

3

מדינת ישראל
משרד הממשלה

משרד

משרד

משרד

כאן

5-96-12-97

3153

כאן

41922

152

מחלקה

מחלקה

תיק מס'



שם תיק: לשכת שר, מנכ"ל וסמנכ"ל - כביש

מספר תיק: 41922/3-גל

מספר פריט: 0009075

04/11/2018

תאריך הדפסה

מספר תיק: 2-109-5-7-3

3

3153 י"ד

בית מאיר

מושב עובדים של המזרחי להתיישבות שתופית בע"מ
דאר נע הרי יהודה מיקוד 90865 טלפון: 02-5344487 ירושלים פקס: 02-5332184

ג' כסלו חשנ"ח
בס"ד
2.12.97

מספרנו 169

מזל: י"ד

לכבוד

שר התחבורה

כבוד הרב יצחק לוי הי"ו

משרד התחבורה

ירושלים

כבוד השר,

הנדון: מחלף שורש

בעת האחרונה פורסם בעיתונות כי אחד הפרוייקטים שלא יבוצעו במהלך שנה
התקציב 1998 הוא מחלף שרש.

ידיעה זו הדהימה את תושבי הישובים בית-מאיר, שרש ושואבה, הסובלים יום
יום בצאתם ובשובם, מסכנה ממשית לחייהם בצומת הסואנה. צומת שואבה משרחת גם
נופשים ומטיילים רבים, וחציית הצומת הן לכיוון ירושלים ובודאי לכיוון ת"א
הינה סכנת חיים ממש. כביש מספר אחד, הינו כביש סואן בכל שעות היום,
וחצייתו לכל כיוון מסוכנת מאוד במיוחד להולכי רגל, והם רבים.
צומת זו גבחה חיי אדם רבים ומדי יום יש תאונה הגורמת לגזקי גוף, רכוש
ולקשוי חנועה.

אני פונה אליך, אדוני השר, לאשר ביצוע התכנית שמע"צ הגישה לשנת 1998
פתיחת מינהרה במקום מחלף עילי, מנהרה שתציל חיי אדם, חמנע עוגמת נפש
מהמשתמשים בצומת זו, ו"שיהיה לנו אור בקצה המינהרה".
ולך אדוני השר, זכות להצלת חיי אדם.

* בית מאיר *
מושב עובדים של המזרחי
להתיישבות שתופית בע"מ

כבוד רב,

סעדיה חדר

יו"ר הוועד

העוקים: שר התשתיות הלאומיות כב' השר אריאל שרון הי"ו.
שר האוצר כב' השר יעקב נאמן הי"ו.

קשר שר האוצר

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

א' בכסלו התשנ"ח
30 בנובמבר 1997
ת.97-84265

לשכת שר האוצר

10-12-1997

מס' מסמך
אל

3153

לכבוד

טל שחר

הנדון: כביש חוצה ישראל בבחינת סדרי העדיפויות הלאומיים
מתייחס למכתבך בנדון לשר האוצר

מכתבך שבנדון לשר האוצר הועבר לעיוני ולהלן התייחסותי:

1. פרויקט כביש חוצה ישראל נבחן בבחינת כדאיות כלכלית, על פיה נמצא כי הכביש הינו חיוני לרשת התחבורה המתוכננת, בה הוא עתיד לשמש כציר תחבורה מרכזי, ההחלטה על ביצוע הפרויקט התקבלה בהתאם לסדרי העדיפות הלאומיים בנושאי תחבורה. אופן ביצוע הפרויקט, עיתוי ביצועו ומועד השלמתו תואמים את תחזיות התנועה העתידיות, כך שיענה על המטרות להן נועד.
2. כידוע לך, הפרויקט ממומן בעיקרו על ידי גורמים פרטיים, לפיכך הוא אינו מתחרה ואף מפנה תקציבי מדינה לפרויקטים אחרים בפיתוח תשתית התחבורה, הסיוע הממשלתי שנקבע לכביש הוא מינורי ביחס לעלוות הכוללת של הכביש, על פי התכנון, ימומן רובן המכריע של עלויות הפרויקט על ידי המשתמשים בו (כביש אגרה) ולא על ידי המדינה.
3. תקציב המדינה המיועד לקידום ופיתוח רשת התחבורה, נחלק בין הפרויקטים השונים על פי סדר העדיפויות שנקבע. סדר עדיפויות זה נגזר משיקולים כלכליים-תחבורתיים ומהם נקבעת מתכונת פיתוח מערכת התחבורה בכלל והתחבורה הציבורית בפרט. כל זאת, תוך אבחנה בין רשת הדרכים העירונית לבין רשת הדרכים הכינעירונית ובין אמצעי התחבורה השונים (כולל אוטובוסים ורכבות).

בכבוד רב,

יואל נוה
רכז תחבורה

העתק:
מר אבשלום פלכר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
ד"ר שולה פסח - יועצת כלכלית לשר האוצר לשכת שר האוצר ✓

י"ה
טמיו לקיון ע
כ"ט מולד ימיו

12.08.12
 6.10.12
 15.11.12

שר האוצר

כ"ג בחשוון התשנ"ח
23 בנובמבר 1997

ת.97-82566

לכבוד
ח"כ עוזי לנדאו
ה כ נ ס ת
חבר כנסת נכבד,

3153

ר. י. ג. י.

הנדון: כביש חוצה ישראל

בהתייחס לפנייתך שבסימוכין, מצ"ב התייחסות מפורטת של מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל לטענות שהועלו על ידך.

עמדת החברה מקובלת עלי, ויש בה לדעתי מענה לחששות המועלים על ידך.

לאור האמור, אינני סבור כי יש מקום להפסיק ביצוע פעולות כלשהן בנוגע לכביש חוצה ישראל.

בכבוד רב, ר. י. ג. י.

יעקב נאמן

העתק:
מר שי טלמון - החשב הכללי משרד האוצר
עו"ד ימימה מזוז - היועצת המשפטית משרד האוצר
מר דוד מילגרום - הממונה על התקציבים משרד האוצר

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



י"ז חשוון, תשנ"ח
17 נובמבר, 1997

לכבוד
מר דוד גרשונביץ
סגן החשב הכללי
משרד האוצר
ירושלים

לכבוד
עו"ד ימימה מזוז
יועצת משפטית
משרד האוצר
ירושלים

א.ג.ג.

הנדון: פנייתו של ח"כ עוזי לנדאו

כללי

כל התנאים שמונה ח"כ עוזי לנדאו בפסקה הראשונה של סכתבו - כתנאים לקידום הפרוייקט - בוצעו למעט תוכנית אב ארצית לתחבורה. יחד עם זאת, לצורך הניתוח התנועתי והכלכלי של כביש 6, נעשו הנחות שמרניות לגבי היעתיק התחבורתי. במילים אחרות, אנחנו עשינו "תוכנית אב תחבורתית" בכל מה שעשוי להשפיע על הכביש ובאופן שמרני; למשל: במודל התנועתי שבדק את ביקושי התנועה החזויים על הכביש - הנחנו רשת רכבות מפותחת מאד, מקדם שימוש גבוה בתחבורה ציבורית על ידי מי שבבעלותו רכב פרטי, הרחבה מירבית של הכבישים המתחרים וכיו"ב. התוצאה - הכביש כדאי מאד למשק ומשפר את תפקוד הרשת כולה.

תוכנית ישראל 2020

לאחרונה הוצגה בפני המועצה הארצית תוכנית "ישראל 2020 - תכנית אב לישראל בשנות האלפיים". תוכנית זו הוכנה במשך 6 שנים עבור משרד ראש הממשלה ומשרדי הממשלה על ידי גופים חוץ ממשדיים, ועמלו עליה מיטב אנשי האקדמיה והמקצוע בישראל בתחומים שונים. הכנת התכנית לוותה על ידי וועדה בהשתתפות נציגות בכירה של כל משרדי הממשלה ובראשות נציגי מינהל התכנון.

בהתייחס לכביש 6 - ממצאיה של התכנית מאשרים ומחזקים את ממצאי החברה בנוגע לחיוניותו של כביש מס' 6 כציר תחבורה מרכזי.

בתכנית נקבע חד משמעית כי כביש חוצה ישראל חיוני ככלי לפיתוח העתידי של ישראל כפי שראים אותה הוגי תכנית האב, בכל פתרונות התחבורה, ההתיישבות ופריסת האוכלוסין המוצעים בתכנית, בהיותו אמצעי המחבר בין שלושת המרחבים המעוררים ומכשיר לכיוצא מדיניות כלכלית, חברתית ועוד.

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



אגרות גודש:

הכביש סולל את הדרך: טכנית, כלכלית, חקיקתית, ארגונית וציבורית לקראת יום "אגרות-גודש". כזכור הממשלה החליטה לקדם נושא זה במסגרת חוק ההסדרים. ספק רב אם ניתן יהיה לעשות זאת ללא קיומו של כביש חוצה ישראל ככביש אגרה אלקטרוני, ואגרות גודש הינן, לדעת כל מומחי התחבורה אמצעי מרכזי להיזרות רציונליוציה בתחבורה היבשתית.

בחינה תכנונית

תוואי הכביש ומיקומו אושרו לאחר הליכים תכנוניים וסטטוטוריים מפורטים ומלאים במועצה הארצית לתכנון ולבניה, החל מתמ"א / 3 (תכנית מתאר ארצית לדרכים משנת 1976) דרך תמ"א / 31 א' (תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה) ועד לתכנית מתאר ארצית ברמה מפורטת לקטעי הכביש השונים. (תמ"א 31 / א - דרכים לקטעים 12-17)

עתירה שהוגשה לבג"צ כנגד אישור התכנית (ובמסגרתה הותקף תכנון הפרויקט בכללותו) - נדחתה פה אחד על ידי הרכב של שלשה שופטים.

בין היתר, נקבע כממצא עובדתי פסק הדין, לאור חו"ד רבות שהוגשו לבג"צ, כי "פרויקט הכביש נותח מבחינה כלכלית ומהבט המשק הלאומי ובכלל זה בוצעה הערכה מוקדמת של פוטנציאל מפגעי הסביבה - רעש, זיהום אויר, נוף, חי, צומח, ניקוז, ערכי טבע מיוחדים וקרקע חקלאית. כן נבדקו היבטים גיאולוגיים, הידרולוגיים, שאלות ניקוז, ערכי טבע מיוחדים קרקע חקלאית ועוד;"

פירוט תמציתי של הליכי התכנון והבג"צ - ראה הנספח המצ"ב.

סדרי עדימויות בפיתוח התחבורה

הכביש ממומן באופן חוץ תקציבי ולפיכך אינו מתחרה בפרויקטים תקציביים אחרים.

חשפעה על תאונות דרכים

לכבישים מהירים בעלי מאפייני תכן מתקדמים כמו כ.ח.י. תרומה להקטנת תאונות דרכים: שיעור תאונות הדרכים בכבישים מהירים נמוך משמעותית בהשוואה לכבישים רגילים. חישוב משוקלל שנעשה בארץ ובחו"ל מראה שהתוצאה הסופית היא תרומה לבטיחות.

עלות וכדאיות כלכלית למשק

הנושא נבחן ביסודיות; הבחינה נעשתה בהנחיית צוות היעוץ של אנשים מהאקדמיה ואגף התקציבים באוצר. העבודה אף נבחנה בחלקיה העיקריים על ידי מחלקת המחקר של בנק ישראל.

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



זיהום אוויר

הכביש תורם להקטנת נזקי זיהום האוויר על ידי הסטה של חלק מהתנועה מהמטרופולין המיושב בצפיפות לחלקים דלילים בהרבה; כמו כן יש תרומה להקטנת הזיהום על ידי צמצום תופעת הפקקים שבהם נגרמת פליטת מזהמים מיותרת.

עלות קרקע

הובאו בחשבון באופן שמרני במסגרת ניתוח הכדאיות; כמו כן כדאי להזכיר שהחברה איתרה קרקעות טרשים שניתנות להכשרה לקרקע חקלאית בעלויות צנועות יחסית. זאת ועוד, עצם קיומו של הכביש הופך מרחבים רבים נוספים זמינים לאוכלוסיית המתגוררים או עובדים במטרופולין.

משמעות הצעת החוק לגבי פרויקטים תחבורתיים

ספק אם יש עוד פרוייקט לאומי שנבדק באופן כה מעמיק על כל הבטיו, כמו פרוייקט כביש חוצה ישראל. עצירת הפרוייקט לצורך "בדיקות כלליות" לא רק שאין לה הצדקה עניינית, אלא למעשה מחייבת - על פי אותו הגיון - עצירת כל פרוייקט תחבורתי אחר עד להכנת תכנית אב תחבורתית, לרבות פרוייקט ההסעה ההמונית, רכבות פרברים עוד.

משמעות הצעת החוק לגבי המשקיעים

הליכי המכרז הבינלאומי שארכו כשנתיים עומדים בפני סיומם. עלויות הכנת המכרז עד כה לכל אחת משתי הקבוצות שותרו בתחרות מוערכות בסכום העולה על 10 מליון דולר. עצירת הפרויקט שאושר על ידי הממשלה (הן הליכים הסטטוטוריים והן השלבים השונים של הליכי המכרז) ואושר על ידי והכנסת (באמצעות חקיקת שני חוקים מיוחדים) בשלב זה - יש בה שדר ברור ומסוכן מאד למשקיעים בפרויקטים בארץ.



חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



נספח

בחינה תכנונית - תמצית

- תואי כביש חוצה ישראל אושר על ידי ממשלת ישראל בשנת 1976 במסגרת תכנית מתאר ארצית לדרכים תמ"א/3.
- בשנת 1992 שבו ואשרו המועצה הארצית לתכנון ולבניה וממשלת ישראל את הפרויקט במסגרת תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה - תמ"א/31.
- קטעי הכביש השונים אושרו במועצה הארצית במסגרת תכניות מתאר ארציות ברמה מפורטת תמ"א/31 אי-דרכים, בתום הליכים סטטוטוריים מלאים ומפורטים, לרבות הליכי מינוי חוקר לשמיעת התנגדויות ולאחר שנבחנו בקטעים השונים חלופות שונות לתוואי הכביש.

בדצמבר 94 אשרה הממשלה את התכנית לקטעים 12,14,15;

במרץ 95 אשרה הממשלה את התכנית לקטע 13;

באוקטובר 97 אשרה המועצה הארצית את התכנית לקטעים 16,17.

- בהתייחסה לענין פיתוח מערכת התחבורה הכלל-ארצית קבעה המועצה הארצית בהחלטתה מיום 5.4.94:

• "המועצה הארצית רואה צורך דחוף, במקביל לקידום תכנון וביצוע של דרך מס' 6, בפיתוח כלל מערכת התחבורה הארצית. המועצה פונה למשרד התחבורה שיציג בפניה תכנית אב לפיתוח מערכת תחבורה בארץ שתענה על צרכי המשק החברה והסביבה, פיתוח אמצעי התחבורה שיכללו בה צריך להעשות במקביל לפיתוחה של רשת הכבישים, אשר דרך מס' 6 מהווה בה ציר עיקרי. תכנית כזו שתוצג בפני המועצה הארצית תוכל לסייע לה להנחות את מוסדות התכנון בדבר הצעדים הנוספים המתחייבים במישור התכנון הפיסי בכללותו". (ההדגשות לא במקור).

בג"צ 2920/94 - עמותת אדם טבע ודין ואח' נ. המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים

הטענה העיקרית נשוא הבג"צ היתה כי אין המועצה הארצית רשאית לדון בכביש חוצה ישראל עד אשר יונח לפניו תסקיר השפעה על הסביבה שנושאו הוא כביש חוצה ישראל כולו, לרבות בחינת חלופות תחבורה אחרות ולרבות חלופת אי-ביצועו של הכביש (בפועל הורחבה יריעת הטיעונים לכל החליף התכנוני ולעצם ההצדקה לקיומו של הכביש).

בפסק דין מפורט ומנומק של כבוד השופט מ. חשין, בו נסקרו כל ההליכים התיכנוניים, נדחתה העתירה פה אחד.

נדכיה/LAN

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



בין היתר נקבע:

"עצם קיומו של כביש חוצה ישראל - לרבות תוואי הכביש - אושרו בידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה בתמ"א / 3 ובתיקוניה של תכנית זו מעת לעת. כן אושרו תוכניות הכביש והתוואי בהחלטות ובתוכניות אחרות של המועצה הארצית לתכנון ולבניה, כגון בתמ"א / 31 " (עמ' 10,11; לפסה"ד).

ובהמשך

"תמ"א / 3 אושרה, כאמור, בשנת 1976; בראשית שנות השמונים אושרו על פיה תוכניות מתאר מחוזיות; בשנת 1989 הוכנס בה תיקון הנוגע לכביש חוצה ישראל; המשך התוואי נבחן בתוכניות מיתאר מחוזיות חדשות ומעודכנות; בשנים 1990-1991 נערכו אודותיה דיונים במועצה הארצית; החל בשנת 1990 נבדק ונבחן, בהזמנת מע"צ, תוואי כביש חוצה ישראל, חיבורו למערכת הדרכים הארצית וחלופות לקטעים שונים בו.

פרויקט הכביש נותח מבחינה כלכלית ומהיבט המשק הלאומי, ובכלל זה בוצעה הערכה מוקדמת של פוטנציאל מפגעי הסביבה - רעש, זיהום אוויר, נוף, חי, צומח, ניקוז, ערכי טבע מיוחדים וקרקע חקלאית. כן נבדקו היבטים גיאולוגיים, הידרולוגיים, שאלות ניקוז, ערכי טבע מיוחדים, קרקע חקלאית ועוד; בשנת 1991 אושר במועצה הארצית ועל ידי ממשלת ישראל תיקון הנוגע לכביש, הוא תיקון מס' 10 לתמ"א / 3. תמ"א / 3 מוזכרת אף בפסיקתו של בית משפט זה....
ואולם, כעולה מפסקי דין אלה ראו הכל את תמ"א / 3 כתוכנית תקפה לכל דבר ועניין ובהסתמך על קיומה פעלו במהלך השנים". (עמ' 22 לפסה"ד).

ובהמשך-

"להשלמה נזכיר, כי ביום 12.12.94 קיבלה הכנסת את חוק כביש ארצי לישראל, התשנ"ה-1994, חוק אשר נועד להחיש את הליכי סלילתו של כביש חוצה ישראל. ביום 31.7.95 נתקבל בכנסת חוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה - 1995 ו"כביש ארצי לישראל" הוא-הוא כביש חוצה ישראל. שני חוקים אלה מלמדים כמאה עדים כי כנסת ישראל מעוניינת בסלילתו של כביש חוצה ישראל, ואף רואה בחליך ביצועו הליך תקף בימינו אלה." (עמ' 2 לפסה"ד).

במנה/LAN

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



נספח

בחינה תכנונית - תמצית

- תואי כביש חוצה ישראל אושר על ידי ממשלת ישראל בשנת 1976 במסגרת תכנית מתאר ארצית לדרכים תמ"א/3.
- בשנת 1992 שבו ואשרו המועצה הארצית לתכנון ולבניה וממשלת ישראל את הפרויקט במסגרת תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה, פיתוח ולקליטת עליה - תמ"א / 31.
- קטעי הכביש השונים אושרו במועצה הארצית במסגרת תכניות מתאר ארציות ברמה מפורטת תמ"א/31 אי- דרכים, בתום הליכים סטטוטוריים מלאים ומפורטים, לרבות הליכי מינוי חוקר לשמיעת התנגדויות ולאחר שנבחנו בקטעים השונים חלופות שונות לתוואי הכביש.

בדצמבר 94 אשרה הממשלה את התכנית לקטעים 12,14,15 ;

במרץ 95 אשרה הממשלה את התכנית לקטע 13 ;

באוקטובר 97 אשרה המועצה הארצית את התכניות לקטעים 16,17.

- בהתייחסה לענין פיתוח מערכת התחבורה הכלל-ארצית קבעה המועצה הארצית בהחלטתה מיום 5.4.94 :

• "המועצה הארצית רואה צורך דחוף, במקביל לקידום תכנון וביצוע של דרך מס' 6, בפיתוח כלל מערכת התחבורה הארצית. המועצה פונה למשרד התחבורה שיציג בפניה תכנית אב לפיתוח מערכת תחבורה בארץ שתענה על צרכי המשק החברה והסביבה, פיתוח אמצעי התחבורה שיכללו בה צריך להעשות במקביל לפיתוחה של רשת הכבישים, אשר דרך מס' 6 מהווה בה ציר עיקרי. תכנית כזו שתוצג בפני המועצה הארצית תוכל לסייע לה להנחות את מוסדות התכנון בדבר הצעדים הנוספים המתחייבים במישור התכנון הפיסי בכללותו". (ההדגשות לא במקור).

בג"צ 2920/94 - עמותת אדם טבע ודין ואח' נ. המועצה הארצית לתכנון ולבניה ואחרים

הטענה העיקרית נשוא הבג"צ היתה כי אין המועצה הארצית רשאית לדון בכביש חוצה ישראל עד אשר יונה לפניה תסקיר השפעה על הסביבה שנושאו הוא כביש חוצה ישראל כולו, לרבות בחינת חלופות תחבורה אחרות ולרבות חלופת אי-ביצועו של הכביש (בפועל הורחבה יריעת הטיעונים לכל ההליך התכנוני ולעצם החצקה לקיומו של הכביש).

בפסק דין מפורט ומנומק של כבוד השופט מ. חשין, בו נסקרו כל ההליכים התיכנוניים, נדחתה העתירה פה אחד.

בכנה/LAN

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



בין היתר נקבע:

"עצם קיומו של כביש חוצה ישראל - לרבות תוואי הכביש - אושרו בידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה בתמ"א / 3 ובתיקוניה של תכנית זו מעת לעת. כן אושרו תוכניות הכביש והתוואי בהחלטות ובתוכניות אחרות של המועצה הארצית לתכנון ולבניה, כגון בתמ"א / 31 " (עמ' 10,11; לפסה"ד).

ובהמשך

"תמ"א / 3 אושרה, כאמור, בשנת 1976; בראשית שנות השמונים אושרו על פיה תוכניות מתאר מחוזיות; בשנת 1989 הוכנס בה תיקון הנוגע לכביש חוצה ישראל; המשך התוואי נבחן בתוכניות מיתאר מחוזיות חדשות ומעודכנות; בשנים 1990-1991 נערכו אודותיה דיונים במועצה הארצית; החל בשנת 1990 נבדק ונבחן, בהזמנת מע"צ, תוואי כביש חוצה ישראל, חיבורו למערכת הדרכים הארצית וחלופות לקטעים שונים בו.

פרויקט הכביש נותח מבחינה כלכלית ומהיבט המשק הלאומי, ובכלל זה בוצעה הערכה מוקדמת של פוטנציאל מפגעי הסביבה - רעש, זיהום אוויר, נוף, חי, צומח, ניקוז, ערכי טבע מיוחדים וקרקע חקלאית. כן נבדקו היבטים גיאולוגיים, הידרולוגיים, שאלות ניקוז, ערכי טבע מיוחדים, קרקע חקלאית ועוד; בשנת 1991 אושר במועצה הארצית ועל ידי ממשלת ישראל תיקון הנוגע לכביש, הוא תיקון מס' 10 לתמ"א / 3. תמ"א / 3 מוזכרת אף בפסיקתו של בית משפט זה....

ואולם, כעולה מפסקי דין אלה ראו הכל את תמ"א / 3 כתוכנית תקפה לכל דבר ועניין ובהסתמך על קיומה פעלו במהלך השנים". (עמ' 22 לפסה"ד).

ובהמשך-

"להשלמה נזכיר, כי ביום 12.12.94 קיבלה הכנסת את חוק כביש ארצי לישראל, התשנ"ה-1994, חוק אשר נועד להחיש את הליכי סלילתו של כביש חוצה ישראל. ביום 31.7.95 נתקבל בכנסת חוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה - 1995 ו"כביש ארצי לישראל" הוא-הוא כביש חוצה ישראל. שני חוקים אלה מלמדים כמאה עדים כי כנסת ישראל מעוניינת בסלילתו של כביש חוצה ישראל, ואף רואה בהליך ביצועו הליך תקף בימינו אלה". (עמ' 2 לפסה"ד).

Dr. UZI LANDAU
Chairman
Foreign Affairs and Defense Committee



לשכת שר האוצר

10-11-1997

97-80054
3010

ד"ר עוזי לנדאו
יושב ראש
ועדת החוץ והבטחון

ירושלים, ה' בחשוון התשנ"ח
5 בנובמבר 1997

לכבוד
מר אריאל שרון
שר התשתיות הלאומיות

לכבוד ✓
מר יעקב נאמן
שר האוצר

לכבוד
מר יצחק לוי
שר התחבורה

מכובדיי,

הנדון: כביש חוצה ישראל

בהמשך להצעת חוק הוראת שעה שהנחתי הבורר, הריני פונה אליך בבקשה כי לא תתבצע כל פעולה שהיא לקידום כביש חוצה ישראל, ובכלל זה רכישת קרקעות, תפיסת חזקה, השלמת הליכי מכרז לבחירת בעל זיכיון, הענקת זיכיון תיכנון ובנייה של כביש, אלא אם כן יתקיימו התנאים הבאים: תושלם תוכנית אב ארצית לתחבורה, תיערך בחינה של התאמת הכביש למגמות התיכנון הארציות, ייבחנו חלופות תחבורתיות לכביש תוך ניתוח סדרי עדיפויות לאומיים לביצוען, תיבדק השפעת הכביש על מספר תאונות הדרכים, תיערך בחינה מקיפה של עלות וכדאיות כלכלית של הכביש למשק ולתקציב המדינה, וייבחנו עלויות חיצוניות, זיהום אוויר וסביבה, עלויות קרקע ריאליות וניצול משאבי קרקע.

כביש חוצה ישראל רחוק מלהיות עובדה מוגמרת. אין להעלות על הדעת שיבוצעו צעדים העשויים לכבול את ידי המדינה ולעלות לאוצר מיליונים רבים של דולרים, כל עוד לא עמד פרויקט זה בבחינה כלכלית או תיכנונית סבירה. מדינת ישראל ידעה די והותר פרויקטים מגלומניים, אשר עלו למשלם המיסים הון עתק בטרם גוועו ללא זכר. אין כל סיבה להוסיף עליהם גם את כביש חוצה ישראל.

לאור גודלו, היקפו ומשמעותו של הפרוייקט המתוכנן, אודה לך אם תפעל ברוח מכתבי זה, ותמנע כל פעולה בלתי הפיכה, עד אשר תאמר הכנסת את דברה.

לכבוד חב.
ח"כ עוזי לנדאו

6753100

לשכת שר האוצר

תאריך: 11.11.92

שנה: 5134 / תשס"ד / (תאריך חתימה)

1-2 : JND

1. מועבר לעיון מסמך של: _____

בגדיון :

מסמך : _____

2. אנא התייחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר /

מיר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדיים, הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 18, 11, 97

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה,

העתק: ח"ק מעקב

לשכת שר האוצר

תאריך: 18.11.92
אל: מנכ"ל משרד האוצר (זאב כחול)
מאת: כ.י.

1. מועבר לעיון מסמך של :
בנדון :
מספרו :

2. אנא התיחסותך במתכונת הבאה:
הערותיך בכתב
מכתב תשובה בשמן
שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב
מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר
ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים,
הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 18 / 11 / 92

4. העבר התיחסותך ל: _____

בברכה

העתק: תיק מעקב

Dr. UZI LANDAU
Chairman
Foreign Affairs and Defense Committee



לשכת שר האוצר

ד"ר עוזי לנדאו
יושב ראש
ועדת החוץ והבטחון

ירושלים, ה' בחשוון התשנ"ח
5 בנובמבר 1997

10-11-1997
97-80054
סדר

09-11-1997

הדפוס : 1

לכבוד
מר אריאל שרון
שר התשתיות הלאומיות

לכבוד ✓
מר יעקב נאמן
שר האוצר

לכבוד
מר יצחק לוי
שר התחבורה

מכובדיי,

הנדון: כביש חוצה ישראל

במשך להצעת חוק הוראת שעה שהנחתי הבוקר, הריני פונה אליך בבקשה כי לא תתבצע כל פעולה שהיא לקידום כביש חוצה ישראל, ובכלל זה רכישת קרקעות, תפיסת חזקה, השלמת הליכי מכרז לבחירת בעל זיכיון, הענקת זיכיון תיכנון ובנייה של כביש, אלא אם כן יתקיימו התנאים הבאים: תושלם תוכנית אב ארצית לתחבורה, תיערך בחינה של התאמת הכביש למגמות התיכנון הארציות, ייבחנו חלופות תחבורתיות לכביש תוך ניתוח סדרי עדיפויות לאומיים לביצוען, תיבדק השפעת הכביש על מספר תאונות הדרכים, תיערך בחינה מקיפה של עלות וכדאיות כלכלית של הכביש למשק ולתקציב המדינה, וייבחנו עלויות חיצוניות, זיהום אוויר וסביבה, עלויות קרקע ריאליות וניצול משאבי קרקע.

כביש חוצה ישראל רחוק מלהיות עובדה מוגמרת. אין להעלות על הדעת שיבוצעו צעדים העשויים לכבול את ידי המדינה ולעלות לאוצר מיליונים רבים של דולרים, כל עוד לא עמד פרויקט זה בבחינה כלכלית או תיכנונית סבירה. מדינת ישראל ידעה די והותר פרויקטים מגלומניים, אשר עלו למשלם המיסים הון עתק בטרם גוועו ללא זכר. אין כל סיבה להוסיף עליהם גם את כביש חוצה ישראל.

לאור גודלו, היקפו ומשמעותו של הפרויקט המתוכנן, אודה לך אם תפעל ברוח מכתבי זה, ותמנע כל פעולה בלתי הפיכה, עד אשר תאמר הכנסת את דברה.

מכבוד חב.
ח"כ עוזי לנדאו

שר האוצר

ירושלים, כ"ג בחשוון התשנ"ח
23 בנובמבר 1997

ת.97-81631

אל:
מר דני נוה
מזכיר הממשלה

הנדון: הצעת החלטה לממשלה בנושא תחזוקת כבישים באזורי יהודה, שומרון וחבל
עזה
מתייחס למתייחס למכתבך בנדון, מיום 6.11.97

השר לתשתיות לאומיות מציע להעביר את האחריות לתחזוקת כבישים באזורי יהודה, שומרון וחבל עזה לידי מע"צ. כמו כן, לצורך ביצוע המשימה האמורה, מוצע להגדיל את תקציב משרד התשתיות הלאומיות ב-75 מליוני ש"ח.

אני מתנגד להצעת ההחלטה מהנימוקים הבאים:

1. למיטב הבנתי אין צורך בהחלטת ממשלה ספציפית המעבירה את האחריות לאחזקת כבישי יו"ש למע"צ, שכן מרגע שבוטל המנהל האזרחי ברור שזו חובתה של מע"צ מכח תפקידיה בכל רחבי הארץ.
2. סעיף ב' בהצעת ההחלטה האמורה מציע הגדלת תקציב משרד התשתיות הלאומיות ב-75 מליוני ש"ח. שר התשתיות לא הצביע על מקור למימון הצעתו ובהעדר מקור כאמור אין אפשרות לקבלה. על מע"צ לבצע את עבודות האחזקה בכבישי יו"ש בדומה לאופן פעולתה בשאר הכבישים, בהתאם לסדר העדיפויות שתקבע וממסגרת מקורותיה הקיימים.

ב ב ר כ ה,

יעקב נאמן

מר אריאל שרון - שר לתשתיות לאומיות,
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

כ"ג בחשוון התשנ"ח
23 בנובמבר 1997
297-81630

אל
מר יעקב נאמן
שר האוצר

הנדון: הצעת החלטה בדבר תחזוקת כבישים באזורי יהודה, שומרון וחבל עזה
מתייחס למכתבו של מזכיר הממשלה בנדון, מיום 6.11.97

1. חשר לתשתיות לאומיות מציע להעביר את האחריות לתחזוקת כבישים באזורי יהודה, שומרון וחבל עזה למע"צ. כמו כן, לשם ביצוע המשימה האמורה, להגדיל את תקציב משרד התשתיות הלאומיות ב-75 מליוני ש"ח.

אנו מתנגדים להצעת ההחלטה מהנימוקים הבאים:

א. למיטב הבנתנו אין צורך בהחלטת ממשלה ספציפית המעבירה את האחריות לאחזקת כבישי יו"ש למע"צ, שכן מרגע שבוטל המנהל האזרחי ברור שזו חובתה של מע"צ מכח תפקידיה בכל רחבי הארץ.

ב. סעיף ב' בהצעת ההחלטה האמורה מציע הגדלת תקציב משרד התשתיות הלאומיות ב-75 מליוני ש"ח. שר התשתיות לא הצביע על מקור למימון הצעתו ובהעדר מקור כאמור אין אפשרות לקבלה. על מע"צ לבצע את עבודות האחזקה בכישי יו"ש בדומה לאופן פעולתה בשאר הכבישים, בהתאם לסדר העדיפויות שתקבע וממסגרת מקורותיה הקיימים.

2. מצורף לחתימתך מכתב למזכיר הממשלה ברוח זו.

ב ב כ ה,
א.א.
אבשלום פלבר
סגן הממונה על התקציבים

העתק:
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים אגף התקציבים
גב' שולי גורן - הלשכה לתפקידים מיוחדים

לשכת שר האוצר

16-11-1997

97-80553

מסי מסמך
אל

מזכיר הממשלה

ירושלים, ו' בחשוון התשנ"ח
6 בנובמבר, 1997

אל: ראש הממשלה
שר האוצר
שר הבטחון

הנדון: תחזוקת כבישים באזורי יחודה, שומרון וחבל עזה

מצורפת הצעה בנושא הנדון אשר שר התשתיות הלאומיות
מבקש להביאה להחלטת הממשלה.

על-פי סעיף 5 בתקנון לעבודת הממשלה, אודה על חוות
דעתכם תוך שבועיים ימים.

ב ב ר כ ח

דן נוח

העתק: שר התשתיות הלאומיות

הצעה להחלטת ממשלה

תחזוקת כבישים באזורי יהודה שומרון וחבל עזה

מחליטים:

א. להטיל על מע"צ את האחריות לתחזוקת הכבישים הבין-עירוניים בשטחים שבאחריות ישראל ביהודה שומרון וחבל עזה. פעולות התחזוקה של מע"צ ייעשו בתאום עם המינהל האזרחי.

ב. להגדיל את תקציב משרד התשתיות הלאומיות ב- 75 מליון ש"ח לצורך ביצוע המשימה האמורה.

דברי הסבר:

עד לחסכמי הביניים עם הפלסטינים נשא המינהל האזרחי באחריות לסלילת כבישים באזורי יהודה שומרון וחבל עזה ולתחזוקתם. פעולות המינהל בוצעו מתקציבו, שהיה מורכב בעיקר מהכנסות ממיסים מקומיים.

בעקבות הסכמי הביניים עברה האחריות לתחזוקת הכבישים בשטח C לידי ישראל. בד בבד המינהל האזרחי עצמו נותר ללא הכנסות מקומיות.

כיוון שכך אין כל יכולת למלא את האחריות שישראל נטלה על עצמה לטיפול בכבישים. מוצע להטיל על מע"צ את ביצוע התחזוקה ולתגבר את תקציבו ב- 75 מליון ש"ח הדרושים על מנת לבצע משימה זו בשנת תקציב 1998.

יוקד סר האוצר

ירושלים, י"ח בחשון התשנ"ח
18 בנובמבר 1997
ת.97-80834

15/11

לברור

70803 שחור

3153

שלום רב,

הריני לאשר קבלת מכתבך לשר האוצר, מר יעקב גאמן, בנושא
כביש חוצה ישראל.

מכתבך הועבר לעיון ובחינה של הגורמים המקצועיים במשרד
האוצר.

בכבוד רב,

שלמה ד"ר

ד"ר שולה פסח
יועצת כלכלית לשר האוצר

העתק: מר דוד מילגרום, הממונה על אגף התקציבים

פקס' 5635769

טל' 5317111

רח' קפלן 1, ירושלים 91131

לשכת שר האוצר

17-11-1997

לכבוד:

שר האוצר יעקב נאמן,

כשר האוצר אתה קובע את סדרי העדיפות הלאומיים.
באחריותך לבחור בחלוקת הכספים הנכונה.

איך אתה יכול לעמוד מאחורי פרויקט כה שגוי כמו כביש חוצה ישראל?

עוד לא מאוחר לשנות כיוון!

הוללה פולסה:

רכבות	כביש חוצה ישראל	
אין פקקים! אין בעיות חנייה! 23 דקות מכפר סבא לתל אביב!	בכל העולם גילו: עוד כבישים = עוד מכוניות = עוד פקקים!	תוציא אותנו מהפקקים!
בתקציב המדינה ל 1997 110 מיליון שקל בלבד לרכבת.	כביש חוצה ישראל עולה למדינה 2.8 מיליארד שקל	אל תקטע את הכסף שלנו!
על כל 60 הרוגים בכבישים הרוג 1 ברכבת	כביש חוצה ישראל יגרום לעוד 200 מקרי מוות בשנה	אל תחרט לפני כבישים!
רכבת מייצרת 1% מזיהום האוויר הנגרם על ידי מכונית עבור כל ק"מ נסיעה.	מכוניות פולטות רעלים הגורמים למחלות ואף למוות.	תצנור לנו לא להחנק!

חייבים לשמור על הטבע המעט שנותר לנו, לטובת ילדינו ועתידנו. צריך לתת עדיפות להשקעה ברכבת פרוורים ורכבות מהירות, כבישים קיימים, פיתוח מחלפים, חשמליות ורכבות קלות בערים, מסלולים מיוחדים לאוטובוסים, שבילי אופניים ותכנון עירוני המאפשר מינימום נסיעות.

מדוע לא תבחר באלטרנטיבה הנכונה ???

אבקש את תשובתך המהירה אל:

כתובת למשלוח דואר



10/10/11
John C. H. H. H.

?

הילב

יועץ לשר האוצר

ירושלים, י"ח בחשוון התשנ"ח
18 בנובמבר 1997
ת.97-80834

לכבוד

[Redacted]

אשר

שלום רב,

לכבוד מכתב
המכתב

הריני לאשר קבלת מכתבך לשר האוצר, מר יעקב נאמן, בנושא
כביש חוצה ישראל.
מכתבך הועבר לעיון ובחינה של הגורמים המקצועיים במשרד
האוצר.

84265

בכבוד רב,

שלום רב

ד"ר שולה פסח
יועצת כלכלית לשר האוצר

העתק: מר דוד מילגרום, הממונה על אגף התקציבים

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 טל' 5317111 פקס' 5635769

אגף תקציבים

19-11-1997

נתקבל

לשכת שר האוצר

17-11-1997

מסי מסמך
אל

לכבוד:
שר האוצר יעקב נאמן,

כשר האוצר אתה קובע את סדרי העדיפות הלאומיים.
באחריותך לבחור בחלוקת הכספים הנכונה.

איך אתה יכול לעמוד מאחורי פרויקט כה שגוי כמו כביש חוצה ישראל?
עוד לא מאוחר לשנות כיוון!

העולה פה:

רכבות	כביש חוצה ישראל	תוציא אותנו מהפקקים!
אין פקקים! אין בעיות חני 23 דקות מכפר סבא לתל אביב!	בכל העולם גילו: עוד כבישים = עוד מכוניות = עוד פקקים!	
בתקציב המדינה ל 1997 110 מיליון שקל בלבד לרכבת.	כביש חוצה ישראל עולה למדינה 2.8 מיליארד שקל	אל תבזבז את הכסף שלנו!
על כל 60 הרוגים בכבישים הרוג 1 ברכבת	כביש חוצה ישראל יגרום לעוד 200 מקרי מוות בשנה	אל תזרוק פקס כבישים!
רכבת מייצרת 1% מזיהום האוויר הנגרם על ידי מכונית עבור כל ק"מ נסיעה.	מכוניות פולטות רעלים הגורמים למחלות ואף למוות.	תצנור לנו לא להחנק!

חייבים לשמור על הטבע המעט שנותר לנו, לטובת ילדינו ועתידנו. צריך לתת עדיפות להשקעה ברכבת פרוורים ורכבות מהירות, כבישים קיימים, פיתוח מחלפים, חשמליות ורכבות קלות בערים, מסלולים מיוחדים לאוטובוסים, שבילי אופניים ותכנון עירוני המאפשר מינימום נסיעות.

מדוע לא תבחר באלטרנטיבה הנכונה !!!

אבקש את תשובתך המהירה אל:

כתובת למשלוח דואר

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

י"א בחשוון התשנ"ח
11 בנובמבר 1997
ת.97-79701



לכבוד

תל-אביב

הנדון: כביש הערבה

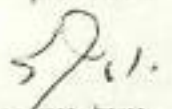
מתייחס למכתבך לשר האוצר מיום 28 באוקטובר 1997

החשקעה הממשלתית הכוללת בפיתוח ואחזקת רשת הכבישים במסגרת תקציב המדינה תגיע בשנת 1998 ל-1.6 מיליארד ש"ח. אחזקת הכבישים ופיתוח הרשת תורמים לבטיחות הנסיעה בה. למעלה מ-150 מיליון ש"ח מיועדים להשקעה ישירה בתשתית בטיחות. סדר העדיפויות להשקעה בתשתיות הבטיחות נקבע על ידי המשרדים האחראים לכך (מע"צ ומשרד התחבורה) על פי התרומה של החשקעה להגברת הבטיחות ולהפחתת מספר התאונות והנפגעים.

לפי מיטב הבנתי תחייב בניית גדר הפרדה בכביש הערבה הרחבת הכביש. היקף ההשקעה הנדרש באימוץ הפתרון המוצע על ידך לכל אורך כביש הערבה נאמד ב-800 מיליון ש"ח. סכום זה עולה על כל תקציב הפיתוח של רשת הכבישים הבינעירוניים בשנה הקרובה.

להיקף ההשקעה בבטיחות בכבישים אין להלכה כל גבול. עם כל הכאב שבדבר נדרשים המשרדים המופקדים על נושאים אלו לקבוע סדר עדיפויות. הפרויקט המוצע על ידך לא נכלל בסדר העדיפויות זה.

בכבוד רב,


יואל נוח
רכז תחבורה

העתק:

מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
לשכת שר האוצר

לשירות סניף האוצר
- 3 - 11 - 1997
97-77353
מס' מסמך
10/11



תל-אביב

תאריך 28.10.97

רשום

עם אישור מסירה

משרד האוצר
נתקבל
2-11-1997
הוזקין המורכז

אגף תקציבים
10-11-1997
נתקבל

לכבוד
ראש הממשלה
משרד ראש הממשלה
כביש רופין 1, בנין 3
ירושלים

לכבוד
שר האוצר
משרד האוצר
הקריה, כביש רפין, בנין 1
ירושלים

לכבוד
שר התחבורה
משרד התחבורה
מרכז כלל, יפו 97
ירושלים

שרים נכבדים,

הנדון: כביש הערבה.

הבקר שמעתי ברדיו, בפעם המי יודע כמה, על תאונה קטלנית חזיתית בכביש הערבה ובאותה מהדורת חדשות ממש שמעתי שאושר תקציב של 1 מילארד ש"ח (!) לעיבוי ההתנחלויות.

רוב התאונות הקטלניות בכביש הערבה נגרמו בתאונות חזיתיות.

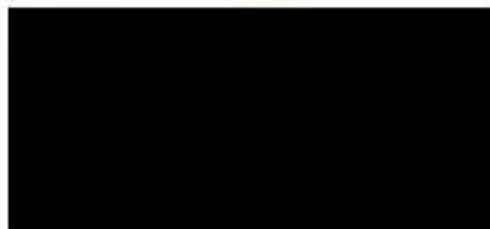
מניעת תאונות מסוג זה פשוטה ביותר: בניית מעקה הפרדה במרכז הכביש והרחבת השוליים למשאיות כדי לאפשר את עקיפתן.

תאמרו: אין תקציב.
אשיב לכם: אם רוצים מאוד אפשר להשיג את הכסף.

העלתי בראשית מכתבי את ענין תיקצוב ההתנחלויות לא כענין פוליטי ואינני מתכוון לעסוק כלל בשאלה זו, אלא כענין כספי גרידא. אם יש מילארד ש"ח להתנחלויות, ללא כל מאמץ וללא כל הסתייגות מאף לא שר אחד, אזי יש גם יש כסף לבניית מחיצת הפרדה בכביש הערבה, כאשר הדבר דרוש להצלת חיים.

הקטל בכבישים הולך וגואה והממשלה כגוף אחד והשרים בנפרד אינם יוצאים מגדרם כדי לפתור את המכה הנוראה החולמת מדי יום.
אני מבקש מכם ואף מעיז לדרוש מכם בנייה מיידית (החל ממחר בבקר), של מחיצת הפרדה בכביש הערבה.

זכרו היטב! לא תוכלו לרחוץ בנקיון כפיכם לאחר התאונה הבאה שתקרה. ואם וכאשר היא תקרה, חלילה וחס, אזכיר לכם, חזור והזכר את מכתבי זה.



95
300

1050
550

1600

3940.
48

50
35
20
50

20

רח' השפלה 4,
תל-אביב 66183,
טל. 03-6388700,
פקס. 03-5374302



2 נובמבר, 1997
slav

לכבוד



מ"ר שמואל סלבין
מנכ"ל משרד האוצר
ירושלים

שלום רב וחג שמח,

הנדון: פגישה בנושא כביש חוצה ישראל (6/10/97) - החברה להגות הטבע

ברצוני להודות לך על נכונותך להיפגש ולשמוע את השגות וביקורת החברה להגות הטבע במשותף עם פרופ' עזרא סדן, גב' רות לוונטל ומר רן חקלאי בנוגע לפרוייקט "כביש חוצה ישראל" וכדאיותו למשק.

הערותינו שהוצגו בפגישה ביחס לפרוייקט כביש חוצה ישראל, התייחסו בעיקר לחוסר בתכנון לאומי תחבורתי כולל, והתעלמות מהשפעת הכביש בעתיד על שימושי הקרקע במחוז המרכז.

אנו גורסים כי הכביש לא יוכל לפתור את בעיות הגודש בכניסות למטרופולין ת"א, ויבוא על חשבון השקעת והפניית משבים הולמים לקידום פתרונות תחבורה המונית מסילתית.

פרוייקט זה הינו בתקצוב ציבורי, ולפיכך הוא חייב להיבחן עפ"י כל אמת מידה של הקצאת תקציב ציבורי כמקובל, במסגרת הדיון והאישור של תקציב המדינה השנתי.

אודה לך באם תעביר את מכלול השגותנו ועמדתנו לשר האוצר.

בברכה.

יואב שגיא

העתק:

✓ מ"ר יעקב נאמן - שר האוצר.
מ"ר רפאל איתן - שר לאיכות הסביבה והחקלאות.

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ

CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



כז' תשרי תשנ"ח

28/10/97

בפקס. 02-5635769



לכבוד

גב' יונה רשף

מנהלת לשכת שדר האוצר

משרד האוצר

ירושלים

א.נ.

הנדון: ביקור שדר האוצר בחברה

בהמשך לשיחות שניהל יו"ר החברה, מר משה לוי עם שדר האוצר, ולהסכמתו העקרונית של השר לביקור בחברה, מצורף לכאן סדר יום מוצע:

- | | | |
|---|---|-------|
| הצגת הפרוייקט ותמונת מצב עדכנית על המכרז הבינלאומי במשרדי החברה. | - | 09:00 |
| יציאה לסיור ממשדי החברה. | - | 11:00 |
| סיור במחלף קסט | - | 11:30 |
| נסיעה לאורך תוואי קטע 13 (מחלף קסט - מחלף בן שחר) עם עצירה במספר נקודות להסבר (תל חדיד ועוד). | - | 13:30 |
| סיום משוער - במחלף בן שחר. | - | |

אודה לאישורכם ותיאום תאריך לביקור המוצע על מנת לאפשר הערכותנו.

אשמח לעמוד לרשותך בפרטים נוספים.

בברכה,

שולמית מלכא
 שולמית מלכא
 מזכירת החברה

25 11.31 11.31
25 11.31 11.31

24/12

האבאן און
שטארק פאר
יחידות יק דאס
החורף.

א-ב גיט
פארגלעבט
אויפן
נאך 6

24.12-1
פאר 12

28.10.97

לכבוד

מר אנטולי מדניקוב

מהנדס מחוזות ירושלים והדרום.

מרכז כלל, רח' יפו 97

ירושלים

משרד האוצר

נחמד

2-11-1997

הוצאת המידע

משרד האוצר

2-11-1997

א.נ.

שלום רב מר מדניקוב,

הנדון: כביש מס' 9 בירושלים על מדרון ליפתא ולא בגשר מעל נחל שורק ובמנהרה

בגבעת מי-נפתוח ובעלות של 180,000,000 ש"ח.

סימוכין: מכתבך אלי מיום 13.10.97

תמיכה להצעת של כביש מס' 9 על מדרון ליפתא אני מקבל מידיעה שכל אבות התכנון בירושלים גורסים כהצעת ואין תימה בדבר:

א. כירושלמים, ערים אבות התכנון לכך שהמצב בתחום בקעת עמק הארזים מתגבש בשונה מתפישת תכנית האב לירושלים והיום כביש מס' 9 עובר בתוך ירושלים ולא בפאתיה.

ב. אבות התכנון מביאים בחשבון את העובדה שכביש מס' 45 וכביש איזורי הר-אדר - צומת עין-חמד מנקזים תנועה אל היקף העיר ולא אל צומת מוצא שבתוך ירושלים.

ג. כירושלמים, ערים אבות התכנון לנתוני השטח, הנוף ופארק קק"ל צפון שהוחלט להקימו במקום ושהצעת כביש מס' 9 על מדרון ליפתא תואמת ומשתלבת בכל זאת.

ד. כתושבי המקום, ערים אבות התכנון לכך שאלפי תושבי ירושלים גרים בסמוך להצעת הכביש שאתה כאיש משרד התחבורה מחזיק בה וערים לכך שיגרם לאלפי אזרחים אלה מסרד ונזק, זאת בעת שהצעת הכביש על מדרון ליפתא ובשילוב עם כביש מס' 4 וחוקה מבתי התושבים, ללא מסרד ונזק ושהמדרון ממילא משמש לכבישים, מתקנים ועוד.

ה. כמי שמתמצא במצב התכניות המאושרות בשטח בקעת עמק הארזים, ערים אבות התכנון לכך שתואי כביש מס' 9 על מדרון ליפתא עובר בשולי התכניות ולא חוצה את שטח התכניות ומפר אותן.

זאת היא הגישה הממלכתית הנאותה לפתרון הצורך בכביש מס' 9 (על מדרון ליפתא).

גישה שאיננה פסקנית - גישה ההולמת את תמ"א 3 שהיא בקנ"מ 1:100,000

ושיש ליישמה בקנ"מ מפורט ובהתייחסות לנתוני המקום.

לא רעיון נלהב ומתלהם כי אם הנחת כביש בטבע על הקרקע ובהדגשת יופי וגאווה המקום בעיני הנוסעים בכביש ולהנאתם.
כך תומכים אבות התכנון בהצעת כביש מס' 9 על מדרון ליפתא, הצעה שהיא חסכונית, טבעית, מציאותית וידידותית לסביבה.

כמהנדס מחוזות ירושלים והדרום, בטוחני שאתה מוצא מיד פתרון לחלק נכבד מ-
180,000,000 ש"ח שיחסך בביצוע הכביש על מדרון ליפתא ולא הצעת עירית ירושלים -
עשרות רבות של מליונים (!) שיוקדשו על ידי משרד התחבורה להגברת הבטיחות
בדרכים, לאחזקת דרכים, לעזרה לנפגעי תאונות דרכים, למיגון כבישים, למיגון הולכי-
רגל, להסברה, לחינוך, להסרת מטרדים, לשיפור תשתיות ולחסכון בקופה הציבורית.

לאור זאת יעשה משרד התחבורה למען הציבור כאשר יאמץ את ההצעה ויתכנן את כביש
מס' 9 על מדרון ליפתא בנתוני המקום.



העתק:

הרב יצחק לוי, שר התחבורה
מר אלי סויסה, שר הפנים
מר יעקב נאמן, שר האוצר
מר רפאל איתן, שר החקלאות והשר לאיכות הסביבה
גב' מרים בן-פורת, מבקרת המדינה
מר משה ריבלין, יו"ר דירקטוריון הקק"ל
מר אהוד אולמרט, רה"ע ירושלים
מר אהרן ורדי, מנהל רשות הגנים הלאומיים
מר דני קריצמן, מנהל משרד החקלאות
מר יחיאל נבון, עוזר שר התחבורה
מר מוטי וינטר, יו"ר מינהל קהילתי רמות

לשכת שר האוצר

תאריך: 7.4.91

3153

אל: _____

מאת: _____

1. מועבר לעיון מסמך של: _____

בנדון: _____

מספר: _____

2. אנא התייחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשםך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים,

הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 11 / 10 / 91

4. העבר התייחסותך ל: _____

בברכה,

נחמן (נחמן) כהן

עוזק: חיק מעקב

המכתב נשלח לשר האוצר
ביום 11.10.91
(אחרי דק"ה האלב) שילוח משוב
היה זה נאום זכרון סלימ

7 באוקטובר 1997

לשכת שר האוצר

10-10-1997

9773064
סוףלכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר**הנדון : מניעת המשך בזבזן כספי ציבור וביזיון שילטון החוק
בכביש 423 - עוקף רחובות מזרח****פתח דברים**

אנו מבקשים את התערבותך למניעת המשך בזבזן כספי ציבור וביזיון שילטון החוק, הנובע מהמשך ההליכים לשדרוג בלתי חוקי ושלא בתום לב של כביש מקומי (עוקף רחובות) לכביש אזורי (423) ע"י גורמי הביצוע והתכנון של המדינה.

בתאריך 15/9/1997 פורסם פסק הדין בעתירה המינהלית שהגשנו כנציגי חשבוניות המזרחיות בענין כביש עוקף רחובות מזרח, ובו קבע בית המשפט כי כביש אזורי 423 אינו חוקי.

יותר מ-4 מיליון שקל (מתוך 65 מיליון - עלות הכביש) הוציאה מע"צ עד כה לביצוע עבודות בלא שום בסיס חוקי תוך ניסיון ליצירת עובדות בשטח אשר יצדיקו לאחר מכן את הבצוע.

בפסק הדין קבע כב' השופט גורן : " ... יש צורך ביצירת סדר בשטח התכנון והבנייה בישראל - קודם תכנון ורק אחר כך בניה, ולא להפך - וכך ימנע מצב שכל גוף הישר בעיניו יעשה."

סקירת האירועים

ב- 18/12/1994 אושרה תוכנית רח 2111 לכביש עוקף מזרח רחובות. ב- 26/5/1995 פורסמה התוכנית ברשומות. התוכנית קבעה : כביש עוקף מקומי לרחובות ברוחב 40 מ', קווי בנין 14 מ' מכל צד, תנאי למתן תוקף דו"ח אקוסטי, שלא הוגש.

ב- 12/3/1995 מודיעה מתכננת המחוז גב' רננה גולן לגב' דינה רצ'בסקי - מנהלת מנהל התכנון ולמר יוסי קופ - סמנכ"ל תכנון מע"צ : "קווי הבנין ברח 2111 אינם עונים על הקריטריונים המפורטים בתיקון מס' 7 לתמא 3 (40 מ' מינימום מציר הדרך) והם נעים בין 6 מ' ל- 14 מ' לאורך הכביש". כמו כן נאמר במכתב זה כי הדרך תוכננה כדרך עירונית וכי ממורח לכביש נמצא שטח חקלאי למעט בית העלמין. (כלומר אין מניעה לתכנן דרך אזורית בתנאי אחר)

ב- 12/1995 התקיימה ישיבה במע"צ בהשתתפות :
מר בן-ציון סלמן - מנכ"ל מע"צ
מר יוסי קופ - סמנכ"ל תכנון
מר יעקב סנדלר - ר"ע רחובות
מר מאיר פומביץ - מהנדס העיר ואחרים

לא השתתפו בישיבה : נציג חברת חשמל, נציג משרד הבטחון, נציג איכות הסביבה

בפרוטוקול הישיבה כתוב - תביע קיימת, מע"צ מסכימה לסלול לפי שקוליה, ללא אפשרות לדרישות נוספות מהתושבים ותנאים נוספים.

ההלטה התקבלה ללא התחשבות בעובדה כי מע"צ אינה סוללת דרכים מקומיות (מופיע גם בתצהיר העיריה בסיכומים שהגישו לבית המשפט), ותוך עבירה על יסודות חוק התקציב.

בפועל (כדי להצדיק את מעורבות מע"צ) החליטו עיריית רחובות ומע"צ לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובנגוד מוחלט לתוכניות התקפות באזור (מתוך פסק הדין), תוך ידיעה שדרך אינה עומדת בקריטריונים של תמא 3.

במהלך 1996 תפסה מע"צ את השטח, גדרה והחלה בהכנות לסלילה תוך התעלמות מהבעיות הקיימות שחובאו לידיעתם במכתבים מחתובשים ומגישות אתם.

כנציגי השכונות יזמו פגישות, ישיבות ותכתובות רבות עם רשויות ואישים במגמה לחובל במשותף מהלך למציאת פתרון לכביש לאחר שהבנו כי הכוונה לסלול אותו ככביש אזורי.

לשם כך נפגשו עם :
מר סנדלר - ראש עיריית רחובות
מר פופוביץ - מהנדס העיר
מר לקס - מהנדס מחוז ת"א במע"צ
מר גולדשטיין - אחראי הפקעות במע"צ
גב' גילה שניידר - אגוד ערים לאיכות סביבה

ואכן בפסק הדין משבח אותנו כב' השופט גורו : " טוב עשו העותרים שניסו לפתור את הבעיה תוך פנייה לרשויות השלטון ותוך ניסיון להגיע להבנה משותפת עימם "

ב - 18/11/1996 התקיימה במע"צ ישיבה נוספת לקדום הכביש (כנראה ביוזמת ר"ע רחובות המרגיש שהקרע בוערת מתחת לרגליו וידע כי תתקיים ישיבה במועצת העיר בנושא הכביש). הוחלט בישיבה : לצאת למכרז לעבודות עפר ונקוז

ב - 25/11/1996 התקיימה ישיבה במועצת העיר. בישיבה אומר מר סנדלר ראש העיר : " הכביש הנו עורקי עירוני, כמו ... הוחלט : להקים ועדה עם התושבים למציאת פתרון לא לבצע עבודות דרומית לנשיא הראשון יש צורך להודיע למע"צ להערך בהתאם

ב - 15/12/1996 יצאה מע"צ במכרז וחתמה על חוזה ב - 5/1/1997. למרות שידעו כי יש בעיות.

ב - 16/12/1996 כותב מר סלמן מנכ"ל מע"צ לח"כ רביץ כי הכביש באחריות מע"צ, נערכה "בדיקת" עלות תועלת וכי הכביש אינו יכול להסלל ע"י קו מתח גבוה.

ב - 23/2/1997 כתבה הגב' הילה אייל רפרנטית משרד האוצר כי החלופות שהוצעו לכביש 423 אינן מוכרות לח ויתכן כי נפסלו מטעמים אחרים, שאינם כלכליים.

ב - 31/3/1997 כותב שר האוצר מר דן מרידור, כי לא נבחנה הכדאיות כלכלית של חלופות.

ב - 9/3/1997 כותב ראש עיריית רחובות כי גם אם ישתנה תוואי הכביש הרי יעבור במקום כביש ברמה נמוכה יותר. כלומר זה "בסדר", גם אם לא יאושר כביש אזורי אז מה ? מע"צ תבצע עבודות עבור עיריית רחובות ובכך תזכה העירייה הכושלת בכביש ע"י משלם המיסים.

ב - 19/3/1997 עונה שר התשתיות מר שרון לשאילתא בכנסת ומצהיר : זהו כביש בינעירוני בעל חשיבות לאומית, תוואי הכביש אושר ע"י מוסדות התכנון התוואי עובר במקביל לקו המתח והכביש מצוי עתה בביצוע. (יתכן כי שר התשתיות הוטעה ומטעה)

ב - 22/3/1997 הגשנו עתירה מינהלית בתביעה לעצירת העבודות והכרזת הכביש בלתי חוקי.

במהלך המשפט התברר :

- הכביש אושר ככביש עירוני ועבר שינוי לאזורי לפי מהנדס העיר ומכתבים אחרים.
- החליטים לאישור הכביש האזורי לא הושלמו, הותכנית לפני הפקדה בתמא 3.
- ועדת העורכים החליטה לאמץ את התוואי ולחמלץ להכלילו בתמא 3.
- מנהלת מנהל התכנון הגב' רציבסקי ומע"צ מודעים לאי עמידתו בתנאי ודרישות תמא 3.
- למרות זאת הנו מבוצע בפועל בדרך אזורית, כדי ליצור עובדות בשטח.
- המתכננים (מנהל התיכנון) והמבצעים (מע"צ) מודים כי כאשר יבאו לאשר את הכביש בתמא 3 ויתגלו החריגות שהם עצמם מודעים להם, יבקשו הקלות.
- עיריית רחובות מודה כי בגלל קשיי תקציב בקשה ממע"צ למרות שזו אינה סוללת כביש מקומי.

במחלף המשפט מתוך רצון לברר את מעמדו של הכביש במנהל התכנון פנינו לגבי דינה רצ'בסקי. התשובה התקבלה מד"ר אהרון לוי - הממונה על המחוז ב- 25/5/1997 ובה הודיע הנ"ל לבקשת בשם ובדיעת גבי דינה רצ'בסקי : הטיפול בכביש 423 מוקפא עד לגמר החליטים המשפטיים, מצב המומע ממנו להשיב תשובה עינינית. לעומת זאת ב- 1/9/1997 כתבה גבי דינה רצ'בסקי לעו"ד שלנו כי: הפרשנות שלנו לתשובה הנ"ל אינה מקובלת עליה והחליטים אינם מוקפאים.

ב- 15/9/1997 פורסם פסק הדין הקובע כי :

הכביש והתוכניות אינם חוקיים, הגישה של בצוע לפני אישור פסולה, העיריה רשאית לסלול כביש מקומי בלבד (לאחר הגשת תוכניות חדשות), לא יפתח כביש ללא מגוון אקוסטי המקובל על איכות הסביבה, במקרה של כביש אזורי יש לאשרו כחוק טרם הביצוע, יתכן ולא יסלל כביש אזורי כלל בגלל המגבלות הקיימות, מוסדות התכנון התבקשו לשקול להענות לדרישות התושבים להסטת התוואי.

לסיכום

- אין אישור כחוק לכביש אזורי.
- מע"צ החלה לבצע כביש מקומי בנגוד לחוק.
- לפי הצהרת מע"צ : הם עבדו כחוק (מכתבים ותצהירים ממע"צ, ע. רחובות, מ. התתבורה).
- מבוצע בפועל כביש אזורי ולכן כפוף להוראות תמא 3, אך לא עומד בדרישות תמא 3.
- לא בוצע תסקיר השפעת סביבה כנדרש.
- לא נבחנו חלופות (הכביש ארוך יותר בתוואי זה ויקר בגלל המעבר ע"י בתיים).
- לא נבחן איחוד תשתיות (עם קו מתח על 400/161 ק"ו) למרות ששר התשתיות מודע לקיומו.
- חייב להשמר מרחק מינימלי של 40 מ' מקו בנין לציר הדרך (לפי תמא 3) בפועל יש כ- 25 מ'.
- הדברים הנ"ל היו ידועים לגורמי התכנון והביצוע והם יודעים כי יצטרכו לבקש הקלות.
- מאחר ושר התשתיות הכריז על הפרויקט (בתשובה לשאלותא בכנסת) כפרויקט לאומי, לכן ובהתאם לחוק תמא יהיה צורך באישור הממשלה כולה למתן הקלות.
- קיים בית קברות צבאי צמוד לתוואי המחייב רגישות, התחשבות ותאום.
- אין מספיק מקום לסלול את הכביש ע"י בית הקברות הצבאי (הכביש 48 מ', בפועל יש 46 מ').
- הכביש עולה בתכנון על חצרות הבתים מול בית הקברות.
- לפי משרד הפנים אין התחייבות של העיריה בנושא המגוון האקוסטי.
- מע"צ לא הביאו בחשבון מימון מיגונים דירתיים וקירות אקוסטיים.
- עלות פתרון אקוסטי כ- 16 מיליון ש"ח, שכן לאורך התוואי נבנו מאות יחידות דיור.
- מימון הפתרון האקוסטי יפול על תקציב המדינה.
- למרות שהוקמה ועדה עירונית לבדיקת הנושא והוחלט לעצור את העבודות עד להחלטת הועדה, יצאה מע"צ למכרז (ביזמת ר. עירית רחובות ומנכ"ל מע"צ) והחלו בביצוע עבודות.
- מעשה זה גרם עד עתה בזבוז של יותר מ- 4 מיליון ש"ח.

כיום לאחר מתן פסק הדין בעתירה המינהלית נפתחה האפשרות לשקול את הנושא מחדש. רשויות התכנון נקראות ע"י בית המשפט להפעיל מחשבה פרוטפקטיבית. כמו כן מצוין כבי' השופט גורן : " אם מוסדות התכנון יחליטו הם רשאים, כמובן, להיעתר לבקשת העותרים לשנות תוואי זה. "

החשש שלנו כי לאור השתלשלות האירועים בעבר, ינסו בעלי ענין ומוסדות התכנון לבצע עקיפות ולתת הקלות כדי לאשר את הכביש כאזורי, למרות שאינו עומד בדרישות תמא 3.

אנו מבקשים בזאת את התערבותך למניעת אישור כביש אזורי 423 כתואי הנוכחי העובר בקרבה של מטרים בודדים מבתי מגורים ומסכן אותנו, ובכך גם למנוע בזבוז כספי ציבור וביזיון שילטון החוק ע"י מוסדות התכנון והבצוע, אשר עשו בפרשה זו כרצונם וללא אישור חוק.

למותר לציין כי המעשים הנ"ל גרמו לפגיעה אישית בנו והסבו לנו נזקים כספיים ואחרים.

רצ"ב שתי כתבות שפורסמו בעניין : הארץ - מוסף נדל"ן 17/9/1997 וגלבס - נדל"ן 22/9/1997

בכבוד רב ובברכת שנה טובה,


אלי שכטר

כמו כן יונג
פרופ' וארן יונג

העתק :

הגב' בן פורת - מבקרת המדינה
מר א. רובינשטיין - היועץ המשפטי לממשלה
ע"ד דורות - נציב פניות הציבור
ח"כ סילבן שלום - סגן שר הביטחון
ח"כ רן כהן - ועדת ביקורת המדינה
ח"כ שאול יהלום - ועדת חוקה חוק ומשפט
ח"כ זאב בויס

פרופ' ו. יונג אוניברסיטת בר-אילן המחלקה לכלכלה ר"ג 52900 מקס 03-5353180
אלי שכטר רח' ברקת 28 רחובות 76227

הכ"ח 17.9.97

ביהמ"ש: הכביש העוקף ממזרח לרחובות אינו חוקי ונסלל בניגוד לתוכניות האזור

מאת רותית מורגנשטרן

כביש עוקף רחובות מזרח, הנסלל בימים אלו על ידי מע"צ, אינו חוקי, מאחר שלא אושר על ידי מוסדות התכנון בכביש אור, ר"א, מבוצע כמות בפועל. עיריית רחובות ומע"צ החליטו לסלול דרך אזורית בלא כל בסיס חוקי, ובניגוד מוחלט לתוכנית

כניית התקפות באזור - כך קבע שופט ביהמ"ש המחוזי ב"א ארי גורן בפסק דין שניתן אתמול בתביעה של תושבי האזור. מדובר בכביש העוקף את דרך כות סמורת, שאמור לקשר בין כיליז לרמלה, ומיועד להחליף את התנועה בין הערים לצפון כציר תנועה מרכזי. כיום מתבקש זה תנועה זו בדרכי הראשי של

רחובות, רחוב הרצל.

כ-700 תושבים מתאזור, המיוצגים ע"י 5 עותרים באמצעות עו"ד מלכה אנגלסמן, טענו כי תוואי הכביש עובר בחצור תידים הפרטיות, וכי הכביש תוכנן נגד מראש בכביש עירוני ולא אזורי. עוד טענו, כי הפיכת הדרך לאזורית אינה חוקית. בכביש מוסקעים 60 מיליון שקל, מתוכם הוסקעו עד כה 4 מיליון שקל. השופט גורן קבע בפסקה, כי גישת המשיבים, מע"צ, ועיריית רחובות, המקדימים בנייה לתכנון וקובעים עובדות בשטח, אינה נראית לביהמ"ש וסותרת את סדרי התכנון הבנויים. למען הסר ספק, הרגיש השופט בקשר לדירת האקוסטיקה הנדרש לסלילת הכביש, "הכביש לא יפתח עד שתיתכן העגנה האקוסטית בגורש ובכין, כשוד פיתרון יהיה מקובל אף על המשך דר לאיכות הסביבה". העותרים מתכוונים לתבוע מחשבים החור הצאות משפט בסך 70 אלף שקל.

השופט גורן על מע"צ:

"לעקור מהשורש את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון"

לסלול דרך ברמה של דרך אזורית בלא שום בסיס חוקי לכך ובניגוד מוחלט לתכנון יית התקפות באזור. "בפועל, מתקיימים הליכים תכנוניים להפיכת הדרך לדרך אזורית. הליכים אלה יכולים שיהפכו את הדרך לאזורית ויכול שלא המשיבים עצמם מגיחים הליכים אלה כמנצחים בשלבים מוקדמים.

"...כל עוד לא אושרה דרך אזורית במקום - אין לסלול דרך כזו. גישת המשיבים המקדימים את הבניית לתכנון, והי קובעים "עובדות בשטח", אינה נראית לי גישה זו סותרת את סדרי מוסכמות התכנון. הנכונים, ומובילה לסצנים בהם נגרמים נזקים שתכנון מוקדם וחשיבה פרוספקטיבית וכלה למנוע. סדרי מנהל הולמים וראויים גורמים את הצורך בכ"צוע התקפה. תכנונית שקולה בלא לחץ "העובדות בשטח", ורק לאחר ביצוע ההלטה מושכלת, ביצוע העבודות הנדרשות להוצאתה לפועל של התכנית. את הגישה המקדימה ביצוע לתכנון יש לעקור מן השורש".

כארבעה מיליון שקל הוציאה עד כה מע"צ מבסטי הציבור על סלילת כביש עוקף רחובות ממזרח. בפסק הדין של השופט המחוזי בתל אביב, אורי גורן, בעתירה של תושבי השכונות לאורך הכביש, התברר כי הכביש נסלל בכביש אזורי, בעוד הוא אר שר ככביש מקומי. גורן ציווה להפסיק את הסלילה על לק בלת אישור, אם יינתן, לכביש אזורי, ול"החזיר את הוצאות העותרים בסך של 70 אלף שקל.

להלן טעמים נבחרים מפסק הדין, הנוגעים לתפקידה של מע"צ בסיפורה: "לפיכך, בשאלת השאלה, מדוע בעצם טר פ"ה ביצע תכנון לסלילת דרך ברמה של דרך אזורית ותחלו בסלילת דרך כזו? לש"א לא מצאתי תשובה. "המצב המצטי" יור לענין כביש עוקף מזרחי לרחובות הוא שמסירות התכנון תכנון ואישרו תוואי דרך מקומית. עוד בתכנית דח/2000 מס' עורק תנועה עירוני. בתכניות השונות המאושרות דרונומיות מאשרות דרך מקומית. אך בפועל התליטו עיריית רחובות ומע"צ

22.9.97 דק 108

מחשבים החור הצאות משפט

AYALON HIGHWAYS CO. LTD.

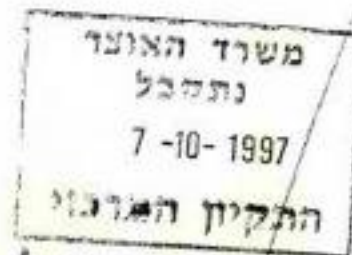
חברת נתיבי איילון

רחוב על פרשת דרכים פינת דרך נמיר, ת.ד. 18168 ת"א 61181, טלפון: 03-6931202, פקס: 03-6931270, E-mail: ayalon@netvision.net.il
P.O.Box 18168 TEL-AVIV 61181, TEL. 03-6931202, FAX. 03-6931270, E-mail: ayalon@netvision.net.il

לשכת המנהל הכללי

3153
458

90666/97
ד' בתשרי התשנ"ח
5.10.97



לכבוד
עו"ד יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
רח' קפלן 1
ירושלים

97-7302/
שולח

כבוד השר,

הנדון: בוררות בין רשות הנמלים והרכבות ונתיבי איילון

בהתאם להחלטת ועדת הכספים של מועצת המנהלים של חב' נתיבי איילון, הננו להודיעכם כנציגי בעלי החברה, כי בין רשות הנמלים והרכבות ובין חב' נתיבי איילון מתנהלת בוררות בנושא בניית תשתית מסילות ותעלת האיילון, פרויקט שבוצע בשנים 1990-92.

חב' נתיבי איילון שמשה כמנהלת הפרויקט עבור רשות הנמלים והרכבות, והעילה לקיום הבוררות היא תביעת הרשות לראות חלק מעלות הפרויקט כהלוואה למשרד התחבורה באמצעות נתיבי איילון.

היות והתביעה היא בסדר גודל של כ- 100 מליון ש"ח, הרי ברור שאם אמנם הבורר יקבע שנתיבי איילון חייבים לשלם סכום כלשהו, יפול הדבר על בעלי החברה.

משמעות זו היא חמורה לחברה ולבעליה ולפיכך אנו מתריעים מפניה, ומבקשים ממך לראות כיצד מתמודדים עם איום זה.

מנהל רב,
איג' אלדד בוקשפן
יו"ר מועצת המנהלים

העתק: ד"ר דורון בלשה, מנכ"ל חב' נתיבי איילון

דב/לש

משרד האוצר
אגף התקציבים

כ"ג באלול התשנ"ז
25 בספטמבר 1997
ת. 97-69897



"מחלף יוספטל" ציר יגאל אלון (נתיבי איילון)

להלן התייחסות למכתבם של ראשי עיריית בת-ים וראש עיריית חולון, לשר התחבורה, מיום 3.6.97:

1. פרויקטים תחבורתיים עירוניים ממומנים 70% מתקציבי משרד התחבורה ו-30% מתקציבי הרשויות המקומיות. ✓
2. עיתוי הקמת המחלף, יקבע בהתאם לסדר העדיפויות שמגדיר משרד התחבורה לביצוע הפרוייקטים השונים שבאחריותו. ✓
3. בשנת 1998 יועדו במסגרת תקציב משרד התחבורה 7 מיליון ש"ח להשלמת הקטע יוספטל-קוממיות.
4. לפי נתוני חברת נתיבי איילון מחלף יוספטל יהיה זמין לביצוע במהלך שנת 1998, עם אישורו כתבי-עת בהתאם לכך, ניתן להוציא בשנת 1998 עד 3 מיליון ש"ח להתחלת העבודות על המחלף.
5. הקצאת סכום זה מותנית כאמור בסדרי העדיפויות של משרד התחבורה ובזמינות מקורות תקציביים, במסגרת מקורותיו, לנושא.

רשם: הילה איל

שליח
גנרל אבנר
אלן גיאסון
אלן גנרל
אלן גנרל
אלן גנרל

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



טופס פקסימליה

יזקב
משה לוי
גנר
מקלט ארבע
אדמור
ימי ברוך

תאריך: 21.8.97

מס' פקס: 02-5632580

אל: אלי - לנפילה

הגלגל

מאת: שולמית מלכא

מס' דפים: 2 (כולל דף זה)

שלום אלי,

בהתאם לישיבת המנהל משה לוי
רצ"ב האכתה הדגובה.

בברכה,

שולמית

שולמית מלכא

מזכירת החברה

אם לא קיבלת את כל הדפים נא להתקשר לטל': 03-6969889

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



מצבירה האמצעי

21 אוגוסט, 1997

י"ח אב, תשנ"ז

מאה 17.

אנא העזר צאת לביטוח
רוח, ה, התשלום של האב
500 מהוצאות אסורסאדה
אזהרה.

"דרך ארץ" ו-I.T.V עובדות לשלב הבא במכרז כביש חוצה ישראל

נבחרו מתוך ארבע קבוצות בינלאומיות

וועדת המכרזים למתן זכיון לכביש חוצה ישראל (שלב א' 90 ק"מ מאזור נמל אשדוד ועד לחדרה) החליטה היום, לאחר שורה ארוכה של דיונים, מפגשים והבהרות על רשימה מצומצמת להמשך התהליך.

לשלב הבא, שלב בחירת הזכיון, החליטה הוועדה להעלות שתי קבוצות: "דרך ארץ" ו-I.T.V מתוך 4 הקבוצות שהשתתפו במכרז.

במכרז לסלילת הכביש בקטע בן 90 הק"מ שיופעל ככביש אגרה השתתפו, לאחר שלב המיון המוקדם, 4 הקבוצות: I.T.V, נתיבי כחול לבן, דרך ארץ ודרך המלך.

על קבוצת I.T.V נמנות החברות: טרנסרוט, מרל"י, אטקינסון, פוגירול, פרסונס ברינקרהוף, רמט, שפיר מהנדסים, רבד ובלפור.

נתיבי כחול לבן - בואיג, שיכון ובינוי, משאב, אוטוסטרדה, סולל בונה והוכטיפ.

בקבוצת דרך ארץ - קנדיאן הייוויס, אפריקה ישראל, סוסיטה גינרל, יוז, קופירוט, דניה סיבוס, כפר גלעדי, מליבו ישראל ואלון - חברת דלק.

ובדרך המלך - דרגוזס, החברה לישראל, דיסקונט השקעות, רויכמן, אשטרום, נכסים ובנין F.C.C-1.

הקבוצות שהשתתפו במכרז השקיעו לאורך תקופה ארוכה מאמצים ומשאבים רבים וידע רב והפגינו מקצועיות ויכולת רבה.

המו"מ עם הקבוצות I.T.V ו-"דרך ארץ" ובחירת הזכיון, אמורים להסתיים לקראת סוף השנה.

להערכת החברה, עבודות הסלילה - בעלות של כ-600 - 700 מליון דולר - יחלו במחצית 1998 ויסתיימו תוך 5 שנים - בהתאם לחוזה הזכיון. הזוכה במכרז יקבל את הזכיון למשך 30 שנה ממועד חתימת החוזה ויגבה על פי חוק אגרת נסיעה מהנוהגים בכביש, שיהיה כביש אלקטרוני ללא תחנות גביה.

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

3153

ט"ו באב התשנ"ז
18 באוגוסט 1997
ת.97-59957



אל
מר יעקב נאמן
שר האוצר ✓

הנדון: כביש 60 - עוקף שכס קטע חוורה-יצהר-קדומים

להלן התייחסותי לפרויקט שבנדון:

1. הפרויקט הינו סלילת כביש חדש באורך 13 ק"מ, על פי מע"צ, עלותו נאמדת ב-30 מל"ח. מנסיונינו עם פרויקטים אחרים, סביר שעלותו בפועל תהיה גבוהה לפחות ב-30% מהאומדן.
2. הפרויקט זמין לביצוע.
3. להערכתנו, כדאיותו הכלכלית של הפרויקט מוטלת בספק. יחד עם זאת, לא נערכה לפרויקט בחינת כדאיות כלכלית ולכן אין באפשרותנו לתת התייחסות מפורטת בנושא.
4. לאחר שתבוצע בדיקה כאמור, ואם הפרויקט ימצא בעל הצדק כלכלי, ניתן יהיה להשוותו אל מול פרויקטים זמינים אחרים, המוצעים לביצוע ברשת הדרכים הבינעירונית, ולקבוע את מקומו בסדר העדיפויות.

ב.ב.ה.
יואל נה
רכז תחבורה

העתק:
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים אגף התקציבים
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר

פעולה ירוקה- GREENACTION

נחלת בנימין 3 ת"א 65161 טלפון: 03-516-2349 - 03-516-2349 טלפקס: 03-516-2349 Nahalat Binjamin 3 Tel Aviv 65161

11.8.97

לשכת מנכ"ל האוצר
דאר נכנס

11-08-1997

מספרנו:

לכבוד
שר האוצר
מר יעקב נאמן

לשכת מנכ"ל האוצר
10-08-1997
97-57993

הנדון: כביש חוצה ישראל !!!

3153

שלום לכבוד השר,

בימים אלה בהם אתה מוביל תהליך של הידוק חגורה לאומי, אנו חברי 'פעולה ירוקה' מבקשים להביא לתשומת לבך את הפרוייקט המגלומני הזולל כספי ציבור הקרוי 'כביש חוצה ישראל'.

אנשי מקצוע מכל התחומים כבר הביעו את עמדתם השוללת את הכביש מכל וכל אך בקרב האחראים על הפרוייקט לא נמצאה אונן קשבת ואינטרסים כלכליים פרטיים גברו על האינטרס הלאומי ועל טובת הציבור. הכביש יעלה לציבור בישראל הון תועפות, לא יפתור את בעיות התנועה של המרכז הפקוק, יגרוס באכזריות במעט השטחים הירוקים שעוד נותרו, יעלה את מספר ההרוגים בתאונות הדרכים וישמיט את הקרקע הכלכלית מפתרונות ברי קיימא של הסעה המונית ותחבורה מסילתית.

אנו קוראים לך להטיל את כל כובד משקלך הפוליטי כנגד סלילתו של כביש מיותר זה. אנו מבקשים לנס בדחיפות פורום שיורכב משר התשתיות, שר התחבורה, השר לאיכות הסביבה, הארגונים הירוקים בישראל, נציגי הישובים נפגעי הכביש וכבודך, כדי לדון מחדש בנחיצותו וכדאיות סלילתו של כביש זה.

לאות מחאה על האטימות לנזקי הכביש אנו חברי פעולה ירוקה נעכב היום בבוקר את העבודות לסלילת המחלף בצומת קסם בגופנו ע"י היקשרות לטרקטורים ולציוד הסלילה. לא נתיר את המשך העבודות עד שתיקבע לנו פגישה עמך בתוך שבועיים לכל היותר.

מצפים לתגובתך המהירה

חברי ארגון פעולה ירוקה

טל. למידע נוסף: 050-985189 050-381949

22.7. וואס

אויסגעבן
אויסגעבן
אויסגעבן

22.7. וואס



וואס

22.7. וואס
22.7. וואס

פעולה ירוקה- GREENACTION

נחלת בנימין 3 תל אביב 05161 טלפקס - 03-516-2349 טל 05161-0770 Nahalat Beniamin 3 Tel Aviv 05161 TelFax - 03-516-2349

11.8.97

הודעה לעיתונות

חברי פעולה ירוקה עוצרים כעת בגופם את הטרקטורים העובדים בצומת קסם על פרויקט כביש חוצה ישראל

אנו חברי ארגון פעולה ירוקה עוצרים הבוקר, 11.8.97, 06:00, בגופנו את יציאתם של הטרקטורים לעבודה בצומת קסם, במחאה על המשך סלילתו של כביש חוצה ישראל, למרות הביקורת הציבורית והמקצועית הנמתחת עליו ללא הרף.

לא נאפשר את המשך העבודות אלא אם תיקבענה לנו פגישות עם שרי האוצר, התחבורה, התשתיות הלאומיות ואיכות הסביבה. בדקות אלו נשלחים מכתבים לשרים אלו באמצעות הפקס.

כמו כן אנו תובעים הקמת פורום משותף לגורמים אלה, לנציגי הארגונים הירוקים ולנציגי היישובים נפגעי הכביש.

הכביש המיותר וההרסני הנ"ל יגוס במעט השטחים הירוקים שעוד נותרו בישראל, יעלה את מספר הקורבנות מתאונות הדרכים בעשרות אחוזים, יעלה לציבור בישראל הון תועפות, לא יפתור את בעיות הפקקים וישמיט את הקרקע הכלכלית מתחת לפתרונות אחרים של הסעה המונית ותחבורה מסילתית.

טל. למידע נוסף: 050-985189 050-381949

שולה - אגף חקיקה
או אגף
מנהלית?

3153

יועץ שר האוצר

ירושלים, ז' באב התשנ"ז
10 באוגוסט 1997
ת.97-57873

לכבוד
מר איתן גידליזון
מנכ"ל החברה להגנת הטבע
השפלה 4
תל אביב 66183

שלום רב,

תודה על מכתבך לשר האוצר, מר יעקב נאמן, מיום 3 באוגוסט 1997.

העבודה הועברה לטיפול הגורמים המקצועיים במשרד האוצר.

בכבוד רב,

שלמה ג.
ד"ר שולה פסח
יועצת כלכלית לשר האוצר

העתק: מר דוד מילגרום, הממונה על אגף חקציבים.

רח' קפלן 1, ירושלים 91131 טל' 5317111 פקס' 5635769

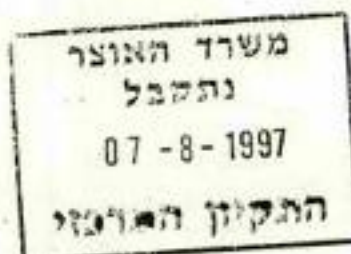


רח' השפלה 4,
תל-אביב 66183
טל. 03-6388742/4
פקס. 03-5374302

אגף לשימור סביבה וטבע

3 אוגוסט, 1997
125

לכבוד



מר יעקב נאמן
שר האוצר

שלום רב,

הנדון: כביש חוצה ישראל - עלות מול תועלת למשק הלאומי.

הננו מתכבדים להעביר לעיוןך חוות דעת מקצועית של פרופ' עזרא סדן ומר רן חקלאי, שהוכנה עבור החברה להגנת הטבע.

חוות דעת זו, המתייחסת ובוחנת את פרויקט כביש חוצה ישראל, מראה כי בנוסף לפגיעה המשמעותית של הכביש בסביבה ובשטחים הפתוחים, גם נושאי כלכלה ותקציב, וגם השפעות הכביש על תכנון שמושי קרקע, כולל פגיעתו בפיתוח התחבורה הציבורית - לא נבחנו כראוי, וזאת למרות ההתקדמות בתהליך המיון לבחירת הזכיין לבצוע הכביש.

בתודה ובכבוד רב.

איתן גידליזון
מנכ"ל.



רח' השפלה 4,
תל-אביב 66183
טל 03-6388742/4
פקס 03-5374302

אגף לשימור סביבה וטבע

4 אוגוסט, 1997
125

3.9
09⁰⁰



לכבוד
מר שמואל סלבין
מנכ"ל משרד האוצר

153
א. י. חושי
א. י. חושי

שלום רב,

הנדון: כביש חוצה ישראל - עלות מול תועלת למשק הלאומי.

הננו מתכבדים להעביר לעיונך חוות דעת מקצועית של פרופ' עזרא סדן ומר רן חקלאי, שתוכנה עבור החברה להגנת הטבע.

חוות דעת זו, המתייחסת ובוחנת את פרויקט כביש חוצה ישראל, מראה כי בנוסף לפגיעה המשמעותית של הכביש בסביבה ובשטחים הפתוחים, גם נושאי כלכלה ותקציב, וגם השפעות הכביש על תכנון שמושי קרקע, כולל פגיעתו בפיתוח התחבורה הציבורית - לא נבחנו כראוי, וזאת למרות ההתקדמות בתהליך המיון לבחירת הזכיון לבצוע הכביש.

בתודה ובכבוד רב.

איתן גידליזון
מנכ"ל.

א. י. חושי

יונה! 20.8.97

למתי תקבל הדיון

הולנד?

צריך לשע בתחיל.

(לוא מלכותי בוחן)

תודה

כביש חוצה ישראל

מימון בערבות המדינה

מוגש לחברה להגנת הטבע

30 יוני, 1997
כ"ה סיוון, תשנ"ז

כתב: רן חקלאי.

מימון כביש חוצה ישראל בערבות המדינה

תוכן

3	כללי
3	קשר בין מימון לפרמטרים טיכנוניים
4	סיוע בדרך של ערבות המדינה למימון הכביש
5	תקצוב ההתחייבות
5	"התחייבות למזור החוב"
5	דמי החזר - BUY BACK
6	חישוב גובה הערכות

כביש חוצה ישראל נועד להיות כביש אגרה ארצי. הדגש על ה"אגרה" חשוב. כביש אגרה אמור ליצור מערכת קבלת החלטות מאוזנת הלוקחת בחשבון הסיכון מול פוטנציאל הרווח הגלום בו. תכנון הלוקח בחשבון את המשתנים הללו יתייחס באופן שונה לשאלות עיתוי ומיקום סטנדרד תכנון ועלויות הביצוע. בידיעה כי הכביש הוא כביש אגרה, ההתייחסות לבדיקה ולבקרה על התכנון והביצוע של הכביש תהיה שונה, כי המחיר העומד בפני היזם מהווה בקרה טובה דיה. עתה מתברר כי קיימת ערבות מדינה על הסיכון הגלום בסלילת הכביש ובתפעולו ומעורבות מדינה בתחום העיקרי של תפעול כביש אגרה - קביעת גובה האגרה. ערבות מדינה זו איננה מתוקצבת וקיומה מעוות את מערך השיקולים של היזמים והמתכננים. בעיקר מעוותת הערבות את שיקול הדעת של מקבלי ההחלטות והמבקרים. הרי אילו ידעו מראש כי היזם אינו נושא בסיכון וכי תהליך התכנון אינו מושפע מהסיכונים הכלכליים, היו מפעילים כלי בקרה שונים וכל תהליך קבלת ההחלטות היה שונה. ניתן להניח כי שיקולי העיתוי, השלכיות ופרמטרים תכנוניים היו מתייבשים מוצר תכנוני וביצועי אחר. יש מקום להביא את הכביש לתהליך של תקצוב. ללא תקצוב אין ממש בהתחייבות שלוקחת על עצמה המדינה. גובה ההתחייבות יכול להגיע ל 2.8 מיליארד שקל. סכום זה חייב להיות מתוקצב ולמצוא את ביטויו על פי סדר העדיפויות של המדינה.

קשר בין מימון לפרמטרים תכנוניים

אין ספק כי שיטת ההקמה של הכביש, ובמיוחד הדגש על היותו כביש אגרה ש"אינו צורך תקציבים" היא שיטה רעה. מעבר לעלויות המימון ומחויבות המדינה שתפורט, יצרה השיטה מוצר שאינו נכון, אינו מתאים לסביבתו ולבעיות שמולם מתמודדת המדינה. האשליה כי אין עלויות תקציביות לכביש הביאה לפרמטרים "נדיבים", לא נכונים ולא מתאימים למציאות העתידית.

סיוע בדרך של ערבות המדינה למימון הכביש

המדינה מתחייבת לסייע לזיס ב 3 אופנים על מנת לסייע לו בגיוס הון.
הסקירה הולכת מהכבד אל הקל.

"המדינה תערוך לכך שבעל הזיכיון יהיה זכאי ל 80% מהפער בין ההכנסה הצפויה להכנסה בפועל הצפויה."

הממשלה מתייחסת להכנסה הצפויה של הזיס, על פי הצעתו במרכז, כבסיס להבטחתה להחזר הוצאותיו אם לא תתממש תחזית ההכנסות. הממשלה מתחייבת להחזיר לזיס 80% מפער ההכנסות בין 90% מתחזית הזיס כפי שמופיע במכרז לבין ההכנסה בפועל. המשמעות היא כי המדינה ערבה להחזר של 72% מההכנסות. מה יהיה היקף המימוש של הערבות - אין אנו יודעים. לכאורה ודאי כי היקף המימוש יהיה חלקי מפני שבכל מקרה לא צפוי כי לא תהיה כלל תנועה בכביש.

יחד אם זאת בהחלט עלול להיות מצב בו הממשלה תחליט משיקולים של ניהול תנועה ארצי, לא להטיל אגרה בכביש חוצה ישראל ובמקום זאת להטיל אגרת גודש בכבישים אחרים. במקרה זה תמומש מלוא הערבות. אם יוחלט לעשות שימוש במחיר כמכשיר לניהול תנועה, תחזית זו הנה בהחלט ריאלית.

הערבות מותנית ועל מנת לממשה על הזיס לעמוד בקריטריונים. לכן הסיכון של לקיחת חלואה עדיין גבוה יותר מהסיכון הממשלתי. את הסיכון הזה - "סיכוני גבייה" מהמדינה, ינסה הזיס לשקלל במחיר המוצע וכך גיוס ההון יהיה יקר יותר למרות שבפועל המדינה ערבה לקיום הכביש.

ערבות זו התלויה בגובה ההצעה של הזיס - היא מבטיחה החזר של 72% מגובה ההכנסות המתוכננות על ידי הזיס בהצעה אותה הוא מגיש. ערבות המדינה קובעת את האיתנות הפיננסית של הפרוייקט ושל מגישי ההצעות כלפי המוסדות המממנים.

התחייבות ממשלתית זו היא החזקה ביותר - בזכותה ניתן יהיה לגייס הון ביתר קלות, אך עדיין ההון המגויס יהיה יקר יותר מגיוס הון ישיר על ידי הממשלה.

אין לממשלה השנים האחרונות בעיה לגייס הון בעלות סבירה. בעבר היו ניסיונות לגייס הון באופן עקיף על ידי בנקים או חברות, בעת שהיו מגבלות אשראי על המדינה. היום המצב שונה לחלוטין, ואין יתרון בשיטה זו.

תקצוב ההתחייבות

המדינה ערבה להכנסות היזם בהיקף של 2.8 מיליארד שקל.
על פי חוק התקציב ערבות זו חייבת לקבל ביטוי תקציב - בהרשאה להתחייב על כל היקף ההתחייבות ובתקצוב שנתי שוטף על פי תחזיות מימוש ההתחייבות מדי שנה.
התחייבות תקציבית זו צריכה לקבל ביטוי כמו תקציבי מע"צ, תקציבי הרכבת תקציבי משרד הבינוי, המתייחסים להתחייבויות רכישה ותקציבים נוספים.

"התחייבות למזור החוב"

המשמעות היא כי המדינה תלווה ליזם כסף בגובה של עד 1.7 מיליארד שקל צמוד למדד הבסיס - יוני 1996. צמוד למדד הידוע ב 1 ביוני 1996 (135.2 נקודות).
ההתניות למחזור החוב הן כאלה שהופכות את המחזור לבעל משמעות חלקית בלבד.
המדינה תיתן הלוואה בתנאי שהלווה - המפעיל, יוכיח על ידי גוף שלישי מקובל ובלתי תלוי כגון: Standard & Poor's וכי הוא בדרוג שלא יותר ממדרגה אחת פחות מדרוג מדינת ישראל. כלומר הלווה נמצא במצב בו הוא יוכל לוות בכל מקרה ולכן לא יהיה טעם במחזור החוב.

תנאי ההלוואה אותם מציעה הממשלה אינם טובים ולכן סביר כי אם החברה תזכה ל"רייטינג" גבוה כנדרש היא לא תזדקק למחזור.

היכולת לזכות ב"רייטינג" גבוה נובעת מערבות מדינה על 72% מההכנסות. ומכך שהמדינה מוכנה למחזור את החוב שהיא ערבה לו בכל מקרה. עובדה זו מחזירה אותנו שוב לערבות הבסיסית של המדינה בגובה של 72% מסה"כ ההכנסות המתוכננות של הפרויקט.

דמי החזר - BUY BACK

ההתחייבות לרכישה החוזרת חייבת לקבל ביטוי תקציבי. התחייבות זו בגובה 1.5 מיליארד שקל צמוד למדד הבסיסי.
להתחייבות יש משקל כלכלי ביכולת לגייס את הכסף. יש כאן "מכירה חוזרת" של ערבות המדינה שניתנה על ההכנסות.

חישוב גובה הערבות

ערבות המדינה להחזיר 72% מההכנסות החזויות של היזם, כפי שכבר צויין, נותנת את הבסיס העיקרי לדרוג הכביש כפרוייקט בעל סיכונים קטנים יחסית ליזם ולהקטנת נטל המימון על גבו. התחייבות המדינה לרכישה חוזרת מקטינה עוד יותר את הסיכון ליזם ומטילה עול נוסף על המדינה.

דוגמאות מספריות.

גובה המענק האופציונלי הגלום בשיטה הוא הערך המהוון של התקבולים עליהם ערבה המדינה.
גובה הערבות הוא 72% מההכנסות הצפויות עפ"י הצעת כל חברה, בהנחה כי עלות גיוס ההון של הממשלה היא 4% הערך המהוון.

אין בידנו תחזית הכנסות של החברות שניגשו למכרז, יחד עם זה ברור כי התקבול חייב לכסות את עלות ההקמה, עלות ההפעלה, עלויות ההון ורווח יזם.

כיוון שעלויות ההקמה ידועות מדוי"ח מבקרת המדינה 1997 - והן בסך של כ- 3.5 מיליארד ש"ח, הרי שהמדינה מתחייבת לכסות 80% מההשקעה לפחות: שזהו סכום של כ- 2.8 מיליארד ש"ח.



10/06/97

כביש "חוצה ישראל" - מאסף מחוזי מחולל פרוורים בחינת התאמתו לתכנון הלאומי מנקודת ראות מרחבית-כלכלית

נייר עמדה

כביש 6 מחטיא את יעדין

כביש "חוצה ישראל" (מס' 6), במתכונתו התכנונית-סטטוטורית הנוכחית, יתקשה לענות על היעד המרכזי המוצהר שנקבע לו - להיות כביש ארצי ראשי בציר האורך צפון דרום - כביש המקרב את אזורי החיקף (הפריפריה) למרכז הארץ. ריבוי המחלפים בקטע המרכזי של הכביש יחפוך את התיפקוד בפועל של כביש 6, כ"מאסף מחוזי" מזרחי של מחוז המרכז, ליעד-על בפועל של כביש זה, הן לטווח הקצר והן לטווח הארוך. מגמה זו תגדוש את הכביש בגורח המרכזית שלו ותפגע ביכולתו לקצר משמעותית את זמן חנסיעה מן החיקף למרכז, כגון מבאר-שבע לתל-אביב.

- כידוע, כביש 6 בשלבו הנוכחי אמור לפעול בין חדרה לראם. חיינו, חלק הארי שלו, בין נתיני לאשדוד, עובר במטרופולין תל-אביב (במחוז המרכז). יש להניח שהזוכה במכרז יפעל לקיים את כביש 6 בעודף כספי; ומכאן, שהקיום של כביש 6 יהיה אפשרי רק אם הוא יופעל ככביש פרוורי, לטווח זמן ניכר. צירוף הפריפריה בעתיד אל המודול הזה של הכביש, משמעותו תוספת תנועה על כביש רווי במרכז. גם אם הכביש יורחב בעתיד, כמותוכן, על ידי חוספת נתיב לכל כיוון, במטרה לפנות דרך לפריפריה, עדיין תצטרף הפריפריה לכביש שלפחות 75 אחוזים ממנו יהיו בעלי האופי והעומס המחוזי של הכביש המקורי.

כביש 6 מחולל פרברים

- חמיתאר של כביש 6 עלול לגרום לו להיות לא רק מאסף מחוזי של פרוורים קיימים במחוז המרכז, אלא גם להיות "מחולל פרוורים", באגף המזרחי של המחוז. פרוורים צמודי קרקע כאלה יתפתחו בעיבורו של מרחב צפוף, כתחליף לבנייה רוויה בערים קיימות. זאת על חשבון "חריאות הירוקות" והשטחים הפתוחים במרחב שבו הקרקע, כמשאב לאומי, מצויה במחסור חריף.

- פירוור כוח יתבסס מלכתחילה על תחבורה ברכב פרטי ללא פתרון חליפי יעיל במסגרת של תחבורה ציבורית. בכך יתרום הכביש תרומות שליליות, כלכליות-חברתיות ותכנוניות, בתחום חגודש של רכב פרטי בכבישים רוויים. מועקת הפרוור תחריף, כיוון

שהצפי של מתכנני הכביש לפיזור התעסוקה ולהפחתת היוממות הרדיאלית והתלות ברכב פרטי, אינו מתממש.

- תחזיות האוכלוסייה, המועסקים והיוממות אשר שמשו את התכנון של כביש 6 מתבססות על עמדות ותוכניות (כגון הגירסאות הראשונות של ת/מ/מ/3) המניחות כי לפרישת האוכלוסייה במרכז הארץ יתלוו גם ביזור התעסוקה וצימצום היוממות הפוטנציאלית. עמדות אלה עומדות בסתירה למגמות אשר ניצפו בשנים האחרונות: כבר היום עולה מספר היוממים בגלעין מטרופולין המרכז על המספרים החזויים לשנות האלפיים, על פי הנחות התכנון של כביש 6.

הכביש אינו תואם את התכנון הארצי ואת מגמותיו

- יתר על כן, הנחות אלה אינן עקביות עם תוכניות ארציות (ת/מ/א 31 ונגזרותיה; וישראל 2020) ותוכניות מעודכנות למטרופולין המרכז ("מטרופולין תל אביב" = מחוז המרכז, מחוז תל-אביב והעיר אשדוד) **הממליצות להימנע מפירוז ולתגביר את העצימות (האינטנסיביות) העירונית במרחב המטרופולין, ומדגישות את הדחיפות של פיתוח תחבורה ציבורית במרחב זה.**

- לוח הזמנים לביצוע התוואי המרכזי של כביש 6 והיקף ההשקעות הנדרשות לביצועו קובעים בשטח עובדות בלתי הפיכות, המפחיתות את יכולתו של המשק הלאומי להעמיד משאבים ראויים לתכנון ולביצוע של מערכת תחבורה, הכוללת פתרונות שיענו על היעדים הלאומיים. יעדים אלה ניתנים להשגה על ידי פיתוח של "סל תחבורתי" ראוי ומאוזן, העוסק בצד החיצע ובצד הביקוש כאחד. "סל" כזה עשוי לכלול אמצעי חובלה ציבוריים המוניים, במתכונת של נתיבים לאוטובוסים, רכבות קלות, רכבות פרוורים, מטרז וגם כבישים, לביצוע על פי לוח זמנים הולם, על יסוד מגוון אמצעים מינהליים, פיסקליים ואחרים.

- סדרי העדיפויות והקדימויות של קטעי הכביש השונים, לוח הזמנים המקוצר לתוואי המרכזי שלו ו מספר המחלפים בקטע המרכזי שלו, אינם תורמים ליעדי הממשלה לממש בתהליך מזורז את הפיכת באר-שבע למטרופולין של דרום מדינת ישראל ופוגעים ביצירת חתמים שיאפשרו קירוב הפריפריה אל המרכז.

מחזיבט העיסקי - בנית הכביש והפעלתו באמצעות מפעיל פרטי תייקר אותו

- עלויות הבנייה וההפעלה למשק הלאומי של כביש 6, באמצעות מפעיל פרטי, עלולות להיות גבוהות מהתמורה החברתית שתיווצר - כמו גידול פריון, יעילות כלכלית ושיפור איכות החיים. עלות זו גם עלולה להיות גבוהה מהעלות הפוטנציאלית שהמשק הלאומי היה יכול להשיג לאותה מטרז, באמצעות מפעיל ציבורי ובמימון בינלאומי בשוק הפתוח או במימון מקומי.

על כתפי החברה, העוסקת במיון ההצעות במרכז, מוטלת האחריות לדאוג לכך שעלות המימון באמצעות חמנגנון המורכב של הפעלה פרטית, לא תעלה למדינת ישראל יותר מהמימון בשוק הפתוח. משימה זו היא קשה מאוד. יותר מזה, החברה המטפלת צריכה למנוע מצב שבו הפעלת כביש 6 באמצעות מפעיל פרטי, תהיה כרוכה בעסקות מימון

סיבוביות העלולות להעביר לידי מפעיל פרטי רווחים בלתי סבירים כ "קופונים" על חשבון הציבור, וזה על גבו של מימון פרויקט לאומי בערבות המדינה.

ערביות מתקציב המדינה למימון הכביש מקטינות את הסיכון ליזם ומטילות עול על המדינה

- המדינה מתחייבת לסייע ליזם בשלושה אופנים: (1) לכיסוי 80% מהפער בין הכנסות צפויות להכנסות בפועל (כאשר הצפי הוא ל- 90% מהמתוכנן. כלומר ערבות המדינה היא לחזור של 72% מההכנסות המתוכננות); (2) התחייבות למיחזור החוב, שמשמעותה כאילו הממשלה מלווה ליזם את ערך החשקעה; (3) התחייבות לרכישה חוזרת, כעבור 15 שנה.

- שלוש ההתחייבויות האמורות, של המדינה ליזם, אמורות לתת את הבסיס העיקרי לדירוג הכביש כפרויקט בעל סיכונים קטנים יחסית ליזם ולחקטין את עלויות המימון, הואיל וחיוזם - המפעיל רשאי להשתמש במסמכים אלו כבטוחות; אולם הן מטילות עול כבד על המדינה, באשר הן מגלגלות חזרה את עול המימון אל כתפי המדינה.

החשלכות על תקציב המדינה

- התחייבויות האמורות של הממשלה, המסתכמות בהיקף כספי הנאמד בכ - 6 מיליארד ש"ח, צמוד ליוני 1996, (2.8 מיליארד בהתחייבות 1, כמפורט בקטע הקודם (חיוון זרם החכנסות ב- 4% ריבית); 1.7 מיליארד בהתחייבות 2 לעיל; 1.5 מיליארד בהתחייבות 3 לעיל) הן התחייבויות תקציביות. על פי חוק התקציב, ערבויות אלו חייבות לקבל ביטוי תקציבי - בהרשאה להתחייב על כל הסכום, ובתיקצוב שוטף על פי תחזיות מימוש הערבויות מידי שנה, כמו תקציבי מע"צ ואחרים. דבר זה לא נעשה עד עתה, למרות שהיה צריך כבר לחופיע, לפחות בחלקו, בתקציב לשנת 1997. ללא ספק התחייבויות אלה תעמודנה בתחרות עם יעדים אחרים של הממשלה, הן בתחום התחבורתי והן בתחומים חברתיים-לאומיים אחרים.

הקמת הכביש והפעלתו באמצעות מפעיל פרטי וכן הפעלתו כ"כביש אגרת פדיון" -

מוטעים

- כביש 6 מתוכנן לפעול כ"כביש אגרה". במבנה התחבורתי של ישראל, התפעול של כביש 6, כמו גם של כבישים אחרים במרחב, הוא "מוצר ציבורי", שאין לו "תג מחיר" בשוק חפתוח, והוא דומה לשירותי ביטחון לאומיים, יותר מלשירותים פרטיים סחירים. לא נראה שיש הגיון בהפקדת התפעול של כביש 6 בידי מבצעים פרטיים, וזאת, בעיקר על רקע הניסיון שנצבר, בארצות בהן קיימים "כבישי אגרה", ומרביתם מתופעלים על-ידי מפעיל ציבורי.

- חיותו של הכביש, במובנים רבים, "מונופול" תחבורתי, יחייב את הממשלה להתערב בשיקולי הרווח וההפסד של המפעיל הפרטי. בשל ההתחייבות של הממשלה לשאת בנתח משמעותי מחמימון חשוטף, הרי שיקוליה בניהול הכביש כמונופול ובקביעת תעריפי האגרה, תוך התחשבות בתגובות הביקוש לגובה האגרה, לא יהיו נקיים משיקולי "רווח

והפסד" תקציביים. שיקולים פיננסיים-פיסקליים כאלה אינם עולים בחכר בקנה אחד עם שיקולי ניהול כלכליים-אסטרטגיים של מכלול הדרכים.

- כחדגמה, צמי ניגוד אינטרסים בין אחריות הממשלה לכיסוי הפסדי תפעול כביש 6 לבין אחריותה לחשקעות ולתפעול הדרכים החלופיות לכביש זה. יש סיכוי שהמגמה להעלות את האגרה, כדי להקטין את ההתחייבויות התקציביות, תקטין את היקף התנועה בכביש ותטח אותה לכבישים חלופיים. כתוצאה - תתחייב הרחבה של הכבישים החלופיים ותוספת של השקעות. מאידך, הקטנת האגרה, או אף ביטולה, בשל שיקולי יעילות הניצול של תשתית התחבורה, תחייב הגדלת תקציב התמיכות ותביא להעמסת התנועה במרכז על כביש 6. העמסה כזאת תקשה על השימוש בכביש על-ידי תושבי הפריפריה.

- בשיטח שבה מתקיימת אגרה כמכשיר ויסות תנועה, היינו "אגרת גודש", אין מקום גם ל"אגרת פדיון" שמטרתה פיסקלית גרידא. המדינה צריכה להחליט באיזו מהגישות הנ"ל היא רוצה לבחור. הפעלת כביש 6 ככביש "אגרת פדיון" תכביד על הממשלה בוויסות התנועה בין הכביש, על קטעיו השונים, לבין חליפיו (לדוגמא באמצעות "אגרת גודש" על כביש 4).

נדרשת התאמה בין התכנון הסטטוטורי לתכנון בפועל

- חמיתאר של כביש 6, על מחלפיו המרובים, יחייב את הממשלה להשקיע בדרכי רוחב, על פי סדר קדימויות שאינו נובע מתצורך הלאומי של ניהול מערכת התחבורה, אלא מיעדים חלקיים של כביש 6. בפועל מתוכנן צמצום מסוים במספר המחלפים במרכז הנוכחי. אם אכן מתוכנן שמספר המחלפים יהיה נמוך מזה שאושר מלכתחילה, יש להתאים את התכנון הסטטוטורי לתכנון בפועל, על מנת למנוע בעתיד תוספת של אותם מחלפים.

- מאידך, בחינה של חלופות אחרות, וביניהן - הקפאה או דחיית ההקמה, או לפחות צמצום ממדי הכביש, ע"י הקטנה דראסטית של מספר המחלפים והנתיבים באזור המרכז - תאפשר הפניית של המשאבים הנחשכים לקידום מערכת התחבורה כולה: פיתוח אמצעי תחבורה ציבורית חלופיים באזור המרכז או שיפור הנגישות של אזורי הפריפריה אל המרכז, בהתאמה למגמות התכנון הלאומיות המוצהרות. גם בחנחות מתונות, ניתן לחסוך כ-500 מליון ש"ח, שניתן ליעדם למטרות אלה.

חמלצות

- אנו ממליצים להתנות את המשך התהליך, לרבות בחירת הזכיין, בבדיקה מחדש של התאמת הכביש לתנאים הנגזרים מן הנאמר לעיל. המלצה זו מבוססת על ההכרה שבדיקה מחודשת של הכשלים האינהרנטיים שהועלו, תאפשר קבלת החלטות מושכלות יותר: קביעת יעדי הכביש, סידרי העדיפויות בין קטעיו השונים, לוח הזמנים לקידומו, המיתאר שלו וחשלכותיו המרחביות - הישירות והעקיפות - וכן, דרכי המימון וההפעלה שלו. דחיית כזאת ותאפשר גם בחינה מחודשת של ההקצאה הלאומית הכוללת ושל סדרי העדיפויות בתוכה, לקידום מערך התחבורה באזור המרכז על כל פניו, והתאמתו למגמות התכנון.

3153

מזכר

אלו

(להחכרות פניית במשרד הממשלה)

המשרד

3/8

הקדמ

הממונה על התקציבים

מאת

הבדן

303

מל"ג

סימון

המשרד

המשרד

מל"ג

22-22

1/3

**משרד האוצר
אגף התקציבים**

י"ז בתמוז התשנ"ז
22 ביולי 1997
ת.97-53687

נושאים לדיון עם שר התשתיות - מע"צ

שינוי מבנה פעילות מע"צ

במסגרת הדיונים על תקציב '97 החליטה הממשלה לשנות את אופן פעולתה של מע"צ כך שתתרכז בקביעת מדיניות, ניהול ופיקוח של פיתוח ואחזקת מערכת הכבישים הבין עירוניים בישראל.

כמו כן הוחלט על הפסקת הביצוע העצמי על ידי מע"צ של עבודות בתחום האחזקה, הפעלת ציוד, הפעול עצמי ובעלות על מפעלים. השירותים והמוצרים הללו ירכשו בגורמים עסקיים בשוק הפרטי.

במסגרת השינוי החליטה הממשלה על הפחתת מצבת העובדים של מע"צ ב-350 עובדים עד ליום 1.7.98. 260 מתוכם יופחתו עד יום 31.12.97.

בהנחיית שר התשתיות הלאומיות, מע"צ אינה פועלת לישום ההחלטה.

בהיבט התקציבי, יחייב שינוי מבנה הפעילות במע"צ, הגדלה מסוימת בהיקף התקציב הרגיל של מע"צ, שכן החסכון הצפוי בהוצאות שכר בטווח הקצר לא יכסה את עלות רכישת השירותים השונים במגזר הפרטי.

תקציב מע"צ

התקציב הרגיל של מע"צ לשנת '97 מסתכם ב-460 מיליוני ש"ח, מתוכם נועדו 300 מיליוני ש"ח לאחזקת כבישים.

בנוסף לתקציב הרגיל, למשרד התשתיות הלאומיות תקציב לפיתוח כבישים בינעירוניים ומסילות ברזל המסתכם במיליארד ש"ח.

90 מיליוני ש"ח מתקציב הפיתוח נועדו למימון העבודות בכביש חוצה ישראל.

90 מיליוני ש"ח מתקציב הפיתוח נועדו לפיתוח רשת מסילות הברזל.

תקציב משרד התשתיות מהווה את עיקר ההשקעה הממשלתית בתשתית תחבורה יבשתית. תקציב נוסף, בסך של 500 מיליוני ש"ח מיועד לפיתוח כבישים עירוניים ונמצא באחריות משרד התחבורה.

גם אם ימצאו לכך המקורות התקציביים, נכון יהיה להערכתנו להפנות כספים המיועדים להגדלת היקף ההשקעה הממשלתית בתשתית התחבורה היבשתית לפיתוח כבישים עירוניים ותשתית להעדפת התחבורה הציבורית בערים. פעילויות אלו מצויות כאמור באחריותו של משרד התחבורה.

להערכתנו, גם בהיקפי התקציב הקיימים נכון יהיה להסיט מקורות מהשקעה בכבישים בינעירוניים להשקעה ברשת מסילות הברזל. הסטה כזו תבוצע במסגרת תקציבו של משרד התשתיות.

רשם: יואל נוה

מזכר

אל

שר האוצר

הממונה על התקציבים

מאת:

הנדון:

תקציב מרכז

סימוכין:

24-07-1997

97-55703

מס

ימי חשבון

אל

מרכז משרד האוצר
20 מאי 97
משרד האוצר
מחלקת התקציבים
מחלקת המס

אשר בקרו את
מסמך זה
המחלקה
במסגרת
מחלקת המס

מסמך שנוסח
תקציב מרכז
במסגרת

1010 מדף

יעקב נאמן ✓ לא: יחידה 4 ה-1-1

היה נגדי
אנשי יחידה 3"3
במין

יחידה

31.7.97



יעקב נאמן

אל: יונת וואלדן

24 סיון קטו
24 יולי 1997
מ.א.ב.מ.מ.

24 יולי 1997

24.7.97

১০৫ খ্রিঃ

איתן מאיר

יורם גדיש - חברה להנדסה בע"מ

ירושלים, 28/07/97
כב-183
301/120/01/26/1295 /97

לכבוד
אחים ברזאני - קבלן
רח' אוסישקין 40
ירושלים

o

א.נ.,

הנדון: סלידת רח' בייט, חוזה 3096/96, שיקום מדרונות דרומיים

1. בחשד לפאקט שלי אליכם מיום 24/7/97 להלן הנחיותינו בנדון:

א. הנכם נדרשים להפסיק כל פעילות בחוזה 3096/96 בתחום הואדי מעבר לגבולות העבודה המפורטים בתכניתכם.

ב. הנכם נדרשים לפנות את כל ערמות העפר אותן שפכתם בתואי הואדי ומדרונותיו במסגרת עבודותיכם בפרויקט רמת בית הכרם (ניהול פרויקט וקסמן, גוברין, פלדחי). גמר הפינוי עד 8/8/97, לאתר שפיכת עירוני מאושר.

ג. הנכם נדרשים לבצע שיקום נופי של המורדות והואדי באזורים הנידונים עם אדמת גן לפי תכנית אשר תועבר אליכם. זאת לפי הנחית המשנה למנכ"ל העירייה מר איתן מאיר.

ד. כל העבודות המפורטות בסעיפים ב' ו-ג' תבוצענה על ידכם ועל חשבונכם.

2. אודה למתן אישורכם בכתב לקבלת מכתב זה.

בכבוד רב
אבי רוזנוי

העתק: איתן מאיר - המשנה למנכ"ל העירייה
יעקב אדרי - מנכ"ל חב' מוריה
שבתאי אלוני - מנחל אגף ש.פ.ע.
יגאל גוברין - וקסמן-גוברין-פלדחי
שפרון איתן - כאן

אר/אע/מוריה

חל אבי, רח' עליה חנוור 42, מיקוד 57450, מלכונ 03-5556252, נקט, 03-5517217
ירושלים, רח' המאסף 11, מיקוד 94388, מלכונ, 02-5387117, נקט, 02-5383929
אשקלון, רח' ביאליק, מיקוד 78224, מלכונ, 05-6761734, נקט, 05-6761064
נצרת, כביש עוקר ח.ד. 3333, מיקוד 18888, מלכונ, 06-6564456, נקט, 06-6564456
באר שבע, רח' יוסף יוסף, מיקוד 84888, מלכונ, 08-2279922, נקט, 08-2279922





רח' השפלה 4,
תל-אביב 66183
טל. 03-6388742/4
פקס. 03-5374302

אגף לשימור סביבה וטבע

3 אוגוסט, 1997
125

3153



לכבוד

מר יעקב נאמן
שר האוצר

שלום רב,

הנדון: כביש חוצה ישראל - עלות מול תועלת למשק הלאומי.

הננו מתכבדים להעביר לעיוןך חוות דעת מקצועית של פרופ' עזרא סדן ומר רן חקלאי, שהוכנה עבור החברה להגנת הטבע.

חוות דעת זו, המתייחסת ובוחנת את פרויקט כביש חוצה ישראל, מראה כי בנוסף לפגיעה המשמעותית של הכביש בסביבה ובשטחים הפתוחים, גם נושאי כלכלה ותקציב, וגם השפעות הכביש על תכנון שמושי קרקע, כולל פגיעתו בפיתוח התחבורה הציבורית - לא נבחנו כראוי, וזאת למרות ההתקדמות בתהליך המיון לבחירת הזכיין לבצוע הכביש.

בתודה ובכבוד רב.

איתן גידליזון
מנכ"ל.



4-12-1971
OCC 17

שר האוצר

ירושלים, י"ז בתמוז התשנ"ז
22 ביולי 1997
ת.97-55439

3/53

לכבוד

פרופ' עמירם גונן
ראש מכון פלורסהיימר למחקרי מדיניות
רח' דיסקין 9א'
ירושלים 96440

בית
שלום רב,
גיא
זינן יתני

תודה על מכתבך אלי מה-17 ביולי 1997 וכן על הדו"ח של
יעקב גארכ על כביש חוצה ישראל.

בכבוד רב, ויתני
יעקב גארכ

3/53



שר התחבורה

י' בתמוז התשנ"ז
15 ביולי 1997
R-329

בס"ד



לכבוד
מר יעקב נאמן
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

נכבדי,

**הנדון: כינוס ועדת השרים לענייני כלכלה -
הרחבת מחלף הכניסה הקיים מכביש מס' 1 לנתב"ג**

לרגל לחצי התנועה ההולכים וגדלים בכניסות הקיימות לנמל התעופה בן-גוריון, אודה לך באס תורה על כינוס בהקדם של ועדת השרים לענייני כלכלה, כדי שתתקבל בה החלטה שתאפשר הרחבת מחלף הכניסה הנוכחי מכביש מס' 1 לנתב"ג.

מצורפת בזה הצעת החלטה לוועדת השרים.

בברכה רבה וכטו"ס

יצחק לוי
שר התחבורה

הצעת החלטה לועדת השרים לענייני כלכלה

ביצוע הרחבת מחלף הכניסה מכביש מס' 1 לנתב"ג

מחליטים:

1. "להרחיב במסגרת סדרי העדיפויות התקציביים בתקציב המדינה את מחלף הכניסה הקיים מכביש מס' 1 לנתב"ג על מנת לענות על צרכי התנועה הצפויים במהלך שלב א' של תכנית המתאר הארצית החלקית לנמל תעופה בן גוריון תמ"א/2/4 א'. עבודות ההרחבה תסתיימנה לפני פתיחת הסרמינל החדש של נמל התעופה.
2. ביצוע המחלף הנוסף מכביש מס' 1 המסומן בתמ"א/2/4 א', יותנה בהחלטה של הממשלה, בהתאם לגידול במספר הנוסעים וההתקדמות בתכנון וביצוע נמל תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג, סרס המעבר לביצוע שלב ב' של התכנית, ובהתאם לסדרי העדיפויות התקציביות."

דברי הסבר

1. על מנת לתת מענה לצרכי התנועה הצפויים במהלך השנים הקרובות עם הקמת שלב א' של הסרמינל החדש בנתב"ג וכתוצאה מהגידול הצפוי בתנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג בשנים הקרובות, מוצע להרחיב את המחלף הקיים לנתב"ג מכביש מס' 1, במסגרת סדרי עדיפויות בתקציב המדינה וסיומו לפי פתיחת הסרמינל החדש.
2. בתמ"א 2/4 א' מסומן מחלף נוסף מכביש מס' 1 לנתב"ג. ביצוע המחלף הנוסף יותנה בהחלטת ממשלה שתתקבל בהתאם לגידול במספר הנוסעים וההתקדמות בתכנון וביצוע נמל תעופה בינלאומי משלים לנתב"ג, סרס המעבר לביצוע שלב ב' של תכנית תמ"א 2/4 א' ובהתאם לסדרי העדיפויות התקציביות.

מנהל לשכת ראש הממשלה

Head of the Prime Minister's Bureau

ירושלים, א' בתמוז התשנ"ז
6 ביולי 1997
סימוכין: ח-118-שוטף 6



3153

ח"כ אברהם חירשזון

שלום רב,

הנדון: כביש חוצה ישראל

תכנית סלילת כביש חוצה ישראל אושרה על ידי המועצה הארצית לתכנון ולבניה, מוסד תכנוני מקצועי עליון במדינת ישראל, ובין חבריה נמנים מטובי אנשי המקצוע, בכל תחומי התכנון.

הממשלה החליטה לאשר התכנית על בסיס הבדיקות המקצועיות המעמיקות שבוצעו, ועל סמך המלצת המועצה הארצית לתכנון ולבניה.

ההיבט הכלכלי של הפרויקט נבדק באופן מעמיק על ידי הגופים המקצועיים של משרד האוצר ומשרד התחבורה, ובהתאם לבדיקה זו נקבעה השיטה לביצוע הפרויקט.

העברתי פנייתך למשרד הפנים ולמשרד האוצר, אשר יעבירו אליך הסברים בדבר הנימוקים ששימשו בקבלת ההחלטה.

בברכה,

משה ליאון

העתק: מנכ"ל משרד האוצר ✓
מנכ"ל משרד הפנים

הקדמה
הקדמה

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

הממונה על התקציבים

בסיון התשנ"ז
15 ביוני 1997
ת.97-45627

3153

לכבוד
מר איתן גדליזון
מנכ"ל החברה להגנת הטבע
רח' השפלה 4
תל-אביב

הנדון: כביש חוצה ישראל
מתייחס למכתבך לשר האוצר מיום 15 במאי 1997

ההשקעה בפרויקט כביש חוצה ישראל בקטע שבין כביש מס' 3 לבין כביש מס' 65 נמצאה כדאית כלכלית למשק הלאומי, גם על פי המבחנים המקובלים על אגף התקציבים במשרד האוצר.

משרד האוצר תמך בגישה לפיה יש לשתף את המגזר הפרטי בהקמת הכביש ובהפעלתו. גישה זו הביאה לצמצום ניכר בהיקפו של הפרויקט בהשוואה להיקף המתוכנן, כפי שבא לידי ביטוי בסקרי ההיתכנות, שערכו בזמנם הן מ.ע.צ והן חברת כביש חוצה ישראל.

מדיניות להעדפת התחבורה הציבורית בה תומך משרד האוצר אין משמעה בטווח הזמן הקצר והבינוני הפסקה מוחלטת של ההשקעה בתשתית הכבישים.

בכבוד רב

דוד מילגרום

העתק:
מר אבשלום פלכר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
ד"ר שולה פסח - יועצת כלכלית לשר האוצר משרד האוצר

יועץ שר האוצר

ירושלים, ט"ו באייר התשנ"ז
22 במאי 1997
ת.97-40:15

לכבוד
מר איתן גדליוון
מנכ"ל החברה להגנת הטבע
רח' השפלה 4
חל-אביב

שלום רב,

הריני מאשרת את קבלת מכתבך לשר האוצר, מר דן מרידור,
מיום 15.5.97.

מכתבך הועבר למר דודו מילגרום, הממונה על אגף התקציבים,
אשר יענה לך ישירות.

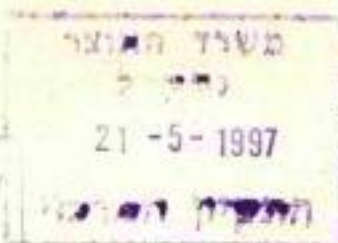
בכבוד רב,

ע/ה נ. ס.
ד"ר שולה פסח
יועצת כלכלית לשר האוצר

העתק: מר דודו מילגרום, הממונה על אג"ת



ח' אייר התשנ"ז
15 במאי 1997



לכבוד
שר האוצר
מר דן מרידור
ירושלים



הנדון : דו"ח מבקרת המדינה - כביש חוצה ישראל

כבוד השר,

אני רואה חובה חשובה להסב את תשומת לבך לפרק העוסק בחברת כביש חוצה ישראל המופיע בדו"ח מבקרת המדינה ה- 47. (עמ' 720-741 לדו"ח) עיקרי הטענות מתוך הדו"ח:

בהיבט התכנוני:

- הצורך בביצוע פרויקט תחבורתי אמור להקבע על פי תוכנית ותחבורה כוללת לטווח ארוך הקובעת סדרי עדיפויות בביצוע פרויקטים, שגובשה לאחר שנבחנו חלופות מערכתיות שונות, הן מההיבט התחבורתי והכלכלי, והן מבחינת תרומתן להבטחת האיוון הראוי בין השימוש ברכב פרטי לשמוש בתחבורה ציבורית. במועד הביקורת עדיין לא הוכנה תוכנית כוללת לפיתוח התחבורה היבשתית.
- באפריל 1994 החליטה המועצה הארצית לתכנון ובנייה כי דרוש תכנון של רצועת הקרקע לאורך כביש מס' 6, למניעת פיתוח לשימושים לא מבוקרים. עבודת התכנון הוטלה על מנהל התכנון במשרד הפנים. עד מועד סיום הביקורת לא הוכן תכנון.
- סלילת הכביש בקטע המרכזי תחילה תבוא על חשבון פיתוח הנגב והגליל.

בהיבט התחבורתי:

- עיקר המאמצים חייבים להיות מופנים להסטת התנועה אל מערכת התחבורה הציבורית, כמוצהר במדיניות הממשלה, ובניגוד למתבצע בפועל כיום.
- גם לאחר ביצוע פרויקט כביש 6 מדינת ישראל עומדת להיות הצופה בעולם מבחינת מספר כלי רכב לקמ' כביש.
- סלילת כבישים לא תהווה פתרון, ואף תחמיר את הגודש. מיד לאחר השלמת הסלילה של כביש חדש נוצר ביקוש נוסף לנסיעות. הבעיה חמורה בישראל דלת השטח, ובמרכז הארץ במיוחד.

בהיבט הכלכלי:

- פרויקט כביש מס' 6 - יהיה הכרוך בהשקעה של 3.5 מיליארד ש"ח.
- אגרת הכביש לא תכסה את עלויות הקמתו.
- הוצאות הממשלה יהיו גבוהות יותר מההכרחי גם עקב צורת המימון - ערבות לזכיין פרטי.
- הממשלה התחייבה להשלים 80% מההפרש בין הכנסות הזכיין להכנסה השנתית הנדרשת, שהזכיין יקבע מראש.

אנו קוראים לך להצטרף כעת למאבקה של החברה להגנת הטבע הנתמך על ידי המשרד לאיכות הסביבה, ובדעות מומחים מתחומים רבים מהארץ ומח"ל.

טרם נבחר זכיין. טרם נחתם חוזה - זה הזמן להקפיד את ביצועו של פרויקט כביש מס' 6, לתכנן תכנית תחבורתית כוללת ולהקים מערכת תחבורה ציבורית מסילתית ראויה.

בברכה

איתן גדליין
מנכ"ל

משרד ראש הממשלה
היועץ המשפטי

לשכת מנכ"ל
דאר נכנס
1997-06-19
46346
מספרנו:

ירושלים, ה' בסיון התשנ"ז
10 ביוני 1997

תיק: 2

אל: משרד האוצר - המנכ"ל
משרד הפנים - המנכ"ל

3153

הנדון: פניית מנכ"ל החברה להגנת הטבע
לראש הממשלה בענין כביש חוצה ישראל

רצ"ב פנייתו של הנדון וכן עותק מכתבי אליו להמשך טיפולכם כפי שיקול דעתכם.

ב ב ר כ ה

שמעון שטיין
היועץ המשפטי

העתק: מנהל לשכת ראש הממשלה (13930)
יועץ ראש הממשלה לתיכנון ופיתוח

המקום: מלחמה
23.6

המקום: מלחמה

המקום: מלחמה.

המקום: מלחמה.



לכבוד
ראש ממשלת ישראל
מר בנימין נתניהו
ירושלים

הנדון: דו"ח מבקרת המדינה - כביש תוצה ישראל

כבוד ראש הממשלה,

אני רואה חובה חשובה לחשב את תשומת לבך לפרק העוסק בחברת כביש תוצה ישראל המופיע בדו"ח מבקרת המדינה ה-47. (עמ' 741-720 לדו"ח)
עיקרי הטענות מתוך הדו"ח:

בחיבת התכנון:

- הצורך בביצוע פרויקט תחבורתי אמור להקבע על פי תוכנית תחבורה כוללת לטווח ארוך הקובעת סדרי עדיפויות בביצוע פרויקטים, שגובשה לאחר שנבחנו חלופות מערכתיות שונות, הן מחייבת התחבורתי והכלכלי, והן מבחינת תרומתן להבטחת האיוון הראוי בין השימוש ברכב פרטי לשמוש בתחבורה ציבורית. במועד הביקורת עדיין לא הוכנה תוכנית כוללת לפיתוח התחבורה היבשתית.
- באפריל 1994 החליטה המועצה הארצית לתכנון ובנייה כי דרוש תכנון של רצועת הקרקע לאורך כביש מס' 6, למניעת פיתוחה לשימושים לא מבוקרים. עבודת התכנון הוטלה על מנהל התכנון במשרד הפנים. עד מועד סיום הביקורת לא חוקן תכנון.
- סלילת הכביש בקטע המרכזי תחילה תבוא על חשבון פיתוח הנגב והגליל.

בחיבת התחבורה:

- עיקר המאמצים חייבים להיות מופנים להסטת והתנועה אל מערכת התחבורה הציבורית, כמוצאם במדיניות הממשלה, ובניגוד למתבצע בפועל כיום.
- גם לאחר ביצוע פרויקט כביש 6 מדינת ישראל עומדת להיות הצופה בעולם מבחינת מספר כלי רכב לק"מ כביש.
- סלילת כבישים לא תהווה פתרון, ואף תחמיר את הנזק. מיד לאחר השלמת הסלילה של כביש חדש נוצר ביקוש נוסף לנסיעות. הבעיה חמורה בישראל דלת השטח, ובמרכז הארץ במיוחד.

בחיבת הכלכלי:

- פרויקט כביש מס' 6 - יהיה הכרוך בהשקעה של 3.5 מיליארד ש"ח.
- אגרת הכביש לא תכסה את עלויות הקמתו.
- הוצאות הממשלה יחיו גבוהות יותר מההכרחי גם עקב צורת המימון - ערבות לזכין פרטי.
- הממשלה התחייבה להשלים 80% מההפרש בין הכנסות הזכין להכנסה השנתית הנדרשת, שהזכין יקבע מראש.

החברה להגנת הטבע ממשיכה במאבקה הנתמך בדעת המשרד, לאיכות הסביבה ובדעות מומחים מהארץ ומהעולם.

טרם נבחר זכין. טרם נחתם חוזה - זה הזמן להקפיד את ביצועו של פרויקט כביש מס' 6, לתכנן תוכנית תחבורתית כוללת ולהקים מערכת ותחבורה ציבורית מסלילית ראוי.

בברכה

2 מ/פ
איתן גדליהו
מנכ"ל

משרד ראש הממשלה

היועץ המשפטי

ירושלים, ז' בסיון התשנ"ז
12 ביוני 1997

תיק: 2

לכבוד
מר איתן גדליהו
רח' השפלה 4
תל-אביב 66183

א.נ.

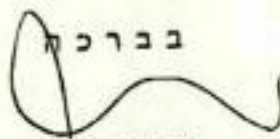
הנדון: פניית מיום 15.5.97 לראש הממשלה בענין -
דו"ח מבקרת המדינה כביש חוצה ישראל

מכתבך לראש הממשלה הועבר לטיפול.

תוכנית סלילת כביש מס' 6 אושרה לאחר שהגופים המוסמכים לאשר תוכניות בדקו את ההבטים התכנוניים, התחבורתיים והסביבתיים של התוכנית.

ההיבט הכלכלי לפרוייקט הכביש נבדק ע"י הגופים המוסמכים במשרד האוצר ובמשרד התחבורה ובהתאם לתוצאות בדיקתם נקבע השיטה לביצוע הכביש.

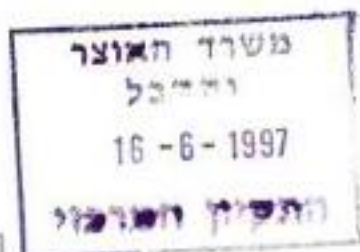
העברתי את מכתבך למנכ"ל של משרד הפנים ומשרד האוצר בבקשה שהם ישקלו העברת הפירוט בפניך של אותם נימוקים והסברים, אשר נלקחו בחשבון בתהליך קבלת ההחלטות.

בברכה

שמעון שטרט
היועץ המשפטי

העתק: מנהל לשכת ראש הממשלה (13390)
יועץ ראש הממשלה לתיכנון ופיתוח



עיריית אשדוד
לשכת ראש העיר



כ"ח באייר תשנ"ז
4 יוני 1997

סמ/ 09-01-1196



לכבוד
מר בן ציון סלמן
מנכ"ל מע"ץ
ירושלים

א.ג.

הנדון: הכבישים באזור אשדוד - מצב בלתי נסבל

1. הודעתי לראות כי בתוכנית העבודה של מע"ץ לשנת 1997 (רצ"ב) אין למעשה התייחסות לאחד הקטעים הבעייתיים ביותר בכבישי ישראל. היינו למחלפים ולכבישים שבין אשדוד לתל אביב.
2. מי שעמד מידי יום בפקקים אך גם מי שמאזין לדווחי התנועה - מבין כי יש צורך בהשקעות משאבים רבים באיזור.
3. הסעיף היחיד המאושר לשנת 1997 הוא השקעה של 3.8 מליון ש"ח (מתוך 80 מליון של האומדן למחלף אשדוד), המהווה כ- 1/3 האחוז בלבד, מתקציב מע"ץ לשנה זו!!
4. אני יודע ומכיר את אילוצי התקציב, אך נראה לי כי תת התקציב לפתרון אחת מבעיות התנועה הקשות של המדינה מורה על חשיבה לא נכונה ועל קביעת סדרי עדיפות לקויים. הבעיה תגבר ותלך עם גידול האוכלוסיה בעיר ועם פיתוח הנמל ואיזורי התעשייה והתיירות.
5. אבקשך התייחסותך בהקדם.

ב ב ר כ ה,

איתן צמח
ראש העיר

העתק: השר אריאל שרון - השר לתשתיות לאומיות + צילום.
השר דן מרידור - שר האוצר, ירושלים + צילום.
הרב יצחק לוי - שר התחבורה, ירושלים + צילום.

דח/מד





2/1/31

מס' סד'	מס' הדרך	אורך הקטע (ק"מ)	שם הדרך/צומת/מחלף/גשר	סוג העבודה	תקציב 1997	אומדן	בוצע	נותר
40	79	15	ציפורי-נצרת-הריזונה	סלילת כביש חדש	10.80	50.0	6.0	44.0
41	99	10	קריית-שמונה-דן	סלילת תוואי משופר	8.60	35.0	3.0	32.0
42	71		גשר נהר הירדן	בניית גשר חדש	4.40	7.0	3.0	4.0
43	444	18	בן-שמן-קסם	סלילת תוואי חדש והרחבה	11.00	55.0	42.0	13.0
44	60	12	גילה-טש-עציון	סלילת כביש מנהרה וגשר	6.50	110.0	90.0	20.0
45	4	2.5		סלילת כביש חדש + חיבור 431 לכיוון הים	5.50	22.0	14.0	8.0
46	60	11	ראשלי-צ-פלמחים	הרחבה לדו-מסלולי	1.10	52.0	47.0	5.0
47	25	46	תל-שוקת-באר-שבע	הרחבה לדו-מסלולי	16.90	200.0	145.0	55.0
48	34	49	נתיבות-אופקים-באר-שבע מצפה-דמון-ציחור (גשר נקרות)	סלילת כביש חדש	5.40	67.0	60.0	6.0
49	40	4	פלוגות-קריית-גת	הרחבה לדו-מסלולי	6.50	27.0	21.0	6.0
50	42	6	בית-עובד-פלמחים	הרחבה לדו-מסלולי	5.40	27.0	18.0	9.0
51	4311	3.5	עוקף בן-שורק-פלמחים	סלילת כביש חדש	2.20	9.0	7.0	2.0
52	241	4	צומת גילת-אופקים	הרחבה לדו-מסלולי	8.50	20.0	2.0	18.0
53	90		גשר נחל פארן	בניית גשר וכביש	13.00	20.0	3.0	17.0
54	40	6	עוקף באר-שבע ממזרח	סלילת כביש חדש	15.00	44.0	14.0	30.0
55	90	5	עין-בוק-צומת זוהר	סלילת כביש לשיפור התוואי	6.50	15.0	6.0	9.0
56	375	4	צור הדסה-אלחדר	סלילת כביש חדש	3.20	16.0	3.0	13.0
57	89	15	צומת חוסן סאסא	סלילת כביש לשיפור התוואי	2.15	21.0		
58	8944	3	עוקף אלקוש	סלילת כביש חדש עוקף	2.15	6.0		
59	877	7	עוקף צפת	סלילת כביש חדש	9.00	70.0		
60	918	4	כפר-סאלד-חורשת-טל	סלילת כביש חדש	3.30	12.0		
סה"כ המשכיים				602.70				

פרויקטים חדשים

הנתונים במיליון ש"ח

מס' סד'	מס' הדרך	אורך הקטע	שם הדרך/גשר/מחלף	סוג העבודה	תקציב 1997	אומדן
1	90	35	יריחו-מחולה (בקעת הירדן)	שיפור ושיקום	9.20	50.0
2	5	22	חוצה שומרון	סלילת כביש דו-מסלולי	6.80	120.0
3	4/45	8	גבעתי-אב-עטרות	סלילת כביש דו-מסלולי	5.80	60.0
4	1	3	מעלה-אדומים-מישור-אדומים	הרחבה לדו-מסלולי	2.90	20.0
5			גשר אריק ובנות יעקב	בניית גשר ומסלולים	3.80	20.0
6	4/41		מחלף אשדוד	בניית גשר ומסלולים		
7		5	עוקף מארחי-רחובות	נוספים	3.80	80.0
8	4	5	חיפה-טירת-הכרמל	סלילת כביש חדש	2.90	22.0
9	55	8	עוקף הוד-השרון	הרחבה לדו-מסלולי	2.90	30.0
10	10	4	מחלף רכס	סלילת כביש חדש	2.90	40.0
			(רעננה-כפר-סבא)	בניית שלב ראשון של המחלף	2.90	20.0
11	410	2	נחל גמליאל-גבול רחובות	הרחבה לדו-מסלולי	2.00	80.0
סה"כ חדשים				45.90		

פיתוח אזורי הנתונים במיליון ש"ח

ג. פרויקטים פיתוח אזורי

מס' סד'	שם הפרויקט	תקציב 1997
1	פרויקטים משותפים	17.4
2	פרויקטים במזר הערבי	10.8
3	פרויקטים במזר הדרוזי	17.7
סה"כ		45.9

פרויקטים המשכיים

הנתונים במיליון ש"ח

מס' סד'	מס' הדרך	אורך הקטע (ק"מ)	שם הדרך/צומת/ מחלף/גשר	סוג העבודה	תקציב 1997	אומדן	בוצע	נותר
1	2		מחלפים שמריהו והסירה	השלמת ביצוע המחלף	5.40	108.0	100.0	8.0
2	4		מחלפים אלוף-שדה ובר-אילן	השלמת ביצוע המחלפים	2.15	119.0	116.0	3.0
3	5		מחלף הכפר הירוק	השלמת ביצוע המחלף	3.25	81.5	70.0	11.5
4	1	7	מחלף שפירים ודרך מס' 1	השלמת ביצוע המחלף והרחבה ל-6 נתיבים	7.50	68.0	61.0	7.0
5	4/5		מחלף מורשה, שלב א'	ביצוע לולאה	3.50	12.0	9.0	3.0
6	2	17	נתניה-נוף ים	הרחבה ל-6 נתיבים	10.50	115.0	104.0	11.0
7	461	4	צומת אויה-עוקף יהוד	סלילת עוקף דר-מסלולי	6.50	26.0	16.0	10.0
8	5		צומת ראש-העין	סלילת צומת חדש	1.10	10.0	8.0	2.0
9	483	5	ראש-העין-צומת-גנים	הרחבה לדר-מסלולי	5.50	32.0	24.0	8.0
10			איילון צפון ומזרח	סלילת כבישים ומחלף	52.00	340.0	106.0	159.0
11	412	3	ראש-העין-בית-דגן	הרחבה ל-6 נתיבים	3.50	15.0	12.0	3.0
12	5		מחלף ירקון	בניית מחלף חדש	17.40	33.0	10.0	23.0
13	443	8	מכבים-מחלף בר-שמן	הרחבה לדר-מסלולי	14.30	44.0	25.0	19.0
14	1	2	מחלף בן-גוריון	תוספת נתיב מחבר לכיוון ירושלים	7.60	15.0	1.0	14.0
15	40	7	צומת סירקין-צומת טייסים	הרחבה לדר-מסלולי	11.00	40.0	15.0	25.0
16	5	3	ראש-העין-צומת-קסם	הרחבה לדר-מסלולי	6.50	12.0	5.0	7.0
17	44	11	מקווה-ישראל-בית-דגן	הרחבה ל-8 נתיבים	11.00	60.0	3.0	57.0
18	412	5	שפירים-יהוד	הרחבה לדר-מסלולי	16.30	30.0	4.0	26.0
19	471	7	מכבית	כביש חדש דר-מסלולי	19.30	500.0	1.0	249.0
20	40	7	צומת רמלוד-מחלף לוד	הרחבה לדר-מסלולי	11.00	35.0	2.0	33.0
21	531	8	דרך מס' 6-צומת רשפון	סלילת דרך מהירה חדשה	32.50	500.0	1.0	249.0
22	3	9	צומת נחשון-מחלף לטרון	סלילת כביש חדש	15.50	40.0	4.0	36.0
23	443	16	מכבים-גבעת-זאב	הרחבה לדר-מסלולי	24.40	80.0	4.0	76.0
24	4		מחלף גנות השבעה	הוספת נתיבים וגשרים	33.60	110.0	6.0	114.0
25	65	37	ואדי-ערה	הרחבה לדר-מסלולי	5.40	220.0	215.0	5.0
26	70	22	קטע גן-שמואל-נחל חדרה צומת יקנעם-מרדיס- (ואדי-מילק)	הרחבה לדר-מסלולי	22.10	95.0	40.0	55.0
27	70	13	צומת סומך-צומת אבלים- צומת אחיחוד	הרחבה לדר-מסלולי	13.00	71.0	8.0	63.0
28	60	5	עפולה-צומת עדשים	הרחבה לדר-מסלולי	15.00	35.0	4.0	31.0
29	4	5	צומת רופין-ויתקין-חדרה	הרחבה לדר-מסלולי	10.80	70.0	57.0	13.0
30	40	8	צומת בילו-צומת רמלה	הרחבה לדר-מסלולי	10.80	51.0	35.0	16.0
31	752	6	חוצה נשר	הרחבה לדר-מסלולי	3.30	22.6	17.0	5.6
32	89	15	מעלות-צומת כברי	שיפורים גיאומטריים ונתיבי זחילה	4.30	38.0	30.0	8.0
33	85	18	עכו-כרמיאל	הרחבה לדר-מסלולי	3.300	113.0	10.0	6.0
34	70	6	יקנעם העמקים	הרחבה לדר-מסלולי	9.70	33.0	20.0	13.0
35	90	1	סיבוב בית-ירח	שיפור העקומה	3.30	6.0	1.0	5.0
36	4775	1.5	כביש הגישה לאריאל	הרחבה לדר-מסלולי	3.30	6.0	1.0	5.0
37	444	23	צומת קסם-צומת ניצני עוז	שיפור הכביש הקיים וסלילת כבישים עוקפים	21.20	65.0	12.0	53.0
38	651	3	צומת פל'ים-פרדס-חנה	הרחבה לדר-מסלולי	2.20	6.0	4.0	2.0
39	57	11	צומת השרון- צומת ניצני עוז	הרחבה לדר-מסלולי	6.60	70.0	1.0	69.0

שד האוצר

כ' באייר התשנ"ז
27 במאי 1997
ת.97-39081

3/53

לכבוד
גב' אריאלה רבדל
מנכ"ל המועצה הישראלית לערכנות
רח' מזא"ה 76
תל-אביב 65789

לכבוד
גב' אריאלה רבדל
ג.ג.

הנדון: חוזה זכיון כביש חוצה ישראל
סימוכין: מכתבן מיום 6.5.97

במכתבך שבסימוכין ביקשת את התייחסותנו לשתי נקודות שהעלית ביחס לטיוטת חוזה הזכיון להפעלת כביש חוצה ישראל, אשר לדעתך יש לתקן. להלן התייחסותנו.

1. לטענה בדבר אפשרות המדינה לכפות הורדת שיעור האגרה - אבקש להפנות את תשומת לבך לכך כי בטיטת החוזה קיים מנגנון עדכון אגרה אוטומטי לפי מנגנון עדכון זה, לא רק שניתן להוריד את שיעור האגרה במקרה שהכנסות בעל הזכיון עולות על התחזית המוסכמת (שתיקבע במסגרת ההליך התחרותי), אלא שנקבע מנגנון אוטומטי, שלפיו בכל מקרה של עודף בהכנסות או חוסר בהכנסות, בהתייחס לתחזית ההכנסות המוסכמת, תועלה האגרה או תופחת בהתאם.

מעבר לאמור, בטיטת החוזה קיימת סמכות נוספת לעדכון (לא אוטומטי), שלפיה יכולה המדינה להורות על שינויים באגרה, אם שיקולי מדיניות יצדיקו זאת, תוך ניטרול השפעת העדכון על הזכיון.

2. לענין נגישות בעל הזכיון למאגרי המידע של משרד הרישוי שעוגנה בתוספת החמישית לפקודת התעבורה - נגישות זו הינה תנאי הכרחי במערכת הגבייה ואכיפת הגבייה כאשר מדובר בכביש אגרה אלקטרוני נטול מחסומים ידניים, הואיל ולאור יתרונותיה התנועתיים, הבטיחותיים והכלכליים של שיטה זו, יש בכוונת הממשלה לאפשר את הפעלת הכביש ככביש אגרה אלקטרוני, הרי שהנגישות למאגר המידע לצורך זיהוי בעל הרכב ע"פ לוחית הרישוי היא הכרחית כאמור, וזאת על מנת לאפשר את הגביה הן ממי שיעדיף שלא לרכוש תג אלקטרוני והן ממי שינסה להתחמק מתשלום.

למותר לציין כי בהעדר כלים לאכיפת הגבייה לא יהיה זכיון שיקח על עצמו את מימוש הפרוייקט.

כפי שהובהר לנו, המילים "ככל הדרוש לבעל הזכיון לשם הפעלת כביש האגרה" נוספו במהלך הדיון בוועדות הכנסת בתיקון התוספת לפקודת התעבורה, וזאת לצורך הגבלת המידע שיועבר לבעל הזכיון למידע הדרוש לשם הפעלת כביש האגרה ולא למטרות אחרות.

באשר לקביעת הקריטריונים לשימוש בזכות לקבלת המידע - אם יש לכך מקום, הרי שהדבר צריך להיעשות בהתייחס לכל המגויים בתוספת החמישית, ויש לטפל בכך בהקשר הכולל ולא דוקא בהקשר של המכרז.

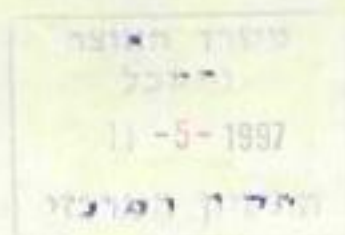
בכבוד רב,

דן מרדוך

העתק:
שר התשתיות הלאומיות
שר התחבורה
החשב הכללי
הממונה על התקציבים
היועצת המשפטית



6.5.97



המועצה הישראלית לצרכנות
ISRAEL CONSUMER COUNCIL

לכבוד
מר יצחק לוי
שר התחבורה
ירושלים

לכבוד
מר אריאל שרון
שר התשתיות הלאומיות
ירושלים

לכבוד ✓
מר דן מרידור
שר האוצר
ירושלים

שר נכבד,

שר נכבד,

שר נכבד,

הנדון: חוזה זכיון כביש חוצה ישראל

רק לאחרונה, ולאחר מאמצים מרובים מצידנו, נתאפשר לנו לקבל לעיון חלקים מטיוטת חוזה הזכיון להפעלת כביש חוצה ישראל.

למיטב הבנתנו, המכרז לקבלת הזכיון מצוי כבר בשלביו האחרונים, וזאת מבלי שניתנה לאף גוף המייצג צרכנים זכות להשמיע קולו, לחוות דעתו ולהעיר הערותיו על אף שעסקינן בחוזה לאספקת שירות צרכני מובהק.

לאחר עיון בטיוטת החוזה שהועברה לרשותנו, מצאנו לנכון להסב תשומת לבכם לשתי נקודות מהותיות אשר למיטב הבנתנו הכרח לתקן:

(1) חוזה הזכיון אינו מאפשר למדינה לכפות על הזכיון הורדת שיעור האגרה זאת בפרט במקרים בהן ההכנסות עולות עשרות מונים על התחזית המקוריות, לפיהן נקבעו הקריטריונים לשיעור האגרה מלכתחילה.

(2) בתקנות התעבורה (שינוי התוספת החמישית לכקודה) התשנ"ז-1996, מיום ח' בכסלו התשנ"ז (19 בנובמבר 1996), ניתנה לבעל הזכיון להפעלת כביש האגרה זכות לקבל ממאגר המידע, המנוהל על ידי רשות הרישוי, מידע על "בעל הרכב, מספר זהותו ומענו ככל הדרוש לבעל הזכיון לשם הפעלת כביש האגרה". ההגדרה "ככל הדרוש לבעל הזכיון לשם הפעלת כביש האגרה" הינה הגדרה רחבה הרבה מהנדרש, ורחבה מזו הקבועה ביחס לגורמים אחרים המופיעים בתוספת החמישית, אשר אף להם זכות לקבלת מידע מהמאגר. התקנות אינן קובעות קריטריונים ברורים לשימוש בזכות לקבלת המידע, אלא משאירות זאת לשיקול דעת בעל הזכיון ובכך פותחות פתח לפגיעה בפרטיות של האזרח.

2/...



המועצה הישראלית לצרכנות
ISRAEL CONSUMER COUNCIL

- 2 -

לגישתנו, יש לקבוע קריטריונים ברורים המגבילים את זכות בכל הזכיון בשימוש המאגר המידע.

כמו כן לדעתנו, הזכות לקבלת המידע האמור נותנת יתרון בלתי הוגן לבעל הזכיון, על פני גופים פרטיים וציבוריים אחרים, אשר אף להם עניין במידע מהמאגר.

נודה לכם על התייחסותכם.

בברכה,

אריאלה רבדל
מנכ"ל המועצה

מדינת ישראל

3/53

משרד התחבורה
המינהל לבטיחות בדרכים

בנין כלל, רח' יפו 97
ת"ד 867, ירושלים 91008
טל' 6228-448 6228-607 (02)
פקסימיליה: 6228-239 (02)

תאריך: 8-מאי-97
מ' אייר, תשנ"ז
מספרנו: 240/6



אל: מנכ"ל משרד ראש הממשלה
מנכ"ל משרד התשתיות הלאומיות
מנכ"ל משרד האוצר
מנכ"ל משרד הבטחון
מזכיר הממשלה
היועץ המשפטי לממשלה

א.נ.

הנדון: אחריות אחזקת כבישים באיו"ש

מאז 1967 מוטלת האחריות לתכנון, פיתוח ותחזוקת כבישים לא עירוניים באיו"ש ועזה על המינהל האזרחי. בפועל שימש קמ"ט מע"צ כזרוע המינהל האזרחי ממנו שאב את סמכויותיו ותקציביו.

עם החתימה על הסכמי אוסלו, נפסקו במינהל האזרחי ההקצבות להפעלת קמ"ט מע"צ ובפועל בוטלו כל המשרות. בעקבות כך, הוחלט ע"י עוזר שר הביטחון להתיישבות ולאחר כך ע"י ראש הממשלה, שהאחריות לאחזקת הכבישים תועבר לידי מע"צ ישראל.

מע"צ תרגמה את ההחלטה לשפת המעשה ובקשה שהחלטה זו תגובה גם בכיסוי תקציבי ובהעברת סמכויות. עד היום, הסמכויות לא הועברו וגם מבחינה תקציבית לא ניתן מענה לבעיה.

Handwritten notes in red ink on the left side of the page, including a large circle around the word 'סעיף' (Article) and various illegible scribbles and signatures.

המקרה
27/5
הדמיון: דורו האמיתי

מקור: סלון

6.4

~~29/6~~

10.0

מקור: סלון
מקור: סלון
מקור: סלון
מקור: סלון

העובדות בשטח : מצב הכבישים שמלכתחילה לא היה משופר הולך ומתדרדר עד כי נסיעה בחלק מהכבישים מהווה סכנה אמיתית יום יומית. כל עוד לא יקבע באופן ברור וחד מי האחראי בשטח, מכח איזו סמכות הוא עובד ומה המקורות התקציביים לעבודתו, נושא חשוב זה יפול בין הכיסאות וסכנת משתמשי הדרך תלך ותגדל.

אי לכך אבקש התערבותכם הדחופה למותן מענה לבעיה.

בברכה,

שלום בן משה

מנהל המינהל לבטיחות בדרכים

העתק : ראש הממשלה

שר האוצר

שר התשתיות הלאומיות

שר הבטחון

שר התחבורה

מנכ"ל מע"צ

מנכ"ל משרד התחבורה

עוזר שר הבטחון להתיישבות

סמנכ"ל מע"צ לתחזוקה

3153

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

מזכר

אל:	התאריך:
מאת:	1.5.97
ועד:	חוק מס'
סימוכין:	לשכת מנהל המס' 4 - מדגם תמלול סוף מנהל תמלול - מנהל מס' 102

מנהל מנהל מס' 102

מנהל מנהל תמלול

מנהל תמלול מס' 102 - 3.11.96

217

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

כ"ב באדר ב' התשנ"ז
31 במרץ 1997
ת.97-27992

לכבוד
ווארן יונג
המחלקה לכלכלה
אוניברסיטת בר-אילן

הנדון: כביש עוקף רחובות 423

מכתבך לשר האוצר, מיום 4.3.97, ולממונה על התקציבים, מיום 30.3.97, הועברו לטיפול ולהלן התייחסותי:

1. התייחסותנו לטענותיך בנוגע לכביש שבנדרון ניתנה במכתבים המצ"ב וכן בפגישתנו מיום 3.11.96.
2. כפי שהסברנו בעבר, הכביש שבנדרון עבר בדיקת כדאיות כלכלית, שאושרה על ידי אגף התקציבים. מעבר לכך, אין משרד האוצר מתערב בקביעת תוכנית העבודה של מע"צ, הכוללת פרויקטים שנמצאו כדאיים כלכלית מנקודת ראות המשק הלאומי.
3. לפיכך, אני סבורה כי אין מקום להתייחסות נוספת מצדנו. יחד עם זאת, אני מציעה כי בכל שאלה נוספת, באם תהיה, תפנה ישירות למע"צ, האחראית לביצוע הפרויקט.

בכבוד רב,



הילה איל
רפרנטית תחבורה

העתק:
מר מוטי אוחנה - יועץ לשר
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
מר יואל נוה - רכז תחבורה אגף התקציבים

לשבת שר האוצר

ירושלים, כ"ב באדר ב' התשנ"ז
31 במרץ 1997

ת.97-30035

אל:
ח"כ רן כהן

הנדון: כביש עוקף רחובות, 423
מתייחס למכתבך שבנדון מיום 24.2.97

קיבלתי את מכתבך שבנדון ולהלן התייחסותי:

1. פרופ' יונג פנה אלי ולאגף התקציבים מספר פעמים בעבר, ההתייחסות לפניותיו היתה הן במכתבים המציב והן בפגישה שקיים איתו נציג אגף התקציבים, ביום 3.11.96.
2. בפגישה שהתקיימה הציג פרופ' יונג את טענותיו ואת החלופות המוצעות על ידו. נציג אגף התקציבים הציג את בדיקת הכדאיות הכלכלית שהגישה מע"צ, על פי הנוהל המחייב. החלופות שהציג פרופ' יונג אינן מופיעות בבדיקה אך נראה כי הן נפסלו בשלבי התכנון המוקדם, מטעמים הנדסיים. נציג אגף המליץ לפרופ' יונג כי יפנה בשאלותיו ישירות למע"צ.
3. מעבר להתייחסויות אלה אני סבור כי אין מקום להתערבות נוספת מצדך, כמו כן אני מציע כי כל פניה נוספת בנוגע לכביש שבנדון, תהיה ישירות למע"צ, הגוף האחראי לביצוע הכביש.

ב ב ר כ ה,

דן מרידור

העתק:
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים, אגף התקציבים
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים, משרד האוצר

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ט"ז באדר התשנ"ז
23 בפברואר 1997
ת.97-18509

לכבוד
פרופ' ווארן יונג
המחלקה לכלכלה
אוניברסיטת בר-אילן
רמת-גן 52900

הנדון: כביש 423 עוקף מזרחי רחובות
מתייחס למכתבך שבנדון מיום 1.6.97

מכתבך שבנדון לשר האוצר הועבר לטיפול ולהלן התייחסותי:

1. שתי החלופות, שלטענתך מקטינות את עלות הכביש ב-12-4 מליון ש"ח, אינן מוכרות לאגף התקציבים ולא הוצגו בבדיקת הכדאיות הכלכלית שהוגשה לנו.
2. יתכן כי חלופות אלה נבחנו במסגרת תכנון הכביש ונפסלו מטעמים הנדסיים או אחרים, שאינם כלכליים. תשובה על כך ניתן לקבל ישירות ממע"צ.
3. יחד עם זאת, היות ולטענתך קיים פוטנציאל לחסכון משמעותי, שלא נבחן במסגרת בדיקת הכדאיות הכלכלית, אודה לך באם תעביר אלינו חומר נוסף בענין.

בכבוד רב,

הילה איל
רפרנטית תחבורה

העתק:
מר חיים ראבד - יועץ שר האוצר
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר

ירושלים, כ"א בטבת התשנ"ז
31 בדצמבר 1996

ת.96-105039

לכבוד
פרופ' ווארן יונג
המחלקה לכלכלה
אוניברסיטת בר-אילן

הנדון: כביש 423, עוקף מזרחי רחובות
מתייחס למכתבך בנדון מיום 8.12.96

ברצוני להודות לך על מכתבך.

מבדיקה שערכתי עולה כי הכביש הנדון אכן כלול בתוכנית העבודה של מע"צ לשנת 1997.

על פי הנחיות אגף התקציבים נערכה לפרויקט האמור בדיקת כדאיות כלכלית מנקודת מבטו של המשק הלאומי. הבדיקה העלתה כי לפרויקט כולו לרבות קירוי אקוסטי בעלות של 8 מיליון ש"ח קיימת כדאיות כלכלית.

ככלל אני נוהג להתערב בקביעת תכנית העבודה של מע"צ המצויה בסמכותו של שר התשתיות הלאומיות.

בפרט, לאור האמור לעיל, אין להערכתי מקום להקפאת הפרויקט כבקשתך.

בכבוד רב,

דן מרידור

העתק:
מר רן קרול - הממונה על התקציבים, משרד האוצר
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים, משרד האוצר

מדינת ישראל

האוצר

אכ"ב

א"ג א"ח - סמל למנהל על התקציבים

ע"י בקשה המנכ"ל,
אנא הדק והוצע גלויה
א"ג, 2/4/97

אבסלום
למנהל

א"ג

סמל

בברכה מאת

לשכת המנהל הכללי של האוצר

7/4/97

ירושלים

97

BAR-ILAN UNIVERSITY

אוניברסיטת בר-אילן

DEPARTMENT OF ECONOMICS
52900 Ramat-Gan, Israel

טלפון 5318345-6-7
פקס 5353180

המחלקה לכלכלה
רמת-גן 52900

ב"ה, כ"א באדר ב' התשנ"ז
30 במרץ 1997



לכבוד
מר שמואל סלבין
מנכ"ל משרד האוצר
משרד האוצר
ירושלים

שלום רב,

הנדון: ה צאות כספיות ע"ח תקציב המדינה עבור עבודות עפר
ע רוניים: בעית כביש עוקף רחובות מזרח. מספר 423

אני פונה אליך בידיע: שהטיפול בנדון יהיה אובייקטיבי וחוגן.

כאיש אוצר לשעבר (תכ ון כלכלי בשנים 1970-71) אני סבור כי כאשר מנהלים פרויקטים המקבלים מימון מתקצי: הממשלה "בשיטת המכולת", הדבר מפריע מאד.

לפי עניות דעתי עירי ת רחובות ומע"צ עוברים על חוק התקציב ותנאי המכרז לגבי עבודות עפר עבור הכב ש העוקף ומנצלים את תקציב המדינה לביצוע עבודות עפר בתוואי כביש שיתכן ובעתיד י ויה כביש עירוני מקביל לכביש העוקף (ראה את המכתב וכתבה הרצ"ב).

בנוסף לכך נודע לי מ"כים בוועדת הכספים שמנכ"ל מע"צ הסכים לבצע את העבודות הנ"ל עקב פניה של רא: עיריית רחובות וכעת מנכ"ל מע"צ טוען שיש לו אינטרס אישי בקיום של הכביש עקב תחייבותו לראש עיריית רחובות, וזאת למרות העובדה שהכביש האמור יתכן ויהיה עירוני כלכלי. סמתי מנהלים את כספי המדינה בדרך זו?

אודה לך מאד אם תוכל לברר את נושא לאור הצורך לחסוך במשאבים לאומיים (ולא קיום של הבטחות פוליטיות ול השר הקודם, התחייבויות אישיות של מנכ"ל מע"צ, או רצונו של ראש העיר להיבחר "ח תקציב המדינה).

אשמח מאד להגיע למשרך לפגישה קצרה על מנת להסביר בפירוט יתר את הבעיות הכרוכות בפרויקט הנ"ל, אצור ותך קשר בשבוע הבא על מנת לברר את האפשרויות לפגישה בהתאם.

בתודה מראש ובכבוד רב,

מנכ"ל
פרופ' ווארן ידנג

2



עיריית רחובות
MUNICIPALITY OF RAHOVOT

שכת ראש העיר

ל' באדר א' תשנ"ז
9 ברוך
1997
82/7/48/27590.00

לכבוד
מר מרדכי איינהורן, עו"ד
רח' סוקולוב 54
תלנן 38322

א.נ.

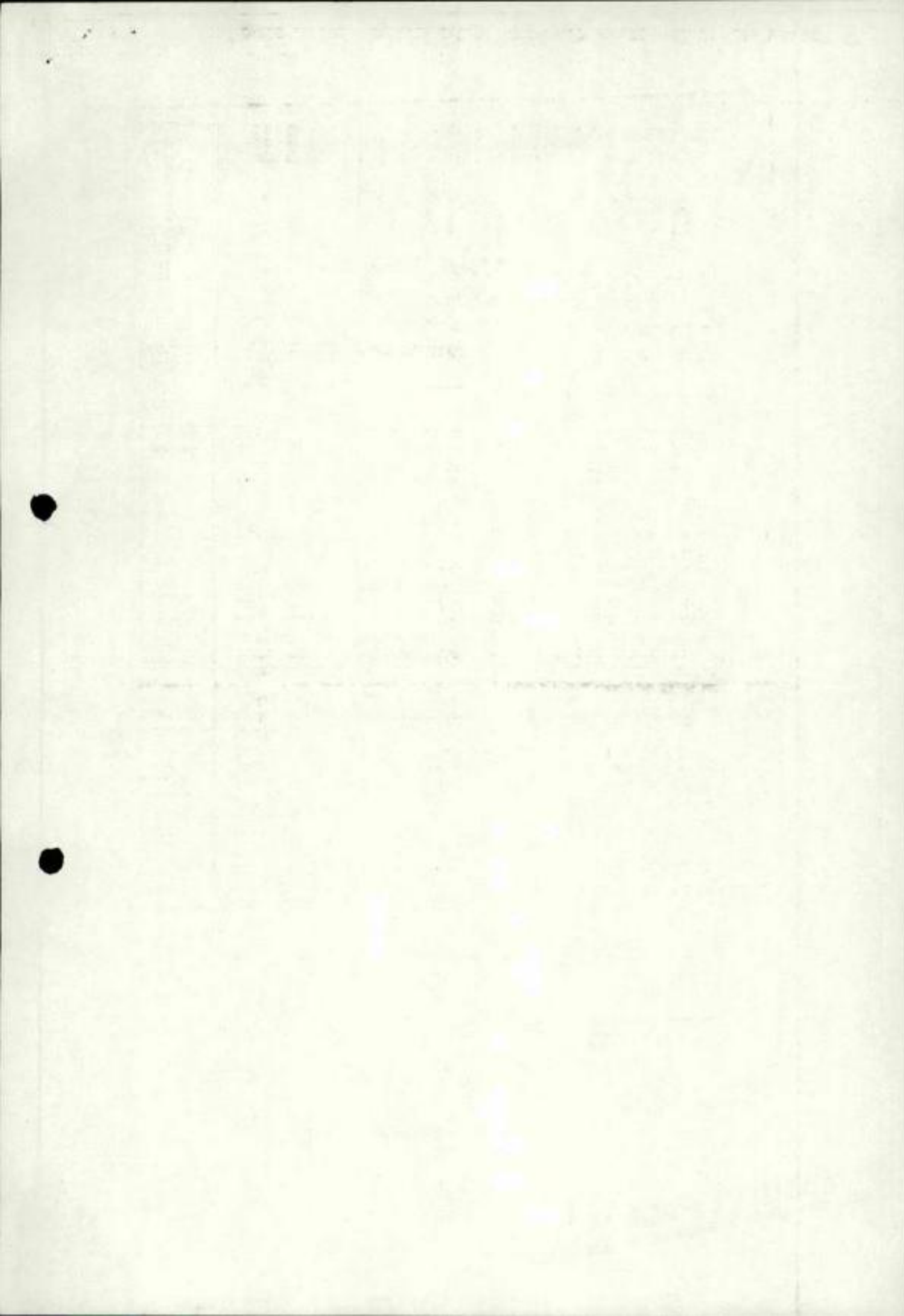
חנדון: עבודות בבניית המזרחי.

במענה למכתבך מיום 2.97 19 ברצוני להבהיר, כי גם אם ישתנה תוואי הכביש העוקף המזרחי, חרי כביש כלשהו: דמה נמוכה יותר יסלל בכל מקרה בתוואי העובר ליד שכונות מרשיך.

העבודות המתבצעות עתה הן עבודות עפר בלבד המתישבות עם כל כביש שיסלל במקום ואין הן עומדות בסתירה להחלטה המועצה.

בכבוד רב
י.סנדק
ראש העיריה

דברים 33 ברחובות



עריית רחובות החלה בעבודות וכנה לסלילת העוקף המזרחי

וזאת בניגוד לחלטות מועצת העיר, הבודקת חלופות אפשריות
לזוואי הכביש. תושבי השכונות חסמוכות יבקשו צו מניעה נגד
המוד העבודות. עיריית רחובות מתחכמת: חלטות מועצת העיר
עסק בסלילה ולא בעבודות עפר - אנחנו עושים עבודות עפר בלבד

לקבלנים שכנו שכונות אלה יינתנו רק
לאחר הקמת הגנה אקוסטית.
השבוע התברר, כי בניגוד לחלטות
מועצת העירייה, החלה העירייה כבר לפני
שלושה שבועות בעבודות הכנה לסלילת
קטע הכביש שבין גן הפקאן לרחוב
גורדסקי. לאחר שרישת נציגי התושבים
להפסיק את העבודות עד לסיום דיוני
הועדה לא נענתה, הודיעו הנציגים, כי יפנו
לבית המשפט בבקשה להוצאת צו מניעה.
"העירייה מזלזלת בחלטות המועצה
והציבור", אומר שוקי דיסמן, נציג שכונת
שקר. "התוואי הנכונה יפריע לאלפי
משפחות הגרות לאורכו. בעתיד, כשתרצה
העיר לנצל את עתודות הקרקע במזרח
נגלה שיש לנו כביש מהיר במרכז העיר".
אומר רודון שורץ, נציג שכונת נווהאבנית.
נציגי השכונות דימנו כיום שלישי את
תושבי העיר המתגוררים בסמוך לרחוב
גורדסקי ותושבי השכונות החדשות במזרח
העיר לאסיפת חירום.
מועריית רחובות נמטר, כי בחלטות
מועצת העיר דובר על סלילה בלבד ולא על
עבודות עפר. "באזור מנוצעות עבודות עפר
ולא עבודות סלילה", אמר דובר העירייה,
קובי בוקאי. "בכל מקרה יעבור באזור זה
כביש, בין אם יהיה זה כביש רגיל ובין אם
יהיה זה כביש עוקף, ועל כך תתקבל החלטה
בהמשך. הועדה ממשיכה בדיוניה ותיפגש
בקרוב בפעם הרביעית עם הירעצת
האקוסטית".

נועה זמסקי

בניגוד לחלטות מועצת עיריית רחובות,
החלה העירייה בעבודות הכנה לסלילת החלק
המזרחי של הכביש העוקף המזרחי. תושבי
השכונות חסמוכות לתוואי המיועד, נווה
אבנית, ונהימו ושקר, הודיעו לעירייה, כי
יפנו לבית המשפט בבקשה להוצאת צו
מניעה. ד. המסך העבודות.

בסוף חודש נובמבר 1996 החליטה
מועצת עירייה על הקמת רעדה מיוחדת
לבריקה חלופות אפשריות לתוואי הכביש
העוקף המזרחי. הועדה, שבה חברים נציגי
השכונות, חברי מועצה והפקידות
המקצועיות, חקמה לאחר שהתווכחים רדשו
מהעירייה לשנות את תוואי הכביש.

תושבי השכונות נווהאבנית, נווהמזרח
ושקר וזלו לפעול להספת תוואי הכביש
לאחר ש התברר, כי הכביש העירוני שתוכנן
בתוואי הפך לציר תנועה ראשי ורחב,
המתחבר למערבה הכבישים העירוניים
בשלושה מחלפים ברחוב הנשיא הראשון,
רחוב גורדסקי ובשדרות ירושלים. בשברקו
את תוכנית הכביש התברר להם, כי הוא
יעבור נמור לחצרות בתיהם. נוסף לכך,
בגלל החלק המתוכנן בגורדסקי, יוגבה
הכביש וזרזו ויעבור מול חלונות הבתים.
לא התנגדה גם דרישת איגוד ערים דרום
יהודה ויכות הסביבה, כי היתרי הבנייה

כור

ת משמרת
ת ורברים

ת ולהקים

להתייחס
שורה של
ירושלים
ליתברר

ת זמסקי

נוש
עמה

חובות

ירד וער
את מימוש

רחובות,
חובות
ומנהל

חורל, לא
שיתפיו
שמעוני

שטיין, כי
בעירייה,
חל לחוקי.
בית הדין

ת זמסקי

28.2.97 דקוק

BAR-ILAN UNIVERSITY

אוניברסיטת בן-גוריון

DEPARTMENT OF ECONOMICS
52900 Ramat-Gan, Israel

טלפון 5318345-6-7
פקס 5353180

המחלקה לכלכלה
רמת-גן 52900

ב"ה, כ"א באדר ב' התשנ"ז
30 במרץ 1997



לכבוד
מר שמואל סלכין
מנכ"ל משרד האוצר
משרד האוצר
ירושלים

שלום רב,

הנדון: ה צאות כספיות ע"ח תקציב המדינה עבור עבודות עפר
ע רוניים: כעית כביש עוקף רחובות מזרח, מספר 423

אני פונה אליך בדיע: שהטיפול בנדון יהיה אובייקטיבי וחוגן.

כאיש אוצר לשעבר (תכ ון כלכלי כשנים 1970-71) אני סבור כי כאשר מנהלים פרויקטים המקבלים מימון מתקצי: הממשלה "כשיטת המכולת", הדבר מפריע מאד.

לפי עניות דעתי עירי ת רחובות ומע"צ עוברים על חוק התקציב ותנאי המכרז לגבי עבודות עפר עבור הכב ש העוקף ומנצלים את תקציב המדינה לביצוע עבודות עפר בתוואי כביש שיתכן ובעתיד י יה כביש עירוני מקביל לכביש העוקף (ראה את המכתב וכתבתי הרצ"ב).

בנוסף לכך נודע לי מ"כים בוועדת הכספים שמנכ"ל מע"צ הסכים לבצע את העבודות הנ"ל עקב פניה של רא ו עיריית רחובות וכעת מנכ"ל מע"צ טוען שיש לו אינטרס אישי בקיום של הכביש עקב תחייבותו לראש עיריית רחובות, וזאת למרות העובדה שהכביש האמור יתכן ויהיה עי וני בלבד. ממתי מנהלים את כספי המדינה בדרך זו?

אודה לך מאד אם תוכל לברר את נושא לאור הצורך לחסוך במשאבים לאומיים (ולא קיום של הבטחות פוליטיות ול השר הקודם, התחייבויות אישיות של מנכ"ל מע"צ, או רצונו של ראש העיר להיבחר "ח תקציב המדינה).

אשמח מאד להגיע למשרדך לפגישה קצרה על מנת להסביר בפירוט יתר את הבעיות הכרוכות בפרויקט הנ"ל, אצור ותך קשר בשבוע הבא על מנת לברר את האפשרויות לפגישה בהתאם.

בתודה מראש ובכבוד רב,

פרופ' ווארן ירנג

הועבר לראי
7/4

7/4

לפי דיוק ופלט השנה
האחד אינו

15/4/97

האחד

האחד

האחד

עריית רחובות החלה בעבודות וכנה לסלילת העוקף המזרחי

זאת בניגוד לחלטות מועצת העיר, הבודקת חלופות אפשריות
לוואי הכביש. תושבי השכונות הסמוכות יבקשו צו מניעה נגד
המנדט העבודות. עיריית רחובות מתחכמת: החלטות מועצת העיר
עסק בסלילה ולא בעבודות עפר - אנחנו עושים עבודות עפר בלבד

לקבלנים שכנו שכונות אלה יינתנו רק
לאחר הקמת הגנה אקוסטית.
השבוע התברר, כי בניגוד לחלטות
מועצת העירייה, החלה העירייה כבר לפני
שלושה שבועות בעבודות הכנה לסלילת
קטע הכביש שבין גן הפסאן לרחוב
גורדסקי. לאחר שרישת נציגי התושבים
להפסיק את העבודות עד לסיום ריוני
הוועדה לא נענתה, והדיוק הנציגים, כי יפנו
לבית המשפט בבקשה להוצאת צו מניעה.
"העירייה מזלזלת בהחלטות המועצה
הציבורית", אומר שוקי דיסמן, נציג שכונת
סקר. "התוואי הנוכחי יפריע לאלפי
משפחות הגרות לאורכו. בעתיד, כשתרצה
העיר לנצל את עתודות הקרקע במזרח,
נגלה שיש לנו כביש מהיר במרכז העיר".
אומר דודון שורק, נציג שכונת נווהאבנית.
נציגי השכונות זימנו ביום שלישי את
תושבי העיר המתגוררים בסמוך לרחוב
גורדסקי ותושבי השכונות החדשות במזרח
העיר לאסיפת הירום.
מעיריית רחובות נמסר, כי בהחלטות
מועצת העיר דובר על סלילה בלבד ולא על
עבודות עפר. "באזור מבוצעות עבודות עפר
ולא עבודות סלילה", אמר דובר העירייה,
קובי בוקאי. "בכל מקרה יעבור באזור זה
כביש, בין אם יהיה זה כביש רגיל ובין אם
יהיה זה כביש עוקף, ועל כך תתקבל החלטה
בהמשך. הוועדה ממשיכה בדיוניה ותימנע
בקרב בפעם הרביעית עם הוועצת
האקוסטית".

נועה זמסקי

בניגוד לחלטות מועצת עיריית רחובות,
החלה העירייה בעבודות הכנה לסלילת החלק
הדרומי של הכביש העוקף המזרחי. תושבי
השכונות לתוואי המיועד, נווה
אבנית, ווהימור ושקר, והדיוק לעירייה, כי
יפנו לבית המשפט בבקשה להוצאת צו
מניעה. ד. המשך העבודות.

בסוף חודש נובמבר 1996 החליטה
מועצת עיריית רחובות על הקמת ועדה מיוחדת
לבריקה חלופות אפשריות לתוואי הכביש
העוקף מזרחי. הוועדה, שבה חברים נציגי
השכונות, חברי מועצה והפקידות
המקצועיות, הוקמה לאחר שהתושבים דרשו
מהעירייה לשנות את תוואי הכביש.

תושבי השכונות נווהאבנית, נווהמור
ושקר וולו לפעול להסגת תוואי הכביש
לאחר שנתברר, כי הכביש העירוני שתוכנן
בתוואי הפך לציר תנועה ראשי ורחב,
המתחבב למערכת הכבישים העירונית
בשלוח. מחלפטים ברחוב הנשיא הראשון,
רחוב גורדסקי ובשדרות ירושלים. כשברק
את תוכנית הכביש התברר להם, כי הוא
יעבור נוסד לחצרות בתיהם. נוסף לכך,
כגלל הולף המתוכנן בגורדסקי, יוגבה
הכביש: מור זה ויעבור מל חלונות הבתים.
לא התנגדו גם ררישת איגוד ערים דרום
יהודה ויכות הסביבה, כי היתרי הבנייה

כור

ת מסורת
ת תרבים

ת ולחקים

להתייחס
שורה של
ירושלים
לחבריו

ת זמסקי

גוש
עמה

חובות

ידי ועד
את מימוש

רחובות,
החלטות
הן, ומנהל

חורל, לא
שותפים
ד שמעוני

שטיין, כי
בעיריית,
החלוקה
בית הדין

ת זמסקי

28.2.97 דוק

3 חוק 3

מדינת ישראל
משרד האוצר - אגף התקציבים

ז' בניסן התשנ"ז
14 באפריל 1997
ת.97-30913

3153



אל
אלוף מנדי אור
מתאם פעולות בשטחים

הנדון: אחזקת כבישים ביו"ש

1. לאחר העברת הסמכויות מחמנהל האזרחי לרש"פ בדצמבר 1995, בוטל המקור התקציבי בתקציב המנהל לנשיא אחזקת הכבישים באיו"ש (המיועד, כזכור, לתושבים המקומיים).
2. עמדת האוצר היא שהנושא צריך להתבצע מתוך תקציבי מע"צ לנושא אחזקת כבישים עפ"י סדרי העדיפויות.
3. עד כה מימן מע"צ מתקציבו פעילות הרום בנושא בהיקף מצומצם.
4. במידה והנך סבור כי המשאבים הדרושים לנושא בשנת 1997 אינם מתיישבים עם הסכומים שהוקצו עפ"י סדרי העדיפויות בתקציב מע"צ יש להעלותם לדיון בפני שר התשתיות.

ב ב ר כ ה

עוזי לוי
סגן הממונה על התקציבים

העתק:

מר דן מרידור - שר האוצר
מר שמואל סלבין - מנכ"ל משרד האוצר ✓
מר דוד מילגרום - ממונה על התקציבים אגף התקציבים
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים משרד האוצר
מר טל נוימן - אגף התקציבים

מדינת ישראל

מ.ע.צ.

משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
לשכת המנכ"ל

ט"ו אדר ב, תשנ"ז
24 מרץ, 1997
6/3/7
6/10



מר יואל נוה
רכז תחבורה
אגף התקציבים
משרד האוצר
ירושלים

הנדון: הערות להצעה להקמת ועדה בינמשרדית לשלוב שיקולים כלכליים בתהליך התכנון
הסמך: מכתבך מיום 17.3.97

1. הסטנדרטים הגיאומטריים לתכנון כבישים נערכו על-ידי קבוצת עבודה מקצועית שכללה את בעלי המקצוע מהשורה הראשונה בארץ מהאקדמיה, מהמגזר הפרטי ומשרדי הממשלה (מע"צ ומשרד התחבורה).

2. במבוא להנחיות לתכנון הגאומטרי צויין "בהנחיות אלו נקבעו קריטריונים מנחים לתכן בהתאם לסוג הדרך ואופיה, במטרה להשיג אחידות בתכנון באמצעות קריטריונים אלה, תוך התחשבות בכך, שהשיקול הכלכלי-הנדסי הוא השיקול המכריע בתהליך תכנון של הדרך".

3. הנושאים המוצעים כמשימות של הצוות המוצע נדונו וקבלו את מלוא ביטויים בעבודה שכבר נעשתה.

4. סטנדרטים לשלבי ביניים במהלך התכנון של פרויקט אינם יכולים להקבע כהנחיה קבועה כפי שהוצע, זה חלק מתהליך התכנון ובכל פרויקט שלבי הביניים הינם יחודיים לאותו פרויקט.

בכל הספרות המוכרת לנו האמריקאיים AASHTO, הקנדים RTAC, האוסטרלים CRB, הבריטים DOT ואחרים לא קבעו סטנדרטים לשלבי ביניים, פשוט אין דבר כזה.

כאמור, סטנדרטים לשלבי ביניים נקבעים כחלק מתהליך התכנון כגון: פיצול צומת כשלב ביניים להקמת מחלף, סלילת כביש דו-נתיבי כשלב ביניים לכביש דו-מסלולי וכו', כאשר הקריטריונים לתכנון שלבי הביניים מותאמים לשלב הסופי על מנת שההשקעה בשלב הביניים לא תלך לאיבוד, כאשר יהיה צורך לבצע את השלב הסופי של הפרויקט.

מדינת ישראל



משרד התשתיות הלאומיות

מחלקת עבודות ציבוריות

לשכת המנכ"ל

השיקולים לבצע שלבי ביניים בפרויקט והיקפם נקבעים מתוך שיקולים כלכליים בעיקר, שלבים אלה הינם חלק מתהליך התכנון, המתכנן מציג חלופות לשלבי ביניים וההחלטה על החלופה מתקבלת על-פי שלושה קריטריונים: השתלבות שלב הביניים בתכנון הסופי, התועלת התחבורתית והעלות של החלופה וכמובן עמידה במבחן הכדאיות לפי נוהל פר"ת.

5. במע"צ, כל פרויקט הנמצא בשלבי תכנון עובר דיון בועדת שיפוט הכוללת את סמנכ"ל לתכנון, סמנכ"ל לפיתוח, סמנכ"ל לאחזקה, סמנכ"ל לתכנון וכלכלה, הממונה על היחידה הכלכלית ומהנדס המחוז הרלבנטי. לדעתנו האספקט הכלכלי של התכנון מכוסה בצורה מלאה.

6. מן הראוי לציין, שנוהל פר"ת, אשר מופעל עתה במע"צ, מבטיח שילוב מלא של השיקולים הכלכליים במהלך תכנון הכבישים, החלופות התכנוניות ושלבי הביניים.

7. לסיכום, אינני רואה טעם בהקמת ועדה בינמשרדית. סטנדרטים לא עורכים על-ידי ועדה וההנחיות שהוכנו כנזכר לעיל נערכו על-ידי בעלי מקצוע אשר הינם מהמיומנים ביותר שקיימים בארץ. נוהל פר"ת מחד ועדות השיפוט מאידך מבטיחים שהשיקולים הכלכליים יקבלו את מלוא ביטויים בתהליך התכנון.

בברכה,

בן ציון סלמן
מנכ"ל מע"צ

העתק:

מר דוד ברודט, מנכ"ל משרד האוצר ✓
מר אבשלום פלבר, סגן הממונה על התקציבים - משרד האוצר
גב' הילה איל, רפרנטית תחבורה, אגף התקציבים - משרד האוצר

344

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



י"ט טבת תשנ"ז

29/12/96

לשכת מי"ל המוצר
דאר מכנס
01-01-1997
מספרט: 5015

לכבוד

מר דוד ברווד

א.נ.א.

3153

הנדון: אסיפה כללית

הריני מתכבד בזה לצרף פרטיכל אסיפה כללית שנתינת של חברת כביש חוצה ישראל
שהתקיימה ביום 12/12/96.

בכבוד רב

משה לוי

יו"ר מועצת המנהלים



13/12/96

פרטיכל
מהאסיפה הכללית השנתית
של בעלי המניות של החברה
שנועדה במשרדי החברה
ברח' נח מוזס 13 תל-אביב
ביום 12/12/96 בשעה 09.00

נוכחים:

רונת יונגיאן - נציגת בעלי המניות ממשלת ישראל מתוקף דפו"ר כח.
משה לוי - יו"ר הדירקטוריון
יהודה כהן - מנכ"ל ובעל מניה.
דודי גרשונוביץ - בעל מניה
בנציון סלמן - בעל מניה
שולמית מלכא - מזכיר הדירקטוריון

על סדר היום:

1. מינוי יו"ר לאסיפה
2. אשור דו"חות כספיים ליום 31.12.95.
3. מינוי רואה חשבון לחברה.

החלטות:

1. לבחור במר משה לוי ליו"ר האסיפה.
2. לאשר את הדו"חות הכספיים ליום 31.12.95.
3. לאשר את מינויו של רואה החשבון מרדכי זרסקי לרואה חשבון של החברה לשנת 1996 בהתאם לאשור רשות החברות הממשלתיות.

בכבוד רב,

משה לוי

יו"ר מועצת המנהלים

לשכת שר האוצר

תאריך: 19.3.97

3/53

אל: כוב גלילי / רמיר

מאת: ה"ס רמיר

1. מועבר לעיון מסמך של: 50 יו כו

בנדון: פיקוד פתח שאן יאן

מספר: 97-24163

2. אנא התייחסותך במתכונת הבאה:

הערותיך בכתב

מכתב תשובה בשמך

שיחת הסבר שלך עם כותב המכתב

מכתב תשובה בשם השר לחתימת השר X

ניר עמדה מעמיק בנושא הכולל: תמונת מצב, נתונים עובדתיים,
הצעות לפתרון וכו'.

אחר: _____

3. מועד התשובה: 27 / 3 / 97

4. העבר התייחסותך ל: ה"ס רמיר

בברכה,

רמיר



הכנסת

חבר הכנסת

י"ז באדר א' התשנ"ז
24 בפברואר 1997



לכבוד
שר האוצר
מר דן מרידור
משרד האוצר
הקריה
ירושלים

שלום רב,

הנדון: פנייתו של פרופ' ווארן יונג, אלי

מצ"ב פנייתו של פרופ' ווארן יונג, אלי.

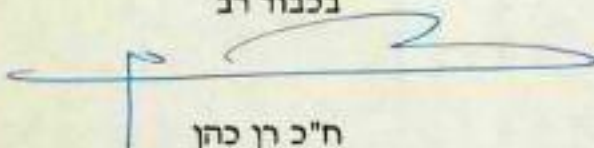
הנ"ל קובל על ביזבוז כספי ציבור רבים בהחלטה לביטול כביש עוקף רחובות מזרח מס 423.

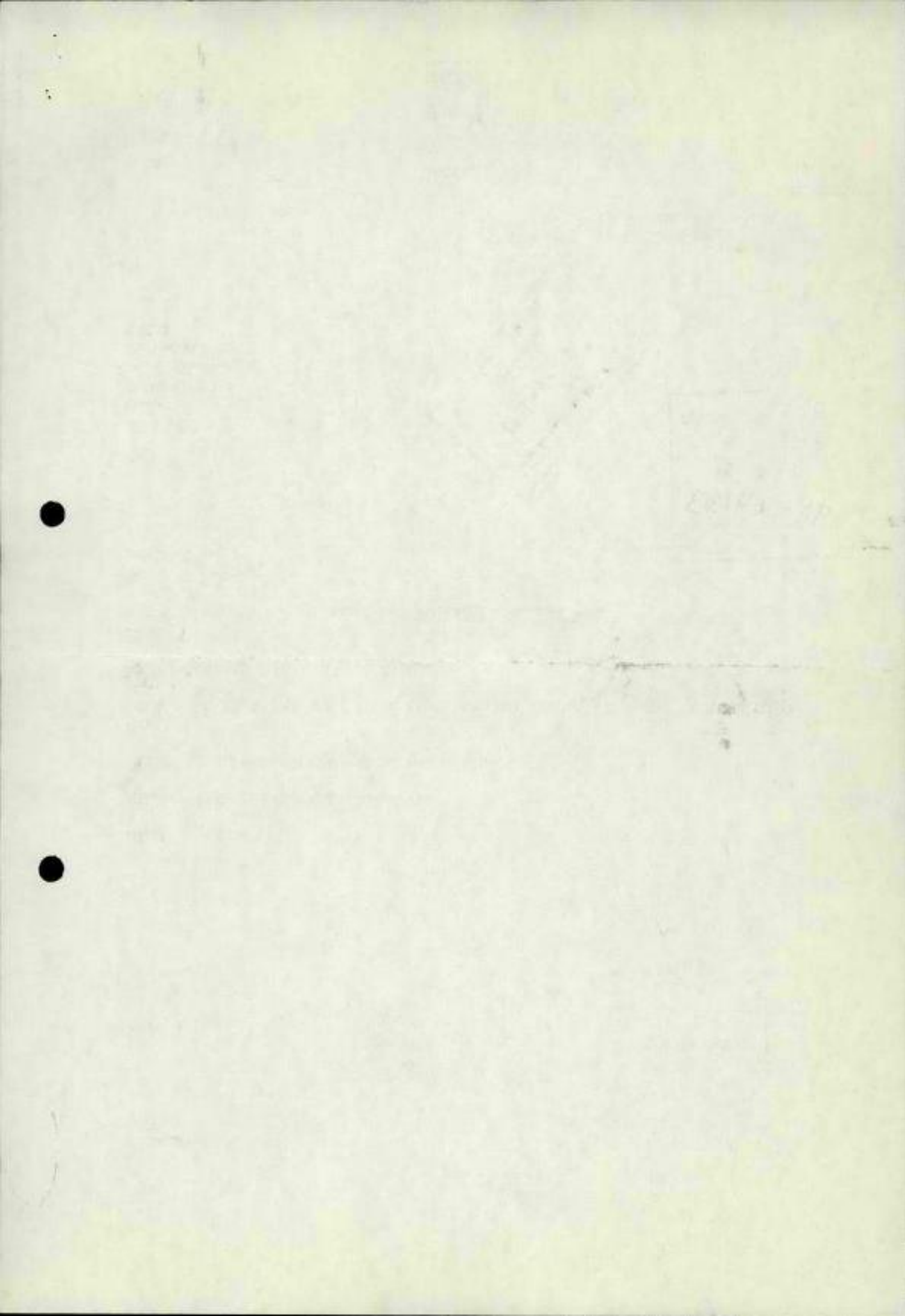
אבקש לבדוק את הצעתו המפורטת ואת הערותיו.

אודה לך באם תודיעני חוות דעתך בעניין.

תודה.

בכבוד רב


ח"כ רן כהן



BAR-ILAN UNIVERSITY

אוניברסיטת בר-אילן

DEPARTMENT OF ECONOMICS
52900 Ramat-Gan, Israelטלפון 5318345-6-7
פקס 5353180המחלקה לכלכלה
רמת-גן 52900ב"ה, ו' באדר א' התשנ"ז
13 בפברואר 1997לכבוד
ח"כ רן כהן
יו"ר הוועדה לביקורת המדינה
הכנסת
ירושלים.

שלום רב,

הנדון: פגיעה בתקציב המדינה וכבישים עירוניים פוליטיים:
דוגמת כביש עוקף רחובות מזרח, מספר 423

אני סונה אליך בידיעה שהטיפול בנדון יהיה אובייקטיבי והוגן.

כאיש אוצר לשעבר (תכנון כלכלי בשנים 1970-71) אני סבור כי כאשר מנהלים פרויקטים המקבלים מימון מתקציב הממשלה "בשיטת המכולת", הדבר מפריע מאוד.

בקיצור ראש עיריית רחובות הנוכחי הצליח "להעמיס כביש על מע"צ", או על-פי דוברת מע"צ "סוללים בהתנדבות" ללא כל בדיקה כלכלית של עלות-תועלת לגבי האלטרנטיבה לתוואי. על פי הבדיקה שלי ניתן לחסוך, הן כסף רב, והן את ההוצאות על פתרונות אקוסטיים שתיפולגה על תקציב המדינה על-ידי שינוי תוואי הכביש, וזאת עקב העובדה שלעיריית רחובות אין כסף לפתרון האקוסטי (גרעון של יותר מ-30 מיליון ש"ח). סך החיסכון יהיה כ-16 מיליון ש"ח על הפתרון האקוסטי ועוד 4 מיליון על קיצור אורך הכביש. נוסף על כך, העיקרון של איחוד תשתיות, כלומר, קביעת תוואי הכביש על פי קו מתח עליון של חברת חשמל המתוכנן, יחסוך עוד כסף רב (ראה הרצ"ב).

כעת עיריית רחובות, לפי עניות דעתי אפילו עוברת על חוק התקציב ועוקפת את החשב המלווה של משרד הפנים ומנצלת את תקציב מע"צ לביצוע עבודות עפר, שיתכן ובעתיד יהיה כביש עירוני מקביל לכביש העוקף. בקיצור אפילו במקרה של פתרון אקוסטי השאלה היא מי יממן אותה? עיריית רחובות שאין לה כסף, או תקציב המדינה?

בנוסף לכך נודע לי מח"כ בוועדת חכספים שמנכ"ל מע"צ חסכים לסלול את הכביש עקב פגיעה של ראש עיריית רחובות וכעת מנכ"ל מע"צ טוען שיש לו אינטרס אישי בקיום ובסלילה של הכביש עקב התחייבותו לראש עיריית רחובות. ממתי מנהלים את תקציב המדינה בדרך זו?

בעידן של הצורך לחסוך במשאבים לאומיים אודה לך מאוד אם תוכל לעלות את נושא הליקויים בתכנון ותקצוב הכביש בוועדה לביקורת המדינה. וזאת במיוחד לאור הצורך באיחוד תשתיות (ולא קיום של הבטחות פוליטיות של השר הקודם, התחייבויות אישיות של מנכ"ל מע"צ, או רצונו של ראש העיר להבחר ע"ח תקציב המדינה).

אשמח מאוד להגיע למשרדך לפגישה קצרה על מנת לחסכיר בפירוט יתר את הבעיות הכרוכות בפרויקט הג"ל, אצור אתך קשר בשבוע הבא על מנת לברר את האפשרויות לפגישה בהתאם.

בתודה מראש וככבוד רב,

פרופ' יוארן יונג

*** תיקצוב הפתרונות האקוסטיים, מתן היתרי בנייה וחובות היזמים בנוי השכונות כפי שעולה מתוכנית רח/ במ/ 2102 / 1 סעיף 15 (7).**

"התקנת סוללה אקוסטית וגדר, ובוצעו נטיעות בין הכביש העוקף ובין מתחם-תיכון שבתרומם התוכנית, תהווה תנאי להוצאת היתרי בנייה במתחם זה. מפרטי הסוללה, הגדר והנטיעות יקבעו ע"י מח"ע והמשרד לשמירת איכות הסביבה. הסוללה תגדר והנטיעות יבוצעו ע"י מבקשי ההיתר ועל חשבונם"

לא תואם עד כה עם היזמים כל פתרון כאמור כי לא קיימת המלצה של המשרד לאיכות סביבה.

תיקצוב הפתרונות האקוסטיים ולמפגעי איכות סביבה לאורך כל הכביש אינו בנימצא:

1. לעירייה אין תקציב
2. מע"צ התחייבה לסלילה בלבד
3. העירייה תיכננה להטיל את העלות על היזמים אך היזמים בנוי השכונות קבלו טופס 4, חלקם כבר עזבו את השטח, מה עוד שפתרון אפשרי הינו למשל הנמכת הכביש - פתרון באחריות ובתיקצוב מע"צ והיזמים אינם יכולים לתקצבו.

כל פתרון אקוסטי ולמפגעי איכות סביבה הנבנה לתכנון קיים יהיה יקר יותר מביצוע שילוב של הפתרון בתהליך התיכון עצמו.

*** תכנון הכביש בעבר והשלכות יישום תכנון הסטורי זה על רחובות בשנות האלפיים**
כיום שכונות נווה אבנית נווה מור ושקד הינם גבול המזרח של החלק הבנוי בעיר. עתודות הקרקע ממזרח לשכונות מהוות כמחצית משיטתה של רחובות. הכביש שתוכנן להיות כביש עוקף מזרחי לעיר יהפוך בעתיד הלא רחוק לכביש בין עירוני בטבורה של העיר.

שכונות נווה אבנית נווה מור ושקד הינם רק הראשונים להיפגע מפגעי איכות הסביבה: רעש, זיהום אוויר, שינוע פבד בין השאר של חומרים מסוכנים לאורך כל תוואי הכביש ממזרח לו וממערב יפגעו בכל השכונות שיקומו בעתודות הקרקע. כביש בין עירוני שיחצה כך את העיר יפגע בצביון העיר רחובות כמו כן יעצור אוכלוסיות איכותיות לבוא ולהתישב ברחובות בעתיד.

סלילת כביש בין עירוני הכולל מחלפים גבוהים במרחק של מטרים ספורים מאזורי מגורים אינו הפתרון המתבקש לעיר לשטח האלפיים, יישום הסלילה בתוואי הנוכחי יהווה מהסוס לבניה עתידית של עיר מודרנית ואטרקטיבית לכלל אזרחיה.

*** סלילת הכביש בתוואי הנוכחי תפגע קשות באיכות חיינו**

1. הכביש עתיד לעבור כ- 5-8 מטר מגבול הבתים.
2. הבתים צמודי קרקע והכביש יעבור בחלק מהבתים בגובה קומה שניה.
3. משני צידי השכונה מתוכננים לקום מחלפים גבוהים בין העיר רחובות לכביש העוקף.
4. לא שולב כל פתרון לאיכות סביבה בתכנון הכביש ע"י מע"צ חיות ועד כה לא קיימת המלצה של המשרד לאיכות הסביבה כאמור.

אנו תומכים במציאת פתרון תחבורתי לעומסי התנועה בעיר. ברור כי התכנון הנוכחי אינו הפתרון הנכון לרחובות לטווח הארוך. קיימות אלטרנטיבות טובות יותר ודרוש אומץ ואחריות ציבורית לבחינה מחודשת של תוואי הכביש.

מעו למכתבים:
ברקת 36 רחובות
טלפון: 9452615

נערך ע"י ועד הפעולה
שכונות נווה אבנית נווה מור ושקד
אוקטובר 1996 03:06217.DOC

הרקע

- תוואי הכביש במתכונתו הנוכחית (בשינויים קלים) תוכנן בסוף שנות ה-70. תוכנית זו, רח/ 2000, הופקדה לראשונה במאי 1980 ומסומנת כעורק תנועה עירוני ברוחב 32 מטרים.
- תוכנית רח/ 400 שעיקרה סימון מגרשי המגורים (בשטחים בהן בנויות היום שכונות אבנית, נווה מור ושקד) אושרה בספטמבר 1981. בתוכנית זו לא מסומן הכביש ושטחי הכביש מסומנים כקרקע חקלאית.
- תוכנית רח/ במ/ 2102 / 1 שפורסמה בנובמבר 1991, סימנה לראשונה, דרך אזורית בין-עירונית ברוחב 40 מטרים + רצועת שטח ציבורי פתוח ברוחב של 8 מטרים, וממערב לו - איזור בניה מיוחד של מבנים בגובה 3 קומות. נקבע כי לא תותר כניסת רכב מהכביש העוקף החדש לרחובות ההגנה ונורדסקי. תנאי להוצאת היתרי בניה יהיה התקנת סוללה אקוסטית וגדר לפי הנחיות המשרד לאיכות הסביבה.
- תוכנית מיתאר מקומית מספר רח/ 2111 שינוי לתוכנית R/6 אושרה בוועדה המחוזית במאי 1995, בתנאי (סעיף 15):

"הוצאת בניה"

תנאי למתן תוקף יהיה הגשת דו"ח אקוסטי שיבטל תוצאות מנחת למיטת אקוסטי, ועיצוב גבול גבוה ההטעים שיש עימם תוכניות הקמת מגורים ומספרות הרגישות לרעש העובדים בכביש."

סיכום וסקירת המצב כיום

- התחייבות מע"צ לסלילה ותכנון בלבד, שילוב המשרד לאיכות הסביבה בתכנון, כביש זה תוכנן במקור להיות כביש עירוני רגיל, לאחרונה התחייבה מע"צ לעבודות הסלילה - תוך המיכתן לכביש אזורי בין עירוני ישירות את התנועה מדרום לרחובות לכיוון ראשלי"צ וצפונה. התחייבות מע"צ כוללת את הסלילה בלבד, ובמדגש לא תיתן מע"צ פתרונות לפגיעה באיכות הסביבה של השכונות הצמודות לכביש. פתרונות לפגיעה עתידית באיכות חיינו אינם בנימצא. לא שולב בתכנון הכביש ע"י מע"צ סקר איכות סביבה כפי שנדרש כתנאי מחייב לאישור התוכנית בוועדה המחוזית.
- בתשובה לפגיתנו למע"צ מאשר מנכ"ל מע"צ ומכתבו מיום 14.10.96:

"מע"צ (המדינה) התחייבה לסלילה בלבד וכך מודגש במקור של הכביש ... כמו כן התחייבה המדינה למטת את השטח שמגוררים ולסגור את הדרכים המתחברות..."
- בתשובה למכתבנו לשר השיכון מציינת איג"ר.לב-רן מנחלת אגף לתכנון מוקדם (מכתבה מיום 11.3.96):

"מע"צ לקחה על עצמה תכנון הכביש בצורת המיזעור וכך מודגש במקור בלבד, בהסתמכות עירונית רחובות רח/ בתכנון זה, בבצוע."
- העורריה מתווכת במסמכים האקוסטיים במקומות בהם הדבר נדרש."

מדינת ישראל
המשרד לאיכות הסביבה
מחוז המרכז

כ"א בכסלו תשנ"ז
02 בדצמבר 1996

סימוכין:
תכנון/רחובות/20553

לכבוד
נב"ר רותי חדר
לשכת מנכ"ל

לרותי שלום רב,

הנדון: תלונות לנושא כביש עוקף מזרחי רחובות

סמוכין: תלונות דיירי שכונות נווה מור, שקד ונווה אבנית ומר [REDACTED] מכתבכם מיום 2.9.96 ו-10.9.96 אשר הועדו לעוזרת המנכ"לית נמצא בטיפולנו

1. ברצוני להתנצל על הזמן שחלף מעת שתקבלו התלונות עד למשלוח מכתב זה. הזמן הארוך נבע מחופשות קיץ, חגים, ומשאים ומתנים המרחשים בימים אלו בין יה"ס דרום יהודה לעיריית רחובות בנושא האמור.
2. התכנית לכביש עוקף רחובות מזרחי הינה תכנית מאושרת ע"פ חוק התכנון וחבניה למגורים ולכביש מקומי, גם אם חשוב עבור רחובות ותושביה. אישור התוואי נעשה בצורה כללית. התכנית קבעה במפורש כי לעת תכנון מפורט תעשה חו"ד אקוסטית לנושא רעש למגורים.
3. לאור מצוקתה הכספית של עיריית רחובות ולאור החלטת מע"צ ומשרד התחבורה בסדר העדיפויות שלהם לעזור לעירייה לתכנן ולבצע את הכביש. הוחל בתכנון מפורט במשרדו מע"צ. תוך כדי התכנון - הפך הכביש מכביש מקומי לעורף החברה בעל 4 מסלולים (22 מ') הכולל מחלפים.
4. השכונות שאושרו לניבנו בצד המערבי לכביש ובסמוך לו הותנו בבניית מתרס אקוסטי לעת תרוי הבניה לשכונות (ע"פ חוראות התוכנית). המצב בפועל - שרק באחת מהשכונות האמורות נבנתה סוללה אקוסטית. הבניה של המגורים היא במרחק של 6-8 מ' מצד הדרך המוצעת.
5. יצויין כי הסוללה שנבנתה, נעשתה ללא תכנון של יועץ אקוסטי מוסמך וללא בדיקת אגוד הערים לאיה"ס דרום יהודה. בחלק מהתכניות המפורטות האחרות אף לא נכללה דרישה למיגונים אקוסטיים כאמור.
6. מע"צ מצידם טוענים כי לאור התווית הכביש בתכניות טרם תכנון השכונות, אין הצדקה לתבוע ממנה ולהעמיס על תקציבה את בניות המתרסים למיגון התושבים או השכונות שהיו צריכים להתחשב בכביש מלבתיחילה.



משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי / תכנון
ירושלים

י' בסלו, תשל"ז
21 נובמבר, 1996
DOC. 1196m1

6(423)5

לכבוד ✓
מר דודן שורץ
רחוב ברקת 36
רחובות

„ג.א.

הנדון: דרך מס' 423 - כביש עוקף רחובות
הסמך: מכתביכם אל שר התשתיות הלאומיות
מתאריך 2.9.96 ו- 23.10.96

1. מכתביכם הר"ל הועברו אלי למתן תשובה.
2. כביש העוקף את רחובות תוכנן ככביש עירוני ע"י העירייה ולכן נקבעו לו קווי בניין קטנים, אך הוא מופיע בתכנית המתאר המחוזית ככביש ארצי, ולכן העירייה התעקשה שמע"צ תיקח על עצמה את ביצוע הכביש.
3. מע"צ הסכימה לתכנן ולבצע את הכביש ברמה של דרך אזורית. משמעו של דבר שמספר החיבורים לאורך הדרך יהיה מוגבל.
4. לא מתוכננים מחלפים לאורך הכביש! מתוכנן מעבר תחת אל בית הקברות מרחוב גורודצקי אשר לבקשת ראש העיר ולאחר שנבדק הנושא תכנונית, חוסמו לו מספר פניות ימניות המאפשרות נגישות גם ממזרח וגם מצפון.
5. אחד התנאים שהתנתה מע"צ לעיריית רחובות בקבלה על עצמה את תכנון וביצוע הכביש היה, כי חנושא של הפתרון האקוסטי יחול על העירייה.
6. עיריית רחובות קבלה על עצמה את כל התנאים הללו בתמורה לביצוע הכביש על ידינו.

ב ב ר כ ה

רות לב-רון
מנהלת אגף תכנון מוקדם

הערות:

1. ע"ד א. בר קיימא - משרד התשתיות הלאומיות רח' חיים לבנון 26 א' רמת אביב 61171.
2. מר יוסי קופ - סמנכ"ל מע"צ לתכנון.
3. מר עמי לקס - מהנדס מחוז ד"א וחמ"מ.
4. גב' עידית סיבוני - עוזרת מנכ"ל מע"צ.

10 11 12 13 14 15 16

ב"ה, י"ט טבת תשנ"ז
29 בדצמבר 1996

לכבוד
ח"כ הרב אברהם רביץ
יו"ר ועדת הכספים
הכנסת
ירושלים

שלום רב,

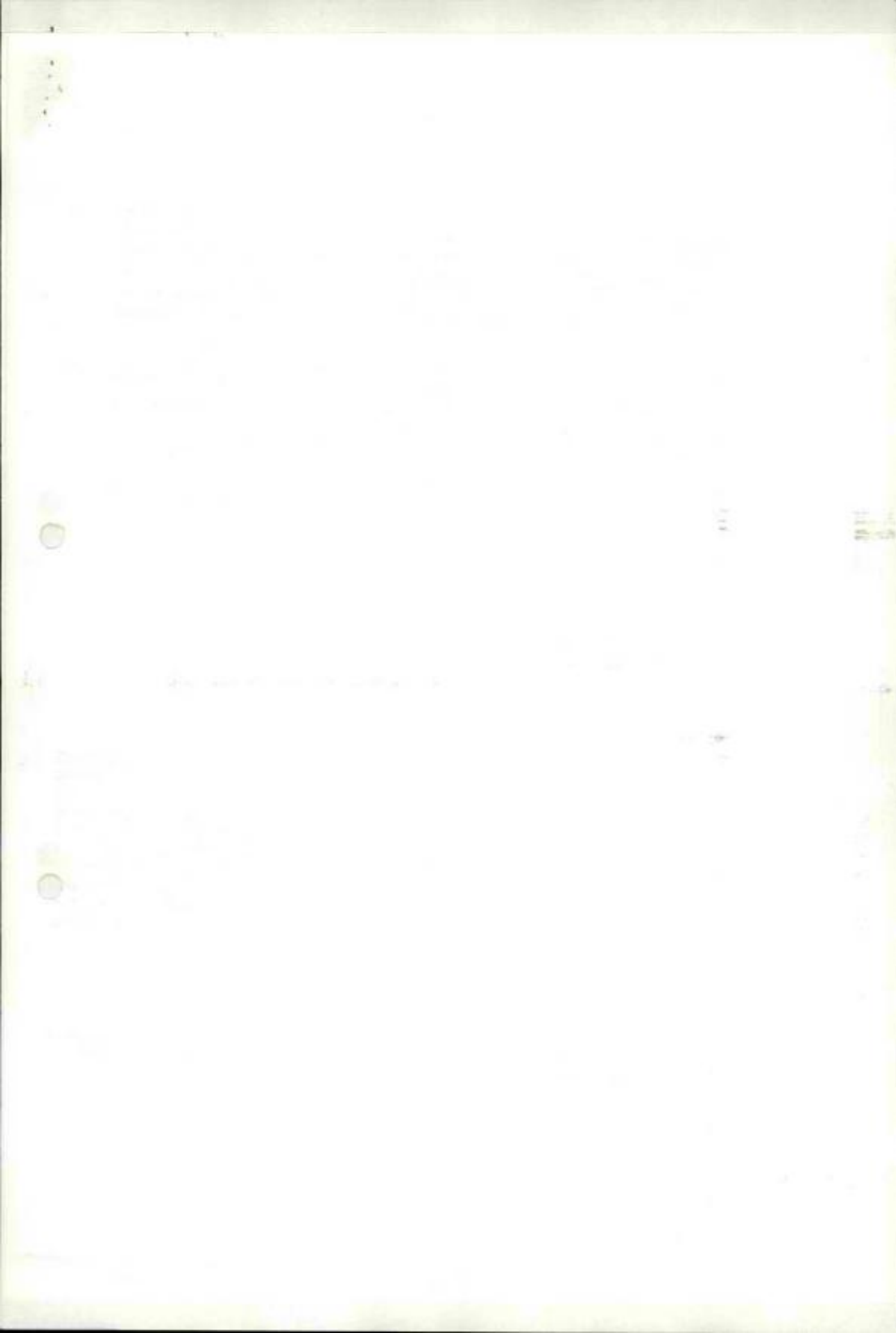
הנדון: כביש 423 עוקף מזרח רחובות - פניעה בתקציב המדינה
סימוכין: מכתב מ-24.12.96 ותשובת מנכ"ל מע"ץ מ-16.12.96

להלן התייחסותי למכתב מר סלמן, מנכ"ל מע"ץ, המסלף את העובדות ואת הנתונים לגבי הכביש הנ"ל.

1. על פי מהנדס מחוז המרכז של מע"ץ, מר עמי לקס, "הכביש אינו מופיע בתוכנית המתאר של מע"ץ" ולכן על מר סלמן לתאם עמדות עם מהנדס המחוז שלו.
2. איחוד תשתיות הוא צו השעה. חברת החשמל מאפשרת סלילת כביש 5 מטרים מקו מתח עליון, אולי כדאי שמר סלמן יסע בכבישי ישראל לברר עובדה זו.
3. כל כלכלן מתחיל יודע שמבצעים בדיקות עלות-תועלת על בסיס מספר אלטרנטיבות. כאן מדובר על אלטרנטיבות לתואי-הכביש, דבר זה לא נעשה כלל ע"י שני המוסדות הנזכרים במכתב של מר סלמן, בולל המחלקה הכלכלית של מע"ץ עצמו וזאת עקב אילוצים פוליטיים. כדאי שמר סלמן יחזור לספסל הלימודים לפני שהוא מציג נתונים המבוססים על בדיקה כלכלית מוטעית לחלוטין.
4. סלילת הכביש מחייבת הוצאה של כ-16 מיליון שקל על מתרון אקוסטי, וזאת על פי החוק כשהמתרון האקוסטי חיווה תנאי לחיתור סלילת הכביש ע"י הוועדה המחוזית לתכנון ובניה. עלות זו לא נכללת בבדיקת הכדאיות של הכביש היות שעיריית רחובות (בגרעון של 30 מיליון ש"ח) התחייבה לעמוד בסכום זה "תמורת הסלילה ע"י מע"ץ". אמנם, הסכום לא תוקצב ע"י עיריית רחובות והנטל יפול על תקציב המדינה.
5. לסיכום ברצוני לציין שלא לכותב המכתב אלא למר סלמן כנראה חסר מידע על דרך ניהול של תקציב ציבורי, דבר המחייב בדיקה מחודשת של כל הפרויקט הנ"ל.

בכבוד רב
בנימין
מרוץ וורן יגל

7-10



7. לאור האמור לעיל ובדיעה משותפת עם יח"ס דרום יהודה, לאור אוזלת ידה של עיריית רחובות בנתינת היתרים ואישורים לאכלוס ללא בדיקה שאמנם התמלאו תנאי התכנית הכוללים את אישור הנספח האקוסטי ע"י הו"ס וביצועו בפועל יש לדרוש מעיריית רחובות לאמץ את הבדיקות האקוסטיות הנובעות מהכנון החדש של הכביש (נעשות בימים אלו ע"י תו"פ אקוסטיקה) וכן את עלות בניית המתקנים חוד כדי ביצוע הכביש בפועל.

8. למרות האמור לעיל, ולאור תכנון חד שמובילת הו. המקומית, אני כנציגת המשרד בו. המחוזית לתכנון ובנייה, והמתכנתת הסביבתית כנציגת המשרד בו. המקומית לא נתנגד להסעת הכביש מורחה, כדי לאפשר מרווח מחייה בין הדרך המוצעת ובין השכונות הקיימות והמוצעות היום לאורך הכביש, כמובן תוך בדיקות אקוסטיות ובמידת הצורך - בניית מתקנים אקוסטיים להגנת התושבים.
 הערה: ע"פ מיטב ידיעתי, גם לשכת התכנון המחוזית תאמץ עמדה זו, באם תוגש אליה תכנית תיקון לתוואי.

מכבוד רב
 חתום
 שלומית דוסי
 מתכנתת המחוז

העתיקים:
 בת-שבע קופטש - מנהלת המחוז, כאן.
 ולרי ברכיה - רא"ג תכנון פיס.
 מהנדס העיר רחובות.
 גילה שניידר - מנהלת אגוד ערים דרום יהודה.
 אילנה אביעד - יח"ס דרום יהודה.
 סלואה דעאס - רע"ג פניות הציבור, כאן.
 אש צוות דרום ו. מחוזית.
 דות לב רן - מע"צ.
 מתלוננים.

רמלה, רח' גורדאו 3, ת.ד. 72100 562, טל' 08-9254546 מס' 08-9229135



י' טבת, תשנ"ז
16 דצמבר, 1996
6(423)5

מס' 4 (התשלום הסופי)
מחלקת עבודות ציבוריות
לשכת המנכ"ל

לכבוד
ח"כ אברהם רביץ
יושב ראש ועדת הכספים
הכנסת
ירושלים

שלום רב,

הנדון : דרך מס' 423 עוקף מזרחי לרחובות
הסמך : מכתבך מיום 3.12.96 בצירוף מכתביו של פרופ' ווארן יונג

להלן התייחסותינו למכתביו של פרופ' יונג :

1. כביש 423 עוקף מזרחי לרחובות, מופיע בתוכנית המתאר הארצית לכבישים בינעירוניים ועל כן האחריות לסלילתו הינה של מע"צ.
2. לגבי הרעיון של איחוד התשתיות, כביש אינו יכול להיסלל מתחת לקו מתח גבוה, דבר זה ידוע לכל מי שעוסק בתכנון כבישים או בתכנון קווי חשמל.
3. בניגוד לטענה שלא נערכה בדיקה כלכלית, אכן נערכה בדיקה כזו הן ברמה מערכתית ע"י המכון הישראלי למחקר ותכנון תחבורה והן ברמה פרטנית ע"י המחלקה הכלכלית במע"צ. שתי הבדיקות הראו על כדאיות מובהקת של סלילת הכביש. המסקנות מהבדיקות הללו נבחנו ואושרו ע"י אגף התקציבים במשרד האוצר.
- יחס התועלת/עלות שהתקבל בבדיקה הכלכלית היה 3.08, משמע התועלת למשתמשים בכביש הינה פי שלושה לעומת ההשקעה בסלילתו.
4. הכביש נכלל ברשת מטרופוליטן תל - אביב ובתוכנית ההשקעות למטרופולין תל - אביב לחומש 1996-2000, שהוכנה ע"י המכון למחקר ותכנון תחבורה.

10 - אגף

המשרד הראשי: קרית הממשלה שיוח ניראח ת.ד. 13198 ירושלים 91131
טל. 823523, 847517-02 פקס. 823438-02



משרד הביטחון

עוזר השר להתיישבות

תשתית ואו"פ
טלפון: 697-5961
פקס: 697-6328
יד' אדר א' תשנ"ז
21 פברואר 1997
מחשב: (5431)
סימוכין: אש/ 148

3/53

לשכת שר האוצר
25-02-1997
מסי מסמך 97-19937
אל

לשכת ראה"מ
שר האוצר
מנכ"ל משרד ראה"מ
שר הביטחון

הנדון: תקציב לתכנון כבישים לשנת 1997.

על מנת לעמוד במשימת ביצוע הכבישים שהוסכם עליהם כחיוניים יש להתחיל מיד בתכנונם.
העלות הכוללת של תכנון רשימת הכבישים שהוחלט עליהם לביצוע בשלב א' הינה כ- 70 מלש"ח.
יחד עם זאת, ניתן להתחיל בתכנון בהיקף של כ- 40 מלש"ח כבר בשנת 1997.
תקציב זה אינו קיים ועלול לעכב באופן משמעותי כניסה לביצוע ובודאי אם תהיה החלטה לביצוע מיידי.
אודה לכם על תקצוב 40 מלש"ח לצרכי תכנון הכבישים.
מציע ששר האוצר יכנס את המשרדים והגופים הנוגעים בדבר לקבלת החלטה ולממון הסכום הנדרש.

ב ב ר כ ה,
א ל י
ע' שר הביטחון להתיישבות
ואז"פ תשתית

1000 1000
1000 1000
1000 1000

BAR-ILAN UNIVERSITY

אוניברסיטת בר-אילן

DEPARTMENT OF ECONOMICS
52900 Ramat-Gan, Israelטלפון 5318345-6-7
פקס 5353180המחלקה לכלכלה
רמת-גן 52900ב"ה, כ"ז בכסלו התשנ"ז
8 בדצמבר 1996

3153

לכבוד
ד"ר רן קרול
ראש אגף תקציבים
משרד האוצר
ירושלים.

שלום רב,

הנדרי: הצעה לחסכון של 30 מליון ש"ח בתקציב המדינה ע"י
הקפאה/ביטול תקציב כביש 423 עוקף רחובות

כידוע לך על-פי ביקתי הראשונה לגבי הכביש הנ"ל טענתי שניתן לחסוך כסף רב על-פי שינוי תוואי הכביש בלבד. כעת, ועל-פי עמדת מע"צ (ראה הרצ"ב) ונתונים לגבי עלויות, ערכה ניתוח עלות-תועלת שמביא אותי למסקנה שיש לקפא או לבטל את התקציב הכביש הנ"ל, ואלה הסיבות:

1. לפי תאור של מע"צ הכביש אכן תוכנן ככביש עירוני אולם עיריית רחובות אילצה את מע"צ לקחת על עצמה סלילת הכביש היות שעל-פי תוכנית המיתאר הכביש ארצי, אולם תוכנית המיתאר עצמה לא אושרה אף פעם.
2. הכביש אינו מופיע במפת מטרופוליטן גוש דן שחוכן ע"י המכון לתכנון תחבורה ולכן הכביש אינו נחוץ מבחינה לאומית.
3. כאמור, מע"צ נאלצה לבצע את הכביש הנ"ל ע"י עיריית רחובות בעלות כוללת, לקא פתרון אקוסטי, של 22 מליון ש"ח ועיריית רחובות לקחה על עצמה את הפיתרון האקוסטי בעלות של 8 מליון ש"ח, אולם עיריית רחובות הנמצאת בגרעון תקציבי של 30 מליון ש"ח לא תיקצה עבור הפתרון האקוסטי הנ"ל ועלות זו תיפול על תקציב המדינה.
4. הכביש הנ"ל אינו מותר את בעית עומס התנועה במרכז רחובות וזאת על-פי אופי הכביש המתוכנן ע"י מע"צ ולכן לא תהיה לכביש הנ"ל שום תועלת לתושבי רחובות.
5. לכן הצעתי הוא להקפיא או לבטל את הקצאת התקציב עבור הכביש הנ"ל על לברור חנושא בין שר האוצר, התשתיות והתחבורה ובוועדת הכספית של הכנסת.

בכבוד רב,

ד"ר רן קרול
פרופ' ווארן יונג

מדינת ישראל

-90-



משרד התשתיות הלאומיות
מחלקת עבודות ציבוריות
המשרד הראשי / תכנון
ירושלים
י' כסלו, תשנ"ז
21 נובמבר, 1996
DOC. 1196m1

6(423)5

לכבוד ✓
מר דודן שוורץ
רחוב ברקת 36
רחובות

,נ.א.

הנדון: דרך מס' 423 - כביש עוקף רחובות
הסמך: מכתביכם אל שר התשתיות הלאומיות
מתאריך 2.9.96 ו- 23.10.96

1. מכתביכם הנ"ל הועברו לי למתן תשובה.
2. כביש העוקף את רחובות תוכנן ככביש עירוני ע"י העירייה ולכן נקבעו לו קווי בניין קטנים, אך הוא מופיע בתכנית הסתאר המחוזית ככביש ארצי, ולכן העירייה התעקשה שמע"צ תיקח על עצמה את ביצוע הכביש.
3. מע"צ הסכימה לתכנן ול צע את הכביש ברמה של דרך אזורית. משמעו של דבר שמספר החיבורים לאורך חדרך יהיה מוגבל.
4. לא מתוכננים מחלפים : אורך הכביש מתוכנן מעבר תחתי אל בית הקברות מרחוב גורודצקי אשר לבקשת ראש העיר ולאחר שנבדק הנושא תכנונית, הוסמו לו מספר פניות ימניות : מאפשרות נגישות גם מדרום וגם מצפון.
5. אחד התנאים שהתנתר מע"צ לעיריית רחובות בקבלה על עצמה את תכנון וביצוע הכביש היה, כי הנושא של הפתרון האקוסטי יחול על העי"ה.
6. עיריית רחובות קבלה : ל עצמה את כל התנאים הללו בתמורה לביצוע הכביש על ידינו.

ב ב ר כ ה

רות לב-רן
מנהלת אגף תכנון מוקדם

העתיקים:

1. ע"ד א. בר קיימא - מש"ד התשתיות הלאומיות
רח' חיים לבנון 26 מ' רות אביב 61171.
2. מר יוסי קופ - סמנכ"ל ע"צ לתכנון.
3. מר עמי לקס - מהנדס : חוז ד"א והמרכז.
4. גב' עידית סיבוגי - עוזר : מנכ"ל מע"צ.



משרד התשתיות הלאומיות
המנהל הכללי

3/53

משרד האוצר
נתקבל
7-11-1996
התקין המרצה

י' חשוון, תשנ"ז
23 אוקטובר, 1996

(Handwritten signature/initials)

לשכת שר האוצר
ז"ס מספר:
אל:
מאת:
הר"מ:
תאריך יצר:
פוזיקים:

לכבוד
מר שמואל ריפין
ראש מועצה אזורית
שער הנגב

שלום רב,

תודה על מכתבך בנושא הצעתך להעתיק חלק מנפת התנועה לאילת מכביש הערבה לכביש ב"ש -
מצפה רמון-אילת.

אכן לפני כארבעה חודשים נסעתי לאילת ובחרתי לנסוע בכביש 40 לשני הכיוונים. מצאתיו נח
לנהיגה ועובר בנוף יפה בהרבה מזה של כביש 90.

בבקשתך, מע"צ יבצע את כל שבקשת.

בברכה,
(Handwritten signature)
גיוֹרָא רוֹם
המנהל הכללי

העתיקים : שר התשתיות הלאומיות

שר האוצר

שר התיירות

מנכ"ל משרד התיירות

מנכ"ל משרד התחבורה

מנכ"ל מע"צ

המפקח על התחבורה - משרד התחבורה

מנהל המינהל לבטיחות בדרכים - משרד התחבורה

22

OFFICE OF THE
ATTORNEY GENERAL
STATE OF NEW YORK
ALBANY, N. Y.

[Faint, mostly illegible text, possibly a letter or report, covering the majority of the page.]



המועצה

האיזורית

רמת נגב

3 אוקטובר, 1996
שר. RD.DOC40

לכבוד
שר התחבורה - מר יצחק לוי
שר התיירות - מר משה קצב
השר לתשתיות לאומיות - מר אריאל שרון

שלום רב,

הנדון: הצעה להעתקת 20% מנפח התנועה לאילת מכביש 90 לכביש 40

דברי רקע והסבר

בשנת 1990 החליטה הממשלה על פיתוח והרחבת כביש 40 בקטע מצפה רמון, צומת ציחור. כביש מצפה רמון - אילת נפרץ ונסלל ב 1953 והחליף למעשה את מעלה עקרבאים. השנים חלפו וציר התנועה ב"ש דימונה, צומת הערבה הפכו לציר התנועה העיקרי לאילת.

כאמור ב 1990 החליטה הממשלה בלחץ שרי השיכון והתיירות לשפץ ולהרחיב את כביש 40 במגמה לפתח ולהרחיב את אזור הר הנגב, מצפה רמון וליצור ציר תיירות בין אילת, המשמשת כאזור תיירות חוף ים לבין מצפה רמון המשמשת כבירת תיירות המדבר.

בימים אלו מסתיימות העבודות בקטע מצפה רמון - צומת ציחור.

סה"כ נסללו כ 55 ק"מ, נבנו 2 גשרים והושקעו כ 90 מליון ש"ח.

התוצאה, בלתי רגילה. כביש 40 ב"ש - מצפה רמון - אילת, הפך להיות הכביש היפה מבחינה נופית, תיירותי לכל דבר ובטוח לעומת כביש 90 (כביש הערבה).

אני פונה אליכם, שר התחבורה, שר התשתיות הלאומיות ושר התיירות, להקים ועדת מנכ"לים שתכנס בהקדם לקבלת החלטות להצעתי - הקטנת נפח התנועה בכביש 90 והסטתו לכביש 40.

אני מצפה שהסטת התנועה תביא לפיתוח מצפה רמון ותקטין את תאונות הדרכים בכביש 90 צומת הערבה אילת.



המועצה

האיזורית

רמת נגב

נתוני רקע לדיון והחלטה

כביש 25 ב"ש - דימונה - צומת הערבה - לכביש 90 אילת, סה"כ 245 ק"מ.
כביש 40 ב"ש - צומת טללים - מצפה רמון - צומת ציחור - אילת, סה"כ 225 ק"מ.

להלן הצעתי לנושאים לטיפול:

באחריות מע"צ:

שילוט ותאורה

1. ביציאה מב"ש לכיוון מצפה רמון. שלט לאילת דרך מצפה רמון ומספר הק"מ.
2. צומת טללים - שילוט לאילת.
3. צומת קטורה - שילוט ב"ש דרך מצפה רמון.
4. תאורה בצומת ציחור ובצומת שיזפון.

באחריות חברת אגד

קו ישיר ת"א - ב"ש - אילת דרך מצפה רמון בנוסף למאסף הקיים (קו 392).

באחריות בזק

הצבת כ - 6 טלפונים בקטע רמון ציחור ברשת קווית או אלחוטית.

באחריות משרד התחבורה

להכין קמפיין משותף למשרדי התיירות והתחבורה להסבר ולשכנוע הציבור לנסיעה דרך מצפה רמון.

באחריות משרד התיירות

1. להפיץ ולפרסם את יתרונותיו של כביש 40 בהיבט תיירותי והקשר בין אילת ומצפה רמון.
2. פיתוח מצפור נוף במעלה פארן.
3. פיתוח מתחם תיירותי בצומת ציחור הכולל שרותי דרך למטיילים ולתיירות בציר מצפה רמון אילת.

באחריות קק"ל

הקמת שתי תחנות התרעננות.



המועצה

האיזורית

רמת נגב

לסיכום

עם גמר שיפוצו וסללתו הפך כביש 40 לאחד הכבישים היפים במדינה. תוואי מסלולו חוצה נופי בראשית ומאפשר מחד, נסיעה בכביש תיירותי מרהיב ומיוחד ומאידך, הפחתת נפח התנועה בכביש 90 ובכך הקטנת מספר תאונות הדרכים בכביש הערבה. על יתרונותיו אלה יש להוסיף את הסיכוי לתנופת פיתוח אזור הר הנגב ומצפה רמון כתוצאה מהפיכתו לציר מרכזי לאילת וממנה.

רצ"ב מפה.

ברצוני להודות לממשלות ישראל על הבנתם לחשיבות הכביש, למע"צ שניצח על הביצוע ולקרן הקיימת לישראל שביצעה את מרבית העבודה.

בברכה

שמואל ריפמן
ראש המועצה

העתקים:

מנכ"ל מע"צ - מר בן ציון סלמן
מנכ"ל המשרד לתשתיות לאומיות - מר גיורא רוס
מנכ"ל משרד התיירות - מר שבי שי
מנכ"ל משרד התחבורה - מר נחום לגנטל
מנכ"ל בזק - מר יצחק קאול
יו"ר הקרן הקיימת לישראל - מר משה ריבלין
המפקח על התעבורה - מר אלכס לנגר
המינהל לבטיחות בדרכים - מר שלום בן שלום
ראש המועצה המקומית - מר סמי שושן
מנכ"ל המינהל לפיתוח התיירות בנגב - מר דני מעיין
מהנדס מחוז מע"צ - מר יונל דוריאנו
יו"ר אגד - מר שלמה לוי
מנהל התכנון בית אגד ת"א - מר שוויצר חגי

הצעה להעתקת 20% מנפח התנועה לאילת

מכביש 90 לכביש 40



יובל רחלסקי

3/53

י. ק. י.

הכני הלווה חלטה אחת

ש.י.

1/1

10/9 ש



כפר נחמן סירקין

מושב עובדים להתישבות שיתופית בע"מ
מיקוד 49935 טל. 03-9328766 פקס. 03-9332405

8 באוגוסט 1996 - 22 אוג' 1996

46-73124

לכב' *[Handwritten name]*

המנכ"ל

תאריך: *[Handwritten date]*

מיקוד: *[Handwritten number]*

לכב'

שר האוצר

מר דן מרדור

קרית הממשלה

ירושלים.

כבוד השר!

הנדון: מיפגעי רעש עקב סלילת כביש חוצה ישראל ומסילת הרכבת.

נדע לנו כי בכוונת חברת כביש חוצה לשנות את הוראות התכנית, ולקבוע תקני רעש גבוהים מאלה שתוכננו וצריכות להיות מאושרות על פיה.

הישוב שלט נאבק במשך זמן רב, תוך שנגרמו לו הוצאות כבדות, למען יוסט הכביש ככל שניתן משטחנו, אך ללא הועיל.

נדהמו לשמוע כי תוך כוונה לחסוך בבניית קירות מגן, או לחילופין הקמת סוללות עפר שיגנו עלינו מפני הרעשים הצפויים, תמליץ חברת כביש חוצה ישראל שלא להתחשב במפגע החמור שייגרם לאוכלוסיה המתגוררת בסביבה כפרית שקטה. כך שנוסף למקום הסביבתיים השונים כגון: פגיעה בטף, זיהום אויר וירידת ערך הבתים הסמוכים לכביש - "שמרן" התקנים האנכרוניסטיים של רמות רעש, שאינן מקובלות כבר בעולם המערבי.

האם אתם בדיעה שכוונה כזו תעבור ללא תגובה מצד תושבי הכפר שיהיו הסובלים העקריים מהכביש?

ואם בטשאי כה רגיש ובסיסי יש בכוונת החברה הממונה על הכביש להתעלם, אנו חרדים מפני ההמשך, לפיכך מוטב לנו ולכל הנוגעים בדבר להגדיר באופן ברור וחד משמעי את כוונתיהם.

אנו מצפים לתשובתכם והבהרתכם בנידון.

בכבוד רב

[Handwritten signature]
אייל בצלאל / יו"ר
ועד כפר סירקין.

פעולה ירוקה

אדם טבע ודין
אגודה ישראלית
להגנת הסביבה

החברה להגנת הטבע

העמותה למניעת עמותת ישובי
חילול קברים כביש חוצה ישראל

20 באוגוסט 1996

הי באלול תשנ"ו

סימוכין: 172/96

אזינו ש הולל

3/53

לכבוד

מר בנימין נתניהו

ראש הממשלה

קרית הממשלה

ירושלים

מר נתניהו הנכבד,

הנדון: בקשת הארגונים הדורשים בחינה מחודשת של כביש חוצה ישראל לפגישה ב-30.8.96

ועד הפעולה של הארגונים הדורשים בחינה מחודשת של כביש חוצה ישראל (כביש 6) מייצג תושבים הגרים לאורך תוואי הכביש, ארגוני הסביבה בישראל ואת הציבור החרדי החרד לחילול הקברים בישראל. בישיבת ועד הפעולה מיום 15.8.96 עלה הצורך הדחוף בפגישה איתך, על מנת לדון בצורך המיידי והרציני לבחון מחדש את הכביש המוצע. הדחיפות הינה גבוהה, במיוחד לאור העובדה שהמכרז היזמי להקמת הקטע המרכזי של כביש חוצה ישראל יופץ לארבעת התאגידים שעלו לגמר עד ה-10 בספטמבר.

הערכת הפרוייקט הזה לקונה בחסר ולא כללה את המחיר החברתי, הכלכלי והסביבתי העצום הכרוך בסלילתו. כמו כן, לא נערכה מעולם השוואה בין התועלת הכלכלית של כביש זה לבין התועלת של חלופות תחבורתיות אחרות.

מאחר וחששותינו מהכביש התחזקו לאחרונה בעקבות מידע חדש שהתקבל אצלנו ומאחר ותנאים שונים שינו את תכנון התשתיות במדינה, אנו מבקשים להיפגש אתך בהקדם האפשרי (במידת האפשר יום ו'), 30.8.96, לאחר ישיבת הממשלה. בפגישה נבקש להציג בפניך ממצאי דו"ח אקדמי בטשא כביש חוצה ישראל המושלם בימים אלו.

פנייתנו אליך מתחזקת לאור העובדה כי הצהרת מכתב שנשלח לעמותת "אדם טבע ודין" לפני הבחירות (24.2.96) כי "ממשלה בראשות חליכוד תבדוק את ההשפעות על הסביבה הנובעות מסלילת הכביש ואת האפשרויות לחלופות מסילתיות". לצערנו, מכתב ברכה שנשלח אליך על ידי "אדם טבע ודין" מיד לאחר בחירתך לראשות הממשלה (2.6.96) ואשר היווה תזכורת למכתב הנ"ל לא נענה עד היום.

הארגונים החיים, המבקשים בדיקה מחודשת לסלילת כביש חוצה ישראל, יעמידו משמרת מחאה ב-30.8.96 מחוץ לבנייני הממשלה ומבקשים שתפגש עם נציגיהם באותו יום, על מנת שתתחיה אפשרות לדון בבחינה מחודשת של הכביש וכיצד תתבצע בחינה זו. נודה לך גם אם בפגישה זו יוכלו להשתתף כבוד השרים שרון, יצחק לוי, איתן ומרדור מאחר ומשרדיהם קשורים בקשר ישיר לעניין זה.

אנו מאמינים כי כראש ממשלת ישראל השיקולים הלאומיים ארוכי הטווח עומדים לנגד עינך ולפיכך אנו מקווים שחרף לוח הזמנים הצפוף שלך תמצא את הזמן להתפנות ולהיפגש עמנו.

רצ"ב מאמרו של ד"ר יעקב גארב, המשמש כחוקר ומרצה באוניברסיטה העברית ואוניברסיטת הרווארד, שהתפרסם היום 20.8.96 ב-Jerusalem Report.

בכבוד רב,

העמותה למניעת חילול קברים	עמותת ישובי כביש חוצה ישראל	החברה להגנת הטבע	אדם טבע ודין אגודה ישראלית להגנת הסביבה	פעולה ירוקה
------------------------------	--------------------------------	------------------	---	-------------

אנשי הקשר בארגונים:

אדם טבע ודין - שמואל חן	טל': 03-5256462
	בית: 08-9221575
	פלא פון: 050-859538
החברה להגנת הטבע - יוסי שק	03-6388740/39

העתקים:

מר אריאל שרון - השר לתשתיות לאומיות.
מר דן מרדור - שר האוצר.
מר רפאל איתן - השר לאיכות הסביבה.
הרב יצחק לוי - שר התחבורה.

VIEWPOINT

YAAKOV GARB

Bibi, Don't Build That Superhighway!

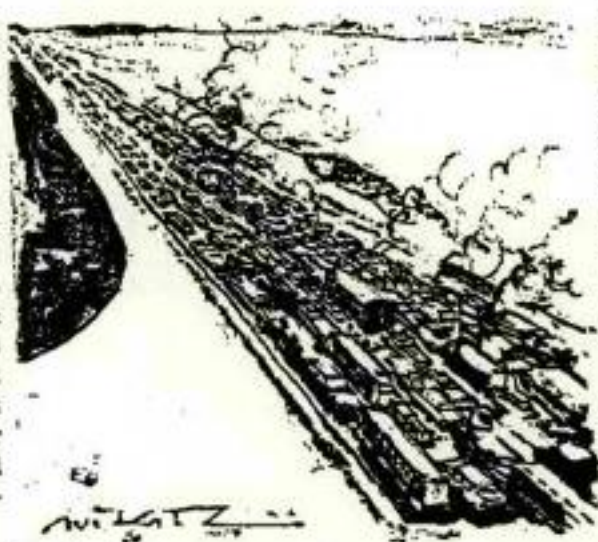
BENJAMIN NETANYAHU pledged in his election campaign to rethink the Trans-Israel Highway — the planned swathe of concrete, eight lanes wide in some stretches, from the Lebanese border to the desert south of Beersheba. Rail transport, he told environmentalists, was a better choice. Now he must decide whether to keep his word. The decision is as significant for Israel's future as the election's impact on the peace process or religious-secular relations. The road would permanently alter Israel's society and landscape for the worse.

In one of its last acts, the Peres government approved opening bids on the toll highway's construction and operation. Once the bureaucracy publicizes the offer, qualified companies will prepare bids for the first 90 kilometers of road. When completed, this section is to carry over 100,000 cars a day on a route east of the country's population center in the Tel Aviv area and just west of the pre-1967 border.

The price to Israel would be steep. Since toll revenues are unlikely to cover land and building costs, the "private sector" investment would entail either government bailouts or unfairly low compensation for massive land appropriations. More fundamentally, the road would encourage reliance on private cars at the expense of other modes of transportation. It would spread low-density suburbs eastward, erasing precious farm land and open space in the country's core. The project would speed the Los Angelization of Israel, creating a single sprawling megalopolis from Netanyah to Ashdod and eastward to Jerusalem, its residents dependent on cars to move.

In Israel, all vehicles and gasoline are imported, and already constitute a large part of a trade deficit approaching \$1 billion a month. With the highway, that burden would grow heavier. Air pollution, approaching crisis levels in some cities, would get worse. The road would disrupt life in many of the 75 communities whose lands would be bisected or taken for the right of way, and harm or obliterate scores of archaeological sites.

The irony is that with a ratio of cars to people only half that of many Western European countries and a third that of the U.S., Israel is in a unique position to leapfrog over the decades-old technology represented by a massive national highway. It could



*Israel should
learn from,
not repeat, other
countries' mistakes*

the latter using dedicated bus lanes. They could shape attractive medium-density cities around public transit, leaving open space within and between them, and foster communities in which people dwell and work comfortably without relying on private cars. Elements of solutions can be taken from success stories in places as far-flung as Portland, Oregon; Curitiba, Brazil; and cities around Western Europe.

Ignoring this potential, officials fast-tracked plans for a national highway during the early-90s planning panic, first under the Likud, then under Labor. The project never underwent a comprehensive environmental impact assessment. Its

planners relied on misleading economic evaluations and outdated traffic modeling procedures.

Netanyahu's campaign promise isn't the only reason to hope the road can now be stopped. Religious parties that fear the highway would desecrate ancient Jewish burial sites now have more political clout.

Kibbutzim and other farming communities that muffled their protests against land expropriations before the elections because they backed Labor can now more freely voice their demands for higher compensation, driving up the cost.

On the other hand, the project has a lure for the right. Development along the highway would spread over the pre-67 border, making a return to it impossible. The road would divide Israeli Arab villages from one another, and spur building of Jewish communities between them. Those prospects help explain why Infrastructure Minister Ariel Sharon, now responsible for the project, has declared support for going forward. So has the hawkish director general of the Prime Minister's Office, Avigdor Lieberman.

Still, a recently funded feasibility study for a long-delayed Tel Aviv mass-transit program could provide Netanyahu with an opportunity to prevent a planning disaster. To be properly executed, the Tel Aviv project would demand very different transportation and land-use visions than would the highway, and would compete with it for scarce capital and for passengers. Before bidding on the highway proceeds, therefore, Netanyahu should direct the ministers concerned to formulate a comprehensive national policy for sustainable transportation.

The foundations of an advanced, sustainable and integrated transportation system could be one of the Netanyahu government's proudest legacies. The Trans-Israel Highway would be a

VIEWPOINT

YAAKOV GARB

Bibi, Don't Build That Superhighway!

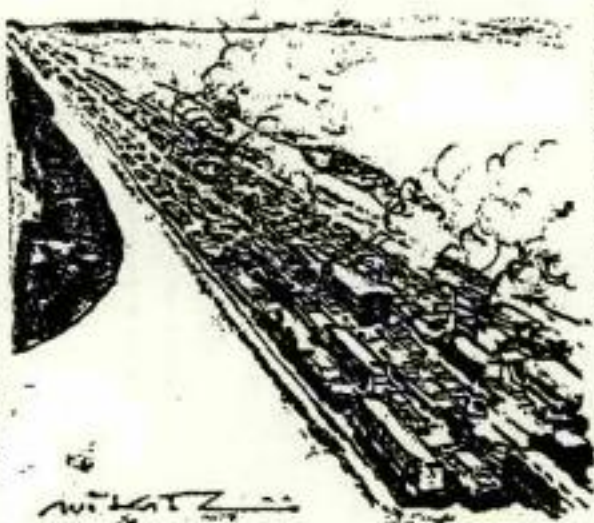
BENJAMIN NETANYAHU pledged in his election campaign to rethink the Trans-Israel Highway—the planned swathe of concrete, eight lanes wide in some stretches, from the Lebanese border to the desert south of Beersheba. Rail transport, he told environmentalists, was a better choice. Now he must decide whether to keep his word. The decision is as significant for Israel's future as the election's impact on the peace process or religious-secular relations. The road would permanently alter Israel's society and landscape for the worse.

In one of its last acts, the Peres government approved opening bids on the toll highway's construction and operation. Once the bureaucracy publicizes the offer, qualified companies will prepare bids for the first 90 kilometers of road. When completed, this section is to carry over 100,000 cars a day on a route east of the country's population center in the Tel Aviv area and just west of the pre-1967 border.

The price to Israel would be steep. Since toll revenues are unlikely to cover land and building costs, the "private sector" investment would entail either government bailouts or unfairly low compensation for massive land appropriations. More fundamentally, the road would encourage reliance on private cars at the expense of other modes of transportation. It would spread low-density suburbs eastward, erasing precious farm land and open space in the country's core. The project would speed the Los Angelization of Israel, creating a single sprawling megalopolis from Netanyah to Ashdod and eastward to Jerusalem, its residents dependent on cars to move.

In Israel, all vehicles and gasoline are imported, and already constitute a large part of a trade deficit approaching \$1 billion a month. With the highway, that burden would grow heavier. Air pollution, approaching crisis levels in some cities, would get worse. The road would disrupt life in many of the 75 communities whose lands would be bisected or taken for the right of way, and harm or obliterate scores of archaeological sites.

The irony is that with a ratio of cars to people only half that of many Western European countries and a third that of the U.S., Israel is in a unique position to leapfrog over the decades-old technology represented by a massive national highway. It could learn from, rather than repeat, the mistakes of other countries that have realized the economic, social and environmental costs of road-based transportation. Planners could meet the transportation needs of this small, densely populated country through wise land use and efficient rail and bus systems,



*Israel should
learn from,
not repeat, other
countries' mistakes*

the latter using dedicated bus lanes. They could shape attractive medium-density cities around public transit, leaving open space within and between them, and foster communities in which people dwell and work comfortably without relying on private cars. Elements of solutions can be taken from success stories in places as far-flung as Portland, Oregon; Curitiba, Brazil; and cities around Western Europe.

Ignoring this potential, officials fast-tracked plans for a national highway during the early-90s planning panic, first under the Likud, then under Labor. The project never underwent a comprehensive environmental impact assessment. Its planners relied on misleading economic evaluations and outdated traffic modeling procedures.

Netanyahu's campaign promise isn't the only reason to hope the road can now be stopped. Religious parties that fear the highway would desecrate ancient Jewish burial sites now have more political clout. Kibbutzim and other farming communities

that muffled their protests against land expropriations before the elections because they backed Labor can now more freely voice their demands for higher compensation, driving up the cost.

On the other hand, the project has a lure for the right. Development along the highway would spread over the pre-67 border, making a return to it impossible. The road would divide Israeli Arab villages from one another, and spur building of Jewish communities between them. Those prospects help explain why Infrastructure Minister Ariel Sharon, now responsible for the project, has declared support for going forward. So has the hawkish director general of the Prime Minister's Office, Avigdor Lieberman.

Still, a recently funded feasibility study for a long-delayed Tel Aviv mass-transit program could provide Netanyahu with an opportunity to prevent a planning disaster. To be properly executed, the Tel Aviv project would demand very different transportation and land-use visions than would the highway, and would compete with it for scarce capital and for passengers. Before bidding on the highway proceeds, therefore, Netanyahu should direct the ministers concerned to formulate a comprehensive national policy for sustainable transportation.

The foundations of an advanced, sustainable and integrated transportation system could be one of the Netanyahu government's proudest legacies. The Trans-Israel Highway would be a monument to inertia, lack of vision, and the sacrifice of professional considerations to political ends. □

Dr. Yaaqov Garb, a researcher at Harvard University and the Hebrew University, is writing a book on the politics of roads in Israel.



כ"י תמוז תשנ"ו

07/07/96

פ.ד. -

למחלקת
הנדסה



3153

לכבוד

שר האוצר

מר דן מרידור

אדוני השר,

הנדון: כביש חוצה ישראל

אני מתכבד להעביר לך חומר רקע בסיסי באשר לצורך הלאומי הדחוף בכביש חוצה ישראל, שיטת הקמתו ודו"ח מצב נכון לימים אלו.

החוסר בתשתית בסיסית מתקדמת הוא צוואר בקבוק בפיתוח כלכלי וחברתי של מדינת ישראל וכביש חוצה ישראל הוא, כפי שקבעה חכנית המזאר לקליטת עליה ופיתוח (תמ"א 31), אחד היסודות המרכזיים בדרך לשנות האלפיים.

אני יכול להבטיחך שצוות החברה עושה כל הנדרש כדי לממש את התכנית בדרך מקצועית תוך התחשבות בכל התחומים הקשורים לענין, עם דגש מיוחד על בטיחות ואיכות הסביבה.

אשמח לעמוד לרשותך בכל הקשור לפעילונו.

בכבוד רב,

רב אלוף (מיל') משה לוי

יו"ר מועצת המנהלים



כ' תמוז תשנ"ו

07/07/96

כביש חוצה ישראל
יעדים ונתונים עיקריים

רקע סטטוטורי:

- * תוואי כביש חוצה ישראל אושר ע"י ממשלת ישראל בשנת 1976 במסגרת תכנית מתאר ארצית לדרכים מס' 3 (תמ"א 3).
- * ביוני 1992 שבו ואישרו המועצה הארצית לתכנון ולבנייה וממשלת ישראל את הפרויקט במסגרת תכנית ארצית לקליטת עליה (תמ"א 31 א'). "כביש חוצה ישראל יקודם כדי לממש את אסטרטגיית הפיתוח של תכנית המתאר הארצית המשולבת לבניה ופיתוח ולקליטת עליה, תמ"א 31 א'".
- * המועצה הארצית לתכנון ולבנייה, אישרה כ"תכנית מפורטת" 70 ק"מ מהתוואי. קטע זה אושר ע"י הממשלה בישיבותיה בדצמבר 94 ומרץ 95.

הפרויקט: (ראה מפה מצורפת).

- * אורכו הכולל של כביש חוצה ישראל יהיה כ-300 ק"מ - מרמת חובב בדרום ועד לגליל.
- * מדובר בכביש מהיר שיתחיל ב-2 נתיבים ויגיע ל-4-3 נתיבים לכל כוון. הכביש יסלל ברמה הנדסית ובטיחותית גבוהה ביותר.
- * בשלבי תכנון שונים נמצאים כ-140 ק"מ בין קריית גת ליקנעם.
- * סלילת כ-90 הק"מ המוגדרים כשלב א' של הפרויקט (בין גדרה לחדרה) תסתיים עד שנת 2002.

סקרים:

- * בשנת 1990 הזמינה מע"צ סקר כדאיות שבוצע ע"י חברת חלו"א מישראל בשיתוף חברת GA/PARTNERS מארה"ב. הסקר הוכיח כדאיות כלכלית מובהקת עם חשואה של עשרות אחוזים.
- * עם הקמתה, ביצעה החברה סקר תנועה נוסף - ע"י גוף אחר - ושוב הוכחה נחיצותו וכדאיותו של הכביש מבחינה תחבורתית וכלכלית.
- * עפ"י תחזיות התנועה, נפח התנועה היומי על כביש 6 בשנת 2010 יהיה למעלה מ-140,000 כלי רכב, יותר מהנפח היומי שיש היום על כביש גהה.

החלטות הממשלה/וועדת השרים:

- * ממשלת ישראל החליטה על הקמת חברת כביש חוצה ישראל בנובמבר 1992 - על מנת לקדם את ביצוע הפרוייקט.
- * הממשלה החליטה על חקיקת שני חוקים יחודיים כדי לאפשר ביצוע הפרוייקט:
א. חוק כביש ארצי לישראל (הפקעות ופיצויים) - התקבל בכנסת בתאריך 12/12/94.
ב. חוק כביש אגרה - התקבל בכנסת ביום 31/7/95.
- * ממשלת ישראל החליטה ש-90 הק"מ שבין כביש מס' 3 ועד כביש 65 (בין "גדרה לחדרה") יהיו כביש אגרה שימומן, ייסלל ויופעל ע"י זכיון, אשר ייבחר במכרז.
- * לאחר קבלת אישורי השרים הממונים (שר האוצר, שר הבינוי והשיכון ושר התחבורה) אישרה וועדת שרים לכלכלה, בתאריך 3/12/95 את הוצאת מסמכי המיון המוקדם כשלב א' של מכרז בינלאומי לקביעת הזכיון להקמה והפעלת כביש 6 ככביש אגרה.
- * כדי לקדם את סלילת הכביש החליטה הממשלה לתקצב את הקמת שלב א' בשני המחלפים הראשיים של הכביש - מחלף בן-שמון ומחלף קסם.



תמונת מצב:

- * במחלף בן-שמן החלו העבודות בחודש אוקטובר 1995 - בעלות של כ-70 מיליון ש"ח. מועד סיום משוער - פברואר 1997.
- * בחודש יולי 1996 יצא מכרז לבניית מחלף קסם. התחלה משוערת של העבודות - אוקטובר 1996. עלות משוערת - 150 מיליון ש"ח.
- * בכוונת החברה להפיץ במהלך יולי 1996 את מסמכי המכרז לכביש האגרה (בין חדרה לגדרה) לתאגידים שעברו את שלב המיון המוקדם.

יעדי הכביש:

- * להיות עוקף מזרחי למטרופולין (בין אשדוד לנחניה) ובכך להוציא את התנועה החולפת בגוש דן (הפקוק כבר עתה).
- * פיזור וחלוקה יעילים של התנועה אל המטרופולין וממנו באמצעות כביש חוצה ישראל וכבישי רוחב.
- * להיות חיבור מהיר בין הדרום (קריית גת, באר שבע נבטים, רמת חובב) למרכז, ובין הצפון (יישובי עירון והגליל) אל המרכז. בכך ייווצרו הזדמנויות פיתוח למרכזי תעסוקה ומסחר באזורים אלה (מתיחת אזורי הביקוש).
- * להשתלב בשדירה המזרחית המתפתחת לאורך יישובי מודיעין, שהם, ראש העין, גוש כוכב יאיר, צורן, בת חפר ויישובי עירון.
- * יצירת סיכוי ממשי לפיזור אוכלוסין.



רקע תחבורתי ותנועתי:

- * למדינת ישראל מעט מאוד צירי אורך ואלה חוצים את האיזור הפקוק והצפוף ביותר של המדינה.
- * צירים אלה ברובם כבר הורחבו והגיעו לקיבולתם המירבית.
- * בעוד שבשנת 1970 היו במדינה כ-200,000 כלי רכב, היום יש 1,500,000 בקירוב ובשנת 2000 צפויים כ-2,000,000 כלי רכב.
- * אחוז הגידול של כלי רכב בארץ הוא מן הגבוהים בעולם: 7-8% לשנה.
- * הצפיפות של כלי הרכב בארץ (מספר כלי רכב על ק"מ כביש סלול) גם היא מהגבוהות בעולם, בעוד שרמת המינוע בארץ היא כשליש עד מחצית מרמת המינוע באירופה.

המאפיינים העיקריים של הכביש:

- * בתצורתו הסופית אורכו הכולל של הכביש מרמת חובב בדרום ועד למרכז הגליל בצפון - כ-300 ק"מ.
 - * בשלב אי של הבנייה - מדובר על 90 ק"מ בין "גדרה לחדרה", בקטע זה יהיו כ-10 מחלפים.
 - * בתצורתו הסופית יהיה הכביש בן 4 נתיבים לכל כיוון בחלקו המרכזי, ו-3 נתיבים לכל כיוון בחלקים הצפוניים והדרומיים.
- הערה:** כבר כיום חוצים את מטרופולין ת"א כבישים בעלי 3-5 נתיבים לכל כיוון, וזאת במרכזי האוכלוסין הצפופים ביותר בארץ.

רשת רכבות כחלופה לכבישים

- * ההנחה כי רכבת יכולה להיות תחליף לכביש מבוססת בדרך כלל על התרשמות של מבקרים לרגע ולא על ניתוח מערכתי של מערכת התחבורה. השאלה איננה האם לבנות רכבת או לא, אלא מהי מערכת התחבורה המיטבית להשגת יעדים חברתיים, סביבתיים וכלכליים. בראיה זו, לרכבת תפקיד מוגבל.
- * גם בארצות "הרכבתיות" ביותר, נושאת הרכבת רק ב-11%-7 מן התנועה, ויתרונה בצירים רדיאליים, אל מרכזי הערים. התנועה בכיוון הרדיאלי הולכת ונעשית פחות חשובה עם התפתחות המטרופולין כאשר יותר ויותר תנועות הן בכיוון ההיקפי.
- * הניסיון בעולם מלמד כי רכבות הינן אמצעי משלים למערכת הכבישים ולא תחליף לה. אין כל יסוד לציפיה כי פיתוח מסילות יביא להאטת הגידול בתנועה בכבישים, יביא שיפורים באיכות הסביבה או בבטיחות. הסטת תנועה מכביש לרכבת מביאה למימוש של הביקוש הסמוי לנסיעות ולכן, זמן קצר לאחר פתיחת השרות הרכבתי חוזר מצב הגודש, זיהום האוויר והבטיחות לקדמותו.
- * ההשקעה הנדרשת ברכבות הינה גדולה מאוד וחסרת כל גמישות. לא ניתן להזיז מסילות בקלות. לכן, תחבורה ציבורית המבוססת על אוטובוסים עדיפה על פני רכבת במרבית המקרים.

לו"ז לעיקרי פעילות לאישור כביש 6

- 1976 - אישור תוואי כביש חוצה ישראל ע"י ממשלת ישראל במסגרת תמ"א-3 לדרכים (רצף בין אזור הכרמל/אליקים לבין הנגב - מדרום לקרית גת).
- 3/12/91 - אימוץ תמ"א 31 ע"י המועצה הארצית לתכנון ולבנייה - תכנית מתאר ארצית משולבת לבניה ופיתוח וקליטת עליה (אשר קבעה כי מרכיב התשתיות, ככלל וכביש חוצה ישראל בפרט - הם התורמים המירביים לפיתוח).
- 16/6/92 - הכנת תוכנית מתאר ארצית תמ"א 31 א' + הכנת חסקירים.
- 1/9/92 - אישור הנחיות לחסקירי השפעה על הסביבה לקטעים 13 ו-14 במועצה הארצית לתכנון ולבנייה.
- 3/93 - הקמת חברת כביש חוצה ישראל, ע"פ החלטת ממשלה, לצורך קידום ייחודי של הפרוייקט.
- 12/10/93 - חלופות וחסקירים לקטעים 13 ו-14 במועצה הארצית לתכנון ובנייה.
- 1/3/94 - דיון בסיכומי צוות דש"א (ארגון על של הגופים הירוקים) במועצה הארצית לתכנון ובנייה.
- 17/3/94 - דיון בהסתייגויות אט"ד (עמותת אדם טבע ודין) במועצה הארצית לתכנון ובנייה.
- 5/4/94 - הקמת וועדת היגוי מטעם המועצה הארצית לתכנון ובנייה להנחיות ועקרונות למסדרון כביש 6.
- 22/6/94 - אישור קטע 14 במועצה הארצית לתכנון ולבנייה.
- 5/7/94 - דיון בשלבי ביצוע והקמת צוות מלווה במועצה הארצית לתכנון ובנייה.

- 22/8/94 - אישור קטע 12 במועצה הארצית לתכנון ולבניה והעברה לממשלה.
- 4/10/94 - אישור מועצה ארצית לתכנון ובניה לקטעים 14 ו-15 והעברה לממשלה. הצגת מודל מח"ת והמכון לתחבורה.
- 1/11/94 - דיון בחלופות קטע 13 במועצה הארצית לתכנון ובניה (כולל סיור המליאה באתר).
- 12/12/94 - חוק כביש ארצי לישראל - (פיצויים) התקבל בכנסת.
- 18/12/94 - אישור ממשלה לקטעים 12, 14, 15 (4477).
- 12/3/95 - אישור ממשלה לקטע 13 (5037).
- 25/4/95 - הגשת בג"צ ע"י אט"ד לבית המשפט הגבוה לצדק.
- 7/6/95 - אישור ממשלה - כביש 6 ככביש אגרה.
- 7/6/95 - אישור וועדת שרים לחקיקה - כביש אגרה.
- 17/7/95 - דיון בג"צ אט"ד - מתן פס"ד - העתירה נדחתה.
- 31/7/95 - חוק כביש אגרה התקבל בכנסת.
- 3/12/95 - אישור וועדת שרים לכלכלה לצאת ל-P.Q. (Prequalification) - מיון-מוקדם. לאחר קבלת אישורי שר האוצר שר הבינוי והשיכון ושר התחבורה.
- 5/12/95 - יציאה לשלב א' - מכרז בינלאומי.
- 7/1/96 - וועדת שרים לכלכלה אישרה ומינתה וועדת מכרזים לקביעת זוכה במכרז.
- 23/1/96 - הצגה למתמודדים במכרז + סיור בתוואי הכביש.

- 4/2/96 - הממשלה דנה בהצעת 3 שרים לבחון את הצורך בכביש ושבה ומאשרת את הצורך בסלילתו.
- 4/2/96 - הממשלה מחליטה לקרוא לכביש ע"ש יצחק רבין.
- 28/3/96 - התקבלו הצעות המתמודדים ב-P.Q. (Prequalification) - מיון מוקדם.
- 8/5/96 - מסמכי הזכיון והמודל הפיננסי מוצגים בפני שר התחבורה - ישראל קיסר, ומקבלים את אישורו.
- 12/5/96 - מסמכי הזכיון והמודל הפיננסי מוצגים בפני שר הבינוי והשיכון - בנימין (פואד) בן אליעזר, ומקבלים את אישורו.
- 19/5/96 - מסמכי הזכיון והמודל הפיננסי מוצגים בפני שר האוצר - אברהם (בייגה) שוחט, ומקבלים את אישורו.
- 2/6/96 - הממשלה אישרה את המכרז הבינלאומי ואופן ניהולו.
- 6/6/96 - וועדת המכרזים לזכיון אישרה השתתפות 4 קבוצות שישתתפו במכרז הבינלאומי.

נספח

סיכום הפעילות ההנדסית

בתחום הסטטוטורי *

- ** התכנית מטופלת כ"תכנית מיתאר ארצית ברמה מפורטת" ומוסד התכנון שלה הינו המועצה הארצית לתכנון ולבניה ("המועצה").
- ** החברה השלימה הטיפול בקבלת תוקף סטטוטורי ל-70 ק"מ במרכז (גדרה / כביש 3 - טול כרם/כביש 57).
- ** החברה השלימה הכנות מוקדמות ל-36 ק"מ נוספים צפונה (טול כרם - עירון - אליקים) וביוני 96 - לאחר השלמת עדכונים בתמ"א 3 - התכנית תתפרסם לציבור. סביר להניח שבתוך שישה חודשים התכנית תקבל תוקף.
- ** 35 ק"מ נוספים בדרום (גדרה - קרית גת - אחוזם) יהיו כשירים להגשה בתום שלב תאום תכנון תשתיות - בתוך 4-6 חודשים.
- ** את התכנית מלווים מסמכים סביבתיים - על פי החלטת המועצה ובהם 5 חסיקרי השפעה על הסביבה ול-25 מסמכים נקודתיים.
- ** את מימוש התכנית מלווה צוות מטעם המועצה אשר תפקידו לוודא יישום החלטות - בכלל והקפדה על מרכיבי איכות הסביבה (פועל יוצא של מסמכים סביבתיים) - בפרט.

בתחום התכנון *

- ** במשך כשנתיים וחצי פעלנו במסלול קונבנציונלי ועל כן הגענו לנקודה בה:-
- *** 70 ק"מ המאושרים נמצאים בתכניות ברמה מפורטת (לא מושלמת), כאשר מרחבי מחלפים בן שמן וקסט תוכננו עד תום.
- *** 36 ק"מ צפונה - נמצאים בגמר תכנון מוקדם.

- *** 35 ק"מ דרומה - בשלב מתקדם של גיבוש התוואי ובעיקר סיכום יחסי הגומלין כביש - רכבת.
- *** בחינה ראשונית (בלבד) של תוואי הכביש - על שתי שלוחותיו - מצפון ליקנעם.
- ** הושלמה עריכת קובץ מלא, מפורט וחדשני של הנחיות תכנון בכל המקצועות.
- ** נעשו מחקרים וסקרים לקידום פתרונות בתחומי מקצוע רבים ומגוונים.
- ** תאום מלא עם גורמי הרכבת - לשילוב תוואים (לרבות שריון מסדרון בשרון המזרחי) וזמינות אטרקטיבית למרכזי תחבורה משולבים בקרבת המחלפים.
- ** תאום ותכנון מפורט עם כל מערך הישובים (החקלאיים - בעיקרם) לטיפול בחשית החקלאית (השקיה ניקוז וכו') ולהכשרת דרכים ומעברים חקלאיים.
- ** תאום מסועף עם כל גורמי מערכות התשתית בצד התכנוני לשילוב פריסת המערכות - קיימות ועתידיות.
- ** תאום שוטף ומדויק של רשת כבישי הרוחב (מע"צ) מול המחלפים ותוואי כביש 6.

* בתחום הערכות והכנות לביצוע/הקמה

- ** פינוי והענקת מערכות תשתית מתוואי הכביש - במטרה להעמיד לרשות הזכיין/המבצע מסדרון פנוי וזמין. בפועל הושלמו עשרות תאומים ותכנונים וכן נערכה פעילות מעשית ליישום. כל זאת במקצועות: חשמל, תקשורת, טלויזיה בכבלים, מים, ביוב, דלק, מתקנים מיוחדים, עצים וחורשות (קק"ל), תשתית חקלאית, מסילת רכבת
- ** בעקבות סקר מפורט לאורך כל התוואי - בתחום הארכיאולוגי - אוחר מיטב ומירב הפוטנציאל לביצוע חפירות בדיקה והצלה (רשות העתיקות ומכונים ארכיאולוגים אוניברסיטאים). הושלם פינוי ארכיאולוגי בהיקף של כ-30% מהאתרים, וריכוז מאמץ בעונה 96 תביא, להערכתנו, לגמר פינוי עד לכדי 80-90%.

** טיפול מעמיק במפרטי ביצוע (בחלקם לא היה קיים ובחלקם היה חסר/לקוי)
לרבות הקפדה על תחום בקרת ואבטחת איכות.

** מינוי והפעלת מנהלי פרויקטים לכל המהלכים שתוארו לעיל - ולהקמת
המחלפים (ראה בהמשך).

* בתחום הביצוע

** הקמת מחלף בן שמן - שלב א' הפרוייקט כולל כל מרכיבי המחלף למעט כביש
6 עצמו - במגמה לקדם ככל הניתן הכשרת כביש 6 עם הגעת הזכיון,
ובמקביל לספק כבר בטווח הזמן הקרוב פתרונות למרחב מודיעין.
הושלם עד כה כ-1/3 מהפרוייקט; הוא אמור להסתיים ולהפתח בראשית
97 (כאשר אלמנט חשוב מתוכו ניתן להכשיר לחנועה כבר בסוף 98).

** הקמת מחלף קסם שלב א' - הרקע זהה לאמור לעיל כאשר הפתרונות לטווח
הקרוב צריכים לתת תשובה לבעיות חנועה במרחב קסם - ראש העין - כוכב
יאיר וכו'.
השלמנו הליך מיון מוקדם - מורכב - ובתום הליך המכרז עצמו במהלך
ספט' 96 - יוחל בביצוע. השלמה משוערת - סוף 96.

** הערכות מלווה - בהיקף רב ביותר - להכנות למכרז הזכייני לכביש אגרה.

נ פ ס ח

סיכום ניתוחי תנועה והערכה כלכלית

הערכה כלכלית

- תוצאות ההערכה הכלכלית שנעשו לכביש, מצביעות על כדאיות גדולה מאד למשק של סלילת הכביש. התוצאות מבוססות על חסכון בזמן ובעלויות תפעול, הבדיקה נערכה לגבי קטע הכביש שבין כבישי הרוחב 70 ו- 40 (144 ק"מ).
- ההשקעה נאמדת בכ- 750 מליון דולר (במחירי אפריל 94) בטווח הקצר (עד שנת 2002) ו- 1.1 מיליארד דולר בטווח הארוך (עד שנת 2020). הערך הנוכחי הנקי של הכביש נאמד ביותר מ- 30 מיליארד דולר, עם החזר ההשקעה למשק תוך 2-3 שנים, והתמורה הממוצעת להון המושקע כ- 35% בשנה.

נפחי התנועה החזויים בכביש - ללא אגרה:

- במועד פתיחת הכביש (שנת 2000/2002) יהיו נפחי התנועה היומיים הממוצעים בקטעים המכרזיים כ- 84 אלף כלי רכב לשני הכיוונים, המהווה כ- 7% מכלל הק"מ הארצי. בשנת 2010 חזויה תנועה בהיקף של 127 אלף כלי רכב ע"ג הכביש המהווה כ- 12% מכלל ק"מ הרכב הארצי.
- כביש 6 ימשוך תנועה מכבישים אחרים במערכת הדרכים ויוריד מהם את עומסי התנועה. העיכובים שנגרמים לכלי רכב, בעיקר בקטעים העמוסים מעל לקיבולת, יקטנו באופן משמעותי.

זמן נסיעה שייחסך עם הקמת כביש 6:

- הכביש יקטין באופן ניכר את זמני הנסיעה בין אזורי מוצא ויעד שונים. לדוגמא, בשעות שיא בוקר בשנת 2010 נוסעי הכביש יחסכו 47 דקות בנסיעה מחיפה לירושלים (124 דקות עם כביש 6 לעומת 171 דקות ללא הכביש דהיינו חסכון של 27%) ו- 23 דקות מנסיעה מצפון לנתניה לרחובות (72 דקות עם כביש 6 - לעומת 95 דקות ללא כביש 6 חסכון של 25%).

המשתמשים בכביש

- חלק ניכר מכלי רכב שיעברו בכביש יעשו זאת כחלק מנסיעה ארוכה. מרחק הנסיעה הממוצע בין מוצא ליעד יהיה למעלה מ- 100 ק"מ פי 2.5 בהשוואה למרחק הממוצע של נסיעות שיעברו בכביש 2 ובכביש 4.
- החלק הארי ממוצאי הנסיעות או יעדיהן הינו מחוץ למטרופולין ת"א. כביש 6 ישרת בעיקר תנועה בין עירונית בנסיעות בין חלקי הארץ השונים. לעומת זאת, כביש 4 וכביש 2 ישרתו את הנוסעים אל/ומגוש דן.

כביש 6 ככביש אגרה

- גביית אגרה תאפשר מימון הפרוייקט באופן חוץ תקציבי. א.ז. שמימון הפרוייקט יוטל על משתמשי הכביש ולא על שאר אזרחי המדינה.
- אגרה כמנגנון הקצאה תבטיח, לאורך זמן רמת שירות גבוהה; ניתן יהיה לנסוע בכביש בבטחון ובמהירות גבוהה.
- גביית אגרת שימוש הינה צעד ראשון ברפורמה נחוצה שבה מיסוי כלי רכב יוחלף כתשלומים "ריגשי-תנועה" כמו אגרות ומיסי דלק.
- האגרה תגבה ע"י טכנולוגית גביה אלקטרונית. ניתן לבצע את הגביה ללא האטת הרכב ותוך הגנה מלאה על צינעת הפרט.

נספח

סקירת פעילות אגף נכסים

1. כללי

א. האגף מרכז את הטיפול בהפקעת המקרקעין בתחום המאושר סטאטוטורית, תפיסת החזקה, רישום השטחים ע"ש המדינה, ניהול מו"מ בהקשר לפיצויי ההפקעה, ניהול מאגר בעלי הזכויות והקרקעות ושמירת זכויות הדרך בשטחים המיועדים לתוואי הכביש.

2. פרוט

א. הקמת מאגר נתונים ממוחשב ותיקית נכסים עדכנית של הקטעים המאושרים והנמצאים בהליכי אישור ע"מ לאפשר ביצוע הליכי הפקעה כגדרש עפ"י החוק. מאגר הנתונים כולל נתוני גושים וחלקות, משבצות חקלאיות, שימושי קרקע, יעודי קרקע, שטחי הפקעה, זכויות נכסיות, רשימת בעלויות וכו'.

ב. הכנת עזרים לביצוע ההפקעה ויצירת כלים לשפה משותפת מול בעלי הזכויות (מפות, תצלומי אוויר, חשריטי הפקעה).

ג. ביצוע הליכי ההפקעות והפיצוי.

ד. תפיסת החזקה מתבצעת החל מחום 60 יום ממועד פרסום הודעת ההפקעה. הודעות ההפקעה עפ"י סעיפים 5, 7, פורסמו, נשלחו והושלמו לקטעים 12, 13, 14, 15, שבהם הושלמו (למעט מספר חריגים) גם הפרוטוקולים והשומות. הודעות ההפקעה לקטעים 16, 17, ישלחו לאחר קבלת האישור הסטאטוטורי לקטעים אלה.

תפיסת החזקה בכל השטח תתבצע החל מחודש ספטמבר '96 ותימשך ברצף עד להשלמת תפיסת החזקה בכל הקטעים, ע"מ להגיע לשטח פנוי וזמין לקראת כניסת הזכיין לביצוע העבודות.

ה. שטחי ההפקעה משמשים רובם ככולם עפ"י התב"ע כשטחים לשימושים חקלאיים
הכוללים מרעה, בעל, שלחין, מטע וחממות.
בחלק קטן מהשטחים קיימים אזורי תעשייה ומלאכה, כרייה וחציבה, שטחים
ציבוריים פתוחים, ייעור וכו'.

רצ"ב: נספח א' - פרוט זכויות עפ"י קטעים.
נספח ב' - פרוט הפקעות ע"י ישובים.

10.7 פרוט זכויות עפ"י קטעים

א. ריכוז נחוני הפקעה בקטעים שאושרו סטאטוטורית

קטע 15	קטע 14	קטע 13	קטע 12	
כ- 1,740 דונם	כ- 1,820 דונם	כ- 5,500 דונם	כ- 2,990 דונם	סה"כ שטח מופקע
כ- 420 דונם	כ- 180 דונם	כ- 550 דונם	כ- 620 דונם	בעלות וחכירה פרטית
כ- 1,320 דונם	כ- 1,640 דונם	כ- 4,950 דונם	כ- 2,370 דונם	שטחי משבצות חקלאיות ומדינה
6	7	13	19	מספר משבצות חקלאיות

ב. קטעים שטרם אושרו סטאטוטורית:

קטע 17	קטע 16	
כ- 1,640 דונם	כ- 740 דונם	סה"כ שטח מופקע
כ- 460 דונם	כ- 80 דונם	בעלות וחכירה פרטית
כ- 1180 דונם	כ- 660 דונם	שטחי משבצות חקלאיות ומדינה
3	5	מספר משבצות חקלאיות

*** הערה:**

קטעים 16, 17 נמצאים בהליכי אישור סטאטוטורי ורק לאחר שיסתיימו ניתן יהיה לבצע את הליכי ההפקעה.



לאסף איש. מסתבר שישראל נמצאת רחוק אחרי רמת המלך במדינות מערביות אחרות.

בעוד שבישראל רמת המינוע היא כ-240 מכוניות ל-1000 איש, הרי שבארה"ב הרמה היא 826 לאף, בשווייץ 666 לאף ואפילו במדינה קטנה כנורבגיה הרמה היא 688 לאף איש. כלומר עדיין יש לנו פוטנציאל גדול עצום לרכישת כלי רכב נוספים עם העלייה ברמת החיים.

אלא שעלינו לזכור נתון נוסף: צפיפות. דהיינו מספר כלי הרכב על כל ק"מ כביש.

בנושא זה אנו מהממרים בארצות העולם המערבי כפי שניתן לראות בבירור בטבלת צפיפות הרכב. המסקנה המתבקשת מניתונים אלו היא שאם לא נגדיל את רשת הכבישים הארצית באורח דרמטי, נגיע תוך שנים ספורות לצפיפות כלתי וסבלת על הכבישים בארץ. אמנם, כבבישי הארץ, מתבצעות כיום עבודות פיתוח נרחבות, אולם ברובן אלה עבודות להרחבת כבישים ובניית מחלפים ולא ליצירת כבישים חדשים. נכון שגם הקמתו של מחלף חדש מקטינה את העומס והצפיפות בכביש, אך בכך אין פתרון לבעיה הכללית.

הסלילה הממוצעת הדרושה לשם שמירה על מצב הצפיפות הקיים (בעוד מספר כלי הרכב עולה) נמדדת במאות ק"מ בשנה עד שנת אלפיים. הדבר מחייב תקציב של מיליארדי שקלים. אלה סכומים שמעל לכוחה של המדינה להקציב. עם זאת הרי אי אפשר להתעלם מהעובדה שקצב הגידול השנתי של כלי הרכב בישראל הוא מהגבוהים בעולם, 6-7 אחוזים בשנה, ומהעובדה שתוך 10 שנים עשויים לנוע בכבישי הארץ יותר משני מיליון כלי רכב, לעומת 1.2 מיליון כיום.

הפתרון שמביא עימו כביש חוצה ישראל עונה על הבעיות שתוארו לעיל ועל בעיות נוספות. במקום להוסיף כבישים ומחלפים באזורי אוכלוסין צפופים, ימשוך הכביש החדש אל השוליים המזרחיים של מישור החוף נחם ניכר מהתנועה והצפיפות ויקטין את זיהום האוויר בגוש דן. זה גם פתרון שאפשר לעמוד בו מבחינת המשאבים הלאומיים. בפתרון זה יש בשורה לא רק לתושבי האזורים הצפופים במרכז הארץ אלא גם לתושבי אזורי הארץ המרוחקים יותר. מרחקים יקוצרו, נסיעה למרכזי עסקים, נוש ובירור לא תהיה יותר בגדר מבצע, זמן רב יחסך בנסיעות בארץ. היבט נוסף, אולי החשוב מכל, שאין לו כל שיעור כספי הוא הקטנת מספר תאונות הדרכים. בנושא תאונות הדרכים אנו צועדים למרבה הצער בין המקומות הראשונים בעולם. רק יפן ותורכיה עולות עלינו בנושא זה. כל שאר המדינות המתקנות מראות שיעורי תאונות נמוכים יותר. הפחתת עומס התנועה באזורים הקיימים והקמת כביש מהיר, באיכות גבוהה, יקטינו את רמת התאונות ואת מספר הנפגעים.

על חיסכון, פיתוח ותעסוקה

כביש מהיר מטבעו מושך עסקים, בעיקר לאזורי המחלפים, שבהם נפגשים צירי אורך ורוחב. אלה הם אתרים טבעיים למרכזי שירותים לאדם ולרכב, מרכזי קניות וגומש. לבד מהעובדה שהכביש עצמו ייצור מקורות תעסוקה בתקופת סלילתו, הוא יהווה אבן שואבת להקמת אזורי תעשייה, מלאכה ומסחר. אלה יהיו עסקים חדשים וגם

עסקים שיעדיפו לצאת מאזורים הצפופים של מרכזי האוכלוסיה אל השוליים. ההישענות על כביש מהיר תקטין עלויות רבות כמו הוצאות על הובלת רומיז וגם ומוצרים מוגמרים לשווקים ולמכלים, הוצאות על הסעת עובדים ומחירים נמוכים יותר ברכישת מוצרים ובקניית שירותים. מתכנני הכביש מניחים כי גם תנועת התיירות, פנים וחוץ, תתמקד אל הכביש כדרך מהירה למעבר בין חבלי הארץ השונים. מטבע הדברים יוקמו לצד הכביש והמחלפים מלונות, מסעדות ושירותים דומים.

יבוא יום ואדם העובד בתל אביב יוכל לרכוש דירה, למשל בקרית גת, ולשלם עבורה מחיר נמוך בהרבה מאשר בגוש דן. משום שנסיעה למקום העבודה תחלף מלהיות גורם מעיק. באופן זה תגדל נידות העובדים שהיא גורם בעל חשיבות במערך הייצור והעסקים ופיוור האוכלוסין יהפוך מסיסמה למציאות. כביש חוצה ישראל יהיה למאחד

היבט נוסף קשור להתפתחות המרמ עם שכנינו. אם אכן יתממשו התקוות ושלוש אמות ישרור בין ישראל לשכנותיה, שיתבטא בין השאר בתנועה חופשית של סחורה ואנשים, יהווה כביש מס' 6 חוליה חשובה במערכת תחבורתית אזורית. "כביש השלום" יהיה הגשר היבשתי בין מדינות.

על סביבה, איכות וחוויה

כביש חוצה ישראל תוכנן על פי התפישות האקולוגיות הייחודיות לסביבה" הרווחות כיום בעולם המערבי. הכביש אינו פוצע את הנוף, אלא, מתחשב בו ומשתלב בו ובסביבתו.

הכביש יסלל צמוד ככל האפשר לקרקע, בלי סוללות גבוהות ובלי לעקור הרים, כדי להפחית למינימום את הפגיעה בנוף. התכנון מתחשב בצורה נכונה בחציבות הנדרשות. כל הסוללות, המדרגות וגשרי המחלפים יעוצבו בצורה אסתטית וגאה על מנת לתרום לנוף. בקרבת יישובים ייבנו קירות אקוסטיים שיקטינו עד למינימום את רעש כלי הרכב. בין המסלולים ייבנו, במידת האפשר, איי הפרדה ובהם צמחיה וכן ינטעו עצים בשולי הכביש. נבדקת האפשרות ליצור הפרשי גובה בין שני המסלולים כדי שהנהג לא ימצא עצמו נוהג בכביש רב נתיבים, אלא בכביש בן 3-4 נתיבים בלבד. מאחר והוא כמעט לא יראה את התנועה בכיוון הנגדי, כל זה נעשה ע"פ יעוץ מקצועי של אדריכלי נוף.

תכנון כזה אמנם מייקר את העלויות, אולם הוא יקנה לנוסעים הנאת נסיעה ואיכות חיים. המתכננים שואפים להימנע מלהשתמש במיליוני קרקע, התופסים שטח נרחב, תוך שימוש בקירות תומכים המוקטנים את הפגיעה בקרקע ובנוף. כל הפרטים האלה מתואמים עם רשות שמורות הטבע, קק"ל ורשות העתיקות, שבתיאום איתה בוצע סקר עתיקות לאיתור אתרים העשויים להיות בעלי ערך היסטורי, כך שהסלילה לא תפגע בהם. ישנה גם מגמה שלא לפתוח מחצבות לאורך הכביש אלא לחצוב בקרקע לאורך התוואי עצמו ובמידת הצורך להביא חומר ממחצבות קיימות. אחד האמצעים לחסוך בחומרי חציבה הוא הרעיון הנבדק עתה, להשתמש באפר הפחם השרוף המצטבר בתחנת הכוח מאור דוד בחדרה - כך לא יהיה צורך לקבור את האפר בים, כפי שהדבר נעשה כיום והרי לנו תרומה נוספת לאיכות הסביבה.

הקטנת עומס התנועה הסטורית באזורי האוכלוסיה הצפופים והעברתם אל הכביש החדש תתרום תרומה ניכרת להקטנת זיהום האוויר. להקטנה זו מספר היבטים: המעבר מנסיעה איטית בפקקים ורמזורים, לנסיעה מהירה באוטוסטרדה, הוא כשלעצמו מקטין את פליטת המזהמים מהמכוניות. כמו כן יש לזכור, כי הכביש המהיר יעבור באזורים פתוחים בהם יהיה פיוור טוב יותר של הגנים הנפלאים מהמכוניות, לכן תרד במידה רבה רמת זיהום האוויר באזור הצפוף של תל אביב וגוש דן.

לסיכום

כביש מס' 6 הינו ההזדמנות האחרונה לפתור פתרון של ממש את בעיות הצפיפות והעומס בריכוזי האוכלוסיה הגדולים. פתרון כזה נותן גם ערך מוסף של חווית נהיגה ואיכות

חיים בצד יתרונות כלכליים כפתיחת הזדמנויות עסקיות חדשות, נידות עובדים ופיוור אוכלוסיה. נכון, פרוייקט בהיקף כזה כרוך בבעיות סבוכות, ביצועיות וכלכליות, כולל הסדרת פיצוי הולם לבעלי הקרקעות שיופקו לצורך סלילת הכביש ומחלפיו. אולם היתרונות של הפרוייקט והשתלבותו האפשרית במערך תחבורתי אזורי בבוא השלום, מצדיקות את המאמצים הכרוכים בביצוע.

חברת כביש חוצה ישראל נכונה לאתגר שיוצב בפניה.

אנו עומדים לרשותכם במתן מידע ומענה על שאלות במידה וישנן וכן להזמנה להרצאות על הכביש ומטרותיו. נא פנו אלינו בכתב אל: דובר החברה, כביש חוצה ישראל, רחוב נח מווס 13, תל אביב 67442, טלפון 03-6969889.



כביש חוצה ישראל

דרך מס' 6



כביש חוצה ישראל
רח' נח מווס 13 תל-אביב 67442 טל': 03-6969889

על החוץ, הכביש והמטרות

יבוא יום ואדם יעלה ברכבו על הכביש המהיר. בבאר שבע וכעבור שעה של נסיעה ניוחה ושלווה-יגיע לעיסוקיו במרכז הארץ.

יבוא יום ואדם הגר בחיפה יעלה ברכבו על הכביש המהיר דרומה וכעבור זמן לא רב של נסיעה מהנה ורגועה יגיע לשרון העמם-לעיסוקיו.

אלה אינן משאלות לב של חזון אחרית הימים! מציאות שתתמשש לנגד עינינו בהדרגה ובשלבים. הצד השני של החוץ הוא המציאות והמציאות היא כביש חוצה ישראל מס' 6, פרוייקט התחבורה הגדול ביותר מאז הקמת המדינה.

בשנת 1992 החליטה ממשלת ישראל, שכביש מס' 6 יוקבל קדימות לאומית ולצורך סלילתו תוקם חברת כביש חוצה ישראל. למעשה מדובר בכביש מדרום הארץ לצפונה, ממנו יסתעפו מחלפים לחלקי הארץ השונים. הוא יהווה את השרדה התחבורתית המזרחית של ישראל ויוריד את רמת

הצפיפות, זיהום האוויר והרעש במרכז הארץ. בנוסף, יתרום הכביש לפיוור אוכלוסיה מהמרכז אל אזורי המחלפים והצמתים לאורכו. הכביש יוקם במירב ההתחשבות באיכות הסביבה, בטבע ובאצרות העבר ויתוכנן ברמה הגבוהה ביותר ובתקני האיכות של שנות האלפיים.

מתי כל זה יקרה?

החברה עושה ככל יכולתה לקדם את סלילת הכביש ובידיה כבר האישורים הסטטוטוריים לסלילת כ-70 הק"מ של הקטע המרכזי בין יד בנימין לטול כרם. במקביל ממשיכה החברה לתכנן את קטעי הכביש צפונה ודרומה מהקטע המאושר ומתכננת להגישם לאישור בשלבים.

בכנסת התקבל "חוק כביש ארצי לישראל" המסדיר את נושא הפקעת הקרקעות ועם העברת הזכויות בקרקע לידיה תחל בעבודות לפינוי תשתיות-כמו צנורות מים וקווי חשמל. בכך תסלול את הדרך בפני התחלת העבודות המעשיות לסלילת הכביש.

הממשלה החליטה שהקטע המרכזי של הכביש-90 ק"מ בין י"גדרה לחדרה-יהיו כביש אגרה. בהתאם לכך נערכת החברה להוצאת מכרזים בינלאומיים לזכוין שיממן, יסלול,

ויתפעל את הכביש. עוד החליטה הממשלה כי במקביל, כדי לקדם את ביצועו הפיזי של הפרוייקט, תחל החברה בהקמת מחלף בן שמן ומחלף קסם בקטע המרכזי של הכביש. אורכו הכולל של הכביש הוא כ-300 ק"מ והוא נחלק לשלוש קטעים.

קטע דרומי - מאזור רמת בקע שמדרום לבאר שבע ועד לאזור יסודות-יד בנימין. אורך קטע זה 95 ק"מ ובו 5 מחלפים המתחברים לנקודות מרכזיות לאורך הכביש.

קטע מרכזי - שיהיה הראשון לביצוע-נמשך מאזור יד בנימין, מול נמל אשדוד ועד עירון. אורכו כ-90 ק"מ ובו 10-8 מחלפים שיתחברו לישובים שממערב לו ולירושלים. כביש זה בקטע שבין רמלה לכפר סבא, ישמש גם ככביש טבעת לאזור המטרופולין הגדול של ת"א וגוש דן.

קטע צפוני - קטע זה ימשך מעירון ליקנעם ושם יתפצל לשתי שלוחות. האחת - המערבית - מיקנעם לאזור כברי שבנגיל המערבי באורך של 82 ק"מ. השנייה - המזרחית - לאזור ראש פינה באורך 57 ק"מ.

יש להדגיש שבקטע רמלה-כפר סבא יהיו בכביש בשלב ראשון 2-3 נתיבים לכל כיוון ובשלב מאוחר יותר, כאשר ייווצר הצורך בכך, ייסלל נתיב רביעי. בשאר הקטעים ייסללו 2-3 נתיבים לכל כיוון בהתאם לתחזיות התנועה בקטעים אלה.

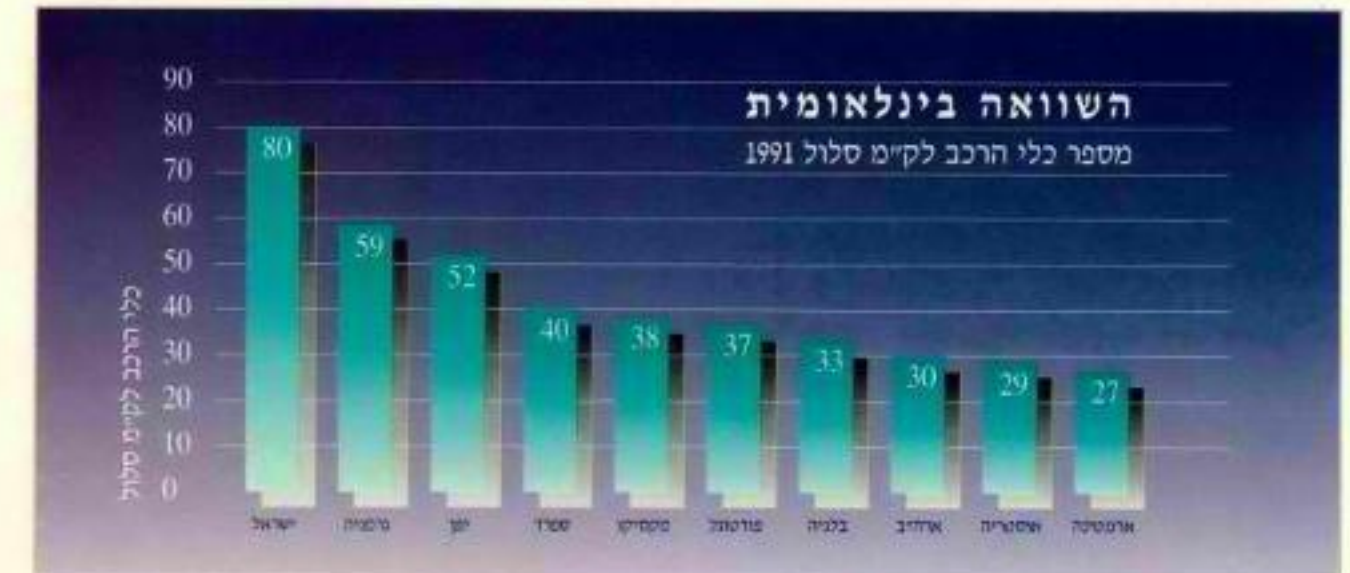
לסלילת הקטע המרכזי יהיה צורך בכ-16,000 דונם שברובם הינם אדמה חקלאית ושבחלקה אינה מעובדת.

אין ספק שבעלי הקרקעות לאורך הכביש ויהנו משנינו יעוד בשימושי הקרקע בבסיס לגיוון מקורות הפרנסה. לקרקעות תהיה דרישה גדולה לשם הקמת מרכזי תעשייה, מסחר, תירות וגומש.

על מינוע, צפיפות ובטיחות

לאורח הישראלי הממוצע, המבלה לעיתים חלק ניכר מזמנו בפקקי תנועה והסובל מעציות זיהום ורעש באזורים עירוניים צפופים, לא צריך להסביר מדוע יש צורך דחוף ומיידי בפתרון בעיות אלה ואחרות.

נתחיל בשאלת רמת המינוע, שפירושה מספר כלי רכב



יועץ שר האוצר

ירושלים, כ"ט בסיון התשנ"ו
16 ביוני 1996
ת.96-48776

3/53

לכבוד
מר דוד עמר
ראש העיר נשר

הנדון: כביש חיפה - נשר

הריני להודיעך כי לשר האוצר אין התנגדות לבניית חכביש האמור, בהתאם למכרז שיצא ע"י חברת "נתיבי כרמל" (כביש נשר דניה - שלב א') ללא תוספת תקציב ממשרד האוצר.

בכבוד רב,

אוריאל
בועז רדי
יועץ שר האוצר

העתק:

מר אברהם (בייגה) שוחט - שר האוצר
מר רן קרול - הממונה על אגף התקציבים
מר אבשלום פלבר - סגן הממונה על התקציבים

חברת נתיבי אילון בע"מ
נתיבי כרמל

הודעת פקסימיליה

13.6.96

תאריך

מספר עמודים כולל עמוד שער

5

אל: בארץ רדא'י

מאת: קורין מגיד

נתיבי כרמל

רחוב ארלחורוב 120

חיפה 33276

04-8671849

טלפון

04-8665717

פקס

02 317200

טלפון

02 - 635769

פקס

לידיעה:

מאת

הגדון:

כ"ט זניח נטר

הערות

רצו סיכום ישיבת עם נר רצו במקום
ההקצבה וכן עם מנכ"ל מרצ על חלקים 50-50

בברכה,

 משרד ההגנה המפקדה על התעבורה משרד ראשי ירושלים		
משרד התחבורה		
1995-7-10 לשכת השר		
שם: _____ מספר: _____		
לשכת כל	נעמה בייט	החברה

ז' בתמוז תשנ"ה
5 ביולי 1995
P-578

סיכום פגישת השר עם ראש עיריית "נשר" מיום 2.7.95

שתתפים: שר. מנכ"ל, אלכס לנגר, רחל עמרם.

נת"א: דורון בלאשה, גיל שמשון.

מנכ"ל מע"צ: בן-ציון סלמן, אהרון איינשטיין.

עיריית נשר: ר"ע דוד עמר, יעקב בוכריס.

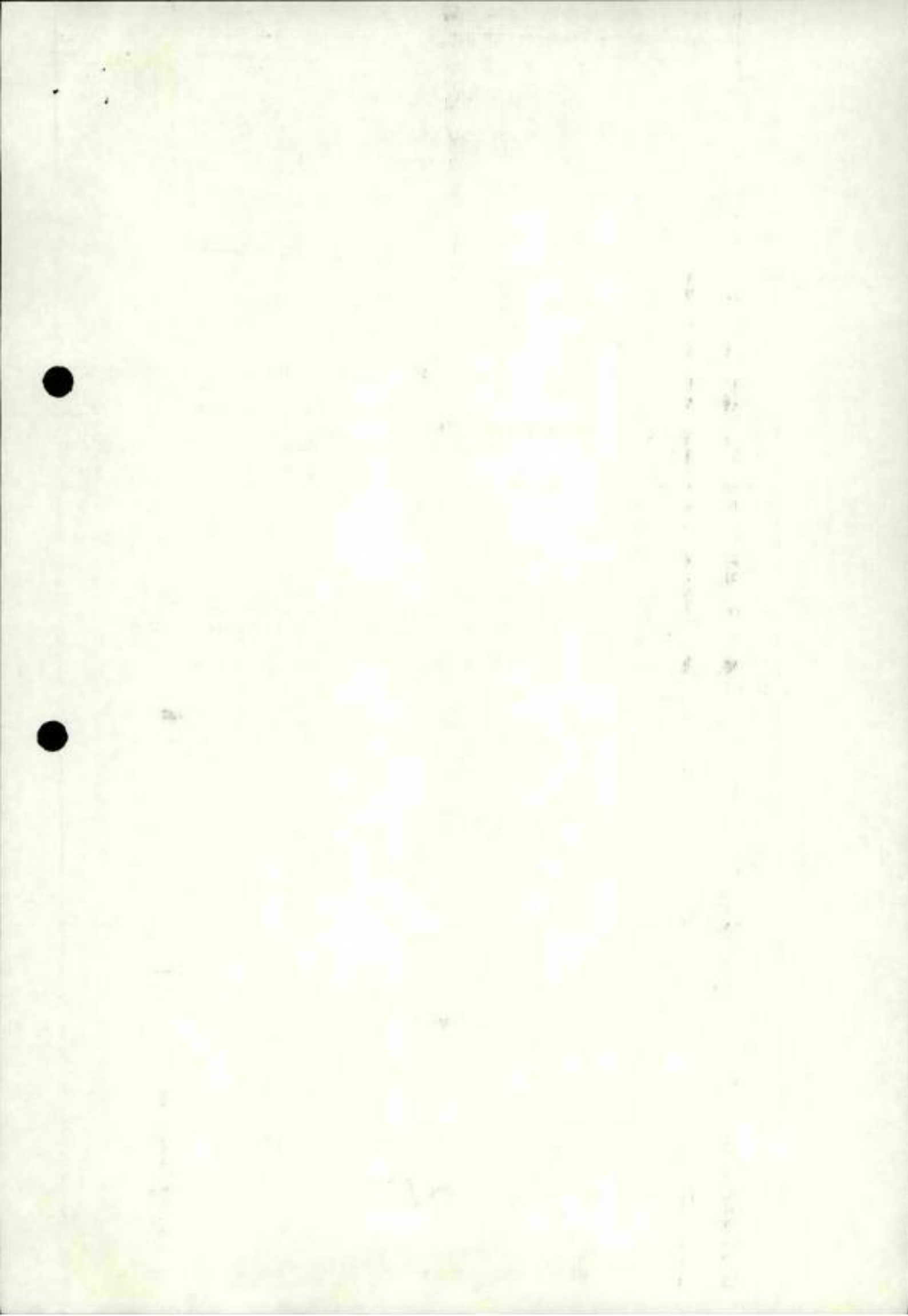
סיכום השר:

1. בנושא דרך משה - ב"נשר" - סוכס כי השתתפות מ.ע.צ. ומשרד התחבורה תהיה של 50% - 50% שלב א' של דרך זו יבוצע בעלות של 20 מיליון שקל שיתחלקו בין מ.ע.צ. ומשרד התחבורה בשתי שנות תקציב החל משנת 1996. (כלומר כ-5 מיליון ש"ח לשנה לכל אחד).
חלקו של משרד התחבורה (50%) מתחלק במקובל עם עיריית נשר כפי 30%-70%.

2. כביש דשנים - יסלל על-ידי מ.ע.צ. ובמימונה בהתאם לסדר הקדימות שלה שכן זהו כביש שאינו בשטח של רשות כל שהיא ומנקז את התנועה מעיר הקרית לכיוון דרום.

רשמה: אהובה שפיגלמן.

העתק:
דוד כוכבא.



25-04-1996 08:58

AGAF TAKSIVIM

972 2 319484

P.02

- 2 -

תוספת הרשאה להנחייב	+ 4,750	סגר הרגלי נסיעה	79.20.10.08	
ישותרר מרזרבה לקידום זמינות חיפה-79.20.11.92	+ 1,000	מעבר חירם	79.20.11.48	←
ניר יסיים את בחינת בדיקת הכדאיות הכלכלית	+ 4,000	נשר הבורסה	חדש	←
יועבר מרזרבה לכבישים בערים סעיף 79.10.25.99	+ 2,000	קונגרס עפולח	79.10.25.66	
ישותרר מרזרבה לתכנון תח"צ סעיף 79.20.12.91	+ 1,000	תכנון מסוף מלח	חדש	
ישותרר לאחר קבלת הבהרות נוספות מצוות תוכנית אב ירושלים	+ 5,200	תכנון ע"פ רשימת תח"צ בירושלים	חדש	
יועבר מסעיף תקציבי מנחלת 79.20.12.93 מטרופולין ת"א	+ 8,850	דניה נשר	חדש	←
יופשר	+ 2,900	מטרופולין ת"א	79.20.12.90	
יוחזר, נלקח בשעות	+ 320	תכנון מטארי רכבת	79.10.32.10	

נמסרו לניר רז בדיקות הכדאיות הבאות:

- מתחם עומריה

- רח' התמר ביוקנעם עילית

רשמי: עמליה מדון

אלכס לנגר - המפע"ת
הרצל בן-יהושע - מנהל אנף תקציבים

מדינת ישראל

נתיבי אילון בע"מ
לשכת המנהל הכללי

דאר נכנס

25-04-1996

מספר 547

מיועד ל: חתן

משרד
אגף תכנון וכלכלה
רח' יפו 97, ירושליםג' באייר
22 באפריל 1996

תיק: תק-96-0001

נתיבי כרמל

חב' נתיבי אילון בע"מ

30-04-1996

כ"א

סיכום פגישת בנושא הקצבת פיתוח כבישים 1996

הפגישת התקיימה ביום: 21/4/96 בהשתתפות:

גנר רז - משרד האוצר
רחל עמרם, עמליה פדון, צנ' הירציש - משרד התחבורה,

סוכם:

1. בנושא עודפים משנת 1996 - יועבר מכתב מהרצל בן-יהושוע לאבשלוס פלבר שבו תוסבר דחיפות הנושא כמו כן, יצורף נספח שבו תוצג רשימת הפרוייקטים שעבורם יש להעביר עודפים בדחיפות. (הנספח יוכן ע"י רחל עמרם).
2. מנחרות הכרמל - הועברה בקשה לתקציב לנושא זה, ע"י החשב, ללא ידיעת המפע"ת ואגף תקציבים. סוכם שבקשות לשינויים בתקציב צריכות להתחם ע"י בני פייביש מאגף תקציבים וע"י החשב.
3. לובי הנושאים האחרים שהועלו סוכם כלהלן:

מס' תקנה	שם התקנה	השינוי (באלפי ש"ח)	סוכם
----------	----------	-----------------------	------

79.20.12.05	תכנון- מערך	+ 1,560	ישוחרר מרזרבה
-------------	-------------	---------	---------------

79.20.11.89	רחוב הנביאים	+ 1,600	תוגש בדיקת כדאיות כלכלית
-------------	--------------	---------	--------------------------

79.20.11.36	חיפה עוקף יפו	+ 1,000	נמסר לגנר תיקון בדיקת הכדאיות הכלכלית
-------------	---------------	---------	---------------------------------------

חדש	נת' צ' ההנחה	+ 1,000	תועבר בדיקת כדאיות בימים הקרובים
-----	--------------	---------	----------------------------------

79.20.10.08	סקר דורגלי וסיעה	+ 1,700	בשטח למכתבי
-------------	------------------	---------	-------------

סקר דורגלי וסיעה	- 2,000	השתתפות מ.ע.צ.
------------------	---------	----------------

סקר הרגלי וסיעה	- 700	השתתפות מ.ע.צ.
-----------------	-------	----------------

חוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995

תנאי המכרז ואופן ניהולו - שלב בחירת בעל הזכיון

מחליטים

בהמשך להחלטות הממשלה מיום 3.12.95 ומיום 7.1.96 מס' 151 ומס' 359 (כל/2 וכל/4) ובהתאם לסעיף 3(א) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995, לאשר את תנאי המכרז ואופן ניהולו בהתייחס לשלב בחירת בעל הזכיון כמפורט במסמך המצורף להחלטה זו.

דברי הסבר

בהחלטת הממשלה מספר 5881 מיום 7.6.95 הוחלט לפעול לכך שכביש חוצה ישראל בקטע שבין כביש מספר 3 וכביש מספר 65 יהיה כביש אגרה וכן הוחלט להכין מסמכי מכרז למיון מוקדם של מתמודדים מהמגזר הפרטי.

בחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995 נקבע כי הכביש בקטע האמור יהיה כביש אגרה מיום שנחתם לגביו חוזה זכיון לפי הוראות החוק. כן נקבע כי שר האוצר, שר הבינוי והשיכון ושר התחבורה (השרים) באישור הממשלה יורו על תנאי המכרז ואופן ניהולו. בהתאם לכך אושר בהחלטה מיום 3.12.95 ניהול המכרז הפומבי למתן זכיון למימון הקמה והפעלה של כביש האגרה בשני שלבים: שלב מיון מוקדם ושלב בחירת הזכיין.

כמו כן אושרו בהחלטה האמורה תנאי הליך המיון המוקדם.

ביום 7.1.96 הוחלט להסמיך את החשב הכללי למנות ועדת מכרזים שתהיה אחראית לטיפול בכל שלבי המכרז עד לבחירת בעל הזכיון לרבות הכנת מסמכי המכרז והסכם הזכיון, ניהול מ"מ עם המתמודדים ובחירת בעל הזכיון. החשב הכללי אכן מינה באותו יום את ועדת המכרזים.

לפי הערכת ועדת המכרזים, על מנת לקבל הצעות נאותות להקמת כביש האגרה, תדרש המדינה להציע למתמודדים סיוע למימון עלות הקמת הכביש.

בהתאם לכך, הצעת החלטה זו נועדה לקבוע את תנאי המכרז ואופן ניהולו בהתייחס לשלב בחירת הזכיין. לרבות היקף הסיוע הממשלתי המירבי שיוצע למתמודדים (אשר ישמש כחלק מאמות המידה במסגרת ההתמודדות בין המתמודדים, אשר עברו את שלב המיון המוקדם).

הסיוע הממשלתי המוצע יכלול את שני תרכיבים תבאים: השתתפות הממשלה בסיכונים התנועה של הזכיין אשר יבטיח לזכיין הכנסה מינימלית, והתחייבות המדינה למיחזור חלק מהחוב של בעל הזכיון בגין עלויות הקמת כביש האגרה בסך של עד 1.7 מיליארד ש"ח. כמו-כן, יתבקשו הצעות לגבי אפשרות של תשלום כספי של הממשלה לבעל הזכיון בתום תקופת הזכיון, בסכום של עד 1.5 מיליארד ש"ח.

שיטת גביית האגרה המבוקשת בכביש האגרה תהא אלקטרונית, ללא הזקקות לעצירת כלי הרכב. סכום האגרה ייקבע בגין כל קטע של כביש האגרה בנפרד תוך קביעת חיוב בגין מספר קטעים מינימלי.

סכום האגרה המוצע על ידי כל מתמודד יהווה חלק מנושאי ההתמודדות במכרז.

המתמודדים יהיו רשאים להציע הצעה חליפית לתכנון המוצע, לסיוע הממשלתי המוצע ולנוסחה לחישוב סכום האגרה.

הכוונה היא ליתן משקל עיקרי בהתמודדות לרכיבים הכספיים, דהיינו לגובה האגרה המירבי ולסיוע הממשלתי הנדרש.

מוגש ע"י שר האוצר
שר הבינוי והשיכון
שר התחבורה

תנאי המכרז ואופן ניהולו

1. מהות הזכיון ותקופתו

בעל הזכיון יתחייב לתכנן, לממן, לבנות, לתחזק ולהפעיל את הקטע מכביש חוצה ישראל כהגדרתו בסעיף 2 לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995 (להלן - החוק) ככביש אגרה, לרבות הרחבה או השלמה שלו (בתנאים שייקבעו בחוזה הזכיון) (להלן - כביש האגרה). וזאת למשך תקופה של עד 30 שנה, כפי שתקבע ועדת המכרזים שהתמנתה על ידי החשב הכללי ביום 7.1.96 על פי החלטת ועדת השרים לכלכלה מאותו יום (להלן - ועדת המכרזים) ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

2. תכנון ובניית כביש האגרה

בעל הזכיון יתחייב לתכנן ולבנות את כביש האגרה בהתאם לתכנון ולחנכיות שיצורפו למסמכי המכרז. תינתן אפשרות להציע תכנון חליפי (לרבות תכנון חליפי למערכות גביית האגרה) בנושאים ובאופן שיאושרו על ידי ועדת המכרזים. בעל הזכיון יהא רשאי להתקשר עם קבלן לבניית כביש האגרה בהתאם לתנאי חוזה הזכיון.

3. תחזוקה והפעלה של כביש האגרה

בעל הזכיון יתחייב לתחזק ולהפעיל את כביש האגרה (בין בעצמו ובין באמצעות צד שלישי מטעמו כפי שייקבע בחוזה הזכיון) במשך תקופת הזכיון. תנאי התחזוקה וההפעלה ייקבעו בחוזה הזכיון. בעל הזכיון יתחייב להפעיל את מערכת גביית האגרה גם בכל הארכת של כביש האגרה, אם ידרש לכך.

4. החזרת כביש האגרה

בתום תקופת הזכיון יחזיר בעל הזכיון את הכביש למדינה בתנאים כפי שייקבעו בחוזה הזכיון.

5. זכויותיו וחובותיו של בעל הזכיון

חוזה הזכיון יקבע, בין היתר, את זכויותיו וחובותיו של בעל הזכיון, לרבות כל אלה:

א. התחייבות להתחיל בנית כביש האגרה ולסיימה לא יאוחר ממועדים שייקבעו בחוזה הזכיון, לרבות תוראות בדבר הארכת מועדים;

ב. הזכות לקבוע ולגבות את סכומי האגרה שלא יעלו על סכום מירבי שייקבע במסגרת המכרז, ובהתאם לסעיף 6 לחוק ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי או הנוסחה לחישוב סכום האגרה המירבי במועד פתיחת כביש האגרה או כל חלק הימנו יהיו כפי שייקבע כאמור לעיל.

מנגנון העדכון של סכום האגרה המירבי ייקבע על ידי ועדת המכרזים באישור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי יכול שייקבע בגין כל קטע של כביש האגרה בנפרד ויכול שייקבע חיוב בגין מספר קטעים מינימלי ו/או מקסימלי ויכול שיחיה שונה בשעות מסוימות, בימים מסוימים או בהתאם לסוג הרכב, הכל בכפוף לתנאי חוזה הזכיון ולסכומים המירביים שנקבעו בו;

- ג. הזכות להחזיק ולהשתמש במקרקעי כביש האגרה בתנאים כפי שייקבעו בחוזה הזכיון;
- ד. התחייבות להתקין ולהפעיל מנגנון אגרה אלקטרוני, מלא או חלקי, כפי שייקבע במסמכי המכרז;
- ה. התחייבות להרחיב את כביש האגרה בחתקים תנאים שייקבעו בחוזה הזכיון;
- ו. הוראות בדבר פיקוח וביקורת על תכנון ובניית כביש האגרה, תחזוקתו, הפעלתו, גביית האגרה וקיום יתר תנאי חוזה הזכיון, וזאת באמצעות חברת כביש חוצה ישראל בע"מ;
- ז. הוראות בדבר ביטול חוזה הזכיון;
- ח. זכויות והתחייבויות נוספות כפי שייקבעו בחוזה הזכיון, בהתאם להוראות החוק ודרישותיה של ועדת המכרזים.

6. פרטי חוזה הזכיון

פרטי המכרז וחוזה הזכיון ייקבעו על ידי ועדת המכרזים לפי שיקול דעתה ובכפופות להוראות החוק והחלטות הממשלה. נוסח המכרז וחוזה הזכיון שיצורף לו יאושרו מראש על ידי החשב הכללי במשרד האוצר.

7. סיוע ממשלתי למימון הפרויקט

במסגרת המכרז יוצע סיוע ממשלתי לבעל הזכיון באופנים המפורטים להלן או בחלק מהם:

- א. השתתפות בסיכוני התנועה של בעל הזכיון.
לענין זה יתבקש כל מתמודד להציע את היקף ההכנסה השנתי המבוקש על ידו (להלן - ההכנסה השנתית המבוקשת) אשר הינו תוצאה של מכפלת סכום האגרה המוצע על ידו (בגין כל קטע מקטעי כביש האגרה, בגין שעות, ימי הנסיעה או סוג הרכב) בהיקף תנועה חזוי.
חוזה הזכיון יקבע, כי אם ההכנסה השנתית בפועל תהיה פחות מההכנסה השנתית המבוקשת, תשלם המדינה לבעל הזכיון שיעור מסויים מן ההפרש שבין ההכנסה השנתית בפועל לבין ההכנסה השנתית המבוקשת. אם ההכנסה השנתית בפועל תעלה על ההכנסה השנתית המבוקשת, תתחלק היתרה בין המדינה לבין בעל הזכיון בשיעורים שייקבעו בידי ועדת המכרזים.
- ב. התחייבות המדינה למחזר לבעל הזכיון חלק מחובו בגין עלויות הקמת כביש האגרה (Re-Financing), במועד ובסכום שייקבעו בחוזה הזכיון ואשר לא יעלה על 1.7 מיליארד ש"ח, צמוד למדד המחירים לצרכן, ובתנאים שייקבעו על ידי ועדת המכרזים באישור שר האוצר וועדת הכספים של הכנסת.

ג. תשלום כספי בתום תקופת הזכיון עבור החזרת כביש האגרה למדינה, בתנאים שייקבעו בחוזה הזכיון, בסכום אשר לא יעלה על 1.5 מיליארד ש"ח, צמוד למדד המחירים לצרכן.

ההצעות שיוגשו במכרז בנוגע לסיוע הממשלתי המוצע יכללו לפחות שתי חלופות, כשלפחות אחת מהן תכלול סיוע כאמור בסעיף קטן ג' לעיל, והאחרת - לא תכלול סיוע כאמור.

8. אופן ניהול שלב בחירת בעל הזכיון

א. ועדת המכרזים תקיים התמודדות בין המתמודדים שנכללו ברשימה המצומצמת, כאשר ההתמודדות תהיה בין היתר, ביחס לאמות המידה המפורטות לחלן, כולן או חלקן, כפי שיפורט במסמכי המכרז:

1. גובה האגרה המירבי;
2. ההכנסה השנתית המבוקשת כאמור בסעיף 7א' לעיל;
3. התחייבות המדינה למיחזור חוב בעל הזכיון, כאמור בסעיף 7ב' לעיל;
4. התשלום הכספי בתום תקופת הזכיון כאמור בסעיף 7ג' לעיל;
5. איכות התכנון לרבות התכנון החליפי המוצע (אם יוצע) כאמור בסעיף 2 לעיל והתאמתו לדרישות ועדת המכרזים;
6. איכות מערכת גביית האגרה המוצעת;
7. חלוקת הסיכונים בין בעל הזכיון לבין הממשלה;
8. אמות המידה המפורטות בתקנה 22 לתקנות חובת המכרזים התשנ"ג-1993, כולן או חלקן.

ב. ועדת המכרזים תהיה רשאית לשקול הצעה חליפית לסיוע הממשלתי למימון הפרוייקט המוצע כאמור בסעיף 7 לעיל, והצעה חליפית לתכנון כאמור בסעיף 2 לעיל.

ג. ועדת המכרזים לא תהיה רשאית לאשר הצעה הכוללת הצעה חליפית לסיוע ממשלתי למימון הפרוייקט או הכוללת סיוע כאמור בסעיף 7ג' לעיל, אלא באישור מראש מאת שר האוצר.

ד. ועדת המכרזים תהיה רשאית (בין בעצמה ובין באמצעות נציגים מטעמה) לנהל משא ומתן עם המתמודדים או חלק מהם.

ה. ועדת המכרזים תהיה רשאית לקבוע מעת לעת תנאים משלימים ונוהלים לגבי המכרז ואופן ניהולו, בכפוף לחוראות החוק והחלטות הממשלה.

חברת כביש חוצה ישראל בע"מ
CROSS ISRAEL HIGHWAY LTD.



כדי אייר תשנ"ו
13/05/96

בפקסימיליה

לשכת שר האוצר
לידי ציפי
ירושלים

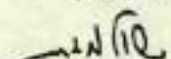
ציפי שלום,

3153

הנדון: מסמך לדיון ביום אי' 19/05/96

רצ"ב טיוטת מסמך לדיון הנהלת חברת כביש חוצה ישראל עם שר האוצר ביום אי'
19/05/96, בשעה 13:00.

בברכה,


שולמית מלכא

מזכיר החברה

סחלטים:

בהתאם לסעיף 3(א) לחוק כביש אגרה (כביש ארצי לשי"א), התשנ"ה-1995 ובחמשד להחלטות ועדת השרים לכלכלה מיום 3.12.95 ו-7.1.96 כאשר את תנאי המכרז ואופן ניהולו בהתייחס לשלב בחירת בעל הזכיון והתאם למסמך המצורף להחלטה זו.

דברי הוזבר:

בהחלטת הממשלה מספר 5881 מיום 7.6.95 הוחלט כי כביש חוצה ישראל בקטע שבין כביש מס' 3 וכביש מס' 65 יהיה כביש אגרה וכן הוחלט להכין מסמכי מכרז למיון מוקדם של מתמודדים שהמגזר הפרטי.

בחוק כביש אגרה (כביש ארצי לישראל), התשנ"ה-1995 נקבע, כי הכביש בקטע האמור יהיה כביש אגרה מיום שנחתם לגביו חוזה זכיון לפי הוראות החוק. כן נקבע כי שר האוצר, שר הבינוי והשיכון ושר התחבורה (השרים) באשור הממשלה יורו על תנאי המכרז ואופן ניהולו. בהתאם לכך אושר בהחלטה מיום 3.12.95 ניהול המכרז הפומבי למתן זכיון למימון הקמה והפעלה של כביש האגרה בשני שלבים:

א. שילב מיון מוקדם.

ב. שילב בחירת הזכיון.

כמו כן אושרו בהחלטה האמורה תנאי הליך המיון המוקדם.

ביום 7.1.96 הוחלט להסמיק את החשב הכללי למנות ועדת מכרזים שתהיה אחראית לטיפול בכל שלבי המכרז עד לבחירת בעל הזכיון לרבות הכנת מסמכי המכרז והסכם הזכיון, ניהול מיום עם המתמודדים ובחירת בעל הזכיון. החשב הכללי אכן מינה באותו יום את ועדת המכרזים.

לפי הערכת ועדת המכרזים, על מנת לקבל הצעות נאותות להקמת כביש האגרה, תדרש המדינה להציע למתמודדים סיוע למימון עלות הקמת הכביש.

בהתאם לכך, הצעת החלטה זו נועדה לקבוע את תנאי המכרז ואופן ניהולו בהתייחס לשלב בחירת הזכיון. לרבות היקף הסיוע הממשלתי המירבי שיוצע למתמודדים ואשר ישמש כחלק מאמות המידה במסגרת ההתמודדות בין המתמודדים, אשר עברו את שלב המיון המוקדם.

הסיוע הממשלתי המוצע כולל שלושה רכיבים: תשלום כספי בתום תקופת הזכיון של עד 1.5 מיליארד ש"ח, התחייבות המדינה למיחזור החוב של בעל הזכיון בגין עלויות הקמת כביש האגרה בסך של עד 1.7 מיליארד ש"ח והכל בסכומים צמודים למדד) והסדר חלוקת הכנסות מכביש האגרה בין המדינה לזכיון אשר יבטיח לזכיון הכנסה מינימלית.

שיטת גבית האגרה בכביש האגרה תהא אלקטרונית, ללא חוקקות לעצירת כלי הרכב. סכום האגרה המירבי יקבע בגין כל קטע של כביש האגרה בנפרד תוך קביעת חיוב בגין מספר קטעים מינימלי.

סכום הוזברה המירבי המוצע על ידי כל מתמודד יהווה חלק מעשאי ההתמודדות במכרז.

המתמודדים יהיו רשאים להציע הצעה חילופית להכנון הס'צ, לסיוע הממשלתי המוצע ולנוסחה לחישוב סכום האגרה המירבי.

2

- 2 -

הכזונה היא ליתן משקל עיקרי בהתמודדות לרכיבים היספיים, דהיינו לגובה האגרה המירבי ולסיוע
המשלתי הנדרש.

מונש עייה שר האוצר
שר תבינוי וחשיכון
שר התחבורה

חוצה ישראל/האוצר

חוק כביש אגרה וכביש ארצי לישראל, התשנ"ה-1995 ("החוק")

תנאי המכרז ואופן ניהולו - שלב בחירת בעל הזכיון

1. מחלת הזכיון ותקופתו

בעל הזכיון יתחייב לתכנן, לממן, לבנות, לתחזק ולהפעיל את הקטע מכביש חוצה ישראל כהגדרתו בחעיף 2 לחוק, ככביש אגרה ("כביש האגרה"), לרבות הרחבה ו/או השלמה של כביש האגרה ובתנאים שיקבעו בחוזה הזכיון וזאת למשך תקופה של עד 30 שנה, כפי שתקבע ועדת המכרזים שהתמנתה ע"י החשב הכללי ביום 7.1.96 עפ"י החלטת ועדת השרים לכלכלה מיום 7.1.1996 ("ועדת המכרזים") ובאשור ועדת הכלכלה של הכנסת.

2. תכנון ובניית כביש האגרה

בעל הזכיון יתחייב לתכנן ולבנות את כביש האגרה בהתאם לתכנון ולהנחיות שיצורפו למסמכי המכרז או בהתאם לתכנון חלופי (לרבות תכנון חילופי למערכות גבית האגרה) אשר יאושר ע"י ועדת המכרזים. בעל הזכיון יהא רשאי להתקשר עם קבלן לבניית כביש האגרה בהתאם לתנאי חוזה הזכיון.

3. תחזוקה והפעלה של כביש האגרה

בעל הזכיון יתחייב לתחזק ולהפעיל את כביש האגרה (בין בעצמו ובין באמצעות צד שלישי מטעמו כפי שיקבע בחוזה הזכיון) במשך תקופת הזכיון, לרבות כל הארכת של כביש האגרה אם תתקבל והחלטה על כך עפ"י סעיף 2 לחוק ע"י הממשלה; באשור ועדת הכלכלה של הכנסת ואם בעל הזכיון ידרש להפעיל ולתחזק כל הארכת כאמור, תנאי התחזוקה וההפעלה יקבעו בחוזה הזכיון.

4. החזרת כביש האגרה

בתום תקופת הזכיון יחזיר בעל הזכיון את כביש למדינה בתנאים כפי שיקבעו בחוזה הזכיון.

5. זכויות וחובותיו של בעל הזכיון

חוזה הזכיון יקבע, בין היתר, את זכויותיו וחובותיו של בעל הזכיון, לרבות את אלה -

(1) התחייבות להתחיל בנית כביש האגרה ולסיימה לא יאוחר ממועדים שיקבעו בחוזה הזכיון, לרבות הוראות בדבר הארכת מועדים.

(2) הזכות לקבוע ולגבות את סכומי האגרה שלא יעלו על סכום מירבי כפי שיקבע בהתמודדות במסגרת הליכי המכרז בשלב בחירת בעל הזכיון ("התמודדות") ובהתאם לסעיף 6 לחוק ובאשור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי או הנוסחה לחישוב סכום האגרה המירבי במועד פתיחת כביש האגרה או כל חלק הימני יהיו כפי שיקבע כאמור לעיל. מגנטון העדכון של סכום האגרה המירבי יקבע ע"י ועדת המכרזים באשור ועדת הכלכלה של הכנסת. סכום האגרה המירבי יכול שיקבע בהתמודדות כאמור לעיל בגין כל קטע של כביש

- 2 -

האגרה בנפרד ויכול שיקבע חיוב בגין מספר קטעים מינימלי ויכול שיחיה שונה בשעות מסוימות, בימים מסוימים ו/או בהתאם לסוג הרכב, חבל בכפוף לתנאי חוזה הזכיון ולסכומים המירביים שנקבעו בו.

- (3) הזכות להחזיק ולהשתמש במקרקעי כביש האגרה בתנאים כפי שייקבעו בחוזה הזכיון.
- (4) התחייבות להתקין ולהפעיל מנגנון אגרה אלקטרוני.
- (5) התחייבות להרחיב את כביש האגרה בחלקים תנאים שייקבעו מראש בחוזה הזכיון.
- (6) הוראות בדבר פיקוח וביקורת על תכנון ובניית כביש האגרה, תחזוקתו, הפעלתו, גבית האגרה וקיום יתר תנאי חוזה הזכיון וזאת באמצעות חברת כביש חוצה ישראל בע"מ.
- (7) הוראות בדבר ביטול חוזה הזכיון.
- (8) זכויות והתחייבויות נוספות כפי שיקבעו בחוזה הזכיון, בהתאם להוראות החוק ודרישותיה של ועדת המכרזים.

פרטי חוזה הזכיון

פרטי חוזה הזכיון יקבעו ע"י ועדת המכרזים לפי שיקול דעתה ובכפיפות להוראות החוק והחלטות הממשלה.

הצוע ממשלתי למימון הפרויקט

ועדת המכרזים תחא מוסמכת להציע במסגרת הליכי המכרז סעיף נגזשלוני לבעל הזכיון בכל אחד מן האופנים הבאים או חלק מהם:

- (1) תשלום כספי בתום תקופת הזכיון עבור החזרת כביש האגרה למדינה (כשחוא מוחזר בתנאים כפי שיקבעו בחוזה הזכיון) ברטס כפי שיקבע בהתמודדות ואשר לא יעלה על 1.5 מיליארד ש"ח צמוד למדד המחירים לצרכן.
- (2) התחייבות המדינה למחזר לבעל הזכיון את חובו (Re-Financing) בגין עלויות הקמת כביש האגרה במועד ובסכום כפי שיקבע בהתמודדות ואשר לא יעלה על 1.7 מיליארד ש"ח, צמוד למדד המחירים לצרכן בתנאים כפי שיקבעו ע"י ועדת המכרזים ויאושרו ע"י שר האוצר וועדת הכספים של הכנסת.
- (3) הבטחת היקף תנועה מינימלי לבעל הזכיון.

לענין זה יתבקש כל מתמודד להציע במסגרת ההתמודדות את היקף ההכנסה השנתי החזוי על ידו ("היקף ההכנסה השנתי החזוי") אשר הינו תוצאה של מכפלת גובה האגרה המוצע על ידי (בגין כל קטע מקטעי כביש האגרה ו/או בגין שעות ו/או ימי הנסיעה ו/או סוג הרכב) בהיקף התנועה החזוי על ידו.

5

- 3 -

חוזה הזכיון יקבע, כי אם היקף ההכנסה השנתי בפועל יהיה פחות מהיקף ההכנסה השנתי החזוי, המדינה תשלם לבעל הזכיון 80% מן ההפרש שבין היקף ההכנסה השנתי בפועל לבין היקף ההכנסה השנתי החזוי. אם היקף ההכנסה השנתי בפועל יעלה על היקף ההכנסה השנתי החזוי, תתחלק היתרה בין המדינה לבין בעל הזכיון בחלקים שווים.

פרטי הסיוע הממשלתי המוצע ייקבעו ע"י ועדת המכרזים ויכללו בחוזה הזכיון.

8. אופן ניהולו של שלב בחירת בעל הזכיון

(א) ועדת המכרזים תקיים התמודדות בין המתמודדים שנכללו ברשימה המקוצרת, כאשר ההתמודדות תהא, בין היתר, ביחס לאמות המידה המפורטות להלן:

1. גובה האגרה המירבית;
2. חתשלוט חספסי בתום תקופת הזכיון כאמור בסעיף (1) לעיל;
3. התחייבות המדינה למחזור חוב בעל הזכיון, כאמור בסעיף (2) לעיל;
4. היקף ההכנסה השנתי החזוי כאמור בסעיף (3) לעיל;
5. איכות התכנון לרבות התכנון החילופי המוצע (אם יוצע) כאמור בסעיף 2 לעיל והתאמתו לדרישות ועדת המכרזים.
6. איכות מערכת גבית האגרה המוצעת.
7. אמות המידה המפורטות בתקנה 22 לתקנות חובת המכרזים התשנ"ג-1993, כולן או חלקן.

(ב) ועדת המכרזים תהא רשאית לשקול הצעה חלופית לסיוע הממשלתי למימון הפרויקט המוצע כאמור בסעיף 7 לעיל, והצעה חלופית לתכנון כאמור בסעיף 2 לעיל, אולם תגשת הצעה חלופית כאמור לא יהיה בה כדי לפטור את המתמודד מלהגיש הצעה אשר תתייחס לכל אחד ממרכיבי הסיוע הממשלתי המוצע כאמור בסעיף 7, ולתכנון כאמור בסעיף 2 לעיל.

(ג) ועדת המכרזים תהא רשאית (בין בעצמה ובין באמצעות נציגים מטעמה) לנהל משא ומתן עם המתמודדים או חלק מהם.

(ד) ועדת המכרזים תהא רשאית לקבוע מעת לעת תנאים משלימים וטעמים לגבי המכרז ואופן ניהולו, בכפיפות להוראות החוק והחלטות הממשלה.

3153

לשכת שר האוצר

12 במאי 1996
ת.94-76650

3153

3153

לכבוד
תא"ל (מיל.) יורם כהן
"שא-עפר" חברה ארצית להובלה, עבודות עפר ואבן בע"מ
ח' הארבעה 24, ת.ד. 20303
תל-אביב - 61203

שלום רב,

שר האוצר, מר אברהם (כייגה) שוחט, ביקשני לאשר בתורה קבלה
מכתבך אליו מיום 06.05.96, בעניין הקצאת 30 מ' שקל לשיפור
בטיחותי בצפון.

בברכה,

ציפי חמדני
מנהלת לשכת שר האוצר

פקס' 635769

טלי 317111

רח' קפלן 1, ירושלים 91131

