



המשרד לשיתוף פעולה אזורי

תאריך קיום הפגישה: 25.1.18

נושא הפגישה: קידום פרויקט שער הירדן בהיבט התחבורתי

משתתפים:

צ'רלי סלומון, יעל רובינשטיין, עודד פיקסלר, סימה אגינסקי, לי דבי, דני תרזה, דעאל לוי, ולדימיר לויט, מייק ארליך וגיא בר-נתן

צ'רלי סלומון – קיבלתי מדני תרזה את ניתוח תנועת הרכבים הצפויה בפרויקט. היקפים אלה מאוד נמוכים. אין זה טריוויאלי שהמדינה תשקיע עשרות מיליוני ש"ח בפרויקט בו ההיקפים הצפויים הם כה נמוכים. כבישים מבודדים בישראל, אשר נסללו כחד מסלוליים, מתאפיינים בתעבורה גבוהה בהרבה מזו הצפויה בפרויקט הזה. איני מכיר כביש אזורי המשמש עשרות בודדות של כלי רכב מידי יום.

המלצנו לכם על 3 נתיבי פעולה אפשריים: 1. החלטת ממשלה. 2. בדיקת כדאיות כלכלית (לאור נפחי התעבורה הצפויים ושאר נתוני הפרויקט, ברור כי החלופה הזו לא תתאפשר). 3. שימוש בדרך זמנית.

דני – הפיכת הדרך החקלאית לדרך סטטוטורית תארך זמן רב (לפחות כ-3 שנים), לא כולל שנתיים לפחות של העבודות עצמן. האופציה היחידה מבחינתנו היא כביש 667.

מייק – מעדכן כי כל ביצוע הפרויקט מותנה בסלילת כביש 667 לפי התב"ע.

כל הנוכחים – לא הכרנו נושא זה עד רגע זה.

צ'רלי סלומון – אני רוצה לראות את הבדיקות שביצעתם. כדי לשלול את האפשרות של הדרך החקלאית, צריך לראות את הנתונים המקצועיים הכרוכים בכך. זהו מחדל שלא יידעו אותנו על כך שביצוע הפרויקט מותנה בכביש 667. זו פעם ראשונה שאני שומע על ההתניה הזו. בכל פעם מוסיפים לנו עוד נתון שנדרש לפרויקט שכרוך בעשרות מיליוני שקלים.

דני – גם אני שומע על ההתניה הזו היום בפעם הראשונה.

צ'רלי סלומון – הייתם צריכים מלכתחילה להביא את כל הפרויקט כחבילה ולא לאשר את הגשר ורק אחר כך להודיע על תשתיות נוספות שעל המדינה לממן בעשרות מיליוני ש"ח. יתכן, שדרך אפשרית לפתרון מימון הכביש, היא להטיל את עלות הקמתו על הזכייין. מבקש להדגיש, כי הסכום שציינתם, כעלות ביצוע הפרויקט, 60 מלש"ח, אינו מדויק כי הכביש יבוצע על ידי נתיבי ישראל והעלות שלהם גבוהה יותר.





המשרד לשיתוף פעולה אזורי

ולדימיר – אם נרצה להרחיב את הדרך החקלאית הקיימת, למעשה נצטרך להרוס את הקיים ולבנות מחדש (בגלל היבטים הנדסיים הקשורים לאופן בו נבנתה הדרך הקיימת). זה מגדיל באופן משמעותי את העלויות. הגדלה נוספת של העלויות נעוצה בכך שמצדה האחד של הדרך החקלאית ממוקמת תעלת ניקוז ומצדה השני צנרת. העתקת הצנרת כרוכה בעלויות משמעותיות.

יש לציין שהעלות שצוינה לעיל בנוגע ל-667 (60 מלש"ח), לא כוללת את בנייתו המלאה של הכביש אלא רק סלילה של נתיב אחד לכל כיוון. זה עדיין לא מאושר על ידי נתיבי ישראל.

צ'רלי סלומון – יתכן שאתם צריכים להוציא חוות דעת הנדסית מקצועית שתוגש לוועדה המחוזית ושתפרט את האופן שבו המועצה האזורית רוצה לסלול את כביש הגישה ולנמק שהכביש הארצי המופיע בתב"ע מוגזם מבחינה תכנונית לפרויקט הנ"ל. זה צריך לכלול פרוגרמה מפורטת הכוללת עלויות. ואם כבר עושים רביזיה של המודל הכלכלי, יש לבחון אפשרות להטיל את עלויות הקמת הכביש על היזם. כל פקיד אוצר היה דורש זאת. צריך להראות בעבודה כלכלית מסודרת שהפרויקט הזה מוצדק.

על פניו, החלטת הממשלה מטילה על היזם את העלות של כביש 667 כחלק מה"חיבורים" המוטלים על היזם. נכנסתם להרפתקה בלי לבדוק נושאים מהותיים לפרויקט, עם כל הכבוד לרצון לקדם את הסחר עם ירדן.

אם תלכו לנתיב של החלטת ממשלה, מבקש לבחון בצורה מקיפה את יתר האלטרנטיבות מבחינת עלויות, לוחות זמנים, סטטוטוריקה וכיוצ"ב. בלי הסכמה של האוצר וכל שאר הגורמים, לאחר שראו את כל הנתונים שבשלב זה לא קיימים, לא מכיר פרויקטים בסדר גודל הזה שעברו.

עד עתה לא הבנתי מהי סמכות המנהלת. לא נראה לי סביר שאין לנו סמכויות אך מנסים להטיל עלינו אחריות. זה מצב שלא מקובל עלי. איני מוכן לקחת על עצמי אחריות במצב בו אין לי מידע, איני מכיר כלום בנוגע לפרויקט חוץ מהסיור שערכו לנו בשטח.

מייק – לפי דעתי המקצועית אין סיכוי לחלופה של השמשת הדרך החקלאית. כנראה שהחלופה לבצע דרך חקלאית מורחבת על תוואי 667 היא החלופה היחידה שנראית אפשרית בנתונים הקיימים.

ולדימיר – דרך חליפית על תוואי 667 תעלה הרבה פחות. כ-15 מלש"ח.

יעל – יש צורך בעבודה כלכלית חדשה מקיפה שתחליף את העבודה הישנה שבידנו. גיא יבדוק מול אלון איך מקדמים במהירות האפשרית ביצוע עבודה כלכלית זו.





המשרד לשיתוף פעולה אזורי

סימה – אין להתחיל בהקדמת מימון של רמ"י לפני שיהיו תשובות בנוגע לנושאים עקרוניים אלה.

דעאל – לא נקדם את נושא דרך בריכות השלום לפני הסדרת נושאים אלה. אפילו לא נפרסם מכרז לביצוע.

גיא – מסכים עם סימה. הקדמת מימון לביצוע כבישי גישה לפרויקט, בשלב הזה כשברור לנו שמבחינה תכנונית הפרויקט כולו מותנה בכביש 667, עלולה ליצור עוד הוצאה, לצד ההוצאה של הגשר, כשאין לנו עדיין את כל התנאים הנדרשים להשלמת הפרויקט.

יעל – אנחנו נודיע לרמ"י סטטוס הפרויקט כפי שצוין בישיבה זו ובהתאם ניידע אותם כי המועצה האזורית וכל גורם אחר לא יתחילו לקדם את דרך בריכות השלום, המכרז שהקשור אליהם וכל עבודה אחרת הקשורה לכך, לפני שנושא כביש הגישה יוסדר (667 או כל חלופה אחרת).

סיכום – באחריות אלון לסיים בהקדם האפשרי את הבדיקה הכלכלית העצמאית אשר תשקף את כל ההיבטים הכלכליים הכרוכים בפרויקט. העבודה הכלכלית תתבצע בשיתוף גיא.

המועצה האזורית תכין נייר עבודה מסודר עם חלופות שונות ל667, עלויות והיבטים תשתיתיים, באופן שיהיה ניתן להציגה למשרד התחבורה האוצר וכל גורם נדרש.

גיא בר-נתן

מנהל תחום בכיר תשתיות ופרויקטים

המשרד לשיתוף פעולה אזורי

העתיקים:

ד"ר יוסף דרזנין, מנכ"ל המשרד לשיתוף פעולה אזורי
אלון אטקין, ראש אגף, המשרד לשיתוף פעולה אזורי
משתתפים

