



מזכירות הממשלה

5620

2 זמן 2 זמן 2

ש מ ו ר

פ ר ו ט ו ק ו ל  
ישיבת הועדה לעבילי התישבות המשותפת  
לממשלה ולהסתדרות הציונית  
כ"ח בחשון תשל"ח - 9.11.77

- נכחו : חברי הועדה - השרים : א. שרון - יו"ר, מ. דיין, י. הורביץ, ז. המר, מ. עמית.
- נציגי ההסתדרות הציונית : ר. וייץ, ק. קלארמן, מ. קרונה, מ. ריבלין.
- נעדרו : חברי הועדה - השרים : ש. ארליך, ע. ויצמן, ג. פת.
- נציגי ההסתדרות הציונית : א.ל. דולצין, ח. פינקלשטיין, א. שנקר.

- ש. אבני - משרד הבינוי והשיכון  
א. בר-און - משרד החקלאות  
א. בידץ' - מינהל מקרקעי ישראל  
ג. בן-אור - משרד הפנים  
ע. גדור - משרד הבטחון  
ג. ויתקון - הסוכנות היהודית  
אלוף א. טמיר - צבא-הגנה-לישראל  
ב. קלטר - לשכת שר החקלאות  
ש. רביד - הסוכנות היהודית
- א. לישנסקי - מזכיר הועדה

- 2 זמן 2 זמן 2
- סדר היום : הת/20 ברכות להצטרפותו של שר התחבורה ושר התקשורת להתיישבות והצורך בצרוף חבר נוסף לוועדה מטעם ההסתדרות הציונית העולמית
- הת/21 הדלפות בנושאים שעל סדר יומה של הועדה להתיישבות
- הת/22 ציר חוצה שומרון (צומת מורשה - מעלה אפרים והבקעה)
- הת/23 החלטה מס. 59 (הת/5) של הממשלה - עניינים שוטפים
- הת/24 כביש ימית-אילת
- הת/25 המרכז האזורי גוש-עציון
- הת/26 א ו פ י ר ה
- הת/27 עבילי פיתוח
- הת/28 תקציב להתיישבות לשנה המסתיימת ביום 31.3.78

ברכות / .

בפרוטוקול זה 33 דפים.

רמ"מ: גלית סרס



הועדה לענייני התיישבות

9.11.77

ס ו ד י

. 2 .

הח/20. ברכות להצטרפותו של שר התחבורה ושר התקשורת להתיישבות והצורך בציוף חבר נוסף לועדה מטעם ההסתדרות הציונית העולמית.

היו"ר השר א. שרון: אני פותח את הישיבה של הועדה המשותפת לממשלה

ולהסתדרות הציונית להתיישבות. אני רוצה לקדם

בכרכה את שר התחבורה והתקשורת - עמית, להצטרפותו לועדה. החומר של הועדה

עומד לרשותך. אהרון, מזכיר הועדה, ישמח לעזור לך להתעדכן בחומר הקודם.

אני מקווה שההנהלה הציונית, בהתאם לאמנה הקיימת, תוסף חבר, כדי שלא

תימצא במיעוט מול הממשלה.

מר י. קלרמן: עם שובי מצאתי את הפרוטוקול של הישיבה הקודמת

ונאמר שכל החלטה שמורה במזכירות הממשלה. האם

אפשר לקבל את ההחלטות לקריאה?

היו"ר השר א. שרון: כאן בבנין - כן, פרט אם יש דברים סודיים שאינם

לפרסום.

הח/21. הדלפות בנושאים שעל סדר יומה של הועדה להתיישבות

לפני שנתחיל בסדר היום אני רוצה להכיע מורת רוח

הכי חריפה על ההדלפות. בזמנו לא הייתי מוציא סדרי יום והעתונות לא

פסקה מלתקוף על כך שלא מחלקים סדר יום של הדיון. בפעמים האחרונות

הוצאתי סדרי-יום. היום סדר היום יצא בשלמותו. לפי דעתי ההודעות

מזיקות לחלוטין, יש אפילו פירוש של נושאים. אם כתבנו רק לצורך הסוואה

ענייני תנועה, היום היה פירוש ברדיו לענין. לא נוכל לעמוד בדבר הזה.

אני פונה עוד פעם, אי אפשר לתבוע ממני שאודיע על סדר היום, ובבוקר

בחדשות נשמע את הכל, מה חושב משרד ממשלתי זה או אחר. אני במצב עדין:



מצד אחד אני רוצה להוציא סדר יום, ומצד שני אני יודע שכל דבר שאני מוציא, יוצא מיד בהרחבה, מעל למה שהתכוונתי לדון.

החלטת מס. 59 (הח/5) של הממשלה - עניינים שוטפים

הח/22 ציר חוצה שומרון

מר ע. גדור: במפה מצויין איזור יהודה ושומרון וכל

הישובים הקיימים היום בכתמים כחולים.

במרכז שומרון, באיזור צומת מורשה על יד רמת השרון מתוכנן ציר

שילך מזרחה, יגיע לכביש גב ההר דרומית לשכם וימשיך משם למעלה

אפרים ולבקעה. הציר הזה תוכנן בשעתו ע"י צה"ל כעורק מרכזי שיקשר

את מרכז האוכלוסיה הגדול במדינה אל מרכז הערבה; כביש צבאי שצריך

להיות ברמה של כביש ארצי, יעקוף את רוב הישובים הנמצאים באיזור

הזה ויאפשר תנועת כוחות ממערב למזרח בשעת הצורך. זה כביש שאורכו

כ-40 ק"מ.

השלב הראשון שתוכנן עד פירוט ועד ליציאה

למכרזים, היה עד גב ההר, עד כביש שכם - רמאללה. התואי של הציר

תוכן דוקא באיזור הזה מכמה וכמה שיקולים:

א. אנחנו נמצאים בין מרכז הארץ ומרכז הבקעה;

ב. אנחנו נמצאים באיזור שהוא יחסית דל

באוכלוסיה. לזה יש שורה של סיבות.

האיזור הזה הוא איזור שבו האוכלוסיה דלילה מאד. יש בו מספר כפרים

ערביים. בעקרון ניתן פה לסלול כביש ברמה טובה, הטופוגרפיה מאפשרת

את זה, כמעט ללא פגיעה בכפרים הקיימים. מעבר לזה הציר עצמו עובר

באיזורים שהם טרשיים ביותר. סביב הציר קיימות משבצות טרשים רחכות.



המחשבה של צה"ל היתה שציר כזה לא יכול להיות ציר עיוור, כי ציר שצריך בשעת חירום להיות עורק ראשי, רצוי שפשוט עליו יחידות צבאיות שונות. לכן הנקודה הזאת שהזכרתי, של קרקעות טרשיות שצמודות לציר הזה היתה מעלה גדולה בעיני צה"ל. בתכניות צה"ל ראו בציר דבר שהוא מעבר לציר, ראו בו פרוזדור שעליו ישבו יחידות צבאיות; בחלק העורפי יחידות לוגיסטיות, בחלק הקדמי בה"דים, ימ"חים, לראות בזה מוצב בשונוי מובהק.

הציר תוכנן ע"י צה"ל והיה אמור להתבצע מתקציבי צה"ל מידית. זה היה בשלבי מכרז. היה קבלן שהיה אמור להתחיל בתחילת נובמבר בעבודה. כיוון שמערכת הבטחון עברה קיצוצי תקציב קשים מאד, סוכם במערכת הבטחון שתקציבי צה"ל לא מסוגלים להתמודד עם הציר הזה והנושא מועלה מחדש כאן במטרה להציג את הציר הזה לא כציר צבאי אלא שיש בו חשיבות מעבר לצרכי הצבא, במגמה שיימצא פתרון תקציבי משולב. מדובר על 40 ק"מ, עלותו נאמדת ב-100 מיליון ל"ש התכנון נעשה במשולב עם מע"צ שהיה המנחה המקצועי של המתכננים. זה נעשה בקריטריונים אזרחיים מתוך ראייה שיש לו משמעויות מעבר לצרכים של הזרמת כוחות בלבד.

מר ג. ויתקון: הציר תוכנן במשרד החקלאות ומחלקת ההתיישבות.

ביחס לתכנון האיזורי של בקעת הירדן, והן

ביחס לכניסת ההתיישבות באיזור השומרון עצמו.



השר מ. עמית: אני רוצה להבין את המקורות התקציביים. מה היה בעבר? האם זה היה מתקציב משרד הבטחון? מה המצב הנוכחי, ומה באופן קונקרטי ההצעה לציר הזה. מדובר על 100 מיליון ל"י במחירים של היום. לא אמרת כמה זמן זה יקח וכמה זה יעלה כסופן של דבר. אנחנו מכירים את הסיפור הזה, זה מתחיל ב-100 וייגמר ב-200.

היו"ר השר א. שרון: הציר הזה איננו פריצת דרך בתולית. יש שם תוצאים. יש שתי שנות תקציב. האומדן בשעתו היה האומדן לפני חצי שנה, זה היה 50 מיליון ל"י. זה"ל תיקצב את זה בתחום הזה. האינפלציה עשתה מה שעשתה. כשיצאו המכרזים הראשונים הסתבר שהסכומים גבוהים מאד ואז בוטלו המכרזים והוצאו מכרזים חדשים, קטנים, בהנחה שאם כמה קבלנים יתחילו לעבוד על הכביש בכמה נקודות, אפשר להגיע למחירים יותר נמוכים; והערכה זו נמצאה נכונה. המחיר האחרון הוא ירידה באומדנים, אבל זה העריך את 30 הק"מ בין 70 ל-80 מיליון ל"י, סדר גודל של 2,5 מיליון ל"י לק"מ. 10 הק"מ המזרחיים, שמעבר לכביש גב ההר, נמצאים היום בתכנון מפורט הם עדיין לא השתתפו ב"חינוגה" הזאת. מנקודת ראות צבאית הם 10 הק"מ החיוניים ביותר. דובר שנביא הצעה לשיתוף אזרחי צבאי וחלוקת הנטל. זה"ל יבצע מספר צירים שחשובים לו, מזרחית לציר גב ההר, והקטע המערבי יבוצע ע"י אזרחים. אבל זו לא הצעה פורמלית. דובר על בצוע בשתי שנות תקציב. אלה האומדנים של מע"צ שניתן לבצע את זה תוך שנתיים.



פרופ' ר. וייץ:

הציר הזה חשוב להתפתחות הייצור בבקעת הירדן.  
ברגע שהכמויות ליצוא בבקעת הירדן מכוונות ליצוא

חורף, ההובלה תקבל משמעות יותר גדולה מאשר היום, ואנחנו נעשה זאת  
בקצב מהיר. אין ספק שזה פותח פתח חשוב להובלה האוירית והימית.  
אני מציע שהעניין התקציבי ייבדק בין שר התחבורה, שר הבטחון ושר האוצר.

מר בן-אור:

משרד הפנים בדק את הציר, הוא מסכים. לא כדאי  
לעשות את זה צבאי גרידא אלא כדאי לשלב כמה

נקודות על הציר.

שר מ. דייץ:

איזה אחוז מהדרך הזאת מסתמך על דרכים קיימות  
ולא יצטרכו להפקיע, או לא להפקיע שטחים

נרחבים, אפילו אם יש דרך עפר? איזה חלק מזה הוא ככלל במקום שאין  
תואי וכתוצאה מכך יצטרכו להפקיע קרקעות ולחצות קרקעות של בעלים?

היו"ר השר א. שרון:

מיד לאחר מלחמת ששת הימים בוצעו ע"י הקק"ל  
לפי בקשות משרד הבטחון, עיקופים של הכפרים

הערביים. בכל מקום שהדרך עברה דרך כפר ערבי, ביצעו פריצה של  
דרך רחבה. זה קיים במסחה ובעוד כפרים.

מר ע. גדור:

תכנון הציר נעשה כמגמה שזה יהיה ציר ארצי.

המתכננים ניסו לא לגעת בציר הקיים היום,

הוא אמור להמשיך לשרת את הכפרים. אם נעלה עליו, מחר # יעלו עליו  
עגלות, יתחיל מתח בין הכפרים ובין יעד הציר, שצריך להיות קצר בין  
איזור אחד לשני.  $\frac{3}{4}$  שעה לגוש דן.



אתם לא תרשו לערבים לנסוע עליו? הם יסעו עוד  
50 מ' ויעלו על הכביש. לא תמנע מעגלות לנסוע

השר מ. דיין:

עליו.

הכביש הוא דבר פתוח. אבל בניגוד לכביש מקומי  
שמשרת כפר ומתפתח בסמטאות צרות, המסרה היתה

מר ע. גדור:

לעקוף את הכפרים הערביים, שהוא יעבוד בקריטריונים של כביש ארצי,  
יסעו עליו 80 ק"מ לשעה ולא תהיינה מוגבלויות של עגלות.

התואי הופקע. בתחילת נובמבר היו קבלנים אמורים

לעבוד בשטח. התואי עבר את התהליכים העקרוניים. הכוונה היתה להתחיל

ממערב למזרח. החלקים המערביים היו מוסדרים לחלוטין לצורך עבודות  
זה היה לפני 3 - 4 חודשים.

מה זה "הוסדר"? עשו שם פעולה פיסית?

השר מ. דיין:

הקבלנים לא עלו על השטח. נאמר לערבים שהשטח  
הופקע. נעשו התשלומים, חלקם קיבלו כסף.

מר ע. גדור:

אני מעדיף שהציר יהיה על תואים קיימים מאשר  
שניכנס להפקעה. ההפקעה שנעשתה לפני 3 חודשים

השר מ. דיין:

זה עניין מוגמר. מבחינה פיסית לא עלו עליו. לשאלה יש כמה אספקטים.  
אני לא מקבל את התורה שאם יהיה כביש טוב, שהכפרים לא יוכלו להתחבר  
אליו. יש כביש רמת דוד, העגלות מהאיזור עלו עליו.



השאלה שאנחנו צריכים להחליט עליה היא: אם אנחנו נכנסים לגל רציני של הפקעת קרקעות. לפי דבריך, אם יש תאי, אנחנו עושים תואי אחר, ואז נצטרך להפקיע. אני מתנגד לזה. אני מציע לעשות מה שפחות הפקעות ולעקוף את הכפרים. אבל בין העקיפה לבין התואי של אותו כפר ( אין בכל ק"מ כפר) לא כל הדרכים עוברות מכפר לכפר. השאלה מה מענין אותנו: פחות הפקעות או כביש מקביל? אני רוצה להביע את הדעה שנעשה מה שפחות הפקעות תוך עקיפת הכפרים. אני שמח שזה רחוק מסכם ורמאללה. אם לפני שלושה חודשים עשו תואי, אין זאת עובדה מוגזמת, אם פרצו לפני כמה שנים ונוסעים על הדרך הזאת, זאן כן עובדה מוגזמת.

מר ע. גזור: על הכניש עובדים כשנה וברור שלא מחפשים את

העבודה הקשה ביותר. לפני חצי שנה לא הפקיעו.

התכנון נעשה תוך שילוב קריטריונים מקצועיים. אם כפרים נמצאים על ידו עושים חיבורים לכפרים, אבל לא לכל כפר אלא לשלושה או ארבעה כפרים יחד. נקודת המוצא היתה מקצועית ולא פוליטית. מראש היה ברור שיהיו הפקעות. אם יש מטעים שם, זה זכר שונה, ניסו להתוות אותו כך שינצל את השטחים שר החקלאות ציין אותם בשעתו. הקק"ל פרצה והכשירה. התואי עובר כאן (מצביע על המפה), יש חלקים שהוא עוקף ויש חלקים שלא. את התואי אפשר להעביר לכל הכיוונים. לכל מי שמעונין שמינימום מקומיים יהיו בדרך, כולל הפקעת קרקעות, נדמה לי שההתפרצות היא לדלת פתוחה.



השר מ. דיין:

זו לא התפרצות ולא לדלת פתוחה, זה נעשה משיקולים

מקצועיים. לי יש שיקול מקצועי שנקרא: להפקיע

מה שפחות. אם השיקול ההנדסי אומר שעדיף קו ישר וזה כרוך בהפקעה,

השיקול המקצועי שאני מציע אומר להפקיע מה שפחות. אני לא חסיד של

שיקול הנדסי, אני שוקל את השיקול האחר - לאיזו מידה של הפקעות

אנחנו נכנסים. כשעושים כביש צריך לשפוך אדמה ולחלק לבעל קרקע את

האדמה. מהא שביקשתי, ואני מבקש לקבל, זה תרשים שבו אני אראה מה

מהתואי המוצע עובר על דברים קיימות מקדמת זנא או לפני כמה שנים,

ואיזה חלקים צריך להפקיע.

היו"ר השר א. שרון: לפי דעתי הגישה צריכה להיות שאנחנו מאשרים

כביש חוצה שומרון תוך ניצול מירבי של זרכים

קיימות, תוך הימנעות מהפקעות ככל שניתן, תוך שימוש בפריצות קודמות

שנעשו בעבר ובשטחים מוחזקים ע"י צה"ל. המגמה שלי היא להימנע מהפקעות

ככל שניתן. הקו המנחה את עבודת הועדה מתחילתה, יהיה גם לגבי הציר הזה.

צריך להיות שימוש מקסימלי בצירים קיימים, בפריצות שנעשו בעבר, בשטחים

שמוחזקים ע"י צה"ל, ומינימום הפקעות, אפילו אם הדבר יהייב השקעות

כספיות רבות יותר בכביש. בעיני הדבר הזה טכסה את הנושא. אני מבקש

להעביר את התרשים של תואי הכביש לחברי הועדה שירצו בכך.

מר י. קלרמן: באתי על סיפוקי מהתשובות שנתקבלו עד עכשיו.

אני בפעם השניה שומע את שר החוץ שמפנה תשומת

לב לנושא שצריך להיות קו מנחה של הממשלה כולה. היה רצוי שלפני

שבאים לישיבה ידעו למה באים. אם הקו של הממשלה הוא שאין להפקיע

אדמות, לא צריך להפקיע אדמות, שר החוץ לא צריך להיות השומר על זה.



השר מ. דיין:

אמרת שצריך להפקיע את המינימום, גם אם צריך  
בשכיל זה ללכת בדרך עוקפת או לעשות דרך מקבילה.  
אני לא מדבר בשם הממשלה, גם השרים האחרים ידברו בשם הממשלה, אני  
מדבר כחבר ועדה. לדעתי עדיף להפקיע פחות גם אם זה סותר שיקול הנדסי  
מקצועי.

שמחתי על הסיכום של שר החקלאות שהמגמה צריכה  
להיות הפקעות מינימליות ככל האפשר. אני לא אומר שאפשר לסלול כביש  
ללא הפקעה, צריך להרחיב או לישר אפילו כבישים קיימים ולצורך זה  
להפקיע, אבל השיקול צריך להיות לנגד עינינו.

היו"ר השר א. שרון:

אני מציע שנאשר את כביש חוצה שומרון תוך  
ניצול מירבי של דרכים קיימות, תוך שימוש  
בפריצות שנעשו בעבר. יש לעשות מה שפחות הפקעות אפילו יעלה הדבר  
יותר. כל חבר ועדה שירצה - יוכל לקבל מפת התואי.

מר קרונה:

מעבר למה ששמענו מרענן, מה החשיבות ההתישבותית  
של הכביש הזה?

מר ג. ויתקון:

יש שתי חשיבויות, אחת לגבי בקעת הירדן שהיא  
איזור מעבר בין בית שאן וירושלים, פתיחה של  
כביש כזה באופן מיוחד מתייחס למעלה אפרים, שזה המרכז האיזורי של  
בקעת הירדן, קושר את מעלה אפרים בקשר ישיר לכיוון מישור החוף.



ונותן לבקעת הירדן מימד נוסף שהופך את ביקעת הירדן מאיזור שוליים של ירושלים או של בית-שאן לאיזור שהוא מרכזי בזכות עצמו, לאיזור עצמאי שנשען על ריכוז האוכלוסיה הגדול ביותר במדינה. זה לגבי בקעת הירדן. להערכתי אני מניח שמי שעוסק בהתישבות בבקעת הירדן יסכים אתי שנושא הכביש הזה ישנה את המצב. אולי לא זאת סיבה לעשות את הכביש, אבל זה בהחלט תרומה לפיתוח לבקעת הירדן.

ביחס לשומרון, גם פה ניתן תשובה באותו נוסח.

אנחנו לא הצגנו עד היום תכנית התישבותית לישובי קבע בשומרון. אני מניח שלא יהיה מנוס מכך ובאחת הישיבות נצטרך לדון בהתישבות בשומרון. נעבור משלב של טיפול במאחזים לישובים קבועים. אין שום ספק שיש קשר בין מיקום הכבישים לבין מיקום הישובים היהודיים. הגישה הזאת עונה על מירב האלטרנטיבות שנתונות לנו היום כפריסות השונות האפשריות, בין אם הן נשענות על איזור השומרון ובין אם הן נשענות על התישבות מאסיבית בתוך השומרון עצמו. כאשר נגיע לדיון בשומרון - ואני אומר זאת על בסיס של אאא בדיקה מוקדמת של אלטרנטיבות באיזור השומרון - נגלה שהכביש הזה עומד במספר הרב ביותר של אלטרנטיבות שקיים. לגבי כבישים אחרים זה לא כך, לכן הצענו לא להציג את הכבישים האחרים.

היו"ר השר א. שרון: אני רוצה להוסיף להחלטה עוד חלק: שהועדה

תנחה את שר האוצר, שר החקלאות ושר הכטחון

שיוסמכו לסכם את התקציב הצכאי והאזרחי המשולב לבצוע הכביש, הסיכום

יובא לאישור הועדה.



השר מ. דיין: אני מבקש שמי שעוסק בהפקעות, שיעשה זאת ביד נדיבה. כדאי לפצות ולא להתמקח אתם יותר מדי.

היו"ר השר א. שרון: זה מקובל. נושא ההפקעה איננו נושא בלעדי, זה אחד מהדברים שעליהם ועדת השרים להתנחלות מוסמכת לקבל הכרעות. בעבר זה נעשה ע"י קבוצת שרים אד-הוק, ראש הממשלה, שר הבטחון או כל שר אחר שהיה מצורף. היום זה מעוגן בהחלטה שהדבר נעשה ע"י מספר שרים. משאלתו של שר החוץ שיפוצו בעין יפה מוכרת לי ומקובלת עלי והיא תכובד.

יש לנו היום בעיה, כנבי סאלח עלו שני גרעינים; כהתאם להחלטה שם מיועד גרעין שלישי. יש נרשמים רבים להתישבות במקום יש אלף דונם אדמה ממשלתית שהבעלות עליה מוגדרת. יש היום רק בעיה אחת בעניין הישוב הזה, וזה החיבור שלו צל שפלת החוף. היום הדרך לשם היא דרך יפה אבל ארוכה ומפותלת שיוצאת מכיוון חברון. מוכרחים לקשור את הדרך הקיימת שמובילה דרך עבוד לגבעת כוח. יש שם תשתית, זה היה כביש מימי המנדט, זה כביש שלא היה מכוסה אטפלט. כדי לקצר את התהליך הזה פנינו לקק"ל וביקשנו שהיא תיכנס במהירות לסלילת כביש זה.

מר מ. ריבלין: זאת בעיה תקציבית, אין בעיה של בצוע.

היו"ר השר א. שרון: גם את הכביש הזה צריך לקשור כדי אנשים בנבי סאלח יגיעו למקומות עבודתם בקלות והישוב יוכל להתפתח.



החלטה מס. הת/22 של הועדה להתישבות המשותפת לממשלה ולהסתדרות הציונית  
העולמית מיום כ"ח בחשוון תשל"ח (9.11.77)

הת/22 ציר חוצה שומרון (צומת מורשה - מעלה אפרים והבקעה)

מ ח ל י ט י ם , בהמשך להחלטה מס. 88 (שהת/13) מיום י"א  
בחשוון תשל"ח (23.10.77) ובהתאם להחלטה מס. 111 (הת/16) מיום  
י"ח בחשוון תשל"ח (30.10.77) של הממשלה: -

- א. (1) לאשר סלילתו של כביש חוצה שומרון (צומת מורשה ליד  
רמת השרון, מזרחה למעלה-אפרים והבקעה), תוך ניצול  
מירבי של שטחים המוחזקים על-ידי צה"ל, ושל דרכים וצירי  
חנועה קיימים; תוך המנעות ככל שניתן מהפקעות;
- (2) במקרה של צורך בהפקעה שתתעורר במסגרת ביצוע סעיף (1)  
לעיל - ידאגו הגורמים הנוגעים בדבר לפיצוי נדיב של  
בעלי הקרקע ששטחיהם יופקעו כאמור;
- (3) להעביר את מפת-תוואי הציר לעיונם של אלה מבין חברי  
הועדה להתישבות אשר ירצו בכך.
- ב. (1) להסמיך את יו"ר הועדה להתישבות ואת שרי האוצר והבטחון  
לסכם הקציב צבאי ואזרחי משולב לביצוע ההחלטה הנ"ל;
- (2) להביא את הסיכום האמור לאישור הועדה להתישבות,  
המשותפת לממשלה ולהסתדרות הציונית העולמית.

החלטה מס. הת/23 של הועדה להתישבות המשותפת לממשלה ולהסתדרות הציונית  
העולמית מיום כ"ח בחשוון תשל"ח (9.11.77)

הת/23 כביש-מחבר נבי-סלח - שפלת החוף

מ ח ל י ט י ם : בהמשך להחלטה מס. 59 (הת/5) של הממשלה מיום  
ד' בחשוון תשל"ח (16.10.77), הועדה להתישבות שמשותפת לממשלה  
ולהסתדרות הציונית העולמית, רושמת לפנייה את הודעתו של יו"ר  
הועדה כי במגמה להקל על אנשי נבי-סלח להגיע לעבודתם ועל-מנת  
לפתח את היישוב, נתבקשה הקרן הקיימת לישראל לעסוק בסלילת  
כביש מחבר נבי-סלח - שפלת החוף.



הח/24.

כביש ימית אילת - תכנון צפוני

היו"ר השר א. שרון: אני רוצה לקבל את אישור הועדה לתכנון הציר.

מר ע. גזור: לפני שנה נערכו במערכת הבטחון דיונים על

הערכות צה"ל כחזית המערבית וחזית סיני.

בעקבות הדיונים הללו מוצע תכנון ע"י צה"ל שיקשור את פיתחת ופיה עם  
אילת. תוצאת הסקר הזה מונחות בדו"ח שיצא כימים אלו. הבדיקה היא

בדיקה מקצועית, מה חשיבות הציר בעינינו ומה המשמעויות המתבקשות.

הציר הזה מקביל לקו הירוק לשעבר לאורך גבול

סיני, הוא מתקרב ומתרחק ממנו בטווחים של 6 - 7 - 20 ק"מ במקומות

הרחבים ביותר. זה התואי המערבי ביותר שניתן דרכו לחבר את איזור  
החוף עם אילת ולא בדרך הערכה או מצפה רמון. אם נחבר בדרך קצרה

את צפון ים סוף עם איזור הים התיכון, זה התואי המערבי ביותר.



זה תואי שאורכו 200 ק"מ בערך מאיתם עד שדה תעופה עציון, כ-196 ק"מ, תואי נוח ביותר. אנחנו נמצאים כאן בירידה הדרגתית באופן מוחלט, תואי שעובר לאיזורים נוחים ביותר לסלילה בניגוד למה שקורה צמוד לקו הירוק, מקום שתואי כזה לא ניתן, הוא קושר ים לים.

מבחינת מערכת הבטחון הסיבה שהלכנו לענין הזה

היתה שהכביש הזה הוא כביש בטחוני מובהק, הוא משרת את התנועה של הכוחות בכיוון קדמת סיני באורך מסוים לקווים הקדמיים. ההתווייה שלו נעשתה על בסיס תכנית רחבה יותר של הערכות צה"ל בנושא של קדמת סיני. נקודת המוצא היתה, שאנחנו נמצאים פה במקום שצריך להיות העורף של כל קו אפשרי של גבול אי פעם. מבחינת צה"ל זה המקום שבו צריך לשבת העורף הקדמי. לצורך זה מתבצעות תכניות שונות של ריכוז של פרויקטים צבאיים באיזור אום-כתף כסיימה. נמצאים היום בבצוע שני צירים. ציר אחד זה משאבי שדה עד אום כתף, ציר שאמור להחליף את הציר הקיים היום שהוא רע מאד. היום, בתקציבים משותפים של מע"צ ומערכת הבטחון מתבצעת סלילה מחדש.

הציר השני שאמור להתכצע בפברואר הקרוב, זה

הציר שיקשור את מצפה רמון אל כסיימה. זה מתכצע מתקציבי משרד הבטחון.

מבחינת צה"ל היו יוצאים קצת יותר צפונה. יש

כאן שילוב צבאי ואזרחי. שני הצירים האלה נמצאים בתהליך עבודה.

מבחינת צה"ל באיזור הזה יהיו פרויקטים גדולים ביותר. נזכיר את מערכת

שדות התעופה של איתם, עצמון ועציון.



בבדיקות שעשינו העלינו את המחשבה שסביב פיתוח צבאי באיזור הזה רצוי להגיע גם לפיתוח אזרחי שישען ברובו על הפוטנציאל הצבאי. יושקעו מיליארדים ויהיו בו הרבה אנשי צבא ואזרחים עובדי צה"ל, דבר שיכול בעתיד להתקשר אל איזור פיתחת רפיח, איזור ימית, באיזה שהוא רצף.

לשם כך נעשו גם עבודות תכנוניות שונות. קידוח

מים הושלם בימים אלה באיזור כסיימה. בשבוע הבא תתבצע שאיבת נסיון. בעתיד אמור להתפתח - אם הקידוח יצא שופע - האיזור כאיזור חקלאי. בשעתו, מתוך מחשבה שיכולה להיות אכזבה של שאיבת מים, אמרנו שאם לא יהיו מים, יכולה להתפתח שכונה אזרחית אחרת. הנושא הוא בעל משמעות אקטואלית מיידית. התכנון של שדה עצמון מדבר על כמה משפחות של אנשי חיל האויר שהאפשרות לשכן אותם היא או בתוך שדה התעופה או לראות בהם פוטנציאל נוסף לגרעין האזרחי שעשוי להתמקם בסמוך. בשעתו היה תכנון, היו מגעים עם אגף התכנון של משרד הבינוי, ועד היום לא סוכם. לא נביא את זה הנה כנושא אקטואלי.

בימים אלו הושלם התכנון של הציר עצמו.

אנחנו מעלים את הנושא הזה על השולחן. מה המטרה? לציר הזה יש משמעויות צבאיות מובהקות. אם מחר, כתוצאה מהערכות כזאת או אחרת, תתבקש סלילת צרכי בטחון, צה"ל יסלול אותו. אגף התכנון לחץ כאילו יש עדיין זמן כל עוד לא מתבצעים דברים בשטח. מוטב שהדברים ייבדקו בקריטריונים מקצועיים שהם גם אזרחיים. אם ציר כזה יימצא, מוטב שהוא יהיה מעבר לתפקודים הצבאיים שלו, יש לו משמעות גם לגבי אילת, כי זה הציר הקצר לאילת. אם יהיה נמל בימית, אולי זה גם אגף הגשר היבשתי. ביקשנו את מע"צ כשותף מקצועי, שכל התכנון ייעשה על בסיס קריטריונים מקצועיים.



היו"ר השר א. שרון: לגבי החלק הצפוני, פיתחנו שם באיזור פיתחת רפיח סדרה של ישובים חקלאיים. אני מוטרד שצציר יעבור

בין ישובים שקשורים כולם בתאומים של בית אריזה משותף, עבודה משותפת ומיקום משותף. אני מבקש לא לחזור על טעויות שעשינו בעבר, שישובים לא יכלו להתפתח בגלל ציר שיהיה ציר מרכזי בעתיד.

מאחר ומערכת הבטחון תכננה את זה על בסיס הנושא הצבאי, אני מבקש להכניס את הנושא ההתישבותי ולבדוק שהציר הזה לא ייהפך למטרד שיפריע להתפתחות ישובים שחיים שם בצפיפות רבה.

החלק הדרומי של הציר הזה מתנקז אל אילת,

אל צואר בקבוק שהיה, הוא כבר צואר בקבוק, נקודה קריטית גם מכחינה בסחונית. אני אאז אינני חושב שהוא צריך לרדת לאילת. לפי דעתי הוא צריך להתחבר למקום דרומית לאילת. זאת איננה סטייה גדולה. הדבר הזה מתיישב עם אותו פרוזדור לאיזור שארם - א - שיך. אני מבקש שתכננו גם את האיזור הדרומי כדי לא להתנקז לאילת.

השר י. הורביץ: מה ההשקעה הכספית?

מר ע. גדור: בהתאם לאומדן שמופיע בחוברת, מדובר על מיליון ל"י.

היו"ר השר א. שרון: אני רוצה לבקש שהועדה תאשר את התכנון. מדובר במיליון וחצי ל"י תכנון שיקח בחשבון את ההתפתחות האזורית וגם הצבאית באיזור הזה.



השר מ. דיין:

אני מציע לדחות את ההצעה הזאת, להחליט על זה בשלילה ולדחות אותה למועד אחר. אם צה"ל עושה כביש, אין הגבלות לצה"ל לעשות כביש. אם מחזירים את האלמנט ואומרים שהועדה הזאת תהיה שותפה מבחינת ההיבט החקלאי, פירוש הדבר שאנחנו רואים את האיזור הזה כמיועד לחקלאות. אני מתנגד לזה לחלוטין. יש בעיות חמורות כשאלת ההתנחלויות, זה לנוסף בדגל אדום ללא צורך. בשביל מה צריך את זה עכשיו? דיברתי עם שר החקלאות. לדעתי צריך להרחיב את הישובים הקיימים בפיתחת רפיח ככל האפשר ולהימנע מלהקים ישובים נוספים. כביש שיש לו אלמנטים חקלאיים, יש בו שדות תעופה - בבקשה, תבוא עליהם ברכה, צה"ל חפשי לעשות זאת. אם צה"ל יקח בחשבון שיקולים אחרים, זה ענינו. אבל שאנחנו ניתן לזה גושפנקא חקלאית מעבר לגבול? בסך הכל יש עוד נקודה שתקום בתוך מחנה צבאי. לתת לזה היום את הגושפנקא החקלאית על זה שבאחד הימים יהיה נמל בימית והוא יקשור את זה עם נמל אילת, ואנחנו נעשה את זה עכשיו כאשר דנים על ועידת ג'נבה - אני נגד. אם מוכנים לא לדון בזה עכשיו, אני אהיה אסיר תודה. נחזור לשאלה מה יהיה הקשר בין נמל ימית לנמל אילת בבוא העת. עכשיו הזמן הכלתי מתאים ביותר להכניס מוטיבציה התישבותית לאורך הקו הזה, לדעתי. מה שצריך לעשות עכשיו זה להרחיב את הישובים בפיתחת רפיח. אם צה"ל עושה כביש - זה ענינו, אבל לא להציג את זה ככביש שמשרת נוסעים אזרחיים.

השר מ. עמית:

מעבר להערות של שר החוץ שאני מסכים להן, אפשר לעשות אותו דבר בלי רעש, תחת הכותרת הצבאית ולראות אחר-כך מה יהיה. אני רוצה להעיר הערה מהיבט אחר לצד האזרחי. אם יהיה תואי כזה, ואם ההערכה נכונה שהוא ייהפך לציר העיקרי של



התנועה לאילת, זה ינוון את שורת הישובים שנמצאת היום לאורך הציר הנוכחי. דבר כזה קרה פעם במצפה רמון. אני רק מעיר את ההערה הזאת. אני מציע שגם הדבר הזה ייבדק. יתכן שבסופו של דבר יהיו שני צירים. גם מתכננים את ענין הרכבת.

אם מדברים על ההיבט האזרחי של הענין, בכדיקה פנימית אני מציע לשקול את האיזון הזה. יש פה מלחמת תנועה. שם יש צירים מאד מאותרים. אני מציע לשקול את הענין הזה, יש לו בודאי השלכות.

השר י. הורביץ: אני לא מאמין שהכביש הזה יהיה אלטרנטיבה לכביש הנוכחי. אני מקבל את הערת שר החוץ שנאמר למשרד הבטחון בשקט לגשת לתכנון. ההנמקה של עמית לא נראית לי. בקשר לחשש שמא יקרה משהו לישוב כמו שקרה למצפה רמון. זה יקרב את אילת למרכז הארץ. יש לזה חשיבות פי כמה. מה שקרה למצפה רמון - קרה למצפה רמון. יש חשיבות לכביש, יש חשיבות לרכבת. הרכבת תעלה 3 מיליארד וזה יעלה חצי מיליארד. צדק שר החוץ בגישתו, אבל זה ענין כל כך חיוני שלא כדאי להגיד שאנחנו לא עוסקים בזה. אנחנו לא עוסקים בזה, אבל צריך לעשות את זה.

פרופ' ר. וייץ: צריך להבחין בין הסווח הקצר לבין היותר ארוך. מבחינה טקטית אני תומך בדברים של שר החוץ. אם נקבל החלטה, גם אם לא נאמר, זה מתפרסם שהנושא עלה על סדר היום. כל החלטה של השולחן הזה יש לה השלכות בכל העולם. יש לזה הדים עצומים מחוץ לכל פרופורציה למה שנעשה. לכן אני תומך בכך שייאמר שזה עלה על סדר היום והועדה הורידה את זה מסדר היום. לגופו של ענין נחכה קצת.



זה קו בעל חשיבות אסטרטגית כלכלית ממדרגה ראשונה. אנחנו נפתח מרכז כלכלי ועד מהרה יהיה בכוחו לייצא חצי מיליארד דולר. הפוטנציאל יותר גדול, אני מדבר על 10 שנים. אני מדבר על ירקות, פרחים ופירות. זה מכרה זהב שיכול להתפתח, אין לו תקרה הנראית לעין היום. אין לו מתחרה לא בתעשייה ולא בחקלאות היום. צריך שזה יתקשר לנמל עמוק מים ופעם יהיה קשר בין שני הנמלים. צריך לבדוק אם להיכנס לצואר הבקבוק או להזיז.

בסיכום אני מציע: הועדה אומרת שהורדנו את זה מסדר היום ולא עוסקים בזה. נחכה כמה שבועות ונרכיב צוות של תכנון אסטרטגי שיעשה את המלאכה כדבעי, אני מתכוון לצוות מקצועי. מבחינה מקצועית ותכנונית אני מאד מחשיב את זה ורוצה מאד להיות שותף לזה. אבי תומך בהצעת שר החוץ.

היו"ר השר א. שרון: אתה שותף לכל דבר.

מר בן-אור: כדאי לחשוב על הפרטים של הכביש וכמה תחבורה תעבור על כביש זה. אני חושב שתעבור תחבורה בקנה מידה רציני ביותר. כדאי לתת את הדעת על איזה חתך של דרך אנחנו מדברים. אם זה 4 נתיבים או פחות, וגם על התואי.

היו"ר השר א. שרון: אני מציע לקבל החלטה כזאת:

מחוך הנחה שאי אפשר להגיד שלא דנו, ולא טוב לומר שהורדנו מסדר היום, אני מציע לומר שהועדה שמעה אינפורמציה בענין בעיות התנועה אימית - אילת. הועדה לא קיבלה כל החלטות בנושא.



השר מ. דיין:  
אני מציע לקבל החלטה שתאמר שהעלו את זה והחליטו  
בשליחה. שאלתי את אברשה אם זה"ל מתכוון לסלול  
את הכביש הזה, הוא אומר שלא. נשאל אם הצבא עומד לסלול את הכביש הזה  
או לא. אם לא עומדים לסלול, מדוע צריך להיכנס לבעיה לפני ועידת ג'נבה?

היו"ר השר א. שרון:  
בכל מקרה הייתי רוצה לציין, המחשבה הזאת באה  
ממערכת הבטחון על הקמת הציר. אני מציע לומר  
שהועדה שמעה אינפורמציה בענין כביש ימית - אילת, והחליטה שלא לבצע.

מר מ. ריבלין:  
נאמר שאחרי בירור סוכם שענין זה לא עומד היום  
לביצוע.

השר י. הורביץ:  
הורידו מסדר היום, פירוש הדבר שדחו. אני הייתי  
אומר שדנו בדבר הזה ודחו את הדיון בשלב זה.

השר מ. דיין:  
זה"ל לא עומד לסלול את הכביש. אנחנו עוסקים  
בענין מרכזי שנקרא ועידת ג'נבה. על כל ישוב  
חקלאי חדש הם מתפוצצים. לכן אין מנוס וזו גם לא בושה לומר שהיתה הצעה  
לסלול כביש כזה וההצעה הורדה מסדר היום. אחר-כך פעלה את זה מי שהוא מצה"ל.

השר י. הורביץ:  
אני מציע לומר שהעלו את זה ובשלב הזה דחו את זה.  
לא צריך לומר שזרקנו את זה לסל.



היו"ר השר א. שרון: יש שתי אפשרויות. להחליט לא לבצע זה פירוש לזרוק לסל; אפשרות שניה היא להוריד מסדר היום. אני מציע לומר שהועדה שמעה אינפורמציה בענין ציר ימית - אילת, והחליטה להוריד את הנושא מסדר היום. זה לא מונע אפשרות להעלות את זה מחדש.

מ ח ל י ט י ם , הועדה להתיישבות המשותפת לממשלה ולהסתדרות הציונית העולמית שמעה סקירה בענין כביש ימית-אילת וחורידה את הנושא מסדר יומה.

הח/25.

המרכז האזורי גוש עציון

היו"ר השר א. שרון: כל הישובים הכחולים שכמפה קיימים היום. גוש עציון, מגדל עוז, תקוע, יש מרכז איזורי בגוש עציון. היום ההתיישבות היא משני צדי הכביש. יש שטח של 300 דונם שהוא כבעלות מובהקת של המדינה. אנחנו רוצים לקבל החלטה על הרחבת האיזור. אני רוצה לראות את זה כפרויקט של משרד הבינוי לבצוע. היום אי אפשר לצופף עוד משפחות. יש משפחות שרוצות לגור שם ויש מוסדות נוספים שצריך להקים שם. יש שם קרקע ואפשר להרחיב את המרכז האיזורי.



לא מדובר בהפקעה. הכוונה להשתמש בשטח הקיים בידינו ויש להרחיב את המרכז האיזורי.

השר מ. דיין: אני תומך בתכנית הזאת. אנחנו צריכים עכשיו לדאוג להרחבת הישובים הקיימים, בעיקר אם אפשר לעשות זאת ללא הפקעת קרקעות נוספת או בקרקעות המדינה או ע"י רכישת קרקעות. חשוב לנו אם אפשר לנצל מסגרת אחת עם נוסחת קארטר. הוא דיבר על עיבוי והרחבת ישובים קיימים. יתכן שבימים כתיקונם היו קוראים לזה שם אחר. אם זה בתחומי אותו איזור בכמה מאות מטרים, ויש אדמת מדינה, לא יהיה שם שלט חדש ושם חדש ואבן פינה חדשה, מהומה גדולה. המדובר בהרחבת דברים קיימים.

גם לגופה של ההצעה ולא פחות מכך מבחינת הגישה וההגדרה, אני תומך בכך בלב שלם.

מר ש. אבני: יש לי משאלה לקבוע כלל שהערות אלה ייבחנו עם המשרד הנוגע בדבר. אני לא אומר שחייבים מראש לקבל את עמדת המש רד, אבל לא יתכן שלא יהיה שום מגע עם המשרד.

היו"ר השר א. שרון: אנחנו היינו יחד אתך בשטח הזה בסיוור.

מר ש. אבני: נושא זה לא הועלה. אני ממליץ בפני הועדה להחליט על אלון שבות אבל לא בדרך זו. קיימת אפשרות פיסית תכנונית בלי הפקעות נוספות, להרחיב את אלון שבות מ-200 יחידות שישנן היום. ההתנגדות להגדלת אלון שבות לא באה מהמוסד הזה אלא מהישובים הקיבוציים הסמוכים החוששים שמא המקום יפתח יותר



מדי ויבלע אותם. אני משוכנע שבהסבר נכון עם התנועות, עם המשקים, אפשר להגיע להסכמה ולהגדיל בעוד כ-100 יחידות על תשתית קיימת בתכנון הקיים עם השקעה מינימלית ולענות על הצרכים. ישנה נכונות של משפחות וזוגות צעירים להתיישב במקום הזה. נדמה לי שלטווח הקצר זה יכול לענות.

השר מ. דיין: אם יש 300 דונם אדמת מדינה, יש לך התנגדות עקרונית ששם ייבנה ויהיה ישוב יהודי? אם כן,

מה סיבת ההתנגדות?

מר ש. אבני: ישנה מחשבה שתמיד הועלתה, על סדר גודל יותר גדול באיזור הזה. שמא מדובר על אותו שטח. לצמר שזאת הרחבת אלון שבות, זה לא פונקציונאלי. הרבה ישובים סובלים מחציית הכבישים. אזכיר את כפר תבור ואת יבנה. אחד האסונות של תעבורה, שזה עובר בתוך הישוב. למקם ישוב כזה משני צדי הכביש, זה לא פונקציונאלי.

היו"ר השר א. שרון: אנחנו נמצאים בתקופה שמצד אחד האפשרויות להקמת ישובים מצומצם מאד. אינני רואה בעתיד מצב שיהיה

לנו יותר קל בנושא הזה. לעומת זה יש מרחב פעולה בכל מה שנוגע להרחבת ישובים קיימים, אי אפשר להתעלם מהחשוב הזה. אני בעד קבלת החלטה שאנחנו ניגשים לתכנון הרחבת המרכז האיזורי של גוש עציון מזרחית לכביש בשטח של אדמות מדינה כדי שנוכל לעשות זאת.

השר י. הורביץ: אני תומך בכל לבי בהצעה.



היו"ר השר א. שרון: אנחנו מדברים על הרחבת גוש ההתישבות של כפר עציון. יש כאן בעיה של שמירת הציר הקיים. אין סיבה שאחרים ישתלטו במשך הזמן על הציר הזה.

פרופ' ר. וייץ: אני מקבל את ההסבר.

היו"ר השר א. שרון: מקבלים החלטה על הרחבת האיזור של גוש עציון מזרחית לכביש. אני מבקש ממשרד הבינוי לעשות את התכנית.

מר ש. אבני: אני מבקש לברר את זה עם שר הבינוי.

היו"ר השר א. שרון: שר הבינוי הוא חבר הועדה והוא צריך לשבת בוועדה הזאת.

מר רביד: הרחבת המרכז האיזורי של גוש עציון בלי להזכיר את אלון שבות.

היו"ר השר א. שרון: אבקש ממר אבני לגשת לתכנון הנושא הזה ולהפעיל אותו.

פרופ' ר. וייץ: אנחנו מוכנים לעזור להם להתגבר על המכשולים התכנוניים.

מר קרונה: אתה מתכוון להביא לנו את הבעיה של אפרת?



היו"ר השר א. שרון: זה נידון ע"י הממשלה הקודמת. אינני מעלה את הנושא לדיון כרגע. אני עכשיו מעלה נושא אחר המדבר על הרחבת המרכז האיזורי של גוש עציון.

מ ה ל י ט י ם :

- (א) בהתאם להחלטה מס. 84 (שהת/9) של הממשלה מיום י"א בחשוון תשל"ח (23.10.77) לתכנן את הרחבתו של המרכז האיזורי של גוש-עציון, מזרחית לכביש בית-לחם - חברון, על קרקע שנמצאת ברשות המדינה.
- (ב) להטיל על משרד הבינוי והשיכון לבצע את התכנון ולממשו.

א ו פ י ר ה

הת/26.

היו"ר השר א. שרון: תכנית מתאר אופירה אושרה באוקטובר 1972 עם תכנון ל-4000 משפחות. באפריל 1975 החליט ראש הממשלה הקודם שמינימום אוכלוסיה לחיי קהילה יהיה אלף משפחות. משרד הבינוי החליט על הקמת 5 חמש מאות יחידות בשלב ראשון, והמשך הבניה על פי התעסוקה. המצב היום הוא כזה: יש 260 יחידות דיור ו-260 משפחות. עד פברואר 1978 יושלמו עוד 240 יחידות דיור אשר יאוכלסו ע"י משפחות שמחכות ששה חודשים לכניסה. היום כל 500 יחידות הדיור של אופירה תהיינה מוכנות ולא תיוותר שם דירה ריקה. יש משפחות רבות נוספות שמתדפקות על הדלת וצריכות להיכנס למגורים.



אני רוצה לקבל החלטה על הקמת עוד 500 יחידות דיור בתקציב 1978/9 כדי להיות מסוגלים לאכלס את המשפחות הרוצות לגור במקום. יחד עם זה, מקורות התעסוקה היום מצומצמים מאד, והייתי רוצה לפנות אל שר התעשייה, המסחר והתיירות **אל** על העברת מפעלים לשם ופיתוח הנושא.

אני רוצה להפריד את נושא אופירה מנושא כללי של מחשבות שיש לגבי נביעות ודי-זהב וסנסה. בנושא הזה צריך לקבל החלטה.

השר י. הורביץ: יצטרכו לקבוע סטנדרטים של כסחונות. היום כאשר משקיע רוצה לבנות מלון או דבר אחר, דורשים ממנו כסחונות על ההלוואה, שהוא ישעבד את נכסיו בארץ ~~ב~~כמקום שיש לו, ולא מסתפקים בשעבוד הנכס. עצם הגישה שלנו יוצרת את הדעה שאופירה זה לא ישראל. זה לא מעודד את המשקיע. צריך לתת הלוואות שם בתנאים שנותנים כבאר-שבע או ברמת השרון או בכל מקום אחר, זה ידרבן אותם ויראה שאנחנו מתכוונים להישאר שם באופן קבוע. עד עכשיו לא הצליחו בזה.

אני תומך בהקמת 500 הדירות ואני מסכים שצריך להעביר לשם תעשייה. כור מתכנן להעביר לשם פרויקט חשוב מאד, ויש גם גורמים אחרים. הייתי רוצה שדבר כזה ייקבע, שלא יהיו שם תנאים חריגים לעומת מקומות אחרים בארץ.



מר ש. אבני: על 500 יחידות החליט ראש הממשלה דאז. קיימת בעיית תעסוקה וגם קיימת בעיית התקציב. לפי התקציבים הקיימים במשרד, אני לא רואה אפשרות להקים 500 יחידות אלה אלא אם יוקצב לזה תקציב מיוחד.

השר מ. דיין: השאלה אם ישנן משפחות המוכנות לגור שם והן תשלמנה שכר דירה. האם אפשר להחתיים על חוזים? הבנייה שם יקרה מאד ואסור שהמגורים יישארו ריקים, זה סיכון. אולי אפשר לעשות הרשמה של המשפחות ולראות.

אפשר לאשר את ההצעה מתוך ידיעה שיש משפחות ריאליות שרוצות לעבור לגור שם.

אולי הממשלה צריכה לערוב למשקיעים שם ב-70% או ב-80%. צריכה להיות החלטת ממשלה שהיא ערבה לשוני הנכס אפילו לא ב-100% אלא ב-70% או 80%, ואז לא יצטרכו למשכן את רכוש הפרטי במקום אחר. הרכוש לא יאבד את ערכו הכספי בצורה מוחלטת, גם אם תהיינה תמורות פוליטיות כאלה או אחרות.

אני בעד בדיקת ההצעה הזאת. אני בעד תוספת יחידות דיור אם יש מועמדים, וצריך לדאוג לתעסוקה במקום.

היו"ר השר א. שרון: אין שם דירה ריקה אחת. יש מתיישבים רשומים

ל-240 דירות נוספות שבנייתן תסתיים תוך

שלושת החודשים הקרובים. בנוסף לכך הועמדו לרכישה מגרשים לבנייה פרטית.



בביקורי באופירה סיכמתי שעד פברואר שנת 1978 נוריד את כל העורף הזה שיושב היום בתל-אביב ומנהלים את מרחב שלמה; אין סיבה שישבו בתל-אביב וינהלו את הענינים של מרחב שלמה. אנשים אלה יצטרכו לרדת לשם.

איננו עומדים לבנות דירות ללא דרישה למגורים. יש דרישה רבה למגורים במקום.

לגבי ערביות, בעיני הדבר מקובל. אני חושב שזה לא ענין לועדה הזאת אלא לועדת השרים לעניני כלכלה. אני מציע שהועדה תייפה את כוחי להעלות את הנושא בוועדת השרים לעניני כלכלה. יש היום שם קהילה טובה מאד ועליה לגדול כדי לאפשר חיים מסודרים במקום. השיטה היום על בסיס של שכירות.

פרופ' ר. וייץ: תומך בהצעת היו"ר.

השר מ. עמית: ענין התעסוקה הוא ענין קרדינאלי. אני מצטרף לבקשתך שמשרד התעשייה והמסחר יגיש לנו תכנית

איך הם רואים את הענין.

השר י. הורביץ: אפשר, אבל בתנאי שענין השעבוד יוסדר.

השר מ. דיין: אולי אפשר לקבל רשימה במה עוסקים שם האנשים. יש שם אנשי צבא. אם יוסיפו משפחות, צריך לדעת כמה יעסקו שם. מי שבונה שם וילה, יכול לבנות, הוא מתפרנס בתל-אביב, אבל מי שהולך לשכור דירה והוא ומשפחתו יגורו שם, במה יעסקו?



היו"ר השר א. שרון: אני מציע את הסיכום הבא:

כפוף לסקירה שתינתן על עניני תעסוקה, באחת הישיבות הקרובות, נציג בפני הועדה רשימת אנשים שמעונינים לעבור לשם.

השר מ. דיין:

אתה אומר שיש שם 260 משפחות שרוצות לעבור לגור שם. נקבל את רשימת האנשים ומה הם מקורות התעסוקה

עבורם.

היו"ר השר א. שרון: יש היום 500 משפחות. מתוכן יש ל-260 דירות,

כולם עובדות במקום ומתפרנסים. יש 240 משפחות

שמתפרנסות במקום ומחכות למגורים במקום. יש גם אנשים נוספים שמחכים לעבור לשם.

פרופ' ר. וייץ: אני מצטרף לבקשה של שר החוץ. כאשר עושים תכנית

לישוב, עושים תכנית כוללת. הצד הפיסי הוא חלק

מן הצד הכלכלי, לקראת מה הולכים, להתישבות כפרית או עירונית?

היו"ר השר א. שרון: שמענו את הנושא. נמשיך לדון בנושא תוך הצגת

תכניות פתרון מלאות. נזמין את ראש המינהל לפיתוח

מרש"ל, שיבוא ויציג את הדברים באופן כולל - מקורות תעסוקה והכל -

ואז נתקבל החלטה.



מ ה ל י ט י ם :

- א. יו"ר הועדה להתיישבות יעלה בפני ועדת השרים לעניני כלכלה את ענין התנאים והבטחונות הנדרשים ממשיקים אשר מוכנים להשקיע באופירה.
- ב. ראש מינהל מרש"ל יסקור בפני הועדה תכניות פיתוח ותעסוקה של אופירה ויגיש לוועדה רשימת אנשים אשר מעונינים לעבור למקום.

הת/27 אזור סנסה-קטרינה: ריכוז הפיתוח

היו"ר השר א. שרון: יש נושא של סנסה-קטרינה. היום בסנסה חיות כמה משפחות. היום הישוב במרומי סיני פרוש על שלוש

נקודות: אחד סביב שדה התעופה והמתקנים הצבאיים הנכונים שם;

השני במחצית הדרך בין מקום זה לבין סנסה קטרינה עצמה, איזור החניונים; ומקום שלישי בקעת רבא, איזור סנסה עצמו. לא נראה לי

שזה יתפתח לישוב גדול בשלושה מקומות. אני רוצה לקבל החלטה שכל

מה שקיים בסנסה מתפתח במקום אחד שייקבע ע"י ועדת מיקום. אם

זה סביב שדה התעופה שזו מערכת הבטחון, אם זה סביב בקעת רבא

שזו עמדה של מחלקת ההתישבות, או העמדה של שמורות הטבע, לעשות את זה

באמצע באיזה שהוא מקום.

אני מציע שנקבל החלטה שפתרון אפשר רק לקבל

במקום אחד. לגבי המקום עצמו - יצטרכו לקבוע איפה הוא.



מר ג. ויתקון: הוצאתי את הנושא של סיני מתוך הקונטקסט. צריך להבחין בין מגורי התושבים העובדים במרומי סיני לבין הפעילות הכלכלית בשטח, בתי מלון, חניונים, כל אפעילות מסוג שהם בהתאם לסוג העיסוק שלהם. לגבי האוכלוסיה היהודית, שזה 30 מועסקים שעבורם צריך להוסיף בתים שהם יהיו בריכוז אחד. יש כבר היום 11 מקומות דיור קיימות, זו הנקודה החשובה. לגבי ההתפרסות - שזה תעופה איפה שיהיה, מלון - איפה שיהיה.

השר י. הורביץ: אני לא חושש מדריכה על יבלות של כל ועדה אחרת. יש ועדת שרים לעניין ערי פיתוח. יש תאום בין פרויקטים מסוימים בלאו הכי. אני לא נגד הפורום הזה שעוסק בעניין אופירה בגלל ההרכב, שהוא סימפטי מאד, אפשר גם עליהם להטיל עול. אנחנו צריכים לתאם את הדברים שלא כל משרד יבוא עם התכניות שלו ועם הבצוע שלו. לא איכפת לי באיזה שולחן זה יידון.

ח/28. תקציב להתישבות לשנה המסתיימת ביום 31.3.78.  
היו"ר השר א. שרון: הממשלה אישרה תקציב לגבי כל ההתנחלויות שעכשיו עולות והגרעינים שנמצאים במקומות זמניים.  
הממשלה אישרה תקציב של 88,5 מיליון ל"י, מתוך זה 57,5 מיליון ל"י במזומן ו-30 מיליון ל"י בהתחייבויות. התקציב הזה היום מועלה בוועדת הכספים. התקציב ינתן לכל מי שעוסק בפעילות הזאת. נכסה את ההוצאות של משרד הבטחון במה שהוא השקיע, משרד הבינוי יקבל את הנתח שלו במקומות שהוא מקים, והמחלקה להתישבות תקבל את הנתח שלה.



אני רוצה לפנות לכל המשרדים וגם לסוכנות,  
אנחנו נמצאים בשטח עם משפחות רבות עם ילדים רבים, בצורת התישבות  
שאינן מאחוריה תנועת התישבות מסודרת. כל ישוב הוא בעיה בפני עצמה.  
החורף יתחיל ונחזור למצב שהיה. אני פונה אל רענן ואל שמעוני  
לעשות מאמץ, לתת לאנשים האלה קורת גג ולהיכנס בדחיפות לנושא  
מקורות התעסוקה שלהם. יש לאנשים מפעלים, רוצים להעביר את המפעלים.  
צריך להקים מגע עם הגרעינים שהיום נמצאים במקומות אחרים, אבל הם  
יעלו בסופו של דבר, וצריך כבר היום לשפל בנושאים האלה.

הישיבה ננעלה בשעה 10.45





מזכירות הממשלה

סודי ביותר

עותק מס. 3 מתוך 3 עותקים

(541)

החלטה מס. חח/27 של הועדה להתיישבות המשותפת לממשלה ולהסתדרות  
הציונית העולמית מיום כ"ח בחשוון תשל"ח (9.11.77)

חח/27 אזור סנטה-קטרינה: ריכוז הפיתוח

מ ח ל י ט י ס :

א. פיתוח אזור סנטה-קטרינה ירוכז אך ורק באחד מן הנקודות  
כדלקמן:-

- (1) סביב שדה התעופה וחמקנים הצבאיים הנכונים שם;
- (2) באזור החניונים - במחצית הדרך שבין הנקודה הנ"ל  
לכין סנטה-קטרינה עצמה;
- (3) כבקעת רבא (סנטה-קטרינה עצמה);

ב. ועדת המיקום תקבע את הנקודה, סביבה ירוכז הפיתוח של  
האזור.





סודי ביותר

עותק מס. מתוך 3 עותקים

(542)

החלטה מס. הת/28 של הוועדה להתיישבות המשותפת לממשלה ולהסתדרות  
הציונית העולמית מיום כ"ח בחשוון תשל"ח (9.11.77)

תקציב להתיישבות לשנה המסתיימת ביום 31.3.78 28/תת

מחליטים, בהמשך להחלטה מס. 54 של הממשלה מיום ד' בחשוון תשל"ח (16.10.77), לאשר את הסיכום בין שרי האוצר, הבטחון והחקלאות בענין התקציב הדרוש לביצוע ההתנחלות שאושרה על-ידי הממשלה, לפי הפרוט כדלקמן:-

- א. (1) 87.5 מיליון לירות, תקציב נוסף עד סוף שנת התקציב הנוכחית המסתיימת ביום כ"ב באדר ב' תשל"ח (31.3.78); מתוך סכום זה, 57.5 מיליון ל"י במזומן ו- 30 מיליון לירות בהתחייבויות אשר יוצאו למטרות הבאות:-
- (א) 27.5 מיליון לירות לכיסוי אישורים קודמים;
- (ב) 36 מליות לירות בשביל ששת היישובים בהתאם להחלטה מס. 59(הת/5) של הממשלה מיום ד' בחשוון תשל"ח (16.10.77);
- (ג) 27.94 מיליון לירות בשביל יישובים אשר יוקמו בין - 1.1.78 - 31.3.78
- (2) (א) מימוש סעיף(1)(ב) לעיל יהיה חציו במזומן וחציו בהתחייבויות.
- (ב) מימושו של סעיף (1)(ג) לעיל יהיה - 12 מיליון לירות במזומן, לפי 2 יישובים כפול 3 מיליון לירות; ו- 4 יישובים כפול 1.5 מיליון לירות - כפי שיפורט להלן; ו- 12 מיליון לירות בהתחייבויות לפי אותו סדר;

ב. בהמשך לעיל:-

- (1) להעביר את 27.5 מיליון לירות הנ"ל לחטיבת ההתיישבות של התסתדרות הציונית העולמית לשם טיפול ב:-





מזכירות הממשלה

- 2 -

(543)

- (א) מעלה חורון ד';
- (ב) עופרה;
- (ג) דהריה;
- (ד) אלון-מורה;
- (ה) קדש ברנע;
- (ו) יתיר;

כל אלה, לפי החלטות הממשלה: מס. 835 (הח/20) מיום כ"ג באב תשל"ז (7.8.77); מס. 886 (הח/29) מיום ז' באלול תשל"ז (21.8.77); מס. 884 (הח/27) מיום ז' באלול תשל"ז (21.8.77); מס. 883 (הח/26) מיום ז' באלול תשל"ז (21.8.77) ו- מס. 885 (הח/28) מיום ז' באלול תשל"ז (21.8.77) להעביר 36 מליון לירות, כפוף לאמור בסעיף א' (2) (א) לעיל, להקמת ישובים לפי הפירוט כדלקמן:-

- (א) 6 מליון לירות לחטיבת ההתיישבות של ההסתדרות הציונית העולמית לשם טיפול בשומרון;
- (ב) 6 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בסנור;
- (ג) 6 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בבית-אל;
- (ד) 6 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בנבי-סלח;
- (ה) 6 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בבית-חורון;
- (ו) 6 מליון לירות למשרד הבינוי והשיכון לשם טיפול בגבעון;

להעביר 24 מליון לירות, כפוף לאמור בסעיף א' (2) (ב) לעיל, לטיפול בגרעינים, לפי הפירוט כדלקמן:-

- (א) 6 מליון לירות למשרד הבינוי והשיכון לשם טיפול בגרעין מעלה-יריחו;
- (ב) 3 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בגרעין חרט בפארים;
- (ג) 3 מליון לירות לחטיבת ההתיישבות של ההסתדרות; הציונית העולמית לשם טיפול בגרעין קרני-שומרון;
- (ד) 3 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בגרעין שילה בעופרה;
- (ה) 6 מליון לירות כנ"ל, לשם טיפול בגרעין תקוע.

- כל אלה בעקבות החלטות הממשלה: מס. 59 (הח/5) מיום ד' בחשוון תשל"ח (16.10.77); מס. 108 (הח/13) מיום י"ח בחשוון תשל"ח (30.10.77); ומס. 109 (הח/14) מיום י"ח בחשוון תשל"ח (30.10.77).

3 מליון לירות כנ"ל למימון חשבון גרעין יריחו

מס. 885  
הח/28