

23

מדינת ישראל

משרד הממשלה

משרד
פנימי

מס' 23

כביש 1

נ- 1/02 - 4/01

סימול אקווי - 2/03/2019

דמי 34-

מחלקה
לפני אשר

תיק מס'

תיק מס'

23



שם תיק: השר סילבן שלום - כבישים.
 מזוזה פיוז: **גל-23/49173**
 מזוזה פריט: 0001si
 כותרת: 77-777-77-77
 תאריך הדפסה: 27/01/2019

גדליה גלזר
סגן

30 בינואר 2002

א י ש י

לשכת שר האוצר
04-2002-0
מס' מסמך 02-225
אל <u>גלזר</u>

Gdalia Glazer

P O Box 15-083

75277 Rishon Lezion, Israel

Fax: 03-9698038

Moble: 055-257277

E-mail: glazerm@inter.net.il

10-203

לכבוד
מר סילבן שלום
שר האוצר
קריית בן-גוריון
רח' קפלן 3
ירושלים

כבוד שר האוצר,

הנדון: כביש סובב ירושלים וסביבתה

מצ"ב אני מעביר אליך את תוכניתי בנדון וכן שרטוט ראשוני לצורך הקמתו של "כביש סובב ירושלים". כעולה וותיק מברית-המועצות, אני מבחין בחשיבותו של המפעל הישראלי הזה דווקא בתקופה זו.

יתרונה של התוכנית מתבטא במספר אלמנטים וביניהם:-

- (1) הגברת הביטחון לתושבי ירושלים רבתי.
 - (2) תשתית תחבורתית שתקל על עומס התנועה בתוך העיר ירושלים ולשכונותיה.
 - (3) בניית הכביש תגביר את הפעילות הכלכלית בעיר ותספק עבודה למובטלים רבים.
 - (4) התשתית יכולה לשמש גם בסיס להקמת הרכבת העירונית.
 - (5) גיוס תרומות מיהודי העולם לבניית "כביש סובב ירושלים" - מפעל שיבסס את אחיזתנו בעיר מחד, ומאידך - יכול לשמש אתר הנצחה לתורמים.
 - (6) התשתית יכולה לשמש גם יעדים מסחריים.
 - (7) "כביש סובב ירושלים" עשוי להגדיל את התיירות הנכנסת לישראל.
- כולי תקווה שתמצא עניין בתוכנית הראשונית האמורה. אשמח להיפגש עם כבי למתן הבהרות נוספות וגם להתגייס בהתנדבות כדי לסייע במימוש הפרוייקט.

בכבוד רב,

גדליה גלזר

ירושלים יהודית עובדה, הוכחה והצדקה לקיומו של העם היהודי

כל יהודי היכן שהוא נמצא חייב באמונה שלמה ואפילו מיסטית להאמין שבירתו ירושלים הנצחית היא הערובה לעצם קיומו.

ירושלים ניתנה לעם היהודי מאלוהיו אשר קידש אותה לעיר הקודש. עובדת קדושתה של העיר ירושלים משכה את ליבות בני כל הדתות אליה. אך בלב כל אחד אם זה יהודי, מוסלמי או נוצרי אין ספק שהעיר ירושלים היא עיר בירתו של העם היהודי.

ואם כלפי חוץ מעז מישו מהמנהיגים היהודים לערער על קביעה זו בכך שהוא מביע רצון לפשרה זו או אחרת – הדבר מנוגד לכל מורשת ישראל.

ברגע שהערבים זיהו אצל המנהיגים היהודים חולשה כל שהיא באשר לחזקה על ירושלים פרצה אינתיפאדת אוקטובר 2000. האינתיפאדה הזו משמשת כאזהרה ואות שאסור לעם בישראל לוותר על עיר הקודש - ירושלים.

עד אשר לא נחזק את מעמדנו בירושלים האינתיפאדה לא תסתיים. אין זה תלוי בערבים אלא רק במעשי היהודים.

ברגע שהיהודים יחליטו לחזק את בירתם גם הערבים ועמי העולם יאמינו בכך.

אין פה פגיעה בישות הערבית – להיפך. הערבים ניחנו הן בכשרון, הן בריבוי והן בבעלות על שטחים רבים במרבית היבשות בעולם לעומת העם היהודי.

אם ליהודים ירושלים היא המקום הקדוש ביותר הרי שאין זה כך לגבי המוסלמים אשר להם יש את מכה, מדינה ואלפי מסגדים הפזורים בעולם.

המנהיגות היהודית כבולה בתוך מחשבה ודרך פעולה חילונית אנושית, דבר שהביא לתוצאות ההרסניות הקיימות עתה. כדי לצאת מהמילכוד שבו אנו נמצאים, ההנהגה חייבת לצאת מהתפיסה החילונית הטהורה ולתת דגש גם לאלמנט הדת והמסורת שהן הבסיס לקיומו של העם היהודי ולהצדקה של קיומו בישראל ובירושלים.

ברוח המבוא הזה וכבעלי תפיסה יהודית אמיתית אנו מגישים לכם הצעה שתתרגם למעשים את הנאמר במבוא.

כביש סובב ירושלים וסביבתה

בסיס ההצעה הינו בניית כביש סובב ירושלים והסביבה שיכלול בתוכו פתרונות של נוחיות נסיעה והגעה ממקום למקום עם פונקציות של הגנה בטחונית.

מדובר בכביש מוגבה שיעקוף את כל האזור ע"פי המפה המצ"ב..

הכביש המוגבה ישמש לתנועת כלי רכב פרטיים, ציבוריים וכו'.

הכביש ייבנה בגובה של כ- 30 מ' וברוחב ממוצע של 45 מ' כאשר מתחתיו קיימת אפשרות לבניית קשתות מחוזקות שביניהן ניתן יהיה לבנות מערכת של רכבות תחתיות מהירות ו/או מבנים תעשייתיים.

משני צידי הכביש יתוכננו מסלולי ביטחון אחד לכל צד נסיעה – למסלולים אלו 2 מטרות ברורות - אחת בעלת פונקציות הגנתיות שתאפשר לכוחות הביטחון שליטה מלאה על כל היוצא ונכנס. השנייה - בעיתות שלום, ישמשו מסלולים אלו מסלולי ביטחון פנים ויוכלו לשמש כוחות הצלה כמו מד"א, מכבי-אש, משטרת ישראל וכו'.

מדובר בכביש סובב שיהפוך את ירושלים רבתי לעיר בירה מודרנית כמו דומות באירופה ובעולם וכן יקנה לה ביטחון והגנה מירבית מצד גורמים עויינים מבחוץ. לגבי התושבים הערביים בתוך המיתחם – הרי שאין הכוונה לבודדם אלא לתת להם שוויון זכויות ולהקניית ערכי חברה מודרנית ללא השפעות חיצוניות שליליות.

יתרונות מיידיים

- (1) הגנה על המיתחם הרחב תוך מתן אפשרות לכוחות הביטחון להגן בשליטה מלאה ללא התעמתות עם מידי אבנים למיניהם.
- (2) צמצום עד למינימום של מעשי אינתיפאדה – תוך חסימת הכניסה לגורמים חיצוניים עויינים.
- (3) פריחה כלכלית מחודשת – שהרי זה פונקציה ישירה ליישום הביטחון. בשעה שיושכן ביטחון בירושלים הדבר יביא לתנועת אזרחים הפוכה מהיום. לא עוד בריחה מירושלים אלא חזרה מרצון כדי להיות שותף לעיר פורחת, מודרנית ובטוחה.
- (4) ראייה לסעיף 3 הינה ירידת תעריפי הדירות בצורה קטסטרופלית בתקופה האחרונה. דירות שלפני פחות משנה נמכרו ב- 150 אלף דולר, לא מצליחות היום להימכר אפילו במאה אלף דולר. יצירת ביטחון שיביא לחזרת אזרחים לבירה תביא לפריחה כלכלית גם בענף זה. כמו-כן ענפים חשובים נוספים יפרחו מחדש – כמובן גם ענף התיירות שהוא ענף חשוב לעיר ירושלים.
- (5) האזרחים הערביים יושפעו מהשפע הכלכלי המתחדש דבר שיצמצם את ההשפעה של הכוחות הרדיקליים הערביים.
- (6) ערך האדמות בתוך המיתחם יעלה ומכירת חלק מהן יכולה לסייע במימון הפרוייקט.
- (7) כביש סובב ירושלים יבטיח גישה מהירה ונוחה לכל חלקי העיר ושכונותיה, יצמצם משמעותית את העומס המוטורי בתוך העיר ויקטין את זיהום האוויר.

תכנון, מימון וביצוע

ברור לכל שלא מדובר בפרוייקט שניתן להקימו מהיום למחר, אך עם תכנון נכון, מציאת דרכי מימון וביצוע נכון ניתן לבצע פרוייקט זה ולסיימו תוך שנים ספורות. שלב ראשון בדרך לביצוע הינו, הקמת עמותה שתהיה תחת פיקוח ממשלתי, כאשר המימון הראשוני תשקיע המדינה. הדבר יאפשר, במקביל, לפתוח בגיוס הון ולהתחיל בו-זמנית בתכנון של "כביש סובב ירושלים" ע"י אנשי מקצוע. את המימון העיקרי לפרוייקט ניתן יהיה לגייס על-ידי הפעלת מערכת הסברה וגיוס בקרב יהודי העולם – קל מאוד לגעת בלב יהודי כאשר מדובר בעיר ירושלים, ולגייס ההון הנדרש הן בקרב יהודי העולם והן בקרב אזרחי ישראל (אם גייסו כספים לתעלת סואץ, אפשר לגייסו גם לירושלים). תורמים גדולים מאוד יזכו להנצחה מסוימת בפרוייקט עצמו. כמובן שעם תחילת ביצוע הפרוייקט וגיוס ההון הראשוני ניתן יהיה להקים אתר באינטרנט אשר יתן דיווח מלא בזמן אמת על השימוש ומצב כספי של התרומות לפרוייקט. כאשר עמי העולם יראו את המסירות של היהודים לבירתם – עשויה עובדה זו לגעת גם בקרב אומות העולם שחלקם יהיו מוכנים לתרום לפרוייקט שיהפוך את העיר המקודשת ל- 3 הדתות לעיר בטוחה יותר, לעיר של שלום. יש תחושה גדולה מאוד שחלק מהמימון – עם הסברה נכונה - יוכל להתקבל אפילו ממדינות ערביות שראשיתן יראו את הפרוייקט כדרך חדשה של חיי שלום בעיר המקודשת לנו ולהם. חשוב לציין כי עם הקמת הפרוייקט ייחסך כסף רב שמושקע היום בפתרונות תעבורה זמניים או עבור הגנתנו שלא תמיד מצליחה.

שמירת הצביון היהודי של בירת ישראל

כל הנאמר קודם על היתרון של כביש סובב ירושלים על כל מעלותיו, לא יוכל לתת את הפתרון המלא ללא הפיכתה של ירושלים לעיר שצביונה הייחודי אינו מוטל בספק. כלומר האידיאל אינו תלוי בחומר אלא גם ברוח וללא השניים יחד אין טעם בעשיית אחד הדברים.

- (1) ירושלים העיר שניתנה לעם היהודי על-ידי אלוהיו חייבת להיראות ולנשום כעיר יהודית אוניברסלית.
- (2) על מנת להשיג את הצביון האמור, יש לתת תנאים מיוחדים ליהודים הדתיים והמסורתיים.
- (3) יש לנסות להביא אל ירושלים תושבים יהודים מבחוץ. למשל מתוך העיר בני-ברק שבה התפוצצות האוכלוסין מאוד קרובה ואין לה שטחים נוספים כדי לתת מענה לריבוי הטבעי. את האוכלוסייה הזו ניתן להביא לירושלים תוך מתן אפשרויות מגורים נוחות ופיתוח מקומות עבודה.
- כל היתרונות הללו בתקופה קצרה של שנים ספורות יכולים להביא לגידול של עשרות אחוזים באוכלוסייה היהודית. היהודים שיכירו ביתרונות הביטחוניים יבואו מקצוות הארץ ומהעולם כמו לדוגמא יהודים דתיים מברוקלין וכדומה.
- (4) כשם שהכביש ייתן מענה בטחוני ליוצאים ולנכנסים לירושלים ושכונותיה, כך האווירה והרוב היהודי המסיבי יגבירו את המענה לביטחון מבפנים.
- (5) האווירה הישראלית והיהודית, שהיא בעיקרה סובלנית, תוכל להשפיע על ערביי העיר במקום למען לא יקבלו השפעות חיצוניות טרוריסטיות וכו'.
- (6) בשעה שהעיר תהיה מאובטחת מהשפעות זרות בעזרת היתרונות של כביש סובב ירושלים – באותה מידה ההשפעה הישראלית תהייה אבסולוטית לגבי ערביי העיר. ערביי ירושלים, שחיים כיום תחת צל הפחד מהאיום המתמיד של קיצוניים, יחושו בביטחון וחופש אמיתי ובסופו של דבר יחליטו על הטוב ביותר בשבילם ויתמכו בשלטון ישראלי במקום.
- (7) **וכאן נשאלת השאלה – האם לאחר ביצוע כל האמור לעיל - למעשה בנינו את ירושלים כעיר נצח לדורות לעם היהודי וליתר דתות העולם?**

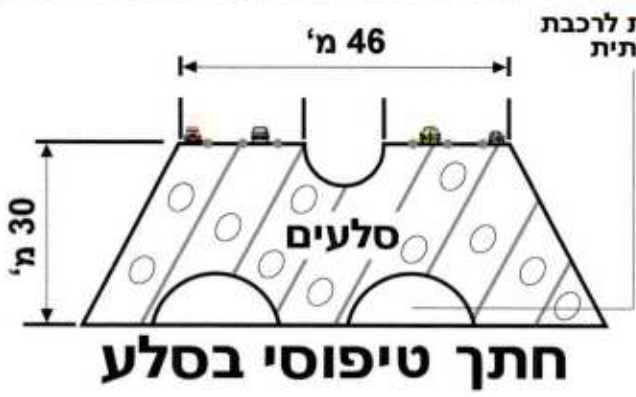
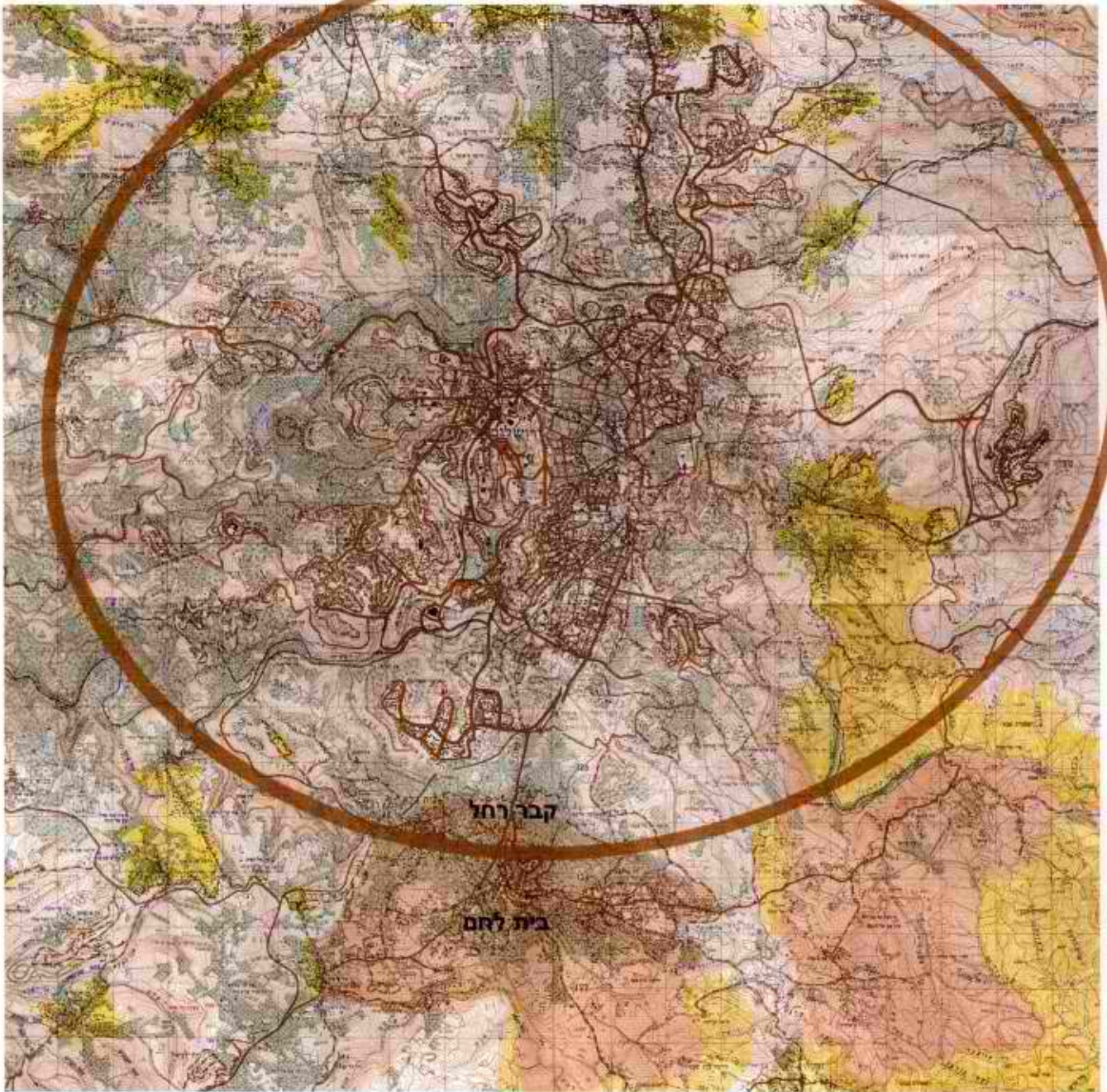
החומר מוגש הן למחשבה והן לעשייה מצד כל מי שמסוגל לתרום לפרוייקט חשוב זה.

לשאלות ולקבלת תשובות מורחבות יותר ניתן לפנות במייל:

Jr_2001@hotmail.co.il

ירושלים רבתי

רמאללה



לשכת שר האוצר

ר' אדר תשס"ב
18 פברואר 2002
שר. 9880-2001

לכבוד
מר גדליה גלזר
ת.ד. 15083 ראשון לציון
75277

שלום רב,

מכתבך לשר האוצר מיום 30 בינואר 2002, בנושא, כביש סובב ירושלים וסביבתה,
התקבל בתודה בלשכת השר.

בברכה,

אורנה הוזמן-בכור
ראש לישכה

Document #: 72852\3



29 דצמבר, 2002

10-20-3

לשכת שר האוצר

31-12-2002

מסי מסמך 03-76

אל *לוי*

לכבוד
חבר הכנסת מוסי רז
כנסת ישראל
ירושלים
ח"כ נכבד,

הנדון: חברת דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ - פרויקט כביש חוצה ישראל
סימוכין: מכתב אל מנכ"ל קרן מקפת ואל מנכ"ל גדיש מיום 19.12.2002

1. צר לנו כי לא מצאת לנכון להעביר אלינו את מכתבך שבסימוכין שעניינו חברת דרך ארץ ופרוייקט כביש חוצה ישראל, ובפרט לאור זאת שמכתבך שבסימוכין מנלה חוסר הבנה, וחוסר בקיאות בעובדות, בכל הקשור בפרוייקט כביש חוצה ישראל בכלל, ובקטע 18 בפרט (לגבי מנהל בימים אלו מו"מ בין דרך ארץ והמדינה).

2. תקצר היריעה מלהתייחס בפרוטרוט לכל הטענות והמצגים הלא נכונים הכלולים במכתבך, או לחוסר ההבנה העולה מהאמור במכתבך בכל הקשור בהשפעה שיש או אין לעובדות מסוימות על חוסנו ועל כדאיותו הכלכלית של פרויקט קטע 18. בכל זאת, על מנת לסבר את האוזן בלבד, מצאנו לנכון להתייחס לכמה נקודות עיקריות כדלקמן:

א. לעניין בג"צ 6677/02 (טענתך כי בג"צ עשוי לקבל את טענות העותרים) יצויין כי דרך ארץ, בהוראת המדינה, ביצעה עבודות נרחבות למניעת כל סכנה למקורות הירקון, ואף למקורות מים אחרים, לכל אורך תוואי קטע הכביש הקיים, מעל ומעבר לדו"ח השירות ההידרולוגי. עבודות אלו שומטות את הקרקע תחת טענות העותרים בבג"צ 6677/02, ואכן בית המשפט העליון אף הביע דעתו לעניין סיכויי בג"צ 6677/02 בכך שדחה בקשת העותרים בבג"צ 6677/02 לקבל צו זמני שיאסור על פתיחת הכביש לתנועה. מעבר לזאת יצויין כי עבודות נוספות מעבר לתכנון שנמסר על ידי המדינה הן באחריותה של המדינה והמדינה היא זו שמשלמת עבורן.

ב. לגבי הטענה כי קטע 18 הינו אחד הקטעים הבעייתיים ביותר של הסלילה נקווה שתונח דעתך מכך שבמסגרת עבודות הבניה המבוצעות כבר על ידינו, בקטע הכביש שנמסר לידיה של דרך ארץ לאורך 87 ק"מ (פי כ- 5 מאורכו של קטע 18) התמודדנו בהצלחה רבה עם כל אתגר הנדסי שתואי השטח הכתיבי, לרבות בניית שתי מנהרות באורך 480 מטר כל אחת, ובניית 90 גשרים. על איכותן המעולה של עבודות הבניה, שאין להן מקבילה בארץ, יעידו קטעי הכביש שהושלמו והפתוחים כבר כעת לתנועה כלי רכב. יתרה מזו, הניסיון והידע הרבים שנצברו במסגרת עבודות הבניה בקטע הכביש הקיים ודאי יסייעו בביצוע עבודות הבניה בקטע 18.

ג. לעניין האפשרות המועלית במכתבך כי מאבק תושבים התומכים במנהור הכביש בקטע 18 יביא לעיכוב בביצוע הפרוייקט (מספר שנים לפי הערכתך) יצויין כי לא ידוע לנו על התארגנות ו/או כוונה של תושבים לעכב את בניית הכביש ואנו איננו עוסקים בספקולציות לגבי כוונותיהם או רצונותיהם של תושבים לעכב את בנייתו של קטע 18 (אם כי ניתן להניח כי תושבים רבים דווקא מעוניינים בבנייתו של קטע 18 מטעמים שונים - פיתוח כלכלי של אזורי הספר, קיצור זמני נסיעה וכיו"ב). עם זאת, עובדה אחת ידועה וברורה, והיא שהניסיון מעבודות הבניה של קטע הכביש הקיים מלמד כי עבודות הבניה התקדמו בתוך מסגרת לוחות הזמנים שנקבעו מראש ללא עיכובים משמעותיים כתוצאה מהתנגדות תושבים, אם בכלל. מבלי לגרוע מכל אלו יצויין כי האחריות למסירת הקרקע באופן שניתן להתחיל בביצוע העבודות היא של המדינה.

דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ Derech Eretz Highways (1997) Ltd.

רח' המלאכה 23, סארק התעשיות אפק, ראש העין 48091, Israel Rosh Ha'ayin, 23 Hamelacha St.,

טל: 972-3-915-1400 סל: 972-3-903-6245 פקס: 972-3-903-6245

www.derech-eretz.com



- ד. קשה להבין כיצד הסקת, על סמך תביעות שלדברך הוגשו כנגד פרויקטים אחרים (שאין בינם לבין פרויקט כביש חוצה ישראל ולא כלום - כגון תביעת תושבי אזור התחנה המרכזית בת"א) כי גם כנגד חברת דרך ארץ עלולות להיות מוגשות תביעות שתייקרנה את עלויות הסלילה של קטע 18 - כל זאת עוד טרם שהחלו עבודות בניה כלשהן בקטע 18.
- ה. לעניין ההערכות לגבי מספר הנסיעות בכביש, וודאי תסכים כי מספר הנסיעות בשנת 2004 לאחר פתיחת כל קטעי הכביש שנמסרו לידי דרך ארץ לתנועה (מגדרה ועד חדרה), צפוי להיות גדול יותר מאשר מספר הנסיעות בשלב בו נפתחו לתנועה רק חלק מקטעי הכביש. ולפי אותו היגיון, גם פתיחתו של קטע 18 (מחדרה ועד אליקים) וודאי תוסיף למספר הנסיעות בכביש. מבלי לגרוע מהאמור לעיל, ועם כל הכבוד להערכות השונות, עובדה מוצקה אחת היא שכבר כיום, טרם שנפתחו מלוא הקטעים לתנועה, נוסעים על כביש 6 (בקטעים שנפתחו עד כה לתנועה בלבד - ממחלף אייל עד מחלף נחשונים לכוון דרום, וממחלף בן שמן ועד מחלף אייל לכוון צפון) כ- 45,000 עד 50,000 כלי רכב (טרם הגבייה), מידי יום, לשמחתנו מעל ומעבר לתחזיות המוקדמות.
- ו. אנו שמחים להודיע לך, כי, בניגוד למשתמע ממכתבך, בימים הספורים בהם החלנו ברישום לקוחות, כבר נרשמו כלקוחות חברות ליסינג והשכרת רכב, ונהגי מוניות.
- ז. באשר לטענה במכתבך כי המדינה זכאית לרכוש מידי דרך ארץ את הזיכיון, טענה זו מגלה חוסר ידיעה או חוסר הבנה מוחלטים, ולא ברור כלל מה מקורה, שכן למדינה אין כל זכות מוקנית לרכוש את הזיכיון מידי דרך ארץ. מכל מקום היינו סבורים, כי לו ביקשה המדינה לרכוש את הזיכיון (ואין כך הדבר) וודאי היה מצביע הדבר על חוסנו של הפרוייקט ולא להפך.
- ח. באשר לטענה בדבר חשיפת תופעה של זיוף לוחיות רישוי (טענה בלתי מבוססת בעליל לאור זאת שמקורה לטענתך בכתבה שהתפרסמה טרם שהוחל בגביית תשלום בעד הנסיעה) הרי שדרך ארץ ערוכה לטפל בתופעות של זייפנות, ככל שיהיו כאלו - הן באמצעות מערכות האגרה המתקדמות, והן באמצעות האמצעים לאכיפת הגבייה, לרבות קנסות כבדים כנגד זייפנים, הקבועים בחוק כביש האגרה ותקנותיו.
- ט. באשר להשפעות של גורמים שונים על השימוש הצפוי בכביש נבטיחך כי מכלול הנתונים הרלבנטיים נלקח בחשבון במסגרת תחזיות התחבורה והניתוחים הכלכליים שנערכו לבקשת המדינה על ידי מומחים בינלאומיים, המובילים בתחום, לצורך ניתוח כדאיותו הכלכלית של הפרוייקט. (האם לקחת בחשבון כי פיתוחם של מקומות עבודה עשוי להיות לו דווקא השפעה חיובית ולא שלילית על השימוש בכביש - לדוגמא פארק התעשייה אפק שבסמוך לכביש).
- י. מערכת החיוב והגבייה שנבנתה בפרוייקט מושתתת על מערכת דומה (ואף פחות משופרת) חקיימת והמופעלת בהצלחה רבה בכבישי האגרה המשוכללים בעולם בקנדה ובאוסטרליה. אכן בניית המערכת בישראל, והכשרת הצוות הגדול המפעיל אותה אינה מטלה פשוטה כלל וכלל, ומאמץ רב הושקע בהכנת המערכת לתחילת הגבייה בימים אלו. הניסיון הרב שהצטבר בכל הקשור בהקמת והפעלת המערכת איננו נטל אלא להפך - נכס אדיר - שיש בו כדי להקטין משמעותית את סיכוני הבנייה של קטע 18.
- יא. הטענה כי כל העלאה של תעריף האגרה מהווה גורם ממתן לשימוש ברכב אינה סותרת את האפשרות כי העלאה כאמור תגדיל את רווחיות הפרוייקט ומתעלמת ממחויבותה של דרך ארץ להקטין את גובה אגרת הנסיעה כפונקציה של הגדלת הכנסותיה.

דרך ארץ הייז'ווייז (1997) בע"מ Derech Eretz Highways (1997) Ltd.

רח' חמלאכה 23, פארק התעשיית אפק, ראש העין 48091, Israel

Tel: 972-3-915-1400 טלפון: 972-3-903-6245 פקס:

www.derech-eretz.com

Document #: 72852\3



- יב. לגבי ה"אבחנות" המופיעות במכתבך תחת הכותרת "הסיכון הכלכלי הגלום בפרוייקט" יצויין כי לחברת מלוונות אפריקה ישראל אין כל מעורבות בפרוייקט כביש חוצה ישראל. לאור זאת שהתייחסת לשאלת הדירוג, יצויין כי פרוייקט כביש חוצה ישראל (הקטע הקיים) דורג בשנת 99 בדירוג AA-. לכך יש להוסיף כי סיכוני הבניה של הפרוייקט קטנו משמעותית (לאור זאת שרוב העבודות הושלמו).
3. כאמור, המקובץ לעיל אינו ממצה את כלל הטענות והמצגים הלא נכונים הכלולים במכתבך, וחבל שלא טרחת לבדוק את נכונות טענותיך, או המצגים הכלולים בו.
4. חובת ההגינות מחייבת כי טרם משלוח מכתבך, הכולל כאמור שורה ארוכה של טענות חסרות כל ביסוס, היית מבקש לקבל את תגובתנו לאותן טענות, מסיבות השמורות עמך בחרת שלא לעשות כן.
5. בנוסף, בחרת גם לא ליידע אותנו בכוונתך לשלוח המכתב האמור, ואף לא שלחת לנו עותק ממכתבך.
6. תוכן מכתבך, המגמתיות הברורה העולה מהאמור במכתבך, והעובדה כי לא טרחת כלל לברר את נכונות האמור במכתבך, מצביעים על כך שכל עניין בעובדות ממך והלאה.
7. למען הסר ספק, דרך ארץ קיבלה יעוץ משפטי ולפיו מכתבך מצמיח לדרך ארץ זכות תביעה כנגדך. דרך ארץ שומרת על כל זכויותיה לנקוט כנגדך בצעדים משפטיים בכל עת.

בכבוד רב,
 אהוד סביון, מנכ"ל
 דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ

העתקים:

שר האוצר - מר סילבן שלום
 השר לאיכות הסביבה ושר התחבורה - מר צחי הנגבי
 השופט בדימוס שלמה שוהם, נציב הדורות הבאים
 מנכ"ל משרד האוצר - מר אוהד מראני
 מנכ"ל משרד התחבורה - מר בן ציון סלמן
 מנכ"ל המשרד לאיכות הסביבה - מר שמואל הרשקוביץ
 מנכ"ל אי בי איי חיתום - מר רונן צלניר
 מנהל הנפקות, לאומי ושות' חתמים - מר יונתן מלכה
 המפקח על הבנקים, בנק ישראל - מר יצחק טל
 המפקח על שוק ההון, הביטוח והחיסכון, משרד האוצר - מר אייל בן שלוש
 מנכ"ל בנק הפועלים - מר אלי יונס
 יו"ר דירקטוריון בנק הפועלים - מר שלמה נחמה

דרך ארץ הייוויז (1997) בע"מ Derech Eretz Highways (1997) Ltd.

רח' המלאכה 23, סארק התעשיות אפק, ראש העין 48091, Israel Rosh Ha'ayin, Afek Industrial Park, 23 Hamelacha St.,

פנקס: 972-3-903-6245 Fax: 972-3-915-1400 טלפון: 972-3-915-1400

www.derech-eretz.com



שר התחבורה

14 נובמבר, 2001
כ"ח חשוון, תשס"ב
סימוכין: 581

10-20-3



Handwritten signature

לכבוד:

- מר אריה שרון – מ.א. אלונה
- מר עמי ארגוד – מ.מ. גבעת עדה
- מר אילן שדה – מ.א. מנשה
- מר חיים חכים – מ.א. מגידו
- מר חסן עתאמנה – מ.מ. כפר קרע
- מר מיקי ליפשיץ – החברה להגנת הטבע
- מר אלון טל – חיים וסביבה
- מר הנרי גולד – הפורום למען תחבורה

מכובדיי,

הנדון: קטע 18 של כביש חוצה ישראל – חלופת מינהור

קטע כביש 18 אושר ע"י המועצה הארצית לתכנון ובניה לפני כשנתיים, וזאת לאחר דיונים שנמשכו כ- 6 שנים ובמהלכם הוכנסו שינויים שהתחשבו בהיבטים של איכות הסביבה ושמירה על ערכי הטבע.

קטע 18 הינו נדבך בתוכנית כוללת הבאה לשפר את הנגישות בין חלקי הארץ השונים ולאפשר פיתוח שוויוני יותר ולתרום לצמיחת צפון הארץ, חיבורה למרכז הארץ ודרום הארץ.

תוכנית המינהור שהוצעה על ידכם כחלופה לתוכנית שאושרה ע"י המועצה הארצית, נבחנה ע"י גורמי המשרד ונמצא כי אומדני עלות תוכנית המינהור המוצעת על ידכם מוטסים כלפי מטה בצורה קיצונית. על אף האמור יש בדעתי לערוך סיוור בתוואי קטע 18 וזאת בהמשך לדיון שקיימתי עם החברה להגנת הטבע.

בכבוד רב,
ד"ר אפרים סנה
שר התחבורה

העתקים:

- מר אריאל שרון – ראש הממשלה
- מר סילבן שלום – שר האוצר
- מר אביגדור ליברמן – שר התשתיות הלאומיות
- מר צחי הנגבי – השר לאיכות הסביבה
- מר בן ציון סלמן – מנכ"ל משרד התחבורה
- מר יהודה כהן – מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל



המשרד לתיאום חברתי

ירושלים, ז' באלול תשס"א
26 באוגוסט 2001

10-20-3



שילום

לכבוד
גיא אל מנסור
עמותת כביש חוצה ישראל

שלום רב,

מכתבך הועבר אליי ע"י מר פארוק עמרור.

עניין כביש חוצה ישראל והסדרת הקרקעות נידון בוועדת שרים לכלכלה בה אני חבר.

השרים העוסקים בעניין זה הם שרי התחבורה והאוצר.

מכתבך הועבר לשרים.

אשמח באם תעדכן אותי בהתקדמות העניין.

בברכה,

שמוליק אביטל
השר לתיאום חברתי

העתק : סילבן שלום, שר האוצר
אפריים סנה, שר התחבורה
משה לוי, יו"ר דירקטוריון חברת כביש חוצה ישראל
פארוק עמרור,

עמותת כביש חוצה ישראל

44915 ת"ד 4444 16 09-793663718 פקס: 09-7939455

j-mansoor @ barak-online.net

21.8.01

jj367

לכבוד,
מר שמוליק אביטל
השר לעניינים חברתיים

א.נ.,

הנדון: קרקעות חלופיות לנפגעי כביש 6 בטייבה וטירה

1. ההחלטה למוטן קרקע חלופית מתבססת על החלטת שר האוצר הקודם מר אברהם שוחט מיום 25.6.2000 אשר אומצה ע"י ממשלת ישראל בה נקבע כי הקרקע החלופית תהיה "בהיקף ובשווי דומה לקרקע המופקעת". (ראה מסמך מצורף).

קודם לכן ביום 4.3.1997 הקים מר אריאל שרון שהיה שר התשתיות, את "ועדת תנורי" שהגישה את המלצותיה בנושא קרקע חלופית לראש מנהל מקרקעי ישראל ביום 26.11.1997.

ביום 10.2.1998 בקש השר ליישם את המלצות הועדה תוך 30 יום, כתוצאה מחילופי השלטון עבר הטיפול לשר שוחט.

2. תושבי טירה וטירה שנפגעו מכביש 6 אינם בררניים במיוחד ומוכנים לקבל קרקע חלופית במרחב גדול יחסית, אשר משתרע מ-

כביש 551 מצד דרום

כביש 57 מצד צפון

כביש 554 מצד מערב (כולל קטע צפוני מוצע)

כביש 444 מצד מזרח

ובתנאי שהקרקעות הנ"ל לא יהיו במסגרת פרוזדור החשמל הארצי, או קווי הבניין של כביש 6.

כמו כן קיימת נכונות לקבל קרקעות חלופיות מזרחית לכביש 444 בגושים 8901, 8904, 8905 ו-8906.

(להזכיר כי הרצועה הנ"ל הינה באורך כ- 12 ק"מ וברוחב בין 3-6 ק"מ)

3. אין ספק כי במרחב הנ"ל קיים מלאי גדול של קרקעות מדינה, שבאמצעות חלק קטן מהם ניתן לפתור את הבעיה.

לצורך המחשה, ניתן לראות שבאמצעות עודף משבצת של שלושה ישובים בלבד ניתן לפצות את תושבי טייבה וטירה. (ראה מסמך מצורף).

בכבוד רב,

מהנדס גילאל מנסור
נציג עמותת כביש 6

לשכת השר

2001-08-02

התקבל

רשימת תקן משבצות לקיפוצים נבחרים

שם הקיבוץ	תקן	מחזיק בכועל	עודף משבצת	הפקעה לכביש 6	עודף לאחר הפקעה
רמת הכובש	4500	4291			
אייל	3600	4358	758	438	320
צור נתן	2910	3449	539	114	425
שער אפרים	2400	2821	421	275	146

ט"ו בסיון התש"ס
18 ביוני 2000
י.מ. 2000-1448

10
2000-1448

הנדון: הצגת בקשות חלופות בנין הפקעות לתואי כביש מ"ו 6

בדיונים שהתקיימו בלשכתי, בשיתוף מנהל מינהל מקרקעי ישראל והנהלת חברת כביש הוצה ישראל, על דעת שר התחבורה, טובים כי המינהל יקצה בקשות חלופות בנין הפקעת קרקע במסלול פרטי בתואי הכביש.

בהתאם ל"ד, נתבקש מנהל מינהל מקרקעי ישראל לאתר קרקע מתאימה, על מנת שניתן יהיה להקצות קרקע חלופית, במידה רבה ככל הניתן, במקרים מתאימים כאמור.

כפי שנבחר לי, כבר אותרו שטחי קרקע מתאימים לחלק מהדרישות בתואי.

במסגרת חברת כביש הוצה ישראל ומינהל מקרקעי ישראל נתבקשו לעשות את הרב המאמצים לאיתור הכיטה קרקעות שתשמשנה למטרות של מתן קרקע חלופית.

אני סבור כי פתרונות אלו ירנו מענה הולם למטרות בעלי הקרקעות הפרטים בתחום תואי הכביש.

עתה, משגובשו קוד הפעולה המבוקש למציאת פתרונות בדרך של קרקע חלופית, אק אני רואה כל מקום לעיכוב נוסף בקידום סלילת הכביש, אשר ללא ספק יהווה הוצמה משמעותית לכל חישובים שלאורכו.

בכבוד,
אברהם סאהם (בייגה) שוחט
שר האוצר

העתק:
ראש הממשלה
שר התחבורה
השר למדע תרבות וספורט
מנהל מינהל מקרקעי ישראל
ד"ר דיקטוריון ח"כ כביש הוצה ישראל
מנכ"ל ח"כ כביש הוצה ישראל

לשכת שר האוצר

י' בתמוז ה'תש"ס
13 כולי 2000
שר. 2000-4333

סיכום דיון

שנערך כיום 25.6.00,
בלשכת שר האוצר.

על סדר היום : הפקעת קרקע - כביש חוצה ישראל

בתמוז למכתבו של שר האוצר מיום 18 ניוני 2000, נערכה ישיבה בנושא שבגדון, אצל שר האוצר
בתאריך 25.6.00.

בדיון חזר חסר על הקביעה הבאות:

חינתן קרקע חליפית לכעלי קרקע פרטיים תמורת קרקע שחופקה לסלילת הכביש.

הקרקע שהייתה תחילה בערך ובהיקף דומה לקרקע שחופקת

יורק מנייר עזות שיפצל ליישום ההחלטה, אשר יורכב מנציגי מנהל מקרקעי ישראל וחברת
כביש חוצה ישראל.

כך רואה השר סיכום של הנדשא המאטשו קירום מיד של עבודות הסלילה.

משתתפים :

אברהם (בייגה) שוחט - שר האוצר

עוזר ימינה מוז - חיועצת המשפטית, משרד האוצר

מר ניר גלעד - מחשב הכללי, משרד האוצר

מר רעז רדי - ראש מטה שר האוצר

מר דוד גרשונובין - סגן בכיר לחשב הכללי, משרד האוצר

מר קובי תבד - רכז תכנון וממ"י, משרד האוצר

מר עופר לנדבוסקי - רכז תחבורה, משרד האוצר

מר אלי אסקודידו - קיד עמותת כביש חוצה ישראל, יו"ר מועצה מקומית נחל שורק

מר משה לוי - יו"ר חברת כביש חוצה ישראל

מר יעודה כהן - מנכ"ל כביש חוצה ישראל

מר דעוק תירוש - אחראי נכסים

דש/ח : מר רעז רדי, ראש מטה שר האוצר

העוק
למשתתפים

חדשות

תעש מאגלילזאת של ערביי האשולש מערכב השללאת קטע של חזקה ישראל

מדובר כיל קיים העורבים באדמות טירה וטיבה • דוד ארץ: כל הפרויקט יצב על "חזית חזמר נפץ"

מחנה צב לאי

חשיש כבר מתגלבת אלימות של ערביי השולש כוח לאחיות והתמימותות מאחי עמית סוכב את השללאת קטע היראשון של כביש יוצא ישראל, בדתם ללוח ומצבים המקיף.

מזרחי ביל קלע, העורבים על עני 400 דונם מתרמת טירה וטיבה סלילתו טרם רחלה, מאחז שקבוצת בעלי אדמות שבללוחם כמחוצה השטת, תורה בה כלוח ואימות של מטישות לאומניים מתהטבם עם מני. הל פסקיע ישראל, והמבם התבטח לתם קטע חלופית לבנייה במקום הארשת והקלאיות.

כבר ארבת דוד ארץ, אוחד מביל, תשקליט חנונת, ערץ יתדה רוחה ירחוץ דוחם לבי על קשיים אלה לוחך דת אכל כלה, ומת, במחז' אישור ונק סות המדינות את משוד ותנובותה לחערכי לוצרה פשים של כלי רוב שלא שללוח את אגודת התיקנה מבכיש



אברהם שרד



אחוד סנדק

הערבות שבתורה, אולם חיל נסמס ללונטל (מפוליל) הוהדי אחת, כי וליבים אלה הודיע לז, שום אינם מכביים להחשבה, ללנפול והיריע על כוחמו לבבש כבנות לזית לעזרת סוללי תכביש.

לחוד השלל מקסיקית על בעליהם מכיין ודודה תישוד מצב פולטי רגישי, שמפילד את כל שריקט רב בישי כבי על "רעיה לחט במלי". קיי והועדה, ת"כ אבדות עור, הודיע מוד על נכסותו לוחתם את הועדה, כרי לטייע לפתרו השלכר וציעון הודי וחת, אולי גם כמיוק נציגי הטיעת

הערבות שבתורה, אולם חיל נסמס ללונטל (מפוליל) הוהדי אחת, כי וליבים אלה הודיע לז, שום אינם מכביים להחשבה, ללנפול והיריע על כוחמו לבבש כבנות לזית לעזרת סוללי תכביש.

מאגלילזאת של ערביי האשולש מערכב השללאת קטע של חזקה ישראל

פלטי, הטיעה, שפסית הארשות בקטע המצירה כבר ממבדז בשעה וחצי לעומת צמחונ. רוח ציף, כי מצרוב באמה נוסה של חלץ לוחרה גממד, כי גורטי הליסוח מעכבים את מלוח ואחז הודיק לוחוח לז עברות והלילה בקטע חוץ ער שטיישיש למשוח את טאמצי ותשי דה, וחת, כמסדה למנע פערילוח והנבנות אלימות. גורמים אלה חשישים, עם וחת, שדחיייה מניסכת טרי של החלוח העברות עלילה להחפיש כביעות שתמנע את כיצוע העברות ואת סיום סלילה הקטע ומרכי. ורוב "חוקק" את פרויקט וחכיש להקטטה לא יודעה, וינודם המסרים כביים לתבולה ולמיינת. מכלית אטר, כי ער כה תבנת ורד ארץ השתוללה לקוריים את לוחוח והמנעם, ובתוכניתה למשוח את הקטע והראשון כין נחשונים לאייל כבר בארבע 2002.

012-673837

08-9279590

אבו יוסף

22 אוגוסט, 2001

לכבוד: משרד התשתיות
לשכת השר
עבור: אביגדור ליברמן

10.20.3

הנידון: תמורה בגין עבודה בכביש חוצה ישראל.

לשכת שר האוצר

01-09-2001

מס' מסמך 01-6372

אל *Use*

אנו חברה משפחתית, העוסקת בקידוחי כלונסאות- מזה 65 שנה ומעסיקה כ 30 עובדים ישראלים בלבד.

הקידוחים שאנו מבצעים לכביש חוצה ישראל- משמשים כבסיס למספר גשרים ומחלפים אשר נבנים באזור צומת כפר כאסם- על תוואי חוצה ישראל.

אנו מבקשים להביא לידיעתך, כי לצורך זכייה בעבודה נאלצנו להציע מחיר נמוך במיוחד. אולם היום, לאחר כשלושה חודשים שאנו עובדים באתר, אין אנו מצליחים לחתום חוזה עם מזמין העבודה (סולל בונה).

אנו נמצאים במלכוד; מצד אחד החברה זקוקה לעבודה, ומאידך מבינה כי עלולה להימצא בקונפליקט עם מזמין העבודה.

במצב בו אין הזמנת עבודה ברורה, אין חוזה המפרט את התגמולים המגיעים ומועדי התשלומים, נוצר מצב של עימות עם מזמין העבודה.

אנו חושבים כי פרויקט לאומי צריך להתנהל באופן מסודר ולא כפי שמתנהל היום, בו מנצלים קבלנים קטנים לביצוע העבודה ולא מוכנים להתחייב על התשלום.

דחייה זו מביאה אותנו לידי מצב בו אנו לא יכולים לשלם את המשכורות השוטפות לפועלים, מצב המערער את בסיס קיומינו.

העסק המשפחתי נמצא במצב "שביר" בארבע השנים האחרונות, בגלל המיתון הקשה במשק. פרויקט "חוצה ישראל"- נתן לנו תקווה, שאולי נוכל להתאושש ולהמשיך להתקיים כעסק פרודוקטיבי.

משמעותה של אי עמידה בזמני התשלום- היא פשיטת רגל עבורנו.

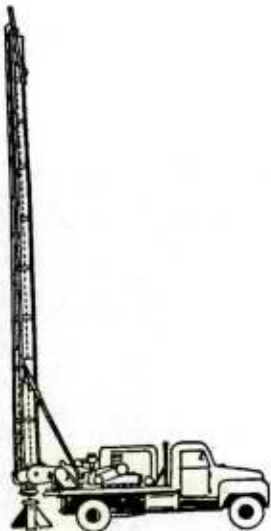
מיותר לציין שלא קיבלנו כל בטחונות או ערבויות מטעם המזמין (סולל בונה).

אנו מבקשים את התערבותך המיידית לשים קץ למצב בו פרויקט לאומי, מוציא עבודה לשוק המקומי, ובאופן שרירותי גורם לקריסתם של עסקים, בכך שאינו מעביר כספים המגיעים בגין העבודה. בגלל המצב הקשה אליו נקלענו נודה לך על התערבותך האישית לפתרון הבעיה באופן מידי.

בתודה – עיינה ואריה לוי
נהריה

העתקים:

- משרד התעשייה והמסחר – גברת דליה איציק
- משרד האוצר לשכת השר – מר סילבן שלום
- אגודת המהנדסים והאינג'נירים
- התאחדות הקבלנים והבונים בישראל



א פ ר י מ ל ו י ן ו ב נ י ן ב ע ״ מ
קידוחי כלונסאות

נהריה 22101 ת.ד. 162, טל. 9924396 טל. במשרד 9922396 פקס. 9820158

6/8/2001
 לשכת שר התחבורה
 2001
 מס' 015676
 שרונה

3053

לכבוד

מר אריאל שרון, ראש הממשלה
 מר סילבן שלום, שר האוצר
 מר אפרים סנה, שר התחבורה
 מר אביגדור ליברמן, שר התשתיות הלאומיות
 מר צחי הנגבי, השר לאיכות הסביבה

הנדון: קטע 18 של כביש חוצה ישראל – חלופת מנהור

יישובי רמת מנשה שוכנים באחד משטחי הנוף הפתוח היפים והשקטים ביותר בישראל. רצף החלקות החקלאיות המתמזג בשטחי הטבע יוצר שטח ירוק עצום ואיכותי, שקט, בלתי מופר ומלא חיים.

קטע 18 של כביש חוצה ישראל יפגע בנוף, בטבע ובאיכות החיים ברמת מנשה. לאחרונה הובאה לעיוננו בדיקה ראשונית שנערכה ע"י הגיאולוג ד"ר ב. צלי פולישוק - "ד.א.י. מנהרות" (מצ"ב נספח). מבדיקה זו עולה, כי עלות מנהרה בקטע רגבים - כביש מס' 70 (בתוואי שאושר ע"י המועצה הארצית) נמוכה יותר מעלות סלילת הכביש במתכונת הנוכחית.

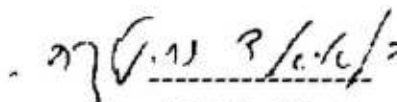
אנו, ראשי רשויות מאזור רמת מנשה, בחלקנו מתומכיו של כביש חוצה ישראל, חברנו לראשי ארגון הגג "חיים וסביבה", "החברה להגנת הטבע" ו"הפורום למען תחבורה". אנו מאמינים כי גם לכם חשוב חבל ארץ זה לא פחות מאיתנו, ולכן אנו פונים אליכם לערוך בדיקה לחלופה זו בתוואי המאושר ע"י המועצה הארצית ולמסור לנו את תגובתכם.

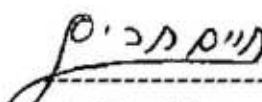

 אילן שדה
 מ.א. מנשה

בברכה,

 עמי ארגוב
 מ.מ. גבעת עדה


 אריה שרון
 מ.א. אלונה


 חסן עתאמנה
 מ.מ. כפר קרע


 חיים חכים
 מ.א. מגידו


 הנרי גולד
 הפורום למען תחבורה


 אלון טל
 חיים וסביבה


 מיקי ליפשיץ
 החברה להגנת הטבע

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192 193 194 195 196 197 198 199 200

כביש חוצה ישראל (קטע 18) תת-קרקעי
הרעיון שהוא הפתרון.

1. לבקשת ראשי רשויות וארגונים למען רמת מנשה, להלן תאור רעיון החלופה התת-קרקעית לכביש חוצה ישראל בקטע 18.
2. הבעיה בכביש חוצה ישראל - קטע 18, שהוא חוצה שטח ייחודי בשטחיו הפתוחים והטבעיים הקרובים לאזורי המטרופולין של ישראל. חציית השטח ובמיוחד האזור שבין רגבים לכביש מס' 70, משמעותו הרס אזור ייחודי זה כתוצאה מחלוקתו לשני אזורים חסרי רציפות סביבתית.
3. הפתרון לבעיה מצוי במנהרת תעבורה שתחצה את האזור שבין רגבים בדרום וכביש 70 בצפון. מנהרה שכזאת אינה פוגעת ואינה משפיעה על סביבתה.
4. ישנן שלוש חלופות לתוואי המנהרה. בכל החלופות הפורטל הדרומי ממוקם מצפון-מערב לרגבים, על תוואי חוצה ישראל, כפי שהוצג בתוכניות. הפורטל הצפוני ניתן למיקום לאורך כביש מס' 70. בניתוח ראשוני מוצעים שלושה אתרים בהם ניתן למקם את הפורטל הצפוני והם:
 - א. תוואי מערבי, הר חורשן, אורך המנהרה 7.2 ק"מ.
 - ב. תוואי מרכזי, בת שלמה מזרח, אורך המנהרה 7.9 ק"מ.
 - ג. תוואי מזרחי, חגית (מחלף כביש חוצה ישראל), אורך המנהרה 8.3 ק"מ.
5. ניתן לחלק כל מנהרה ארוכה המחכרת לעיל לשתי מנהרות וביניהן קטע קצר על פני השטח, עובדה שתחיל את עלות האוורור והאחזקה.
6. עלות ראשונית לביצוע המנהרות מבוססת על העקרונות והנחות העבודה הבאות:
 - א. עלות 1 ק"מ מנהרה בסלע באיכות טובה עד טובה מאוד הינה בין 36 מיליון ש"ח ל- 29 מיליון ש"ח.
 - ב. האומדן מבוסס על עלות מנהרת תעבורה הכוללת שני נתיבים ובכל נתיב שני מסלולים.
 - ג. האומדן איננו כולל עלות קרקע וביצוע פורטלים.
 - ד. האומדן כולל תשתית לשרתים שונים ללא המיתקנים.
 - ה. האומדן איננו כולל עלות תכנון ופיקוח.
7. בהתאם לאמור, עלות מנהרה בסלע באיכות טובה הינה:
 - א. בחלופה מערבית, 210 - 260 מיליון ש"ח.
 - ב. בחלופה מרכזית, 230 - 290 מיליון ש"ח.
 - ג. בחלופה מזרחית, 240 - 300 מיליון ש"ח.

8. עלות לביצוע כביש חוצה ישראל, קטע 18, מבוססת על העקרונות והנחות העבודה הבאים:
 א. עלות 1 ק"מ כביש בממוצע בקטע שבין רגבים לכביש מס' 70, קטע מדובה גשרים, חציבה ומילוי הינו 41 מיליון ש"ח. האומדן מבוסס על עלות הכביש כפי שפורסם ע"י חברת כביש חוצה ישראל.
 ב. העלות איננה כוללת עלות מקרקעין.
 ג. העלות איננה כוללת עלות פגיעה נופית.

9. עלות הקרקע לכביש חוצה ישראל בקטע רגבים - כביש 70 הינה כ- 20 מיליון ש"ח, לפי עלות של \$ 5,000 ל-1 דונם.

10. עלות מפגע נופי, גבוהה בכביש ולא קיימת כלל במנהרה. אין ברשותי אומדן לפגיעה נופית.

11. השוואת עלויות בין כביש חוצה ישראל בקטע שבין רגבים לכביש 70 לבין חלופות במנהרות (חלופה מערבית ומזרחית) ראה בטבלה להלן:

עלות מנהרה (מיליוני ש"ח) *		עלות כביש (מיליוני ש"ח)	גורמי עלות
מזרחי	מערבי		
		350	ביצוע
300	260	20	מקרקעין
2	2	גבוהה	פגיעה נופית
0	0	גבוהה	פגיעה אקוסטית
נמוכה ביותר	נמוכה ביותר	גבוהה	שיקום נופי
0	0	גבוהה	סה"כ
303	262	+370	

*מסת סלע באיכות טובה

12. קידום הפתרון החלופי מחייב הכנת תיק חלופה: "מנהרת תעבורה רגבים-כביש 70 חלופה לכביש חוצה ישראל - קטע 18" תכנים נדרשים:

א. סקר היתכנות גיאולוגי גיאומכני למנהרה בין רגבים לכביש 70 לצורך זיהוי איכות מסת הסלע.

ב. סקר שמאות לעלות הקרקע בכביש חוצה ישראל בקטע בין רגבים לכביש 70 (עלות ייעודי קרקע להקלאות, יער, נופש ותיירות), כולל עלות פיצויים לגידולים.

ג. סקר משמעות הפגיעה הנופית והתיירותית ועלות פגיעה זו.

13. הפתרון התת-קרקעי אותו אני מציע, מבוסס על ניסיון שלי, של 20 שנה בפעילות הקשורה בניצול המרחב התת-קרקעי ליעודים שונים.

14. אשמח להיפגש עם כל גורם להצגת הנושא, להסביר העקרונות, תפיסת העולם ודרכים לקידום הרעיון.

15. כל הזכויות שמורות. אין לערוך כל שינוי במסמך זה ללא אישור מהחתום מסה.

בברכה

ד"ר צלי פולישוק



10-20-3 J



לשכת שר האוצר 23.04.01

יומן וולביין

אם הנושא בסיוון
אלא בגיוסות.

אופה
א/א

אמיר גרינבוים
ראש המטה

מפקד אגף (סגן וולביין)



23 אפריל 2001



לכבוד
מר סילבן שלום
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

נכבדי,

הנדון: כביש חוצה ישראל - הפרעות לתפיסת החזקה

מצאנו לנכון להביא בפניך ולפרט בקצרה את תמונת המצב בנוגע למסירת החזקה בתוואי הכביש לצורך ביצוע עבודות הסלילה, מהטעמים שיובהרו להלן:

1. כביש חוצה ישראל בחלקו המרכזי (90 ק"מ) נמסר על ידי המדינה לזכיין שזכה במכרז למימון, הקמה, תפעול ואחזקה של הכביש ככביש אגרה.
 2. סלילת הכביש על ידי הזכיין, חברת "דרך ארץ", נמצאת בעיצומה ומתבצעות עבודות בקטע של כ-50 ק"מ. הקטע הראשון של הכביש בין אזור נחשונים לאזור אייל אמור להיפתח לתנועה בעוד כשנה.
 3. במסגרת חוזה הזכיון שנחתם בין המדינה לבין הזכיין, התחייבה המדינה להעמיד לזכיין את תוואי הכביש כשהוא פנוי לצורך ביצוע העבודות, וזאת על פי לוח זמנים מחייב. מחויבות המדינה למסירת החזקה בתוואי על פי לוח הזמנים הקבוע הינה תנאי יסודי בחוזה הזכיון.
 4. נכון להיום, נמצאת המדינה בפיגור ניכר במילוי התחייבויותיה למסירת החזקה בחלקים של התוואי בתחום המועצות המקומיות טירה, טייבה, זמר, גית ובקעה אל גרביה. הקטעים בתחום טייבה וטירה אמורים היו להמסר לזכיין במאי 2000.
 5. החברה פועלת להפקעת קרקעות תוואי הכביש עבור המדינה, מכח חוק כביש ארצי לישראל, התשנ"ה-1994 שהינו חוק מיוחד שנחקק לצורך קידום הפרוייקט.
- על מנת למנוע עיכובים בתפיסת החזקה ובסלילת הכביש נקבע בהוראות החוק כי החברה זכאית לתפוס חזקה בקרקע המופקעת ללא צו בית משפט. בחוק נקבע במפורש כי סכסוך או מחלוקת על גובה הפיצויים לא יהוו עילה לעיכוב הכניסה לקרקע או לתפיסת החזקה.

כן נקבע בחוק מנגנון ייחודי להסדרת נושא הפיצויים והוקמו וועדות פיצויים ייעודיות שתפקידן לדון ולפסוק בנושא בכל מקרה של מחלוקת בנושא הפיצויים.
בין היתר נקבע בחוק כי וועדת הפיצויים רשאית, בהסכמת מינהל מקרקעי ישראל, להמיר את סכומי הפיצויים בקרקע חליפית ששוויה דומה.

6. החברה החלה בהפקעות הקרקע עוד משנת 1995. מאז פועלת החברה לפינוי התוואי מתשתיות, ארכיאולוגיה, הסדרת מערכות השקייה וכו'.

7. בעקבות פניות רבות ותביעות מתמשכות של בעלי זכויות בקרקע, ובמיוחד מצד המגזר הערבי, לקבלת קרקע חליפית, ולאחר מאמצים מרובים, ניתנה ביום 30.1.00 החלטה של שר האוצר, בהסכמת מינהל מקרקעי ישראל, על פיה יקצה המינהל קרקע חליפית כפיצוי בגין הפקעת קרקע בבעלות פרטית. בהמשך ניתנה הנחייה נוספת על פיה תינתן קרקע חליפית בחיף ובשווי דומה לקרקע המופקעת.
החלטה עקרונית ותקדימית זו אמורה היתה ליתן תשובה הולמת וראויה למצוקה הקרקעית הקיימת במגזר הערבי, וכן אמורה היתה לאפשר מיידית המשך עבודות הסלילה.

8. מאז ההחלטה ועד היום הושקעו על דינו, בשיתוף פעולה מלא של מינהל מקרקעי ישראל, מאמצים רבים ביותר לאיתור קרקעות חליפיות, רכישת קרקעות חליפיות ובעיקר ניהול מו"מ עם ראשי המועצות הערביות לאורך התוואי ונציגים נוספים של בעלי הקרקעות.

9. אף שהכוונה היתה כי בעקבות ההחלטה האמורה תתפס מיידית החזקה בתוואי (ואף שהמצב המשפטי בוודאי מאפשר זאת), בפועל התנו בעלי הקרקעות במגזר הערבי את מסירת החזקה באיתור קרקע חלופית ובחתימה על הסכם עקרונית לשביעות רצונם המלאה. לאור הרגישות הגבוהה הקיימת בנושא ההפקעות במגזר הערבי, עשינו כל מאמץ אפשרי על מנת להגיע להסדרים עם בעלי הקרקעות באופן שתאפשר הכניסה לשטח בהסכמה וללא חיכוכים.

10. תמונת המצב היום הינה כי בכפר קאסם, כפר-ברא וג'לג'וליה הגענו להסדרים עם נציגי הרשויות המקומיות והעבודה במקום מתנהלת כסדרה.
בטייבה, נוהל משא ומתן עם נציגי בעלי הקרקעות ועורכי דינם בנוגע לסל פתרונית של קרקעות חליפיות שהוצעו לטייבה וזאת במשך למעלה משנה, ובמסגרת זו נערכו עשרות רבות של פגישות.
בחדש מרץ 2001 נחתמו שני הסכמים מפורטים עם שתי קבוצות של בעלי הקרקעות.
על אף הסכמה והתחייבות מפורשת לאפשר ביצוע העבודות, העבודות בשטח הופרעו והופסקו מספר פעמים על ידי חלק מבעלי הקרקעות בשטח.
בטידה, למרות פתרון שהוצע כקרקע חליפית ולמרות נכונות החברה והמינהל להוסיף ולחפש פתרונות נוספים, אין מאפשרים את ביצוע העבודות.

CROSS ISRAEL

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



11. העיכובים המתמשכים במסירת החזקה בשטחים של טירה וטייבה צוברים פוטנציאל תביעות רבות היקף מצד הזכיון וגורמים לספקות אצל הבנקים המלווים באשר ליכולת המדינה להעמיד הקרקע לרשות הזכיון, עד כדי חשש לעצירת המימון והפסקת העבודות.

12. אנו סבורים כי עשינו כל מאמץ אפשרי על מנת להגיע להסדרים ולאפשר הכניסה לשטח בהסכמה ומיצינו כל הליך אפשרי במשא ומתן ובהסכמה. למרות האמור, ואף שהוצעו פתרונות ראויים והולמים כפיצוי להפקעה, ואף שהבסיס החוקי לתפיסת החזקה אינו שנוי במחלוקת, בפועל לא מתאפשרת העבודה באזור טירה-טייבה בהסכמה.

לא נשאר לנו אלא לפנות למשטרה ולקבל את עזרתה לביצוע העבודות ללא הפרעות.

בכבוד רב,
יחזקה כהן
מנכ"ל

העתק: מר ניר גלעד - החשב הכללי

מדינת ישראל

האוצר

3153
ג'אק

בברכה מאת
לשכת שר האוצר

ירושלים

התאריך	א.י.
16.5.01	אמנון גנין קרום - אשת הילד

תוק מס'	מאת:
	דוד גרשונוביץ - סגן בכיר לחשב הכללי

הערך: נגיש מוצה וישראל - הסכום לתשלום חשבונית

סומכין: הכתב החקירה מיום 23.4.01

אמנון גלמן.

האכתב הוא מכתב אחרון לך

אל - הילד.

הנראה עליה את היום גולגולת

קבוצה ורגעתי לאל זכה הנקוצ

שנאל יתדכב לסייג.

מקנה הויתרה הוא לך

אל - הילד.



14/05/01



מדינת ישראל

מס': ~~מ.נ. ורשכוב.ל~~

אני הולחץ במספרים
התחנות לאיננה המרפא

בברכה

תנאי

מאת

שר האוצר

ל. ה. ה. ה.

הקריה, ירושלים



23 אפריל 2001

לשכת שר האוצר

29-04-2001

מס' מסמך 01-2540

אל מיר

לכבוד
מר סילבן שלום
שר האוצר
משרד האוצר
ירושלים

נכבדי,

הנדון: כביש חוצה ישראל - הפרעות לתפיסת החזקה

מצאנו לנכון להביא בפניך ולפרט בקצרה את תמונת המצב בנוגע למסירת החזקה בתוואי הכביש לצורך ביצוע עבודות הסלילה, מהטעמים שיובהרו להלן:

1. כביש חוצה ישראל בחלקו המרכזי (90 ק"מ) נמסר על ידי המדינה לזכיין שזכה במכרז למימון, הקמה, תפעול ואחזקה של הכביש ככביש אגרה.
2. סלילת הכביש על ידי הזכיין, חברת "דרך ארץ", נמצאת בעיצומה ומתבצעות עבודות בקטע של כ-50 ק"מ. הקטע הראשון של הכביש בין אזור נחשונים לאזור אייל אמור להיפתח לתנועה בעוד כשנה.
3. במסגרת חוזה הזכיון שנחתם בין המדינה לבין הזכיין, התחייבה המדינה להעמיד לזכיין את תוואי הכביש כשהוא פנוי לצורך ביצוע העבודות, וזאת על פי לוח זמנים מחייב. מחויבות המדינה למסירת החזקה בתוואי על פי לוח הזמנים הקבוע הינה תנאי יסודי בחוזה הזכיון.
4. נכון להיום, נמצאת המדינה בפיגור ניכר במילוי התחייבויותיה למסירת החזקה בחלקים של התוואי בתחום המועצות המקומיות טירה, טייבה, זמר, גית ובקעה אל ג'רביה. הקטעים בתחום טייבה וטירה אמורים היו להמסר לזכיין במאי 2000.
5. החברה פועלת להפקעת קרקעות תוואי הכביש עבור המדינה, מכח חוק כביש ארצי לישראל, התשנ"ה-1994 שהינו חוק מיוחד שנחקק לצורך קידום הפרוייקט.

על מנת למנוע עיכובים בתפיסת החזקה ובסלילת הכביש נקבע בהוראות החוק כי החברה זכאית לתפוס חזקה בקרקע המופקעת ללא צו בית משפט. **בחוק נקבע במפורש כי סכסוך או מחלוקת על גובה הפיצויים לא יהוו עילה לעיכוב הכניסה לקרקע או לתפיסת החזקה.**

כן נקבע בחוק מנגנון ייחודי להסדרת נושא הפיצויים והוקמו וועדות פיצויים ייעודיות שתפקידן לדון ולפסוק בנושא בכל מקרה של מחלוקת בנושא הפיצויים.
בין היתר נקבע בחוק כי וועדת הפיצויים רשאית, בהסכמת מינהל מקרקעי ישראל, להמיר את סכומי הפיצויים בקרקע חליפית ששוויה דומה.

6. החברה החלה בהפקעות הקרקע עוד משנת 1995. מאז פועלת החברה לפינוי התוואי מתשתיות, ארכיאולוגיה, הסדרת מערכות השקייה וכו'.

7. בעקבות פניות רבות ותביעות מתמשכות של בעלי זכויות בקרקע, ובמיוחד מצד המגזר הערבי, לקבלת קרקע חליפית, ולאחר מאמצים מרובים, ניתנה ביום 30.1.00 החלטה של שר האוצר, בהסכמת מינהל מקרקעי ישראל, על פיה יקצה המינהל קרקע חליפית כפיצוי בגין הפקעת קרקע בבעלות פרטית. בהמשך ניתנה הנחייה נוספת על פיה תינתן קרקע חליפית בהיקף ובשווי דומה לקרקע המופקעת.
החלטה עקרונית ותקדימית זו אמורה היתה ליתן תשובה הולמת וראויה למצוקה הקרקעית הקיימת במגזר הערבי, וכן אמורה היתה לאפשר מיידית המשך עבודות הסלילה.

8. מאז ההחלטה ועד היום הושקעו על ידינו, בשיתוף פעולה מלא של מינהל מקרקעי ישראל, מאמצים רבים ביותר לאיתור קרקעות חליפיות, רכישת קרקעות חליפיות ובעיקר ניהול מו"מ עם ראשי המועצות הערביות לאורך התוואי ונציגים נוספים של בעלי הקרקעות.

9. אף שהכוונה היתה כי בעקבות ההחלטה האמורה תתפס מיידית החזקה בתוואי (ואף שהמצב המשפטי בוודאי מאפשר זאת), בפועל התנו בעלי הקרקעות במגזר הערבי את מסירת החזקה באיתור קרקע חלופית ובחתימה על הסכם עקרונית לשביעות רצונם המלאה. לאור הרגישות הגבוהה הקיימת בנושא ההפקעות במגזר הערבי, עשינו כל מאמץ אפשרי על מנת להגיע להסדרים עם בעלי הקרקעות באופן שתתאפשר הכניסה לשטח בהסכמה וללא חיכוכים.

10. תמונת המצב היום הינה כי בכפר קאסם, כפר-ברא וגילג'וליה הגענו להסדרים עם נציגי הרשויות המקומיות והעבודה במקום מתנהלת כסדרה.
בטייבה, נוהל משא ומתן עם נציגי בעלי הקרקעות ועורכי דינם בנוגע לסל פתרונות של קרקעות חליפיות שהוצעו לטייבה וזאת במשך למעלה משנה, ובמסגרת זו נערכו עשרות רבות של פגישות.

בחודש מרץ 2001 נחתמו שני הסכמים מפורטים עם שתי קבוצות של בעלי הקרקעות. על אף הסכמה והתחייבות מפורשת לאפשר ביצוע העבודות, העבודות בשטח הופרעו והופסקו מספר פעמים על ידי חלק מבעלי הקרקעות בשטח.
בטירה, למרות פתרון שהוצע כקרקע חליפית ולמרות נכונות החברה והמינהל להוסיף ולחפש פתרונות נוספים, אין מאפשרים את ביצוע העבודות.



11. העיכובים המתמשכים במסירת החזקה בשטחים של טירה וטייבה צוברים פוטנציאל תביעות רבות היקף מצד הזכיון וגורמים לספקות אצל הבנקים המלווים באשר ליכולת המדינה להעמיד הקרקע לרשות הזכיון, עד כדי חשש לעצירת המימון והפסקת העבודות.

12. אנו סבורים כי עשינו כל מאמץ אפשרי על מנת להגיע להסדרים ולאפשר הכניסה לשטח בהסכמה ומיצינו כל הליך אפשרי במשא ומתן ובהסכמה.
למרות האמור, ואף שהוצעו פתרונות ראויים והולמים כפיצוי להפקעה, ואף שהבסיס החוקי לתפיסת החזקה אינו שנוי במחלוקת, בפועל לא מתאפשרת העבודה באזור טירה-טייבה בהסכמה.

לא נשאר לנו אלא לפנות למשטרה ולקבל את עזרתה לביצוע העבודות ללא הפרעות.

בכבוד רב,
יחזקה כהן
מנכ"ל

העתק: מר ניר גלעד - החשב הכללי

לשכת שר האוצר

א' בסיון התשס"א
23 במאי 2001
שר. 1646-2001

לכבוד
מר יהודה כהן
מנכ"ל חברת כביש חוצה ישראל
רח' נח מוזס 13
תל אביב 67442

מכתבך לשר האוצר מיום 23 באפריל 2001, בנושא "כביש חוצה ישראל – הפרעות לתפיסת החזקה", התקבל בלשכת השר והועבר לטיפול הגורמים המתאימים.

בכבוד רב,

אורנה הוזמן-כח
ראש הלשכה