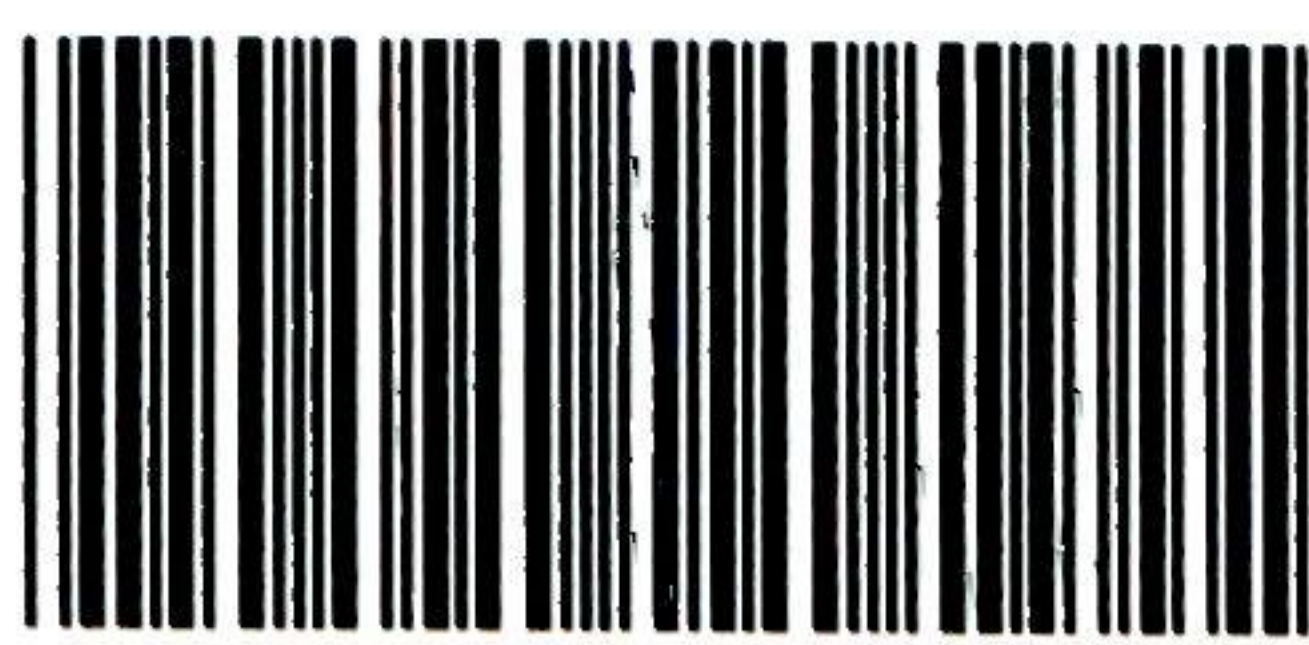


משרד הביטחון

ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון

התחלת תיק



5264601

מספר משלוח/תיק : 1997 / 2846 - 48

תאריך המסמך המוקדם: 01.01.1969

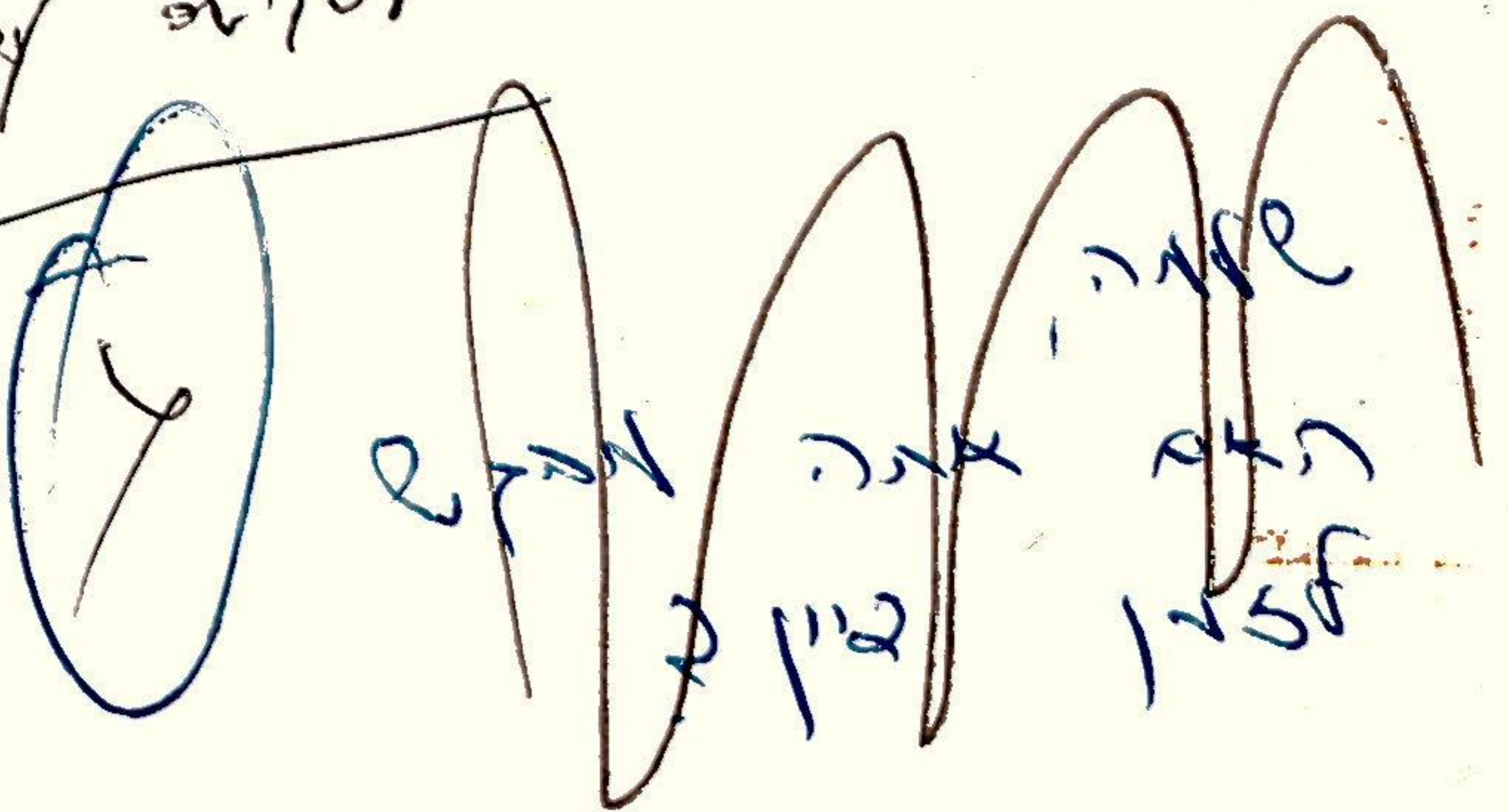
תאריך המסמך המאוחר: 27.07.1969

סימון התיק: מב 5

- נצטק חתם
 - חתום

צ' אנטר
 אצ' מ'צ'ק'ס
 ש'ט' (א'ט')
 ו'א'ל א'צ'ט'ן
 • א'ט' צ' א'ט'
 • א'ט' ו'ק'ט' ו'ט'
 • א'ט' ו'ט'
 ס'א'ט'ט'
 א'ט' ב'ט'
 ב'א'ט' א'ט'

א'ט' ו'ט' ו'ט'



ס'ט'ט' א'ט' ס'ט'

2

היונה

1. קולו אנו וחק
 2. הא נ - מחשבות
 נאמרו
 1-2 חסד
 6-7 חסד
 אומר -

חיים - חסד היונה נא בולע

3. אשר וגו'

אשר עשה

- אשר עשה - סוף חסד הבנין
 - אשר עשה - אשר עשה

פירוש בלוי דקדוק
 ד. אשר עשה - אשר עשה
 אשר עשה אשר עשה
 אשר עשה

ג. אשר עשה אשר עשה

ד. סוף האמור האבא אלוהים

אשר עשה

- אשר עשה אשר עשה
 - אשר עשה אשר עשה
 - סוף - אשר עשה
 סוף אשר עשה - סוף אשר עשה

הסוכנות היהודית
המח' להתיישבות
חבל הנגב

מדינת ישראל
מסד החקלאות
אזור הנגב

אפשרויות פתוח חקלאי בדרום מזרח סיני

סיכום פעולות עד היום והצעות לשנה הקרובה.

א. האזור : חופי מפרץ אילת, מאילת עד מפרץ שלמה בעיקר בשלושת הדלתות הגדולות: נואייבה-ואסיט, דחב, נאבק.

ב. המטרה : לבדוק אפשרויות של חקלאות מודרנית-אינטנסיבית, עריכת סקרים מכינים בשטחי מים, קרקע, מטאורולוגיה, דייג, חקלאות ימית, כדיקת אפשרויות החישובות ישראלית כאשר המתיישבים יעסקו במסולב בחיירות שרוחים, חקלאות ודייג.

ג. הפעולות עד היום:

1. קרקע - נערך סקר קרקע ראשוני לאחור קרקעות הבאות בחשבון לפתוח חקלאי אינטנסיבי, עיין בנספח מצורף.
2. מים - נערך מספר סקרים הידרולוגיים ע"י ד"ר א. איסר מהמכון הגיאולוגי, פרטי הסקר מובאים בנספח מצורף. בהתאם להמלצות של ד"ר איסר ומר ש. ארלוזורוב מנציבות המים, הוחלט לגשת עוד החודש לחפירת בור בנוי עד לעומק של 30 מטר, כאשר מי החוף הם בעומק של 20 מטר, הבור יחפר בנואיבה בנקודה שנקבעה ע"י המכון הגיאולוגי.
3. ערכנו סקר של נאות החמרים בדרום סיני, לפי בקשת הממשל הצבאי, מטרת הסקר, היחה לעמוד על מצב העצים ולחציע דרכים לשמור מצבם. מסקנות מצורפות בנספח.
4. חוקמה בחבל הנגב, ועדה לתיאום בין כל הגורמים העוסקים בדרום סיני, לפני ועדה זו מובאות כל ההצעות לעבודה במרחב. מטרת הועדה, לתאם בין הגורמים ע"מ למנוע כפילויות בעבודה.
5. נאספה אינפורמציה רבה על הנחונים הסונים הקשורים בפתוח דרום סיני ביבשה ובים, לפי האינפורמציה הקיימת, אנו מתווים את המסך פעולותינו.

ד. הצעות עבודה ותקציב לשנה הנוכחית:

1. מים : הסקביל לעבודת המכון הגיאולוגי, בקשנו מהה"ל הצעת תקציב לחקירת אפשרויות פתוח המים לאורך מפרץ אילת. העתק ההצעה מצורף כאן, הסכומים מופיעים בנספח התקציב.
2. סקר קרקע: החלטנו לגשת לסקר קרקע חצי מפורט, בכל שלשת הדלתות הגדולות, עיין בנספח קרקע, התקציב מופיע בנספח התקציב.
3. סקר אגרו מטאורולוגי: נושא זה הינו בעל חשיבות ראשונה במעלה, החלטנו לגשת לבצוע סקר כנ"ל ע"י הצבת שש תחנות אוטומטיות שהיים בכל דלתה. הצעה ראשונית של השרות המטאורולוגי, מצורפת.

4. סקר אפשרויות דייג: הוצע לערוך סקר כנ"ל, הבצוע בידי התחנה לחקר הדייג של משרד החקלאות קבלנו הצעת תקציב לבצוע הסקר, החצעה מצורפת
5. חקלאות ימית : זהו נושא חדש לחלוטין בארץ, לאחרונה חזר ארצה ישראלי שהשתלם בנושאים אלו בחו"ל, אחרי הכרת האזור נראה לנו כי נושא זה יכול להיות אחד מענפי היסוד של ההתיישבות, מדובר על גידול סרטננים, צדפות וכו' המיועדים ליצוא בלבד. קיים ביקוש בלתי מוגבל בשווקי אירופה וארה"ב. כבר כיום, מגדלים אותם בארצות רבות בדרום מזרח אסיה, אוסטרליה, צפון אמריקה, מאחר וזה נושא חדש אצלנו, נראה לנו כי יש להקים חוות הדגמה באילת אשר הלוח ע"י צוות חוקרים ועוזרים. חבסיס למחקר יהיה במכון האוקיינוגרמי באילת והחווה תצטרך לקום לא רחוק מהמכון, באחד המפרצים שיאותרו למטרה זו. חקלאות ימית אינה דורשת מים מחוקים והשקעות היסוד נראות סבירות בהחלט. חוות ההדגמה תכלול כ-5 דונם בריכות רדודות, שובר גלים, תעלה וכו'. מצורפת הערכה תקציבית ראשונית, הערכה ממורטת חובא בתקדם האפשרי.
- צוות המחקר, ומנחלו - ד"ר דב גרייצר, הם אנשי החברה לחקר ימים ואגמים.

ס י כ ו ם :

- הננו רואים את אזור מפרץ אילת כבעל פוטנציאל כלכלי חשוב ביותר, בשטחי החקלאות, חקלאות ימית דייג וכו', כל זה בלי להכנס לפוטנציאל התיירות אשר הינו ללא ספק בעל ערך עצום.
- מטרתנו הראשונית, היא להכין את כל הדרוש, ע"מ שביום בו יוחלט על יישוב האזור, לא נצטרך לבזבז אף רגע על סקרים מוקדמים.
- נוסף לשטחים בהם עסקנו עד היום, נראה לנו אזור א-סור כאחד האזורים המבטיחים ביותר בסיני, מבחינת מים, קרקע ואחרי נוף. בד בבד עם העמקת הידע על אזור מפרץ אילת, חש להתחיל בפעולות הכנה באזור א-סור, ובמרח וחהית אפשרות גם באזור עיון מוסה - ראס סודר.
- העמקת הסקרים והרחבתם יעזרו לנו בבניית מודל ההתיישבות באזורים אלו לקראת היום בו נוכל לאכלס אותם מעשית.

התזכיר ונסמחיו נערכו

ע"י

אביהו נלסון

משרד החקלאות

א י ל ת

נסמחים: 1. הצעת תקציב לשנת 69/70

2. תזכיר על אפשרויות התיישבות.

3. הערכת תקציב של תה"ל לחקירת מי החום.

4. תזכיר המכון הביאולוגי על מצב המים.

5. הצעת השרות המטאורולוגי.

6. הצעה לסקר קרקע.

7. הצעת תכנית מחקר לדייג

בדיקת אפשרויות פתוח חקלאי-ימי בדרום מזרח סיני.

הצעת חקציב לשנת 69/70

הנושא	פ י ד ו ט		הערכות	חקציביות
			פרטים	סה"כ
סקר מים	<u>סלב א'</u>			
	סיור וסקר גיאואידרולוגי סמון ובצוע			
	נקודות גח"ש דגימות ואנליזות בדיקה			
	תוצאות חצפות למיקום קידוחי -מחקר. 70,000			
	<u>סלב ב'</u>			
	סמון ובצוע קידוחי מחקר מבחני חפיה			
	אנליזות כימיות 210,000			
	בלתי צפוי מראש 30,000			
	310,000 י			
סקר קרקע	2 סוקרים	1,000		
	2 קוזרים	600		
	10 בדואים	500		
	2 כלי רכב (כולל תוצאות)	3,000		
	ציוד ואספקה לעובדים	1,500		
	בדיקת מעבדה	2,000		
	מפוי ומדידות	1,000		
	ב. צ. מ.	2,000		12,000
	ציוד מטאדולוגי	6,000	6,000	
הקמת התחנות וסקר	4,000			
עבוד נהונים ונחוח תוצאות	7,500		11,500	
תחבורה	8,400			
פרסום דיווח חדשי ודוח התקדמות	1,000			
ב. צ. מ.	3,700		13,100	
25 דמי מינהל	7,650		7,650	
			38,250 י	
			סה"כ	

הנזש		פירוס	הצעות הקציב שנה א'
			פרטים סח"כ
סקר דייב	כה אדם וימי עבודה. ספדנה,	22,000	
	תחבורה, ספינה	20,000	
	ציוד	25,000	
	שונות	3,000	
			70,000
חקלאות ימיח		א הוצאות מחקר:	
	חוקר ראשי-מנחל (חלקי)	10,000	
	2 חוקרים (מסטרנסיים)	30,000	
	3 טכנאים	45,000	
	הוצאות תחבורה ואחזקה רכב	5,000	
	שירותי מכונים אחרים	3,000	
	שונות	9,000	
	סה"כ הוצאות מחקר	102,000	
		ב השקעות: חוות הדגמה	
	5 דונם בריכות	10,000	
	תעלות כניסה למים	2,000	
	שובר גלים קטן	5,000	
	משאבה ניידת	7,500	
	סירות עם מנועים	8,000	
	גידור	1,000	
	תחזוקה (שמירה וכו')	20,000	
	קניית רכב	30,000	
	סה"כ השקעות	83,000	
			185,500
סקרים ראשוניים על שטחים נוספים		אזור א-טור:	
	תצ"א, סקר קרקע ראשוני,		
	סקרים הידרולוגיים, סיורי		
	הכנה, אסוף נתונים.	35,000	35,000
רכישת רכב מתאים וציוד		קומנדקר, עם הנעה קדמית	
	ציוד כללי,	40,000	40,000
סיורים בשטח		סיורי הכנה, סיורי פקוח,	
	וטיורים מסכמים ס"כ 3-5		
	סיורים, כולל הסעת אנשי מקצוע		
	והחזרתם ברכב, באניה ובאוויר.	15,000	15,000
ש ו נ ו ת		הוצאות על נושאים שלא נכנסו	
	לחקציב ואשר יחיו הכרחיים		
	לקידום הפעולות	10,000	10,000
סה"כ הצעת הקציב			675,750
(שש מאות שבעים וחמש אלף שבע מאות וחמישים)			

ה ע ר ו ת :

1. החצרות של תח"ל ושל חדרות המטאורולוגי, הן ראשוניות בלבד, ויחכנו בהן שנויים.
2. הצעת התקציב לחקלאות י י ת, טרם נבדקה ביסודיות וע"כ היא משוערת בלבד, טרם קבלנו הצעה מפורטת מהחברה לחקר ימים ואגמים.

דו"ח סקרים ותכנון בלשכת צ'רה - ביום 27.7.69

הכרת הסקרים והתכנון במרש"ל, שאלות, תשובות ודיון.

פתיחה - האלה יפה ✓

מים - שאול ארלזורוב - 10 דקות
הבדואים, חקלאות - אדמון - 10 דקות
סקרי התישבות - איגס - 10 דקות
ניצול הים - גרייצר - 10 דקות
סקר תיירות - ? - 10 דקות

(הסאול/אליה - נאמן - 5 דקות)

דו"ח דרום סיני

✓ סקרי השדה - אבנר - 10 דקות

✓ הריפים - לב פישלזון - 10 דקות

✓ רקע לתכנון והתכנון האזורי, תכניות עבודה - לרמן - 30 דקות

✓ תכנית מיחאר אופיר - זולוטוב - 10 דקות

עיון תשתית וסכום - משה סלע

שאלות, תשובות ודיון

זיוף

1. שטח עם צדדים שרובם אצל 3
אשר צלל על הסף דאגה אליו

החלקים המוגדרים - בסביבת 27-30/7

2. המוגדרים - צדדים
+ חלקי חיצוניים
+ חלקי פנים
ש. חלקי חיצוניים - חלקי חיצוניים
החיצוניים
+ צדדים
+ חלקי חיצוניים
+ חלקי חיצוניים (חלקים)
+ חלקי חיצוניים
+ חלקי חיצוניים
+ חלקי חיצוניים

~~החלקים המוגדרים - חלקי חיצוניים~~
חלקי חיצוניים - חלקי חיצוניים
חלקי חיצוניים

3 צדדים אחרים 2-3 חלקים

חלקי חיצוניים - חלקי חיצוניים
חלקי חיצוניים - חלקי חיצוניים



עיריית אילת



טלפון 2202. ת.ד. 14

בח' בתמוז תשכ"ט

אילת, 7 ליוני 1969

לכבוד

מר א' יפה,

מנהל רשות שמורות הטבע,

ת.ל. - א.ב.י.ב.

מר יפה הנכבד,

חמחמי על חוכם מכתבך מ- 9.7.69 בענין הפרסומים בעהונות בדבר סקר סיני, וכן על סירחחך לשלוח העתקים ממכתבך לגורמים כה רבים וזאת בסרם בררר את העובדות.

אנכי דיווחתי לחברי בעירייה, כי נמגשנו ודנו במיתוח סיני, דבר זה פורסם פשמי בעהונות.

כל יחר הפרטים במידה ונתפרסמו - לא בשמי התפרסמו ובודאי לא על דעתי.

ב"מעריב" מיום 29.6.69 פורסמה הפגישת איתי בהחילת הידיעה והפרטים-שנשאבו ממקורות אחרים - בחלקה השני ואלו מהידיעה ב- "על-המשמר" מיום 1.7.69 ברור לחלוטין, כי האינפורמציה אינה קשורה בפגישתנו. עתונאי אחד הוזמן על - ידי להשתחף בפגישת עם צוות הסקר והוא נמנע מלפרסם כל דבר על פרטי הסקר. ברור, אינני, כי המקור להדלמה איננה העירייה. אנו מעריכים ביותר את חשיבות מיתוח סיני ואת הצורך בעבודה מעשית וע"כ נענינו לפנית פוות הסקר להמנע מפרסומים.

בכבוד רב,
א. אזר
ראש העירייה

העקס/רב אלוף צבי צור, משרד הבטחון הקירייה ת"א.
תח אלוף ש. גזית, משרד הבטחון, הקירייה ת"א.
מר ראובן אלוני, מינהל מקרקעי ישראל, ירושלים.
מר צבי קינן, משרד החיירות ת"א.
צוות סקר ותכנון לדרום סיני, רשות שמורות הטבע, ת"א.

אא/סז



שד"ר קר-ציון 110
רשויות שמורות הטבע, ת"א, קיבוץ גלילות ב.ד. טל' 820107

9 ליולי 1969

חיקוי: 5/36

לכבוד
מר ח. חזר,
רעם מירית אילת,
ת.ל.ח.

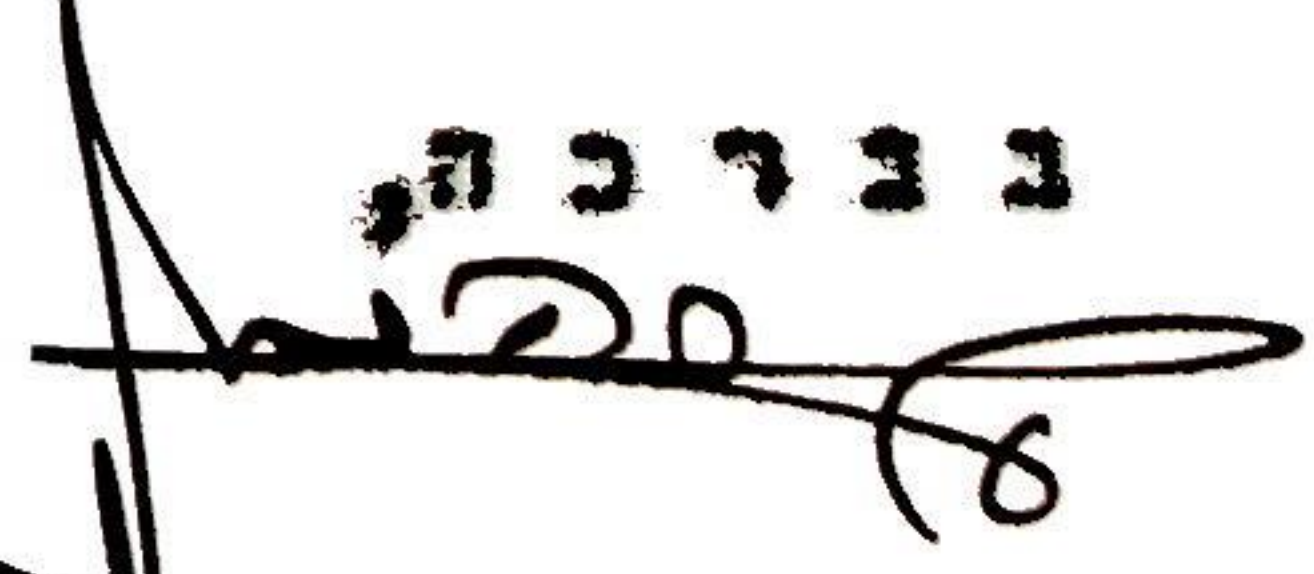
ח.ב.ח.

אני מחפלא ביותר על הפרסומים בעתונות בענין פניסתנו ובענין
סקר ומכנון לדרום סיני.

בקשת לדעת מה קורה ורצית אינפורמציה לגבי התכניות הקסורות
בכמות דרום סיני והקשר של אילת לגביהן.

אולם, מכאן ועד לפרסום בעתונות רב המרחק ! מה עוד מחוברת
הסקר מסוג צומטו קטנים בעתונות מסוגות על-ידי צה"ל ואף גאמר לך
מפורסות סגנתבקטנו לדאוג שחומר זה לא יפורסם.

לא ברור לי מה היו המניעים לפרסום זה, על אף בקשתנו המפורסמת
והברורה ואין מלים בפני להביע את חרדתי לגורל הנושא כולו עקב
הפרסום.

נ.ב.ר.ה.

האלוף א. יפה (מיל.)
מנהל הרשות

המבצעים
רב מלח צבי צור
חם-מלח מ. גזית ✓
מר ראובן אלוני
מר צבי קינן
צוות סקר ומכנון לדרום סיני

מ.ח.

9
מא

אצול

10 ד' מ'מ'מ'מ'

ו'מ'מ'מ' - א'מ'מ'מ'מ'מ'מ'

- מ'מ'מ'מ' - א'מ'מ'מ'מ'
מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'
מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'

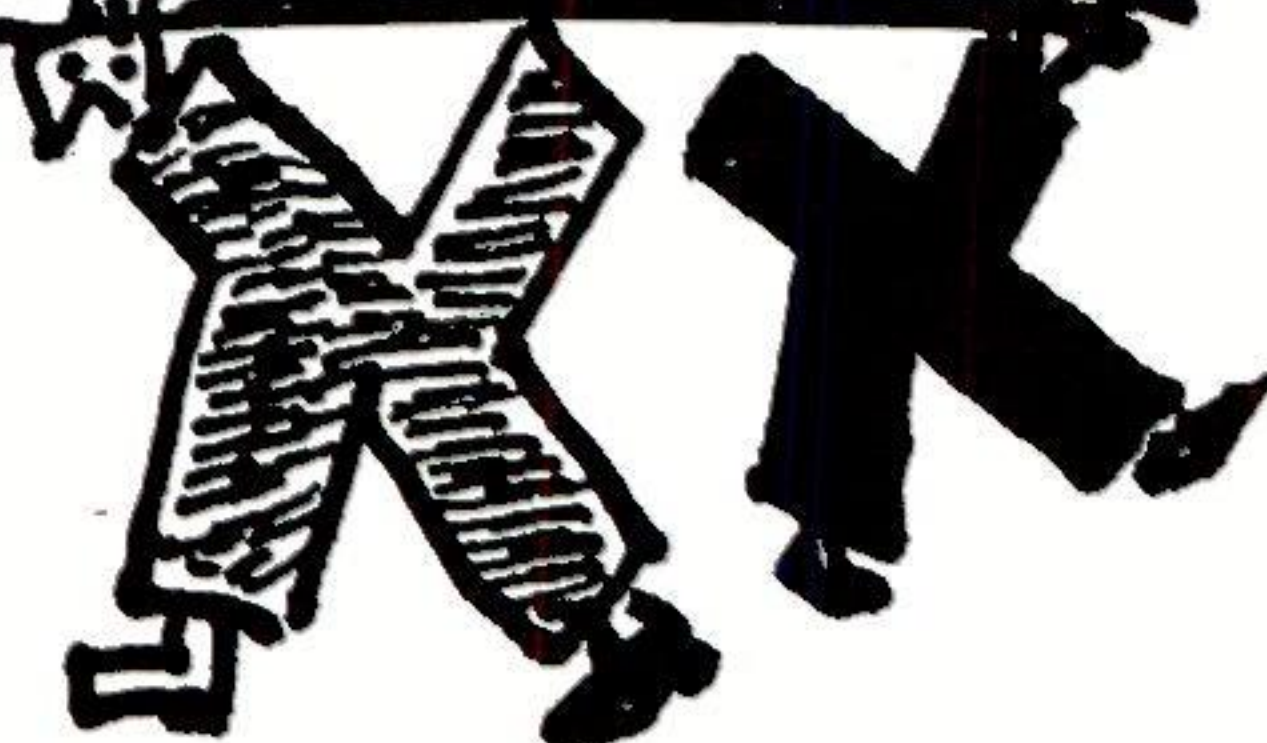
- מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'
מ'מ'מ'מ' (מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ')
- מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'

מ'מ'מ'מ' - מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'
מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ' 1971
מ'מ'מ'מ' - מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ' 1970

מ'מ'מ'מ' - מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'



מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'מ'





	האגרה
סלולר	1.5
סלולר	0.6

סלולר	11.5
סלולר	5
	16.5

תוכן התיק:

- א. רכוז הנמוקים
- ב. דו"ח הנדסי / ע. ברזילי
- ג. חוות דעת:
 - 1. רשות שמורות הטבע
 - 2. צוות סקר ותכנון לדרום סיני
 - 3. משרד הפנים
 - 4. אוניברסיטת ת"א / זאולוגיה
 - 5. האוניברסיטה העברית / המח' לזאולוגיה
 - 6. החברה להגנת הטבע
 - 7. החברה לחקר ימים ואגמים

א. תואי על חוף הים / כביש אילת-שארם-א-שיך

להלן רכוז נמוקיננו נגד התוית הכביש על חוף מפרץ אילת:

- א. ערכו ויחודו של החוף.
- ב. הערך המדעי.
- ג. נמוקים תכנוניים - הכביש במערך האזורי.
- ד. נמוקים הנדסיים.

א. ערכו של חוף הים

1. חוף מפרץ אילת מכיל ערכי טבע ונוף שאין להם דומה בישראל, ונדירים דוגמתם בעולם כולו. בתור שכזה הריהו מהוה נכס שערכו הצבורי נמצא מעבר לאפשרויות מדידה מדויקות. זהו חוף ארוך, מגוון, יפה ובלתי מפרע. בעל קסם רב לנופש, למטייל, לצולל ולאישי המדע.
2. התוית כביש בחוף זה, שהוא צר מאד במקומות רבים, תשחית אותו ללא תקנה.
3. האינטרס הצבורי מחייב שנכס זה לא יושחת. מי שיעסוק בקבלת החלטות הנוגעות בחוף חייב להתחשב במשקלו הרב של הענין הצבורי בחופים אלו.
4. קיימת אלטרנטיבה מצויינת לתואי החוף (ראה פירוט עמדות רשות שמורות הטבע, החברה להגנת הטבע וצוות הסקר והתכנון במספח המצורף).

ב. הערך המדעי

מתחת לפני הים, בקרבת החוף, מצוי ערך טבע עשיר ומיוחד - ריפי האלמוגים והדגה הטרופית העשירה שלהם. רצועות ארוכות של אוצר מדעי זה צמודות לקטעי חוף. פריצת מחסומי החוף תדון לכליה קטעים אלה, שאין להם תחליף בארץ ובעולם. גם קטעים שאינם צמודים ממש למצוק יסבלו מאבק הבולדוזרים השוקע על האלמוגים וממית אותם.

ג. הכביש במערך האזורי/נמוקים תכנוניים

חופי מפרץ אילת עשויים להפוך לאתר תיירות בעל מוניטין עולמי, בשל ערכי הטבע המיוחדים המאפיינים אותם. הצורך לפתח שירותים ולשמור על הנתונים הטבעיים מחייב פיתוח מרכזים אינטנסיביים ופריפריה בלתי מופרעת. הולכת הכביש לאורך החוף עומדת בסתירה לצורך בסיסי זה. לאורך הכביש יתפתח "סרט" ועצם העברתו פוגעת בראשו-ניות הנוף. באזורי תיירות במקומות שונים בעולם שנבנו לאורך כבישי חוף מושקע מאמץ גדול הכרוך בהוצאות ענקיות להוצאת הכבישים מאזורי החוף. אין טעם לחזור על מעשים שהוכרו כשגיאות תכנוניות חמורות במקומות אחרים בעולם.

כביש פנימי יצור גישה לאזורים פנימיים וצירי רחב, יקל על השליטה, יפתח דרך לחי-רות ויוזיל ניצול מחצבים (נחושת) בעתיד.

(ראה - א. חוברת "תכנית לפתוח חוף מפרץ אילת" / צוות הסקר והתכנון.

ב. תזכיר של א. ברוצקוט / האגף לתכנון / מ. הפנים בנספח המצורף.

ג. ר. לרמן / מתוך התזכיר "כביש אילת - שארם-א-שייך" בנספח המצורף).

ד. נמוקים הנדסיים

1. חוף הים מפותל. גם הכביש יהיה רב-פתולים, בנגוד לתואי הפנימי שבו אפשרי כביש בעל קוים ישרים ארוכים, בסטנדרט גבוה.
2. ההשקעות בכביש החוף גדולות יותר, והעבודה מסובכת יותר. קשה יותר להעריך מראש במדויק את היקף ההוצאות.
3. הבצוע יהיה ממושך יותר.
4. השקעות בהרחבה בבוא הזמן גדולות ביותר.
5. הכביש יהיה חשוף לסערות-דרום עזות כ-5 פעמים בשנה. ההגנה מסערות אלו מסובכת הרבה יותר מן ההגנה מפני השטפונות בתואי הפנימי, מה גם שתדירות השטפונות קטנה מאד.
6. נזקי סערה או נזקים אחרים יכולים לחסום את הכביש כליל עד לבצוע תקונים. אין אפשרות ירידה מן הכביש.
7. ניתן יהיה להתחיל להשתמש בדרך רק לאחר פריצת כל המחסומים בחוף.
8. יהיה בלתי אפשרי כמעט להעביר במקביל לכביש דרכים משניות לרכב המזיק לכביש, קוי חשמל או צנורות.
9. בתואי הפנימי ניתן יהיה לנסוע בקטעים המוכנים עוד לפני השלמתו המחלטת, ואף ללא זיפות.
10. שלב א' (עד הזיפות) יהיה זול בהרבה בתואי הפנימי.

ראה דו"ח הנדסי/ע. ברזילי.

5.6.1969

ב. כביש אילת - שארם-א-שיך / דו"ח הנדסי

עמינדב ברזילי

ראש מדור נקוז ומבנים הידראוליים / מע"ץ / המשרד הראשי

פ ת ח ד ב ר

תואי אילת - שארם-א-שיך ניתן לחלוקה לשלושה קטעים:

1. קטע אילת - וסית
2. קטע וסית - כיר
3. קטע כיר - שארם-א-שיך.

בעוד שלקטע אילת-וסיט לא היתה אלטרנטיבה טובה בשעה זו, הרי להמשך : מוסיט
דרומה הסתמנו מיד 2 אלטרנטיבות -

1. האלט' החופית
2. האלט' הפנימית.

המצדדים בתואי החופי אמנם הכירו בכך שהתואי החופי נופל בטיבו מהתואי הפנימי, אך
מתוך חוסר ידיעה, החזיקו בדעה שגורם השטפונות המופיע בתואי הפנימי, פוסל אלט' זו
לחלוטין.

למצדדי התואי הפנימי הוברר איפוא שיש לבדוק באופן יסודי את נושא השטפונות בתואי
הפנימי.

עבודה זו הוטלה עלי ובהקשר לכך סיירתי בשטח העבודה במשך כשבועיים, וערכתי
רישומים, תצפיות, מדידות וצילומים.

- - - -

הסיור בשטח העבודה

לסיור בשטח היו המטרות הבאות:

1. להעריך את עוצמת השטפונות.
2. להעריך את אורך הקטעים שיזדקקו להגנה כנגד נזקי שטפונות.
3. להעריך את תכונות 2 האלטרנטיבות כתואי לכביש (כמויות עבודות עפר, תואי אפקי, תואי אנכי וכו').

הערכת גיאויות צפויות בנחלים

הדרכים להערכת גיאויות צפויות הן:

1. ניתוח סטטיסטי של סדרת גיאויות מדורות שארעו בעבר.
2. חישוב תיאורטי על סמך ניתוח סטטיסטי של סדרת נתוני גשם מדורים, ידע מבוסס על משטר הגשמים וטיב הקרקע באגן.
3. הקש מאגן סמוך בעל תכונות דומות, אשר לגביו נתוני הגיאויות ידועים.
4. פענוח שטפונות שארעו בעבר, על סמך סימני זרימה בחתכי בקרה.

להלן הערכת התאמת הדרכים המפורטות לעיל למקרה הנדון:

- | | |
|---------|---|
| לסעיף 1 | אין כל נתוני מדירה הידרומטריים באגנים הנדונים. |
| לסעיף 2 | אין כל נתוני מדירה מטראולוגיים (מדידות גשמים) באגנים הנדונים. |
| לסעיף 3 | עקב: א) המרחק הגיאוגרפי הגדול (ראה דף מס' 9)
ב) השוני במשטר הגשמים (ראה ראיון עם רוזן)
ג) השוני בקרקע (ראה ראיון עם גיאולוגים)
כל נסיון להקיש מאגנים בנגב יהיה מופקפק. |
| לסעיף 4 | קיימים חתכי בקרה באפיקים, בהם סימני הזרימה הם ברורים, ע"כ שיטה זו נבחרה להערכת הגיאויות. |

הערכת הגיאויות עפ"י חתכי הבקרה

הקטעים הפרובלמטיים מבחינת השטפונות הם כידוע הנחלים דהב וכיד.

נחלים אלה ניזונים בעיקרם ממספר יובלים.

- | | |
|----------------|--|
| <u>נחל דהב</u> | ניזון מהיובלים - א. ודי אל ע' עיב
ב. ודי נצב |
| <u>נחל פיה</u> | ניזון מהיובלים - א. ודי מרסוס
ב. ודי כיד
ג. ודי אל בידא. |

חתכי הבקרה נמדדו כיוובלים, מהסיבה שהמצב הטבעי בהם לא הופר עקב תנועת הרכב כפי שהתרחש בודיות הראשיים.

להלן סיכום התוצאות

36 m ³ /sec.	ואדי אל ע' עיב	חתך בקרה מס' 1
65 "	ואדי נצב	2 " " "
55 "	" "	3 " " "
29 "	ואדי מרסוס	4 " " "
41 "	" "	5 " " "
48 "	ואדי ריד (יובל)	6 " " "
33 "	ואדי אל בידא	7 " " "
21 "	" " "	8 " " "

תוצאות ממוצעות (ומעוגלות)

40 m ³ /sec.	ואדי אל ע' עיב
60 "	ואדי נצב
35 "	ואדי מרסוס
50 "	יובל כיד
30 "	ואדי אל בידא

הסבירות שתהיינה גיאומטריות סימולטאניות באגני המשנה של יובלי הדהבוהכיד היא נמוכה ביותר, אך עם במקרה זה התוצאה תהיה -

100 - 150 m ³ /sec.	נחל דהב
100 - 150 "	נחל כיד

יש לזכור שבהערכות הידרולוגיות הנתון המבוקש הוא סדר הגודל של הגיאומטריות.

יחסי גודל אגן וספיקה (ראה שיחה עם מיכאלי)

בחישובי הגיאומטריות נתקבלו תוצאות דומות מאגנים שונים במידה ניכרת בגודלם, דבר זה מוסבר בהיקף המצומצם של הגשמים בעלי העוצמה החזקה.

ההבדלים בין אגנים בעלי גודל שונה, יתבטא איפוא לא בהבדלים בספיקות השיא, אלא בשכיחות השטפונות.

משמעות ההערכות ההידרולוגיות לגבי תכנון הכביש

מתכנן הכביש חייב לדעת בכמה תסתכם ההוצאה להגנה על הכביש בפני נזקי שטפונות. הוצאה זו (לצרכי הערכה תקציבית) היא תוצאת מכפלת כמות החומר להגנה במחיר יחידה.

כמות החומר להגנה היא מכפלת שלושה גורמים:

1. אורך הקטעים הדורשים הגנה

2. גובה ההגנה הנדרשת

3. עובי ההגנה הנדרשת

לנקודה מס' 1 אורך הקטעים הדורשים הגנה ניתן להערכה בשטח, על סמך מדידת קטעי המגע שבין פיתולי אפיק הזרימה והתואי המשווער. לפי סיכומים של כ-7.0 ק"מ.

לנקודה מס' 2 במקרה הנדון, כאשר האפיקים רחבים מאד, תהיה לספיקות בגודלים שונים השפעה מועטה בלבד על גובה הזרימה, הזרימות תתפשטנה לרוחב האפיק.

לפי הערכתי - ובנקודה זו הסכים אחי מר קורניץ, ראש המחלקה להידרומטריה בשירות ההידרולוגי - אפשר לאמץ כנתון תכנוני: גובה זרימה באפיק - 1.0 מ'.

לנקודה מס' 3 עובי ההגנה תלוי בעיקר במהירות זרימת המים. מהירות זו תלויה בשלושה גורמים:

א. גובה הזרימה - נתון תכנוני (על סמך ממצאים)

ב. שיפוע האפיק - נמדד

ג. אופי האפיק - נקבע לפי תצפית

להלן מספר דוגמאות:

החישובים נעשו לפי נוסחת מאנינג.

מקדם נסיונו התלוי בחספוס n =

הרדיוס ההידראולי R =

השיפוע I =

השיפוע הדומיננטי באפיקים הוא

מקדם החספוס הוערך

היות והאפיקים רחבים מאד בהשוואה לגובה הזרימה - אפשר להניח

$$U = \frac{1}{2} R^{2/3} I^{1/2}$$

$$I = 1.5\%$$

$$n = 0.028$$

$$R \sim h$$

h (m)	U (m/sec.)	Q m ³ /sec./n	ספיקות m ³ /sec. לאפיקים ברוחב שונה		
			50 m	100 m	200 m
0.50	2.80	1.40	70.00	140.00	280.00
0.75	3.60	2.70	135.00	270.00	540.00
1.00	4.40	4.40	220.00	440.00	880.00
1.25	5.10	5.10	320.00	640.00	1280.00
1.50	5.80	8.70	435.00	870.00	1740.00

אם נבדוק למשל אפיק ברוחב 100 מ' נראה שע"י עליית גובה הזרימה מ-0.75 - 1.0 מ' תעלה הספיקה העוברת בו מ- $270 \frac{m^3}{sec.}$ - 440, כלומר עליה של גובה הזרימה ב-33% הביא לעליית הספיקה באפיק ב-63%.

למעשה עליית הספיקה תהיה גדולה יותר כיוון שעם עליית גובה הזרימה המים יתפשטו לרוחב גדול יותר באפיק.

הערכות הידרולוגיות אחרות

בהזמנת המשרד המתכנן (החברה למדידות והנדסה אזרחית בע"מ) בוצעה בדיקה הידרולוגית ע"י מר נגב ומר קורניץ.

התוצאות שהומצאו על ידם גבוהות במידה רבה מהתוצאות שנתקבלו על ידי.

במידה ויוברר שההפרש בין קביעות אלה, עלול להיות בעל השפעה גדולה על ההכרעה בין האלטרנטיבות, יש לעמוד על כך שתתקיים יציאה משותפת לשטח לשם קבלת מספרים מוסכמים.

מאחר ואני מתבסס על חתכי בקרה, אין לי ספק שסדר הגודל של הספיקות שקבעתי לא ישתנה בעקבות סיור משותף בשטח.

נספחים לפרק ההידרולוגי

1. שיחה עם רוזנן , סגן מנהל השירות המטראולוגי - משרד התחבורה.
2. שיחה עם מיכאלי, ראש המחלקה להידרולוגיה בשירות ההידרולוגי - משרד החקלאות
3. שיחה עם קורניץ, ראש המחלקה להידרומטריה בשירות ההידרולוגי - משרד החקלאות
4. שיחה עם שמרון וגורפינקל, גיאולוגים במחלקה לגיאולוגיה - האוניברסיטה העברית בירושלים
5. התיחסות למרחק חאגנים הנדונים לאגנים ידועים כנגב.
6. שרטוטים וחישובים של חתרי בקרה.

שיחות עם מומחים

1. שיחה עם מר רוזנן - סגן מנהל השירות המטראולוגי

השיחה התקיימה בבנין השירות המטראולוגי בתאריך 26.5.69.

הדברים המפורטים למטה הם אלה שנאמרו ע"י מר רוזנן:

"ניתן להתוות את קו אילת-סואץ כקו גבול בין משטר גשמי הנגב לבין משטר גשמי סיני.

משטר גשמי סיני שונה בתכלית ממשטר גשמי הנגב הישראלי.

באזור סיני אין לצפות לגשמים בעוצמה העולה על 10 מ"מ לשעה בעוד שבנגב הישראלי הדרומי ניתן לצפות לגשמים בעוצמה של 30-40 מ"מ לשעה.

עקב העוצמות הנמוכות של הגשמים נדירים מאד השטפונות הגדולים.

לצורך השוואה ניתן לומר שבכביש הערבה בקטע יוטבתא-אילת גדולה הסכנה מנזקי

שטפונות פי 20 (עשרים) מאשר בקטע הפנימי בכביש אילת שארם-א-שיך.

הגשמים האפיניים הם בעוצמה נמוכה על שטחים נרחבים.

יש הבדל בכמויות הגשמים בין החלק המרכזי של סיני לבין החלקים בשוליים. במרכז כמויות הגשמים יותר גדולות.

היות ואנו למעשה חסרי אונים לגמרי מבחינת נתונים מדודים ורשומים, השיטה היחידה

להשגת קנה מידה לגודל השטפונות היא ע"י מדידת חתכי זרימה של שטפונות שארעו

בעבר וחשובם."

2. שיחה עם מר מיכאלי - ראש המחלקה להידרולוגיה בשירות ההידרולוגי.

השיחה התקיימה בבנין השירות ההידרולוגי בירושלים בתאריך 26.5.69.

הדברים המפורטים למטה הם אלה שנאמרו ע"י מר מיכאלי:

"הגשמים שעוצמתם גורמת לשטפון מכסים שטחים קטנים יחסית, הם עלולים לכסות

אגן קטן בשלמותו או חלק מאגן גדול בלבד, כתוצאה מכך יש דמיון בין ספיקות השיא

של אגנים גדולים ובינוניים. ההבדל ביניהם הוא כנראה לא בספיקות השיא, אלא

בתדירות השטפונות, שהיא גדולה יותר באגנים הגדולים.

3. שיחה עם מר קורניץ - מנהל המחלקה ההידרומטרית בשירות ההידרולוגי בתאריך 2.6.69

מר קורניץ השתתף בסיור בשטח עם מר נגב מתה"ל.

תמצית דבריו הנוגעים לנושא הכביש הם:

1. האלטרנטיבה הפנימית היא בהחלט מעשית, גם בקטע הדרומי (דהב - שארם-א-שיך)

הוא ממליץ על התואי הפנימי.

2. ניתן בהחלט להתוות את הכביש באפיקים בחלקים המצויים מעל לרום פני השטפונות.

3. לצרכי תכנון ההגנות יש להביא בחשבון גובה זרימה של 1.0 מ', כלומר הגובה הרצוי של רום פני הכביש כ-1.5 מ' מעל לרום תחתית חתך הזרימה.

השיחה היתה בלתי פורמאלית, לצורך קבלת ממצאי הדו"ח, היא הפנה אותי למתכנן הכביש.

קיים הבדל ניכר מאד בין הערכות הספיקה שמופיעות בדו"ח הנ"ל לבין ההערכות שלי. בקשתי התייחסותו לעובדה זו. בתשובתו אמר שאינו מתייחס לדו"ח שהוגש כאל דו"ח הידרולוגי. מפאת קוצר הזמן נעשתה עבודת שדה מועטה והיתה הסתמכות בדו"ח על נתוני זרימה מהנגב. בכוונתו לערוך בעתיד סקר הידרולוגי יסודי בשטח.

4. שיחה עם הגאולוגים שמרון וגורפינקל

השיחה התקיימה בבנין הגיאולוגיה באוניברסיטה העברית בירושלים בתאריך 26.5.69. השיחה נסבה בעיקרה על השוואת הרקע הגיאולוגי של אגני נחלי הנגב והשלכותיו לגבי עוצמת חלחול מי הגשמים באגנים אלה. הוברר שיש הבדל גיאולוגי מהותי בין האגנים המשווים.

בנגב הסלעים הם סדימנטריים ושכבתיים, החומר מתפרק בחלקו בתהליכי המסה, קיים חומר חרסיתי היוצר בשכבה העליונה של פני הקרקע שכבה אסומה יחסית לחלחול. תנאים אלה גורמים להקטנת ממדי החלחול ולהגדלת הנגב העילי.

באגני דהבוכיה הסלעים הם גרניסיים, אשר מטבעם מאד סדוקים ושכבותיהם לאו דוקא אפקיות, הפירוק המיכני שלהם נותן חומר גס, גרגר "ארקוזה" אשר הוא מאד מחלחל. חומר זה מצוי בתשתית הודיות ויש להניח שהוא כולע חלק ממי השטפונות. בקרקעות אלה לא נוצר קרום על פני השטח לאחר הרטבה כפי שקורה בקרקעית הנגב.

הריחוק הגיאוגרפי של אגנים לצרכי השוואה

היות ויש נטיה להשוות את המצב באגני הניקוז של הקטע הפנימי (ואדי נצב, ואדי כיד וכו') לנחלים מוכרים יחסית בדרום הארץ, רצוי להדגיש את המרחקים הגיאוגרפיים בין אגנים אלה, לבין האגנים הנדונים.

להלן מספר דוגמאות:

מרחקים בקו אוויר ממרכז הכובד של אגני הניקוז בתואי הפנימי (ממוצע בין נצב ופיר) לבין אגנים בדרום הארץ

האגן המשווה	ה מ ר ח ק
חלק הפארן הדרומי הנמדד בהר חלמיש	כ-175 ק"מ (שוה למרחק אוירי ב"ש-חיפה)
אגן צין	כ-300 ק"מ (שוה למרחק אוירי אילת-נתניה)
אגן באר-שבע	כ-350 ק"מ (שוה למרחק אוירי אילת-חיפה)

להלן נתונים שנמדדו בפארן תחנת חלמיש (אגן דומה בגודלו לאגן דהב):

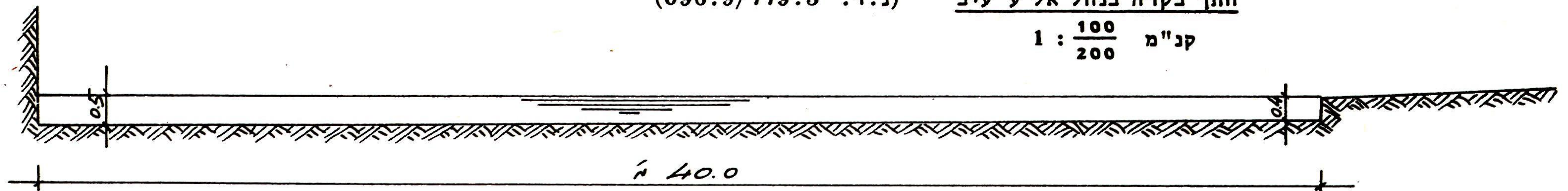
ש נ ה	ספיקת שיא (ממ"ע/שניה)
62/3	11
63/4	47
65/6	82
66/7	124
67/8	190

ה ע ר ה: הנתונים נמסרו לי בצורה בלתי פורמלית, הם טרם נבדקו או אושרו.

(ג.ד. 096.9/779.5)

חתך בקרה בנחל אל ע' עיב

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$U = \frac{1}{n} R^{2/3} I^{1/2}$$

$$n = 0.028$$

$$h' = 0.45$$

$$R \sim h$$

$$R^{2/3} = 0.587$$

$$I = 0.015$$

$$I^{1/2} = 0.1225$$

$$A \sim B \cdot h = 40 \times 0.45 = 18.0 \text{ m}^2$$

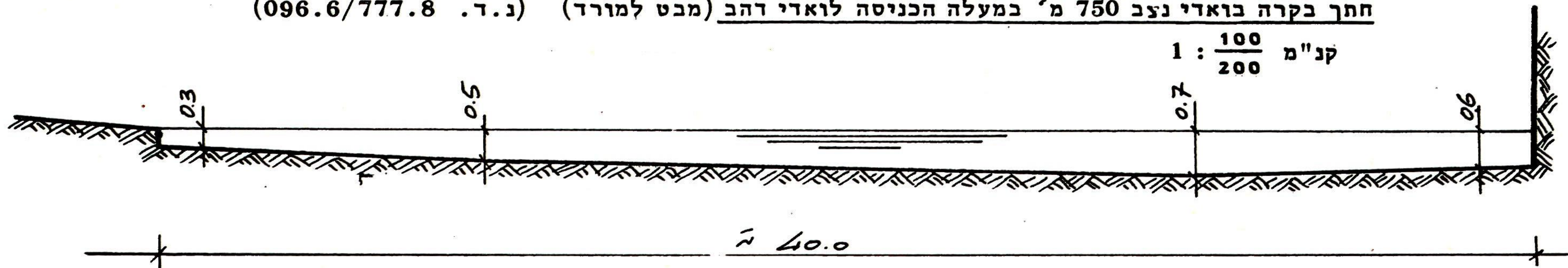
$$U = \frac{0.1225 \cdot 0.584}{0.028} = 2.57 \text{ m/sec.}$$

$$Q = 2.57 \times 18.0 = \underline{\underline{36 \text{ m}^3/\text{sec.}}}$$

חתך בקרה מס' 1

חתך בקרה בואדי נצב 750 מ' במעלה הכניסה לואדי דהב (מבט למורד) (נ.ד. 096.6/777.8)

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$U = \frac{1}{n} R^{2/3} I^{1/2} \quad n = 0.028 \quad I = 1.5\% \quad I^{1/2} = 0.1225$$

$$\bar{h} = 0.55 \quad R \sim h \quad R^{2/3} = 0.671$$

$$A \sim \bar{h} \cdot B = 40 \times 0.55 = 22 \text{m}^2$$

$$U = \frac{0.1225 \cdot 0.671}{0.028} = 2.94 \text{m/sec.}$$

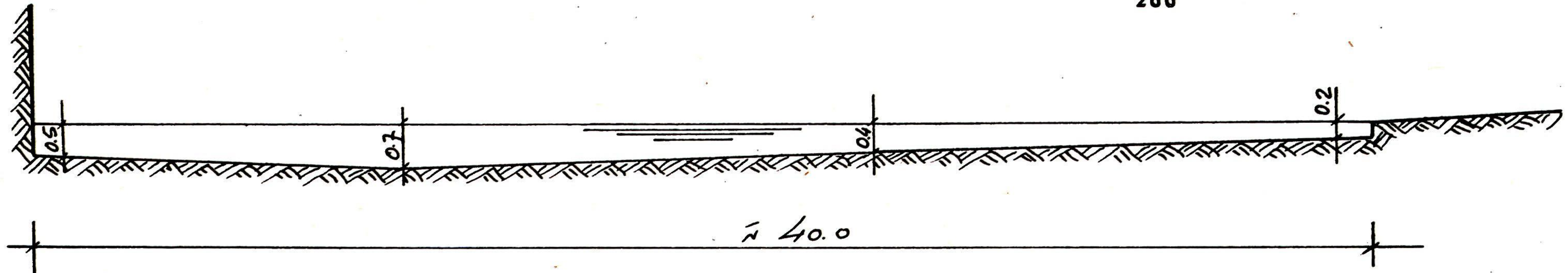
$$Q = U \cdot A = 2.94 \times 22 = \underline{\underline{65.0 \text{m}^3/\text{sec.}}}$$

חתך בקרה מס' 2

(נ.ד. 096.3/7783)

חתך בקרה בואדי נצב 1250 מ' במעלה הכניסה לואדי דהב (מבט למורד)

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$n = 0.028 \quad I = 1.5\% \quad I^{\frac{1}{2}} = 0.1225$$

$$R \sim h \quad \bar{h} = 0.5 \quad R^{\frac{2}{3}} = 0.63 \quad A = 40.0 \times 0.5 = 20.0$$

$$U = \frac{0.1225 \cdot 0.63}{0.028} = 2.75 \text{ m/sec.}$$

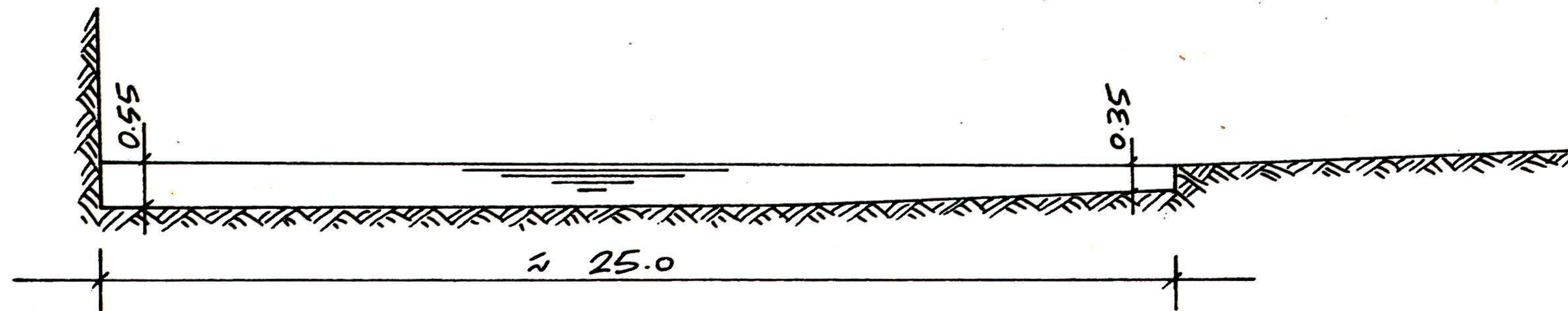
$$Q = 2.75 \times 20.0 = 55.0 \text{ m}^3/\text{sec.}$$

חתך בקרה מס' 3

(נ.ד. 081.3/745.8)

חתך בקרה בואדי מדסוט

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$n = 0.028 \quad I = 0.015 \quad I^{\frac{1}{2}} = 0.1225 \quad \bar{h} = 0.45m$$

$$R \sim h \quad R^{\frac{2}{3}} = 0.587$$

$$U = \frac{1}{n} R^{\frac{2}{3}} I^{\frac{1}{2}} = \frac{0.587 \cdot 0.1225}{0.028} = 2.57m/sec.$$

$$A = B \cdot h = 25 \times 0.45 = 11.25m^2$$

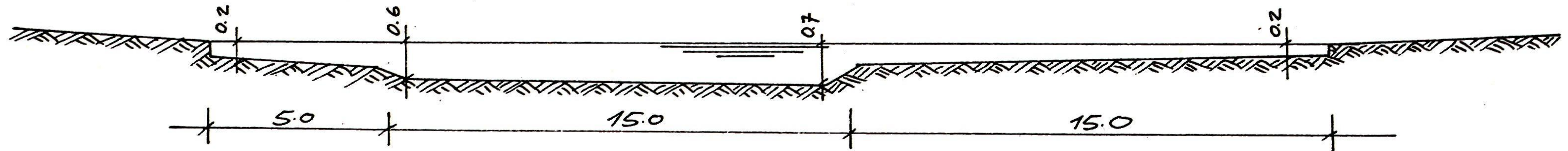
$$Q = U \cdot A = 2.57 \times 11.25 = \underline{\underline{29.0m^3/sec.}}$$

חתך בקרה מס' 4

(נ.ד. 080.1/746.8)

חתך בקרה בואדי מדטוס

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$n = 0.028 \quad I = 0.015 \quad I^{\frac{1}{2}} = 0.1225$$

$$R \sim h \quad \bar{h}_1 = 0.25 \quad \bar{h}_2 = 0.65$$

$$R_1^{2/3} = 0.397 \quad R_2^{2/3} = 0.750$$

$$A_2 = 15.0 \times 0.65 = 9.75$$

$$U_1 = \frac{0.397 \cdot 0.1225}{0.028} = 1.74 \text{ m/sec.}$$

$$A_1 = 20.0 \times 0.25 = 5.00$$

$$U_2 = \frac{0.750 \cdot 0.1225}{0.028} = 3.28 \text{ m/sec}$$

$$Q_1 = 5.00 \times 1.74 = 08.7 \text{ m}^3/\text{sec.}$$

$$Q_2 = 9.75 \times 3.28 = 32.0 \text{ m}^3/\text{sec.}$$

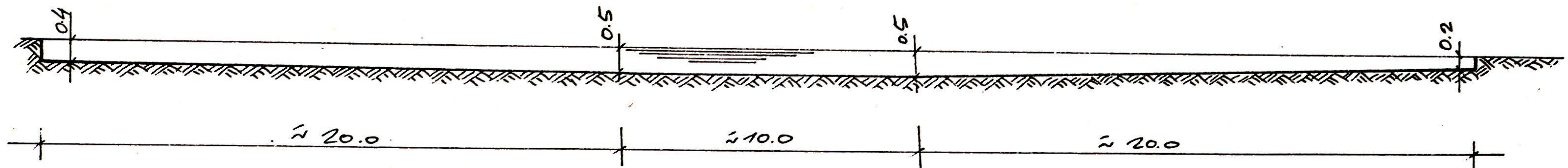
$$Q = \underline{\underline{40.7 \text{ m}^3/\text{sec.}}}$$

חתך בקרה מס' 5

(נ.ד. 077.5/746.1)

חתך בקרה ביוכל הכיר

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$I = 1.5\% \quad I^{\frac{1}{2}} = 0.1225 \quad R \sim h \quad \bar{h} = 0.4 \quad R^{\frac{2}{3}} = 0.543$$

$$A = 50.0 \times 0.4 = 20.0$$

$$U = \frac{0.1225 \cdot 0.543}{0.028} = 2.38 \text{m/sec.}$$

$$Q = 20.0 \times 2.38 = 47.5 \text{m}^3/\text{sec.}$$

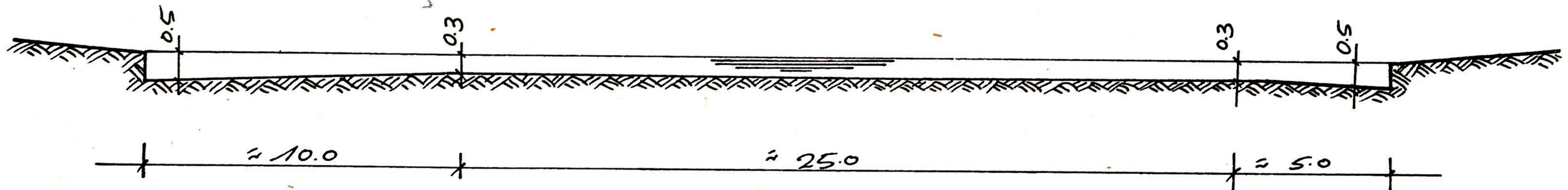
=====

חתך בקרה מס' 6

(נ.ד. 078.8/737.2)

חתך בקרה בואדי אל בירא

דנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$\bar{h} \sim 0.35$$

$$R \sim h$$

$$A = 40 \times 0.35 = 14.0 \text{ m}^2$$

$$I = 1.75\%$$

$$I^{\frac{1}{2}} = 0.1323$$

$$n = 0.028,$$

$$R^{\frac{2}{3}} = 0.497$$

$$U = \frac{1}{n} R^{\frac{2}{3}} I^{\frac{1}{2}} = \frac{0.497 \times 0.1323}{0.028} = 2.35 \text{ m/sec.}$$

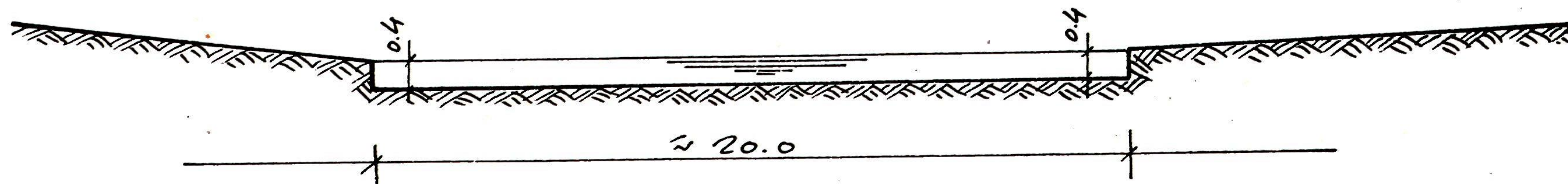
$$Q = 14.0 \times 2.35 = \underline{\underline{33.0 \text{ m}^3/\text{sec.}}}$$

חתך בקרה מס' 7

(נ.ד. 078.5/737.5)

חתך בקרה בואדי אל בידא

קנ"מ $1 : \frac{100}{200}$



$$n = 0.028 \quad I = 0.0175 \quad I^{\frac{1}{2}} = 0.1323 \quad \bar{h} = 0.4$$

$$A = 20.0 \times 0.4 = 8.0 \text{ m}^2, \quad R \sim h \quad R^{\frac{2}{3}} = 0.543$$

$$U = \frac{0.543 \cdot 0.1323}{0.028} = 2.56 \text{ m/sec.}$$

$$Q = 2.56 \times 8.00 = \underline{\underline{20.5 \text{ m}^3/\text{sec.}}}$$

סיכום בעית השטפונות

סקר התואי הפנימי הראה שהואדיות בהם יעבור התואי, הם למעשה בקעות רחבות אשר רוחבן נע בין 400 - 250 מ' ואשר בהן מתפתל אפיק פעיל ברוחב של כ-50 מ'. רובו של התואי יעבור בשטחים אשר המפלס הטבעי שלהם גבוה יותר מרום פני המים בעת השטפונות.

אותם הקטעים אשר בהם ישיק האפיק הפעיל לתואי יוגנו כנגד נזקי שטפונות.

אורך קטעים אלה הוא	7.0 ק"מ
גובה הזרימה המשווער	1.0 מ'
גובה הגנה רצוי	1.5 מ'
מחיר ממ"ע חמר הגנה	25 ל"י
מחיר הגנה למ' רץ סוללה	25-30 ל"י
מחיר סכ"ה הגנה	2.000.000 ל"י

תבוא בחשבון הגנה באמצעות אבן שפיכה או באמצעות גביונים (רשתות ממולאות אבנים). במקרה הראשון נפח האבן הדרוש הוא בערך כפול מאשר במקרה השני.

השוואת האלטרנטיבות

לאחר שהוסבר שבעית השטפונות ניתנת לפתרון במחיר סביר, רצוי להשוות את התואים מכל הבחינות. ההשוואה היא בין קטע נויבע-רס אתנתור - בחוף שבין נויבע-ואדי מררי בתואי הפנימי.

הגורם המשווה	אלט' החוף (נויבע - רס אתנתור)	אלט' הפנימית (נויבע - ואדי מררי)
השקעה	יקרה יותר, בערך ב-15-10 מיל'	-
זמן (משך ביצוע)	ארוך יותר בערך בשנה אחת	-
השקעות מיוחדות	חציבות, הגנה בפני נזקי סערות, גדר בטיחות	הגנה בפני נזקי שטפונות
תואי	גרוע	טוב
בטיחות	-	עדיף
שימוש למסלולי חירום	-	מתאים
יחס בין קצב ההשקעה לניצולה	לא נוח	נוח
השקעות בהרחבה ושיפור בעתיד	יותר גדולות	-
צווארי בקבוק בתואי	יש	אין
מבחינת סכנות ניתוק, חבלה ותצפית	-	עדיף

פירוט הסעיפים המושווים

1. ההשקעה - ההשקעה הנדרשת היא מכפלת הכמויות במחיר היחידה.

א. הכמויות. בקטעי עבודות העפר ניתן להעריך את הכמויות עם תחום שגיאה

סביר. אין הדבר כך לגבי החציבות בקטע מחסומי החוף.

עקב התנאים האובייקטיביים בהם הוטל על המתכנן לפעול, עלולה להיות

שגיאתו בהערכת כמות החציבה, בסדר גודל של 25% - 50%.

התקדים של כביש הגישה לחרמון בו קלע המתכנן למטרה בהערכת הכמויות

אינו רלבנטי, במקרה ההוא, חומר המיפוי המצוי מעולה יותר, השטח כולו

בר גישה ותצפית, ורמתו הנמוכה יותר של הכביש מותיר בידי המתכנן

תחום נרחב יותר של אילתור.

במקרה שאנו דנים בו, אין בידי המיפוי כרי לסייע למתכנן, השטח למעשה

איננו בר גישה חפשית ותחום האילתור מצומצם - בין מצוקים וים.

אי לכך התאריך הראשון בו יופיע ערך נפח החציבה האמיתי יהיה עם הגשת

החשבון של הקבלן - לתשלום.

ב. המחירים - לגבי עבודות עפר לא צפויות כל הפתעות. לגבי החציבה - אין

הדבר כך.

בארץ טרם בוצעה עבודה בהיקף ובתנאים דומים לעבודה זו. המחיר שנמסר

לנו ע"י המתכנן (8.0 ל"י לממ"ע) הוא נמוך גם מהמקובל בארץ (בתחומי

הקו הירוק).

אין להניח, וגם אין לדרוש זאת, שהקבלן יבצע עבודה כה קשה ללא רווח

מתאים. יש לצפות לכך, שכשיעמוד הקבלן בפני מיכלול הבעיות וההוצאות

שתהיינה כרוכות בביצוע עבודת החציבה, הוא ימצא דרך להעלות את

תביעותיו, ובודאי גם תימצא דרך לפצותו.

אי לכך מוטב שנביא בחשבון מחיר של כ-15 ל"י לממ"ע חציבה שהוא יותר

ריאלי.

אי הבהירות הן לגבי הכמויות בקטע החציבה והן לגבי מחיר היחידה נותן מקום לשגיאה

גדולה בהערכה התקציבית לביצוע קטע זה.

ה ז מ ן

תנאי העבודה שונים מאד בשני התנאים והדבר ימצא את ביטויו באורך משך הביצוע.

תנאי פנימי	תנאי חוץ	
-	יותר גדול	נפח לחפירה או חציבה
נוחה	מוגבלת	אפשרות התפרסות כלי העבודה
נוחות	בלתי נוחות	דרכי שירות

בתנאי הפנימי ניתן לפרוס את הכלים לכל האורך ולסיים את העבודה במהירות. לעומת זה בקטע מחסומי החוף יש לצפות שהעבודה תתקדם עקב בצד אגודל, כי הפריצות הן ברוחב מצומצם - דבר המונע שימוש בכלים רבים ומצמצם את אפשרויות התמרון של הכלים. קשה להעריך את משך הזמן שידרש לביצוע עבודה זו. על כל פנים ניתן להניח בודאות די רבה, שביצוע בתנאי החופי ימשך כשנה יותר מאשר הביצוע בתנאי הפנימי.

מסלולי חירום

בכבישים שנסללים לאחרונה משתדלים לשבץ קטעים שעשויים לשמש כמסלולי חירום. בתנאי הפנימי יתקבלו קטעים אלה ללא כל מאמץ מכוון לאורך קילומטרים רבים, בעוד שבתנאי חוף הים ספק אם ימצאו קטעים כאלה בכלל.

תנאי אפקי - בתנאי הפנימי יהיה התנאי האפקי נוח מאד וניתן יהיה לבצע כביש בסטנדרט גבוה מבחינה זו ואילו בתנאי החוף בגלל קטעי החציבה יאלצו להתוות את התנאי בצורה מפותלת ויתקבל תנאי אפקי גרוע על כל המגבלות הנובעות מכך.

ביצוע הדרך בשלבים (מבחינת גימור).

ביצוע שלב פריצת הדרך בלבד -

בתנאי הפנימי - קל ומהיר; רק עבודות עפר בהיקף מצומצם.

בתנאי החוף - קשה, מחייב ביצוע כל החציבה.

דרכים מקבילות לשימוש צבאי

בתנאי הפנימי - קל לביצוע, למעשה שיפור הדרכים הקיימות.

בתנאי החוף - מחייב השקעה ניכרת.

חוסר אפשרות להתפרס מהכביש

רובו של הקטע המרכזי (נויבע - רס אתנתור) מצטוין בכך שפני השטחים משופעים לעבר הים בשיפוע חזק - 20% - 10 ומכוסים סלעים במידה המונעת אפשרות התפרסות מהכביש בעת הצורך.

ב ט י ח ו ת

בקטע מחסומי החוף יתפתל התואי ברדיוסים קטנים, קטעים אלה מועדים לתאונות דרכים. אין להשען על כך שנפח התנועה יהיה קטן, גורם זה עלול להשפיע בכוון ההפוך, כיוון שבכביש דל תנועה עירנות הנהג פוחתת. בקטעים אלה יהיה צורך בהשקעות ניכרות בהתקנת גדרי בטיחות.

כבישי רוחב

כביש עורקי משמש כשלד לצרכי רוחב, עקב מציאות שרשרת ההרים המקבילה לחוף לא יוכל תואי החוף למלא תפקיד זה.

השקעות בהרחבת הכביש

עלינו להביא בחשבון גם הוצאות שמועד השקעתן יהיה בעתיד. הרחבת הכביש בתואי החוף תהיה כרוכה שוב בהוצאות גדולות מאד בחציבות - גדולות יותר מהוצאות החציבה המקוריות (לכל מ' הרחבה). כיוון שחודרים למצוקים גבוהים יותר, בעוד שהרחבת הכביש בתואי הפנימי תהיה כרוכה בהשקעה מצומצמת רק הרחבת הסוללה ואספלט. השקעה נוספת בהגנות לא תדרש.

היחס בין קצב ההשקעה וניצולה (בעיות מימון)

- בתואי הפנימי - הביצוע הכולל יהיה בזמן קצר יותר וחלק מהביצוע - (ההגנות בפני שטפונות) יוכלו לבצע כאשר הכביש כבר יהיה בשימוש.
- בתואי החוף - ביצוע השלב של כל עבודת החציבה הוא תנאי להתחלת השימוש בדרך.
- בסיכום - בתואי החופי יושקע בסף רב יותר ולתקופה ארוכה יותר עד אשר הוא ישא פרי. אפשר להעריך את הוצאות המימון המתווספות עקב כך בלפחות מיליון ל"י.

מחסומי החוף כצוארי בקבוק לתנועת גייסות

יש לקבל כנתון את העובדה שעקב התנאים הטופוגרפיים בקטע מחסומי החוף, ומחיר החציבה הגבוה, יותווה הכביש בקטע זה ברדיוסים קטנים מאד ורוחב החציבה יהיה מינימלי.

כתוצאה מכך, יתקבל כביש בעל מהירות תנועה אפשרית מוגבלת ומרחקי ראות קצרים. מצד מערב התואי יהיה תחום במצוקי הגרניט ומצד מזרח - בים.

בסיכום יבנה ציר אידיאלי לחסימה, כל כלי רכב חקוע יגרום ליצירת פקדים וחסימת הציר. כל מי שראה במלחמה צירי תנועה חסומים ברכב שרוף (של האויב, אך לא לעולם חוסן), יבין שיהיה זה פשע להתוות את הכביש כך שיהיו בו קילומטרים רבים של צוארי בקבוק.

נזקי סערות הים

התנהגות גלי הים היא אחת התופעות הפחות מובנות בטבע, לא מקובל לסלול כבישים עורקיים בתואי שנתון לסכנת נזקי גלי הים, במקרים שאין מנוס מכך סוללים בחו"ל כבישים אלה על גבי עמודים (ויאדוקסים) אפשר להבין מעובדה זו, איזה סכומים מוכנים להשקיע על מנת להחלץ מפגיעת גלי הים.

תצפית

הכביש בתואי החוף יהיה חשוף לתצפית האויב.

תובלה

הכביש בתואי החוף יהיה פגיע יותר לתובלה ע"י האויב.

ניתוק הכביש

ניתוק הכביש בתואי החוף באזור המחסומים משמעותו ניתוק מוחלט של הדרך, בעוד שכל ניתוק בדרך הפנימית ניתן לעקיפה בקלות.

סוף דבר

בסופו של דבר מן הדין שהשקעה כספית בהיקף כה נכבד יהיה לה איזה שהוא הגיון פנימי משלה.

עלינו לשאול את עצמנו לאיזו מטרה נסללת דרך זו?

אם המדובר בדרך לשימוש ארעי, צבאי בעיקר, הרי תוך השקעה מצומצמת ובזמן קצר ניתן להכשיר למטרה זו את הדרך הקיימת בתואי הפנימי.

ואם בדרך לשימוש של קבע מדובר, הרי יש לצפות לעלית משקלו של הגורם האזרחי בשטח, ויהיה זה בניגוד להגיון אם בעצם ביצוע הדרך בחוף נהרוס את הבסיס העיקרי לפיתוח האזרחי של השטח.

נספחים - לפרק השוואת התואים

1. סקר הקטעים בתואי הפנימי
2. הערכת כמויות בקטע מחסומי החוף.
3. סקר עבירות ודרכים לאורך חוף מפרץ אילת דצמבר 1968 -
חברה למדידות והנדסה אזרחית בע"מ.

סקר הקטע המושווה בתואי הפנימי - קטעים (להגנה - שפועים - עבודות עפר)

ה ק ט ע	נ.ד., תחולי וסופי	הגנה בפני נזקי שטפונות			שפועאותי טבעי בתואי (%)	עבודות עפר
		הגנה (מ"א)	רוחבהאפי בקטעלהגנה (מ')	נ.ד. מרכזי		
ואדי מקנץ	114.5/822.0-107/821.0	113.5/822.1	750	30	5-6	מועסות
ואדי דמעי	107.0/821.0-101.5/806.4	-	-	-	2-3	מינימליות
ואדי אבו גרדן	101.5/806.4-099.0/800.6	-	-	-	3	מינימליות
ואדי אל ע'עיב	099.0/800.6-097.5/777.5	097.5/789.5	1500	250	1.5	מינימליות
ואדי דהב	097.5/777.5-097.5/772.0	097.6/775.0 (1	500	250	1	מועסות
		097.5/773.0 (2	500	250	1	מועסות
ואדי אבו חשיב	097.5/772.0-093.2/770.7	-	-	-	2.5	מועסות
ואדי מעין א שרקי	093.2/770.7-090.9/764.8	-	-	-	3	מינימליות
ואדי סיל נעמה	090.9/764.8-0.904/761.6	-	-	-	3.5	מינימליות
ואדי קני	090.4/761.6-087.8/754.8	-	-	-	3	מינימליות
מעבר שהירה	087.7/754.8	-	-	-	10-12	ניכרות
ואדי מלחך (א	087.8/754.8-081.7/745.2	-	-	-	5	בינוניות
(ב	081.7/745.2-080.6/743.7	081.3/744.7	500	200	2.5	מועסות
ואדי כיד (א	080.6/743.7-080.3/741.8	080.5/743.0	250	300	1.5	מועסות
(ב	080.3/741.8-081.0/736.2	080.4/741.5 (1	750	250	1	מועסות
		080.7/740.2 (2	250	250	1	"
		081.5/739.4 (3	250	250	1	"
		081.9/738.3 (4	500	250	1	"
		081.5/737.4 (5	500	250	1	"
(ג	081.0-736.2-082.1/733.1	081.0/735.9 (1	250	400	1	מועסות
		082.4/734.0 (2	500	400	1	"
ואדי מרין - בואכה מרסא אל עט		-	-	-	-	-
	סה"כ להגנה	7000מ"א				

הערכת אורך הקטעים הקשים במחסומי החוף

הנתונים לגבי המחסום הצפוני נלקחו מהדו"ח שהוצא ע"י החברה למדידות והנדסה אזרחית בע"מ עפ"י סיור שהתקיים בתאריכים 10-12.10.68.

הנתונים לגבי המחסום הדרומי נלקחו בסיור שהתקיים על ידי בתאריכים 9-21.5.69.

ה ק ט ע	עבודות עפר (ק"מ אורך)	חציבות (ק"מ אורך)
	ניכרות גדולות מאד	
המחסום הצפוני (וסיט - דהב)	2.1 ק"מ 2.3 ק"מ	3.8 ק"מ
המחסום הדרומי (דהב - רס אנתור)	3.2 ק"מ 4.1 ק"מ	5.2 ק"מ
סה"כ	5.3 ק"מ 6.4 ק"מ	9.0 ק"מ

קטע נקב שהין במחסום הצפוני (2.5 ק"מ) הוגדר (בדו"ח החברה למדידות והנדסה אזרחית) כבלתי ניתן לפריצה במחיר סביר.

ניתן להגדיר כך גם חלק ניכר מהקטע לחציבה במחסום הדרומי.

ג. הכביש וחופי המפרץ

חוות דעת

1. רשות שמורות הטבע / אלוף (מיל.) א. יפה
2. צוות סקר ותכנון לדרום סיני
3. משרד הפנים / א. ברוצקוס, הממונה על התכנון הארצי
4. אוניברסיטת ת"א / המח' לזאולוגיה / ד"ר ל. פישלזון
5. האוניברסיטה העברית / המח' לזאולוגיה / ד"ר דב פור
6. החברה להגנת הטבע / א. זהבי
7. החברה לחקר ימים ואגמים / אלוף (מיל.) יוחאי בן נון.

1. הקדמה

רשות שמורות הטבע עוקבת בעניין אחרי פעולות הפתוח בסיני. תיק זה עוסק בכביש אילת - שארם-א-שיך מנקודות מבט שונות: הנדסית, תכנונית, מדעית; מבחינת המערך האזורי; מבחינת שמירת ערכי הטבע והנוף.

ולגופו של עניין:

חופי מפרץ אילת עשויים להפוך לאיזור תיירות בעל מוניטין עולמי. זרם התיירות העממית המחפש מקומות חדשים ושונים מאזורי התיירות המוכרים, עתיד לגלות חופים ונופים מיוחדים אלה, ובמדה ונצליח להפנות חלק מזרם זה אלינו תקבל תנועת התיירות לארץ אופי ומימדים חדשים.

פיתוח מתקני שרותים עבור תיירות פוטנציאלית זו חייב להיעשות תוך שמירת גורמי המשיכה והיחוד העיקריים של האזור. גורמים אלה מורכבים מנופי מדבר ואלמוגים בלתי מוכרים ופראיים והאזור בכללותו מצטיין בעובדת היותו בלתי מופרע מהעדר פעולות פתוח בעבר.

התווית הכביש הנדון לאורך כל חופי המפרץ תגרום לשינוי אלמנטי המשיכה הבסיסיים של האזור כבר בפעולות הפתוח הראשונות הנעשות בו. מלבד הפגיעה הפיזית בחופים מענינים, הרי עצם הכנסת הכביש והתנועה העתידה להתפתח בו, הופכת את האזור לדומה יותר לאזורים מפותחים ומקטינה את יחודו. התנועה לכל האורך אינה מותירה מקומות מבודדים ואקסקלוסיביים שיאפשרו פיתוח אזורי נופש בעלי רמות שונות וסוגים מיוחדים אשר יתאימו למספר גדול יותר של מבקרים פוטנציאליים.

מנסיון מדינות שונות אשר בהן התפתחו אזורי תיירות לאורך כבישי חוף ניתן ללמוד, כי תיקון שגיאות העבר בתכנון מערכת הכבישים כמעט אינו אפשרי וכרוך בהשקעות ענק. מתוך ראיה כי אזור מפרץ אילת מכיל פוטנציאל חירי שמעטים דוגמתו בעולם, יש להבטיח כי פוטנציאל זה יינזק במידה מועטה ככל האפשר וכי לא נחזור כאן על מעשים שהוכרו כשגיאות במקומות אחרים בעולם.

אלוף (מיל.) אברהם יפה

2. צוות סקר ותכנון לדרום סיני

מערכת הדרכים בחוף המפרץ

ניתן לפתור את הקשר היבשתי בשתי צורות:

- א. כביש לאורך החוף המחבר לאורכו את כל הנקודות.
- ב. כביש פנימי, מרוחק מעט מקו החוף ויציאות בדרכי גישה קצרות אל הנקודות המצויות ליד שפת הים.

באופן מעשי שתי האלטרנטיבות אפשריות. תוואי הכביש המתוכנן כרגע מאילת לשארם-א-שיך עדיין לא נקבע. מאחר והכביש הנדון ייעשה אך ורק מתוך הצורך לחבר את שתי הנקודות שבקצותיו, ננסה לבחון את השפעתו על המערכת שתתפתח למלוא אורכו.

התווית הכביש תעורר בעיות ומגבלות בתחומים הבאים:

1. רוחב ועומק רצועת הפתוח.
2. אפשרויות שימושי הקרקע.
3. אופי הפתוח לאורך החוף והתייחסותו לנוף.
4. סכימת התכנון והפתוח.
5. בעיות הנדסיות ותחבורתיות.

א. בדיקת הבעיות הנוצרות עקב התוויה לאורך החוף:

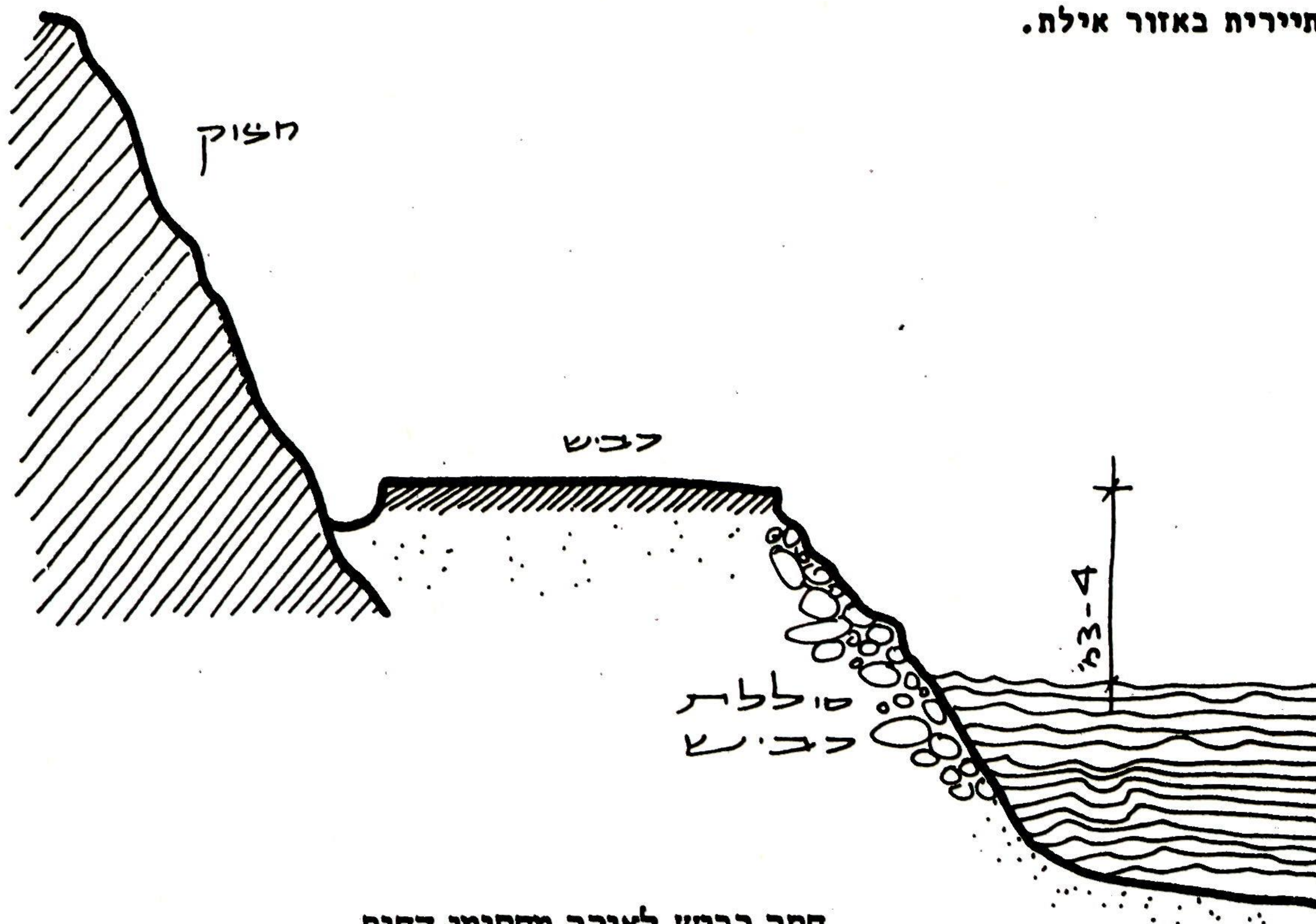
1. רוחב רצועת הפתוח:

כביש לאורך החוף מכתיב למעשה את רוחב רצועת הפיתוח האזורי. אם בראשיתו הוא בחזקת תמריץ עיקרי לפיתוח הכלכלי והתיירי, מאחר ומתאפשרת גישה לאזור שומם וחדש, תוך זמן קצר יחסית עשוי להתפתח הצורך להעמיק ולהרחיב את אזורי הפעילות גם בקווים ניצבים לחוף. במקרה כזה נהפך הכביש למגבלה חמורה. לדוגמא: כביש החוף האדריאטי ביוגוסלביה, אשר היה הגורם הישיר להפיכתו לאזור תיירות מבוקש (סלילתו נסתיימה ב-1965) מהווה כבר היום מגבלה המונעת הרחבת אזורי התיירות לחלקים הפנימיים יותר של הארץ והמרוחקים מעט מקו החוף.

2. שימושי קרקע:

בשל מבנה רצועת החוף, אשר קטעים רבים ממנה, להוציא שפכי הנחלים הראשיים, רוחבם קטן מ-60 מ', תמנע העברת כביש כל אפשרות של פיתוח ותגרום להרס

קטעי חוף ארוכים. לדוגמא: העברת כביש לאורך קטע החוף הנמצא סביב אי האלמונים (ג'זירת פרעון) ליד אילת, תיצור סוללת כביש לכל אורך הקטע. סוללה זו, לא רק שלא תאפשר איזו שהיא פעולת פיתוח, לא תאפשר אפילו נישא אל שפת המים, מאחר ושפת המים תימצא בתחתית סוללת הכביש ותחייב ירידה ישירה מהכביש שימצא - 3-4 מ' מעליה. פתרון כזה ישפיע ישירות על אפשרויות ניצול האי וסביבתו לפיתוח הפעילות התיירות באזור אילת.



חתך כביש לאורך מחסומי החוף

בקטעים אחרים, רחבים יותר, רצועות הקרקע שיוותרו לא יאפשרו שימוש כלשהו ולמעשה תיוצר מגבלה חמורה ביותר מבחינת שימושי קרקע אפשריים, בדומה למצב הקיים כיום באזור חוף "אלמוג" שמדרום לאילת, בו דחוקים מתקני השירותים המיועדים לחוף בין הכביש ושפת המים, או נאלצים להימצא מעברו הפנימי של הכביש, עובדה המשנה לגמרי את מטרות הבטיחות וערכם כמתקני נופש.

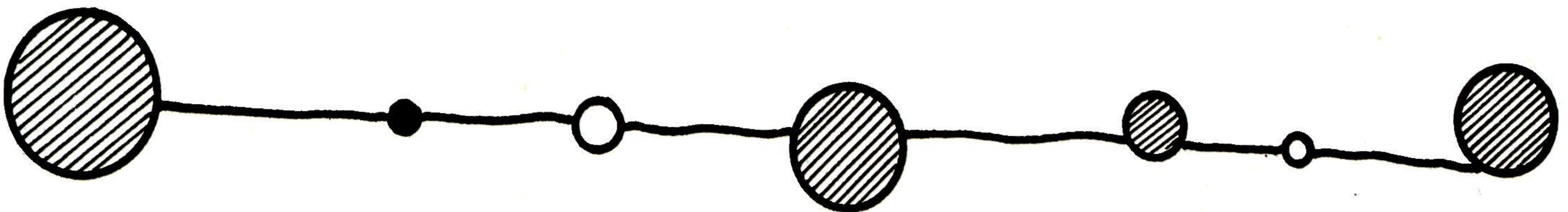
3. אופי הפיתוח והתייחסותו לנוף:

כאמור לעיל, אחת התכונות הבטיחות של דרום סיני העשויה לגרום להפיכתו לאזור תיירות מובהק היא נופיו הראשוניים ואחת ממטרות התכנון - פיתוח כלכלי של האזור תוך שמירה על נתוניו הבטיחיים. התווית כביש לאורך החוף תתבטא בפגיעות חמורות בנוף. בקטעי חוף

צרים תהיה הפריצה קשורה בחציבות גדולות ושפכים והרס הנוף התת-מימי בשפכי עפר. גם במקומות שטוחים יחסית ישמרו פגעי עבודות העפר בשטח במשך שנים רבות בשל האקלים המדברי והערר כסות צומח. עצם העברת הכביש תכניס לאזור אלמנט הנדסי זר, תנועת רכב, שלטים וקוי אספקות העומדים בסתירה לתכונות הראשוניות והפראיות של נופיו.

4. סכימת התכנון:

העברת הכביש לאורך החוף תיצור מערך "סרט" של המרכזים השונים ואזורי הפריפריה.



סכימת תכנון בלתי רצויה אשר תיגרם בעקבות הולכת הכביש לאורך החוף

פיתוח "סרט" יצור מערך רציף בו אין למעשה הבחנה ברורה בין המרכזים ואזורי הפריפריה, יגרום להתפתחות המרכזים בכוונים המתמשכים לאורך הכביש וימנע בודאות פיתוח אזורים אליהם לא תיכנס תנועה עוברת.

5. בעיות הנדסיות ותחבורתיות:

כביש לאורך החוף יצטרך לחצות מספר רב של ערוצי נחלים, לדאוג ליצוב מדרונות מפני מפולות בקטעי חוף צרים ובבעיות ביסוס בשטחי מליחות הצפה טובעניות. בקטעים בהם נוצרים מחסומי חוף של מצוקים או מדרונות שפכים תלולים כרוכה פריצת הכביש בעבודות עפר גדולות רק כדי לאפשר מעבר פיסי. בשל פיתולי החוף ייווצרו מרחקי ראייה קצרים, רדיוסי סיבוב קטנים וכביש ארוך יותר. בקטעים בהם נפסק ריף האלמוגים, המשמש כשובר גלים תצטרך סוללת הכביש במקומות הקרובים לחוף לעמוד בפני פעולות חתירת הים והגלים. קטעים אלו בדרך כלל הנם קטעי החוף הקשים והצרים ביותר בהם תספוג סוללת הכביש את עוצמות הגלים של ים פתוח. בשל עומק הקרקעית הרב ליד החוף, אין כל פתרון מעשי לריסון עוצמת הגלים לפני הגיעה אל שולי הסוללה.

היתרונות הנופיים הנובעים מנסיעה על החוף עלולים להתקפח בשל העדר שינויים קיצוניים משך כל אורך הדרך. הנסיעה באורך 230 ק"מ לאורך שפת הים עלולה לשעמם. ניצנוץ הגלים, ריצוד האור על פני משטחי המים ועוצמות הקרינה הגדולות באזור עלולים להקשות מאד על הנהיגה ולעייף את הנוסעים.

ב. העברת הכביש בתוואים פנימיים

1. רוחב רצועת הפיתוח:

התווית הכביש אפשרית מעברו הפנימי של רכס ההרים המקביל לחוף, במרחק 6-12 ק"מ מהחוף. עצם ההתוויה תרחיב למעשה את רצועת הפיתוח, תיצור נקודות קשר בין ישובי החוף אל שירותי דרך שימצאו לאורך הכביש הראשי. הכביש הפנימי יקצר את המרחקים אל אתרי העניין והנוף המצויים בפנים חצי האי ויסייע לשילובם במערכות הפעילות לאורך החוף.

2. שימושי קרקע:

במקרה זה לא נוצרות כל בעיות של שימושי קרקע לאורך החוף מאחר והוא ישאר פנוי מכבישים ובלתי מוגבל מבחינת אפשרויות הפתוח. אזורים אחרים לאורך רצועת החוף ישורתו ע"י תחבורה ימית (סירות) ממרכזי הפעילות הראשיים או ע"י דרכי עפר אשר יותוו לפי הצורך ובסטנדרט אשר ידרש לפי עומס התנועה הצפוי ואשר בכל מקרה יהיה נמוך מהסטנדרט של כביש האורך הראשי בין אילת לשארם-א-שיך.

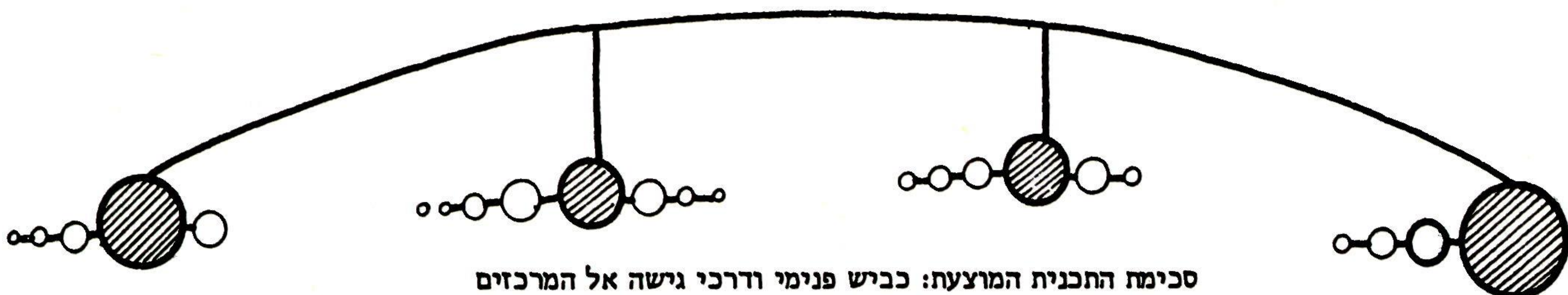
לאורך התוואי הפנימי לא תתעוררנה כל בעיות שימושי קרקע מאחר וקשה מאד להעלות על הדעת שימוש כלכלי אחר בקרקע זו. במידה ותתעורר דרישה לקרקע תהיה זו תוצאה של התווית הכביש והכנסת תנועה לאזור.

3. אופי הפתוח והתייחסותו לנוף:

הוצאת הכביש מאיזור החוף וביטול הצורך בפריצת מחסומי החוף פותרת למעשה את שאלת הפגיעה בנוף. בדרך זו ייעלם האלמנט ההנדסי הדומיננטי ביותר מבחינת השפעתו על מבנה וצורת החוף. השאלות המתעוררות בהקשר זה באלטרנטיבה הראשונה אינן קיימות במקרה זה. התווית הכביש בתוואים הפנימיים אינה כרוכה בצורך במבצעים הנדסיים גדולים מבחינת כמויות עבודות העפר והחציבה, כך שההפרעה בנוף תהיה מועטה. מאחר ולא צפויות פעולות פיתוח בהיקף נרחב באזור הפנימי, מיקום הכביש בנוף אינו יוצר בעיות של המראה על הכביש לאלו הנמצאים בסביבה, אלא בעיקר של המראה מהכביש לאלה הנוסעים עליו.

4. סכימת התכנית המוצעת:

להבדיל ממערך "הסרט" העשוי להתפתח לאורך כביש חוף, תפתח במקרה זה מערכת אשר בה מרכזי השירות והישובים מצויים בקצה דרך ולא על אם הדרך.



סכימת התכנית המוצעת: כביש פנימי ודרכי גישה אל המרכזים

מתוך המרכזים יפותחו הקשרים המשניים אל אזורי הפריפריה - אפשרות שתחזק את המשמעות הכלכלית והתכנונית של המרכזים. בדרך זו ניתן לפתח אזורים משורתיים ברמות שונות של קרבה למרכזים ולמוקדי ההפרעה.

בנוסף למגמת התפתחות המרכזים לאורך החוף - תתפתח מגמה בכוון ניצב - לאורך כבישי הגישה ואל שירותי דרך.

5. בעיות הנדסיות ותחבורתיות:

המבנה הטופוגרפי המיוחד של האזור, המאופיין ע"י רכס ההרים המקביל לחוף ומערכת ואדיות האורך הנמצאת ממערב לרכס, יוצר אפשרויות הנדסיות נוחות מבחינת התוויה. אפיקי ואדיות האורך רחבים מאד, 300-600 מ', בעלי שיפועי אורך אחידים ורציפים וזורמים בתוואים כמעט ישרים ללא פיתולים חדים. בשל הרוחב הגדול, ניתן למקם כביש, בכל סטנדרט רצוי, ליד אחת הדפנות על גבי סוללה מחומר מקומי. הסדרת הזרימה במקומות המסוכנים, בהם יעבור התוואי על ערוץ זרימה ראשי, הרמתו מעל מפלס הזרימה והגנת הסוללה יבטיחו את הכביש מפני נזקי שטפונות.

נסיעה לאורך הכביש הפנימי תעבור באזורי נוף שונים - קטעי חוף, פרצות בהרים בהם נגלה הים בצורה מרשימה, רמות מדבריות, ואדיות גרניט רחבים ושטחי "נוף הירח". הוא עשוי להפוך לאחד הכבישים התייריים המהנים בנסיעה.

מסקנות:

בסיכום: מהשוואת האלטרנטיבות והשפעתן על אופן הפיתוח העתיד מסתמנת עדיפות ברורה לכביש פנימי על פני כביש חוף. מאחר ובעיה זו עומדת להכרעה תוך זמן קצר, מן הראוי להדגיש כי האלטרנטיבות השונות רלוונטיות רק לגבי 2/3 מאורך הכביש. לגבי השליש הראשון - קטע אילת-וסיט - אשר בו רצועת חוף רחבה יחסית ונוחה להעברת כביש ולעומתה קיימים קשיים הנדסיים גדולים בהתוויה פנימית - אין חילוקי דעות. הכביש בקטע זה יעבור באזור רצועת החוף רחוק ככל האפשר משפת המים. לגבי הקטעים הנותרים יש לבחון, בנוסף לעלות הישירה של הכביש, את השלכותיו על כל אפשרויות ההתישבות והפתוח באזור.

רפאל לרמן (אדריכל)

(ראה גם את חוברת הצוות - "תכנית רעיונית לפתוח חוף מפרץ אילת" - מרץ 1969).

3. מפרץ שלמה בתור אזור תיירות

אין צורך להזכיר את חיוניותה הגיאופוליטית אשר בהחזקתה של שארם-א-שייך על ידי מדינת ישראל. במידה ונקודה זו היא חשובה ביותר למדינת ישראל חיוני ביותר גם מסיבות מדיניות, בטחוניות, תחבורתיות וכלכליות ליצור קשר אל הנקודה הזו על מנת שהיא לא תהיה מנותקת מהמדינה על ידי פס באורך של 200 ק"מ של חוף שומם ובלתי מיושב לחלוטין על ידי יהודים. בעית הקשר על ידי נקודות ישוב בין מיצרי טירן ואילת היא בעיה איכלוסית התישבותית ממדרגה ראשונה.

בסוס נקודות ישוב לאורך החוף היפה אבל פראי זה אינו מן הדברים הקלים. יתכן וקיימים אי-אלה סכויים למקורות מחיה מדייג וחקלאות הנשענת על נצול מקורות מים מתוקים או מלוחים במידה מצומצמת שטרם נוצלו על ידי בדויים מקומיים. אבל כמעט ואינו ניתן בספק שמקורות אלה דלים ביותר ואינם מאפשרים כל בסוס של ישוב ראוי לשמו. הידע הגיאולוגי הקיים אינו מצביע לפי שעה גם על אוצרות טבע חשובים שעשויים להמצא בקרבת מפרץ שלמה. לכן מלבד שרותי דרך לעוברים בכוון שארם-א-שייך המקור היחידי לבסוס נקודות המאוכלסות בתור נקודות ביניים בין אילת ושרם-א-שייך יכול להיות רק ענף של מפעלי נופש ותיירות.

אמנם סכויים של ענף זה באזור טובים מאד וגם יותר מזה, לאזור הזה יכול להיות לגבי תיירות אירופאית מבחינות שונות מעמד קרוב למעמד "מונופוליסטי". את הנקודה הזו רצוי להדגיש במיוחד ולהסביר. קיימת התחרות חריפה על התיירות האירופאית בין מדינות ואזורים שונים ולמשל באגן ים התיכון ישראל נתקלת בהתחרות הזו מצד אזורים רבים בספרד, צרפת, איטליה, יוגוסלביה ויוון שבחלקם יותר קרובים למקומות המוצא של התיירים, או זולים יותר ובחלקם חולשים על מקומות עולים על החוף הישראלי מבחינת תנאיהם הטבעיים, מבחר האפשרויות או רמת השרותים.

לחוף מפרץ שלמה ישנם שני יתרונות יסודיים בהשוואה עם רוב הגדול של המתחרים הפוטנציאליים.

טמפרטורה של הים בחודשים ינואר-מרץ היא כאן בין 20 עד 21 מעלות בממוצע, הטמפרטורה של אויר בשעות היום היא לא פחות מ-18 מעלות, השמש מובטחת כאן במלואה והגשם הוא באופן מעשי מחוץ לגדר האפשרות. כל זמן שסודן, מצרים וסעודיה לא פתחו מקומות תיירות דומים לאורך שפת הים האדום בכדי להגיע בחדשים האלה לתנאים אקלימיים דומים למפרץ שלמה, התייר האירופאי חייב לרדת עד גמביה בחוף האפריקאי או לחוף המפרץ הפרסי. שני אזורים אלה לא רק יותר רחוקים

מאירופה, אלא גם נופלים באופן ניכר מבחינת הנוף ותנאים אחרים ממפרץ שלמה. נוסף על זה נופש במפרץ שלמה ניתן לשלב בקלות עם בקור בירושלים ומקומות אחרים של ישראל שערכם מבחינת כח משיכה לגבי תייר גדול מאד בהשוואה עם זה מה שתייר יכול למצא בחוף המערבי של אפריקה או במפרץ הפרסי. לכן מבחינת אקלים בחדשי דצמבר-מרץ לאזור הזה יכול להיות מעמד "מונופוליסטי" המבטיח בתנאי ארגון מתאימים, זרם תיירות קבוע ובממדים ניכרים.

היתרון השני של האזור הוא באותן התכונות שממבט ראשון עשויות להראות כאילו בתור "חסרון" - וזה האופי "הפראי של האזור. באירופה אין מדבר והמדבר ה"ציורי" ורב-גווני עם צורות נוף מרשימות של אזור המפרץ והשטחים הסמוכים לו, של הרי סיני, יש בו א-פריורי כח משיכה רב של נוף "אקזוטי" לגבי התייר האירופאי. נוסף על זה, בתוך הזרם הגדול והגובר של התיירות האירופאית, זרם המציף בהדרגה את רוב האזורים הנידחים של אירופה עצמה והיבשות האחרות, ובמיוחד את כל החופים, גם המבודדים ביותר של האוקיאנוס האטלנטי והים התיכון, מתבלט הפלג ההולך וגדל המחפש במיוחד אזורים "פראיים". הוא מעדיף אותם האזורים שנשמר בהם עוד נוף הבראשית. מענין לציין את הזרם הגובר במהירות של תיירים ללפלנד בצפון-פינלנד שאינה מצטיינת לא באקלים נוח ולא בנוף מרשים במיוחד, אבל שיש לה מוניטין של אזור יחיד באירופה שנשאר בו עוד נוף בראשית שלא שונה על-ידי אדם. התיירות לשמורות הטבע הגדולות של קניה וטנזניה המתקרבת למיליון מבקרים לשנה, הפכה בקניה כבר לענף הכלכלי השני מבחינת הכנסת מטבע זר - מצביע לאותו כוון.

נוסף על היתרונות הבסיסיים של טמפרטורות גבוהות בחורף ושל הנוף המדברי הציורי והמקורי, ישנם לחוף הזה יתרונות נוספים - חי ימי עשיר השייך לתחום האוקיאנוס ההודי ולכן "אקזוטי" מבחינת התייר האירופאי, אפשרויות רבות לדייג תת-ימי, "ציוריות" רבה של החוף ושל נאות מדבר הבדואים על ההווי המיוחד שלהם, אפשרויות לסיורי מדבר מענינים, לרבות היעדים כמו מינזר סנטה-קטרינה וסיורים ימיים לאורך החוף. כל היתרונות האלה יעמדו לרשות התייר באם צורת הפתוח תדע לשמור על האופי המיוחד של החוף הזה, לרבות "הפראיות" ו"המקוריות" שלו ולא תמהר לפגוע בהם ולהרוס אותם על ידי פעולות בלתי מחושבות.

פתוח התיירות ומפעלי נופש באזור הזה אינו צריך ללכת על פי המסלול ה"סטנדרטי" של בתי מלון מקובלים ותנועת עוברי דרך המונית (בדרך אגב: התורמת מעט מאד לפתוח האזור מבחינה כלכלית), אלא להתמחות במשיכת סוג תיירים מיוחד, כפי שתארנו אותו מקודם, בצרוף פלגים מקבילים ממחפשי נופש וחובבי טבע מתושבי הארץ.

תיירות חוץ ופנים יותר "סטנדרטית" יהיה לכוון אילת ולקטע הצפוני ביותר של המפרץ בשכנותה הבלתי אמצעית של אילת. היתרון הנוסף של התמחות בסוג זה של תיירות הוא בזה שהתיירים של הפלג הזה מסתפקים ואף מעדיפים מחנות נופש עם תנאי מגורים פשוטים מאד ואף פרימיטיביים במקצת (בתנאי דאגה מלאה לנקיון וארגון טוב) ולכן פתוח תיירות זה אינו קשור בהשקעות ניכרות בהקמת בתי מלון ותשתית משוכללת - דבר המקל בהרבה על השלבים ההתחלתיים ובמיוחד לאור האי-בהירות של המצב הפוליטי והקושי למשוך בתנאים הנוכחיים השקעות פרטיות לפתוח האזור.

אתורים אחדים לפתוח מפעלי נופש ותיירות נתונים מראש לפתוח לגבי השלב הראשון. אלה הם מישורי הדלתות של נועיבה ודהב - מקומות שבהם יושבים גם בדואים העוסקים בדיג וגדול תמרים.

תוצאות הסקר שבוצע בסוף השנה האחרונה בחוף זה ומחקרים נוספים של תכונות החוף והתנאים המיקרו-אקלימיים של הקטעים השונים של החוף יעזרו לקבוע בצורה יותר מבוססת וודאית את מקומות האופטימליים להיאחזויות העתידות. בכל מקרה התכנון במפרץ חייב להיעשות לגבי כל אורך החוף כתכנית לטווח ארוך של 20 - 30 שנה. תכנון זה חשוב גם מבחינה פוליטיבית על מנת לכוון את המפעלים וההשקעות לאתורים אופטימליים ועל מנת למנוע מראש הרס חוף ומשאבי נופש ותיירות הקיימים על ידי פתוח ספונטני, מקרי ובלתי מחושב.

כמובן שפתוח כל האזור הזה ישען במידה רבה על אילת בתור בירת החבל. אילת וישובי הלוי שלה בקטע הצפוני ביותר של המפרץ יספגו חלק ניכר של תיירות פנים וחוץ - חלק שנגדיר אותו כתיירות ה"רגילה" ו"סטנדרטית". אבל אילת תשמש גם כנקודת המוצא לתיירים רבים שיעדו לנקודות הנמצאות לאורך החוף ושהם מהסוג הפחות "סטנדרטי" ומחפשים את היתרונות המיוחדים של החוף ה"אקזוטי" וה"פראי". התיירים האלה יבואו לאילת בדרך האויר ישר מחוץ לארץ, או בדרך היבשה - אחרי שהיה במקומות אחרים בישראל. אילת תשמש גם לכל החוף כמרכז אספקה, קניות ובידור.

הקשר אל נקודות בודדות על החוף יהיה בחלקו דרך היבשה ולכן סלילת הכביש היא חיונית כגורם הפתוח לא פחות מבתור גורם בטחוני המבטיח את הקשר היבשתי לשארם-א-שיך. אבל לא פחות חשוב וחיוני הקשר דרך הים מאילת לאורך החוף. אזורי תיירות גדולים וחשובים פותחו באופן בלעדי דרך הים ונשענים עד היום בעיקר על הקשר הימי וביניהם נורבגיה, דלמציה ויוון. הקשר הימי יכול להיות במקרה של מפרץ שלמה יעיל וזול ומהווה כשלעצמו בתור סיור חופי חוויה תיירותית חשובה. לכן בעית המעגנים, פרצות הרי האלמוגים הנמשך לאורך החוף היא בין החשובות בתכנון הפתוח לאורך המפרץ. בשלבים הראשונים וההתחלתיים של הפתוח רצוי במיוחד להשען על קשר ימי.

הדרך היבשתית שתקשר את אלת עם שארם-א-שיך אינה חייבת לעבור על החוף עצמו. העברת תוואי כזה היה פוגע קשות בערכי נוף וטבע של המפרץ, בתכונות המיוחדות שלו - השקט ושמור תנאים טבעיים ומקוריים ואזירת ה"פראות" של הנוף. הוא היה מציף אותו ברעש של תנועת תיירים של "בקור חטוף" ללא רווחים לאזור מבחינה כלכלית, אבל ההורסת את תכונותיו המיוחדות והמקוריות. עורק התחבורה הראשי בקרבת החוף גם מכביד מאד על תכנון טוב של אזורי נופש ותיירות מאחר והוא מהווה כקו מפריד בין החוף ואזורי המגורים ואכסון.

הרחקה של עורק ראשי של תנועה מקרבה בלתי-אמצעית של החוף היא כיום עקרון בסיסי של תכנון אזורי נופש ותיירות חדשים לאורך החופים. הנסיון המר של הריביירה הצרפתית והאיטלקית או אזורים כגון חופי אגם גרדה בצפון איטליה שבהם עורקים ראשיים עוברים בקרבה הבלתי-אמצעית של החוף והורסים על ידי זרם תנועה סואנת את השקט שהוא התנאי המוקדם לקיום אזורי נופש טובים המביא להלכת פתוח חדשה. פתוח אזורי נופש ותיירות לא ניתן לשלב עם העורק תנועה בקרבה בלתי-אמצעית של החוף. אף מבחינת התייר העובר בדרך הרחקת הדרך מקו החוף, תמיד למפלס יותר גבוה של המורד, פותח לפניו מבט הרבה יותר מקיף, מענין ויפה מזה אשר יש לו בזמן נסיעה בקרבה בלתי-אמצעית לחוף. בריביירה האיטלקית מושקעים כיום מיליונים רבים על מנת להרחיק את העורק הראשי מהחוף ובדרך זו להציל מהרס את אזורי התיירות ונופש השוכנים על החוף. תכנית פתוח נופש ותיירות לאורך החוף הגדולה ביותר באירופה - זו של לנגדוך - רוסיליון המקיפה את כל החלק המזרחי של חוף הים-תיכוני של צרפת משפך רונה ועד הגבול הספרדי מרחיקה את העורק הראשי של תנועה למרחק של 5 עד 15 ק"מ מן החוף וקובעת דרכי גישה בודדות אשר מסתעפות מהעורק הראשי ומובילות אל אותם המקומות על שפת הים שנבחרו לשמש כ"תחנת" נופש ותיירות.

גם במקרה של מפרץ שלמה העברת העורק הראשי על שפת הים היתה הורסת פעם ולתמיד הרבה מאותן התכונות של החוף שהן הן המרכיבות את כח המשיכה המיוחד שלו לגבי התיירות. לעומת זאת העברת התוואי בפנים, לאורך העמקים הרחבים המאפיינים את החלק הזה של חצי האי-סיני היתה שומרת על החוף ויוצרת ציר נסיעה מענין ומרשים בנופו המדברי המיוחד. הציר הזה אינו חייב להיות כמובן במרחק רב מן החוף על מנת שדרכי גישה אל החוף לא תהיינה ארוכות במיוחד. קשיים טכניים מסוימים הקשורים בסכנת השטפונות בעמקים ניתן להתגבר עליהם והם אינם גדולים מאלה הקשורים בסלילת הכביש על החוף עצמו (הרס עקב גלי סערות ואחרות). לפחות בקטע האמצעי והדרומי של החוף (מנועבה ועד שארם-א-שיך) הכרחי וחיוני שהכביש יעבור בעמקים הפנימיים ולא דרך רצועת החוף. בקטע הצפוני מאילת ועד נועבה הכרחי לפחות להרחיק אותו באופן מירבי מקו המים על מנת שהוא לא יפגע בחוף ובאפשרויות התכנון הטוב של אזורי נופש ותיירות.

תכנון ופתוח של מפרץ שלמה מחייב המשך של סקר המדעי היסודי שבו התחילו במחצית השנייה של שנת 1968 ויש להשלים אותו על ידי שורה של מחקרים נוספים בעיקר בתחום האקלימטולוגי (מיקרו-אקלים של מקומות ואחרים), בתחום האוקיאנוגרפי ובמחקר השואתי של התאמתם של מקומות הבודדים לפתוח וכמו כן על ידי חקר של משאבים אחרים של האזור מבחינת מקורות מים, דייג, חקלאות, מחצבים ויעדי התיירות.

אחרי מחקר וסקר יסודיים ותכנון שיטחי וכולל ניתן בזמן קצר יחסית להפוך אזור זה כה חשוב לנו מסיבות גיאו-פוליטיות גם לאזור מיושב ואזור מן המעניינים והמכניסים ביותר בתחום ענף התיירות.

א. ברוצקוס

הממונה על תכנון ארצי / משרד הפנים

29 במאי 1969

חוף מפרץ אילת

אני מרגיש כי בחובתי לחזור לבעיה זו מתוך חרדה לעתיד החי החופי לאורך מפרץ אילת, ובמיוחד לשוניות האלמוגים והיצורים הקשורים בהן.

אחד התנאים היסודיים לקיום תקין של החי הימי באיזור החוף ובמיוחד של האלמוגים, הוא יציבות הגורמים הסביבתיים, ואושרנו הוא שים אילת סגור יחסית, וחסר שנויים דרסטיים. לכן התפתח בו עולם חי רב גווני ביותר ועשיר אלמוגים, דגים וחסרי חוליות שונים וזאת בצמוד לחוף, במקום שכל מבקר וחוקר יכול לראותם. מכאן הערך הגדול של חופנו לתיירות וגם לניצול כלכלי אחר. יחד עם זאת, ידוע על בסיס נסיון במספר מקומות בעולם, שנקודות שונות בחוף ים, בהן בוצעו עבודות פיתוח כגון סלילה או בניה גורמים לסדימנטציה גדולה של טין, חול וכדומה. שקיעה של חומר זה על גבי האלמוגים גורם למותם ומאותו רגע ואילך מתחיל ניוון השטח וההרס בו.

עם ניוון האלמוגים נעלמים הדגים ויצורים אחרים והמקום הופך להיות שומם. מסיבה זו, כיום באיזורי עולם שונים משתדלים להרחיק מפעלים כאלה מנקודות אשר אותן רוצים לשמור. לכן נראה לי חשוב ביותר לקחת בחשבון בזמן תכנון וביצוע הדרך לאורך המפרץ את המומנט הזה, היות ולחרוס עולם יפה זה קל, להקימו מחדש בלתי אפשרי.

ד"ר לב פישלזון

29.5.1969

5. האוניברסיטה העברית בירושלים
המחלקה לזואולוגיה

החוף המערבי של מפרץ אילת

החוף המערבי של מפרץ אילת לא נחקר עדיין כראוי מבחינה מדעית, הפוטנציאל הכלכלי הגלום בחוף זה טרם נבדק באופן יסודי. המעט הידוע מצביע על ערכים מדעיים חשובים ביותר ואין באפשרותנו עתה להצביע בברור על כל האתרים החשובים. בעית הניצול הכלכלי ולא דווקא בכוון התיירות, היא בעיה שנמצאת רק בתחילת הבדיקה, אך בלי שום ספק פתוח ענפי יצור מזון מן הים וחומרים תעשייתיים ימיים הם בעלי סכוי גדול בחוף מפרץ אילת.

שני השקולים האלה מדברים נגד בנית כביש לאורך חוף המפרץ כשהדבר כרוך בהריסת אתרים טבעיים מחד ובהגבלת אפשרות הניצול הכלכלי של השטחים מאידך. כביש מרוחק מהחוף שיאפשר בניית דרכי גישה לחוף באותם המקומות שבהם דבר זה דרוש ותוך אפשרות בקורת הגישה, הוא הפתרון הנראה לי מוצדק.

ד"ר פ. ד. פור

6. החברה להגנת הטבע

דרום סיני ומפרץ אילת

פעולות הפיתוח שאנו עומדים לפניו במרחב סיני מציבות לפנינו אפשרויות שלא היו כמותן בשום איזור אחר בארץ. השאלה הגדולה היא - האם יפותח השטח תוך התחשבות בערכי הנוף, או תוך זילזול בו והזנחתו.

לא ניכנס כאן לבעיות השנויות במחלוקת, בדבר אופי שליטתה של מדינת ישראל על סיני. יהי אשר יהי הפתרון - אין כמעט ספק כי נשב בסיני ימים רבים, וכאשר מדובר במזרח סיני, באיזור שבין אילת ובין שארם-א-שיך, קשה להניח כי נצא משם. משמעות הדבר - כי בסיני תעשינה פעולות פיתוח, צבאיות ואזרחיות, וכיון שחצי-האי גדול - תהיינה גם פעולות אלה גדולות, ובהתאם לכך תהיה גם השפעתן על הנוף.

ניתנת לנו עכשיו הזדמנות שלא היתה לנו כמותה בעבר: לתכנן את פעולות הפיתוח תוך התחשבות מירבית באותו נושא שהוא ערך מרכזי בסיני: הנוף.

כאשר החלו פעולות הפיתוח בחלק הצפוני, המיושב, של ארץ-ישראל, היו אפשרויות התיכנון מוגבלות. הישובים, הדרכים והשטחים המעובדים היו קיימים בעין. היו מעט מאד יחידות-נוף שלמות שלא היו מחולקות ומפוצלות על ידי אינטרסים כלכליים לגיטימיים. ערכי טבע, שמורות טבע ושמורות נוף יכלו להינצל רק באזורים טרשיים ולא נושבים, כאשר גם באלה הם חייבים להתאים את עצמם לסביבה המתפתחת. כנגב ובמדבר עמדנו במצב יותר טוב. כאן היו השטחים ריקים או כמעט ריקים, ובלתי מפותחים. להלכה אפשר היה לכוון את מפעלי הפיתוח - סלילת דרכים, הנחת קווי מים, חשמל ונפט, פיתוח מכרות ומחצבות וכיוצא באלה - כאשר הנוף מהווה גורם חשוב בתכנון. למעשה היו כמעט כל הגורמים הקשורים בפיתוח חסרי תחושה לערכי הנוף. גוף מתכנן היה רואה כמובן מאליו השקעת יתר של מיליונים עקב קשיים של טופוגרפיה, טיב הקרקע או טעויות בחישוב המוקדם של הוצאות המפעל. אך הוא לא היה מוכן להתחשב בנוף.

כיום מותר לנו לקוות, כי תפיסה זו השתנתה, או עשויה להשתנות, ושינוי זה מתאפשר עקב צירוף של כמה גורמים:

יותר ויותר גופים ואנשים מגיעים להכרה כי אכן הנוף הוא נושא בעל ערך, גם (ובייחוד) כאשר הוא מדבר. התודעה כי אכן לא כל מדבר הוא בהכרח גם "שממה" במובן השלילי של מלה זו חדרה לאט לאט לתוך מושגיהם של אנשים רבים, החלו לראות ולהבין את היופי שבמדבר, ואת הצורך לשמור עליו בדמותו הטבעית.

- המרחבים של סיני שינו מושג אשר בעבר גרם קשיים ניכרים בכל עת שדובר על הקצאת שטחים לשמורות טבע או שמורות נוף: תמיד נתקלנו בחשש של הקפאת שטח, ומניעת פיתוח והתיישבות בו. לחשש זה לא היה יסוד גם בעבר, אך בשטחי המדבר של סיני הוא בטל לגמרי.

- תיירות חו"ל הוכיחה גם לישראלים העקשנים ביותר כי אכן אחד הדברים הדומיננטיים והמושכים ביותר בארץ הוא המדבר בכלל, ומדבר סיני בפרט, וכי יש לשמור עליו אפילו מנקודת מבט כלכלית טהורה.

ביזמת רשות שמורות הטבע נעשתה פעולת סקר מקפת במזרח סיני, כדי לקבוע מגמות בתיכנון הדרכים, אתרי התיירות ושאר האלמנטים של פיתוח השטח. כל המשתתפים, שבאו לנושא מנקודות מבט ומשטחי עיסוק שונים, הגיעו למסקנות זהות בכל הקשור לבעיות יסוד של הנוף, הדרכים ואתרי הפיתוח, ואפשר לסכמן בקיצור כך: הדרך שתיסלל במזרח סיני איננה צריכה לעבור לאורך החוף, פרט לקטע הצפוני שלה - אלא להשאיר את רוב החוף במצבו הטבעי. את הדרך יש להעביר בתוך המדבר, כאשר היא ניגשת לחוף בנקודות אחדות. באותן נקודות יקומו מרכזי התיירות והפיתוח, כאשר המיבנים החדשים מתרכזים סביב המפגש של הכביש והים. מרחבי המדבר ישארו ללא פיתוח מודרני, פרט לדרכים, וישמרו על ייחודם.

במחשבה נכונה אפשר לפתח בסיני את מרכזי הפעילות הדרושים, להושיב בהם הרבה אנשים ולהביא המוני נופשים ותיירים - כאשר הנוף השלם, הן נוף הים והן נוף המדבר, מהווה את כוח המשיכה העיקרי של השטח. ייעשה נא הכל כדי שאמנם כך יהיה.

אמוץ זהבי

מזכיר החברה להגנת הטבע

שמור חופים - מפרץ אילת

חברתנו נמצאת בעצומו של סקר רחב בכל חופי ישראל בנושא חקלאות ימית שמגמתה פתוח מקורות מהים המבוססים על גידול מרוכז של אורגניזמים ימיים בתנאים מבוקרים. במסגרת סקר זה, המבוצע ע"י ד"ר דב גרייצר, מומחה ישראלי ותושב חוזר, בוצע לאחרונה סיור נרחב במפרץ אילת. בסיור זה נתגלו מספר זנים של סרטניות, צדפות (אויספרס), קונכיות ודגי מאכל שניתן לגדלם בתנאים מבוקרים ולבסס עליהם ישובים חקלאיים. כן נמצאו מספר סוגים של מנגרובים (עצים הגדלים בקו הגיאות והשפל, שניתן לנצלם בצורה כלכלית).

הסרטניות, הרכיכות והצדפות אשר להן בקוש רב ומחירים גבוהים בארצות מפותחות, ובהן גלום הסכוי הכלכלי הגבוה ביותר, מצויות בקרבת החוף ובמים רדודים והמלאי שלהן מוגבל ביותר. אין ספק שברגע שיוודע על מציאות זנים אלו בצבור הרחב וחינתן לו גישה נוחה אליהם, ישמרו אלו לחלוטין ותחוסל האפשרות של גידולם.

מתוך מגעים שקיימה אתנו מחלקת ההתישבות של הסוכנות היהודית בהקשר לפיתוח ישובים ומקורות מהים לאורך החוף של מפרץ אילת הובאה לידיעתנו התכנית של הכביש לאורך חוף המפרץ. נראה לי שכל פתרון המרחיק את הכביש מקו הים (והמשאיר אפשרות של קשר אל החוף באמצעות כבישים מחברים) יציל מכליה את המלאי הזעום של זנים ימיים אלו.

נוסף על האמור, עצם סלילת הכביש באזורים בהם המצוק מתקרב אל הים ופעולות החצוב והמלוי הדרושות לשם הכנת התוואי, תגרומנה להרס השוניות העשירות בצמחים ובחי ימי והמאפשרות גדול האורגניזמים הנזכרים לעיל.

יוחאי בן-נון / אלוף (מיל.)
מנהל כללי



עודר' הר-ציון 110
רשות שמורות הטבע. ת"א קיבוץ גלילות 73. טל' 820107

25 ליוני 1969

תיק: ר"ש 5/36

לכבוד
תת-אלוף גזית,
מתאם הפעולות בשטחים,
משרד הבטחון,
ה ק ר י ה,
תל - אביב.

א.נ.,

הנדון: תכנון דרום סיני

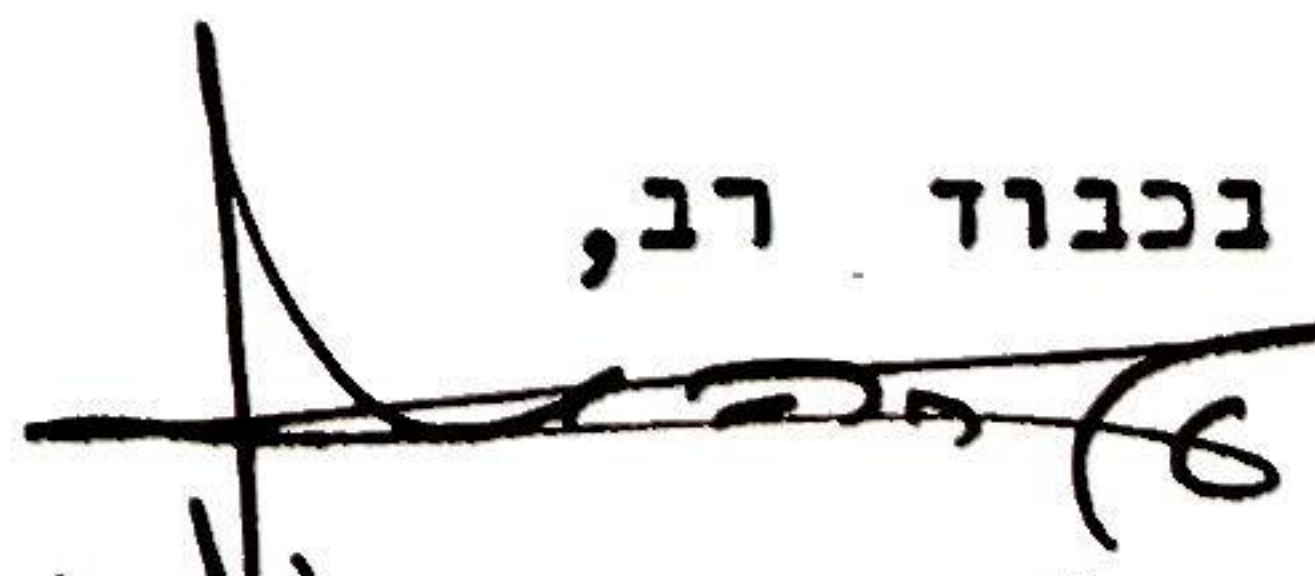
זה כשנה פועל צוות סקר ותכנון אזורי במרש"ל. הצוות הוקם ופועל ביוזמת
רשות שמורות הטבע ולפי החלטת ועדת המנכ"לים מיום 15.8.69.

במשך השנה חזרתי והצעתי מספר פעמים למנכ"לים של משרד התיירות והפנים
לשתף פעולה בהנחית הצוות ובתקציב ההוצאות.

לאחר תקופה של שתוף פעולה בין הצוות לבין אגף התכנון של משרד הפנים
(התיעצויות וסיורים משותפים) נחתם הסכם בינו לבין מנכ"ל משרד הפנים, מר
סילברסטון, לניהול משותף של הצוות. כמו-כן העמיד משרד הפנים צוות להכנת
תכנית מיתאר של המרכז בנועיבה (וסיט). לאחרונה הורחבה עבודת התכנון למספר
תכניות מיתאר של המרכז לשרותים אזרחיים בשארם א-שייך ושל המרכזים בוסיט
וסנטה-קטרינה. כמו-כן עומדות בקשות של יזמים ומשקיעים להקמת פרויקטים,
ולחצים של מפקד מרש"ל לפתור מתן שרותים לאזרחים.

בכדי להבטיח שתוף פעולה של המשרדים הפועלים במרש"ל, מוצע בזה להקים
ועדה לתכנון ובניה, שתפקידה יהיה טפול בתכניות ואשורן, אשור בניה ופקוח
על הבצוע, להרחיב את הועדה המנחה, את צוות התכנון וצרוף נציגי תיירות,
חקלאות ומינהל מקרקעי ישראל.

רצוי להמתין עד כניסתו של ראש מינהל אזרחי שודאי יתאם כל הפעילויות
במרש"ל, עבודת הועדות, תכנון פתוח וכו'.

בכבוד רב,

האלוף א. יפה (מ.י.)
מנהל הרשות

מס/אד

27.6

ג' חמיו חשכ"ט
19 יוני 1969
סל. 257260
גמ/1628

אלוף (פיל.) א. יפה - מנהל רשות שמורות הטבע
מר ר. אלונזי - מינהל בקרקעי ישראל
מר צ. קינן - משרד התיירות
מר מ. סלע - רשות שמורות הטבע
אל"מ בידיץ - ממקד מרחב שלמה

הנדון: דרום-מזרח סיני - פחרון בעיות מיידיות

1. דיון בנדרון החקייס במשרדו של הא"ל שלמה בזית ביום 19.6.69 בהשקפות המכותבים
למעולה והח"מ.

2. ס ו כ-ס

א. ראש מנהל אזרחי במרחב

מאחר ומר איילנר יוכל להתחיל בהפקיד רק החל מ-1 נובמבר 69, חיברק
המשרד העסקת מועמד, בחודשים יולי-אוקטובר 69, שהוצע ע"י משרד התיירות
לצורך זה.

ב. מחקני מיירות עמטיט בחוף פרט-אל-קס

- (1) המחקנים ייבנו ויופעלו על ידי רשות שמורות הטבע, כללית, לפי חכמים
שהוצעה ע"י הרשות במכתב ר"ש 5/36 מיום 14 מאי 69.
- (2) החקציב בסך של עד 30,000 ל"י ימומן מהדורבה החקציבית של השטחים.

ג. תכנון אזורי

משרד התיירות ישלב בצוות תכנון האזורי אחד מבוצע במרחב.

ד. חקציב נוסף לסיום הסקר האזורי

הנושא יידון בנפרד, לאחר שדגו של מנכ"ל משרד התיירות, ולאחר קבלת החלטה
ע"י הממשלה על פיתוח המרחב.

ב ב ר כ ה ,

צ. אלאור, מא"ל

החקין: יציר קינן, באן.

בא/אמ

א"ח תמוז תשכ"ט
17 יוני 1969
257260 סל.

1602/בא

בר פרוטקום - התכונות על תכנון ארמי/משרד הפנים

אל"ם בסידיץ - מפקד מרחב שלה
בר אייל - משרד המיירות
בר קינן - משרד המיירות
בר גבירץ - קמ"ס מניס/רצועת קצה
בר מ. סלע - רכוש שמורות הטבע
בר פריגר - משרד הפנים

הגידון: הקצאות קרקע ובניה בארבע שלה
טבתגר מס' 2030 מיום 15.6.69

1. אינני יודע על מה מבוססת דאגתך בא"ח להקצאות קרקע ובניה במרחב.
2. משרדנו לא אישר עד כה הקמת מחקנים בל שחם. במחנך הוא, לא נענינו למצעה במקרה המרתם להקים קיוסק זמני במרחב-א-סייר, וכן הודענו שביקום החגם חילק הזקקת במרחב, למחל מחיחה המרכז, יהיה חוגם את התכנון של המרכז א"ח מבואע על ידי חבורת התכנון המיזורי במחשבותכם המעילה.

ב. ג. ר. כ. ה.

ב. ג. ר. כ. ה.

מדינת ישראל

משרד הפנים

אגף התכנון

ירושלים, כ"ו בסיון תשכ"ט

15.6.69

9030 מס'

אל: סא"ל ד. אלאור, מתאם הפעולה בשטחים, משרד הבטחון, ת"א

הקצאות קרקע ובניה במרחב שלמה

בהמשך למכתבי הקודם בנידון מתאריך 27.4.69 הנני לפנות אליך בפעם נוספת עם בקשה לא להרשות בניה והקצאות קרקע לגורמים השונים ללא תאום תכנוני מלא מוקדם.

החשיבות האיכלוסית של האזור והמשאבים הגדולים ביותר שיש בו מבחינת פתוח התיירות העלולים בקלות להפגע ולהרס על ידי פתוח בלתי-מתוכנן ופזיז/מחייבים מראש גישה תכנונית.

משרד הפנים בתאום עם רשות שמורות טבע וגורמים אחרים עושה מאמצים ביכרים להבטיח עריכת תכניות מתאר מוקדמות בהקדם למקדי הפתוח בעתיד וזה על רקע של תכנית האזורית שבקוים הכלליים נערכה כקר ביזמת רשות שמורות טבע ובתאום אתנו.

הננו מבקשים לא לקבוע בינתיים "עובדות קיימות" אלא על רקע תכניות האלה ובמקרים חיוניים ודחופים לפחות בתאום עם הצוות של תכנון האזורי המודרך גם על ידנו.

בברכה,

א' ברוצקום
הממונה על תכנון ארצי

העתקים: תת-אלוף גזית, משרד הבטחון
סא"ל לבנון, מפקד מ"מ
מר מנחם אייל, משרד התיירות, ירושלים
א/מ (מיל) קינן, משרד התיירות, ירושלים
מר י. גבירץ, קצין מטה לענייני פנים
מר מ. סלע - רשות שמורות טבע
מר מ. טרנר

17.6

מדינת ישראל
משרד הבטחון

תאום הפעולה בשטחים

מ"ז סיון תשכ"ט
2 יוני 1969

הקריה.

מסי

גמ/1413

מח' מחקר - ענף 1

רמ"ח מחקר

הנידון: גיחת תצלום לצרכי מפוי בסיני

1. מצ"ב מפה המפרטת את שטחי הגיחה המבוקשת על ידנו (בעיקר לאורך החוף המזרחי של סיני).

2. הצילומים דרושים לנו לצורך עבודות התכנון הנעשות כיום במרחב שלמה, במסגרת הסקר שאנו יזמנו לקראת פיתוח אזורי התישבות אזרחית.

3. חשוב לנו לקבל את הגיחה בחקדם, על מנת שלא לגרום לעכוב והשהייה בעבודה.

שלמה גזית - תת אלוף

פירוש ציור סיני

משרד הבטחון
תאום הפעולה בשטחים

מס' טל. 251135

..... סימוכין

..... תאריך

למש

הכ

הנדון

נאם אדם חלם להג
באחר האם וז דיסאן
מתאום אגד' ל חקנע
אלם ? ואחאזנא אלנו
כק אלם דיטעונו ?

עכא

gran/pile

~~در اوقات غم و اندوه~~

[illegible][illegible]

٥١

אל אל

אכאן השלח נח המסלמות
אזכרת ~~ה~~ מתנת יחל
המסלח האלפוסיל לחינת

המכנת רחלם
אנו צד אלה לחינת
אלה חזר

בצמח החינת נכסו הילח לחינת
והמסלח חלילה חלילה

בביקולי חזרת
סינת לית
אילול חסס
לחינת חזרת

לפי שלמה ב-21.5.69

אני מודיע לך
שלמה לביטחון

אני ולקח לך פיל כחשב ינאמק
ואני מדין את אי הכון אימנל
חמשנים אמרנו לך הקליה התקציב
של השר.

אבל לפי חשבתי אמרתי תקומה
בזמן החלוק הילד של מוסר

מאבד לפי סני כאל ינאמק אמרתי

~~אני מודיע לך~~ ~~שלמה לביטחון~~ ול
מקל מילת באלד ושלמה בנאל
וכדבר אבדליל שלם באלד לביטחון

בבב

בבב
ולב סל

110 0117 1111 1111 1111 1111

1992

1944

12345678910111213141516171819202122232425262728293031323334353637383940414243444546474849505152535455565758596061626364656667686970717273747576777879808182838485868788899091929394959697989910010110210310410510610710810911011111211311411511611711811912012112212312412512612712812913013113213313413513613713813914014114214314414514614714814915015115215315415515615715815916016116216316416516616716816917017117217317417517617717817918018118218318418518618718818919019119219319419519619719819920020120220320420520620720820921021121221321421521621721821922022122222322422522622722822923023123223323423523623723823924024124224324424524624724824925025125225325425525625725825926026126226326426526626726826927027127227327427527627727827928028128228328428528628728828929029129229329429529629729829930030130230330430530630730830931031131231331431531631731831932032132232332432532632732832933033133233333433533633733833934034134234334434534634734834935035135235335435535635735835936036136236336436536636736836937037137237337437537637737837938038138238338438538638738838939039139239339439539639739839940040140240340440540640740840941041141241341441541641741841942042142242342442542642742842943043143243343443543643743843944044144244344444544644744844945045145245345445545645745845946046146246346446546646746846947047147247347447547647747847948048148248348448548648748848949049149249349449549649749849950050150250350450550650750850951051151251351451551651751851952052152252352452552652752852953053153253353453553653753853954054154254354454554654754854955055155255355455555655755855956056156256356456556656756856957057157257357457557657757857958058158258358458558658758858959059159259359459559659759859960060160260360460560660760860961061161261361461561661761861962062162262362462562662762862963063163263363463563663763863964064164264364464564664764864965065165265365465565665765865966066166266366466566666766866967067167267367467567667767867968068168268368468568668768868969069169269369469569669769869970070170270370470570670770870971071171271371471571671771871972072172272372472572672772872973073173273373473573673773873974074174274374474574674774874975075175275375475575675775875976076176276376476576676776876977077177277377477577677777877978078178278378478578678778878979079179279379479579679779879980080180280380480580680780880981081181281381481581681781881982082182282382482582682782882983083183283383483583683783883984084184284384484584684784884985085185285385485585685785885986086186286386486586686786886987087187287387487587687787887988088188288388488588688788888989089189289389489589689789889990090190290390490590690790890991091191291391491591691791891992092192292392492592692792892993093193293393493593693793893994094194294394494594694794894995095195295395495595695795895996096196296396496596696796896997097197297397497597697797897998098198298398498598698798898999099199299399499599699799899910001001100210031004100510061007100810091010101110121013101410151016101710181019102010211022102310241025102610271028102910301031103210331034103510361037103810391040104110421043104410451046104710481049105010511052105310541055105610571058105910601061106210631064106510661067106810691070107110721073107410751076107710781079108010811082108310841085108610871088108910901091109210931094109510961097109810991100110111021103110411051106110711081109111011111112111311141115111611171118111911201121112211231124112511261127112811291130113111321133113411351136113711381139114011411142114311441145114611471148114911501151115211531154115511561157115811591160116111621163116411651166116711681169117011711172117311741175117611771178117911801181118211831184118511861187118811891190119111921193119411951196119711981199120012011202120312041205120612071208120912101211121212131214121512161217121812191220122112221223122412251226122712281229123012311232123312341235123612371238123912401241124212431244124512461247124812491250125112521253125412551256125712581259126012611262126312641265126612671268126912701271127212731274127512761277127812791280128112821283128412851286128712881289129012911292129312941295129612971298129913001

המבנים למטה ודגם סוגי סבב פורט בורג הסקר להכנת מודרי נאמן המבנים
לדגם בסיסית עם מלוח (פ.ל.) מניחה יפה הניחה, לדגם, להבני מלוח.

הנהלת המועצה להגנת התרבות והעתיקות

החברות להלן הכוללות את עיקרי התחבולותינו לפתוח האזור, כנבדק על הצדק
לפיכך כמות המכונה אחרים ליד סדרו התחבולות או ספקד סדר"ל המכונה במחלקת הבריאות
הבריאות המוסלית בבריאות אלה. נראה לנו שהחברות טעמי לבנות יתיה מילוני דבר מילוני
אזרחי אשר המיליון יתיון דברו הודו על המרחב, סקרים ותכנון, ייזום פרויקט המכונה
המיליון, צורה ליוזמים וטכניקות פרטיים והכנסת המכונה למדיניות המכונה במחלקת
המיליון המיליון והמיליון.

המקומות הנכונים למימוש צ"י הסדר הנכסות בפרט"ל בהפעלת סדרי המכירה, המכירה
היא, אישור המישים, סדור המכירה וכו', יגדלו המישים והמכירות המישים והמכירות
המכירות המישים הם המכירות המישים המכירות.

[illegible]

1. 1950-1951, 1952-1953, 1954-1955, 1956-1957, 1958-1959, 1960-1961, 1962-1963, 1964-1965, 1966-1967, 1968-1969, 1970-1971, 1972-1973, 1974-1975, 1976-1977, 1978-1979, 1980-1981, 1982-1983, 1984-1985, 1986-1987, 1988-1989, 1990-1991, 1992-1993, 1994-1995, 1996-1997, 1998-1999, 2000-2001, 2002-2003, 2004-2005, 2006-2007, 2008-2009, 2010-2011, 2012-2013, 2014-2015, 2016-2017, 2018-2019, 2020-2021, 2022-2023, 2024-2025, 2026-2027, 2028-2029, 2030-2031, 2032-2033, 2034-2035, 2036-2037, 2038-2039, 2040-2041, 2042-2043, 2044-2045, 2046-2047, 2048-2049, 2050-2051, 2052-2053, 2054-2055, 2056-2057, 2058-2059, 2060-2061, 2062-2063, 2064-2065, 2066-2067, 2068-2069, 2070-2071, 2072-2073, 2074-2075, 2076-2077, 2078-2079, 2080-2081, 2082-2083, 2084-2085, 2086-2087, 2088-2089, 2090-2091, 2092-2093, 2094-2095, 2096-2097, 2098-2099, 2100-2101, 2102-2103, 2104-2105, 2106-2107, 2108-2109, 2110-2111, 2112-2113, 2114-2115, 2116-2117, 2118-2119, 2120-2121, 2122-2123, 2124-2125, 2126-2127, 2128-2129, 2130-2131, 2132-2133, 2134-2135, 2136-2137, 2138-2139, 2140-2141, 2142-2143, 2144-2145, 2146-2147, 2148-2149, 2150-2151, 2152-2153, 2154-2155, 2156-2157, 2158-2159, 2160-2161, 2162-2163, 2164-2165, 2166-2167, 2168-2169, 2170-2171, 2172-2173, 2174-2175, 2176-2177, 2178-2179, 2180-2181, 2182-2183, 2184-2185, 2186-2187, 2188-2189, 2190-2191, 2192-2193, 2194-2195, 2196-2197, 2198-2199, 2200-2201, 2202-2203, 2204-2205, 2206-2207, 2208-2209, 2210-2211, 2212-2213, 2214-2215, 2216-2217, 2218-2219, 2220-2221, 2222-2223, 2224-2225, 2226-2227, 2228-2229, 2230-2231, 2232-2233, 2234-2235, 2236-2237, 2238-2239, 2240-2241, 2242-2243, 2244-2245, 2246-2247, 2248-2249, 2250-2251, 2252-2253, 2254-2255, 2256-2257, 2258-2259, 2260-2261, 2262-2263, 2264-2265, 2266-2267, 2268-2269, 2270-2271, 2272-2273, 2274-2275, 2276-2277, 2278-2279, 2280-2281, 2282-2283, 2284-2285, 2286-2287, 2288-2289, 2290-2291, 2292-2293, 2294-2295, 2296-2297, 2298-2299, 2300-2301, 2302-2303, 2304-2305, 2306-2307, 2308-2309, 2310-2311, 2312-2313, 2314-2315, 2316-2317, 2318-2319, 2320-2321, 2322-2323, 2324-2325, 2326-2327, 2328-2329, 2330-2331, 2332-2333, 2334-2335, 2336-2337, 2338-2339, 2340-2341, 2342-2343, 2344-2345, 2346-2347, 2348-2349, 2350-2351, 2352-2353, 2354-2355, 2356-2357, 2358-2359, 2360-2361, 2362-2363, 2364-2365, 2366-2367, 2368-2369, 2370-2371, 2372-2373, 2374-2375, 2376-2377, 2378-2379, 2380-2381, 2382-2383, 2384-2385, 2386-2387, 2388-2389, 2390-2391, 2392-2393, 2394-2395, 2396-2397, 2398-2399, 2400-2401, 2402-2403, 2404-2405, 2406-2407, 2408-2409, 2410-2411, 2412-2413, 2414-2415, 2416-2417, 2418-2419, 2420-2421, 2422-2423, 2424-2425, 2426-2427, 2428-2429, 2430-2431, 2432-2433, 2434-2435, 2436-2437, 2438-2439, 2440-2441, 2442-2443, 2444-2445, 2446-2447, 2448-2449, 2450-2451, 2452-2453, 2454-2455, 2456-2457, 2458-2459, 2460-2461, 2462-2463, 2464-2465, 2466-2467, 2468-2469, 2470-2471, 2472-2473, 2474-2475, 2476-2477, 2478-2479, 2480-2481, 2482-2483, 2484-2485, 2486-2487, 2488-2489, 2490-2491, 2492-2493, 2494-2495, 2496-2497, 2498-2499, 2500-2501, 2502-2503, 2504-2505, 2506-2507, 2508-2509, 2510-2511, 2512-2513, 2514-2515, 2516-2517, 2518-2519, 2520-2521, 2522-2523, 2524-2525, 2526-2527, 2528-2529, 2530-2531, 2532-2533, 2534-2535, 2536-2537, 2538-2539, 2540-2541, 2542-2543, 2544-2545, 2546-2547, 2548-2549, 2550-2551, 2552-2553, 2554-2555, 2556-2557, 2558-2559, 2560-2561, 2562-2563, 2564-2565, 2566-2567, 2568-2569, 2570-2571, 2572-2573, 2574-2575, 2576-2577, 2578-2579, 2580-2581, 2582-2583, 2584-2585, 2586-2587, 2588-2589, 2590-2591, 2592-2593, 2594-2595, 2596-2597, 2598-2599, 2600-2601, 2602-2603, 2604-2605, 2606-2607, 2608-2609, 2610-2611, 2612-2613, 2614-2615, 2616-2617, 2618-2619, 2620-2621, 2622-2623, 2624-2625, 2626-2627, 2628-2629, 2630-2631, 2632-2633, 2634-2635, 2636-2637, 2638-2639, 2640-2641, 2642-2643, 2644-2645, 2646-2647, 2648-2649, 2650-2651, 2652-2653, 2654-2655, 2656-2657, 2658-2659, 2660-2661, 2662-2663, 2664-2665, 2666-2667, 2668-2669, 2670-2671, 2672-2673, 2674-2675, 2676-2677, 2678-2679, 2680-2681, 2682-2683, 2684-2685, 2686-2687, 2688-2689, 2690-2691, 2692-2693,

היינו מודעים במיוחד שאלו ה-5 שייך הקדום שבה העיירה בה"ל, הניבולל והנודות שבהם
התבטאו למיידית, ובלחץ הסליחות המלה לנובדה קיימת וכן המאוי להם את חרותם מ-5-5
באור חזק.

מכאן נראה כי המידע אינו חסוי, לכן אין צורך להגיש את המידע למשרד המשפטים.
המידע המוצג אינו חסוי, לכן אין צורך להגיש את המידע למשרד המשפטים.
המידע המוצג אינו חסוי, לכן אין צורך להגיש את המידע למשרד המשפטים.

צורת ספר ותכנון אזורי לידות סיני

- 2 -

דיתרונו של האזור ממרכז הארץ, באיור ספר ולוגיסטיקה כחם במסמכים
אנליטיות של צה"ל, כל אלה מתנים את הפעילות באזור במאום ובטיור עבור ופנמיאורם
את אזור המעולה הבין-סמרי.

צורת התכנון ממרכנע מבהער סכנות ותכניה מכוונת אלול לחורבן כחם
המכונה מייצגה באזור ע"י יזכים ומעקבים פרטיים יבוצבו ויקבל מופי סלילה,

אורה לך כחם, אם מואיל לתת את דעתך לענין זה ולהחמיש את צורתך
מבטח לכבוע פסרון במות לבגית פחות אזור וורה סיני.

בבנין רב,
מלך סל
משה סל

המחנה
המ"ל בור - צורר הר המכונן
המורף יתה - באן

מ/מ

בנות אבנן אורד לורד סיני

תכנית הפעילות המוצעת בשנת 1969/70 במרש"ל

מקד ומונחים

מקד מקד ומכונן אורד

מכונן הסוכנים

מכלל מוצרות הים ובמקד גורל מוצרות מכלל

מ י מ

מורד מוצרות הים מקומיים מ"ל מוצרות מוצרות מוצרות,
מכלל, מכלל מכלל מוצרות מוצרות מוצרות.

מכונן

מקד מכלל מוצרות מוצרות מוצרות-מ-מכלל
מכלל מוצרות (מכלל מוצרות) מכלל מוצרות מוצרות
מכלל מכלל מוצרות מוצרות מוצרות מוצרות
מכלל מכלל מוצרות מוצרות מוצרות

מכלל

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

מכלל מוצרות

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

מכלל מוצרות

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

מכלל מכלל

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

מכלל מוצרות

מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל
מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל מכלל

א י נ ג' נ ח ו ם ז ו ל ו ט ו ב , א ד ר י כ ל

ת ל - א ב י ב , ר ח' ר ו פ י ן 10 א' מ ל פ ו ן 232831

תל-אביב, 28.5.1969

לכבוד

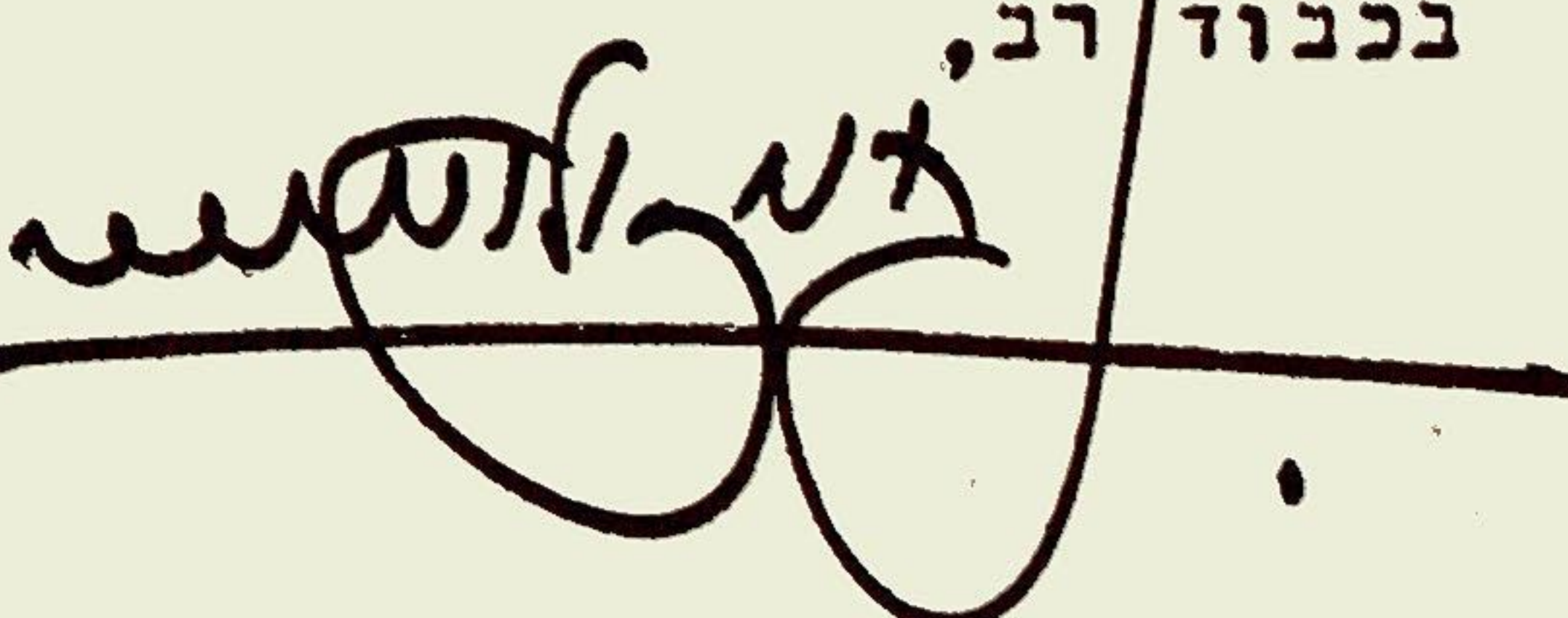
רשות שמורות הטבע / מר אדיר שפירא
סד' הר-ציון 110, ת"א.

א.נ.א.

הנדון: תכנון מרסא אל-עט.

מאשר קבלת מכתבכם מיום 25.5.69 מס. ר"ש 5/36 והסכמתי לתוכנו.

בכבוד רב,



העתק: תת-אלוף גזית
תאום הפעולה בשטחים, מש. בשחון.

4
13
29.5.



רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107
25 למאי 1969
תיקונים 5/36

13/4

4

לכבוד
אדריכל גחום זולוטוב,
רח' רופין 10א'
תל - אביב.

א.נ.ק.

הנדון: תכנון מרסא אל-עם

בהתייחס למכתבך בנדון מיום 19.3.69, אנו מבקשים
להכין עבורנו תכנית מיתאר של השטח מסביב למפרץ מרסא
אל-עם.

העבודה תכלול: (לפי שלב א' בכתבך)

יעודי קרקע והתוית דוכים בתאום עם היועצים בבפירות
מים, ביוב, תברואה, חשמל וקשר ובנושאי הים וכמו-כן
הצעת פתרון מפורט לבעיות המידיות: פיתוח חוף הים
ושרותים, מעגן סירות, מחנה קמפינג, מיץ-ים תחנת דלק
ושרותי רכב, חנות כל-בו, מזנונים ומסעדה. פתרון
לבעיות איכסון.

העבודה תעשה על בסיס התכנון האזורי ובהגחית המזמין.
משך העבודה 3 חודשים מיום קבלת חומר הרקע. תכנית
ראשונה לפתרון הבעיות המיידיות תוגש כעבור 4 שבועות
מיום קבלת חומר הרקע. שכר מירחה עבור שלב זה יהיה סך
10,000 ל"י. הוצאות הקשורות בעבודה על-חשבון המזמין
ובאשורו. יועצים הנדסיים יוזמנו על-ידי המזמין ועל
חשבון.

אבקשך לאשר קבלת המכתב.

בברכה,

א. ז. ש. כרמל
אדיר שפירא

העתק
חת-אלוף גזית, תאום הפעולה
בשטחים, משרד
הבטחון

מ/אד
13/4

י"א סיון תשכ"ט
28 סיון 1969
סל. 257260

גמ/1358

מסד מרחב שלמה

הנידון: חכנון מרכזי תיירות

1. בהתאם לטעיף מס' 3 ג' מסיכום הדיון ביום 15.5.69 הוטל על צוות ההכנון למרחב שלמה לסיים באופן דחוף ולא יאוחר מתוך 6 שבועות הכנון מרכז מכסא אל עט.

2. אבקשם להקציב לאנשי הצוות מספר טיסות הדרוש להם לביצוע מהיר של התכנון.

נ ב ר כ ה ,

צ. אלצור, סא"ל

העמק: מר משה סלע - רשות שמורות הטבע

1. אישור להקמת מרכזי תיירות במרחב שלמה

(בהמשך להחלטה מס' 1 מיום 6.3.69)

א. לאור הבקשה מועדת שרים לשטחים המוחזקים לבדוק מחדש את פרטי ההצעות להקמת מספר מרכזי תיירות במזרח ודרום סיני, סוכם כלהלן: -

(1) הועדה ממליצה בפני ועדת השרים לאשר לחברת "נופש בדרום סיני" להקים מחנה נופש באיזור נואיבה/וסיט, הכל לפי המלצת משרד התיירות, ובתנאי מימון שנקבעו על ידו. אם וכאשר יוחלט על המשך הפיתוח לא תיהיה לחברה זכות בלעדית לקבלת זכיונות לפיתוח, אלא תינתן לה זכות להשתלב בביצוע התכניות עליהן יוחלט.

(2) הועדה ממליצה בפני ועדת השרים על הקמת מרכז תיירות (בשלב זה מחנה "קראבנים")

~~באיזור שארם-א-שייך. יוצא מכרז סגור בין החברות המעונינות להשקיע בהקמת המרכז.~~

~~משרד התיירות יקבע את תנאי ההקמה לפי תכנון איזורי, המבוצע במקום, ובתיאום עם מפקדת האיזור.~~

ב. צויין, שחישובי משרד התיירות במתן ההלואה למשקיעים מבוססים על הלואה בגודל של שני שלישים מההשקעה בשער ריבית של $6\frac{1}{2}\%$.

ג. מרכז הועדה יגיש לוועדת השרים לקראת הדיון הצעה מפורטת, הכוללת פתרון מוצע לבעיות אשר תתעוררנה עם הקמת המרכזים (מים, אבטחה ואחריות).

מס' 45 - 15.5.69

6 סיון תשכ"ט
26 תמוז 1969
257260 טל.

1280/ב

מר מ. דה-פליס - מנכ"ל משרד המידות
מר ז. קינן - משרד המידות
מר מ. מיכל - משרד המידות
מר ש. פלד - משרד המוצר/הקציבים
מר מ. סלע - רשות שמורות הטבע
מר א. שמיר - רשות שמורות הטבע
רס"ן קוז - סמך פיקוד דרום
מר י. קינן - משרד המבחן

הגדרות: מידות הידרות בנוחיות ושארם-א-סיין

1. דיון בנידון המקיים ביום 15.5.69 במשרד של תא"ל שלמה גזית בנוכחות המכוננים והת"כ.
2. פסגה הדיון היחיד -
- א. לסכם את הנדשאים הקשורים בהקמת מרכזי המידות בנוחיות ושארם-א-סיין לפי הגעות המפקידים בכח.
- ב. לסכם את עקרי ההצעה להקמת המרכזים, אשר מוגש לוועדת המנכ"לים וועדת המידות לשפטים המוחזקים.

3. סוכים

- א. לחגים הצעה לוועדת המנכ"לים והמידות, שקויה העיקריות סמורטים בנוסחה לפיכוח זה.
- ב. במקביל למתקני הידרות מיוקמו ע"י המפקידים בשארם-א-סיין, ייבנו ויוסדרו מתקני חוף עממיים ע"י משרד המידות והמפקדת המרחב. כן יפעל משרד המידות להקמת אכסניות בחוף זה.
- בוצע שמירותי החוף יומעלו על ידי רשות שמורות הטבע.
- ג. פיקוח "המחנה" בשארם-א-סיין ייקבע ע"י מפקדת המרחב, בהתאם לתכנון המרכז.
- ד. ביום הכנון מזורי מחקש לסיים בהקדם, ולא יאוחר מבעוד 6 שבועות את הכנון המרלמנטי של "מרכז הידרות בשארם-א-סיין".
- ה. משרד המבחן/תאום הפעולה בשטחים המרוק פניה את נוסח אספקת המים, כולל את המהיר הממשי.

ב ב ר כ ה ,

3. אלדור, טא"ל

מיינר

בא/חב

ש א ר ט - א - ש י י ד

החברה

חברת המייליים כיום באזור המבנה ב-50 אלף איש לשנה. מאחר יוזמים מנו למסד החירות בבקשה להקים באזור שארם-א-שייך מרכזי אכסון ושירותי חירות, שיהיו פנויים במיקרס על קרונות שינה גידיים. המייליים כמנים את ההקמה במתן ערכות מוליטיות וחלוקת הנחובות לבני מפעלי חירות מאוחרים. להלן פרטים ומנאים הקשורים במיצוע החברית -

מיקום

המיקום המדויק באזור שארם-א-שייך ותכנון המרכז יקבעו בהתאם לתכנון המדורי.

המבנה

המבנה יבנה על 20-30 קרונות שינה גידיים (קראכמס), ויכיל 200 מקומות לינה.

ההקמה

ההקמה הממוכנת היא במסד גול של 400,000 ל"י, ולכיסויי הינתן חלואה ע"י מסד החירות בגובה של שני פליטים מההקמה הכוללת, ובמנאים של מפעל חירות מאוחר.

המחיר

מסד החירות יפיק מוצאות בגבולות 10-50 אלף ל"י, בהתאם לצורך, להקמה במקני המניה במקום. בכלל זה - יסוד קרקע, שני מים, ביוב וכו'.

סדרי מים

המקום המים יהיה באמצעות המניה מהמקום מים למחנה הבני במקום, כל עוד לא הומעל המסדן המוכן להמקם מים.

מכרז

יוצא מכרז גור בין המייליים המוכשרים לתקנת המכרז. המוכנה להעדיף במתן הזכרון את המייליים אשר יהיו מוכן להקים מרכז חירותיים במקום. (כגון במסד המכל או כשרו המוכנה למכרז, שרותי מוסך, ארגון סיוע וכיוצא).

אבטחה

כל עוד לא נקבע המיקום המוני של המרכז לא ברורים עדיין גרבי המבטחת במקום. במידה הצורך יחוייב היזם לספק שירותים אלה.

בלעדיות

לא מוכנה לחברה המייליים כלעדיות במסדן פיהוה המקום. יחד עם זאת, מוכנה לא זכות להשתלב בכל הבניות המימות בעתיד.

המחשבים אשר יוקמו במלב זה יהיו זמניים בלבד, להחזקת כל עוד לא המייליים הכנון ממורט של המרכז גולו. במקביל לתקנת מרכז זה, וכדי להבטיח מסן שרותי חירות מינימליים למייליים שלא ירצו לחזקק למחשבים מ"ל, יוקמו ע"י מסד החירות שירותי חוף המייליים לקהל הרחב מתקציב המייליים. שירותים אלה יוחזקו ע"י רשות שירות המבט.

נ ו א י ב ה

האור המקום

המקום שוכן כ-70 ע"ס דרומית לאילת, על החוף במחצית הדרומית ואדי וחדר. במקום פתוח סגור, היכול לשמש למטרות עגונה, רחבה וצימח אל רימי האלכוהול. ניתן לשמש במקום חוף רחבה מקורה. בקרוב תואמת אילת הדרך למקום כדורון אילת.

חברת "נופש בדרום ישראל בע"מ"

החברה היא של בעקידים מקומיים ופועלים מקומיים, הרוכזים להקים עוד בקיץ זה מחנה נופש בנואיבה בהשקעה כוללת של כ-400,000 ל"י. החברה מבקשת תלוות בגובה של 75% מההוצעה. במידה ותקשה הפרוייקט מאוחר, יהן סגור החיירות את התלוות בחוף המקציבים הקומרים לרשומי, ובתנאים של שני שלישים מההוצעה, בשכר רכיב של 60%. לחלן פרמינ גוטמיט וחנאית הקומרים בביצוע החכמים המוצעה : -

מיקום

במרחק של 25 דונם, מיוקצה לכך, יוקם מחנה אילית, שיכול לקלוט כ-100 איש. לא חיתוך לחברה חזקה על השטח שבו יוקם המחנה, אבל הוכחה לא התפשרות להשתלב במסגרת החכמון הכולל של המרחק, ייחשה בחדר החברה החכום חזקה חכירה עם הממשל האבאי (מנהל פקדוני ישראל) באזור, ותמלט רמי חכירה מפליים. החכום יחיה לשנה, עם אומצית לחידוש. המקום המפורט של "המחנה" ייקבע בהתאם לחכמון מרכז החיירות בנואיבה.

מים

המים יאומצו דרך מים לפיכל מי מיהו שיוחקן במקום, על חכמון החכום. השקעה חכום היא באחירות החברה ועל חכמונה (אם ע"י חובלת מאילת בדרך מים, ואם - בעתיד - במכילות בדרך חיבשה).

חשמל

ישוקם באמצעות גנרטור, שיוחקן במקום ע"י החברה ועל חכמונה.

כיוון

חוקן אינסטלציות פנימיות ארעיות עבור 100 איש וכיוון ע"י בורות פומבים.

קני ימי

חברה מרכוש פמינה להסעה 30-40 איש, שתמליג בקו אילת-נואיבה. היא תחיה רשמיית לעגון במרחק וטים ובנואיבה-אל-מזינה, ולהעלות מירות אל החוף. האסר תקום חקנים בים מו בחוף, הקומרים במעגן מירות.

שירותי

קמחינג

החברה תחיה רשמיית להפעיל מזנון, ולהשכיר ציוד ימי, וכן להפעיל שירותי קמחינג שונים.

אבטחה

אבטחה תמנה באחירות החברה ומעשה באמצעות פומרים, שיישכרו על ידה.

מיוולים

החברה לא תבצע מיוולים על חרמים באזור ללא תאום מוקדם עם מיקוד דרום.

ערכות

מוליטית

אין החברה דורשה ערכות מעין זו.



הקריה, בסיון חשב"ט
במאי 1969

לשכת שר הבטחון

05263 /ק

פנימי

תת-אלוף שלמה גזית

הנדון: פתוח דרום סיני

רצוף העתק מכתבו של משה סלע אל

שר הבטחון.

שר הבטחון ביקש להעביר המכתב אליך

(שר הבטחון לא יוכל לעסוק בנושא).

אנא דאג גם לחשובה למשה סלע.

תודה,

ח. ישראלי

110
רשות שמורות הטבע. ת"א, קבוץ גלילות 73, טל' 820107



צוות סקר ותכנון אזורי לדרום סיני

21 למאי 1969

לכבוד
מר משה דיין,
סר הבטחון.

כבוד השר,

התכנית לפתוח דרום סיני שבה עוסק צוות הסקר לתכנון אזורי ואשר הובאה לידיעתך בשיחתך עם אלוף (מיל.) אברהם יפה הגיעה, לדעתנו, למבוי סתום.

אני מרשה לעצמי לפנות אליך בענין זה לאור העובדה שהשטח בסמכותו ובשליטתו הבלעדית של צה"ל ומשרד הבטחון ורק יוזמה חיונית מצדך תוכל להבטיח התקדמות ופתוח בכורן חיובי.

התכנית להלן הכוללת את עיקרי מחשבותינו לפתוח האזור, מצביעה על הצורך לקביעת כתובת וסמכות אחראית ליד משרד הבטחון או מפקד מרש"ל שתתאם פעולות הגורמים השונים העוסקים בנושאים אלה. נראה לנו שפתרון מעשי לבעיה יהיה מינוי ראש מינהל אזורי אשר תפקידיו יהיו: רכוז הידע על המרחב, סקרים ותכנון, ייזום עבודות תשתית חיוניות, עזרה ליוזמים ומשקיעים פרטיים והכנת הצעות למדיניות השקעות בשתוף עם משרדי התיירות והאוצר.

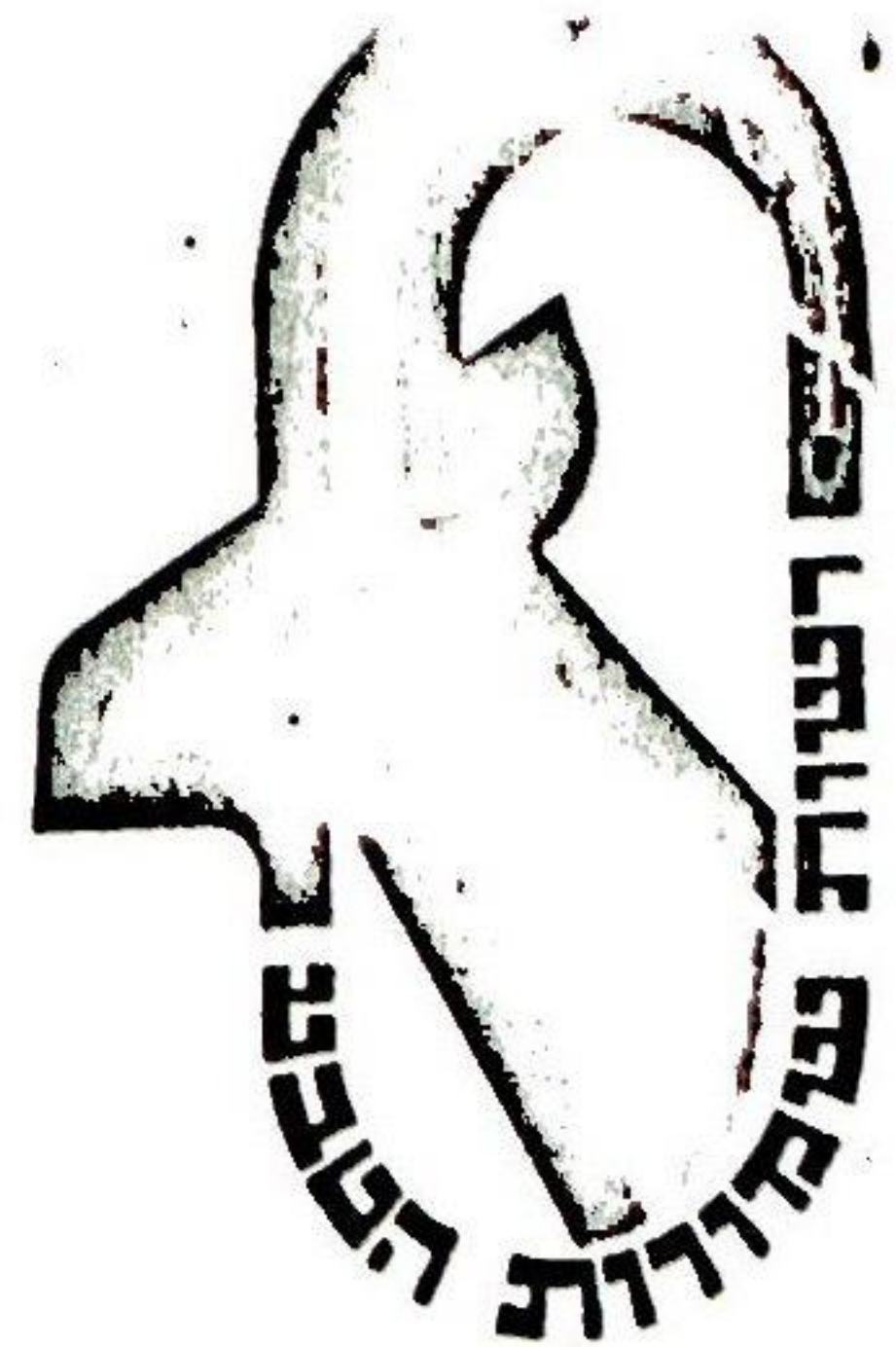
השקעות תשתית שנעשו ע"י משרד הבטחון במרש"ל בהפעלת שרותי תחבורה, אספקת מים, שיקום כבישים, שדות תעופה וכו', יצרו תנאים ראשוניים לתנועת מטיילים ותיירים במרחב הקובעים את הנוכחות הישראלית באזור.

התכנית המוצעת תביא לביסוסה וגידולה של אילת שתהפך למרכז התחבורה והפתוח של חופי המפרץ. כביש אילת - שארם-א-שייך יהיה גורם פתוח ממדרגה ראשונה ויש לראותו כחלק מן המערך האזורי ולתכננו בתור שכזה.

מוצע להקים ארבעה מרכזים לשרותי התיירות ב-: נועייבה, דהב, שארם-א-שייך וסנטה קטרינה שיהוו את הגרעינים לישובי קבע באזור.

עיר הדרום באזור שארם-א-שייך תקום מכח פעילות צה"ל, מניצול אוצרות הטבע ומהבקוש לתיירות, ובלחץ המציאות תהיה לעובדה קיימת ומן הראוי לתת את הדעת על-כך בעוד מועד.

בכדי לכרוך את הפתוח יש לסיים את התכנון, לייזום ולבצע את השקעות התשתית החיוניות בפתוח מקורות מים, רשת חשמל וקשר, מעגני סירות והכשרת שדות נחיתה למטוסים קלים, וכו', לסייע ולעודד יוזמים ומשקיעים המגלים כבר עתה ענין רב באזור.



מסדרי חק-ציון 100

רשות שמורות הטבע. ת"א, קבוץ גליות ז.ל. טל' 820107

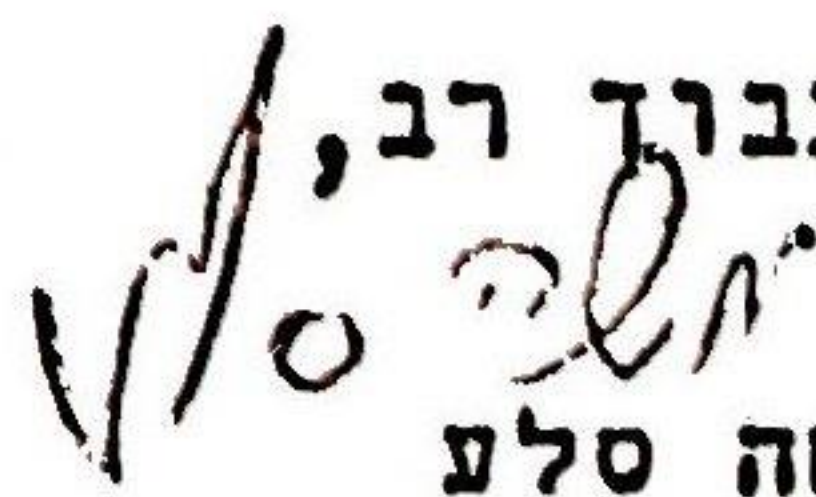
צוות סקר ותכנון אזורי לדרום סיני

- 2 -

ריחוקו של האזור ממרכז הארץ, בעיות קשר ולוגיסטיקה שהם בסמכותו הבלעדית של צה"ל, כל אלה מתנים את הפעילות באזור בתאום ובסיוע מצדו ומבטיחים את שתוף הפעולה הבין-משרדי.

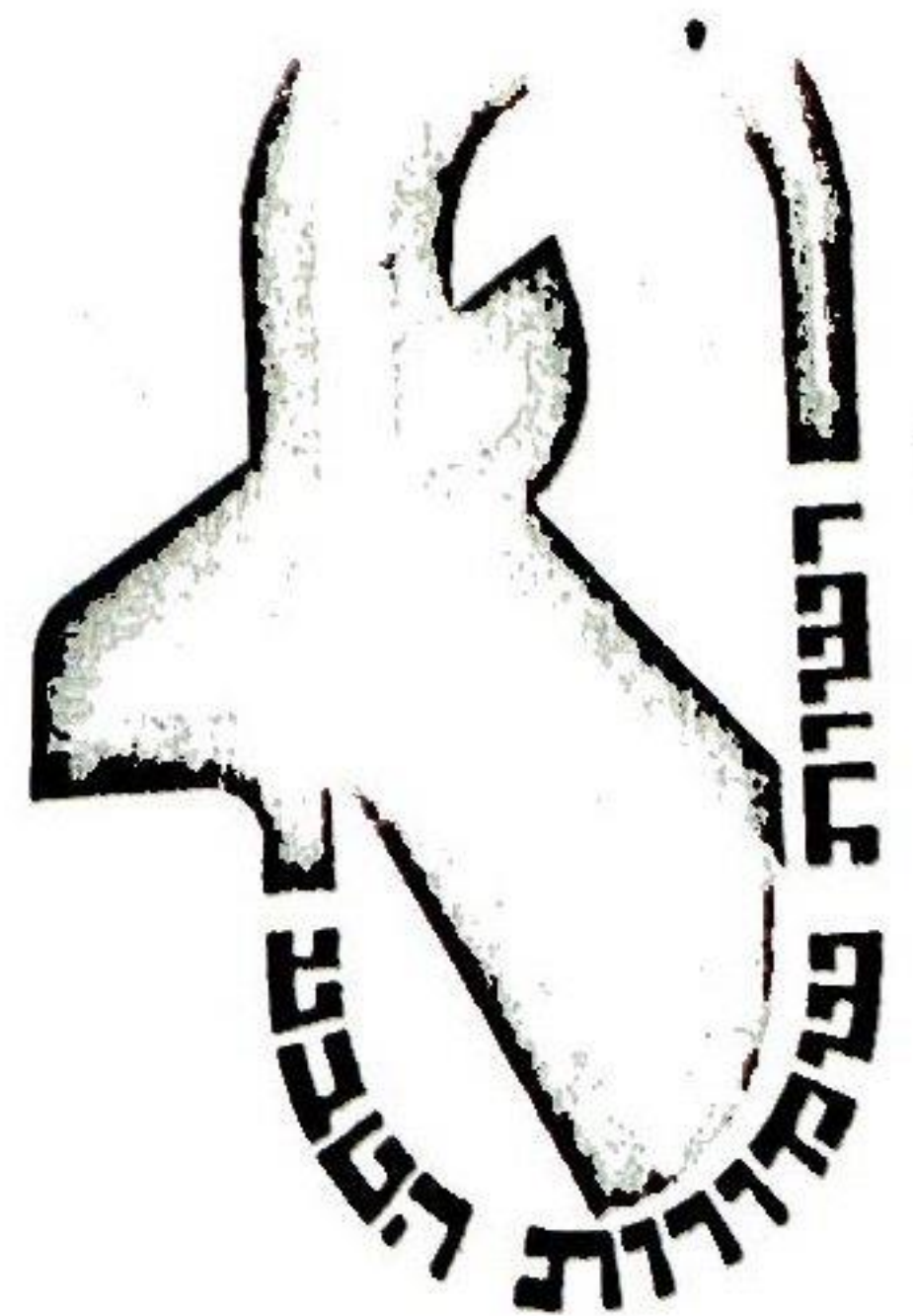
צוות התכנון משוכנע שבהעדר סמכות ותכנית מכוונת עלול להוצר מצב שהפתוח שיעשה באזור ע"י יזמים ומשקיעים פרטיים יבוזבז ויקבל אופי שלילי.

אודה לך מאד, אם תואיל לתת את דעתך לענין זה ולהושיט את עזרתך במגמה למצוא פתרון נאות לבעית פתוח אזור דרום סיני.

בכבוד רב,

משה סלע

העחק:
הא"ל צור - עוזר שר הבטחון
האלוף יפה - כאן

מס/עש



רשות שמורות הטבע. ת"א, קבוץ גלילות ב.ד. טל' 820107

צוות תכנון אזורי לדרום סיני

תכנית הפעולות המוצעות בשנת 1969/70 במרש"ל

סקר ותכנון

גמר סקר ותכנון אזורי
תכנון המרכזים

סך-נצול אוצרות הים ובעיקר גדול צדפות מאכל

מ י ם

פתוח מקורות מים מקומיים ע"י חפירת בארות בנועדיבה,
דהב, ורכוז מי מעינות וגשמים בסנסה קטרינה.

תחבורה

הקמת מרכז שרותי תחבורה בשארם-א-שייך
קו משארם (שדה אופיר) ל"נופי הירח" ולראס מוחמד
הכשרת מסלול נחיתה בסנסה קטרינה ובדהב ומעגני סירות
במרסא אל עט ונועיבה

דרכים

יש להעביר את החזקת הדרכים במרחב לידי שבטי הבדואים
כשעליהם תפקח חולית ציוד מכני המסוגלת לפעול בכל מקום
דרוש ובכל זמן במרחב. כמו-כן, מוצע להפוך את כביש אילת -
שארם-א-שייך לכביש אגרה

פתוח המרכזים

שארם-א-שייך: הפתוח העיקרי יעשה מסביב למרסא אל עט ויכלול
תחנת דלק ומוסך לשרותי רכב.
פתרון בעיות אכסון בקרוונים, בונגלוס וקמפינג.
פתוח חוף הים, שרותי חוף ומעגן סירות, מועדון
צלילה, חנות כל-בו, מסעדה ומזנוני שתיה ופרי.
טרמינל בשדה אופיר.
כמו-כן יעשו השקעות תשתית הכרחיות.

נועיבה:

המרכז יקום סביב למפרץ וסמ. במקום יוקם מחנה
קמפינג על החוף ושרותי תחבורה על כביש אילת -
שארם-א-שייך.

סנסה קטרינה: המרכז יקום בבקעה מסביב לאל ארבעין ובמישור
א-רחה.

במקום יוקם מחנה מטיילים ויוכשר שדה נחיתה
למטוסים קלים.

דרום אילת: השטח מואדי טבה ועד אל חמירה יפותח כהינטרלנד
של העיר. כבר היום נמשכים קוי הסירות ותנועת
מטיילים ונופשים לאורך החופים עד לפיורד.



מזכירות הממשלה

ירושלים, ה'סיון תשכ"ט
25.5.69

אל : תא"ל ש. גזית, משרד הבטחון

מאת : מזכיר הממשלה

הנדון: פיתוח תיירות בחוף מפרץ אילת

זאת לאחר קבלת מכתבך מיום ג' בסיון תשכ"ט (20.5.69).

וועדת השרים החליטה בשעתו כי מימצי הבדיקה יועברו
לאישור הממשלה ולא הועדה.

מכאן כי נצטרך להביא את הנושא לאישור כזה ואטפל בכך
כבקשתכם.

בברכה,
מיכאל ארנון
מזכיר הממשלה

העתק: ד"ר י. ארנון, יו"ר ועדת המנכלים
לשטחים המוחזקים

ג' סיון תשכ"ט
20 במאי 1969

גמ/1287

מזכיר הממשלה

הגידון: פתוח תיירות בחוף מפרץ אילת

1. מצ"ב הצעת החלטה וכן דפי בתונים על תכניות נואיבה ושארם א-שייך.
2. הנושא מובא לאיסור מחודש בפני הועדה בהתאם לסיכום מיום מיום 8 במאי 1969.
3. החומר מוגש ב-30 עותקים.

ג. ג. כ. ה.

שלמה גזית - תח אלוף

העתקו ד"ר ארנון, מנכ"ל משרד האוצר.

ת"ה
"תכנון גרוב סיני"

ה צ ע ת ה ח ל ט ה

ועדת השרים מאשרת את המלצת ועדת המזכ"לים מיום 15 במאי 69
כלהלן: -

א. ניתן אישור לחברת "נופש בדרום ישראל בע"מ" להקים מחנה
נופש בגואיבה, כמחנה בעל מתקנים ארעיים וללא זכויות
בלעדיות במקום. פרוט התנאים - בהתאם לתכנית המצורפת
בנספח.

ב. ניתן אישור עקרוני להקים מרכז אכסון ושרותי תיירות באזור
שארם א-שייך, בהתאם לתכנית המצורפת בנספח וכן בהתאם להנחיות
התכנון האזורי, לאחר שיושלם.

450

50-80 .6

200
400

100

סלניה - קולא מקט נכס א ביה.
למינו גללים - 400,000 י"ק מיליון 400
מיליון 400
מיליון 400

ד
ג
ב
א

150
300 + 120

I כולם 1500 נכסין מומ

ח המלה - א גלה גלה קור המס.
גויזלר אפן גללים

מא וק 3 נכסין מיליון

II 300 קאק גללים 120000
100 קאק 100000

350
10-8 + 13 1/2
25
10
11
12

נ ר א י ב ה

כ ל ל י

בעקבות החלטת ועדת השרים לענייני השטחים קוימו בירורים ודיונים בענין זה. ביום 15 במאי עלתה ההצעה שוב בפני ועדת המכ"לים אשר ממליצה בפני ועדת השרים לאשר את ההצעה בהתאם לפרוט הבא: -

תאור המקום

המקום שוכן כ-70 ק"מ דרומית לאילת, על החוף באמצע מגיפת ואדי ותיר. במקום מפרץ מוגן היכול לשמש למטרות עגינה, רחיצה ויציאה אל ריפי האלמוגים. נפתן לפתח במקום חוף רחצה מעולה. בקרוב תושלם סלילת הדרך למקום מכוון אילת.

תכנית חברת "גופש בדרום ישראל בע"מ".

ההצעה היא של משקיעים מקומיים ומשקיעים מצרפת, הרוצים להקים עוד בקיץ זה מחנה גופש בגואיבה בהשקעה כוללת של כ-400,000 ל"י. החברה מבקשת הלואה בגובה 75% מההשקעה. במידה והקמת הפרוייקט תאושר, יתן משרד התיירות את ההלואה המקובלת יתוך התקציבים העומדים לרשותו, ובתנאים של שני שלישים מההשקעה, בשער רבית של 6 $\frac{1}{2}$ %. להלן פרטים נוספים ותנאים הקשורים בביצוע התכנית המוצעת: -

מיקום

בשטח של 25 דונם שיוקצה לזן יוקם מחנה אהלים, שיוכל לקלוט כ-100 איש. לא תינתן לחברה חזקה על השטח שבו יוקם המחנה, אבל תובטח לה האפשרות להשתלב במסגרת התכנון הכולל של המרכז, שיעשה בעתיד. החברה תחתום חוזה חכירה עם הממשל הצבאי (מנהל מקרקעי ישראלי) באזור, ותשלם דמי חכירה סמליים. החוזה יהיה לשנה, עם אופציה לחידוש.

מים

המים יסופקו דרך הפס למזכל מי שתיה שיותקן במקום, ע"ח החברה. הספקת המים היא באחריות החברה ועל חשבונה. (אם ע"י הובלה מאילת בדרך הים ואם - בעתיד - במיכליות דרך היבשה).

חשמל

יסופק באמצעות גנרטור, שיותקן במקום ע"י החברה ועל חשבונה.

ביוב

תותקן אינסטלציה סניטרית ארעית עבור 100 איש וביוב ע"י בורות סופגים.

קשר ימי

החברה תרכוש ספינה להסעת 30-40 איש, שתפליג בקו אילת-גואיבה. היא תהיה רשאית לעגון במפרץ וסיט וגואיבה-אל מזינה, ולהעלות סירות אל החוף. תאסר הקמת מתקנים בים או בחוף, הקשורים במעגן סירות.

שרותי קמפינג

החברה תהיה רשאית להפעיל מזנון, ולהשכיר ציוד ימי, וכן להפעיל שרותי קמפינג שונים.

אבטחה

אבטחת המחנה באחריות החברה ותעשה באמצעות שומרים, שיישכרו על ידה.

טיולים

החברה לא תבצע טיולים על הדרכים באזור ללא תאום מוקדם עם פיקוד דרום.

ערבות פוליטית

אין החברה דורשת ערבות מעין זו.

ש א ר ס - א - ש י ר

כ ל ל י

בעקבות החלטת ועדת השרים לענייני שטחים, קוימו ברורים ודיונים בענין זה. ביום 15 מאי עלתה ההצעה שוב בפני ועדת המכ"לים אשר ממליצה בפני ועדת השרים לאשר את ההצעה בהתאם לפרוט הבא: -

ההצעה

תנועת המטיילים כיום באזור מסתכמת בכ-50 אלף איש לשנה. מספר יזמים פנו למשרד התיירות בבקשה להקים באזור שארם א-שייך מרכזי אכסון ושרותי תיירות, שיהיו מבוססים בעיקרם על קרובות שינה בידיים. המשקיעים מתנים את ההשקעה במתן ערבות פוליטית והקלות הנהוגות לגבי מפעלי תיירות מאושרים. להלן פרטים ותנאים הקשורים בביצוע התכנית: -

מיקום

המיקום המדויק באזור שארם א-שייך ותכנון המרכז ייקבעו בהתאם לתכנון האזורי.

המחנה

המחנה יתבסס על 30-50 קרובות שינה בגדרים (קראבנים) ויכיל 200 מקומות לינה.

השקעה

ההשקעה המתוכננת היא הסדר גודל 400,000 ל"י, ולכיסויה תינתן הלואה ע"י משרד התיירות בגובה של שני שלישים מההשקעה הכוללת, ובתנאים של מפעל תיירות מאושר.

תשתית

משרד התיירות ישקיע הוצאות בגבולות 10-50 אלף ל"י, בהתאם לצורך, להקמת מתקני תשתית במקום. בכלל זה: - יסוד קרקע, קוי מים, ביוב וכו'.

סדורי

מים

הספקת המים תהיה באמצעות האביה המספקת מים למחנה הצבאי במקום, כל עוד לא הופעל המתקן המתוכנן להמתקת מי-ים.

מכרז

יוצא מכרז סגור בין המשקיעים הפוטנציאליים להקמת המכרז. הכוונה להעדיף במתן הזכיון את המשקיע אשר יהיה מוכן להקים מירב השרותים הדרושים במקום (כגון הסעה מהבמל או משדה התעופה, שרותי מוסך, ארגון סיורים וכיו"ב).

אבטחה

כל עוד לא נקבע המיקום הסופי של המרכז לא ברורים עדין צרכי האבטחה במקום. בפידת הצורך יחוייב היזם לספק שרותים כאלה.

בלעדיות

לא תובטח לחברה המשקיעה בלעדיות בהמשך פיתוח המקום. יחד עם זאת תובטח לה זכות להשתלב בכל תכניות הפיתוח בעתיד.

המתקנים אשר יוקמו בשלב זה יהיו זמניים בלבד, לפחות כל עוד לא יסתיים תכנון מפורט של המרכז כולו. במקביל להקמת מרכז זה, וכדי להבטיח מתן שרותי תיירות מינימליים למטיילים שלא ירצו להזדקק למתקנים הנ"ל, יוקמו ע"י משרד התיירות שרותי חוף חופשיים לקהל הרחב מתקציב השטחים. שרותים אלה יוחזקו ע"י רשות שמורות הטבע.

א' סיון תשכ"ט
18 במאי 1969

גמ/1244

מזכיר צבאי לראש הממשלה

הנידון: סקרי הסוכנות היהודית במפרץ אילת

1. מצ"ב תצלום מכתב שהגיענו מפעם המחלקה להתישבות.
2. כידוע נעשו, ונעשות לא מעט פעולות בתחום סקרים ותכנונים במפרץ אילת ומרחב שלמה. איני יודע אם תהיה ברכה בכניסתו של גורם נוסף שיפעל עצמאית.
3. מכל מקום - האם דברים אלה מתואמים ונעשים על דעתו של מישהו?

שלמה גזית - תת אלוף

הסוכנות היהודית לארץ-ישראל

המחלקה להתישבות חקלאית

חבל הנגב לכיש - באר-שבע

טלפון 24-2321 - ת.ד. 5

המחלקה

מספר

באר-שבע כה"א י"ר חשב"ט

13.5.69

לכבוד

רשות שמורות הטבע - מר משה סלע

מטכ"ל צ.ה.ל. - תת אלוף גזית

משרד התיירות - מר ש.פופס - י-ם

משרד החקלאות - אגף הדייג - ת"א

מושל מרחב שלמה - סג"א צבי לבנון

משרד החקלאות - המרכז לתכנון - מר א.שילה

א.נ.,

הנדון: פתוח והתישבות במפרץ אילת

במשרדנו בבאר-שבע הוקם צוות לבדיקת אפשרויות פתוח
והתישבות במפרץ אילת ודרום סיני. מצ"ב תזכיר ראשוני בנדון
אשר הובא לידיעת הנהלת המחלקה להתישבות.

נבקשכם להשתתף בעבודת הצוות, ולתרום את המידע הקיים
במשרדכם בנדון. כן נבקשכם להשתתף בישיבות הצוות הנ"ל או לשלוח
את נציגכם.

ישיבת הצוות הקרובה תחייב ביום שני 2.6.69 במשרדי
חבל הנגב, באר-שבע בשעה 12.00.

כל מידע הקיים בנושא נבקשכם לשלוח לפי הכתובת הנ"ל.

בכבוד כב,

א.י. אייגס
מנהל חבל הנגב

העתק: מר י.אדמון

מר א.רוזנמן

מר ש.שקלנביץ

מר ג.בר-לב - כאן

מר ש.צוקרמן - "

מר א.נלסון - "

-/פח

ט' 002498-10000-68

16.5

ש מ ו ר

תזכיר על אפשרויות החישובות במזרח סיני הדרומית

ס י כ ו ם

1. השטח שבין אלת ומפרץ שלמה, נסקר באופן ראשוני לקראת בדיקת אפשרויות החישובות באזור.
2. הנקודות העיקריות הן 3 דלתות נחלים לאורך מפרץ אילת.
 - א. נוסעבה - כ-70 ק"מ מאילת.
 - ב. דהב - כ-130 ק"מ דרומית מאילת
 - ג. נבק - כ-30 ק"מ ממפרץ שלמה.
3. ממצאים קרקעיים ראשוניים:
בנויעבה ובדהב - מצויים שטחים בהיקף של 800 - 1500 ד' היכולים לשמש נקודה - ישוב אחת בכל דלתה.
בנבק - היקף השטחים גדול ביותר והקרקע אינה מהווה מגבלה להקמת ישובים. יש לערוך סקר חצי מפורט - בשני הדלתות הצפוניות.
4. ממצאים אקלימיים ראשוניים
לאור התנאים הגיאוגרפיים שבהם שטחים על שפת הים, ודרומית מאילת, אין ספק שהתנאים האקלימיים טובים יותר מאלה של אילת ומתקרבים לנחוני עין גדי. דבר המאפשר לתכנן כל סדרת גידולי החורף הסתיו והאביב, והמקובלים באזור הערבה.
5. מיט - הערכת אפשרויות מציאת מים - וניצולן - יש לבדוק באמצעות סקר גיאופיזי וקדוחי תצפית, בהוצאה כספית של כ-300 אלף ל"י (תה"ל). לפי נתונים המפורטים בתזכיר - נראה שכלל שמדרימים לכוון מפרץ שלמה סכויי מציאת המיט קטנים.
6. שלבי תכנון ופתוח מוצעים
 - א. בדיקום גיאופיזיות וקידוחי תצפית הפקה.
 - ב. בדיקות בהתפלח מים בשיתוף עם מכון לחקר תגב.
 - ג. סקר חצי מפורט בשתי הדלתות הצפוניות.
 - ד. רכוז נתונים מטאורולוגיים ותכנון תצפיות נוספות.
 - ה. בדיקת ענפים נוספים המיוחדים לאזור ולמפרץ אילת.
7. נראה שדלתת נויעבה - מבטיחה ביותר, ומהווה בעיה טכנית וטכנולוגית הקטנה ביותר מבין כולן.

אפשרויות החיטובות ופיתוח חקלאי לאורך מפרץ אילת.

מ ב ו א

1. הסטח, המשתרע לאורך המפרץ מאילת עד מפרץ שלמה, נסקר באופן ראשוני לבדיקת אפשרויות ההתייטבות.
2. שלוש המקומות העקריים הבאים בחשבון להתייטבות, הן דלתות הנחלים הגדולות:

- א. נואיבה - וסיט, כ- 70 ק"מ דרומה מאילת.
- ב. דהב - כ- 130 ק"מ דרומה מאילת.
- ג. נבק - כ- 30 " צפונית למפרץ שלמה.

2. להלן פירוט הממצאים לכל דלתה

א. נואיבה:

1. קרקע: אחרו כ- 1500 ד' קרקעות, לפי ממצאי הסקר הראשוני, הבאות בחשבון לעבוד חקלאי אינטנסיבי, הקרקע מורכבת מחול מיוצב, סדרה של דיונות חול, שטחי אלוביום מדברי דק, ושטחי סחף. כן מצויים שטחים נרחבים מאד של אלוביום מדברי גם עם חול בין הדרורות, שטח זה לא נלקח בחשבון בשלב זה. יש לציין כי כמעט כל הקרקעות הן ממוצא מגמתי, וע"כ אין סכנה של עודפי גיר.

2. מי: אגן ההקוות של נואיבה, משתרע על שטח של כ- 3000 קמ"ר, האזור זוכה למספר זרימות בשנה, בתדירות ובעצמה לא קבועים.

כ-15 ק"מ מפתח הואדי, נמצא מעיין זורם, אשר תפוקתו מוערכת ב- 30-40 מ"ק/שעה במוצע, המים טובים מאד, בעלי תכולה של 120-250 מ"ג כלור/ליטר, לאורך המלחה הצמודה לחוף הים, ישנן מספר בארות פרימיטיביות של הבדואים, טיב המים הוא בטביבות 1400 מ"ג כלור/ליטר. המים מהמעין, יכולים להספיק לחלקה של כ- 50 ד' בספטוף.

3. אקלים: עקב השפעת הים, הן בזמן רוחות צפוניות והן בזמן רוחות דרומיות, הרי שהטמפרטורות הן יותר ממוזגות מאשר בערבה, הטמפרטורות הקצוניות בחורף הן יותר גבוהות בכ 2⁰ מאשר באילת, והקצוניות בקיץ הן נמוכות מאשר באילת באותה מידה.

הבעיה היחידה היא בעית הרוח, וכל פעולה שתיעשה בשטח, חייבת לקחת זאת בחשבון.

כל האמור לגבי האקלים מבוסס על הערכות בלבד, בהסתמך על המדידות באילת מצד אחד, ובמפרץ שלמה מצד שני. יש צורך להציב תחנה אוטומטית לרישום טמפרטורות, לחותיחסית ועצמת הרוחות.

ב. ד ה ב:

1. קרקע: אחרו כ- 800 ד' קרקע הראויה לעבוד חקלאי, בדלתה זו, אף נחפרו בורות עד לעומק של 1 מטר ע"מ לבדוק את הפרופיל שלו, נראה כי החתך אחיד עד לעומק ניכר.

הקרקע היא חול מעורב בדרורות דקיות, זו קרקע מנוקדת היטב, וע"כ ניתן יהיה להשתמש במים מלוחים יחסית.

גם כאן, מצויה סכנה לאורך החוף, נסועים חמרים רבים בתוך הסככה, זהו נוה המדבר הגדול ביותר מבחינת מספר העצים וכן מבחינת מספר החוטבים מכל נאות המדבר של מזרח-דרום סיני.

2. מ י ס: דלחה זו היא בעלת אגן הקוות של כ- 1100 קמ"ר, מנקזת חלק מהרמה המרכזית של הרי מרכז ודרום סיני, ברמה זו, נכללים ההרים הגבוהים ביותר בסיני עם שיא של כ- 2600 מ' (הרי כחרינה), הרים אלה מקבלים כמות משקעים גדולה יחסית, וחלק מהמים נקיים לאגן ההקוות של דהב. גם כאן ישנן זרימות מידי שנה, אלא שמספרן לא ידוע, עקב הטופוגרפיה של אגן זה, הרי שמרבית המים זורמים במהירות עצומה, ונשפכים לים מבלי לשחות בדלחה עצמה, ייתכן (לפי תהל) ויהיה מקום לעצירת המים, החדרתם לשפכי החלוקים ע"מ להגביר את פוטנציאל המים באזור.

יש מספר בארות ניכר לאורך החוף, מליחות המים בהם נעה בין 800-1900 מ"ג כלור/ליטר.

3. אקלים: אוחו המצב כמו בנואיבה, גם כאן נראה כי כדאי להציב תחנה אוטומטית לרישום תהפיכות מזג האוויר.

ג. נ ב ק:

1. קרקע: זוהי הדלחה הנרחבת ביותר, היא מתאחדת למעשה עם המטורים של ראס-נצרני ומגיעה כמעט עד ראס-א-סייך, ישנם סוגי קרקע רבים ושונים באזור, הקף השטחים הראויים לעבוד חקלאי, הוא גדול ביותר, אם כי אין הוא רצוף. ניתן ע"כ לומר, כי הקרקע אינה מהווה גורם מגבול בדלחה זו.

2. מ י ס: אגן ההקוות הוא כ- 1100 קמ"ר, אלא שדלחה זו מנקזת סדרה שלמה של נחלים, המפוזרים לכל אורכה, מתוך שלל נחלים אלו, רק שנים הם בעלי פוטנציאל זרימה ניכר, ככל הנראה, הרי שטח זה, עלול להיות הפרובלמטי מבין השלשה בקשר לכמויות המים, אם כי הוא מכווץ ע"י כמויות גדולות מאד של צמחיה, מכל מקום אי אפשר להסיק דבר עד לבצוע בדיקה מסודרת של פוטנציאל המים, אף מספר בורות המים הוא קטן מאד, אבל יתכן כי זה נובע עקב מספר התושבים הזעים באזור.

3. אקלים: עקב הקרבה הגיאוגרפית למפרץ שלמה, הרי שניתן בהחלט להסתמך על ממצאי הטרות המטאורולוגי מסט, נראה, כי אזור זה, עקב קרבתו לים סוף, ממוזג אף יותר מאשר שתי הדלחות הקודמות.

במידה ויוחלט על התישבות באזור, הרי שיהיה מקום להקמת תחנה מקומית במקום, או אף כמה תחנות קטנות.

3. ס י כ ו

1. לאור הממצאים הראשוניים הנ"ל, נראה כי כל האזור הוא בעל אפשרויות פיתוח והתישבות טובות.

בהסתמך על הנסיון הרב שהצטבר בעמק הערבה, נראה כי יש מקום לדבר על התישבות מסודרת באותם חנאים כמו בערבה, עט חוספת של ענפים טפציפיים הקטורים בים ובחופיו.

2. עקב הרחוק של הנקודות זו מזו, יכולו ממרכזי ישוב קיימים, נראה לנו כי כל נקודה צריכה להסתלב בפיתוח הכללי של האזור מבחינת גורמי התיירות וגורמים אחרים.

3. בסלב זה, הגורם המגביל הראשון במעלה, זה גורם המים, לכן יש לגשת בכל ההקדם לעריכת בדיקות גיאופיזיות, ובצוע סדרה של קדוחי תצפית הפקה (בהשקעה כוללת של כ- 300 אלף ל"י), מצורפת הצעה של תה"ל

4. במבט ראשון, נראה לנו כי טכויי המים פוחתים ככל שמדרימים, ע"כ נראית הדלחה של נואיבה כמבטיחה ביותר, יש לה גם יתרון רט עקב קרבתה לאילת (80 ק"מ על הדרך), בנית הדרך החדשה עד לנואיבה, הולכת ומסתיימת וכפי הנראה, תהיה כשורה לתנועה סדירה בעוד כחדשיים, גם הבעיות הלוגיסטיות הטונות, נראות כיותר פשוטות כאשר מדובר בנואיבה.
5. שלבים מוצעים לתכנון ופחוח:
- א. פחרון בעית המים: בדיקות גיאופיזיות וקדוחי תצפית-הפקה.
 - ב. סקר קרקע חצי מפורט בדלתות של נואיבה ודהב.
 - ג. בדיקות בהתפלת מים בטחוף עם המכון לחקר הנגב.
 - ד. רכוז נחונים מטאורולוגיים, ותכנון תצפיות נוספות.
 - ה. בדיקת האפשרויות להכנסת ענפים חדשים וספציפיים (כגון: חקלאות ימית) לאזור מפרץ אילת.
6. ע"מ למנוע סיבוכים וכפילויות, יש צורך ליצור קשר עם גופים אחרים העוסקים באזור זה: שלטונות הבטחון וצהל, רשות שמורות הטבע, משרד החקלאות וכו'.



רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107

16 למאי 1969

תיק:ר"ש 5/36

לכבוד
תת-אלוף גזית,
מרכז ומתאם הפעולות,
משרד הבטחון,
ה ק ר י ה,
תל - אביב.

א.נ.,

הנדון: מחנה קיץ בוסט

בהתאם לבקשתך מוגשת לך הצעתנו למיקום המחנה
סיט, והתנאים להקמתו, המיקום המוצע כך שלא יפגע
וסח החירוני למרכז התיירות (ראה מפה מצורפת).

יש לראות את המפה והתנאים המוצעים בסיט להסדר
עם הירזם, היועץ המשפטי של משרד הבטחון יכין את
ההסכם עם המשקיעים.

103/

בכבוד רב,

מ/משה סלע

העתק

מר דה-שליט-מנכ"ל משרד
התיירות

מר ברוצקוס-משרד הפנים, י-ם
י"א"ל צבי לבנון-מפקד מרש"ל

מס/אד

103/

הקמת מחנה קיץ זמני בחוף וסיט - 1.12.69 - 15.5.69

ההסכם יסדיר את התנאים להקמת המחנה הזמני ויבטיח אי-פגיעה בתכנון לפתוח המרכז ומדיניות ההשקעות. ההסכם מחייב תיאום עם המתכנן האיזורי כמוצע דלהלן: -

ההסכם ייחתם עם הרשות המוסמכת.

מיקום המחנה לפי מפה מצורפת גודל השטח עד 25 דונם. המרחק המינימלי מקר המים 30 מטר, סימון הגבולות ייעשה ע"י מודד בשטח לפי הקמת המחנה.

בניה המחנה על כל שרותיו יוקמו מאהלים, קרונות וסככות בלבד. יוקמו בתי שימוש יבשים.

מים, חשמל, קשר יסופקו ע"י החברה ועל חשבונה

עגינה החברה רשאית לעגון במפרץ וסיט ובנועיבה-אל-מזינה, ולהעלות סירות אל החוף. איסור להקמת מתקנים בים או בחוף הקשורים במעגן סירות.

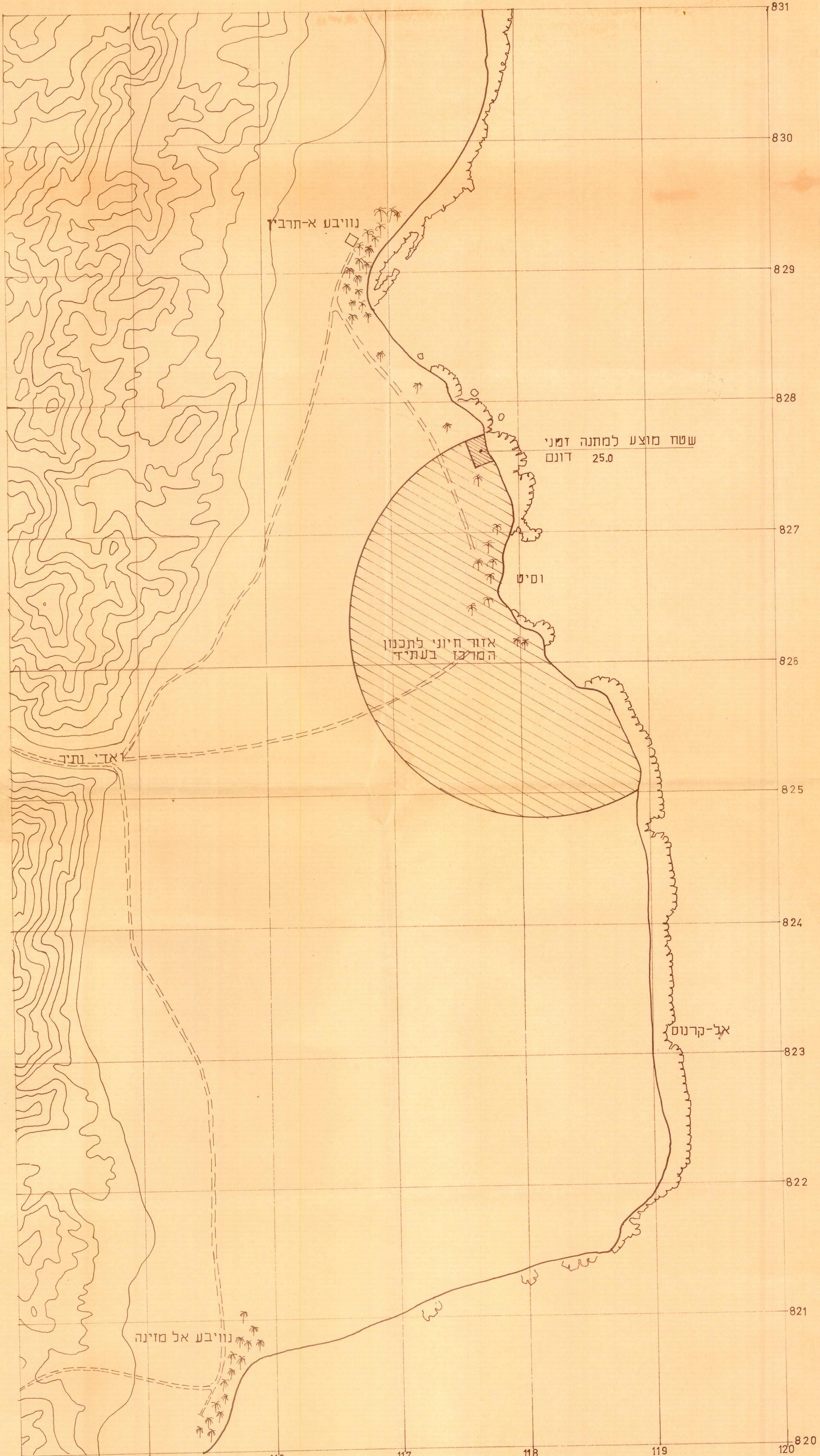
זרתי קמפגינג החברה רשאית להפעיל מזנון, להשכיר ציוד ימי.

ערכי טבע מוגנים ביבשה ובים על פי תקנות שיפורסמו בנדון החברה אחראית על המתארחים, שיקוימו התקנות.

רכוש הבדורים אין לפגוע בכל צורה בבורות מים, גני תמרים, מבנים, ציוד דייג, שטחי עיבוד. יש להגיע להסדר על שימוש בשטח או במים רק באמצעות המושל הצבאי.

חובות וזכויות היוזם

ההסכם אינו מקנה זכות על השטח או זכויות יתר בפיתוח נושאים אחרים באזור. במידה ולאחר תכנון מפורט של האתר יידרש שינוי במיקום המחנה, יפורק המחנה - כנקבע בהסכם. במידה ויתברר שהמחנה משתלב בתכנית האתר, והיוזם מעוניין בכך, לא תהיה התנגדות להשארתו במקום. הישארות המחנה הזמני כמסנה קבע תחייב עריכת הסכם מיוחד של חובות וזכויות, השתתפות בהשקעות וכו', כפי שייעשה בין הממונה על הפיתוח בשרום סיני לבין המשקיעים באזור.



ק.מ.: 1:20.000

מוגבל

אתור שטח למחנה בוסיט

לרמן-לרמן-גלעד, אדריכלים
רח' סאניה 19, תל-אביב, טל. 229464

א' סיון תשכ"ט
18 מאי 1969
פל. 257260

במ/1240

מר מ. פלע - רשות שמורות הטבע
מר א. שמירא - רשות שמורות הטבע
מר מ. אייל - משרד התיירות
מר דש - משרד הפנים

מר מ. דה-סליט - מנכ"ל משרד התיירות
מר מ. טילבוטסון - מנכ"ל משרד הפנים

הנדון: הכנון במרחב שלמה

1. דיון בגרדון התקיים במשרדו של תא"ל שלמה בזיה ביום 12.5.69,
בנוכחות המכותבים לפעולה וחת"מ.

2. בדיון סוכם

א. ת"מאצ לדיון" שחובג יועבר ללא שינויים להחלטה ועדת
המנכ"לים לשטחים המוחזקים.

ב. משרד הפנים החבקש, וחביע הסכמתו לעבד תכנית המתאר
לדרום-מזרח סיני, וכן לבצע הכנון מפורט של המרכז
בנואיבה/וסיט.

ב צ ר כ ה

13

3. אלצור, מא"ל



תיק:ר"ש 5/36

תת-אלוף גזית,
מתאם הפעולה בשטחים,
משרד הבטחון,
ה ק ר י ה,
תל - אביב.

2.1.8

בהמשך לשיחתנו מאתמול מוגשת בזה הערכתי הכספית לבצוע שרותי , חרף במרסה אל-עייט, שיוקמו ויטופלו על-ידי אנשינו: -

10	בתי-שמוש תוצרת "מ.ל.ט."	2000.-	ל"י
	תחנת הצלה	1000.-	ל"י
	חסקה למציל	700.-	ל"י
	מלתחה 10x4 מקנדקס	4500.-	ל"י
3	סככות צל כ"א 3x6 מקנדקס	3000.-	ל"י
4	שקתות למי-שתיה	1000.-	ל"י
	אינסטלציה למי שתיה והתקנת מיכל (מיכל יש במקום)	1200.-	ל"י
	הובלה	2500.-	ל"י
	חומרים וטונות	1000.-	ל"י
	סה"כ	16900.-	ל"י (+15%)

הערכת זו אינה כוללת מקלחות לאור בעיית המים במקום, אלא פתרון של מי-שתיה בלבד.

לאחר אישורך, אפשר להקים המתקנים תוך חודש ימים.

אדיר שפירא

סא"ל צבי לבנון - מפקד מרש"ל
ממונה על המשק - כאן

TK/EN

25

555 = 555

210

אזהרה

א"י

۱۵۳

۱۹۱۲ ۱۳۱۲

122

דיין

312

ה) בסיס ה)

۵۴۳

דאזאלס פאר לעבנס א פאר אהרן
(יחזקאל)

11/12/11

202

מלך נכונה
נחמד
זה קצת - במסען
שמואל

ה'תש"ח

הכנסה 2,200

אגרות - מלגות

הכנסה - מלגות
אגרות

280,000
מלגות

אגרות - מלגות
הכנסה - מלגות
אגרות - מלגות

אגרות - מלגות
הכנסה - מלגות

הכנסה - מלגות
אגרות - מלגות

אגרות - מלגות

© 1900
S. S. S.
H. S. S.

© 1900 - S. S. S.

1900

1. לא קאמ?
2. סגור. א.מ. אדואר?
3. היילדלער דעמער?

קאדער לעבן:

1. פאדאן דער היילדלעך דעקאמ
2. ע.א.דאג היילדלעך
מער. 3.מ
1. היילדער לעבן
2. 2000 פאדאמ לעבן
3. היילדער 2000 פאדאמ (אדא דאקטער 2000)
4. 2000 פאדאמ לעבן (אדא דאקטער 2000)

היילדלעך

היילדלעך לעבן 2000 פאדאמ (אדא דאקטער 2000)

Achssaniya

Achssanya

me x est

(Group 3050) out with 200

(15000) 34 753 0310 811 ✓ 2

۵۵۵

~m/n

Religion 2nd

2. $\frac{1}{2}$ of 100

Handwritten: מקור - דבר - פירוש

27/11 -

(121) 25.21 2N 1230 -

12.5.69

תכנית הפתוח לדרום סיני

אשר
ועד

התכנית המוצעת מתבססת על ההנחה כי הפתוח העיקרי של חופי מפרץ אילת ומרחב שלמה יהיה על תיירות ונופש.

לפי התכנית יוקמו 5-6 מרכזים לשירותי תיירות שיהיו גרעינים לשובי קבע של האזור.

השקעות תשתית שנעשו ע"י משרד הבטחון בשקום כבישים, בשדות תעופה, ובהפעלת שירותי תחבורה, הספקת מים וקיום קרי אניות ותעופה יצרו תשתית ראשונה, והקמת בסיס המטיילים באבו-רודיס, יצר תנועת מטיילים הזורמת בכל הדרכים אל המרחב ע"י אגד, החברה להגנת הטבע, תנועות נוער, בתי ספר, חברי משקים ומשוגעים למדבר. ואחרון אחרון פריצתה של דרך אילת שארם א-שייך והשלמתה בסוף 1970 יתן דחיפה גדולה לפתוח האזור.

בכדי לכוון את הפתוח באפיק חיובי ובהתאם לתכנון יש לקבוע סידרי עדיפות ומדיניות להשקעות ומשקיעים ובעיקר להקים כתובת וסמכות אחראית לפתוח. ריחוקו של האזור ממרכזי הארץ, היותו בלתי מפותח, שליטת צה"ל במרחב באמצעי התחבורה, הקשר והלוגיסטיקה מחייב שריכוז הפתוח יהיה בידי משרד הבטחון וצה"ל.

אילת: במערך האיזורי ובתכנית המוצעת תהיה אילת מרכז התחבורה והפתוח של חופי המפרץ, דבר שיביא לגידולה וחיזוקה של העיר.

הנוכחות הישראלית: תתבסס בעיקר על תנועת התיירות העוברת במסלולי טיולים במרחב ועל נופש בחופי הים או שילוב נופש וטיילות.

המרכזים המוצעים: בנועיבה, דהב, שארם א-שייך, סנטה קטרינה, אבו-רודיס, וא-סור, בהם יוקמו שירותי תחבורה, יפותחו שירותים המאפשרים שהיה ממושכת של נופש, מינחתים למטוסים קלים ומעגנים לסירות. האיכסון במרכזים יתבסס בתקופת הפיתוח הראשונה על קמפינג, באהלים, בונגלוס וקארונים ואפשר בצוע מהיר וללא השקעות כבדות של התכנית.

בשלב ראשון יש לפתח את המרכזים בשארם א-שייך, בסנטה קטרינה, בנועיבה כשהעדיפות הראשונה תינתן לשארם א-שייך.

הבדואים: צפויה תעסוקה מלאה של הבדואים בהחזקת דרכים, בשירותי תחבורה ותיירות (יש לתת את הדעת להסדר שאלת הקרקעות והמים במרכזים של נועיבה דהב וסנטה קטרינה) (בהקדם).

ניצול הים: בנוסף לתיירות חופים ונופש ולמוקדי המשיכה של הקורלים והעולם העשיר הקשור בהם יפותח שיט לאורך החופים מהמרכזים ויוקמו מועדוני צלילה וספורט מים. הידע על האפשרויות ניצול אוצרות הים נמצא בראשיתו. מחקר מעשי הנעשה ע"י ד"ר דב גריצר שהמכון לאוקיאנוגרפיה מראה על אפשרויות פיתוח חוות לגידול קונכיות בהיקף שיכול להבטיח קיום ל-200 משפחות תוך 5-10 שנים (השוק למוצר זה בעולם בלתי מוגבל והמחירים גבוהים. אומדן ההכנסה למשפחה בין 30-40.000 ל"י בשנה).

תנועת התיירות והבקוש: מספר המטיילים במרחב מגיע לכ-50-60.000 בשנה ובממוצע של 5 ימים הם מוצאים בממוצע 200 ל"י למטייל. לפי אומדן הבקוש יעלה מספר המבקשים ב-71-1970 לכ-100.000 ויגיע בשנות 1975 לכ-300.000 מטיילים ונופשים מהם עד 20% תיירות חו"ל. לאחר תקופה זו יש לצפות לבקוש הולך וגדל של תיירות חו"ל בגלל איכותו-יחודו של האזור לתיירות בין-לאומית.

עיר הדרום: תקום באזור מכוח פעילות צה"ל, מכוח ניצול אוצרות הנפט, והבקוש לתיירות. בלחץ המציאות המתהווה תצמח עיר הדרום ותהיה לעובדה קיימת וטוב לתת את הדעת על כך בעוד מועד.

כביש אילת שארם א-שייך: יהיה לגורם פיתוח ממדרגה ראשונה ויש לראותו כחלק מהמערך האזורי. כבר היום יש לתת את הדעת על החזקתו ולקבוע מי אחראי להחזקה, שיטה, תקציב הדרוש ולבחון אפשרויות הפיכתו לכביש אגרה.

הדרכים במרחב, החזקתם והכשרת מעברים

במבנה הגיאומורפולוגי של המרחב מוכתבות הדרכים ע"י מערכת הנחלים מאחר ויש לראות את הסרכים הראשיות במרחב כדרכי שדה קבועות למסלולי התיירות ולשליטה בשטח יש להבטיח החזקתם בדרך קבע. מוצע להקים כוח החזקה מבוסס על המערך השבטי כשכל שבט אחראי להחזקה בתחום שליטתו. כ"כ דרושה חולית ציוד מכני כבד שאפשר יהיה להפעילה במקומות ובזמן הדרוש. קיימת אפשרות לקשירת איזורים גיאוגרפים שונים ע"י הכשרת מעברים (נקבים) שניתנים לבצוע מתקציבי תעסוקה ובעבודת ידיים (התכנית הוגשה למפקד מרש"ל).

אשר
ועד

יוזמים ומשקיעים

ישנה התענינות בהשקעות וקיימות הצעות לפרויקטים לשירותי תחבורה ותיירות לכפרי נופש. כל ההצעות מסתובבות בין מפקד מרש"ל, מתאם הפעולות בשטחים, משרד התיירות, ועדת המנכ"לים ומחפש כתובת מוסמכת. העזר סמכות אחראית לפיתוח מונעת הקמת שירותים חיוניים או תגרום במועד מאוחר יותר לפתוח שלילי. קיימים משקיעים פוטנציאליים שאפשר לעניין אותם בהשקעות כמו חברות תעופה, חברות דלק, שקם, סוכני תיירות ונסיעות ישראלים וחברות להובלת נוסעים. כ"כ מתענינים יהודים מחו"ל החיים בענף התיירות, וחברות תיירות ונסיעות מארצות חוץ שלהן פוטנציאל של מיליוני תיירים ביחודו של מפרץ אילת (הקורלים ונופי המדבר) חופי הים וסנטה קטרינה הם מוקד משיכה בין-לאומי לתיירות. גיבוש מדיניות למשקיעים והשקעות פיתוח יוזמה ועידוד המשקיעים יכולה להביא לפתוח מוצלח ולהזרים השקעות ניכרות לאזור.

השקעות תשתית חיוניות ע"י המדינה (בהתאם לעדיפויות ולאפשרות להפעיל תקציבים ממקורות שונים).

ברשת הדרכים והחזקתם במרחב

בפיתוח מקורות מים חשמל וקשר במרכזים

בפתוחי חופי רחצה ומציאת פתרון לשאלת הביוב

בהכשרת שדות נחיתה למסוסים קלים ומעגנים לסירות.

סקרים ותכנון

יש להשלים את הסקר ותכנון האזורי. יש להזמין מיד את תכנון המרכזים שיכלול:

א. תכנית מיתאר מוקדמת (3 חודשים) לקביעת יעודי הקרקע, דרכים וחניות, חופי רחצה, תוך התייחסות לבעיות הדורשות פתרון מידי בכל מרכז. תכנון מפורט של המרכזים (6-10 חודשים) יעשה בהמשך לתכנית המיתאר המוקדמת.

שיתוף פעולה בין משרדי

למעשה עומד מפקד מרש"ל ומתאם הפעולות בשטחים תחת לחץ מתמיד ודרישות להקמת שירותי תחבורה ותיירות לסיפוק דרישות המטיילים והפעילות האזרחית באזור. כ"כ קיימות הצעות ותכניות של יזמים להקמת פרויקטים ובגלל חוסר כתובת וסמכות נדחים הדברים ומתעכב ביצועם. ומאחר ובבצוע התכנית לפתוח האזור נפגשים המשרדים האחראיים על בסחון, תכנון תיירות, דרכים ותחבורה והאוצר מוצע להקים מסגרת מצומצמת ומעשית לשתוף פעולה שתפעל ליד מרכז הפתוח איש משרד הבסחון או זה"ל (ותחליף את הועדות הקיימות). המסגרת תפעל במשך 2-3 שנים עד השלמת הכביש או עד שיבשילו התנאים להקמת רשות פתוח אזורית.

ארגון העבודה

מנוי מרכז פתוח להמשך הפעולה במרש"ל צאצא שיפעל כעוזר למתאם הפעולות בשטחים.

תפקידו: לרכז הידע על השטח

רכז הסקרים ותכנון

ליזום פתוח התשתית החיונית

לעזור ליזמים ומשקיעים שתכניותיהם תאושרנה

רכז ועדה מרחב שלמה

הכנת הצעה למדיניות השקעות ומשקיעים בשתוף עם משרד התיירות והאוצר

בחינת החוק הקיים והתאמתו לתכנית פתוח האזור בשתוף משרד הפנים

תבטלנה כל הועדות ותבחר ועדה אחת למרחב שלמה

תכנית הפעולות 1969/1970 תכלול:

תכנון:

- א. גמר סקר ותכנון אזורי, ראשית 1970
- ב. הזמנת תכנון המרכזים
- תכנית מיתאר מוקדמת - 3 חודשים
- תכנון מפורט - 6-10 חודשים

החזקת דרכים והכשרת מעברים

תעשה על-ידי שבטי הבדואים שיהיו אחראים להחזקה בתחום שליטת השבט ולפי הסכם ~~אמצאא~~ ותנאים שיקבעו. תוקם חולית פקוח מכני במחשב שתוכל לפעול בכל מקום וזמן.

יח מקורות מים מקומיים

בארות חפורות בנועיבה ודהב ורכוז מי גשמים ומעיינות בסנטה קטרינה ובריכת אגירה.

תחבורה

הקמת מרכז לתחבורה בשארם א-שייך. פתוח הקו האוירי והימי ושילוב אמצעי תחבורה. עודד טיסות במטוסים קלים ובסירות חופים.

גירוב

קיימת סכנה של זהום הים במרכזים ונזקים חמורים דבר שמחייב חיפוש פתרון כבר בראשית הפתוח (אולי שמוש חוזר במים).

פתוח מרכזים

1. מרסא אל-עם

המרכז המוצע יושב סביב מפרץ על דרך שארם - שדה אופיר ויקבל עדיפות ראשונה בפתוח ויכלול:

- א. תחנת דלק גדולה ומוסך לשרותי רכב
- ב. איכסון בונגלוס, קרונות מגורים, קמפינג באוהלים על החוף
- ג. חנות שק"מ לשרות צה"ל ואזרחים
- ד. מסעדה, ומזנוני שתיה פרי וסידקית
- ה. מרכז לתחבורה ואפשרות השכרת רכב משארם - לשדה אופיר, לראס מוחמד, לאבו רוודיס לנבק ולנופי הירח
- ו. מרכז לאינפורמציה והדרכה למטיילים
- ז. פתוח חוף ים שרותים צל ומים מעגן סירות קמפינג והשכרת ציוד לים
- ח. השקעות בפתוח השטח בהתאם ליעודי קרקע שיכלול דרכים, חניות, פתרון גירוב, פתרון להספקת מים וחשמל וגשר

2. סנטה קטרינה

- א. הקמת מחנה לאיכסון מטיילים בהתאם לתכנית המיתאר
- ב. מינחת למטוסים קלים

3. נויעבה

מחנה קמפינג, מעגן ארעי, האבכת קו סירות החופים מאילת, השכרת ציוד לים, מזנון.

צור סקר אינתיפאדה
משלך 4/5

אברהם

נפשו אפרו העברו אליו

התקוהו שיהיה לו נדבה

בזמן אחר בסומכאל
התקוהו אברהם סני

האל האל חנה אברהם

אברהם בנה במנהל
אברהם אברהם שיהיה

אברהם במנהל

אברהם אברהם

אברהם

12.5.69

מלחמה

תכנית הפיתוח לדרום סיני

התכנית המוצעת, מתבססת על ההנחה כי הפיתוח העיקרי של חופי מפרץ אילת ומרחב שלמה, יהיה על תיירות ונופש.

לפי התכנית, יוקמו 6-6 מרכזים לשירותי תיירות שיהיו גרעינים לישובי קבע של האיזור.

השקעות תשתית שנעשו ע"י משרד הבטחון בשיקום כבישים, בשדות תעופה, ובהפעלת שירותי תחבורה, אספקת מים וקיום קווי אנדות ותעופה והקמת בסיס המטיילים באבו-רודיס, יצרו תשתית תראשונה לתנועת מטיילים הזורמת בכל הדרכים אל המרחב ע"י אגד, החברה להגנת הטבע, תנועות נוער, בתי-ספר, חברי משקים ומשוגעים למדבר, ואחרון אחרון פריצתה של דרך אילת שארם-א-שייך והשלמתה בסוף 1970 יתן דחיפה גדולה לפיתוח האיזור.

בכדי לכוון את הפיתוח באפיק חיובי ובהתאם לתיכנון, יש לקבוע סידרי עדיפות ומדיניות להשקעות ומשקיעים ובעיקר להקים כתובת וסמכות אחראית לפיתוח. ריחוקו של האיזור ממרכזי הארץ, היותו בלתי מפותח, שליטת צה"ל במרחב באמצעי התחבורה, הקשר והלוגיסטיקה, מחייב שריכוז הפיתוח יהיה בידי משרד הבטחון וצה"ל.

א י ל ת: במערך האיזורי ובתכנית המוצעת תהיה אילת מרכז התחבורה והפיתוח של חופי המפרץ, דבר שיביא לגידולה וחיזוקה של העיר.

הנוכחות הישראלית: תתבסס בעיקר על תנועת התיירות העוברת במסלולי טיולים במרחב

ועל הנופש בחופי הים או שילוב נופש וטיילות.

המרכזים המוצעים: בנועיבה, דהב, שארם-א-שייך, סנטה קטרינה, אבו-רודיס, וא-טור,

בהם יוקמו שירותי תחבורה, יפותחו שירותים המאפשרים שהייה

ממושכת של נופש, מינחתים למטוסים קלים ומעגנים לסירות.

האיכסון במרכזים, יתבסס בתקופת הפיתוח הראשונה על קמפינג,

אהלים, בונגלוס וקארוונים ויאפשר ביצוע מהיר וללא השקעות כבדות

של התכנית.

בשלב ראשון יש לפתח את המרכזים בשארם-א-שייך, בסנטה קטרינה, בנועיבה כשהעדיפות

הראשונה תינתן לשארם-א-שייך.

הבדואים: צפויה תעסוקה מלאה של הבידואים בהחזקת דרכים, בשירותי תחבורה ותיירות

(יש לתת את הדעת להסדר שאלת הקרקעות והמים במרכזים של נועיבה דהב וסנטה

קטרינה בהקדח).

ביצול הים: בנוסף לתיירות חופים ונופש ולמוקדי המשיכה של הקורלים והעולם העשיר

הקשור בהם יפותח שייט לאורך החופים מהמרכזים ויוקמו מועדוני צלילה

וספורט מים. הידע על אפשרות ביצול אוצרות הים נמצא בראשיתו. מחקר

מעשי הנעשה ע"י ד"ר דב גריצר מהמכון לאוקיאוגרפיה מראה על אפשרות

פיתוח חווה לגידול קונכיות בהיקף שיכול להבטיח קיום ל-200 משפחות

תוך 10 - 5 שנים (השוק למוצר זה בעולם בלתי מוגבל והמחירים גבוהים).

אומדן ההכנסה למשפחה בין 40,000 - 30 ל"י בשנה).

תנועת התיירות והביקוש: מספר המטיילים במרחב מגיע לכ- 60,000 - 50 בשנה ובסמוצע - 200 ל"י למטייל. לפי אומדן הביקוש יעלה מספר המבקשים ב-71 - 1970 לכ- 100,000 ויגיע בשנות 1975 לכ- 300,000 מטיילים ונופשים מהם עד 20% תיירות חו"ל. לאחר תקופה זו יש לצפות לביקוש הולך וגדל של תיירות חו"ל בגלל איכותו - יחודו של האיזור לתיירות בין-לאומיים.

עיר הדרום: תקום באיזור מכוח פעילות צה"ל, מכוח נימול אוצרות הנפט, והביקוש לתיירות. בלחץ המציאות המתהווה תצמח עיר הדרום ותהיה לעובדה קיימת וטוב לתת את הדעת על כך בעוד מועד.

כביש אילת שארם-א-שייך: יהיה לגורח פיתוח ממדרגה ראשונה ויש לראותו כחלק מהמערך האיזורי. כבר היום יש לתת את הדעת על החזקתו ולקבוע מי אחראי להחזקה, שיטה, תקציב הדרוש ולבחון אפשרות הפיכתו לכביש אגרה.

הדרכים במרחב, החזקתם והכשרת מעבריהם: במבנה הגיאומורפולוגי של המרחב מוכתבות הדרכים על ידי מערכת הנחלים מאחר ויש לראות את הדרכים הראשיות במרחב, כדרכי שדה קבועות למטלולי התיירות ושליטה בשטח, יש להבטיח החזקתם בדרך קבע. מוצע להקים כח החזקה מבוסס על המערך השבטי כשכל שבט אחראי להחזקה בתחום שליטתו. כ"כ דרושה חולית ציוד מכני כבד שאפשר יהיה להפעילה במקומות ובזמן הדרוש. קיימת אפשרות לקשירת איזורים גיאוגרפיים שכנים על ידי הכשרת מעבריים (נקבים) שניתנים לביצוע מתקציבי תעסוקה ובעבודת ידיים ובעזרת ציוד מכני (התכנית הוגשה למפקד מרש"ל).

יוזמים ומשקיעים:

ישנה התענינות בהשקעות וקיימות הצעות לפרויקטים לשירותי תחבורה ותיירות לכפרי נופש. כל ההצעות מסתובבות בין מפקד מרש"ל, מתאם הפעולות בשטחים, משרד התיירות, ועדת המנכ"לים ומחפשות כתובת מוסמכת. העדר סמכות אחראית לפיתוח, מונעת הקמת שירותים חיוניים או תגרום במועד מאוחר יותר לפיתוח הלילי. קיימים משקיעים פוטנציאליים שאפשר לעניין אותם בהשקעות כמו חברות תעופה, חברות דלק, שק"ם, סוכני תיירות ונסיעות ישראלים וחברות להובלת נוסעים. כ"כ מתענינים יהודים מחו"ל החיים בענף התיירות וחברות תיירות ונסיעות מארצות חוץ שלהן פוטנציאל של מיליוני תיירים ביחודו של מפרץ אילת הקורלים ונופי המדבר חופי הים וסנטה קטרינה הם מוקד משיכה בין-לאומי לתיירות. גיבוש מדיניות למשקיעים והשקעות פיתוח יוזמה ועידוד המשקיעים יכולה להביא לפיתוח מוצלח ולהזרים השקעות זיכרות לאיזור.

השקעות תשתית חיוניות על ידי המדינה בהתאם לעדיפויות ולאפשרות להפעיל תקציבים ממקורות שונים שיושקעו:

ברשת דרכים והחזקתם במרחב, בפיתוח מקורות מים חשמל וקשר במרכזים, בפיתוח חופי רחצה ומציאת פתרון לשאלת הביוב ובהכשרת שדות נחיתה למטוסים קלים ומעגנים לסירות.

סקרים ותיכנון:

יש להשלים את הסקרו התיכנון האיזורי. יש להזמין מיד את תיכנון המרכזים שיכלול: תכנית מיתאר מוקדמת (3 חודשים) לקביעת יעודי הקרקע, דרכים וחניות, חופי רחצה, תוך התייחסות לבעיות הדורשות פתרון מידי בכל מרכז. תיכנון מפורט של המרכזים (6-10 חודשים) יעשה בהמשך לתכנית המיתאר המוקדמת.

שיתוף פעולה בין משרדי:

למעשה עומד מפקד מרש"ל ומתאם הפעולות בשטחים תחת לחץ מתמיד ודרישות להקמת שירותי תחבורה ותיירות לטיפול דרישות המטיילים והפעילות האזרחית באיזור. כ"כ קיימות הצעות ותכניות של יזמים להקמת פרויקטים ובגלל חוסר כתובת וסמכות נדחים הדברים ומתעכב ביצועם. מאחר ובביצוע התכנית לפיתוח האיזור נפגשים המשרדים האחראיים על בטחון, תיכנון תיירות, דרכים ותחבורה והאוצר, מוצע להקים מסגרת מצומצמת ומעשית לשיתוף פעולה שתפעל ליד מרכז הפיתוח איש משרד הבטחון או צה"ל (ותחליף את הועדות הקיימות). המסגרת תפעל במשך 2-3 שנים עד השלמת הכביש או עד שיבשילו התנאים להקמת רשות פיתוח איזורית.

ארגון העבודה:

מינוי מרכז פיתוח כתנאי להמשך הפעולה במרש"ל שיפעל כעוזר למתאם הפעולות בשטחים. *א"י יא"ל קצת אגרות' אונג' פיתוח*
תפקידו: לרכז הידע על השטח, ריכוז הסקרים והתיכנון, ליזום פיתוח התשתית החיונית, לעזור ליוזמים ומשקיעים שתכניותיהם תאושרנה, ריכוז ועדה מרחב שלמה, הכנת הצעה למדיניות השקעות ומשקיעים בשיתוף עם משרד התיירות והאוצר, בחינת החוק הקיים והתאמתו לתכנית פיתוח האיזור בשיתוף משרד הפנים. תבוטלנה כל הועדות ותבחר ועדה אחת למרחב שלמה.

תכנית הפעולות 1970 / 1969 תכלול:

תיכנון: א. סקר ותיכנון איזורי, ראשית 1970.

ב. הזמנת תיכנון המרכזים

תכנית מיתאר מוקדמת - 3 חודשים

תיכנון מפורט - 6-10 חודשים

החזקת דרכים והכשרת מעברים:

תעשה על ידי שבטי הבדואים שיהיו אחראים להחזקה בתחום שליטת השבט ולפי הסכם ותנאים שיקבעו. תוקם חולית פיקוח מכבי במרחב שתוכל לפעול בכל מקום וזמן.

פיתוח מקורות מים מקומיים:

בארות חפורות בנועיבה ודהב וריכוז מי גשמים ומעיינות בסנמה קטרינה ובבריכת אגירה.

תחבורה:

הקמת מרכז לתחבורה בשארם-א-שייך. פיתוח הקו האווירי והימי ושילוב אמצעי תחבורה. עידוד טיסות במטוסים קלים ובטיירות חופים.

ב י ר ב :

קיימת סכנה של זיהום הים במרכזים ונקזים חמורים, דבר שמחייב חיפוש פתרון כבר בראשית הפיתוח. (אולי שימוש חוזר במים).

פיתוח מרכזים:

1. מרסא אל-ער

המרכז המוצע יושב סביב מפרץ על דרך שארם - שדה אופיר ויקבל דיפוז ראשונה בפיתוח ויכלול:

- א. תחנת דלק גדולה ומוסך לשרותי רכב.
- ב. איכסון בונגלוס, קרונות מגורים, קמפינג באוהלים על החוף.
- ג. חנות שק"מ לשרות צה"ל ואזרחים.
- ד. מסעדה ומזנוני שתיה פרי וסידקית.
- ה. מרכז לתחבורה ואפשרות השכרת רכב משארם - לשדה אופיר, לראס מוחמד, לאבו-רודיס לצבק ולנופי הירח.
- ו. מרכז לאינפורמציה והדרכה למטיילים.
- ז. פיתוח חוף ים, שירותים, צל ומים, מעגן סירות, קמפינג והשכרת ציוד לים.
- ח. השקעות בפיתוח השטח בהתאם ליעודי קרקע שיכלול דרכים, חניות, פתרון ביוב, פתרון להספקת מים וחשמל וגשר.

2. סנטה קטרינה.

- א. הקמת מחנה לאיכסון מטיילים בהתאם לתכנית המיתאר.
- ב. מינחת למטוסים קלים.

3. נועיבה.

מחנה קמפינג, מעגן ארעי, הארכת קו סירות החופים מאילת, השכרת ציוד לים, מזנון.

1707

מדינת ישראל

משרד המסחר והתעשייה מרכז ההשקעות

רח' הלני המלכה 9, ת.ד. 455

תאריך: כ"ד באייר תשכ"ט

12 במאי 1969

מספר: (349)6336/2-25

אל : עוזר שר הביטחון, הקריה, חג אביב

מאת : מרכז ההשקעות, המח' לבחינת תכניות.

הנדון: נופש בדרום ישראל בע"מ

רצ"ל הננו מעבירים אליך העתק בקשה לאישור תכנית להקמת עיר נופש ג' "נואיבה" שבסיני (70 ק"מ דרומית לאילת).

מאחר שהמדובר הוא בביצוע השקעה בשטחים המוחזקים נודה לך אם תודיענו מהי עמדת משרד הביטחון לגבי התכנית הנזכרת.

בברכה,


מ' לוי

אלמל
אלהל
אצמ
אילל
אילל

- הבקשה תוגש במקור רצ' העתקים — כתובה במכונת-כתיבה.
- בכל מקרה שהמקום לא יספיק למילוי — יצורף נספח.
- לא תידון בקשה אשר לא מולאו כל פריטיה, יימתח קו ליד כל פריט שאינו נוגע לתוכנית.

24.4.69

התאריך

חל-אביב

העיר

בקשה לאישור תוכנית

ל-הקמת מפעל / הרחבת מפעל / השקעה בהון במטבע ישראל / השקעה בהון במטבע-חוז /
הרחבת במטבע-ישראל / הרחבת במטבע-חוז
(מחק את הלא-מתאים)

בהתאם לסעיף 17 לחוק לעידוד השקעות הון, תשי"ט — 1959, הננו לבקש בזה אישור לתוכנית המתוארת להלן, אשר לפיה נאמדת
ההשקעה הקבועה ב- 450,000 ל"י, ביצוע התוכנית יסתיים ביום 31.12.69.

1. המפעל ובעליו

(1) תיאור ממצה של התוכנית: הקמת שלב ראשון של עיר גופט ב"נואיבה" שבסיני (70 ק"מ

דרומית לאילת), החכירה ההתחלתית כוללת הקמת כטר אהלים ל-100 עד 150 מיירים,

עם סדורי מטבח ובתי קרור שכוללים וציוד ספורט ימי בעל רמה גבוהה.

כן כוללת התוכנית רכישת ספינת טורור לצרכי הובלת הנופשים בין אילת לנואיבה

ולמטרות ספורטיביות.

(2) שם המפעל: גופט בדרום ישראל בע"מ שנת הייסוד: 1968/69

(3) הכתובת המדויקת של המשרד: רח' הנוטר 12, אסקה טל' 413810

(4) הכתובת המדויקת של המפעל: "נואיבה" - סיני

(5) שמות הבעלים (בעברית): א. גרושוב, צ. סורט, אנדרה אטון, ג' . טריגנו, צ' . בן-אילוז

שמות הבעלים (בלועזית): A. Gruszow, Z. Svet, A. Attoun, G. Trigano, C. Ben-Ilouz

(6) תאריכי כתבי-האישור (במקרה של הרחבת מפעל שכבר אושר): -

(7) פירוט ההשקעות לפי המאון האחרון, ליום - (במקרה של הרחבת מפעל):

קרקע - ל"י, מיבנים 60,000 ל"י, מכונות וציוד 390,000 ל"י,

סה"כ 450,000 ל"י.

• לבקשה יצורף המאון האחרון על כל נספחיה.

2. התועלת המשקית של התוכנית

(1) המוצרים —

(א) במקרה של הקמת מפעל:

(ב) במקרה של הרחבת מפעל

— לפני ההרחבה:

— אחרי ההרחבה:

(2) התיצרות המקומית השנתית של המוצרים דלעיל —

(א) לפני הקמת המפעל / הרחבת המפעל (אומדן):

המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	\$
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
סה"כ _____ ל"י						

(ב) אחרי הקמת המפעל / הרחבת המפעל (אומדן):

המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	\$
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י . . . , מזה מוצרים מיובאים:	"
סה"כ _____ ל"י						

(3) המחזור השנתי —

(א) במקרה של הקמת המפעל (אומדן):

המוצר	:	_____	=	1,000,000	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	\$
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
סה"כ 1,000,000 ל"י						

(ב) במקרה של הרחבת המפעל

— לפני ההרחבה:

המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	\$
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
סה"כ _____ ל"י						

— אחרי ההרחבה (אומדן):

המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	\$
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
המוצר	:	_____	=	_____	ל"י (%) . מזה חלק היבוא:	"
סה"כ _____ ל"י						

(4) היצוא השנתי —

(א) במקרה של הקמת המפעל (אומדן): •

המזכר	תפירות	...	...	...
(המזכר)	...	...	...	\$ 170,000 : מזה חלק חיבוא
(המזכר)	...	...	...	... : מזה חלק חיבוא
(המזכר)	...	...	...	... : מזה חלק חיבוא
(המזכר)	...	...	...	... : מזה חלק חיבוא

\$ 170.00 No

(ב) במקרה של הרחבת המפעל — לפני ההרחבה:
היצוא איננו יחיד, דהיינו החשלושים לחברה יעשו
בלידות ישראליות שיתקבלו ע"י הנוטטים ע"י הסדה
מטבע חוץ בבגקים.

(המצור) _____ : (_____) : _____ = \$ _____ : מזה חלק חיבוא : \$ _____
 (המצור) _____ : (_____) : _____ = " _____ : מזה חלק חיבוא : " _____
 (המצור) _____ : (_____) : _____ = " _____ : מזה חלק חיבוא : " _____
 (המצור) _____ : (_____) : _____ = " _____ : מזה חלק חיבוא : " _____

\$ _____ סוד"כ

— אחרי ההרחבת (אומדן) :

\$ _____	=	_____	: (_____)	(המצור)
\$ _____	=	_____	: (_____)	(המצור)
" _____	=	_____	: (_____)	(המצור)
" _____	=	_____	: (_____)	(המצור)
" _____	=	_____	: (_____)	(המצור)

סד"כ \$ _____

(5) התעסוקה השנתית הממוצעת —

(א) במקרה של הקמת המפעל (אמדן): 20 עובדים, ב- 3 משמרות

(ב) במקרה של הרחבת המסעל

— לפני ההרחבה: עובדים, ב' משמרות

— אחרי ההרחבת _____ (אומדן): עובדים, ב' _____ משמרות

(6) תועלות אחרות:

• אם נערך מחקר שחוקים — תצורמנה תוצאותיו.

• תצויינה ארצות-היצוא.

*** תירשם הבמות עם צינן יחדתהמידת.

3. ההשקעה ברכוש קבוע

סה"כ (ב"ל)	השקעות ב"מט"ח (מכספי תושבי-חוץ)		השקעות ב"ד"י (כולל מט"ח)		הייעוד
	יבוא (ב"ש)	רכישות בארץ (ב"ש)	יבוא בהקצבת מט"ח	קניות בארץ	
					(1) קרקע ופיתוח (מ"_____)
60,000				60,000	(2) מיבנים (למעט בנייני מגורים) (מ"_____) שטח מבנים, אינפלציה וכו'
					(3) חומרי-בנייה
190,000	70,000			120,000	(4) מכונות וציוד (כולל הובלה)
					(5) התקנה של מכונות וציוד
20,000				20,000	(6) <u>1</u> (מספר היחידות) משאיות
					(7) פטנטים, ידע, זכויות וכיו"ב *
					(8) חומרי-גלם להרצה
					(החומר) _____ (הכמות)
					(החומר) _____ (הכמות)
170,000	170,000				(9) ספינת מוטור
440,000	240,000			200,000	סה"כ

3. ההשקעה בהון חוזר

10,000			10,000
--------	--	--	--------

4. המימון להשקעה ברכוש קבוע ובהון חוזר

סה"כ (ב"ל)	מכספי תושבי-חוץ ב"מט"ח		מכספי תושבים מקומיים ב"ד"י	המקורות
	המטבע	הסך		
90,000		90,000		(1) הון-מניות נמרע, לפי הערך הנקוב (במקרה של הרחבה — ציין רק ההון הנוסף)
				(2) רוחצים שלא חולקו (למילוי רק במקרה של הרחבה מסעל)
				(3) קרנות פחת מעל לרגיל (למילוי רק במקרה של הרחבת מסעל)
40,000		40,000		(4) הלוואות מבעלי-המניות
				(5) הלוואות לזמן ארוך, מבנקים
320,000			320,000	(6) הלוואות מכספי הממשלה (תקציב פיתוח, קרן "קולי", "א.ד.י." וכיו"ב)
				(7) הלוואות לזמן ארוך, ממקורות אחרים
450,000	**	130,000	320,000	סה"כ

- לבקשה יצורף העתק מההסכם בדבר פטנטים, תמלוגים וכיו"ב — מאושר בידי עורך-דין או רואה-חשבון.
- ** במקרה של מטבעות חוץ שונים — יחשב הסיכום ב"ש.

5. פירוט המכונות, הציוד והמשאיות (סעיף 3 א (4) ו- (6))

השקעות ב"מט"ח (מכספי תושבי-חוץ)		השקעות ב"ד"י (כולל מסים)		תיאור הטובין (במקרה שירכשו משומשים - ציין זאת)
יבוא (כ"ס)	רכישות בארץ (כ"ס)	יבוא בהקצבת מט"ח	קניות בארץ	
				<u>לפי רשימת מצורפת</u>
				סה"כ
				סה"כ כללי ב"ד"י

6. פירוט הון המניות הנפרע (סעיף 4 (1))

מספר המניות שיוצאו					ההשקעות (לפי הערך הנקוב)		שמות בעלי-המניות העיקריים (לגבי תושב-חוץ, ציין הארץ)	
סה"כ	המניות האחרות	מנעת הבכורה הניתנות לפדיון	מניות הבכורה	המניות הרגילות	ב"מט"ח			ב-לי
					המסבע	הסך		
90,000				90,000	\$	25,714	90,000	ג'ילבר טריגבר - צרפת
90,000				90,000	\$	25,714	90,000	מח"כ

פרוט המכונות, הציוד והמשאיות

השקעות בל"י (כולל מסים)		
קניות	ייבוא	
בארץ	מחוצות	
ל"י	ל"י	
25,000		מחקבי קרור
30,000		אהלים וסככות
5,000		רהוט ודקורציה פנימית
10,000		מזרובים, כריות ומצעים
12,000		ציוד מטבח
8,000		כלי שולחן וציוד למסעדה
3,500		מחקבי גז לבשול
3,500		פנסי רוח + תאורה
20,000		מיכלי מים, דלק, משאבות וכד'
17,000		ציוד צלילה
4,000		מיכלי צלילה
35,000		ספינת זוריאק וסירה מהירה
9,000		קומפרסור ומתקנים למלוי מיכלים
1,000		ציוד משרדי
5,000	2,000	טובות
<u>70,000</u>	<u>120,000</u>	
=====	=====	
20,000		רכב קומנדקר וגגור
=====		

7. פירוט ההלוואות (סעיף 4(4)-(7))

הריבית כ%	התקופה (בשנים)	ההלוואות		המלווים (במקרה של תושב-חוז - צין הארץ)	
		ב"מט"ח			ב-ל"י
		המטבע	הסך		
7%	7 שנים	₪	11,430	40,000	ג'ילבר טרינגר - צרפת
		•	11,430	40,000	סה"כ

8. מפעלים אחרים המייצרים בארץ מוצרים זהים / דומים :

_____	(השם)
_____	(הכתובת)
_____	(השם)
_____	(הכתובת)
_____	(השם)
_____	(הכתובת)
_____	(השם)
_____	(הכתובת)
_____	(השם)
_____	(הכתובת)
_____	(השם)
_____	(הכתובת)

9. פרטים נוספים :

שם המוסמך לחתום: א. גרשוב צ. סורס ב. 3

ממשל התיירות והנופש SOUTHERN ISRAELI HOLIDAYS LTD. החתימה והחותמת

במקרה שהבקשה תוגש על-ידי בא-כוח —

שם המורשה להגיש את הבקשה: _____

החתימה

• במקרה של מטבעות חוץ שונים — יחשב הסיכום כ-₪.

20-40 ע"ס - 20-40 ע"ס
 20-40 ע"ס - 20-40 ע"ס
 20-40 ע"ס - 20-40 ע"ס
 20-40 ע"ס - 20-40 ע"ס
 20-40 ע"ס - 20-40 ע"ס

300-400.000 ✓
 N חלקי מים חמים ✓
 חלקי מים חמים ✓

$\frac{0.017}{1} \times 10^6$ שלבים של תהליך אחד - 2 שניות

[illegible]

IS script new - old MB new + old

מדיניות ההשקעות. ההמכס מחייב עם המתכנן האיזורי כמוצע דלהלן: -

ההסכם ייחתם עם חרשות המוסמכת.

מיקום המחנה לפי מפה מצורפת גודל השטח עד 25 דונם. המרחק המינימלי מקו המים 30 מטר.

בניה המחנה על כל שדותיו יוקמו מאהלים, קרונות וסככות בלבד. יוקמו בתי שימוש יבשים.

מים, חשמל, קשר יסופקו ע"י החברה ועל חשבונה. ה"ז בדג"ר האס"ח

עגינה החברה רשמה לעגון במפרץ וסיט ובנועיבה-אל-מזינה, ולהעלות סירות אל החוף.

שירותי קמפינג החברה רשאית להפעיל מזנון, להשכיר ציוד ימי.

ערכי טבע מוגנים ביבשה ובים על פי תקנות שימורסמו בנדון החברה אחראית על המתארחים,

רכוש הברווים אין לסגוע בכל צורה כבודות מים, גני חמרים, מבנים, ציוד דייג, שטחי עיבוד.

חובות וזכויות היוזם

ההטכם אינו מקנה זכות על השטח או זכויות יתר בפיתוח נושאים אחרים באזור.

היטל המכנה הזמני כמחנה קבל חייב עריכת הסכם מיוחד של חובות וזכויות, השתתפות בהשקעות

[illegible]

red 15

✓ נגזרת $\frac{d}{dx} \ln x = \frac{1}{x}$ - נגזרת $\frac{d}{dx} \ln x = \frac{1}{x}$

5000
 1000
 4000

25/11 1911

7113 ✓

7777 7-12-1

אברהם יצחק
הרב יצחק
הרב יצחק
הרב יצחק

אברהם
בן אהרן
הקדוש הסבא
לדוד
לדוד

1133/82

הגידות: מכונן וביצוע בפרחב שלמה - מאע לדיון

1. מרחב שלמה הינו אחד מסוגי האיזורים (המני - רמת הגולן), אשר הטיסול והכעיות של החומבי
המדוויס המקומיים מהווים אך חלק קטן מבעיות המרחב כולן. עיקר הנושאים של הכתוב הם
נושאים "ישראלים", כאשר בשלב זה הסוביינטיים הם נושאי תיירות ודרים. ההבדיל
בין המרחב ובין רמת הגולן הוא שבמרחב הטיסול בנושאים אלה עבר, למעשה, לידי
משרדי הממשלה ומסדות ישראלים, בעוד שבמרחב"ל מוטל כיום עול התיוס והטיסול על
הממשל הצבאי במקום.

א. ועדה המסנה לקביצי מרחב שלמה

המקירי הועדה, כפי שהוגדרו ע"י ועדה המנכ"לים, כוללים סיגול הכל הנושאים
האזרחיים והכלכליים במרחב, הן בסימול בנושאים שוטפים והן בנושאים הקשורים
בתכנון לסוג ארוך. הועדה מתכננת לעיתים רחוקות, וקיימת מאז 21.10.68 מה"כ
שלוש ישיבות. ליד ועדה זו מועלות שתי ועדות משנה: לענייני חירות ולענייני
מכרזים ומסירת עבודות.

הבנות הוקם לאורך ביצוע סקר של דרך אילת - שארם-א-שיך. הוא נסוג לרשות שמורות הטבע, ולאחרונה הורחב ע"י הוספת נציג משרד הפנים. היות טיים שלב א' במקר הכולל של סיחוח חוף כפרץ אילת, ועומד בפני המסך חסר דרך בפני הכנון מעורט של מרכזי ההיירות, במי שנקבעו בתכנון הכולל.

א. ועדה לתכנון אב במרחב שלטון

הועדה הוקמה למי החלוקה ועדת המנהל"לים מיום 6.3.69, וחבריה הם נציגי משרדי המנהל, היירוט, החכירה, הקלאות, עבודות, אוצר, בשחון ורשות המכרות המכר. הפקיד הועדה - לרכז את התכנונים בכל הנושאים במרחב, ולעבד תכנית-אב לטווח ארוך לאיזור. קדין לא הוצא כתב מינוי לוועדה זו.

ח ב ע י ו ת

3. קיימת חשיבות בין הפקיד הועדות השונות הן בהגדרת המעידה הן ברכיב. לעומת זאת קיימת קדין גושאים, כגון סחן חוקר לבנין ערים, אשר אינם בטוחות, למעשה, של אף ועדה.

4. טעם זה של רכבי ועדות גורם לכך שאין כתובת מרכזית עליונה, אשר יחיה בה טענות לתכנון, להחליט, להטיל מסימות, לאשר ולסמן מעולות במרחב.

9. עקב חוסר הקצב מתעכב התכנון לטווח הארוך. חוסר תכנון מרכזי פחייב, אינו מומלד להוציא לפועל אותן תכניות אשר ניתן היה לאשר ללא חששות.

הצעה לארגון בעתיד

6. כדי להחגבר על הליקויים בארגון הנוכחי ועל חוסר האום והתקדמות, בעיקר מבחינה תקציבית, מוצע:

- א. לבטל את הועדה לתכנון אב במרחב שלטון.
- ב. להשאיר את המיפול בבעיות הקשורות בחושבי המקום בלבד בידו ועדת המסנה למרחב שלטון, ליד מסד המרחב.
- ג. להעביר סמכויות של תכנון, מיאום וביצוע (ברמת כמי שתיקבע לידי גוף אחד מרכזי.
- ד. בחור גוף זה ניתן למנות הן אישיות, הן רשות והן חברה. לכל אחד טאלה מסמך יחידנות ומגבלות -

(1) מנהל מרויקס

חכמה במינוי של איש בודד מסעם מסד המרחב למנהל המרויקס היא קביעת המסגרת או הגורם אליה יהיה קדור. אם יקבע הקשר למסד סמכמי מני על המשרד הזה יהא לסטל בנושאים שהם, למעשה, באחריות משרדים שונים. התחרון במינוי של אדם אחד היא באחריות של מינוי אדם בעל סיעוד קדור וחגמישות וחכמירות בהק יכול הואלטעול.

(2) רשות או חברה

- (א) אין הבדל מהותי בין רשות וחברה וחשאלה ויהא את החוכן שאנו נותנים לזה ולזה.
- (ב) רשות יכולה להיחשב לבג"ב בעוד שחברה אינו מסד לחכמה. חנאי הפיחור הקשים והפיחורים של המרחב וחוכן שיטת טעולה אשר לא נוח יהיה את הצטרך להתמודד בבג"ב.

(ג) לעומת זאת, חברה ישנה באופן טבעי מיטתה לרווחים. הדבר ישיע, ללא ספק, על פעולות "חברה למיחוח דרום סיני" - בו בזמן האין הכוונה במינוי החברה כיום עשויה רווחים יוצא, אלא ארגון הפעולה וקורות.

ח. בכל מקרה, הגוף האחראי ימשיך להמשיך בתקרים שבוצעו עד כה, שהיוו סיום סוף הכולל ביצוע סקרים של מרכזי היירוט. מוצע שהסקרים ימשיכו להתבצע ע"י "צוות חבנון אזורי לדרום סיני" ובאחריותו.

ו. כדי לסיים את הסקרים דרוש מבוטטל כ- 400,000 ל"י, סכום (200,000 ל"י לגמר סקר אזורי, וכ- 180,000 ל"י לביצוע סקרי מרכזים. חבנון מינים שהתקציב יכוסה בחלקו ע"י הקציב השמחים, ובחלקו ע"י הקציבי משרדיתחלונים (פנים, חירות, חבורה, עבודה, סוכנות וכיו"ב).

ז. ביצוע הטיפול עצמו, חכמה משהיה, מתן חלואות למקיימים וכ"ו - לצורך זה יועמד לרשות הגוף המרכזי תקציב מיוחד, מחוץ לתקציב השמחים.

7. דיון בהצעה זו יתקיים במשרד הכסחון - האום הפעולה בשמחיםחלונים מיום מ' 12.5.69 בשעה 9.00 במשרדו של מא"ל ש. גזית. חנכם מחבקשים להיחש בריון לגקורות שהועלו לעיל, ובמיוחד:

- א. קביעת הגוף המרכזי, סמכותו וכשיטותיו לחשרר שמלחי, ועדה זמנכ"לים וכו'.
- ב. הרכב הגוף, צורת השתתחות של גורמים זונים.
- ג. מקורות מימון של גמר הסקרים.
- ד. מקורות מימון לפיחוח.

ב. ר. ה.

צ. אלאור, מא"ל

צא/חב

ירושלים, כ"ב בשבט תשכ"ט
10 במרואר 1969

לכבוד
האלוף א. יפה (מיל)
מנהל רשות שמורות הטבע
סד' הר ציון 110
תל-אביב

א"נ,

הנדון: דרום סיני
למכתבך מיום ד' בשבט תשכ"ט (23.1.69)

למכתבך הקודם מיום א' בטבת תשכ"ט (22.12.68) נחתי לך חשובה, מכל
מקום חשובה בינים, במכתבי מיום ה' בטבת תשכ"ט (26.12.68).

קבלתי
בינתיים הודעתי על כך למר מ. סלע כאשר ביקר אצלי - שנציגנו בועדה
להנחית הצוות יהיה מר מייק טרנר, מאגף התכנון.

באשר לעצם חכנית העבודה ומימונה, הבהרתי לך, עוד בזמן סיורנו בשטח,
שבחקציב משרד הפנים אין כסוי לנושא זה והבעתי את הדעה שהגורמים
הנוגעים צריכים ביחד לפנות לאוצר לשם קביעת תקציב מיוחד - אלא אם
כן יש כסוי או יכול להיות כסוי מחקציבי משרד הבטחון.

בגלל חשיבות העניין, הצעתי לך כבר אז לקיים דיון משותף בין הגורמים
בדרג בכיר, אמנם פנה אלי ח/א גזית למטרה זו, אך לצערי יצא שלא תואם
מועד והמגישה אשר בסופו של דבר החקיימה ביום כ"ט בטבת תשכ"ט (19.1.69),
החקיימה ללא אפשרות השתתפות מצדי או מצד משרדי.

אני מציע שיקבע למועד קרוב ככל היותר דיון נוסף אשר יתואם בין כל
הגורמים.

בכבוד רב,

מ"מ. סילברסטון

✓ העתק: ח/א ש. גזית, משרד הבטחון, הקריה, תל-אביב

13.2

מדינת ישראל

משרד הבטחון

תאום הפעולה בשטחים

ז' בשבט תשכ"ט
26 ינו' 1969

הקדיה

מס'

גמ/218

אלוף א. יפה (מיל.) / מנהל רשות שמורות הטבע

הגידון: תכנון אזורי לדרום סיני

טלר: רש 5/36 מיום 22 ינו' 69.

לאברהם שלום רב,

ברצוני להגיב מייד על שלוש מן הבעיות שהעלית במכתבך הצ"ל:

1. בעיית הבחייה של צורת התכנון האיזורי המופעל על ידכם תידון מחדש עם שינוי הכפיפות של מרחב שלמה לפיקוד דרום, שנוי אשר יבוצע בקרוב. בשלב זה יונחה הצוות וגורמים נוספים הפועלים בשיתוף עמו, על ידי מפקד מרחב שלמה - בהתאם לסיכום דיון מיום 19 ינו' 69.
2. לענין ביצוע מחקרים חקלאיים על ידי הסוכנות - הנושא טרם סוכם. עם קבלת תשובה ממשרד רות"מ, אודיעך.
3. המשפט החל מעשית על המרחב, ובמיוחד בכל הנוגע לפעולות של ישראלים בשטח, הינו המשפט הישראלי. בכל הנוגע לבתקשרויות של הממשל עם משקיעים ישראלים או גורמים ישראלים הפועלים בשטח בנהג לפי משפט זה.

ב ב ר כ ה,

שלמה גזית - תת אלוף



רשות שמורות הטבע. ת"א, קיבוץ גלילות 73. טל' 820107

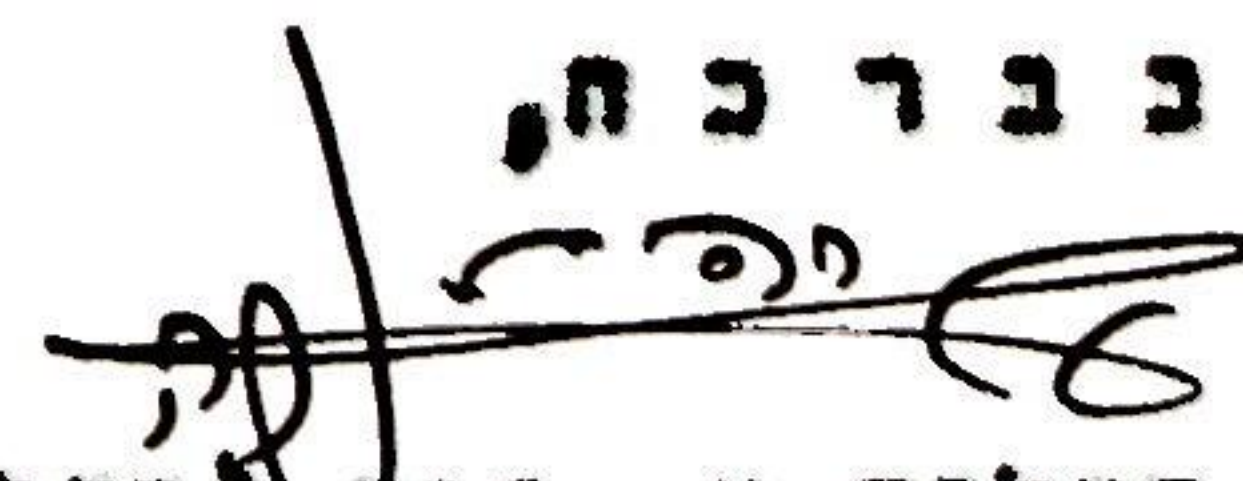
22 לינואר 1969
תיק: ר"מ 5/36

לכבוד
תת-אלוף גדית,
כתאם הפעולות בשטחים,
משרד הבטחון,
ה ק ר י ח,
פל - אביב,
א.נ.א.

הנדון: תכנון אזורי לדרום סיני

בהסך לדיון שהתקיים אצלך ביום 19.1.69, הריני להביא בפניך
אם הצעתך לארגון עבודת צוות התכנון הסבוסט על שחוף המסדרים
הפועלים בשטח תכנון ותיירות:

1. צורת סקר ותכנון אזורי לדרום סיני שהוקם ביזמתנו ופועל מתקציב
השטחים יוגחה בעבודתו על-ידי ועדה מייצגת שתפעל בראשותך וחבריה
יהיו מפקד מר"ל, נציגי משרד התיירות, משרד הפנים ורשות שמורות
הטבע.
 2. באם יוחלט על בצוע סקרים חקלאיים על-ידי הסוכנות, יש לקבוע
במה יעסקו סקרים אלו ולאיזה תכלית. יש מקום להקמת תחנות מטריאולוגיות
ולמוד אפשרויות הדייג. בענין פתוח מקורות מים יש להפנות תזמנה לקדוחי
נסיון הפקה ישירות במה"ל - מקורות.
 3. כס-כן יש להבחין חצו המספסי של החוק לתכנון פיזי, ומהם הגורמים
לקבלת החלטות, וסי הסכנות המסונה על בצוע ופקוח.
- אני מקוה שבדרך זו נוכל להבטיח תועלת מעשית מהכספים המופקצם
בסקרים ותכנון ולהביא לפתוח מוצלח של דרום סיני.
- אני מצפה לתשובתך בהקדם.

בברכה,

האלוף א. יפא (סיל.)
מנהל הרשות

המקסימום
סמ"ל צבי לבנון
סמ"ל צבי אלמור
סמ"ל סלע - כאן

1. יאן ארלן זינג'ני סמ"ל
2. סמ"ל יאן
3. סמ"ל - ס'3
33 סמ"ל - ס'3 - יאן ואלא-
20.1

מט/אד



רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107

23 לינואר 1969

תיק: ד"ש 5/36

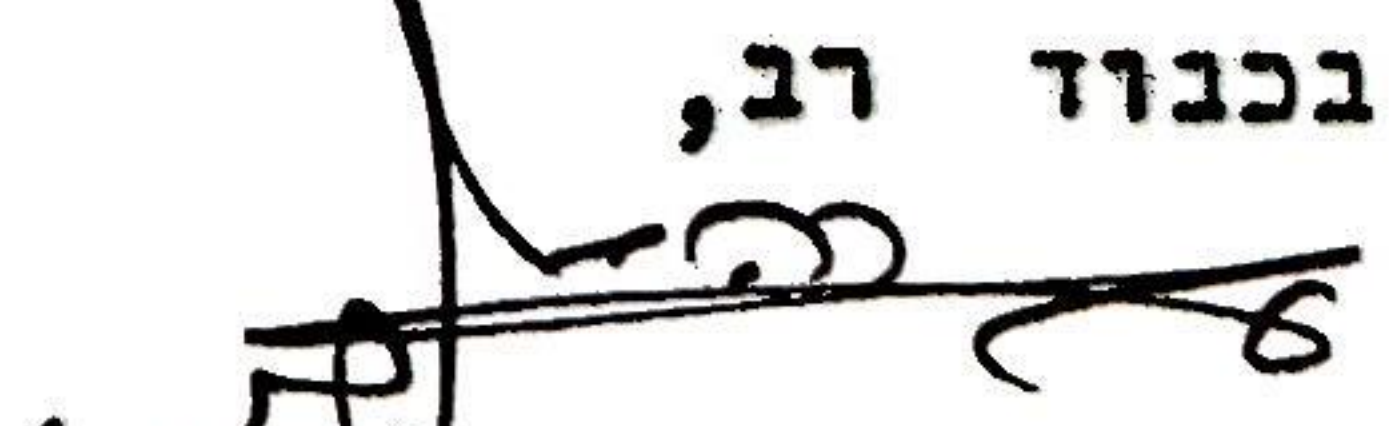
לכבוד
מר סילברסטון,
מנכ"ל
משרד הפנים,
ירושלים.

א.נ.,

הנדון: סרום סיני

מחכה לתשובתך על הצעתי לשתוף פעולה בינינו
בצורת סקר ותכנון אזורי בדרום סיני.

כמו-כן אבקש לדעת מי הנציג שלכם להנחית
הצוות בעבודתו ומה תהיה השתתפותכם התקציבית
בנדרון.

בכבוד רב,

האלוף א. יפה (מיל.)
מנהל הרשות

העתק
תת-אלוף גזית ✓
משה סלע - כאן

מס/אד

מדינת ישראל
משרד הפנים

המנהל הכללי

ירושלים, כ"ב בשבט תשכ"ט
10 בפברואר 1969

2030

אל: סא"ל צ. אלאור, לשכת תאום הפעולה בשטחים,
משרד הבטחון

הנדון: חכנית אב למרחב שלמה

הנני מודה על ההעתק ששלחת לי מסכום ישיבה בנדון,
שהתקיימה ביום כ"ד בטבת תשכ"ט (14.1.69).

אמנם נכונה העובדה כי "נעדר מדיון נציג משרד הפנים";
אך הרשום אינו משקף כדבעי את המצב - שמועד הדיון לא
תואם עם משרד הפנים, דבר שמנע אפשרות שגור נציג.

באשר לסיכומים, לא אעיר לגביהם לגופם; אך יהיה צורך
בדיון נוסף על נושאים אלה בהשתתפות משרדנו.

בהקשר זה, הנני מצרף בזה העתק ממכתב ששלחתי לאלוף
יפה בנדון.

ב ב ר כ ה,

מ. סילברסטון

WS

13.2.69



רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107

9 לפברואר 1969

תיק: ר"ש 5/36

כ"ג

לכבוד
סא"ל בר-לב,
דובר צה"ל,
ענף יחסי צבור,
רח' איתמר בן-אבי 9,
תל - אביב.

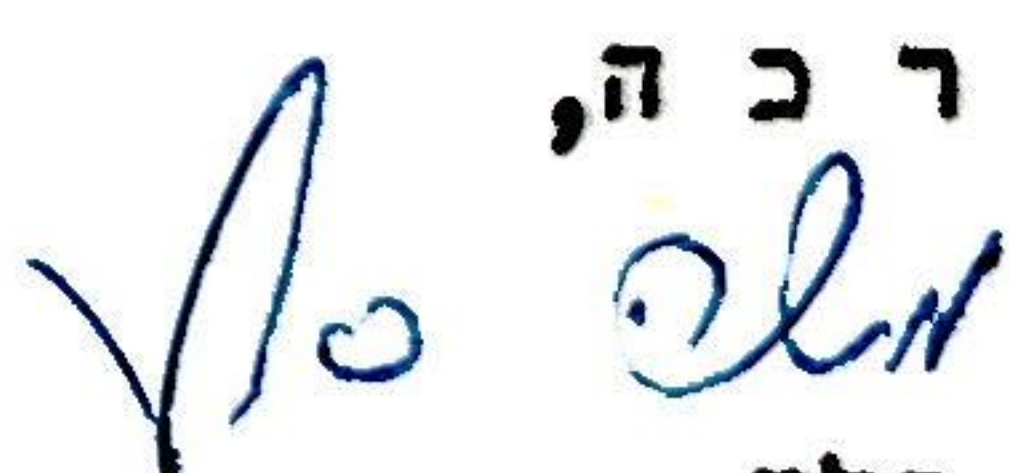
א.נ.,

הנדון: סיוע צה"ל לסקר ותכנון אזורי במרש"ל

צוות מסקר הנ"ל הוקם ביוזמת רשות שמורות הטבע ולפי החלטת ועדת מנכ"לים לשטחים. מטרת העבודה היא לימוד פוטנציאל הפתוח של האזור בעיקר בנושאי התיירות ולהכין תכנון אזורי. הצוות מונחה בעבודתו על-ידי מפקד מרש"ל ופועל בשיתוף פעולה עם נציגי משרדי התיירות והפנים.

לפני כשלושה חדשים נפגשנו עם אל"ם יונה אפרת ובקשנו סיוע צה"ל בקבלת מפות, תצ"א, מכשירי קשר וטיטות סיור. בשיחה סלפונית מלפני כחודש ביני לבין רס"ן יונת הובהרו הפרטים הנוגעים לעבודת הצוות והעזרה המבוקשת לכן נראה לי שתשובתכם השלילית יסודה באי הבנה. נכון שבתוך מכלול בעיות הסקר במרחב שלמה מתייחס הצוות לבעיות עבירות ולשאלת תרואי דרך אילת שארם א-שייך ואת מימצאיו בנדון הגשנו לכל הנוגעים בדבר בצה"ל ובמשרד הבטחון. עבודתנו זו אינה קשורה בתכנון הנדסי שבה עוסק הקהנ"ר.

אני מבקש לעיין שנית בבקשתנו ולתת תשובתכם בהקדם.

בברכה,

משה סלע

העתק
סא"ל אל-אור, מתאם הפעולות
בשטחים, משרד
הבטחון

מס/אד 3
13.2.69

רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107



27 בינואר 1969

תיק ר"ש 5/36

לכבוד
מר מנחם אייל,
מרכז ועדת התיירות, מרחב שלמה,
משרד התיירות,
ירושלים.

א.נ.,

הנדון: תכנון מרכזי התיירות

לקראת הדיון בבקשות להקמת שירותי תיירות במרכזים
המוצעים במפרץ אילת ובסנטה קטרינה, הכרחי להזמין פרוגרמה
ותכנית מיתאר לכל מרכז.

אישור הבקשות של יזמים המבקשים להקים תחנות דלק,
מסעדות, שירותי רכב ואיכסון ללא פרוגרמה ותכנית מיתאר
תהיה משגה חמור.

יש לכנס את הועדה לדיון, להזמין תכניות ולעשות כל
ההכנות שיאפשרו קדום התכניות.

בברכה;
משה סלע.

העתק:
סא"ל צבי לבנון
סא"ל צ. אלאור
מר גבירץ, משרד הפנים
מר שבח, האוצר, ירושלים

מס/רר

29.1



רשות שמורות הטבע. ת"א, שד' הר-ציון 110, טל. 820107

23 לינואר 1969

תיק: ר"ש 5/36

לכבוד
מר שה-סליט,
מנכ"ל
משרד התיירות,
ירושלים.

י.י.

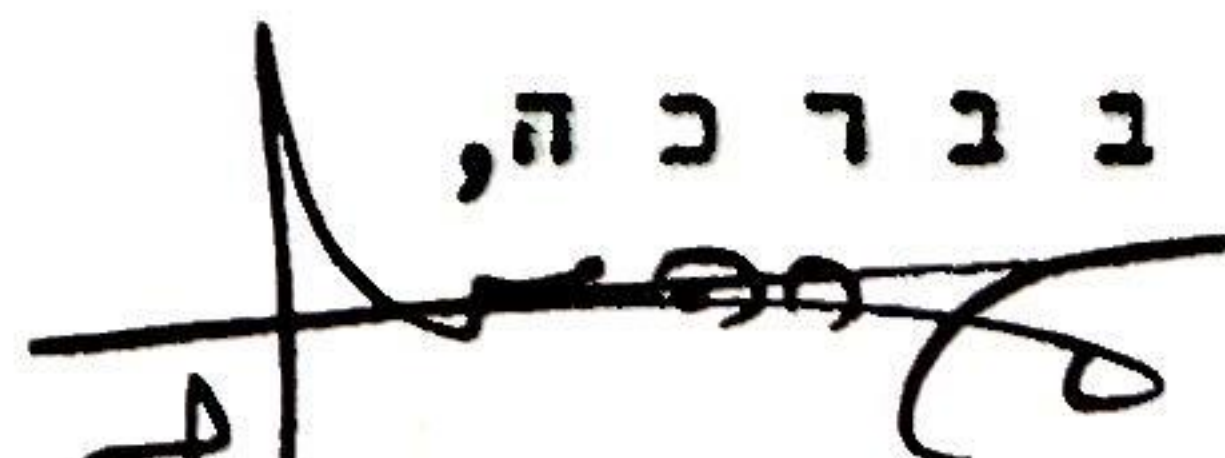
הגדון: דרום סיני

אני מבקש לקבל את תשובתך להצעתי על שתוף פעולה בינינו בצורת סקר ותכנון אזורי דרום סיני.

אני מבקש לדעת מי יהיה נציגכם בהנחיות הצורות ומה תהיה השתתפותכם בתקציבו.

כמו-כן אני מפנה את תשומת לבך לבעיית תוראי הכביש המתוכנן מאילת לשארם א-שייך. ההצעה הקיימת לתוראי שיעבור לכל אורכו בחוף המפרץ תגרום נזק והרס ללא תקנה לפתוח חופי המפרץ לתיירות. רצוי שתפעלו בגדון אצל עוזר שר הבטחון.

מחכה לתשובתך.

בברכה,

האלוף א. יפה (מיל.)
מנהל הרשות


העתק
תת-אלוף גזית
משה סלע - כאן

מס/אד



ד"ר הר-ציון 110
רשות שמורות הטבע, ת"א, קיבוץ גלילות ב.ד. טל' 820107

22 לינואר 1969

תיק: ר"ש 5/36

לכבוד
תת-אלוף גזית,
מתאם הפעולות בשטחים,
משרד הבטחון,
הקריה,
תל - אביב.

א.נ.

הנדון: תכנון אזורי לדרום סיני

בהמשך לדיון שהתקיים אצלך ביום 19.1.69, הריני להביא בפניך
אם הצעתי לארגון עבודת צוות התכנון המבוססת על שתוף המשרדים
הפועלים בשטח תכנון ותיירות:

1. צוות סקר ותכנון אזורי לדרום סיני שהוקם ביזמתנו ופועל מתקציב
השטחים יונחה בעבודתו על-ידי ועדה מייצגת שתפעל בראשותך וחבריה
יהיו: מפקד מרש"ל, נציגי משרד התיירות, משרד הפנים ורשות שמורות
הטבע.
2. באם יוחלט על בצוע סקרים חקלאיים על-ידי הסוכנות, יש לקבוע
במה יעסקו סקרים אלו ולאיזה תכנית. יש מקום להקמת תחנות מטריאולוגיות
ולמוד אפשרויות הדיג. בענין פתוח מקורות מים יש להפנות הזמנה לקדוחי
גסיון הפקה ישירות בתה"ל - מקורות.
3. כמו-כן יש להבהיר הצד המשפטי של החוק לתכנון פיזי, ומהם הגורמים
לקבלת החלטות, וסי הסמכות המסונה על בצוע ופקוח.

אני מקווה שבדרך זו נוכל להבטיח תועלת מעשית מהכספים המושקעים
בסקרים ותכנון ולהביא לפתוח מוצלח של דרום סיני.

אני מצפה לתשובתך בהקדם.

בברכה,
האלוף א. יפה (מיל.)
מנהל הרשות

העתקים:
סא"ל צבי לבנון
סא"ל צבי אלאור
משה סלע - כאן

מס/אד

1.1.69

49

סקר ותכנון אזורי לדרום סיני

דו"ח התקדמות מס. 1

צוות הסקר והתכנון לדרום סיני החל להתארגן בספטמבר 1968. בתקופה המתוארת בדו"ח נעשו פעולות בטלושה מיטוריים עיקריים:

- א. קביעת מטרות ונושאים לעבודה.
- ב. התארגנות לעבודת שדה.
- ג. איסוף נתונים ותכנון.

א. קביעת מטרות ונושאים לעבודה

הוגדרו התחומים הפיזיים של אזור הסקר והתכנון: מקו אילת אבו זנימה דרומה. הוגדרו מטרות התכנון על בסיס הנחות יסוד הנגזרות מאופי האזור. נקבעו מטרות הסקר - איסוף הנתונים הדרושים לתכנון פיזי, נקבעו טיפוס איסוף הנתונים לאור מגבלות הזמן, התקציב ומבנה האזור. נקבעו נושאי הסקרים הפיזיים הטונים: גיאומורפולוגיה, עבירות ודרכים, מקורות מים, אתרים היסטוריים וארכיאולוגיים, ישובים ואוכלוסיה, קבוצות צומח, סקר קרקע מצומצם, מבנה החופים, ריפי האלמוגים, אקלים ויחידות נוף.

ב. התארגנות לעבודת שדה

נקבעו צוותים לסקרי השדה וחלוקת התפקידים בין העובדים. נרכש הציוד והרכב הדרוש לעבודה וכן נקבעו תפקידי המנהלה הקטורים בארגון היציאות לסטח ובאחזקת הציוד. נקבעו נוהלי היציאה לסטח ותכנית סיורים, מפורטת למסך תקופת העבודה, הכוללת צירים ותאריכים. נערכו והודפסו טאלונים ומפות לעבודת שדה בנושאים ספציפיים.

ג. איסוף נתונים ותכנון

נערכו שלוש סיורים בשטח:

1. סיור לאורך מפרץ אילת באוקטובר שנמשך 20 יום וכלל 5 צוותי עבודה טונים: נוף ואתרים, מבנה החוף ועבירות, קרקע, ריפי האלמוגים והחי הימי, אוכלוסיה. הוכנו דו"חות סיכום בנושאים הטונים. עובדה הצעת תוואי לכביש אילת שארם א-טיך.
 2. סיור לאורך קטע החוף אילת-וסיט - נמשך יומיים - והיה קטור בהחית כביש אילת-טארם א-טיך.
 3. סיור לאזורים הדרומיים של מפרץ אילת - נמשך 8 ימים. עסק במבנה החוף מעברים בהרים ומיקום מרכז אזורי.
- נמצא בהכנה דו"ח תכנון ראשוני ובו יפורטו הצעות לפיתוח רצועת חוף מפרץ אילת.

רפאל לרמן

אדריכל

תוכן
תכנון
גורם סיור

צוות תכנון אזורי ונוף ונופש בגולן

5.1.169

דו"ח על התקדמות העבודה בתקופה 1.10.68-1.1.69

עבודת הצוות בתקופה הנ"ל כללה את הנושאים הבאים:

- הכנת דו"ח ביניים: נמצא בהכנה דו"ח ביניים על הסקר והתכנון לפיתוח נופש ותיירות בגולן. הדו"ח יודפס לקראת תחילת חודש פברואר, ויכלול עיקרי התכנית המוצעת וכן סיכום חלקי של מימצאי הסקר. הדו"ח יהווה בסיס לתכנית הסופית וסיכום הסקר אשר יוכנו לקראת חודש יולי 1969.
- הוחל בעבודה משותפת עם חברת "סקר", אשר תבדוק את הצעות המחקרנים מבחינה כמותית-כלכלית, כבסיס לגיבוש התכנית הסופית. העבודה החלה באמצע אוקטובר, ולפיכך לא יכללו מימצאיה בדו"ח הביניים.
- שלב ב' של סקר סלגי החרמון נמצא בתחילתו. הסקר ימשך עד סוף עונת השלג הנוכחית. עובדה תכנית מפורטת לבדיקת סטחי השלג בגבהים השונים, טיב השלג ואופני הצטברותו, ולחצפיות אקלימיות. תחנה מטאורולוגית נמצאת בהקמה בגובה 1500 מ'. תוצאות הסקר יסוכמו במסגרת התכנית הסופית.

מיכאל גלעד

אדריכל

4

משרד הבטחון
ארכיון צה"ל ומערכת הבטחון

סוף הת"ק

5000 (1.70)

28/דא