



פרק ג – תשתיות ואיכות הסביבה תוכנית לאומית אסטרטגית לפיתוח הנגב



אוקטובר, 2005



התכנית לפיתוח הנגב הוכנה בתהליך מתואם על ידי 5 צוותי עבודה תוך שיתוף אנשי מקצוע ובעלי עניין רבים

הכנת התוכנית הובלה על ידי "דרומה עידן הנגב" בעבודה משותפת של 5 צוותים ובהובלת מר חיים בלומנבלט



עקרונות תהליך התכנון

- הכנת תכנית אסטרטגית לטווח של 10 שנים
- התמקדות באזור שמדרום לקו שדרות- בית-קמה - ערד
- פיתוח הנגב בגישה אינטגרטיבית תוך טיפול במקביל במספר שכבות באמצעות צוותי עבודה שונים
- שיתוף גורמים פרטיים וציבוריים בתהליך התכנון:
 - משרדי ממשלה
 - רשויות וארגונים
 - תושבי הנגב
 - מנהיגים מהסקטור הפרטי
- שימוש בתוכניות קיימות והתאמתן במידת הצורך
- הבדואים, כחלק מכלל אוכלוסיית הנגב, יהנו ממכלול היוזמות ובנוסף יינתן סיוע לצמצום פערים היכן שצריך



לצורך הכנת התוכנית נפגשנו עם גורמי ממשל ומגזר פרטי רבים מתחומי התשתיות השונים

רשויות מוניציפאליות
<ul style="list-style-type: none"> • אדריכל גלעד אטקס – מהנדס המועצה המקומית – ירוחם • אהרון אלקבץ – מנהל החברה הכלכלית – אופקים • הרצל אל-עמי – מהנדס העיר נתיבות • אדריכל אביב גל – מהנדס עיריית ערד • דר' צור גלין – מנהל היחידה לאיכות הסביבה, מועצה מקומית תעשייתית רמת-חובב • אבינעם ורבנר – מנכ"ל החברה הכלכלית לערד • דר' אהרון זוהר – יועץ אסטרטגי וסביבתי מועצת אבו-בסמה • קובי נעים - מהנדס העיר דימונה • דרור קרואני – מנהל החברה הכלכלית, מועצה אזורית בני שמעון

מגזר פרטי
<ul style="list-style-type: none"> • אלוף יצחק בריק – תשתיות תחבורה בנגב • איתן דניאל – מנהל מרחב דרום "אגד" • צביקה הירש – מנהל אגף תכנון "בזק" דרום • צבי ויטנברג – מנהל מרחב דרום וירושלים "בזק" • אלכס ויז'ניצר – מנכ"ל מע"צ החדשה • משה וייס – מרכז תכנון – רכבת ישראל • דן ורדי – מנכ"ל חברת נתיבי הגז הטבעי לישראל • נעם טובי – הנהלת "אגד" • ראובן לב-און – מהנדס חברת חוצה ישראל (כביש 6) • זוהר לביא – מנהל אגף התכנון חברת חשמל לישראל • לוטן רחל – תכנון – חברת נתיבי הגז הטבעי לישראל • איתן עמיר – סמנכ"ל לתכנון – חברת מע"צ החדשה

צה"ל
<ul style="list-style-type: none"> • אלוף אודי אדם – ראש אט"ל • סא"ל שלום אלפסי – ממונה פרויקט עיר הבהדי"ם, אט"ל • תא"ל שלי גוטמן – מפקד בסיס חצרים • סא"ל רם גל – ראש ענף פריסה ותשתית, אג"ת • אל"מ צבי טוויזר – ראש מינהלת בח"א 28 • אל"מ דני מילוא – רמ"ח ארגון ותשתיות



משרדי ממשלה
<ul style="list-style-type: none"> • הדסה אדן – מהנדסת בריאות הסביבה, משרד הבריאות, מחוז דרום • שמעון אלפסי – מנהל מת"י דימונה ירוחם • דודי אלקן – מתכנן דרום, נציבות המים • יורם ברודשטיין – ממונה תשתיות חשמל, משרד התשתיות הלאומיות • אריק בר שדה – מנהל מחוז דרום המשרד לאיכות הסביבה • נדיה דוביצקי – תשתיות ביוב המשרד לאיה"ס, מחוז דרום • ערן הראובני – סגן יו"ר מנהלת הבדואים בנגב • צבי הרמן מנהל מחוז דרום, משרד החקלאות • ישי טלאור – אגף תכנון, משרד התחבורה • דודו כהן הממונה על המחוז - מ. הפנים • מיטל ליאון – מרכזת חומרים מסוכנים, המשרד לאיה"ס, מחוז דרום • יואב מורג – תכנון - משרד החקלאות מחוז דרום • אליסיה סיבר – מתכנתת המחוז - מ. הפנים • טל פודים – ממונה תכנון ופרוגרמות - מ. הפנים • ירדנה פלאוט – מנהלת אגף התכנון, משרד התשתיות הלאומיות • שרון פלוטניצקי – מרכז פסולת ומפגעים, מחוז דרום, המשרד לאיה"ס • יעקב צמח – ראש מנהלת הביוב – משרד התשתיות • יוסי שפיצר – מנהל התעופה האזרחי

גורמי תכנון
<ul style="list-style-type: none"> • גדעון השמשוני – עורך תוכנית האב לתחבורה – מטרופולין ב"ש • אדריכלים רפי וגדעון לרמן – עורכי תוכנית תמ"א 15א', ושטחים פתוחים בבני שמעון • אדריכל מנדי רוזנפלד – עורך תוכנית המתאר לערד



• תמצית התוכנית



• מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח

• היוזמות לשיפור התשתית בנגב

– קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי

– תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים

– נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת

• תקציב ותכנית עבודה

התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח

תחבורה

- כביש 6 יגיע בשנת 2007 לצומת מאחז – כ-30 ק"מ מבאר שבע
- רכבת ישראל מפעילה 17 רכבות ביום מבאר שבע לתל אביב וקו באר שבע-דימונה יחל לפעול ב-2006
- מתבצע שדרוג קו הרכבת לבאר שבע אשר יקצר את זמן הנסיעה לכדי 45-50 דקות
- קו הרכבת אשקלון – באר שבע יחבר את יישובי הנגב המערבי לבאר שבע ולמרכז הארץ

ביוב

- תוכניות להקמת מתקני טיהור קיימות כמעט בכל היישובים בנגב
- יישובים רבים נמצאים בשלבים ראשונים של יישום התוכניות

תקשורת וחשמל

- קיימות תשתיות תקשורת מספקות לרוב יישובי הנגב
- תשתיות החשמל לצריכה אזרחית ולתעשייה מספקות
- גידול האוכלוסיה בנגב ידרוש התאמת מערכות הולכה וחלוקה על ידי חברת החשמל

גז טבעי

- במהלך 2007 תחל הנחת צינור הגז הטבעי מקרית גת דרומה דרך רמת חובב ועד לסדום
- הדבר יקדם את הקמת תחנות הכוח החדשות בנגב ויקטין משמעותית את הזיהום הנגרם מתחנות כוח ברמת-חובב, סדום ומישור רותם

מנחתים

- יש שני מנחתים פעילים בנגב – שדה תימן ובר יהודה
- הקמת מנחת במצפה רמון החלה, אך הופסקה

פסולת ומפגעים

- לגבי הטיפול במפגעים סביבתיים ברמת חובב קיימת מחלוקת שנמצאת בהליך גישור בין המפעלים באזור התעשייה והממשלה. התייחסות לענין זה נמצאת בפרק התעשייה והתעסוקה.

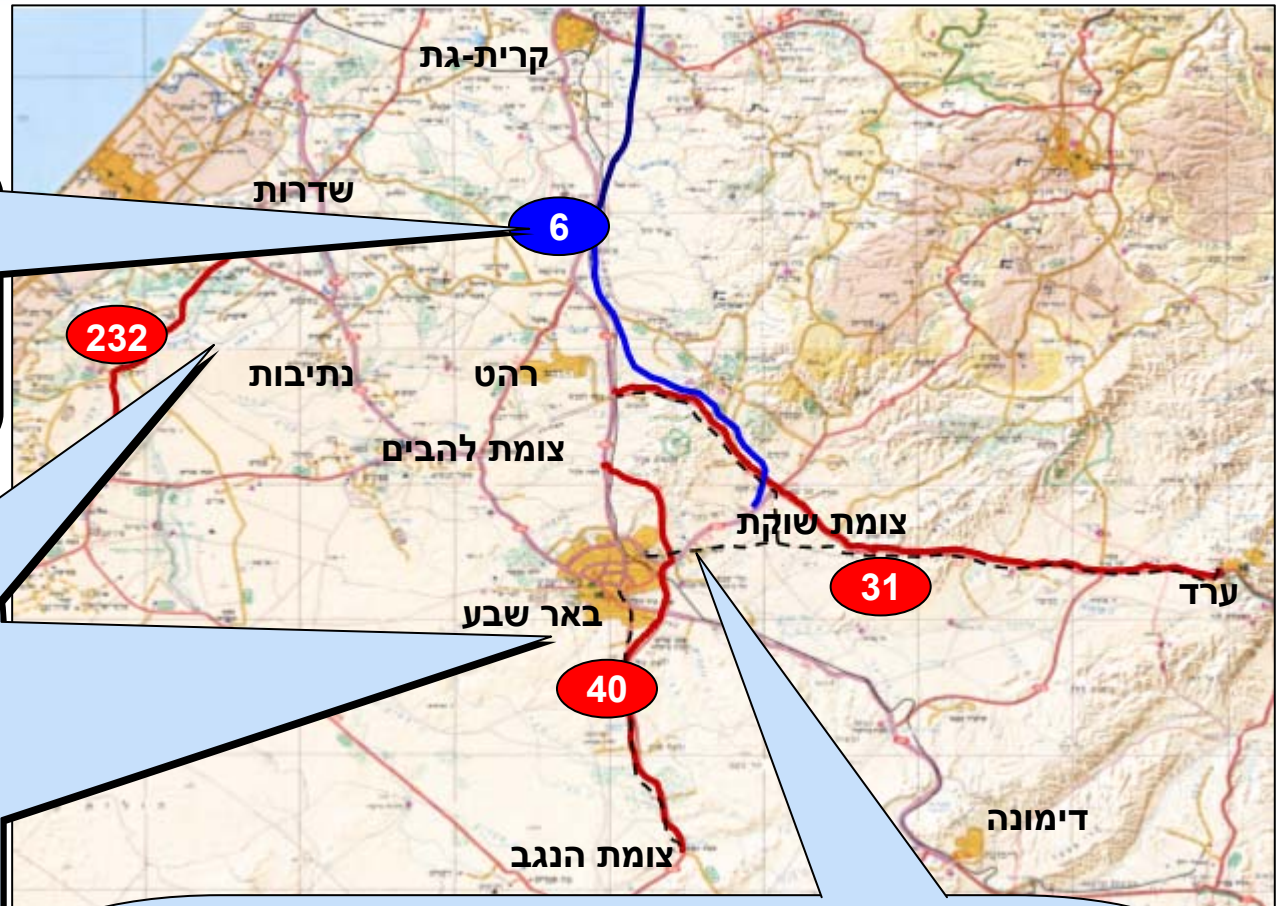


תשתיות - קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי מואץ



צוות תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דן

- כביש ארצי
- כביש בין-עירוני
- מסילת רכבת



צורך - הגברת הנגישות מהנגב למרכז הארץ, בנסיעה נוחה וללא עיכובים
יוזמה - המשך סלילת **כביש 6** מ"מאחז" ועד לצומת "שוקת"
עלות - כ-725 מיליון ₪

צורך - הפיכת צירי הרוחב והאורך בנגב לכבישים מהירים ובטוחים יותר
יוזמה -
 • **כביש 31** - הרחבה לדו מסלולי (4 נתיבים) מלהבים לערד והסדרת הכניסות הבלתי חוקיות לאורך הכביש
 • **כביש 40** - הרחבה לדו מסלולי (4 נתיבים) ממוחלף לכל אורכו כעוקף מזרחי לבאר שבע ועד לצומת הנגב
 • **כביש 232** - הרחבה לדו מסלולי (4 נתיבים) מצומת סעד לצומת מעון
עלות כבישים בין עירוניים - כ-1.5 מיליארד ₪

צורך -
 • חיבור עיר הבה"דים המתוכננת בצומת הנגב אל רשת הרכבת
 • הסדרת תחבורה ציבורית אל הנגב המזרחי
יוזמה -
 • **מסילת רמת-חובב - צומת הנגב** לטובת עיר הבה"דים, רמת נגב וירוחם
 • **מסילת להבים-שוקת-ערד** - רכבת נוסעים לערד, לישובי הבדואים ולבסיס נבטים המורחב
עלות מסילות רכבת - כ-1 מיליארד ₪

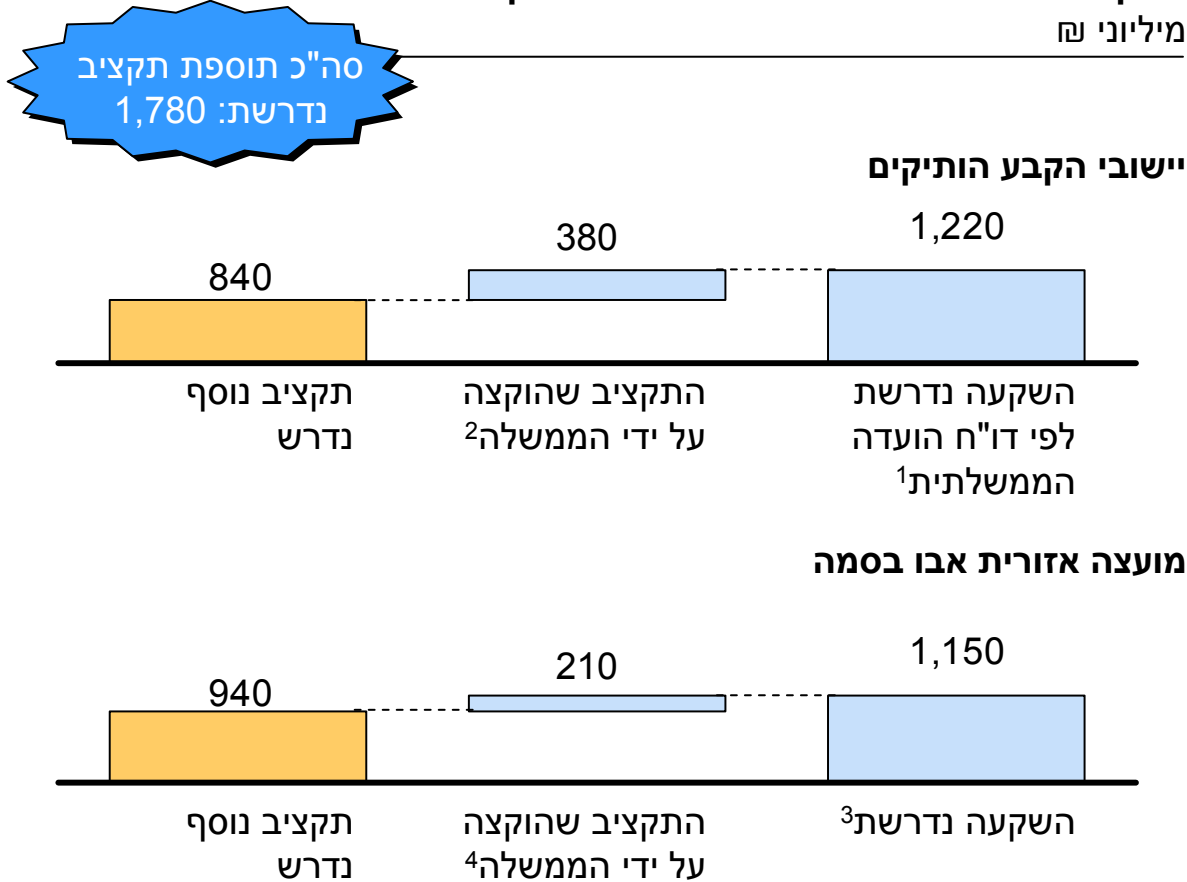


תקציב מאושר ■
 תוספת נדרשת ■

תשתיות - יש להקצות כ-1.8 מיליארד ₪ להשקעה בתשתיות ישובים בדואיים בנגב, בנוסף על התקציבים שאושרו עד עתה

צוות תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דן

השקעות נדרשות לשיפור תשתיות ביישובי הקבע הבדואים
 מיליוני ₪



מצב התשתיות ביישובי הבדואים הוא חסם לפיתוח

- ביישובי הקבע יש פערי תשתיות שאינם מאפשרים יצירת איכות חיים אטרקטיבית
- בישובי אבו-בסמה פערי התשתיות הם ניכרים וקיימים גם ברמות הבסיסיות ביותר
- נוצר מצב שבו אין לתושבי הפזורה תמריץ לעבור ליישובים המוסדרים
 - לדוגמא, היעדר תשתיות נאותות בישובי אבו בסמה, מקשה על קצב קליטת האוכלוסייה המיועדת להתגורר בישובים (כיום פחות מ-10% מן התושבים המיועדים מתגוררים בישובים)

1. לפי דו"ח הוועדה הממשלתית לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע במגזר הבדואי בדרום, משנת 2001 (בהתבסס על תקציבי משרדי התשתיות והשיכון בלבד)
 2. חלקים רלבנטיים מתקציבי תשתיות, פנים, שיכון, תמ"ת ותחבורה מהחלטת הממשלה ערב/15 מחודש 9/04 ולאחר הקיצוץ שנעשה בתקציב בשנת 2004
 3. לפי הערכת המועצה האזורית אבו-בסמה, לתשתיות בלבד, ללא מבני ציבור

4. תקציבי תחבורה, תשתיות, מינהל מקרקעי ישראל, בינוי ושיכון וחלקים רלבנטיים מתמ"ת בהחלטת הממשלה על השלמת תקציב למועצה האזורית אבו-בסמה, מיום 18.7.05
 מקור: דו"ח הוועדה לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע של המגזר הבדואי בדרום, 2001; החלטת ממשלה ערב/15 מיום 24.9.2003; החלטת ממשלה ערב/40 מיום 18.7.05;
 המנהלה לתאום פעולות הממשלה במגזר הבדואי; מועצת אבו בסמה; ראיונות

תשתיות - בתחומי הביוב, אזורי תעשייה ומנחתים נדרש טיפול ממוקד



השקעה

- נכלל במסגרת התקציב הקיים
- התקצוב ליישובים הבדואים נעשה במסגרת כלל צרכי התשתיות ביישובים אלו

- השקעה בשיפור תשתיות- 120 מיליון ₪ (עלות כוללת, בפריסה על 4 שנים)
- קרן תחזוקה – כ-4 מיליון ₪ (עלות שנתית)*

- 15 מיליון ₪ (עלות כוללת)
- 10 מיליון ₪ (עלות כוללת)

פעולות נדרשות

- נדרש קידום מואץ של התוכניות קיימות בחלק מן היישובים, בסיוע של מנגנון היישום
- בישובים בדואיים, בפרט במועצה האזורית אבו-בסמה, יש צורך בהשקעה בתשתיות ביוב ובפתרונות קצה



- יש צורך בהשקעה בשיפור תשתיות וחזות במספר אזורי תעשייה (אופקים, דימונה, ערד ושדרות)
- נדרשת השקעה מתמשכת בשמירה על רמת התשתיות באזורי התעשייה לאורך זמן



- במנחת מצפה רמון יש צורך בהשלמה של מסלול נחיתה ובהקמת מבנה לטרמינל לשירות התיירות למקום, בהתאם לתוכנית מינהל התעופה האזרחי
- טרמינל אזרחי נוסף לטיסות שכר



* יש לקבוע מתכונת השתתפות של הרשויות המקומיות מקור: ראיונות; ניתוח צוות



פיתוח הנגב ייעשה תוך שמירה על איזון בין פיתוח הפעילות האנושית לבין שמירה על הטבע והנוף תוך יישום מדיניות בת קיימא

התפיסה הסביבתית עוצבה על ידי ד"ר אהרן זוהר ואמנון בן דהן

... באמצעות שמירה על עקרונות פעולה מוסכמים

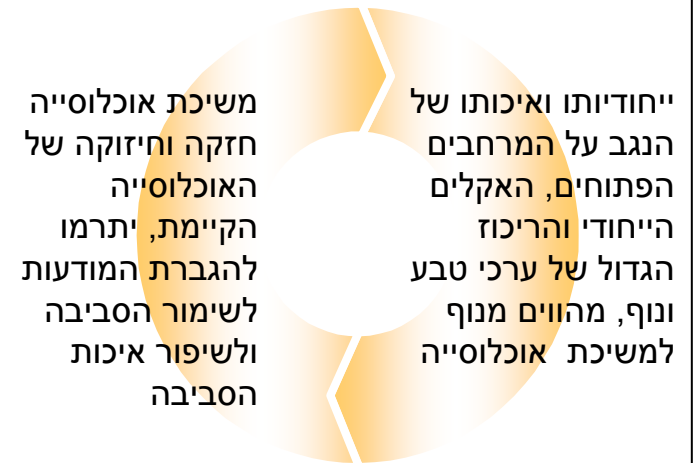
• עקרונות תכנוניים:

- העדפת עיבוי וחיזוק ישובים קיימים על פני הקמת ישובים חדשים, תוך שמירה על המרחבים הפתוחים כיתרון לנגב.
- הבחנה בין אזורים מוטי פיתוח לבין אזורים מוטי שימור, והדגשת רצף השטחים הפתוחים, תוך שמירה על מסדרונות אקולוגיים וניהול השטחים הפתוחים
- מתן עדיפות להצמדת תשתיות במידת האפשר, תוך שימוש יעיל בקרקע ובמשאבי הטבע, ומניעת פגיעה בלתי הפיכה בהם על ידי שימוש באמצעים תכנוניים, טכנולוגיים וכלכליים

• פעילויות:

- שיפור התשתיות והמצב התברואתי ביישובי הקבע הבדואים הקיימים והסדרת ההתיישבות הבדואית בדגש על מתן תשתיות ושירותי תברואה גבוהים
- ניהול מתחשב של המשאבים הטבעיים והפעילויות הנשענות עליהם, גם באמצעות התרת פעילויות כלכליות ותיירותיות בנות קיימא
- שמירה על המגוון, האיכות ורמת התפקוד של המערכות האקולוגיות והנופיות, ושל ערכים היסטוריים וארכיאולוגיים
- חיזוק המנהל הסביבתי המקומי והאזורי, קידום החינוך והמודעות הסביבתית, שיתוף הציבור ועידוד מעורבותו בשמירה על איכות הסביבה בנגב ומיתוגו כאזור איכותי

טיפול הסביבה ישתלב עם מטרות התכנית ויסייע להגשתן...



תוכן עניינים – פרק תשתיות ואיכות הסביבה



- תמצית התוכנית

- מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח



- היוזמות לשיפור התשתית בנגב

- קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי

- תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים

- נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת

- תקציב ותכנית עבודה



מהלכי פיתוח בשנים האחרונות שיפרו מאוד את תשתית התחבורה אל הנגב אך יש צורך בפיתוח נוסף

פיתוח נדרש	שיפורים מתוכננים	התפתחויות עיקריות	
<ul style="list-style-type: none"> המשך הכביש עד צומת שוקת 	<ul style="list-style-type: none"> סלילת כביש 6 עד מחלף מאחז תביא את הכביש עד לכ-30 ק"מ מבאר שבע סיום מתוכנן ב-2007 	<ul style="list-style-type: none"> כביש 6 מחבר את מרכז הארץ עם מחלף שורק, כ-60 ק"מ מבאר שבע 	
<ul style="list-style-type: none"> הרחבת כבישים 31, 40 ו-232 לדו-מסלוליים (4 נתיבים) 	<ul style="list-style-type: none"> השלמת קטע חסר בכביש 31 סיום מתוכנן ב-2006 	<ul style="list-style-type: none"> כביש 31 נסלל קטע חד מסלולי צומת להבים – אשל הנשיא לחיבור הנגב המזרחי עם המערבי כביש 25 (דימונה-באר שבע) קיצר את הנסיעה בכ-10 דקות והפך אותה נוחה ובטוחה יותר 	
<ul style="list-style-type: none"> הנחת קו באר-שבע – צומת הנגב תכנון קו באר-שבע - ערד 	<ul style="list-style-type: none"> קיצור הנסיעה בקו באר-שבע - ת"א ל 45-50 דקות (2007) הפעלת קו באר-שבע דימונה (2006) השלמת קו אשקלון – באר שבע דרך ישובי הנגב המערבי 	<ul style="list-style-type: none"> הפעלת 17 רכבות ביום בקו באר-שבע – ת"א (65 דקות נסיעה) 	

בתחומי הביוב, אזורי תעשייה ומנחתים נעשתה התקדמות ונדרשת השלמת השקעות



שיפורים נדרשים

- נדרש קידום מואץ של התוכניות בחלק מן היישובים
- בישובים בדואיים, בפרט במועצה האזורית אבו-בסמה, יש צורך בתשתיות ביוב ובפתרונות קצה

- יש צורך בשיפור תשתיות וחזות במספר אזורי תעשייה (אופקים, דימונה, ערד ושדרות)

- במנחת מצפה רמון יש צורך בסלילת מסלול נחיתה ובהקמת מבנה לטרמינל לשירות התיירות למקום, בעלות של כ-15 מיליון ₪ בהתאם לתוכנית מינהל התעופה האזרחי
- טרמינל אזרחי לטיסות שכר

מצב קיים

- קיימות תוכניות הקמה למערכות טיהור שפכים כמעט בכל יישובי הנגב
- יישובים שונים נמצאים בשלבים שונים של תהליך ההקמה



- קיים מצאי רב של שטחים לתעשייה, בעיקר באזורי התעשייה נ.ע.מ, ערד, דימונה, ירוחם, ואופקים
- שני אזורי תעשייה משותפים נמצאים לקראת תחילת הפיתוח: להבים (2006) ושוקת (2007)



- יש שני מנחתים פעילים בנגב: "שדה תימן" מערבית לבאר שבע ו"בר יהודה" באזור מצדה



בתחומי החשמל והתקשורת התשתית עונה על הצרכים מלבד ביישובים הבדואים



שיפורים נדרשים

- ביישובי אבו-בסמה נדרשת עבודת הכנה לתשתיות חשמל בכדי שניתן יהיה להניח תשתיות אלה בהמשך
- ביישובים הבדואים נדרשת עבודת הכנה לתשתיות תקשורת שיונחו בהמשך

מצב קיים

- מערך יצור ואספקת החשמל בישראל נעשה בתכנון ארצי, ללא אבחנה בין הנגב לאזורים אחרים
- אספקת החשמל לנגב עונה על הצריכה לשימוש אזרחי ולתעשייה
- הגידול הצפוי באוכלוסיה יצריך התאמה של מערך ההולכה והחלוקה על ידי חברת החשמל, אך לא צפויים קשיים בהקשר זה
- תשתיות התקשורת ביישובים היהודיים בנגב עונות על הצרכים הקיימים ועל ביקוש עתידי
- ביישובים הבדואים ישנה תשתית חלקית ביותר שאינה עונה על הצרכים הקיימים והעתידיים ויש התבססות רבה על תקשורת סלולרית
- הנחת קו גז טבעי מאשקלון עד תחנת הכוח צפית (מצפון לקרית גת) מתוכננת להסתיים ב-2006
- פרויקט המשך צינור הגז מקרית גת דרומה לרמת חובב ולסדום עתיד להתחיל ביולי 2007
- הקמה מתוכננת של תחנות כוח המתבססות על גז טבעי בנגב תוזיל את העלויות לתעשייה ותקטין את ההשפעות הסביבתיות שלה



תוכן עניינים – פרק תשתיות ואיכות הסביבה



- תמצית התוכנית
- מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח
- היוזמות לשיפור התשתית בנגב

–קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי



–תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים

–נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת

- תקציב ותכנית עבודה

יזמות המגורים והפיתוח הכלכלי מצריכות קיצור ושיפור של הדרך אל המרכז



הצורך בקישור מהיר ונוח אל המרכז

- משיכת אוכלוסיה חדשה אל הנגב (בייחוד יוממים, שמקום עבודתם מחוץ לנגב) וצמצום ההגירה השלילית, תלויים בשיפור הניידות אל המרכז
- החיבור לציר התנועה הארצי המהיר הוא חיוני לשינוי האופן בו נתפס הנגב על ידי קהל היעד של חלקי התוכנית השונים ולהפיכת הפריפריה בדרום לחלק אינטגרלי של מרקם החיים במדינה
- חיבור נוח של יישובים מתוכננים חדשים אל רשת התחבורה הארצית חשוב לצמיחתם (לדוגמא: חירן, יתיר, כרמית)
- קישור מהיר אל המרכז הוא חלק מיצירת תנאים להתהוות אשכול היי-טק באזור באר שבע, שיתבסס בתחילת הדרך על יזמות חלקית מן המרכז
- חיבור אזור התעשייה בצומת שוקת לכביש 6 (4,000 דונם, בעיקר תעשייה מסורתית ושירותים לוגיסטיים) יהווה יתרון משמעותי לאזור
- קיצור זמן הנסיעה למוקדי התיירות בים המלח, בנגב המזרחי, מדבר יהודה, הערבה ואילת יסייע להתפתחות הענף



פיתוח התיישבות ומגורים

פיתוח כלכלי

המשך כביש 6 עד לצומת שוקת יאפשר חיבור נוח ומהיר בין באר שבע ואזור המרכז



צוות תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דן

קטע בביצוע 
קטע נדרש 

סלילת התוואי המתוכנן של כביש 6 לצומת מאחז תושלם בשנת 2007

- הקטע הדרומי ביותר שסלילתו מבוצעת כיום הוא מחלף שורק – מחלף מאחז, באורך 34 ק"מ
- בצומת מאחז מתוכנן מחלף שיחבר את כביש 6 לכביש 40
- הסלילה צפויה להסתיים בשנת 2007, בעלות מוערכת של כ-650 ₪

נדרש להשלים את המשך הכביש עד צומת שוקת בתוך 5 שנים

- המשך כביש 6 ממחלף מאחז לצומת שוקת (מקטע 20-21) יתחבר אל כביש 60 הנכנס לבאר שבע ולכביש 31 המוביל לנגב המזרחי
- חיבור מהיר ונוח לאזור שוקת אל המרכז ושדה התעופה בן-גוריון חשוב להיווצרות אשכול היי-טק
- קיים תכנון ראשוני של הקטע (29 ק"מ) וביצעו יארך 5 שנים
- החיבור אל כביש 60 יעשה באמצעות מחלף ויש לשקול מחלף נוסף בצומת להבים (כביש 40)
- עלות התכנון והסלילה של המקטע מוערכת ב-725 מיליון ₪



מקור: חברת חוצה ישראל; משרד האוצר; משרד התחבורה

כבישים בין-עירוניים הם חיוניים למשיכת אוכלוסייה ולפיתוח כלכלי של הנגב



- צירי הרוחב והאורך העיקריים בנגב משפיעים על הניידות אל הנגב ובתוכו
- ההשפעה של הרחבת הכבישים היא על משך הנסיעה, הנוחות והבטיחות
- לשיפור הניידות בתוך הנגב עצמו השפעה מכרעת על היכולת לפתח איכות חיים
- אטרקטיבית (למשל, יצירת מסה קריטית לצריכת מוצרי תרבות, חינוך, וספורט)
- ניידות טובה יותר תרחיב את אפשרויות התעסוקה לאוכלוסייה ואת מקורות כוח האדם לעסקים

פיתוח התיישבות ומגורים

- שיפור הניידות בנגב יאפשר יצירת מסה קריטית של צרכני שירותים ומסחר ותאפשר פיתוח והרחבה של עסקים:
 - עסקים בתחום המטרופולין שמספר הצרכנים המבקרים בהם יגדל
 - עסקים מחוץ לאזור המטרופולין שיהפכו להיות נגישים יותר
 - עסקים ומסחר שיוסדרו ויתפתחו לצידי הדרך

פיתוח מסחר ושירותים

- שיפור הנגישות אל מוקדי תעשייה, תיירות וחקלאות באזור יפתח אפשרויות נוספות בפני עסקים קיימים וחדשים ויוזיל עלויות
- זמינות כוח העבודה תעלה, כמו גם מגוון הספקים
- הנגישות למוקדי התיירות תשתפר באופן משמעותי

פיתוח התעשייה

3 צירים בין-עירוניים עיקריים בנגב מצריכים טיפול מידי



צוות תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דן



כביש 232 (צומת סעד - צומת מעון)

- ציר אורך עיקרי בנגב המערבי, מחבר את האזור הדרומי לשדרת החוף ומרכז הארץ
- הציר המרכזי באזור "עוטף עזה"
- לאחר פינוי עזה ועם פיתוח האזור צפויה עליה בנפח התנועה בכביש

כביש 40 (צומת גורל - צומת הנגב)

- עורק התחבורה המרכזי המחבר את מרכז הארץ אל הנגב המרכזי ואת דרום הנגב לבאר שבע ומרכז הארץ
- קטע העוקף המזרחי של באר שבע הוא איטי ומסוכן, ורק חלק ממנו הוא כביש מהיר

כביש 31 (להבים - ערד)

- ציר רוחב עיקרי בנגב, המקשר את הנגב המזרחי אל מרכז הנגב ומשם אל מרכז הארץ
- כביש חד מסלולי איטי ומסוכן עם ירידות לא מוסדרות רבות



כביש 40 בעוקף באר שבע משרת ישובים, תיירות ותעשייה בנגב המרכזי וחשיבותו אף תעלה בעתיד

- הכביש משרת את ישובי רמת הנגב, השכונות המזרחיות של באר שבע ועומר
- מקצר את הדרך ועוקף את המטרופולין בתנועה לדימונה, ירוחם, מצפה רמון ודרומה לניצנה

- זהו כביש הגישה אל אזור התעשייה הכימית ברמת חובב
- הכביש משרת גם את אזור התעשייה "עמק שרה" בבאר שבע ואת אזורי התעשייה בדימונה ובמרכז הנגב בקיבוצים ובמושבים

- זהו כביש הגישה אל צומת הנגב, האזור המיועד לעיר הבה"דים
- בסיסים נוספים נמצאים בהמשך הציר - ניצנה, שיבטה וצאלים, מצפה רמון ועובדה

- כביש 40 מוביל לאתרי תיירות קיימים ועתידיים במצפה רמון, שדה בוקר, רביבים וכל יישובי רמת הנגב
- בתיירות מדבר יש חשיבות רבה מאד לנוחות ומהירות הנסיעה בקטעי דרך ארוכים

יישובים

תעשייה
ומסחר

עיר הבה"דים

תיירות

צירוף של מספר גורמים הופך את כביש 40 לאיטי ומסוכן



הדבר יקשה על פיתוח משמעותי של האזור

- הנסיעה בכביש מסוכנת, בפרט בלילה – בשנת 2004 היו כ- 142 נפגעים בתאונות דרכים
- נוצרים עיכובים בהגעה מאזור באר שבע, רמת הנגב וירוחם אל המרכז

כביש 40 הוא חד מסלולי וסובל ממפגעים רבים

- **הכביש חד מסלולי ברובו***
 - תנועה איטית, בעיקר כאשר מתבצעים אימונים צבאיים
 - חוסר תאורה בכביש כמעט לכל אורכו יוצר רמת בטיחות ירודה
 - בחציית כבישים 60 ו-25 ובהתחברות לכביש 40 דרום נוצרים פקקי תנועה
- **לאורך הציר יש כניסות בלתי מוסדרות רבות ליישובים בדואיים**
 - יש כ-13 משפחות/שבטים ביישובים בלתי מוכרים לאורך הציר
 - הריכוזים הגדולים הם באזור עמק שרה ורמת חובב
- **יש תנועה רבה של משאיות כבדות בכביש**
 - משאיות רבות של חומרי גלם ופסולת רעילה אל רמת חובב נעות על הכביש (כ-10,000 משאיות יוצאות ונכנסות אל רמת חובב בשנה, כ-70% מהן נושאות חומרים מסוכנים)
 - בנוסף, יש תנועת משאיות אספקה לצבא ולתעשייה



* למעט הקטע המרכזי בין כביש 60 ל-25 מקור: משטרת ישראל; הנהלת רמת חובב; ראיונות



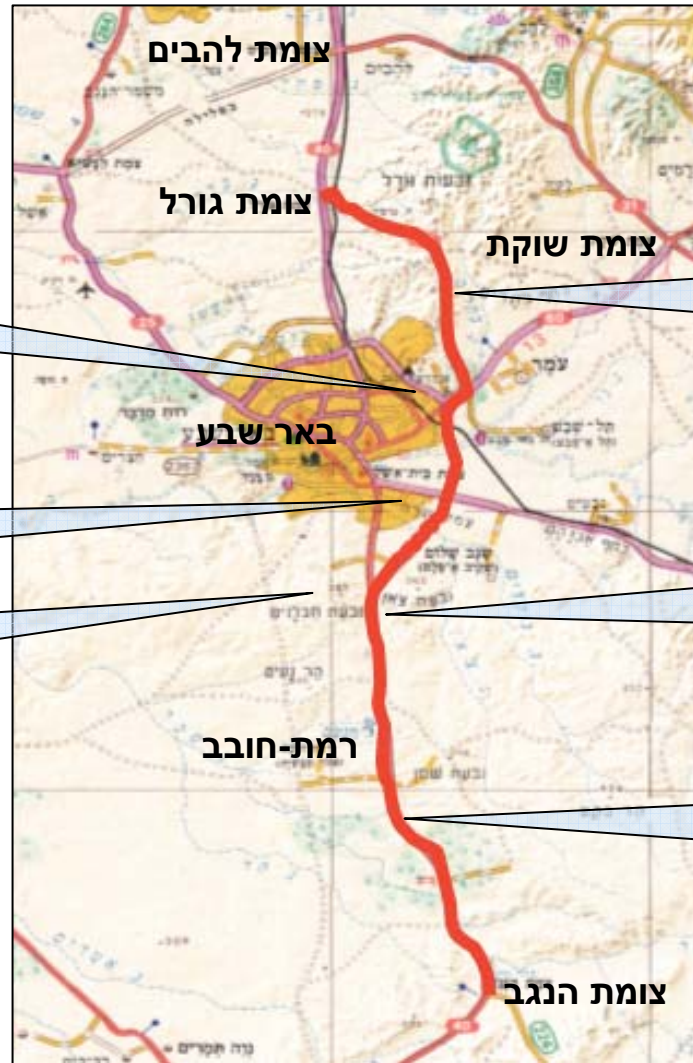
הרחבת מספר מקטעים בכביש 40 בעלות כוללת של כ-420 מיליון ₪ והקמת מחלפים ב-3 צמתים יפתרו את הבעיות המרכזיות

הקמת מחלפים

בחציית כביש 60 בצומת חטיבת הנגב

במפגש עם כביש 25 (צומת שרה)

בצומת נוקדים



הרחבת מקטעים מחד-לדו מסלולי (4 נתיבים)

מקטע עלות

1 עוקף באר שבע מזרחי – 9 ק"מ
125 מיליון ₪

2 קטע באר שבע רמת חובב – 11 ק"מ
175 מיליון ₪

3 קטע רמת חובב – צומת הנגב
120 מיליון ₪



כביש 31 (להבים-ערד) משרת את יישובי הנגב המזרחי, תנועת תיירות ובסיסי צבא ויש לו חשיבות רבה בפיתוח עתידי

- הכביש משרת את ערד, מיתר, חורה, לקיה, כרמים, כסיפה, להבים, יישובים עתידיים (כרמית, חירן, יתיר), יישובי המועצה האזורית תמר, יישובי דרום הר חברון ויישובים בדואים שחלקם בהסדרה וחלקם לא מוכרים
- חיבור לאשכול היי-טק באזור צומת שוקת – עומר – באר שבע
- ציר התנועה העיקרי אל בח"א 28 המתרחב – מדובר באנשי קבע שיושבים במקום לאורך זמן, ברמת מינוע גבוהה – בסיסי צה"ל נוספים נמצאים בהמשך הציר
- ציר התנועה העיקרי לאזור שבו 5,500 חדרים בתפוסה גבוהה
- גישה לתיירות המדבר המתפתחת במדבר יהודה ואזור ערד
- מרכז אומנים המתפתח בערד
- ציר התנועה העיקרי למספר מוקדי תעשייה ותעסוקה
- אזור סדום – מפעלי ים המלח, מפעל הברום ומפעל המגנזיום
- אזור התעשייה במישור רותם
- אתר סילוק פסולת מרכזי ארצי "אפעה"

יישובים לאורך הציר

בסיסי צבא

תנועת תיירות לים המלח

אזורי תעשייה

חלקים נרחבים בכביש 31 הם מסוכנים ואינם מאפשרים תנועה נוחה ומהירה



היכולת להניע פיתוח ותחשת הביטחון נפגעות

- הדרך מאזור ערד לבאר שבע אורכת כ- 45 דקות והדבר יוצר תחושה של ריחוק וניתוק של העיר ממרכז הנגב
- הכביש מסוכן מאד – כ-162 נפגעים בתאונות דרכים בשנת 2004
- נוסעים ומטיילים לא יכולים לקבל שירותים חוקיים ובטיחותיים לאורך הדרך

כביש 31 הוא איטי ומסוכן

- **הכביש חד מסלולי ברובו**
 - תנועה איטית, בעיקר בסופי שבוע עקב תנועת התיירים
 - הכביש אינו מואר לכל אורכו
- **לאורך הכביש יש כניסות בלתי מוסדרות רבות ליישובים בדואיים לא מוכרים**
 - בכל צד של הכביש יש כ-45 כניסות ויציאות בלתי מוסדרות (בממוצע, ירידה בלתי חוקית כל 750 מ')
 - קיים מסחר צמוד דרך לא חוקי ולא מוסדר
- **קיימים ריכוזי פסולת רבים בצידי הדרך**
 - מצבורי פסולת, בעיקר של יישובי הפזורה, נערמים בצידי הדרך





הרחבת כביש 31 (להבים-ערד) לכביש דו מסלולי בעלות של כ-650 מיליון ₪ והסדרת צידי הדרך תפתור את קשיי התנועה ותאפשר מסחר צמוד דרך



מקטע
הרחבת הכביש לדו מסלולי (4 נתיבים) במקטע להבים-ערד – 40 ק"מ

עלות
650 מיליון ₪



עלית נפח התנועה הצפויה בכביש 232 (צומת סעד-צומת מעון) מחייבת את הרחבתו, בעלות של כ-430 מיליון ₪

הרחבת הכביש לדו-מסלולי תעלה 430 מיליון ₪



מקטע	עלות
הרחבת הכביש במקטע סעד-מעון (כ-30 ק"מ) ל-4 נתיבים	430 מיליון ₪

נפח התנועה האזרחית והצבאית בכביש 232 עתיד לעלות

- הכביש ישפר את איכות החיים באזור ממנו צפויה יוממות אל המרכז
- זהו ציר עיקרי בנסיעה אל המרכז עבור ישובים הנמצאים לאורכו (למשל רעים, בארי, עלומים)
- עם הרחבת היישובים באזור עתיד נפח התנועה לעלות
- זהו גם ציר התנועה העיקרי לתנועת מטענים אל מסוף קרני
- הפרישה המחודשת של בסיסי צה"ל באזור עוטף עזה (בעיקר באזור רעים) תגרור עליה משמעותית בנפח התנועה
- זהו ציר התנועה העיקרי מן המרכז אל המעברים לרשות הפלסטינאית

יישובי הנגב המערבי

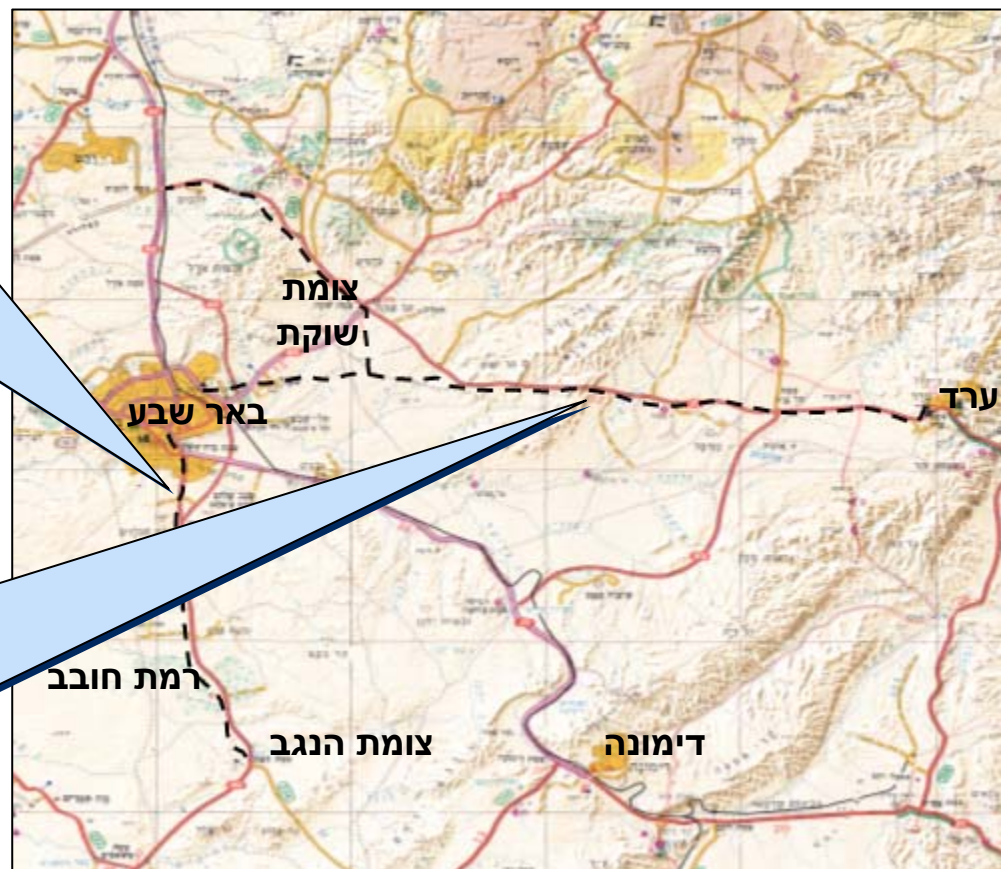
צה"ל

קווי רכבת אל הנגב המרכזי והמזרחי ישפרו את נגישות האוכלוסייה אל מרכזי התעסוקה ומרכז הארץ וישרתו בסיסי צבא



צוות תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דהן

מפת קווי הרכבת המוצעים



סטטוס ועלות

השפעה על האזור

- יש להתאים את המסילה הקיימת עד רמת חובב לרכבות נוסעים ולהניח קו עד צומת הנגב. העלות נאמדת בכ-120 מיליון ₪
- שירות עיר הבה"דים, כ-10,000 חיילים בתחלופה גבוהה

- שירות תחבורה ציבורית לתושבי ערד, ליישובי הבדואים ולבסיס נבטים המורחב*
- יש צורך בתכנון מפורט וביצוע בעלות של כ-850 מיליון ₪

* מתחם נבטים יכלול את בסיס חיל האויר, מפעל תחזוקת מטוסים הצמוד לו ויתכן שגם מפעל אזרחי לתחזוקת מטוסים רחבי גוף ויחידות נוספות של צה"ל

מקור: רכבת ישראל; ניתוח צוות



תוכן עניינים – פרק תשתיות ואיכות הסביבה

- תמצית התוכנית
- מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח
- היוזמות לשיפור התשתית בנגב
- קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי
- **תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים**
- נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת
- תקציב ותכנית עבודה

יש להקצות כ-1.8 מיליארד ₪ להשקעה בתשתיות ישובים בדואיים בנגב, בנוסף על התקציבים שאושרו עד עתה



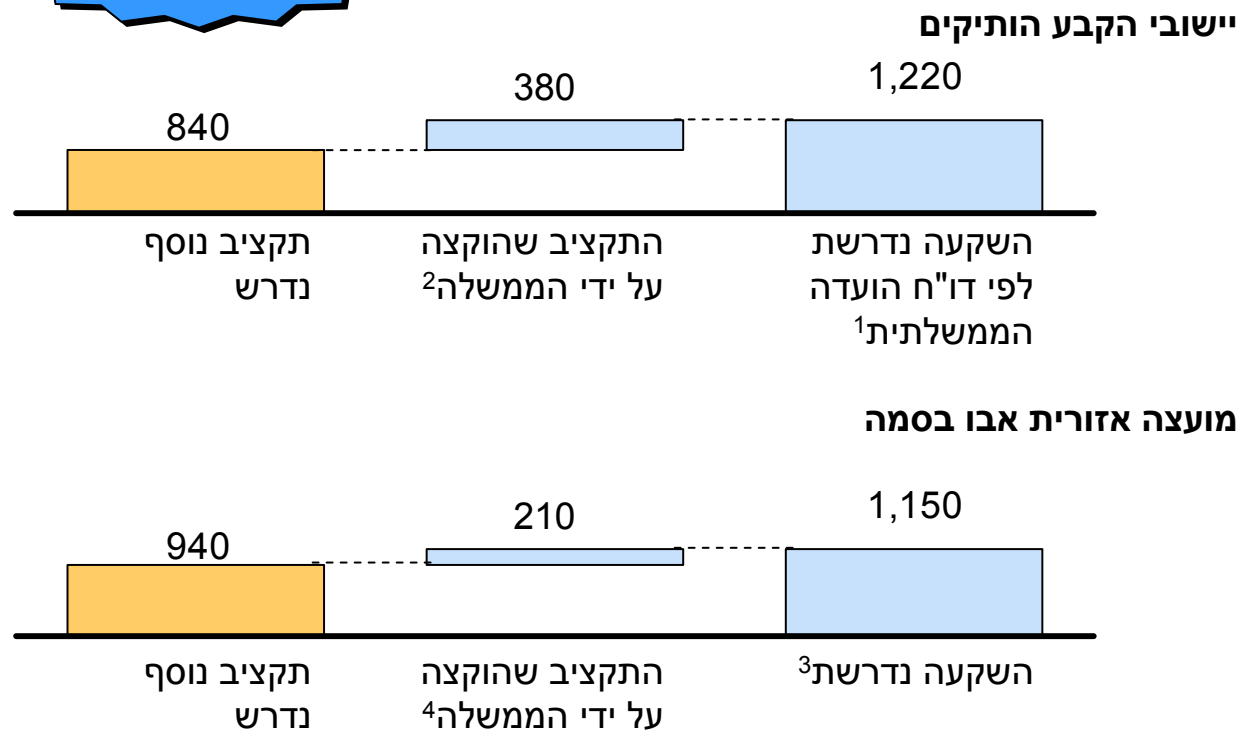
צורת תשתיות ואיכות הסביבה בהובלת מר אמנון בן-דן

■ תקציב מאושר
■ תוספת נדרשת

הערות
<ul style="list-style-type: none"> ההתייחסות היא לתקציבים לקידום תשתיות ומבני ציבור, כל ההחלטות כוללות גם התייחסות לנושאים אחרים (למשל, בריאות, חינוך) ההערכה לגבי יישובי הקבע נעשתה בשנת 2001 ויש לבחון בהמשך מספר היבטים אותם יש לעדכן

סה"כ תוספת תקציב נדרשת: 1,780

השקעות נדרשות לשיפור תשתיות ביישובי הקבע הבדואים מיליוני ₪



1. לפי דו"ח הוועדה הממשלתית לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע במגזר הבדואי בדרום, משנת 2001 (בהתבסס על תקציבי משרדי התשתיות והשיכון בלבד)
 2. חלקים רלבנטיים מתקציבי תשתיות, פנים, שיכון, תמ"ת ותחבורה מהחלטת הממשלה ערב/15 מחודש 9/04 ולאחר הקיצוץ שנעשה בתקציב בשנת 2004
 3. לפי הערכת המועצה האזורית אבו-בסמה, לתשתיות בלבד, ללא מבני ציבור
 4. תקציבי תחבורה, תשתיות, מינהל מקרקעי ישראל, בינוי ושיכון וחלקים רלבנטיים מתמ"ת בהחלטת הממשלה על השלמת תקציב למועצה האזורית אבו-בסמה, מיום 18.7.05
 מקור: דו"ח הוועדה לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע של המגזר הבדואי בדרום, 2001; החלטת ממשלה ערב/15 מיום 24.9.2003; החלטת ממשלה ערב/40 מיום 18.7.05; המנהלה לתאום פעולות הממשלה במגזר הבדואי; מועצת אבו בסמה; ראיונות

ביישובי הקבע נדרשים כ-850 מיליון ₪ לסגירת פערים שהוגדרו על ידי הוועדה הממשלתית בשנת 2001



השיפור הכרחי להצלחת הפיתוח

- **יישובי הקבע צריכים להפוך למוקד משיכה**
 - בכדי ליצור משיכה של אוכלוסייה מן הפזורה אל יישובי הקבע יש ליצור סביבת חיים ומגורים אטרקטיבית
 - במצב הנוכחי התחושה בחלקים נרחבים של הקהילה הבדואית היא שהמעבר ליישובי הקבע אינו כדאי מבחינת איכות החיים

ביישובי הקבע נדרש טיפול במגוון תשתיות

- **הוועדה הממשלתית קבעה בשנת 2001 כי נדרשים כ-1.2 מיליארד ₪ לקידום תשתיות ביישובי הקבע***
 - החלפת קווי מים, הרחבת מאגרים וטיפול בניקוזים
 - שילוב שכונות במערכת הביוב היישובית
 - פיתוח אתרי סילוק פסולת
 - פיתוח מתקני ספורט, גנים ציבוריים ושטחים ציבוריים אחרים
 - הקמת אזורי תעשייה ושירותים ישוביים
 - הקמת מבני ציבור (למשל, מרכז נוער וספורט, מרכז מסחרי, מבנה טיפת חלב)
- **בנוסף לנושאים בהם התמקדה הוועדה ניכר גם צורך בשיפור והשלמה של כבישים פנימיים, מדרכות, תאורה וגיבון**



* לפי דו"ח הוועדה הממשלתית לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע במגזר הבדואי בדרום, משנת 2001 (בהתבסס על תקציבי משרדי התשתיות והשיכון בלבד)

מקור: דו"ח הוועדה לבחינת שיפור מצב יישובי הקבע של המגזר הבדואי בדרום, 2001; ראיונות



ביישובי אבו-בסמה נדרשת השקעה בתשתיות בסיסיות ובשיפור סביבת המגורים בהיקף של כ-950 מיליון ₪

השיפור יסייע לטיפול בפזורה

- היישובים צריכים למשוך אליהם אוכלוסייה רבה
 - ב-7 ישובי אבו-בסמה יש כיום כ-2,000 תושבים מתוך 23,000 שאמורים להתגורר בהם, והאחרים עדין בפזורה
 - בישובים מתוכננת בסופו של התהליך אוכלוסייה של כ-54,000 תושבים
 - במצב הנוכחי, האטרקטיביות של היישובים אינה יוצרת את המשיכה הרצויה לאוכלוסייה המיועדת להתגורר בהם

ביישובי אבו-בסמה נדרשת הקמת תשתיות בהיקף נרחב

- הצרכים בתחום תשתיות הפנים והעל נאמדים בכ-1.15 מיליארד ש"ח
 - סלילה של כבישים פנימיים וביצוע עבודות עפר
 - בניית מדרכות והתקנת תאורת רחוב
 - הנחת תשתיות מים וביוב למגרשים חדשים
 - יצירת ניקוז ותיעול והקמת קווים מאספים ופתרונות קצה
 - ביצוע הכנות לתשתיות חשמל ותקשורת
 - ביצוע עבודות פיתוח וגיבון
 - פיתוח אזורי תעסוקה ישוביים
- קיימים צרכים רבים בתחום מבני הציבור, שההתייחסות אליהם נעשית בפרקי החינוך והקהילה של התוכנית



תוכן עניינים – פרק תשתיות ואיכות הסביבה



- תמצית התוכנית

- מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח

- היוזמות לשיפור התשתית בנגב

–קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי

–תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים

–**נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת**



- תקציב ותכנית עבודה



4 אזורי תעשיה מרכזיים בנגב זקוקים להשקעות בהיקף של כ-120 מיליון ₪ בתשתיות ושיפור חזות ובקרת תחזוקה שנתית, בכדי לשפר את האטרקטיביות שלהם

ההשקעות הנדרשות

- יש לתעדף את ההשקעות בכל אזור – ההשקעה תתמקד בגורמים העיקריים לחוסר האטרקטיביות, למשל, כניסה לאזור התעשיה, כביש ראשי – לאחר השקעה ראשונית, יעשה שדרוג התשתיות בהדרגה, לפי קצב כניסת דיירים חדשים
- יש להקים קרן תחזוקה לכל אחד מן האזורים, במימון משותף של הממשלה והרשות המקומית, בכדי לשמור על מצב תשתיות ראוי לאורך זמן
- סך הכול עלות (מיליוני ₪):
 - השקעה באזורי תעשיה - 120 (עלות כוללת בפריסה ל-4 שנים)
 - קרן תחזוקה - 4 (עלות שנתית)*

מצב התשתיות ב-4 אזורי תעשיה פוגע באטרקטיביות שלהם

- אזורי התעשיה באופקים, דימונה, ערד ושדרות סובלים מרמה ירודה של תשתיות וחזות
 - הכניסות לאזורי התעשיה מוזנחות
 - במקומות רבים אין מדרכות, כבישים ותאורת רחוב
 - חזיתות שפונות לכביש הראשי אינן מחופות ומגודרות
 - מערכות ביוב וניקוז מצריכות שיפוץ
- 4 האזורים פנויים לקליטת מפעלים
 - כ-3,000 דונם פנויים וזמינים לבנייה
 - מבנים פנויים בשטח כולל של למעלה מ-12,000 מ"ר
- רמת התשתיות והחזות הירודה מרתיעה מפעלים פוטנציאליים
 - חברות שהתעניינו במעבר לאזורים אלה הבהירו כי רמת התשתיות הירודה היא מחסום לכניסה לאזור



* יש לקבוע מתכונת השתתפות של הרשויות המקומיות מקור: ראיונות; ניתוח צוות



קיימות תוכניות לסגירת פערים בתשתיות הביוב, אך יש צורך לוודא שיישומן מתקדם

יש לקדם בקצב מואץ את הליכי ההקמה

- **תוכניות הקמה קיימות במרבית הישובים ורובם נמצאים בשלבי יישום ראשוניים. לדוגמא:**
 - חורה החלה בהקמה
 - דימונה בהליך מכרז מתקדם
 - ירוחם בעיכוב עקב קשיי מימון – בטיפול הקרן הקיימת לישראל
 - נתיבות בשלבי הכנת מכרז
- **יש צורך בקידום היישום בדרך של הסרת חסמים וסיוע בניהול פרויקטים באמצעות מנגנון היישום**

יישובים מרכזיים בנגב סובלים מחוסר תשתיות ביוב

- **במרבית יישובי הנגב אין כיום מערכות טיהור שפכים מתאימות**
 - בדימונה, חורה, ירוחם, לקיה ונתיבות אין כלל מערכות לטיפול בשפכים
 - בערד קיימת מערכת שאינה עונה על הצרכים ויש לשדרגה
- **החסר בתשתיות ביוב פוגע באוכלוסייה הקיימת וביכולת לפתח את יישובי האזור**
 - זרימת שפכים פוגעת באיכות החיים בסביבה (למשל, שפכי העיר דימונה בנחל ערוער)
 - משרד הבריאות מתנגד לבנייה חדשה ביישובים מסוימים ללא הסדרת תשתיות ביוב
 - נוצרים מפגעים (ריחות ומטרדי סביבה אחרים) וקיים חשש לזיהום של מי תהום

תוכן עניינים – פרק תשתיות ואיכות הסביבה



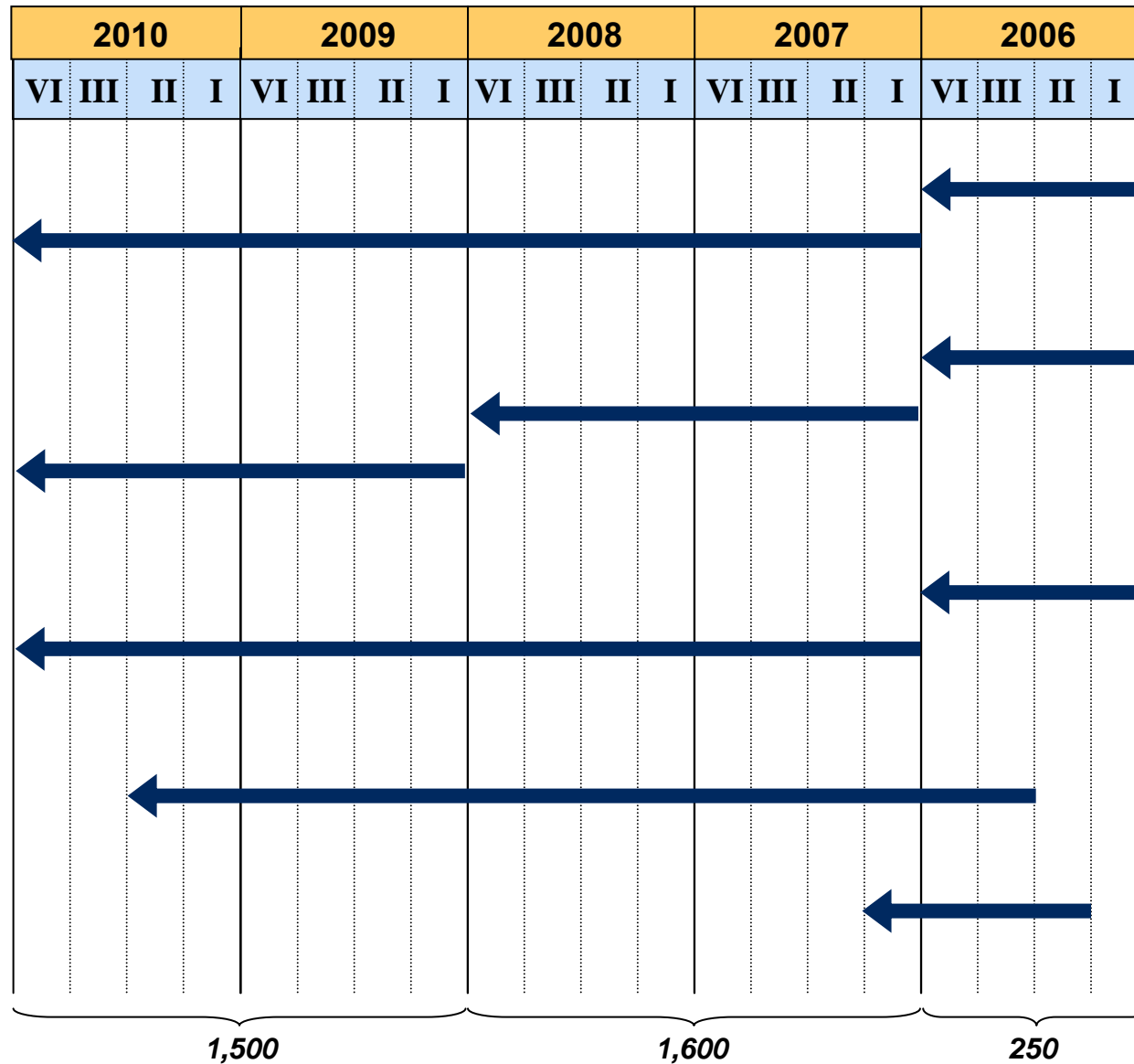
- תמצית התוכנית
- מצב קיים - התשתיות בנגב נמצאות בשלבי פיתוח
- היוזמות לשיפור התשתית בנגב
- קידום נוסף של תשתיות התחבורה יאפשר פיתוח אזורי
- תקצוב מתאים ויישום אפקטיבי נדרשים ביישובים בדואיים
- נדרש טיפול ממוקד באזורי תעשייה, תשתיות ביוב ומנחת

• תקציב ותכנית עבודה





ניתן להשלים את מרבית היוזמות בתחום התשתיות בתוך 5 שנים בעלות של כ-3.4 מיליארד ₪*



סלילת והרחבת כבישים

- תכנון מפורט
- ביצוע

הנחת קווי רכבת

- תכנון ראשוני
- תכנון מפורט ואישורים סטטוטוריים
- ביצוע והשלמת קווים

שיפור תשתיות ביישובים בדואיים

- תכנון ראשוני
- תכנון מפורט וביצוע

שיפור אזורי תעשייה

- ביצוע

השלמת מנחת מצפה רמון

- השלמת ביצוע

תקציב משוער

מיליוני ₪

* העלות הכוללת במהלך 10 שנות התוכנית צפויה להיות כ-5.2 מיליארד ש"ח

מקור: ניתוח צוות מקור; ניתוח צוות