י חברת הייעוץ האמריקאית ומסקנתם היא כי הפרויקט אטרקטיבי למדי ועשוי למשוך משקיעים זרים אשר יהיו מוכנים לממן את הפרויקט ולנהל אותו כמפעל עסקי.

היתרונות שיצמחו למשק הישראלי הם במשיכת הון זר להשקעה בענף תשתית חיוני ובשחרור המשאבים הדרושים לסלילת הכביש להשקעה ביעדים אחרים של הכלכלה הלאומית.

המשקיעים יפעילו את הפרויקט ע"פ זכיון ובתנאים אשר ישמרו על האינטרס הצבורי הן מבחינת השרות לצבור והן מבחינת הכלכלה הלאומית.

שתוף יזמות פרטית עשוי לקצר את משך הביצוע של הכביש ולהעמיד אותו לרשות המשק בתקופה קצרה יחסית לסלילתו במסגרת תוכניות הסלילה שבתקציבי הפיתוח הממשלתי.

7. הליכי הפקעת קרקעות ופנויים

כתנאי למתן אפשרות ליזמות הפרטית להכנס לפרויקט זה. על הממשלה יהיה לדאוג מראש להפקעת התוואי ופינויו - לפני כניסת היזם לעיסקה.

## מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

עלות הקרקעות שיופקעו תכלול ב"חבילות הממון" לכביש אשר יידרש לגייס היזם המיועד והסכום יוחזר לממשלה במסגרת החוזה שיכרת עם היזם.

הפקעת הקרקעות תבוצע באמצעות הפעלת סמכויות מיוחדות, שיוקנו לממשלה - באמצעות חוק כביש 6.

### 8. חקיקה

כדי להפעיל את הכביש כפרויקט עסקי יש צורך בחוק מיוחד אשר מכוחו יוענק הזכיון ליזמים. יאפשר גבית אגרה מהמשתמשים בכביש. החוק יקבע את מערכת היחסים הכספיים בין הממשלה לבין מקבלי הזכיון כגון ערבויות, מסוי וכו', החוק גם יסדיר את מערכת הפיקוח על פעולות מקבלי הזכיון כדי לשמור על האינטרס הציבורי וכן יפשט את ההליכים הסטוטוריים והליכי הפקעת הקרקעות הנדרשות לכביש ולמחלפים.

### 9. לוח זמנים

לוח הזמנים לקידום הפרויקט מוצע כדלקמן:

- 1990 השלמת התכנון הראשוני. הסקרים וגבוש קונספט עסקי של הפרויקט.
- 1991 טפול בחקיקה, תכנון מוקדם, אשורים סטוטוריים והכנת הצעה ליזמים.
- 1992-93 תכנון מפורט וטפול במקרקעין.
- 1994-98 בצוע השלב הראשון של הכביש, באורך של 64 ק"מ, בין כבישי הרוחב המתחברים לנתניה בצפון ולאשדוד בדרום.

### 10. סיכום

מדינת ישראל נמצאת כיום בעמדה נוחה להנות מהיתרונות של כביש מהיר מס' 6 הנמצא במקום אסטרטגי - מרכזי במדינה וזאת בטווח קצר יחסית ובאמצעות ממון, הקמה ותפעול של הסקטור הפרטי. ממון זה יושג באמצעות מכרז בינלאומי אשר ייעודו לפתח שווקי הון חדשים להשקעות בישראל; מקור ממון כזה, יקל על אילוצי תקציב בהקשר לממון פעילויות אחרות ובעלות עדיפות גבוהה כגון: בניה למגורים, יצירת מקורות תעסוקה, בטחון וכו'.

כביש מס' 6 יסייע ויתרום תרומה חשובה להשגת יעדי פיתוח לאומיים. ללא שימוש במשאבים הפיננסיים המקומיים והמוגבלים.

לפיכך מונחת לפני הממשלה ההצעה לאשר את פרויקט כביש מס' 6 ולגשת מיידית למימושו באמצעות גיוס יזמים והון בין - לאומיים בתנאי התקשרות כפי שיגובשו במסגרת חוק כביש מס' 6 שיובא ע"י הממשלה לאישור הכנסת - בהקדם.

528

ת י כ ו י

SEA

תל-אביב-יפו  
TEL AVIV-YAFO

חיפה  
Haifa

טבריה  
Teverya

ירושלים  
JERUSALEM

רבת-עמון  
AMMAN

חברון  
Hebron

באר שבע  
Be'er Sheva

ים המלח  
DEAD SEA

י ש ר א ל

I S R A E L



# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ד' בכסלו תשנ"א  
21 בנובמבר 1990  
מספר:

1/2/48  
6/4/9  
6/6/1  
1/1/1

משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת דיכונתל הנכ"ל  
25-11-1990  
ירושלים

לכבוד  
מר דיק לסטר  
יו"ר הוועדה המייעצת לתקינת רעש  
המחלקה לשיפור פני העיר, עיריית ירושלים  
האגף לאכות הסביבה  
ת.ד. 775  
ירושלים 91000

א.נ.

הנדון: תקני רעש מכבישים  
הסמך: מכתבך מתאריך 8.8.90



1. הננו מתנצלים על האחור בתשובה עקב הצורך בברורים ובדיקות נוספות של הצעתכם בנושא תקני רעש.
2. אנו חלוקים עם הוועדה הן בצד התוכני מקצועי והן באשר להרכבה ושיטת עבודתה המבטאים, לדעתנו, התעלמות מן המציאות הקיימת ואפשרות היישום של ההמלצות בשטח.
3. אנו סבורים כי יש לקדם תקינה בנושא רעש מכבישים אולם זו חייבת להתבסס על ראייה מאוזנת של צרכי הכביש והציבור לעומת צרכי הפרט ולקחת בחשבון את האילוצים הרבים והמורכבים הקיימים בתחום זה. מן הראוי היה כי טרם הסקת מסקנות סופיות ייבחנו השלכותיהן של המלצות אלה בתחום הביצוע, התקציב, התכנון והסביבה.
4. לא ניתן לדעתנו להפריד בין התקנות ובין הפתרונות המחייבים בכל מצב וכן יש לקבוע מי הרשות האחראית לקיום התקנות.

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

5. ראייה מאוזנת וכוללת של הנושא מחייב הקמת ועדה שחבריה ייצגו באופן הוגן את עמדת כל הגורמים הנוגעים בדבר ותכלול את נציגי משרד התחבורה, מע"צ, חברת נתיבי אילון, המשרד לאיכות הסביבה, לשכת המהנדסים והאדריכלים, אדריכלים ואדריכלי נוף, מומחי תנועה ומומחים בתחום האקוסטיקה.

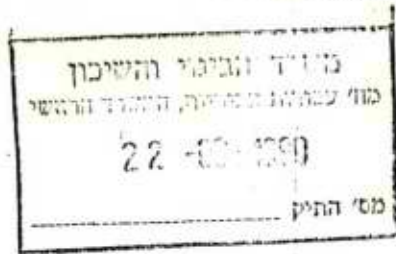


העתקים: (בצרוף הסמך)

|                                                  |                 |
|--------------------------------------------------|-----------------|
| מנכ"ל משרד התחבורה, בנין כלל רח' יפו 97, ירושלים | מר יעקב אבן     |
| מנכ"ל משרד הפנים, קריית הממשלה, ירושלים          | מר דב קהת       |
| מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה, ת.ד. 6234 י-ם 91061   | ד"ר אורי מרינוב |
| הממונה על התקציבים, משרד האוצר, ירושלים          | מר דוד בועז     |
| מנכ"ל משהב"ש                                     | מר עמיקם אורן ✓ |
| מנכ"ל חב' נתיבי אילון, רח' על פרשת דרכים ת"א     | מר דן הולצמן    |

לסטר

עיריית ירושלים



המחלקה לשפור פני העיר  
האגף לאיכות הסביבה  
ת.ד. 775, ירושלים, 91000  
טל : 273274 (02)  
חס' פקסניליה : 894045

יו' אב תש"ן

8.8.90

לכבוד

אלוונזאק אקנין

משכר השכונ

הושע'ק

הוועדה המייעצת לתקינת רעש שמונתה ע"י מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה מגבשת תקני רעש.

בין השאר דנה הוועדה בקביעת תקן לשימושי קרקע בסמוך לכבישים ע"י קביעת שיטה להערכת רעש ותקן לאזור מגורים.

עתה, משנקבעה השיטה העקרונית ונובש התקן, מצאנו לנכון להעביר הצעתנו לגורמים נוגעים על מנת לקבל התייחסותם.

מצ"ב הצעה עקרונית לתקנות רעש מכבישים להתייחסותך.

אבקשך להשיבנו דעתך בהקדם על מנת שנוכל לדון בהערותיך מיד עם תום פגרת הוועדה.

ב ב ר כ ה

דיק לסטר

יו"ר הוועדה המייעצת לתקינת רעש

העתק: ד"ר אורי מרינוב

חברי הוועדה

## תקנות רעש מכבישים

---

### התקנות יחולו על החצבים הבאים:

1. כביש בתכנון בלתי ייחודי.
2. בניין או בניינים בתכנון ליד כביש קיים.
3. מתחם חדש שמתוכננים בו כביש ושימושים אחרים בסמוך לכביש.

הדיונים התבססו על תקנות קיימות במספר ארצות חוץ בנושא זה. הוועדה המייעצה עם מר מיכאל נקמן ממשרד התחבורה ומר דן סתו מהמשרד לאיכות הסביבה.

להלן סיכום עקרונות התקנות כפי שסוכמו בוועדה:

1. התקן יהיה תקן חיצוני שיחול במרחק 1 מ' לפני חזית הבניין הפונה לכביש. כאשר לא ניתן ליישם תקן חיצוני יחול תקן פנימי.
  2. נבדקו מדדי רעש שונים:  $L_{eq}/L_{10}$  לשעת שיא,  $L_{10}$  ל-18 שעות,  $L_{eq}, L_{dn}$  ל-24 שעות.
- על מנת לבחור את המדד המתאים ביותר לאפיון השיפת רעש מכבישים הוחלט כי המדד חייב לעמוד בדרישות כדלהלן:
- א. קיים לגביו מודל מתמטי מקובל לחיזוי רעש מכבישים (כגון מודל "Stamina" של ה-FHWA).
  - ב. ניתן להשיג נתונים תנועתיים מהימנים ואמינים (נפח והרכב תנועה) המחושבים ע"י אותו מדד.
- לפי משרד התחבורה, הנתון המהימן ביותר לחיזוי נפחי תנועה הוא נפח תנועה יממתי.
- הוועדה העדיפה מדד להערכת רעש המכסה את החשיפה ביום וגם בלילה ולכן נקבעה יחידת המדידה  $L_{eq}$  ל-24 שעות.

3. תקן של  $Leq(24 \text{ HOURS}) = 60 \text{ dBA}$  נקבע לאיזורי מגורים. תקן זה מהווה החמרה של כ  $3 \text{ dBA}$  ביחס לקרטריין המומלץ היום ( $Leq = 67 \text{ dBA}$  לשעת שיא) ומשקף את המנמה של הוועדה לנסות ולשפר את המצב הקיים.

לתכנון מפורט בתכנית מאושרת נקבע תקן של  $Leq(24 \text{ HOURS}) = 63 \text{ dBA}$ .

4. חיזוי הרעש ייעשה על פי הערך הקטן מהשניים: נפח התנועה החזוי ל-20 שנה לאחר פתיחת הכביש או קיבולת הכביש ברמת שדות "C".

5. כאשר מפלס הרעש החזוי מהכביש הוא בין  $55 \text{ dBA}$  לבין  $60 \text{ dBA}$  ( $Leq(24) = 60 \text{ dBA}$ ) והרעש החזוי מהכביש מעלה את רעש הרקע ב- $15 \text{ dBA}$  או יותר ייקבע התקן על פי מפלס רעש הרקע בתוספת  $15 \text{ dBA}$ .

6. כאשר רעש הרקע מעל  $Leq(24) = 60 \text{ dBA}$  ייקבע התקן כרעש הרקע.



מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי

ירושלים  
ב' בכסלו התשנ"א  
19 בנובמבר 1990



201  
J

כביש מהיר מס' 6  
=====

1. מבוא

בתחילת שנת 1990 הזמין משרד הבינוי והשיכון באמצעות מע"צ "תכנון ראשוני וסקר כדאיות מקיף לכביש מהיר מס' 6". התכנון והבדיקה מבוצעים ע"י צוות רב תחומי בראשות "חלו"א - חברה למדידות והנדסה אזרחית (1985) בע"מ" ובשיתוף G.A. Partners, a unit of the ARTHUR ANDERSEN & CO. Real Estate Services Group גדולה מארצות הברית. נתוני היסוד לתחילת הסקר, היו נתונים שנאספו ועובדו במסגרת "תכנית ההשקעות של מחוז המרכז" שעובדה בהנחית מע"צ ע"י "המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה".

מטרת הסקר נועדה לאתר תוואי מתאים - לאחר בחינת חלופות - ולהביא לאשורו בגופים הסטטוטוריים ברמה של תכנית מתאר, חבור הכביש למערכת הדרכים הארצית, נתוח כלכלי של הכביש מההבט של המשק הלאומי ולבחון את האפשרות להקים אותו כמפעל עסקי של כביש אגרה בשתוף יזמים פרטיים.

2. הפרויקט

כביש 6 נועד להיות השדרה המרכזית של מדינת ישראל.

הכביש יעבור ממזרח לאזור החוף המאוכלס בצפיפות ושבזו מערכות התשתית הגיעו לרויה מבחינת העומס עליהם.

הכביש יתחיל מבאר שבע דרך קרית גת וימשיך לרגלי הגבעות בשפלה הפנימית, יעבור ליד נתב"ג, ימשיך צפונה ויחצה את כביש נחל עירון, יתחבר לכביש ואדי מילק בצומת אליקים ומשם ימשיך בשתי זרועות לגליל המערבי ולגליל המזרחי.

כביש זה יהווה המוביל הארצי לתנועה צפון-דרום ויקצר את המרחקים מהגליל ומהנגב אל אזור המרכז ובכך יתרום, בין היתר, למדיניות פזור האוכלוסין (החשובה במיוחד בעתות עליה המונית), ליתר ניידות עובדים במדינה ולהגברת הפריון במשק.

תוואי הכביש יעבור באזורים דלילים יחסית מבחינת בנוי ושימושי קרקע. יחד עם זאת, הוא יהיה בעל נגישות נוחה בגלל התחברויותיו עם כבישי הרוחב. הכביש יסלל ברמה של כביש מהיר עם מסלולים מופרדים. התחברויות אליו יהיה במפלסים נפרדים ע"י מחלפים. הכביש יפתור בעיות תחבורה באזור המרכז בהיותו "כביש טבעת" לאזור המטרופוליטאני של תל אביב.

# מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

הנגישות הנוחה מחד והפוטנציאל הקרקעי לאורך תואי הכביש עשויים למשוך יזמים לפיתוח צדי הכביש הן בהקמת שרותי דרך כגון תחנות דלק, בתי קפה, מסעדות וכן עשוי להיות קטליזטור למשיכת משקיעים לפרויקטים מגוונים, בפיתוח האזורי של מזרח המדינה החל מהקמת שכונות מגורים, מפעלי תעשייה, מרכזי קניות ושווק, אזורי נופש וספורט.

סלילת הכביש תחייב השקעות יקרות ועל כן נבדקת האפשרות לשתף במימונו יזמים פרטיים מהארץ ומחו"ל, היזמים יממנו גם את האחזקה והתפעול של הכביש ובתמורה יוענקו להם זכוונות לפתח פעילויות כלכליות בצידי הכביש וכן לגבות אגרה מהמשתמשים בכביש. בכל מקרה, אגרה זו תהיה נמוכה מהתועלת שיפיקו המשתמשים בכביש, מהחסכון בזמן הנסיעה ומהוצאות התפעול של כלי הרכב.

שלבי הסלילה של הכביש:

שלב א' - קטע באורך של 64 ק"מ בין כביש הרוחב לנתניה לבין כביש הרוחב לאשדוד.

שלב ב' - קטע שהוא המשך צפונה של שלב א' עד צומת אליקים על כביש ואדי מילק והמשך דרומה עד קרית גת.

שלב ג' - קטע צפוני שימשיך את הכביש צפונה בשתי זרועות אחת לגליל המערבי והשנייה לגליל המזרחי. הקטע הדרומי ישלים את המשך הכביש עד לבאר שבע.

### 3. תכנון

כדי לקדם את הנושא נערך תכנון ראשוני של התוואי וכן נערכו סקרים תחבורתיים, גאולוגיים והדרולוגיים, וסקרים על השפעות סביבתיות, סקר שמושי קרקע ובעלויות.

נערכו תחזיות תנועה על הכביש בקטעים השונים והשנויים הצפויים בשמושי קרקע לאורך התוואי ובתחומי ההשפעה על הכביש.

לאור הסקרים הלכו אותרו מספר חלופות של התוואי בקטעים שונים ונבחרה החלופה האופטימלית.

נערכו בדיקות כדאיות כלכלית של הכביש מהם הסתבר שהתועלת למשתמשים ולמשק הינה גבוהה ביותר מבחינת החסכון בזמן לנוסעים והחסכון בהוצאות התפעול של הרכב.

### 4. ההשקעה

עלות הסלילה של הקטע הראשון בין כביש הרוחב לנתניה ולבין כביש הרוחב לאשדוד באורך של 64 ק"מ עם המחלפים נאמדת בכ-400 מליון דולר.

# מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

## 5. התועלת למשק הלאומי

בדיקות הכדאיות הכלכלית של הפרויקט הצביעו על רמת תשואה גבוהה ביותר למשק הלאומי.

בחינת הפרמטרים של עלויות הסלילה והאחזקה של הכביש מצד אחד לעומת החסכון שיביא למערכת התחבורתית הארצית בהוצאות התפעול של כלי הרכב וזמן הנוסעים יגיע לכ-100 מליון דולר לשנה במוצע; החסכון למשק הלאומי באופק התכנון של 20 שנה יגיע לכשני מיליארד דולר.

שעור התשואה נטו להון המושקע במחירים קבועים מסתכם בלמעלה מ-40%.

היחס תועלת / עלות מגיע מעל לפי 6.

הפרמטרים הכלכליים ותחשיבי התועלות מראים כי ביצוע הפרויקט יהווה תרומה רבת ערך לכלכלה הלאומית.

מכאן החשיבות העליונה בקבלת החלטה לזרוז תהליכי התכנון והביצוע כולל חקיקה אשר תסייע בהאצת מימושו של הפרויקט.

## 6. הקמת הפרויקט כמפעל עסקי

הפוטנציאל הכלכלי הגלום בפרויקט ושעורי התשואה הגבוהים עשויים למשוך משקיעים אשר יקחו על עצמם לממן את הפרויקט ולכסות את ההשקעה והתפעול מגביית אגרה מהמשתמשים בכביש וזכיונות שונים נוספים בתחום התוואי המוצע.

ההבט העסקי של הפרויקט נבדק ע"י חברת הייעוץ האמריקאית ומסקנתם היא כי הפרויקט אטרקטיבי למדי ועשוי למשוך משקיעים זרים אשר יהיו מוכנים לממן את הפרויקט ולנהל אותו כמפעל עסקי.

היתרונות שיצמחו למשק הישראלי הם במשיכת הון זר להשקעה בענף תשתית חיוני ובשחרור המשאבים הדרושים לסלילת הכביש להשקעה ביעדים אחרים של הכלכלה הלאומית.

המשקיעים יפעילו את הפרויקט ע"פ זכיון ובתנאים אשר ישמרו על האינטרס הציבורי הן מבחינת השרות לצבור והן מבחינת הכלכלה הלאומית.

שתוף יזמות פרטית עשוי לקצר את משך הביצוע של הכביש ולהעמיד אותו לרשות המשק בתקופה קצרה יחסית לסלילתו במסגרת תוכניות הסלילה שבתקציבי הפיתוח הממשלתי.

## 7. הליכי הפקעת קרקעות ופנויים

כתנאי למתן אפשרות ליזמות הפרטית להכנס לפרויקט זה. על הממשלה יהיה לדאוג מראש להפקעת התוואי ופינויו - לפני כניסת היזם לעיסקה.



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

עלות הקרקעות שיופקעו תכלול ב"חבילות הממון" לכביש אשר יידרש לגייס היזם המיועד והסכום יוחזר לממשלה במסגרת החוזה שיכרת עם היזם.

הפקעת הקרקעות תבוצע באמצעות הפעלת סמכויות מיוחדות, שיוקנו לממשלה - באמצעות חוק כביש 6.

#### 8. חקיקה

כדי להפעיל את הכביש כפרויקט עסקי יש צורך בחוק מיוחד אשר מכוחו יוענק הזכיון ליזמים. יאפשר גבית אגרה מהמשתמשים בכביש. החוק יקבע את מערכת היחסים הכספיים בין הממשלה לבין מקבלי הזכיון כגון ערבויות, מסוי וכו', החוק גם יסדיר את מערכת הפיקוח על פעולות מקבלי הזכיון כדי לשמור על האינטרס הציבורי וכן יפשט את ההליכים הסטטוטוריים והליכי הפקעת הקרקעות הנדרשות לכביש ולמחלפים.

#### 9. לוח זמנים

לוח הזמנים לקידום הפרויקט מוצע כדלקמן:

1990 השלמת התכנון הראשוני. הסקרים וגבוש קונספט עסקי של הפרויקט.

1991 טפול בחקיקה, תכנון מוקדם, אשורים סטטוטוריים והכנת הצעה ליזמים.

1992-93 תכנון מפורט וטפול במקרקעין.

1994-98 בצוע השלב הראשון של הכביש, באורך של 64 ק"מ, בין כבישי הרוחב המתחברים לנתניה בצפון ולאשדוד בדרום.

#### 10. סיכום

מדינת ישראל נמצאת כיום בעמדה נוחה להנות מהיתרונות של כביש מהיר מס' 6 הנמצא במקום אסטרטגי - מרכזי במדינה וזאת בטווח קצר יחסית ובאמצעות ממון, הקמה ותפעול של הסקטור הפרטי. ממון זה יושג באמצעות מכרז בינלאומי אשר ייעודו לפתח שווקי הון חדשים להשקעות בישראל; מקור ממון כזה, יקל על אילוצי תקציב בהקשר לממון פעילויות אחרות ובעלות עדיפות גבוהה כגון: בניה למגורים, יצירת מקורות תעסוקה, בטחון וכו'.

כביש מס' 6 יסייע ויתרום תרומה חשובה להשגת יעדי פיתוח לאומיים. ללא שימוש במשאבים הפיננסיים המקומיים והמוגבלים.

לפיכך מונחת לפני הממשלה ההצעה לאשר את פרויקט כביש מס' 6 ולגשת מיידית למימושו באמצעות גיוס יזמים והון בין - לאומיים בתנאי התקשרות כפי שיגובשו במסגרת חוק כביש מס' 6 שיובא ע"י הממשלה לאישור הכנסת - בהקדם.

**משרד הבינוי והשיכון**  
**מחלקת עבודות ציבוריות**  
מהנדס מחוז הצפון

**מתכבדים להזמין לטקס פתיחת**

**קטע עוקף**  
**ראש פינה**  
**בדרך מס' 90**

ביום ג' 27.11.90  
י' כסלו התשנ"א  
בשעה 12.30 בצהריים.

הטקס יתקיים בצומת לכפר הנשיא  
ליד תחנת התדלוק בראש פינה

במעמד  
שר הבינוי והשיכון  
**אריאל שרון**

ובהשתתפות מנהל מע"צ  
**יהודה כהן**

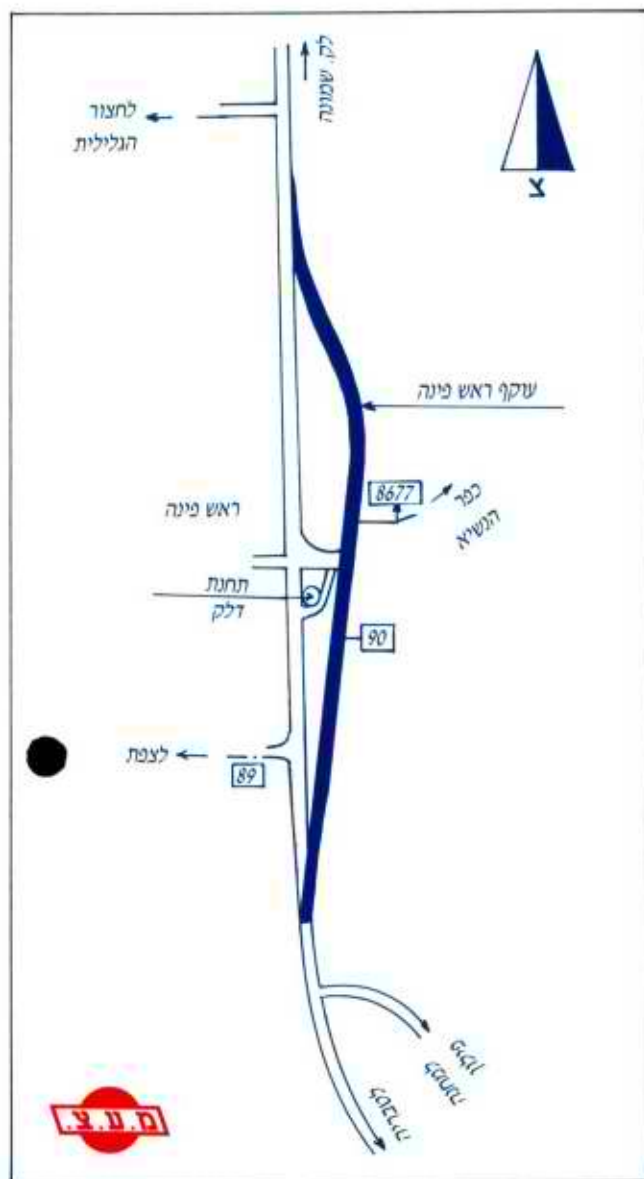
חניה במקום, ראה מפה.

**מ.ע.צ.**



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות

**פתיחת**  
**קטע עוקף**  
**ראש פינה**  
**בדרך מס' 90**



מדינת ישראל

דואר רשמי

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים  
ב' בכסלו תשנ"א  
תאריך: 1990

הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת מנהל הכללי  
21-11-1990  
ירושלים

מספר: 1/11/8

6(4)4 6(90)3

דחוף - בפאקט

אל: מנהלת לשכת  
שר הבינוי והשיכון

הנדון: לו"ז מעודכן ותוכנית לסיור ממוסק ב 27.11.90 של שר הבינוי והשיכון בפרוייקטים של מע"צ ופתיחת כביש עוקף ראש פינה ומסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

הרצ"י

(טוה"צ)

1. לסיור הממוסק הוזמן מסוק בל - 206 בחב' כימאוויר ל 4 נוסעים: שר הבינוי והשיכון, מנכ"ל משהב"ש, מנהל מע"צ, מאבטח.
2. להלן לו"ז מעודכן לסיור:

08.15 - המראה מיחות השיקמים  
ריחוף מעל פרוייקטים של מע"צ המתבצעים בכבישים הבאים:

- כביש בית קמה - להבים
- כביש נתיבות גבים
- כביש רוחמה שדה צבי
- כביש מסמיה נחשון
- כביש בן שמן מודיעין
- כביש שילת ניל"י
- כביש חוצה שומרון, תוואי כביש 6
- כביש ואדי ערה

10.15 - נחיתה בעכו

10.30 - פתיחת מסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

+ כיבוד קל (מפגש עם עתונאים מהאזור, שידור ב"גל הבטוח")

11.30 - המראה: טיסה לכביש תפן כרמיאל  
ריחוף מעל הכביש, מעל כרמיאל

12.15 - נחיתה: שדה מחניים.



# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

12.30 - טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה

בהשתתפות מוזמנים, כלי התקשורת, אפשרות שידור חי ביומן  
הצהריים.

13.30 (\*) - ארוחת צהריים בבית הארחה איילת השחר.

14.30 - המראה: משדה מחניים.

טיסה חזרה דרך נצרת עילית  
כביש דיר חנא עילבון  
כביש עוקף בית אלפא

15.30 (\*\*) - נחיתה: שדה הרצליה / ירושלים  
גאנז - פו לערב רופא .

### 3. הערות:

(\*) אבקש לקבל בדחיפות רשימת מלווים ומוזמנים אשר השר מעוניין לשתפם  
בארוחת הצהריים.

(\*\*) נא להודיע בדחיפות מקום נחיתה בחזרה מבוקש ע"י השר חוות השיקמים /  
שדה הרצליה / ירושלים וכן האם יש דרישה לנחיתות ביניים נוספות  
לתוכנית הנ"ל  
(מחייב תאום צוותי הנחתה)

4. במזג אויר גשום יתבטל הסיור הממוסק אולם הטקסים לפתיחת הכבישים יתקיימו  
ע"פ הלוח המתוכנן לעיל.  
במידה ויירד גשם שוטף יועתק טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה לאולם בראש פינה.

5. נא להתייחסותך המהירה.

בברכה,  
אבינועם אבנון  
דובר מע"צ

העתקים :  
לשכת מנכ"ל משהב"ש  
דובר משהב"ש  
מנהל מע"צ  
יגאל אגם  
הח"מ  
מסוק



הבינוני והשיכון ירושלים  
מנהלת המנהל הכללי  
21-11-1990  
ירושלים

משרד הבינוני והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים  
ב' בכסלו תשנ"א  
תאריך: 1 בנובמבר 1990

מספר: 1/11/8

6(9c)3 6(4)4

דחוף - בפאקס

אל: מנהלת לשכת  
שר הבינוני והשיכון

הנדון: לו"ז מעודכן ותוכנית לסיור ממוסק ב 27.11.90  
של שר הבינוני והשיכון בפרוייקטים של מע"צ  
ופתיחת כביש עוקף ראש פינה ומסלול מזרחי  
בכביש עוקף עכו דרום

(מהות)

1. לסיור הממוסק הוזמן מסוק בל - 206 בחב' כימאיר ל 4 נוסעים:  
שר הבינוני והשיכון, מנכ"ל משהב"ש, מנהל מע"צ, מאבטח.

2. להלן לו"ז מעודכן לסיור:

08.15 - המראה מיחות השיקמים  
ריחוף מעל פרוייקטים של מע"צ המתבצעים בכבישים הבאים:

- כביש בית קמה - להבים
- כביש נתיבות גבים
- כביש רוחמה שדה צבי
- כביש מסמיה נחשון
- כביש בן שמן מודיעין
- כביש שילת ניל"י
- כביש חוצה שומרון, תוואי כביש 6
- כביש ואדי ערה

10.15 - נחיתה בעכו

10.30 - פתיחת מסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

+ כיבוד קל (מפגש עם עתונאים מהאזור, שידור ב"גל הבטוח")

11.30 - המראה: טיסה לכביש תפן כרמיאל  
ריחוף מעל הכביש, מעל כרמיאל

12.15 - נחיתה: שדה מחניים.

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

12.30 - טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה

בהשתתפות מוזמנים, כלי התקשורת, אפשרות שידור חי ביומן  
הצהריים.

13.30 (\*) - ארוחת צהריים בבית הארחה איילת השחר.

14.30 - המראה: משדה מחניים.

טיסה חזרה דרך נצרת עילית  
כביש דיר חנא עילבון  
כביש עוקף בית אלפא

15.30 (\*\*) - נחיתה: שדה הרצליה / ירושלים

### 3. הערות:

(\*) אבקש לקבל בדחיפות רשימת מלווים ומוזמנים אשר השר מעוניין לשתפם  
בארוחת הצהריים.

(\*\*) נא להודיע בדחיפות מקום נחיתה בחזרה מבוקש ע"י השר חוות השיקמים /  
שדה הרצליה / ירושלים וכן האם יש דרישה לנחיתות ביניים נוספות  
לתוכנית הנ"ל  
(מחייב תאום צוותי הנחתה)

4. במזג אוויר גשום יתבטל הסיור הממוסק אולם הטקסים לפתיחת הכבישים יתקיימו  
ע"פ הלו"ז המתוכנן לעיל.  
במידה ויירד גשם שוטף יועתק טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה לאולם בראש פינה.

5. נא להתייחסותך המהירה.

בברכה,  
אבינועם אבנון  
דובר מע"צ

העתקים:  
לשכת מנכ"ל משהב"ש  
דובר משהב"ש  
מנהל מע"צ  
יגאל אגם  
הח"מ

מסוק



הבינוי והשיכון ירושלים  
 לשכת מנהל הכללי  
 21-11-1990  
 ירושלים

משרד הבינוי והשיכון  
 מחלקת עבודות ציבוריות  
 המשרד הראשי  
 ירושלים  
 ב' בכסלו תשנ"א  
 תמוז 1990

מספר: 1/11/8

6(90)3 6(4)4

דחוף - בפאקס

אל: מנהלת לשכת  
 שר הבינוי והשיכון

הנדון: לו"ז מעודכן ותוכנית לסיור ממוסק ב 27.11.90 של שר הבינוי והשיכון בפרוייקטים של מע"צ ופתיחת כביש עוקף ראש פינה ומסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

(מהותית)

1. לסיור הממוסק הוזמן מסוק בל - 206 בחב' כימאוויר ל 4 נוסעים: שר הבינוי והשיכון, מנכ"ל משהב"ש, מנהל מע"צ, מאבטח.
2. להלן לו"ז מעודכן לסיור:

08.15 - המראה מיחות השיקמים  
ריחוף מעל פרוייקטים של מע"צ המתבצעים בכבישים הבאים:

- כביש בית קמה - להבים
- כביש נתיבות גבים
- כביש רוחמה שדה צבי
- כביש מסמיה נחשון
- כביש בן שמן מודיעין
- כביש שילת ניל"י
- כביש חוצה שומרון, תוואי כביש 6
- כביש ואדי ערה

10.15 - נחיתה בעכו

10.30 - פתיחת מסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

+ כיבוד קל (מפגש עם עתונאים מהאזור, שידור ב"גל הבטוח")

11.30 - המראה: טיסה לכביש תפן כרמיאל  
ריחוף מעל הכביש, מעל כרמיאל

12.15 - נחיתה: שדה מחניים.



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

12.30 - טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה

בהשתתפות מוזמנים, כלי התקשורת, אפשרות שידור חי ביומן  
הצהריים.

13.30 (\*) - ארוחת צהריים בבית הארחה איילת השחר.

14.30 - המראה: משדה מחניים.

טיסה חזרה דרך נצרת עילית  
כביש דיר חנא עילבון  
כביש עוקף בית אלפא

15.30 (\*\*) - נחיתה: שדה הרצליה / ירושלים

### 3. הערות:

(\*) אבקש לקבל בדחיפות רשימת מלווים ומוזמנים אשר השר מעוניין לשתפם  
בארוחת הצהריים.

(\*\*) נא להודיע בדחיפות מקום נחיתה בחזרה מבוקש ע"י השר חוות השיקמים /  
שדה הרצליה / ירושלים וכן האם יש דרישה לנחיתות ביניים נוספות  
לתוכנית הנ"ל  
(מחייב תאום צוותי הנחתה)

4. במזג אויר גשום יתבטל הסיור הממוסק אולם הטקסים לפתיחת הכבישים יתקיימו  
ע"פ הלוח המתוכנן לעיל.  
במידה ויירד גשם שוטף יועתק טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה לאולם בראש פינה.

5. נא להתייחסותך המהירה.

בברכה,

אבינועם אבנון  
דובר מע"צ

העתקים:

לשכת מנכ"ל משהב"ש  
דובר משהב"ש  
מנהל מע"צ  
יגאל אגם  
הח"מ

מסוק



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים  
ב' בכסלו תשנ"א  
תאריך: 1 בנובמבר 1990

הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת מנהל הכללי  
21-11-1990  
ירושלים

מספר: 1/11/8

6(90)3 6(4/4)

דחוף - בפאקס

אל: מנהלת לשכת  
שר הבינוי והשיכון

הנדון: לו"ז מעודכן ותוכנית לסיור ממוסק ב 27.11.90  
של שר הבינוי והשיכון בפרוייקטים של מע"צ  
ופתיחת כביש עוקף ראש פינה ומסלול מזרחי  
בכביש עוקף עכו דרום

(מהותית)

1. לסיור הממוסק הוזמן מסוק בל - 206 בחב' כימאיר ל 4 נוסעים:  
שר הבינוי והשיכון, מנכ"ל משהב"ש, מנהל מע"צ, מאבטח.

2. להלן לו"ז מעודכן לסיור:

08.15 - המראה מיחוות השיקמים  
ריחוף מעל פרוייקטים של מע"צ המתבצעים בכבישים הבאים:

- כביש בית קמה - להבים
- כביש נתיבות גבים
- כביש רוחמה שדה צבי
- כביש מסמיה נחשון
- כביש בן שמן מודיעין
- כביש שילת ניל"י
- כביש חוצה שומרון, תוואי כביש 6
- כביש ואדי ערה

10.15 - נחיתה בעכו

10.30 - פתיחת מסלול מזרחי בכביש עוקף עכו דרום

+ כיבוד קל (מפגש עם עתונאים מהאזור, שידור ב"גל הבטוח")

11.30 - המראה: טיסה לכביש תפן כרמיאל  
ריחוף מעל הכביש, מעל כרמיאל

12.15 - נחיתה: שדה מחניים.

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

12.30 - טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה

בהשתתפות מוזמנים, כלי התקשורת, אפשרות שידור חי ביומן  
הצהריים.

13.30 (\*) - ארוחת צהריים בבית הארחה איילת השחר.

14.30 - המראה: משדה מחניים.

טיסה חזרה דרך נצרת עילית  
כביש דיר חנא עילבון  
כביש עוקף בית אלפא

15.30 (\*\*) - נחיתה: שדה הרצליה / ירושלים

### 3. הערות:

(\*) אבקש לקבל בדחיפות רשימת מלווים ומוזמנים אשר השר מעוניין לשתפם  
בארוחת הצהריים.

(\*\*) נא להודיע בדחיפות מקום נחיתה בחזרה מבוקש ע"י השר חוות השיקמים /  
שדה הרצליה / ירושלים וכן האם יש דרישה לנחיתות ביניים נוספות  
לתוכנית הנ"ל  
(מחייב תאום צוותי הנחתה)

4. במזג אויר גשום יתבטל הסיור הממוסק אולם הטקסים לפתיחת הכבישים יתקיימו  
ע"פ הלו"ז המתוכנן לעיל.  
במידה ויירד גשם שוטף יועתק טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה לאולם בראש פינה.

5. נא להתייחסותך המהירה.

בברכה,  
אבינועם אבנון  
דובר מע"צ

העתקים:  
לשכת מנכ"ל משהב"ש  
דובר משהב"ש  
מנהל מע"צ  
יגאל אגם  
הח"מ  
מסוק

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: כ"ו בחשוון תשנ"א  
14 בנובמבר 1990  
מספר:

6(574)4  
6(5614)5



לכבוד  
מר מיכאל דקל  
יועץ ראש הממשלה לענייני התישבות  
משרד ראש הממשלה  
ירושלים

הנדון: שער אפרים - כביש  
מקשר לניצני עוז

הסמך: מכתבך מיום 29 באוקטובר 1990 למנכ"ל משהב"ש

*Handwritten notes:*  
0  
1  
2  
3  
4

1. התבקשתי ע"י מנכ"ל משהב"ש להשיב על פנייתך.
2. הדרך המקשרת בין שער אפרים וניצני עוז הינה דרך שדה ואינה מופיעה בשום תכנית מתאר.
3. הפיכת הדרך הזאת לדרך קבועה - אם הדבר יאושר ע"י מוסדות התכנון - תיצור ציר שיעבור דרך שני הישובים, מצב לא רצוי מבחינה תנועתית ובטיחותית.
4. משום כך אין אנו ממליצים על הפיכתה של דרך השדה לדרך קבועה.



העתק:  
מר עמיקם אורן, מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

ניצני עוז



□ למעקב

משרד הבינוי והשיכון

לשכת המנהל הכללי

תאריך 5.11.90

אל:

א.נ. אריה  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

א.נ.

הנדון: סעיף 40 בפקודת מס הכנסה לש

לוטת מכתבו של א.נ. אריה בנדון.

אנה בדוק והעבר הערותיך למכתב המצורף.

אנה השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת המנכ"ל.

בברכה

ח' שני  
עוזר המנכ"ל

הגידו והשיכון  
כתובת המנהל הכנסי  
05-11-1990  
ירושלים

יועץ ראש הממשלה לעניני התישבות

תש"ן בחשון  
1990 29 באוקטובר  
1-דש-851

לכבוד  
מר עמיקם אורן  
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
ירושלים

הנדון: שער אפרים - כביש מקשר לנצני עוז

רצ"ב פניית יו"ר ועד הישוב שער אפרים בענין כביש מקשר עם נצני עוז.

אנו מבקשים בדיקתכם בענין הפיכת הדרך הזמנית לכביש קבוע, דבר המתבקש במיוחד בעת אירועים בהם מעורבים תושבי קלנסוואה.

לטיפולכם הנאמן אודה.

בברכה,

מיכאל דקל  
יועץ ראש הממשלה לעניני התישבות

מ. א. א. א.

העתק: מר אבשלום כרז, יו"ר ועד הישוב שער אפרים

ד"ר (א) ק"ל

# ש ע ר א פ ר י מ

מושב עובדים להתישבות חקלאית בע"מ  
דאר נע לב השרון 42835 • טלפון 053-498901

לידת ראש הממשלה  
23-10-1990  
ל

יום 14.10.90

לכבוד

7. מנהל המרחב, הסוכנות היהודית/מר י. עופר
8. הממונה על הגחוז מ. הפנים/מר ד. ישיש
9. מזכיר אירגון המועצות האזוריות/מר ב. כהן
10. ח"כ מר מ. איתן / סיעת הליכוד בכנסת
11. ח"כ מר ג. גל / סיעת המערך בכנסת
12. ראש המועצה האזורית לב השרון/מר ישועה יצחק

1. כב' ראש הממשלה-מר י. שמיר
2. שר משטרה
3. שר הפנים
4. שר החברה
5. יו"ר ועדת חוץ ובטחון
6. יו"ר המח' להתישבות/מ. דרובלס

## הנידון: סגירת כביש ופגיעה בתושבי המושב.

א.נ.א

פנינו אליכם במכתב ביום 6.6.90 והסברנו את מצבנו הגיאוגרפי הקשה שאנו שרויים בו, ובכל מצב בטחוני מתוח במדינה ישובנו נפגע מיידית, התושבים מוגבלים ביציאה וחזרה לשוב, והדרך הזמנית (חליפית) המקשרת עם מושב ניצני-עוז אינה ראויה לנסיעה, הדרך נסללה באופן זמני ובימי גשמים לא ניתן לנסוע בדרך זו, כיוון שיש ואדי עמוק מאוד שלא מאפשר לכלי רכב קטנים לנסוע בדרך זו.

אנו מבקשים דחוף את התיחסותכם למצוקתנו. ביום 8.10.90 יום לאחר אירועי הר-הבית היינו שרויים כמעט במצור, כביש קלנסואה היחיד שמוביל למושבנו היה מסוכן לנסיעה עקב התפרצויות זעם של תושבי קלנסואה, שהשליכו בקבוקים ואבנים והתפרעו, המשטרה (שהגיעה לשוב בדרך העוקפת מניצני-עוז) טיפלה בהרגעת התושבים, ועשרות שוטרים התקמו בשובנו כדי להיות מוכנים ליציאה לשטח במקרה של התלקחות מחודשת ואכן התלקחות לא איחרה להגיע בשעות אחה"צ ע"י זריקת אבנים ובקבוקי תבערה והצתת צמיגים, השלכת אבנים ובקבוקים על כלי רכב חולפים.

אוטובוסים של אגד אינם יכולים להכנס לשוב, והם נוסעים לשוב ניצני-עוז ומורידים את נוסעי שער אפרים בניצני-עוז, ואז תושבנו נאלצים לצעוד רגלי מניצני-עוז מרחק של חצי שעה הליכה בדרך חשוכה מאוד, שעוברת בחוף פרדסים ושדות שוממים וחולפים בשדות של ערביי קלנסואה שנמצאים וגובלים עם אדמותנו.

המצב הזה הוא קשה ביותר, ולא יחכן שמכל ארוע שיקרה במדינה תושבנו יהיו שרויים בלחץ ונתונים להתפרצויות זעם של תושבי האזור: קלנסואה וטייבה בתחום הקו הירוק, ובין טול-כרם אירחח ופרעון שמעבר לקו הירוק. אנו חוזרים ומבקשים את טיפולכם המידי לזירוז הסבת הישוב החקלאי לשוב קהילתי והגדלת האוכלוסיה הליך זה נמשך בטיפול כ-5 שנים, ועדיין אין התפתחות לסיום הליך, אך טיפולכם הדחוף לשיפוץ הכביש המקשר אותנו עם מושב ניצני-עוז הוא הליך חשוב ודחוף ביותר- ובנושא זה הטיפול חייב להיות מידי וראשון בחשיבותו במעלה כדי להקל על חיינו בשוב ופגיעתנו מכל מצב מתיחות שקורה במדינה. נבקשכם לטפל בשיפוץ הדרך עם ניצני-עוז והפיכתה לדרך קבע לכל ימות השנה.

אנו מבקשים את טיפולכם והתיחסותכם למצבנו בהקדם האפשרי, למכתבנו הקודם לא נענינו.

בכבוד רב

כרו אבשלום - יו"ר הועד

ש ע ר א פ ר י מ

מושב עובדים להתישבות חקלאית בע"מ

התאחדות כ"י"ב

# מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: כ"ו בחשוון תשנ"א  
14 בנובמבר 1990  
מספר:



אל: מר נמרוד גרנית  
דובר משרד הבינוי והשיכון

6(4)4

6(90)3

הנדון: טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה  
וכביש עוקף עכו דרום

1. בתאריך 27.11.90 יפתחו לתנועה שני כבישים חדשים בצפון, במעמד שר הבינוי והשיכון ומנכ"ל מע"צ.
2. בשעה 10.30 יחנוך השר, ללא טקס, מסלול אחד בכביש עוקף עכו, קטע דרומי (מדרום לצפון).
3. בשעה 12.30 יתקיים טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה בנוכחות מוזמנים.
4. במהלך היום משעות הבוקר ועד אחה"צ יסייר השר, בליווי מנכ"ל המשרד ומנהל מע"צ, באמצעות מסוק באתרי סלילת כבישים חדשים בדרום, ביו"ש ובצפון.
5. לאחר טקס פתיחת כביש עוקף ראש פינה (ב - 12.30) יתארחו השר ומלווייו לאחרות צהריים, ככל הנראה בבית הארחה של קיבוץ איילת השחר.
6. לוי"ז מפורט לסיור וכן הזמנות וכן חומר רקע לשר ולעתונאים יועברו בתוך ימים ספורים.

ב ב ר כ ה,

אבינועם אבנון  
דובר מע"צ

העתק:  
לשכת שר הבינוי והשיכון  
לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
מנהל מע"צ  
הח"מ

ערפינה

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: כ"ו בחשוון תשנ"א  
14 בנובמבר 1990  
מספר:

6(31)6



לכבוד  
מר בצלאל טביב  
ראש מועצה מקומית ערד  
ת.ד. 100  
ערד 80750

## הנדון: שיקום כביש ערד תל-שוקת

1. בהמשך לפגישתך עם מר ע. אורן, מנכ"ל משהב"ש, אני מבקש להודיעך ששיקום קטעים נרחבים של הכביש הנ"ל נמצא בתכנית העבודה של מע"צ.
2. השיקום יחל במהלך חודש ינואר 91, אך עלול להדחות לפברואר, אם נחליט לבצע את השיקום בשיטה חדשנית.
3. נעשה כל שביכולתנו לעמוד בל"ז הנ"ל.

בברכה,  
יהודה כהן  
מנהל מע"צ

העתק:  
✓ מר עמיקם אורן, מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
מר קובי כץ, עוזר שר הבינוי והשיכון

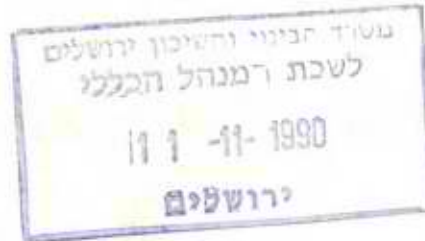
ערד

# מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
אגף הכבישים  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: כ' חשון התשנ"א  
8 נובמבר 1990  
מספר: 6(446)7



לכבוד  
הועד המקומי חשמונאים  
חשמונאים, ת.ד. 2  
דאר נע מודיעין 71917

הנדון: דרך מס' 446, שילת בית אריה  
הסמך: מכתבכם מ-25.10.90

מתוכן מכתבכם ניתן להבין, שדובר על דרך הגישה לישובכם. בסלילת דרכי הגישה אינה מטפלת מע"צ.

מע"צ סוללת מדרכים מקומיות ובסוג גבוה יותר, הנושא של דרכים המחברות ישוב חדש, הינו בטיפול המנהל לבניה הכפרית ואנו מעבירים העתק מכתבכם בצרוף להעתק מכתב זה למנהל האמור לעיל.

בכבוד רב,

ט. שנירר  
סגן בכיר למנהל מע"צ

Orly  
11.11.90

העתק: לשכת סגן שר הבינוי והשיכון כאן  
לשכת מנכ"ל משהב"ש  
מנהל מע"צ כאן למזכרך מ-5.11.90  
משהב"ש ראש המנהל לבניה כפרית בנין ג' כאן  
מהנדס מחוז ירושלים  
תיק

## הועד הממונה המקומי חשמונאים

ו' חשון תשנ"א  
25.10.90  
מ. 33



לכבוד  
מר שנירר  
מנהל אגף כבישים  
מע"ץ  
-----

הנדון: כביש 446 שילת - בית אריה.

בפגישה שקיימו נציגי הישוב עם מר איינשטיין קבלנו סקירה מפורטת ולוח זמנים לביצוע כביש 446. הוסבר כי בשלב ראשון מע"ץ מטפלת ב- 8 ק"מ ראשונים המתחילים מכביש בן שמן.

בישוב חשמונאים מתגוררות כיום כ- 180 משפחות (1000 נפשות) ועיקר האכלוס היה ב- 3 שנים האחרונות.

לישוב אין כביש גישה והדרך היחידה הקיימת אינה עונה לצרכי הישוב גם בגודלו הנוכחי (הישוב אמור לגדול עד 1000 משפחות).

כביש 446 אמור לפתור את בעית הכביש לישוב דא עקא הקטע מכביש שילת - כפר רות לישוב (שהוא הקטע הרלוונטי לישוב) לא יסתיים לפני 24 - 30 חודש מהיום. בחורף קודם נותק הישוב עקב הצפה בנחל מודיעים, ובנוסף, התואי עצמו נמצא במצב קשה עקב שימוש התושבים בדרך, וכן ציוד כבד אחר.

מצוקת התושבים היא ללא נשא ורק מי שגר בישוב באופן רצוף יכול להרגיש את המצוקה האמיתית.

אני פונה אליך בבקשה מכל לב לבדוק באופן חיובי את האפשרות לצאת מיידית למכרז חלקי הכולל סלילת הקטע מהישוב ועד לכביש בן שמן או לחילופין מהישוב ועד לכביש שילת כפר רות ולהקל בכך על מצוקת התושבים.

אודה לטיפולך.

בכבוד רב

מח' שנים  
מזכיר הישוב

תפוצה: סגן שר השיכון - הרב רביץ.  
מנכ"ל משרד השיכון - עמיקם אורן.  
מנכ"ל מע"ץ - יהודה כהן.  
סגן מהנדס המחוז - מר איינשטיין.



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

כו' בחשון תשנ"ב  
3 בנובמבר 1991

6/10/7

X

משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת רגנהל הכללי  
07-11-1991  
ירושלים

לכבוד  
מר אריאל שרון  
שר הבינוי והשיכון

הנדון: עדכון כבישים

1. גילה גוש עציון : המכרז של הקטע הצפוני הכולל את המנהרה הקטנה , נפתח היום.

הפקעות : את ההפקעות של הקטע הנ"ל תבצע עיריית ירושלים בשביל מע"צ.  
ההפקעה של הקטע העובר באדמות הכנסייה ליד אלחדר טרם נעשתה .  
בדיון שהיה אצל הגב' פליאה אלבק בהשתתפות עוזר שר הבטחון מוקה כהן הוצע להעלות את הנושא להחלטה בדרג שרים עקב רגישות הנושא.

2. עוקף טולכרם : התקבלה אבטחה מצה"ל ועובדים כעת מכיוון עינב מערבה ומשופה מזרחה ( בנוסף לקטע המערבי שכבר מצפים באספלט ) .

3. עוקף חוצה שומרון : מכרז של קטע באורך 5.5 ק"מ ממסחה מערבה ייפתח ביום א' 10 בנובמבר 1991. טרם התקבל צו הפקעה מהמינהל האזרחי.

1921  
1991  
שבעים  
שנה  
למ.ע.צ.







משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

4. עוקף שכס : עובדים מכביש קלקיליה - שכס צפונה בעבודות עפר : הקבלן  
קיבל הנחייה להוסיף כלים ולעבוד בחישוף הקטע הדרומי במספר  
קטעים במקביל.

5. כביש 6 - הכנת הצעת חוק : רק לאחרונה קויימה פגישה עם היועצת המשפטית  
של משרד התחבורה ; הם מציעים שהחוק יוגש במסגרת  
" חוק לעידוד השקעות " - אני ממליץ שחוק כביש 6  
יוגש כחוק נפרד. תוך 10 ימים נציע טיוטה שתהיה  
מקובלת גם עליהם.

ב ב ר כ ה ,  
יהודה מנהל  
כהן מע"צ

העתק:  
מר אריה בר , מנכ"ל משהב"ש  
עדכון

1921  
1991  
שבעים  
שנה  
למ.ע.צ.





המשרד הראשי  
ירושלים

יכון ירושלים  
ל הכללי  
31-10-1990  
ימים

מי עמית ארון  
מגל

30.10.90

הנציון: בעל 60 - עוקר מעלה  
לזונה

1. הטיבות בעיל זה היה עז ענה  
במנהל לעייה נשוי - גפמן,  
משש איצול.

2. אני מצוץ לקבל היהסכוייה מ/א.ס.  
מיאמר הקריא בפטייה.

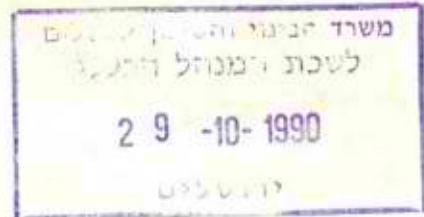
יהודה כהן  
מנהל מועיצ

220

611



## מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
אגף הכבישים  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ט' בחשוון תשנ"א  
28 באוקטובר 1990

מספר: תיק 6/10/15

אל: לשכת מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

דב.ח

דף ריכוז כבישים (מעודכן) לחודש נובמבר שנת 1990  
(באלפי ש"ח)  
תקציב סעיף 70 לשנת 1990/91

| טור     | 1                                 | 2            | 3                   | 4                 | 5          |
|---------|-----------------------------------|--------------|---------------------|-------------------|------------|
| מס' סד' | שם הפרוייקט                       | תכנית מאושרת | ביצוע עד ח' אוקטובר | הצעה לחודש נובמבר | סה"כ העברה |
| 1       | כבישים ברמת הגולן                 | 2,210        | 2,060               | 150               | 2,210      |
| 2       | גילה-גוש עציון                    | 13,106       | 3,656               | 1,500             | 5,156      |
| 3       | עוקף קלקיליה ועזון                | 5,301        | 4,301               | 1,000             | 5,301      |
| 4       | עוקף בית חורון                    | 4,423        | 4,423               |                   | 4,423      |
| 5       | כביש הצפון                        | 2,212        | 1,512               | 300               | 1,812      |
| 6       | שיקום כבישים                      | 28,198       | 20,253              | 2,000             | 22,253     |
| 7       | מורשת-צומת אעבלין                 | 1,659        | 459                 | 400               | 859        |
| 8       | מורשת-כפר מנדא                    | 1,659        | 559                 | 500               | 1,059      |
| 9       | עוקף בית אלפא                     | 2,280        | 1,680               | 200               | 1,880      |
| 10      | כבישים אזוריים במגזר הערבי בצפון  | 1,106        | 1,106               |                   | 1,106      |
| 11      | כבישים אזוריים במגזר הדרוזי בצפון | 1,106        | 606                 | 300               | 906        |
| 12      | כביש ואדי ערה                     | 5,130        | 2,830               | 500               | 3,330      |

# מדינת ישראל

ת.ע.צ.

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
אגף הכבישים  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך:

מספר:

| טור    | 1                   | 2            | 3                   | 4                 | 5          |
|--------|---------------------|--------------|---------------------|-------------------|------------|
| מס' סו | שם הפרוייקט         | תכנית מאושרת | ביצוע עד ח' אוקטובר | הצעה לחודש נובמבר | סה"כ העברה |
| 13     | פרוייקטים משותפים   | 5,415        | 3,615               | 150               | 3,765      |
| 14     | שילת-נילי           | 8,000        | 4,300               | 1,000             | 5,300      |
| 15     | תכנון והפקעות       | 2,280        | 1,940               |                   | 1,940      |
| 16     | כיסופים - קטיף      |              |                     |                   |            |
| 17     | עוקף מגדל העמק      |              |                     |                   |            |
| 16     | רזרבה לשיקום כבישים | 2,035        |                     |                   |            |
|        | סה"כ                | 86,120       | 53,300              | 8,000             | 61,300     |

ב ב ר כ ה

יהודה כהן

מנהל מע"צ

העתק: מר א. לוין - יח' מימון ותקציבים, משהב"ש  
מר ד. בן יהודה - חשב משהב"ש  
מר ט. שנירר - מנהל אגף הכבישים  
מר דוד גרשונוביץ - מ.מ. חשב מע"צ  
מר ב.צ. סלמן - מהנדס ראשי לביצוע(כ)  
מר ר. יוס טוב - מהנדס אחזקה ראשי  
מר פיני פקלר

# מדינת ישראל



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

תאריך: ו' בחשוון תשנ"א  
25 באוקטובר 1990  
מספר:

6(899)4

לכבוד  
ד"ר יהודה לנקרי  
ראש מועצת שלומי  
מועצה מקומית שלומי  
שלומי - 22832

א.נ.נ.

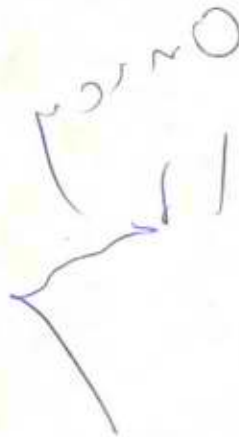
משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת רמנהל הכללי  
28-10-1990  
ירושלים

הנדון: כ' 899 צ' משרפות - שלומי  
הסמך: מכתבך למנכ"ל משהב"ש מיום 25.9.90

התבקשתי ע"י מנכ"ל משהב"ש להשיב על פנייתך.

בברור עם מהנדס מחוז חיפה של מע"צ נמסר לי שמע"צ סיימה עבודות ריבוד/שיקום של הקטע עד צ' חניתה.

בברכה,  
יהודה כהן  
מנהל מע"צ



העתק:  
לשכת מנכ"ל משהב"ש

899כ

למעקב

משרד הבינוי והשיכון

לשכת המנהל הכללי

תאריך 15.10.90

אל:

מ.כ. יערי  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

א.נ.

הנדון: מ.כ. יערי

לוטה מכתבו של מ.כ. יערי בנדון.

אנא בדוק והעבר הערותיך למכתב המצורף.

אנא השב תשובתך ישירות לפונה.

העתק מהתשובה יש לשלוח ללשכת המנכ"ל.

בברכה

עוזר המנכ"ל

# מועצה מקומית שלומי

תאריך: 25.9.90  
תיק מס': 6-3-513-3  
אורן

*Handwritten note:*  
ד"ר יהודה לנקרי  
ראש מועצת שלומי

משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת המנהל הכללי  
14-10-1990  
ירושלים

ל כ ב ו ד  
מר אורן אלקנה  
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
משרד הבינוי והשיכון  
שיך ג'רח  
י ר ו ש ל י מ

אדוני המנכ"ל שלום רב,

הנדון: כביש צומת משרפות - שלומי בואך צומת חניתה כביש מס' 899

הנני עד למאמץ הטוב של משרד הבינוי והשיכון בסלילת הכביש נהריה צומת משרפות. עלי לציון שכביש צומת משרפות- שלומי בואך צומת חניתה לוקה במהמורות סדקים ובקעים. מצב זה מהווה סיכון בטיחותי וחומרתו תגדל לקראת בוא החורף. שלומי קולטת עליה ואכלוס שכונה חדשה - שכונת "שלומית" שבמרכז מדרשת מורים ואכסניית נוער. על כן ודאי ששלומי זקוקה לעורך תחבורה תקין וטוב אשר ישפר איכות החיים וימשוך אוכלוסיות נוספות ומבוססות לגליל.

אבקש כי יימצא פתרון דחוף לכביש זה. מר עמוס אונגר, מנכ"ל הקודם של משב"ש הצפון הבטיח שיפוץ כביש זה באחד מביקוריו בשלומי. משנת 1987 אנו מנהלים חליפת מכתבים לתיקון המצב. על כן נראה לי שזו שעת כושר לטפל בכביש זה. כיום הכלים של מע"ץ מצויים בשטח ובימים הקרובים יתקדמו בעבודה עד צומת משרפות.

אדוני המנכ"ל, אבקש להניח בקשתי בפניך ולראות בכך אחיעזר ואחיסמך.

בכבוד רב

ד"ר יהודה לנקרי  
ראש מועצת שלומי



ק"ש  
למח

מדינת ישראל

מועצה מקומית



# מועצה מקומית שלומי

ק"ש  
למח

1-10-87

תאריך: 4.3.87

לכבוד  
מר א. רוגוזין  
סגן מנהל מחוז חיפה  
כביש 899

...3.8

הנדון: כביש מס: 899 קטע באג שלומי

הנני מסד בזה את קבלת סכום של - 2.3.87. הודו עליך גם  
את אשיות קביעותיך אשר לזוגות עם שמות קרובים. לזכירת  
זוהי איכות סבירה. עם זאת אני מאמין באחרונה שלום, כי יצא  
הדבר מס' 899 לזכות המבואר שלומי, במצב רע למזל ומוכר את  
המקורב מעץ.

בשורה לעבודתך.

שלומי, כרמיה  
[Signature]  
מנהל מחוז חיפה

# מדינת ישראל

משרד הפנים  
הלשכה הראשית  
ירושלים

תאריך: כה" באייר תשמ"ז  
24 במאי 1987  
מספר:

מועצה מקומית - שלומי  
31-05-1987  
הוצבה לטובה

אל: גב' ד. רצ'בסקי, מינהל החכנון, משרד הפנים

8-2/0

## הנדון: כביש 70 באזור שלומי / ראש הנקרה

במסגרת הכנת חוכנית המתאר לשלומי, ביקשה ועדת ההיגוי הבינמשרדית לבדוק את השלכות המשך כביש 70 על פיתוח הישוב.

מצב הניתוח והמסקנות שהכין יועץ התחבורה, כרוך הירשברג, ועדת ההיגוי לא קבעה עמדה ביחס לחלופות, היות וכחירה ביניהן מחייבת שיקולים שהם מעבר לחומי התיחסותה של הועדה, עם זאת, נראית לנו החלופה הדרומית המוצעת (כס"ו) כסבירה ביותר.

אבקש להביא את החומר בפני ועדת המשנה לתיקון תמ"א 3 בעת הדיון על קטע זה של כביש 70.

ב ב ר כ ה

בנימין הימן

ממונה על מעקב ופיקוח

העתיק: כרוך הירשברג, יועץ תח. בורה, חוכנית מתאר שלומי.

ד"ר י. לנקרי, ראש המועצה המקומית שלומי.

מר א. אלגר, מנהל המחלקה לחשית, אגף חכנון וכלכלה, משרד התחבורה.

מר א. מור, ראש צוות חכנון, משרד הפנים, נצרת עלית.

אדר"ע. לבנת, מתכנן חוכנית מתאר שלומי.



# מועצה מקומית שלומי

מזכיר

23/3/5

4/3-6

לכה: מהנדס מחוז חיפה

לשירות בן זכרון 1

א.נ.

התעניין: נגד יאזוני (מס' 3) בין צוות תניה אנונימי  
נאש התקרה.

1. בקשה הכינה המגד במחוזת הקליטה. אנוני. זה"נ  
צוות תניה אצ צוות מבחן צואלובסק  
א. קו השלם פגוע

2. בלוטת תניה ככל שיוף. 'אן תאורה בצוות  
3. 5 מחוזים מתכנסים נאש רוגם בסכנת אבדה

לבקשת אטל ברגל במהירות מיוחדת אקב  
סנהר אלאום הרבוק.

נ.ב. נתן אנור אמרנס או השלמי. המחוזת אלא  
ברוך הקלם מחזיק ~~א~~ התקלות

בבקונו רב

התקיים:

37 אנקרי יהודה - נאש מועצה

מנ יאש נכאון - קצין המחוז.

יוסי סטרומצח  
מחנך

מועצה המקומית שלומי

א.נ.

→



# מועצה מקומית שלומי

תאריך: 16.8.89  
8-4/2-1316  
6-3/4

ל כ ב ו ד  
מר עמוס אונגר  
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
משרד הבינוי והשיכון  
שיך ג'רח  
י ר ו ש ל י ם

אדוני המנכ"ל שלום רב,

הנדון: שיקום כביש ראש הנקרה בואך שלומי - כביש 899

פניותי למע"צ צפון בנדון מאז 1987 לא נשאו פרי (ראה מכתבים מצורפים),  
הכביש הנ"ל הינו משובש וזאת אוכל להעיד מחוץ נסיוני על כביש זה. מע"צ  
שיפצה בצורה טובה מאד צומת שלומי ראש הנקרה, כמו כן בוצעו תיקונים  
בכביש נהריה-צומת ראש הנקרה. אולם, כביש גישה הנ"ל נותר במצבו הלקוי  
ותובע את גאולתו.

שלומי בימים אלו מצויה בתנופה של אכלוס ובניית שלומית-השכונה החדשה,  
רצוי מאד לקדם פני הבאים ממרכז הארץ לצפונה בכביש הראוי לנסיעה טובה  
ובטוחה. לצד השקעות משרדך הנני מבקש שיעשה מאמץ להטיב עם כביש זה.

לסיועך הנמרץ והמהיר אייחל.

בכבוד רב

ד"ר יחזקאל לנקרי  
ראש המועצה



# מועצה מקומית שלומי

Handwritten notes in the top left corner, including the number '17' and some illegible scribbles.

תאריך: 4.3.87

Handwritten number '4-01-1' in the upper right area of the page.

לכבוד  
מר א. רוגוזין  
עגן מנדס מחוז חיפה  
כביש

...3.8

הנדון: כביש מס: 899 קטע בצבא שלומי

נכני מאשר בתווה את קבלת סכמת מס' 2.3.87. הנני מאשר גם את אמירת קביעותיך אשר לזוגלובק עם התחייבות פרטית. לאכילת חוקי איכות הסביבה, על דאגת ארץ מאתנו באחריות שלמה, כל אצב מביט מס' 899 ליינו במכרזות שלומי, הצב דע למדז וטוונג את המערכות מעט.

במקום לתענוך.

תלך, מרובה  
[Signature]  
משרד המועצה  
שלומי

קניין  
א"ח

מדינת ישראל

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
מחוז חיפה

11 3/4  
מבצעה פדיונית  
13-7-87

|              |        |                    |
|--------------|--------|--------------------|
| בשם התשמ"ז   | תאריך: | לכבוד              |
| 1987 בפברואר |        | מועצה מקומית שלומי |
| 1987 2 מרץ   |        | שלומי 22832        |
| 6(899)       | מספר:  | אדונים בכבדים,     |

הנדון: כביש מס' 899 קטע בצת שלומי  
מכתבכם מס' 4-0/4/755 מיום 3.2.87

עלי להעיר כי מכתבי הקודם מס' 6(899) מיום 29.10.86 התייחס לתקון בזק בתעלה הצפונית של הכביש הנ"ל ולא למצב של מסעת האספלט.

יש לציין כי התעלה נוקתה בחודש דצמבר 1986 והבעיה לא נפתרה היות ומפעל "זוגלובק" ממשיך להזרים מי ביוב בתוכה.

באשר למצב קטע כביש מס' 899 החוצה את שלומי, - מע"צ תמשיך ותטפל בסתימת הממורות המופיעות מידי פעם, בהתאם לעדיפויות הנקבעות על פי מצב הכביש ונפח התנועה בו.

מכבוד רב,

א' רגוזין  
סגן מהנדס מחוז חיפה  
כבישים

העתק: מר שנלוב  
יח' כבישים  
מר לינוביץ

צמ/19

טל' 511271 (04) טלקס 46641

משרד הבינוי והשיכון

שד' בן-גוריון 1

ת.ד. 9064 חיפה 31090

מודף 1046









מגן

# מועצה מקומית שלומי

5/3/84

4/3-6

לכבוד: מנהלים ממוזע חיפה

לשכת בן זכרון 1

א.ר.

התעניין: כגש אלונה (מס' 3) בין צומת חנינה אלונה -  
האש הקרה.

1. בקשה להכיר בבעיה במחצית הקדמית של ביתנו  
צומת חנינה אצל צומת מבוא צולפן

2. בקשת חנינה כגש אלונה  
3. צומת חנינה כגש אלונה

בקשת אבא בנא באהיגור חירובית עקב  
סכנה לאלונה הצמודה

נב. נמך אנונימי לראש או חלף או אמוציה אצל  
בבוא הקומה מזויק על ~~ה~~ התקלות

התקנים:  
33. אוקר יהודה - האש מוצלה  
מנ. אש. רבאון - קצין המודיעין

בבבבבבבב  
יוסי סטרומצ'ק  
מוחנדיס  
התעניין המקומית שלומי

שלומי, מועצה 22832 טלפון: 04-968161-5

מגן

# מדינת ישראל

משרד הפנים  
הלשכה הראשית  
ירושלים

מועצה מקומית - שולומי  
31-05-1987  
הוצר לפי

חאריק: כה" באייר תשס"ז  
24 במאי 1987  
מספר:

8-2/0

אלו גב' ד. רצ' כסקי, מינהל התכנון, משרד הפנים

הנדון: כביש 70 באזור שולומי / ראש הנקרה

במסגרת הכנת תוכנית המתאר לשולומי, ביקשה ועדת ההיגוי הבינמסודרית לבדוק את השלכות המסך כביש 70 על פיתוח הישוב.

מצב הניתוח והמסקנות שהכין יועץ התחבורה, ברוך הירשברג, ועדת ההיגוי לא קבעה עמדה ביהס להלופות, היות וכחירה ביניהן מחייבת שיקולים שהם מעבר להחומי התייחסותה של הועדה. עט זאת, נראית לבני החלופה הדרומית המוצעת (כס" 111) כטבירה ביותר. אנקשר להביא את החומר בפני ועדת המסגה לתיקון חמ"א 3 בעת הדיון על קטע זה של כביש 70.

ב ב ר כ ה

בנימין הימן

ממונה על מעקב ופיקוח

העמק: ברוך הירשברג, יועץ חמ. בורה, תוכני ח מתאר שולומי.

ד"ר י. לנקרי, ראש המועצה המקומית שולומי.

מר א. אלגד, מנהל המחלקה לתשתית, אגף תכנון וכלכלה, משרד התחבורה.

מר א. מור, ראש צוות תכנון, משרד הפנים, נצרת עליה.

אדר' ע. לבנת, מתכנן תוכנית מתאר שולומי.



# מועצה מקומית שלום

תאריך: 16.8.89  
8-4/2-1316  
6-3/4

ל כ ב ר ד  
מר עמוס אונגר  
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון  
משרד הבינוי והשיכון  
סיך ג'רח  
י ר ו ש ל י ם

אדוני המנכ"ל שלום רב,


הנדון: שיקום כביש ראש הנקרה בואך שלומי - כביש 899

פניתי למע"צ צפון בנדון מאז 1987 לא נשאו פרי (ראה מכתבים מצורפים), הכביש הנ"ל הינו משובש וזאת אוכל להעיד מתוך נסיוני על כביש זה. מע"צ שיפצה בצורה טובה מאד צומח שלומי ראש הנקרה, כמו כן בוצעו תיקונים בכביש בהריה-צומח ראש הנקרה. אולם, כביש גישה הנ"ל נותר במצבו הלקוי וחובע את גאולתו.

שלומי בימים אלו מצויה בתנופה של אכלוס ובניית שלומית-השכונה החדשה, רצוי מאד לקדם פני הבאית ממרכז הארץ לצפונה בכביש הראוי לנסיעה טובה ובטוחה. לצד השקעות משרד הבינוי מבקש שיעשה מאמץ להטיב עם כביש זה.

לסיוע הנמרץ והמהיר אייחל.

בכבוד רב

  
ד"ר יהודה לנקרי  
ראש המועצה

שלומי 22832 טלפון: 04-808161-5



# מועצה מקומית שלומי

Handwritten notes in the top left corner, including the number '1' and some illegible scribbles.

תאריך: 4.3.87

Handwritten number '11-011' in the upper right area of the page.

לכבוד  
הר. א. לוי  
ראש מועצה מקומית שלומי

שלום

הודעה על פיקודת המים בשנת 1987

הודעה על פיקודת המים בשנת 1987 - 7.3.87. המועצה המקומית שלומי  
הודעה על פיקודת המים בשנת 1987 - 7.3.87. המועצה המקומית שלומי  
הודעה על פיקודת המים בשנת 1987 - 7.3.87. המועצה המקומית שלומי  
הודעה על פיקודת המים בשנת 1987 - 7.3.87. המועצה המקומית שלומי

בכבוד רב,

מנהל המים  
מועצה מקומית שלומי  
*[Signature]*

שלומי, 22832 טל. 04-968161-5

מדינת ישראל

מדינת ישראל  
משרד הבינוי והשיכון

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
ממ"מ

לכבוד  
מפעל מקומית שלומי  
שלומי 22832  
אדונים בכפרים,  
בשכ"מ התשס"ז  
מס' 6(899)  
מס' 2-2074  
מס' 1987

הנדון: כביש מס' 899 קטע נצח שלומי  
מכתב מס' 4-0/4/755 מיום 3.2.87

עלי להפיר כי מכתבי הקודם מס' 6(899) מיום 29.10.86  
התייחס לתקונו נזק בתעלה הצפונית של הכביש הנ"ל ולא  
למצב של מסעת האספלט.

יש לציין כי התעלה בוקחה בתורם דצמבר 1986 והנפיה לא  
נפתרה היות ומפעל "זובלונק" ממשיך להזרים מי ביוב  
בהוכחה.

באשר למצב קטע כביש מס' 899 החוצה את שלומי - מע"צ  
המשיך ותמסל כשהיתת המעוררה המופיעות מירי פעם, בהתאם  
לדרישות הנקבעות על פי מצב הכביש ונפתח התבונה בר.

בכבוד רב,

א' זגורי  
מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון

העתק: מר שבלוב  
מ"ח' כבישים  
מר ליבוביץ

צמ/19

משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
ממ"מ  
1046 444  
מ.ד. 9064 ח'פה 1090  
מ"מ 511271 (05) 46441



לשכת שר הבינוי והשיכון

ה בתשרי תשנ"א  
24 באוקטובר 1990

לכבוד  
מר יהודה כהן  
מנכ"ל מע"צ  
ירושלים

שלום רב,

הנדון: כבישים ביש"ע ביצוע ותכנון

מצ"ב רשימת כבישים שיש להכניס לתוכנית העבודה לביצוע בפועל או לתכנון מוקדם ולאישור סטטורי, יש להערך לקידום משמעותי של כל מערכת הכבישים ביש"ע.

ברצוני להמליץ על הקמת צוות משותף שיכין תוך שבועיים חומר עדכן כולל אומדן עלויות ולוח זמנים בנושא לקראת דיון עם השר.

בכבוד רב,

י. כץ (כצלה)  
עוזר השר לעניני התיישבות

העתק: השר  
עמיקם אורן - מנכ"ל



לשכת שר הבינוי והשיכון

כבישים ביש"ע

הערות

כבישים בביצוע - זירוז בעבודות!

כביש גוש עציון - ירושלים  
כביש שילת - נילי  
חוצה שומרון - (שיפור תואי קיים)  
כביש עוקף טול כרם  
כביש כ'סופית

כבישים לביצוע

כביש תל-ערד - תל קריות  
סוסיא - כביש נטא-סמוע  
עוקף בני-נעים (חברון פני חברון)  
עוקף חלחול (כביש 60)  
עוקף אל ערוב (כביש 60)  
עוקף רמאלה (כביש 60)  
עוקף אום-צפא  
עוקף מעלה לבונה (כביש 60)  
עוקף יתמא (כביש 60)  
עוקף חוורה (כביש 60)  
צומת תפוח - קרית המדע באריאל  
עוקף אלקנה דרום (חוצה שומרון)  
עוקף שכם מערב  
חוצה שומרון צפוני (קטע מזרחי מכביש 60 לצומת תיסיר)

גמר אספלט

לאחר תכנון מפורט

לאחר תכנון מפורט

הזמנת תכנון מוקדם

הזמנת תכנון מוקדם

הזמנת תכנון מוקדם

גמר מצעים ואספלט

לאחר תכנון מפורט (בק"מ בוצע)

הזמנת תכנון מוקדם

הזמנת תכנון מוקדם

-----

לאחר תכנון מוקדם ואשור סטטורי

לאחר תכנון מוקדם ואשור סטטורי

הזמנת תכנון מוקדם

כבישים לתכנון מוקדם ולאשור סטטורי

עוקף סמוע

אמציה - שקף-כביש 60 (חיבור לשפלה)

אשכולות כביש 60

אשכולות להב



-2-

לשכת שר הבינוי והשיכון

בית חגי-באחזות מנוח

צומת זיף-מעון

כביש אזורי אפרת

עוקף בית סחור מזרחי

רס-כרכר-נעלה

עוקף היתלו

חלמיש-יער אום צפא (שיפור)

צומת דולב ביתוניא

בית אריה- חלמיש (שיפור עקומות דיר ניזם עמוד)

עוקף סנג'יל לכיוון מערב

חלמיש - אריאל

שילה-כביש אלון

עפרה- דרך אלון (צומר רימונים)

כביש 60 - קרית המדע באריאל

כביש אזורי גוש הרני שומרון

הרני שומרון-קדומים (שיפור עקומות)

עמנואל - אל פונדוק

עוקף חג'ר (מתחבר לכביש שכם - כפר סבא)

עוקף כפר צור (לכיוון סלעית)

עוקף נוה ימין

בית אריה - אריאל (עוקף כפר א-דיק וברוקין)

חרמש-שקד

עוקף תענך-שקד - כביש ג'נין מגידו

חוצה שומרון צפוני קטע מערבי עד כביש 60

בנה-כדים (יש דרך עפר)

כבישים בתהליכי תכנון - (זירוז התהליך)

חברון עותניאל - (כביש 60)

המשך כביש 35 (חוצה יהודה)

חוצה שומרון צפוני (קטע מזרחי מכביש 60 לצומת תיאסיר)

עוקף תיאסיר - טובס ופרעה



כריש



משרד הבינוי והשיכון  
המנהל הכללי

ירושלים, ה' בחשוון תשנ"א  
24 באוקטובר 1990

לכבוד  
מר יהודה כהן  
מנכ"ל מע"צ

א.נ..

הנדון: קידום כבישים

במסגרת תוכנית הכבישים שהמשרד מתכנן לביצוע בשנת התקציב הבאה (2-1991),  
צריך לכלול את ביצועם גם של הכבישים הבאים:

1. השלמת כביש עוקף מעלה לבונה (כביש 60).
2. עוקף בני נעים (כביש 60).

בברכה,  
עמית אורן  
המנהל הכללי

(2303)



משרד הבינוי והשיכון  
מחלקת עבודות ציבוריות  
המשרד הראשי  
ירושלים

יב' בחשון תשנ"ב  
20 באוקטובר 1991

6 (60) ז  
6 (60) ז

Handwritten signature/initials inside a circle.

Handwritten mark resembling a large 'X' or 'L'.

משרד הבינוי והשיכון ירושלים  
לשכת רמנהל הכללי  
21-10-1991  
ירושלים

לכבוד  
מר אריאל שרון  
שר הבינוי והשיכון

הנידון: עבודות ביו"ש

1. עוקף שכס: העבודה החלה ב- 17 לאוקטובר 1991.

מספר שעות לאחר תחילת העבודה הופסקו ע"י הממשל בטענה שלא השלימו את פעולות ההפקעה.

צפוי שהעבודה תחודש עד סוף השבוע.

2. עוקף טול- כרס: מתחילת העבודה היו התנכלויות מצד תושבי שופה וספרין.

התנכלויות אלה התחזקו בשבוע שעבר ע"י עשרות מקומיים מצויידיים בכל הבא ליד ואילצו את הקבלן לעזוב את השטח.

לאחר שיחות עם אלוף פקוד מרכז הובטחה אבטחה של צה"ל החל מהיום.

ב ב ר כ ה .

יהודה כהן  
מנהל מע"צ

העתק:

מר אריה בר, מנכ"ל משרד הבינוי והשיכון.

יוש

1921  
1991  
שבנים  
שנה  
למ.ע.צ.

