

חיבור מפרץ חיפה לתשתיות הגז הטבעי

הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י ם :

בהמשך להחלטות הממשלה מס'. 1308 מיום 31.1.2010 ומס. 1537 מיום 21.3.2010 בעניין "חיבור מפרץ חיפה לתשתיות הגז הטבעי":

- א. לתקן את החלטת הממשלה מס' 1308 מיום 31.01.2010 באופן הבא :
- אחרי הפסקה הראשונה בסעיף 1(ב)(2) יבוא :
- "באזורים אחרים או בייעודי קרקע אחרים ייקבע יחס המרה בין הקרקע המופקעת לקרקע החליפית על פי הערכת שווי הקרקעות."
- ב. לתקן את החלטת הממשלה מס. 1537 מיום 21.03.2010 באופן הבא :
- בסעיף 4 במקום הפסקה שהתווספה (כתיקון לסעיף 1(ב)(3) להחלטת הממשלה מס. 1308 מיום 31.1.2010) יבוא :
- "שארית חלקות (שבבעלות יחיד) שבהן השימוש בתשתיות מחייב ניצול של 26% ומעלה והשופט יקבע כי אין אפשרות ממשית לעבד את שארית החלקה, תיכלל החלקה בשלמותה לצרכי החילופין."

דברי הסבר

רקע כללי

במסגרת פרויקט התשתיות הלאומיות, בתוואי מפער הקישון קבעה הממשלה, בין היתר, עקרונות להסדר פיצוי ייחודי לבעלי זכויות במקרקעין נשוא הפרויקט.

בהחלטה מס' 1308 מיום 31.1.2010, החלטה מס' 1537 מיום 21.3.2010 והחלטה מס' 2276 מיום 15.09.2010 (להלן- החלטות הממשלה) הוחלט לאשר ולאמץ את עקרונות הפיצוי הייחודיים לבעלי קרקעות במפער הקישון בהן עוברות התשתיות הלאומיות הבאות: כביש מס' 6, קו צינור הגז הטבעי ומסילת רכבת העמק, וכן לקבוע את תפקיד חברת חוצה ישראל בתהליך ובמועדי הצטרפות להסדר.

נקבעו בהחלטות הממשלה העקרונות לפיהן יתייחסו לרצועת הקרקע במפער הקישון בה יסללו 3 הפרויקטים של התשתיות הלאומיות כחטיבה אחת (להלן- רצועת כביש 6).

בין העקרונות שנמנו בהחלטות הממשלה נקבע כי על פי בקשת בעלי המקרקעין תבוצע החלפת קרקעות כפיצוי לבעלי המקרקעין ברצועת כביש 6.

החלטות הממשלה התייחסו להחלפת קרקעות בייעוד חקלאי באזור מפער הקישון ובאזור היישובים דלית אל כרמל ועוספיא. לאור היצע מוגבל של קרקע חקלאית מתאימה כפיצוי באזורים אלו ועל מנת לאפשר מתן פתרונות גם באמצעות קרקעות באזורים אחרים או בייעוד שונה ביחס המרה מתאים, מובהר כי באזורים אחרים או בייעודי קרקע אחרים ייקבע יחס המרה בין הקרקע המופקעת לקרקע החליפית על פי הערכת שווי הקרקעות.

במסגרת החלטות הממשלה נקבע, במסגרת האפשרות להחלפת קרקעות כפיצוי לבעלי המקרקעין, בסעיף 1(ב)(3) להחלטה מס' 1308 (כפי שתוקן בהחלטה 1537) כי שאריות חלקות (שבבעלות יחיד) שבהן השימוש בתשתיות מחייב ניצול של 75% (קודם לכן היה 80%), תיכלל החלקה בשלמותה לצרכי החליפין.

עוד נקבע כי שאריות חלקות (שבבעלות יחיד) שבהן השימוש בתשתיות מחייב ניצול של 50% ומעלה והשופט (שופט בימ"ש בדימוס אשר מונה כבורר להכריע במחלוקות) יקבע כי אין אפשרות ממשית לעבד את שאריות החלקה, תיכלל החלקה בשלמותה לצרכי החליפין.

מוצע בזאת לתקן את החלטות הממשלה ולקבוע כי הניצול של 50% ומעלה לטובת השימוש בתשתיות כמצוין לעיל, יתוקן ל- 26% ומעלה.

מצוין כי עבודת המטה על ההצעה להחלטה, נמשכה חודשים רבים וכללה גם מגעים מול בעלי הקרקע. האישור המשפטי למתווה המוצע ניתן כבר לפני מספר שבועות וההחלטה מוגשת לעת הזאת מכיוון שרק בשבוע שעבר הבשילו המגעים לכדי סיכום.

אי-קבלת ההחלטה כעת, תגרום לנזק משקי ניכר הן דחייה בהקמת פרויקט חשוב לחיבור הפריפריה והן לחשיפת הממשלה לתביעות כספיות ניכרות.

נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

התיקון המוצע מעוגן בתקציב הפרויקט שבאחריות חב' חוצה ישראל

תקציב

התיקון המוצע מעוגן בתקציב הפרויקט שבאחריות חב' חוצה ישראל.

השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

לא רלבנטי.

עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

ראש הממשלה וממלא מקום שר האוצר, שר התחבורה והבטיחות בדרכים ושר הבינוי – תומכים באישור ההצעה.

החלטות קודמות של הממשלה

החלטה מס' 1308 מיום 31.1.2010
החלטה מס' 1537 מיום 21.3.2010
החלטה מס' 2276 מיום 15.9.2010

עמדת היועצת המשפטית של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת בזאת חוות דעת משפטית של היועצת המשפטית של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

סיווגים

סיווג ראשי: ביצועי
תחום פעולה עיקרי: תשתיות וסביבה

מוגש על ידי שר התחבורה והבטיחות
בדרכים

י"ח בכסלו התשע"ה
10 בדצמבר 2014