מלה

31.3.65 עמ

מדינת ישראל

אל : מר ז' אלנבוגן, אגף התקציבים, האוצר, ירושלים.

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

תל-אביב, כ' באדר ב' תשכ"ה
30 במרץ 1965

מס' 6(85)

הנדון: כביש סדום-אילת - קטע
נוה מדבר - באר מנוחה.

כפי שידוע לך, זופת הכביש סדום-אילת מכביש סדום עד באר מנוחה.

מפעלי תובלה בע"מ משתמשים בקטע שהושלם ועולים על הכביש המרכזי על-יד נוה מדבר באמצעות קטע באר מנוחה נוה מדבר, שאורכו כ-12 ק"מ.

קטע זה הוא בחזקת דרך עפר, שעל אף תשומת הלב הרבהשמקדישים לאחזקתה, רבו תלונות מפעלי תובלה עליה.

השלמת המשך הכביש סדום-אילת מבאר מנוחה עד לגרופית תפחור כמובן את הבעיה; יש להניח שקטע זה יושלם רק בעוד כ-9 חדשים.

מפעלי הובלה לוחצים לזפות הקטע באר מנוחה - נוה מדבר, עבודה הנאמדת ב- 500,000 ל"י.

... רצ"ב העתק מכתבו של מנכ"ל מפעלי תובלה בע"מ, המדבר בעד עצמו.

אודה לך בעד חוות דעתך והערותיך, בהקדם האפשרי.

ב ב ר כ ה,

מ' שחמל
סגן מנהל מע"צ

העתק: מנכ"ל משרד הפתוח.
מנכ"ל מפעלי תובלה בע"מ.
מנכ"ל משרד העבודה.

אנ/22

מדף 935

ה ע ת ק /אב

מפעלי תובלה בע"מ

באר שבע, מס' בש/13/אב
21.3.65

לכבוד
מנהל מע"צ
מר בסין
תל-אביב.

א.נ.,

הנדון: סלילת קטע הכביש נוה מדבר -
באר מנוחה וקטע הכביש בנמל החדש.

בהמשך לברור שקוים בנדון, במשרדו של מנכ"ל משרד הפתוח מר גבעוני, ברצוני להביא לתשומת לבכם שאי סלילת קטע הכביש באר מנוחה-נוה מדבר גורם לנו נזקים כבדים לכלי הרכב ויעלה את הוצאות התפעול בסכומים נכרים.
ידוע לך כי כתוצאת גשמי החורף נהרס קטע הכביש הנ"ל ונתהוו בו שקיעות ובורות המקשים את הנסיעה ומשהים את הרכב בדרך זו מעל לחצי שעה רצופה, רסיסי האבנים החודרים לצמיגים גורמים לעלית הוצאה לצמיגים בכ-20% יותר מהרגיל.

אנו מעריכים כי כתוצאת השבוש בגלל גשמי החורף בקטע הכביש מבאר מנוחה בואך אילת עלו הוצאות התפעול בקו זה בכ-40,000 ל"י נוספות לחודש, אך גרוע מזה הוא שמספר המכוניות בתקון ליום במוסך עלה ביותר מ-6 מכוניות נוספות ליום.

אבקשך לזרז ההחלטה על סלילת קטע הדרך הנ"ל ותקון נזקי החורף. כמו כן הכרחי לחזק את קטע הדרך ברציפות כך שנוכל לעבוד.

ב ב ר כ ה,

(-) מ. שחם
מנהל כללי

העתק: מנכ"ל משרד הפתוח
מר מקלף - מפעלי ים המלח
מר גולדברג - כימיקלים ופוספטים בע"מ.

ראש העיר

כ"ה באדר ב' תשכ"ה
29.3.65

לכבוד
מר מ. זנדברג
הממונה על ההקציבים
משרד האוצר
ירושלים

ש.נ.

מכתבך מיום 23.3.65 הגיע אלי.

אני מעריך מאד את תשומת לבך ו"עינך הפקוחה".

לא אתיחס לומר כי התכנון שלנו הוא כליל השלמות וכי איננו טועים לעתים.

במקרה דידן לא העיריה הכתובת. הכביש שהנך מתיחס אליו לא על ידינו תוכנן ולא נסלל ע"י העיריה. ידוע לי שהצומת האמורה תוכננה לפרטיה ואושרה לבצוע גם ע"י מ.ע.ץ עוד לפני שנסללה הדרך החדשה שנהרסה כדבריך.

מהנדס העיר עשה מאמץ בתכנון הצומת הזה על מנת להמנע ככל האפשר מהריסת הכביש שנסלל ע"י מ.ע.ץ בתחום הקריה.

בברכה,

מ. איש-שלום
ראש העיר

האוצר

ירושלים י"ט באדר ב' תשכ"ה
23.3.65

לכבוד
מר מ. איש שלום
ראש העיר
ירושלים

א.נ.,

סלח נא לי על שאלתי אך מסריקת אותי שיטת
התכנון שלכם:

כיצד יתכן לסלול כביש (ליד האוצר) ובשום הוא
נתנך - להרוס חלק גיכר ממנו?

האם זה מקרה בודד בלבד ?!

האם ידועים הקשיים התקציביים של העיריה גם
למתכנני הכבישים?

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

18/3/11

ירושלים, כב' באדר ב' תשכ"ה
26 במרץ 1965

מספר: 44

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: שימוש בהכנסה מיועדת נוספת בתקציב 1964/65
מכתב משרד העבודה מס' 22/10/17 מיום 7.3.65

שר האוצר סבור כי בסעיפי ההכנסה הבאים מסעיפי ההכנסה המיועדת שבתקציב התקבל הכנסה נוספת, אך שתתקבל הכנסה מתוך לאומדן ההכנסה האמור - כמפורט להלן.

בהתאם לסעיף 5 בחוק התקציב לשנת 1964/65, הנני מבקש את אישור הועדה לשימוש בסכומים האמורים למטרות הבאות:

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל:-		הכנסות	הוצאות
		ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
130	כבישי גישה לישובים, ולישובים הקלאיים ולאחרים הסטוריים	2,102,000	4,348,000		2,246,000
130/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)2,246,000		(-)2,246,000
7204	שיקום כבישים				
119	כנרת-טבחה	950,000	1,670,000		720,000
119/91	הכנסה מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)720,000		(-)720,000

במקביל לכך יחולו השינויים הבאים בתוספת השלישית:

72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
130/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	2,246,000		2,246,000
7204	שיקום כבישים				
119/91	הכנסה מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	720,000		720,000

דברי הסבר: מבוקש להגדיל ההוצאה בפרטי התקציב המפורטים לעיל ע"י הגדלת ההכנסות מגורמים אחרים למטרה זו.

בכבוד רב

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מנהל מ.ע.צ.
חשב מ.ע.צ.

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

18/2/11

ירושלים, 26.3.65

מספר : 43

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: שינויים בתקציב - פיתוח כביסים ושיקומם לשנת 1964/65
מכתב מ.ע.צ. מס' 22/10/17 מיום 7.3.65

שר העבודה מציע את השינויים הבאים בתקציב משרדו ושר האוצר מוכן לקבל הצעה זו ומבקש אישורה של ועדת הכספים של הכנסת לכך, בהתאם לסעיף 8 לחוק התקציב לשנת 1964/65.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום - גרופית	4,469,000	3,110,000	1,359,000	
103	ערד - טפך זוהר	1,810,000	2,610,000		800,000
104	נתניה - חדרה	1,800,000	2,350,000		550,000
105	תל-אביב - נתניה	1,375,000	1,800,000		425,000
107	גשר איילון	78,000	192,000		114,000
107/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)114,000		(-)114,000
108	עוקף נצרת	33,000	8,000	25,000	
111	מוצא - ירושלים	1,783,000	2,183,000		400,000
112	חולון - אזור	1,022,000	1,522,000		500,000
113	תל-אביב - גהה	1,464,000	1,624,000		160,000
113/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)160,000		(-)160,000
114	צומת אשדוד - זכר דב	700,000	400,000	300,000	
116	תל שוקת - ערד	600,000	560,000	40,000	
117	גשר באר שבע	500,000	675,000		175,000
117/91	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)175,000		(-)175,000
122	רזרבה למניעת נזקי שטפונות (בטול הפרט)	180,000	-	180,000	
130	גהה - גלילות (פרט חדש)	-	50,000		50,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
136	דיר חנא - עילבון	434,000	424,000	10,000	
131	כבישי גישה לישובי מיעוטים	354,000	475,000		121,000
131/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)121,000		(-)121,000
135	צאלים - גבולות	400,000	315,000	85,000	
137	רעים - אורים	250,000	190,000	60,000	
142	בעינה - כסרא - ג'ת	1,000,000	1,040,000		40,000
142/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)40,000		(-)40,000
7204	שיקום כבישים				
102	פתח-תקוה - רמתיים	70,000	110,000		40,000
103	עכו - פרוד	834,000	693,000	141,000	
104	חדרה - עפולה	2,573,000	2,473,000	100,000	
113	אזור - אשדוד	202,000	192,000	10,000	

2/.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
118	עוקף קרית גת	1,000,000	400,000	600,000	
119	טבריה - טבחה (בטול הפרט)	1,000,000	-	1,000,000	
119	כנרת - טבחה(פרט חדש)	-	950,000		950,000
121	אשדוד - אשקלון	500,000	100,000	400,000	
122	כביש הר-טוב(בטול הפרט)	100,000	-	100,000	
125	באר-שבע - צומת סעד	500,000	600,000		100,000
126	באר-שבע - מסעף הנגב	50,000	135,000		85,000
128	באר-שבע - דימונה (פרט חדש)	-	150,000		150,000
128/61	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)150,000		(-)150,000
129	צומת אחים - כנות (פרט חדש)	-	50,000		50,000
135	כביש 13 - נמל אשדוד (פרט חדש)	-	200,000		200,000
136	פלוגות - אשקלון(פרט חדש)	-	200,000		200,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
101	מדידות והכנון	743,000	1,223,000		480,000
107	רכישת ציוד עזר	482,000	492,000		10,000
110	קידום עבודות(בטול הפרט)	430,000	-	430,000	
				4,840,000	4,840,000

במקביל לכך יחולו השינויים הבאים בתוספת השלישית:

72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים ונשרים ראשיים				
107/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	114,000		114,000
113/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	160,000		160,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
131/91	הכנסות מגורמים אחרים(פרט חדש)		40,000		40,000
142/91	הכנסות מגורמים אחרים(פרט חדש)-				

דברי הסבר: השינויים המבוקשים לעיל נובעים בעקרם:

1. הגדלה בהקף העבודות שתמומן ע"י הגדלה מקבילה בהכנסות.
2. שינויים באומדנים לביצוע העבודות תוך כדי מהלך הביצוע.
3. שינויים בקצב ביצוע העבודות.
4. ביצוע עבודות הכנה בכבישים שבוצעו בשנת התקציב 1965/66.

בכבוד רב

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מנהל מ.ע.צ.
חשב מ.ע.צ.

סלילה, אספקה ורכישת כביסים בשנת 1965/66

כמויות האספלט

המחוז	תשתית אספלטית טון	שכבות נושאות מבטון אספלט טון	
		5 ס"מ עובי	3 ס"מ עובי
הצפון			
פתוח	22,500	40,500	5,600
החזקה	—	—	20,100
חיפה			
פתוח	32,000	34,300	10,800
החזקה		—	6,400
תל-אביב והמרכז			
פתוח	24,000	30,700	13,300
החזקה		—	11,900
ירושלים			
פתוח	39,500	24,200	11,600
החזקה		—	6,900
הדרום			
פתוח	—	96,000	50,000
החזקה	—	—	9,800
סה"כ	118,000	225,700	146,400

אב/6

בקשת הרבנות לתקציב התחלתי לתקופת מלחמה אוקטובר תשש"ו 1966/67

1)	בתי ספר יסודי	500,000
2)	" על יסודי	400,000
3)	כנסיות	180,000
4)	בחינוך - אילת	400,000
5)	ישיבה - אופקים	250,000
6)	מלא	200,000
7)	לתמיכת משפחות - שונה	150,000
8)	מרכז - ישיבה	500,000
9)	רבנות - עפולה	70,000
10)	חינוך - סכנין	200,000
11)	בתי מדרש - לומר מערך	500,000
12)	" " - מעל הנהר	50,000
13)	מלא - מרכז	100,000
		3.500.000
14)	מלא - מרכז	500,000
		4.000.000

153 000
45 000

18/2/11

34 00

הצעת תקציב רגיל לשנת הכספים 1965/66

	הסעיפים	הצעת המשרד 1965/66	הצעת האוצר 1965/66	התקציב המאושר 1964/65	ההוצאה למעשה 1963/64
	מינהל וארגון				
	מינהל כספים והדרכה	.....	.....	.....	.....
351/11	עובדי מינהל כספים והדרכה *)	( )	( )	( )	
	א. מזכירות כללית ב. ניהול עובדים ג. כספים חשבונות וביקורת ד. או"ש ומבדק פנימי ה. ספריה, תרגומים, הדרכה ו. כתבנות ושרותי משרד ז. עובדי רישום ח. ארכיון ט. י.				
351/12	הפרשה לפנסיה ופיצויים				
351/17	שעות נוספות				
351/2	עובדים ארעיים (ימי עבודה)				
353	עמלה ורבית לבנק				
354	מיכון משכורת				
355	צרכי משרד				
356	הדרכה והשתלמות				
357	נסיעות לחו"ל				
358	הוצאות ארגוניות שונות				

*) הפירוט הרב נחוץ בהצעת המשרד, אך לא בהכרח יעבור לחוק התקציב.

18/2/11

תאוצר

ירושלים י"ט באדר ב' תשכ"ה
23.3.65

לכבוד
מר מ. איש שלום
ראש העיר
ירושלים

א.נ.,

סלח נא לי על שאלתי אך מטריקה אותי שימת
התכנון שלכם:

כיצד יתכן לסלול כביש (ליד תאוצר) ובסרם הוא
נחנך - להרוס חלק ניכר ממנו?

האם זה מקרה בודד בלבד ?!

האם ידועים הקשיים התקציביים של העיריה גם
למתכנני הכבישים?

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

מדינת ישראל

משרד הבטחון / אגף הכספים

תל-אביב, י"ב אדר תשכ"ה

16 במרס 65

מס' כא/5546

משרד האוצר - הממונה על ההקציבים
לידי מר שר שלום שורץ

הנדון: חוב מע"ץ -.250,000 ל"י

על אף הודעתך כי עניין מימון הוצאות תיקון הכביש לדימונה הוסדר ישירות בינכם לבין מע"ץ, מסרב מע"ץ להחזיר לנו סך -.250,000 ל"י ששולם להם על ידינו ע"ח עבודה אחרת שלא בוצעה.

אי לזאת אבקש ההערבותך להחזרת החוב.

ב ב ר כ ה ,

י. גורן
חשב המשרד

העתק:
חשב מע"ץ - מר א. זוננשיין
סא"ל ד. תומר

מדף 907

18/2/11

(7)

תאריך: 11.3.1965

קו לסעיף דן "70

השואת הוצאות לפצויים עבור רשות מעבר (לא כולל פצויים עבור יבולים)
בשתי אפשרויות הבצוע:

א) בצוע ללא הכרזת מ.ע.צ.

ב) בצוע לאחר הכרזת מ.ע.צ.

1. פצויים עבור יבולים - שוים בשני המקרים ולכן לא נלקחו בחשבון.

2. נתברר כי במקרה של הכרזה ע"י מ.ע.צ. נמצא המשטח הדרוש להנחת הקו במסגרת המשטח המסקס ע"י מ.ע.צ. (25% משטח החלקות) ועל כן אין צרך בתשלום פצויים במקרה דנן.

3. בקטע בר אילן - 1.0 ק"מ לערך. כאן כנראה אין צרך אצטמא בתשלום פצויים אלא ב"תרומות" בסך -.50,000 ל"י לערך. ההשואה כאן בלתי רלונטית כיוון וכביש מ.ע.צ. סוטה מתואי הקו.

4. בקטע הכביש הקיים - 1.0 ק"מ לערך. הפצויים מחות אר יותר ידועים לאחר שהתנהל מו"מ מוקדם.

חלקה	בעל החלקה	פצויים משוערים
14	פרדס ליברסובסקי (לטבצקי)	-.40,000 ל"י
13	ש. כהן -כן ארצי	-.15,000 "
185	כוהיבנוב	-.100,000 "
181 + 182	שמוקלר - גורביץ	-.80,000 "
14	בורשטיין	-.100,000 "
	סה"כ	-.335,000 ל"י

5. קטע נוסף - באורך של 1.5 ק"מ. טרם התנהל מו"מ. ההכרזה של מ.ע.צ. טרם פורסמה, אך לפי ידיעות שבידינו נראה כי סעיף 2 לעיל בחוקף גם כאן.

לפי הערכה יהיה צרך בתשלום פצויים (ללא הכרזת של מ.ע.צ.)
בסך של -.200,000 ל"י.

6. במקרה של עבודה משותפת עם מ.ע.צ. אנו יכולים לחסוך דרכי גישה לאורך התואי בסכום של -.25,000 ל"י

7. לסכום:

ההוצאות המשוערות : ללא שתוף עם מ.ע.צ.

-.50,000	ל"י
-.335,000	"
-.200,000	"
-.25,000	"
-.610,000	ל"י

במקרה של שתוף עם מ.ע.צ.

קטע בר אילן בלבד	-.50,000 ל"י

זג/מכ

11/2/67

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים - לידי מר שי גרינשפון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב, באדר ב' תשכ"ה
ז' במרץ 1965
מס' 22/10/17

הנדון: שנויים בתקציב המאושר לשנת הכספים 1964/65.

... רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת הכספים 1964/65
מס. 15 מיום 5.3.65.

בקשה זו תאפשר לי לכסות את ההוצאות בכבישים הנקובים בבקשה, בשנת הכספים הנוכחית.

ב ב ר כ ה,

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

תכ/3

מדף 907

מדינת ישראל

העבודה מ.ע.צ.

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

הננו מציעים את השינויים הבאים בתקציב משרדנו בהתאם להסברים המפורטים במכתב המצורף.

התאריך 5.3.15

מספר 15

חתימה

~~דוח~~ / פיתוח

ימלא ע"י אגף התקציבים

אישור תקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום-גרופית	4,319,000	3,110,000	1,209.000	
103	ערד-שפך זוהר	1,810,000	2,610,000		800,000
104	נתניה-חדרה	1,750,000	2,350,000		600,000
105	תל-אביב-נתניה	1,375,000	1,800,000		425,000
107	גשר איילון	78,000	192,000		114,000
107/91	" " הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)114,000		(-)114,000
108	עוקף נצרת	33,000	8,000	25,000	
111	מוצא-ירושלים	1,783,000	2,183,000		400,000
112	חולון-אזור	1,022,000	1,522,000		500,000
113	תל-אביב-גהה	1,464,000	1,624,000		160,000
113/91	תל-אביב-גהה-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)160,000		(-)160,000
114	צומת אשדוד-זכר דב	700,000	400,000	300,000	
116	תל-שוקת- ערד	600,000	560,000	40,000	
117	גשר באר-שבע	500,000	675,000		175,000
117/61	גשר באר-שבע-הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)175,000		(-)175,000
130	גהה-גלילות (. .)	-	50,000		50,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
106	דיר חנא - עילבון	434,000	424,000	10,000	
130	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים הסטוריים	2,102,000	4,348,000		2,246,000
130/91	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים הסטוריים -הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)2,246,000		(-)2,246,000
131	כבישי גישה לישובי מעוטים	354,000	475,000		121,000
131/91	" " " " הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)121,000		(-)121,000

2/.

27	[illegible]				
1/00	[illegible]				
101	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
201	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
301	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
401	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
501	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/601	" " [illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]
701	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
801	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
901	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/1001	[illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]
1101	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
1201	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1301	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/1401	[illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]
1501	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
1601	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
1701	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/1801	[illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]
1901	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
2001	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
2101	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/2201	[illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]
2301	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
2401	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
2501	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
10/2601	[illegible]				
	[illegible]	–	[illegible]		[illegible]

	הסעיפים	שינויים מ- ל"י	שינויים ל- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
135	צאלים-גבולות	400,000	315,000	85,000	
137	רעים - אורים	250,000	190,000	60,000	
142	בעינה-כסרא-ג'ת	1,000,000	1,040,000		40,000
142/91	" " " - הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)40,000		(-)40,000
7204	שיקום כבישים				
102	פתח-תקוה - רמתיים	70,000	110,000		40,000
103	עכו - פרוד	834,000	693,000	141,000	
113	אזור-אשדוד	202,000	192,000	10,000	
118	עוקף קרית גת	1,000,000	400,000	600,000	
121	אשדוד-אשקלון	500,000	100,000	400,000	
122	כביש הר-טוב	100,000	-	100,000	
125	באר-שבע-צומת סעד	500,000	600,000		100,000
126	באר-שבע -מסעף הנגב	50,000	135,000		85,000
128	" " - דימונה(פרט חדש)	-	250,000		250,000
128/61	" " - " הכנסות ממשרדי ממשלה(פרט חדש)	-	(-)250,000		(-)250,000
129	צומת אחים - כנות (פרט חדש)	-	50,000		50,000
135	כביש 13 - נמל אשדוד (פרט חדש)	-	200,000		200,000
136	פלוגות - אשקלון (פרט חדש)	-	200,000		200,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
101	מדידות ותכנון	1,273,000	1,223,000	50,000	
107	רכישת ציוד עזר	482,000	492,000		10,000
110	קידום עבודות	430,000	-	430,000	
				3,460,000	3,460,000

ד.מ. 1160/3580 (3.61) 200×50

11/7/64

חברה פרטית מציעה סלילת כביש לאשדוד תמורת זכיון לגביית תשלום מכלי־הרכב

מאת סופר „דבר" בחיפה

הצעה של חברה ישראלית פרטית, לסלול על חשבונה כביש חדש לתנועה מהירה בין תל־אביב לאשדוד, תמורת זכיון שיינתן לה לכמה שנים לגביית תשלום מכלי־רכב שישתמשו בכביש זה, הוגשה ביום [illegible] על־ידי החברה לתנהלת מחלקת עבודות ציבוריות והועברה על־ידה לטיפולו של שר העבודה — אמר ביום ו' ב. בסין, מנהל מע"צ, בהרצאתו במועדון [illegible] בחיפה.

ב. בסין אמר כי החברה, בעלת ההצעה, הביעה נכונות להשקיע את כל הכספים הדרושים לסלילת הכביש, שיהיו ללא הצטלבויות, [illegible] במקומות שונים בצורה.

הדובר אמר כי מחלקת מע"צ הקציבה עד כה [illegible] מיליון ל"י מכלל [illegible] מליון ל"י שהוקצבו לה לתשלום תכנית־חומש לסלילת כבישים והרחבת כבישים קיימים. בתכנית־החומש הוחל [illegible]

[illegible]

בגמר את עבודות הסלילה [illegible]

הרחבות המבוצעות כעת על־ידי מע"צ ואת הכבישים המתוכננים [illegible] אמר ב. בסין את כביש [illegible] אילת שיעבור [illegible] ויקצר את הדרך ב־[illegible] ק"מ. [illegible] נמצא כביש שיקשר בין אשדוד לאילת בלי שיהיה צורך לעבור בבאר־שבע. כן קיימת הצעה לסלול כביש מארון [illegible] שיתחבר עם הכביש המתוכנן אשדוד־אילת. בקשר לכך נערכות [illegible] על־ידי מומחים.

במטרה לקצר את הקשר לירושלים מסיימים עתה את הרחבת קטע הכביש [illegible] ירושלים [illegible] השנה בסלילת [illegible] אבו־גוש [illegible] כביש שיעקוף את [illegible] ויקצר את הדרך ב־[illegible] ק"מ. [illegible] עד שטחי [illegible] של 45 מטרים.

מע"צ סיימה הרחבתו של הכביש מתל־אביב [illegible] שתחילת עבודות ההרחבה בין צומת [illegible] עבודות [illegible] כביש לרצונה עם הסתפקות [illegible] כוונתו של [illegible] להגיע מרכב הפונה [illegible] את הצורך לעבור אותה.

קטע כביש צר בואדי ערה [illegible] החל בסלילת [illegible] חדש מתל־אביב לחדרה. עבודות הרחבה של כביש חיפה—תל־אביב נמצאות בעיצומן. כביש צבי—צמח [illegible] השנה ובקרוב יסתיים [illegible] של קטע הכביש צמח—כפר נחום. מע"צ עומדת להתחיל בהרחבת הכביש מגדל—טבריה שם צפויה עבודת חציבה קשה בהר. גשר [illegible] חוברו בתנאי [illegible] השנה תוחל בביצועו של כביש [illegible] גשר כדי להתאימו לתנועת כלי רכב כבדים. כן הוחל השנה בביצועו של כביש יבנאל—כפר־תבור.

בסין אמר, כי מע"צ קיבלה הקצבות מיוחדות לבניית גשרים ומובילי מים בדרכי הנגב כדי למנוע נזקים לכבישים מהשטפונות. גשר בבאר־שבע יוגדל עד כדי 80 מטרים ויהיה הגשר הגדול בסוגו בארץ. כן הוגדל גשר [illegible] והוקמו גשרים נוספים בכביש צרור—באר־שבע.

ההוצאה ליבוא „שבר" מגיעה ליותר מ־2300 דולר

— קובעת חברת אילן בתזכיר לוועדה [illegible] —

— מאת סופר „הבוקר" לענייני כלכלה —

[illegible] מבוצע [illegible] במכונות מאילן [illegible] יותר מכפי שמשערים המובאים בתזכיר [illegible] — קובע תזכיר [illegible] של [illegible] חברת אילן לוועדה.

[illegible]

1965 [illegible] חוט

סוחרי ההלבשה יחרימו יצרנים שימכרו ישירות לצרכנים

— מאת סופר „הבוקר" לענייני כלכלה —

סוחרי ההלבשה יחרימו יצרני הלבשה [illegible] תוצרתם ישירות לצרכנים, [illegible] — נמסר [illegible]

[illegible]

שביתת נהגים בשרות המדינה

דבר

הנהגים בשירות המדינה — פרט לנהגים בשירותים חיוניים — פתחו הבוקר בשביתה.

בהנהלת הדואר נמסר כי לא תהיה [illegible] להעביר [illegible] לאוטומטיים. כן לא תהיה [illegible] את דברי הדואר מן התיבות ברחובות. הנהלת הדואר פנתה בבקשה לקהל למסור את דברי־הדואר לידי הפקידים בסניפים [illegible] דברי הדואר [illegible] — לא יועברו ליעדם [illegible] השביתה.

[illegible] לא יקוימו. [illegible] חבילות [illegible] מן הבנק [illegible] ליעדם.

הנהגים בשירותים החיוניים בדואר לא ישבתו

הנהגים בשירותים החיוניים של הדואר לא ישבתו — הוחלט אמש בישיבה [illegible] בין נציגי הנהגים לבין [illegible] המנהל הכללי של הדואר [illegible] הפגישה, שהתקיימה בירושלים, נמשכה כשלוש שעות ובמסגרתה הוחלט, כי לא ישבתו כל הנהגים העובדים בקווי דואר־נע. כן הוחלט, כי הדואר המגיע מחוץ־לארץ באוניות ובמטוסים ייאסף אל בתי הדואר. המכונית הנושאת מכשירי תיקון תפעל כסדרה, וגם הנהגים העובדים בשירותים בטחוניים — לא ישבתו.

עובדי דואר־תנועה מביעים סיפוק על סיום הסכסוך

מזכירות התנועה הארצית של עובדי דואר־תנועה החליטה בישיבתה ביום [illegible] להביע את הוקרתה למחלקה לאיגוד מקצועי, למזכירות איגוד עובדי המדינה ולהנהלת הדואר על מאמציהן להביא לידי סיום את מועצת הסיוע לציבור עובדי דואר־תנועה.

המזכירות מציינת בהתלהבות, כי קרוב ל־5000 העובדים בדואר־תנועה שובתו עד עתה ברובם המכריע וחלק ניכר מהם כבר מקבל שכר לפי הסיכום החדש. „אנו מציינים בסיפוק, כי המאמצים לשפר את שכרם של עובדי הדואר, שהוו מקופחים, הוכתרו בהצלחה", נאמר בהחלטה.

האוצר

ירושלים ל' אדר א' תשכ"ה
4 במרץ 1965

18/2/11

אל: מר ע. מסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת: אגף החקציבים

הנדון: כביש תל-אביב - ירושלים
קטע שער הגיא - ירושלים
הסמך: מכתבך מס' 6320 מיום 28.2.65

הנני לאשר סיכום שיחתנו כפי שהובא במכתבך הנ"ל.

אוסיף רק כי סיכמנו שעבודות תבוצענה במסגרת הפרט בסעיף "מדידות ותיכנון".

ב ב ר כ ה,

ז. אלנבוגן

העתק: מר ב. בסין,
מנהל מ.ע.צ.

/רפ

מדינת ישראל
האוצר

ירושלים, _____

מס' _____

סיכום דברים מישיבה שנערכה ב-2.3.65
בדיקת כדאיות הרחבת כביש שער הגיא

1. בדיקת הכדאיות המוחלטת של כביש שער הגיא - מוצא מראה שההשקעה כולה צריכה להתבצע בשנת 1968*. כדאיות התחלת הביצוע תלויה באפשרויות הביצוע. לשאלה אם כדאי להתחיל את העבודה בכביש זה השנה או לא תלויה בקצב הביצוע של העבודה, תוך שימת לב שהאופטימום הוא שתקופת הביצוע תהיה קצרה עד כמה שאפשר.

2. בדיקת הכדאיות היחסית להשקעה בכביש זה לעומת כבישים אחרים עלולה להראות שיש כבישים כדאיים יותר מבחינת כדאיות כלכלית. ראוי לציין שהכדאיות הכלכלית לאור הגבלות תקציביות היא ענין יחסי ולא סוחלט.

ח. עילם
מע"צ

שי גרינשפון
אגף התקציבים

* להלן תוספת לדו"ח שנכתב על דעת נציג אגף התקציבים:

לאור האמור בסעיף 2 ובהתאם לקריטריונים של הקצאה אופטימלית של תקציב בתון יש לקבוע סולם עדיפויות לתכניות ההשקעה השונות ולהקצות את התקציב הבתון להשקעות העומדות בראש סולם העדיפויות.

אי לכך אין לדעתי חשיבות רבה לבדיקת הכדאיות הספיציפית של הרחבת כביש שער הגיא כל עוד היא לא נבדקה כאלטרנטיבה לתכניות השקעה אחרות בכבישים ומשום כך לא מצאתי לנחוץ לציין בגוף הדו"ח שעל סמך חישובים שנערכו על ידי התקבל שההרחבה הנה כדאית רק בשנת 1970.

[illegible]

מדינת ישראל

ירושלים, כ"ו באדר א' תשכ"ה
28 בפברואר 1965

מס' 6320

אל: סר ז. אלבוגן, אגף התקציבים

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה.

הנדון: כביש תל-אביב - ירושלים
קטע שער הגיא - ירושלים

הנני לסכם בזאת את שיחתנו מהבקר:

א) המחלקה לעבודות צבוריות תיגש לאלתר לביצוע מדידות, תכנון מפורט והכנה למכרז של קטע הכביש שער-הגיא ירושלים, לרבות עקירת עצים שיש לעקרם לצרך בצוע העבודה.

ב) יקויים דיון נוסף עם אגף התקציבים לפני הוצאות המכרז לבצוע העבודה.

ב ב ר כ ה

אלעזר מס'ו

עודד מסר

העתק: למר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות צבוריות

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

הפעלת מחשב אוטומטי

18/2/11

1. לאחר הפעלת המחולל נשאבת עוד 28-36 שניות עד שהרשת תגיע למשקל.
2. בשלב שבקבוק האחרון עולה אל המשקל עולות בבועות ובמהרה מתמלא המשקל בגזים.
3. כ- 5-6 שניות לפני שבבועות ובגזים מתחילים הרעד להבה ומתרחש בשבר בקבוק.
4. בשלב מאוחר, כבר תתקבלנה, בממוצע על כ- 2 קו"מ מעבר, ההפסד והנזק מגיעים כ- 5% מהעברים בדרך של כל הבאג לפעמי האוטומטי.
5. מעמדן ההפעלה עובד על מצברים ואינו תלוי בהספק כמו המשאבה הכללית.
6. כל תבלה או קלקול במערכת המחקר אפשר להבחין הראיה והרגשת הבועות.
7. הבדל בין הפעלת המחקר לבין הבדל בו מעמעמה הרשת למשקל הוא 36 שניות באופן עקרוני המעמעמת והתרבה פחות שניות.
8. הפעלה הינה ~~מאוד~~ מתלוי בהתקנת שעבור אוטומטי המפקחת בהם מומנט הפעלה עובר על 5000. מומנט הפעלה הוא בדר (?) של מספר הרשתות על מנת כלי הרשת בשביל. מומנט לא קבוע. מומנט זה לא ~~מספיק~~ מתאים ומפקחים בהם המומנט נמוך מ- 5000.
9. מדגים המחקר מלמד שמהפעלת המחקר ~~ל~~ המעמעמת ומספר המפקחים הרי, ניתן לראות מרכזיות מול מעמעמת המעמעמת בהשלמה המספר הרשתות האוטומטי שמתקן.
10. הרבה ~~ה~~ ב- 95% מהתקלות נגרמות עקב הבלאי.

מתוך מקורות של מ. לאה בר, מהנדס בקשי אתר.

18/2/11

האוצר

יחסי-ציבור והסברה

המעשה ותופעות הלוואי

בפתח דברי נאום התקציב ביקש שר האוצר להשקיע על בעיות המשק מנקודת ראות היסטורית. אין לפי דעתו פרספקטיבה היסטורית ב את השמעת נאום התקציב, מהוא מאין אקט ברור בביצעת המדיניות הכלכלית של הממשלה, והרי המדיניות אינה מולה לוגיתית מבעיות הרקע שנתעוררו על ידי קלישת הע־ליה והעיתות המהיר.

כן אין להתנגד לסיכומו של סר מסיר את מאזן הפעילות הכלכלית מאז קום המדינה, מאזן זה מראה יתרת חיוב. אך הסרה בנאום הסר ביקורת עשתית ייחר של מעשי ה־ליטה והעיתות. אילו ערך סר מסיר ביקורת כזו, היו פסקנותיו האופטי־מיות לגבי מה שצריך לעשות בשנת הבאה מסתלבות בסקירתו ארוכת ה־טווח.

לגיטמה היסודית של ריסון הפעילות הרשית והממלכתית, שבלשה בנאום התקציב, חסר למעשה הסבר. חוץ מהסברים הקשורים בלחץ האינפל־ציוני — והרי לחץ זה מלווה את המשק מיומו הראשון, ומר ספיר פו־כן כנראה לחשלים אתו בשעת עדי־כת המאזן ההיסטורי, העובדה שה־משק חיום דו מפותח וחזק, כדי שיוי־כל לעמוד בכפיית סדר עדיפויות על מעמלותיו, אינה מחייבת האמת ה־יחילות: בהרגנות אין פירושה האי־מת. יתכן למשל למעון, שדרושה מעילות בקצב הקודם. תוך ריסון ה־מאמץ בגיזרה צרה יחסית באינסנסי־ביות גדולה מקודם.

לדעתנו צרק מר ספיר בהציעו רי־מון, אולם תביעה זו היא בעלת תוקף גם ביחס לעבר. הבעיות שהתעוררו, כגון שרף תעסוקה ועודף גזילות, אינן תוצאה הכרחית של הקלינה ר־חסיתו, של כל פנים לא בסדרים מאליהם תגיעו כיום. שכיאות העבר אינן ראויות לגיטה בה סלחנית, כפי שנתגלתה בנאום התקציב, אדרבא, הדגשת הומרת הטעויות עשויה לסייע לסיעוי הנדרש על ידי מר ספיר.

פיתוח וגבייה

יחוי מאלה שרצשדרו על מיעוט חלקו היחסי של התקציב לסיפון הו־נאות סיתות: רק כ־23% מיליארד לירות יוקצו לסמרות הפתיחות מטא־מצי הביתות והתרגיזנות של המ־שק, בסידה מסריעות זוהי תוצאה של התבטרות ובסיתות כוסר מיפון עצ־מי, עם זה, ייתכן שאפשר היה למצוא נושאים מתאימים לפיתוח, או לפי־מוח נוסף, לוא עמדו לרשות הטשת הממלכתי הסכומים הדרושים למטרה זו.

הכוונה כאן בעיקר להשקעות ב־תשתית (אינפראסטרוקטורה), כגון קשר, כבישים וגשרים, בתי חולים ו־בתי ספר. כן, יתכן שאפשר היה לע־שות יותר למען גילוי הזכנה לגי־צון, נוסף בתוצאות סיכון פתתקציב. ייתכן שזוהי הצעה פכירה, אך קשה לגלות את הנכונות הנדרשת לקי־מון בפרים זה אצל שרים ומתוקים מאחד. הנגמה האנטי־אינפלציונית של התקציב מחייבת שהביקוש הכו־לל לגודטי ייצור לא ישתנה, לכן אין לבקש מתרון למיפון נושאי הפיתוח הנזכרים על ידי קבלת מלוות חוץ והמרתו.

ניתר עוד מאגר מיפון שאין מת־עניינים בו דו צרכו — חובות אז־רחים, תפרות ומוסדות לממשלה. ב־שנה הבאה תגבה הממשלה רק מר־בע מיליארד לירות קרן ידיבית של הלוואותיה הרכוזה, תעלומי קרן ורי־בית על ידה לגרשאים מקומיים וחוי־צונים מגיעים ל־63 מיליון. מי שני יום ויותר, הסיבה לדיסקרום רבות בין הנגבה והנפרע הוא בגבייה לקר־יה ובלתי רצוקה של חובות תושבי המדינה לממשלה. לוא ניגבו הער־בות כדין, היו נוצרים מיאבים לא אינפלאציוניים. למיפון נוסף של גר־שאי פיתוח מהמוגים הנזכרים. אפ־לו יעוקרו הכספים שנגבו, ישמ־שו את מטרות המדיניות הדיסאינ־פלציונית, על כל פנים, של האוצר להסביר. מדוע ישלמו תושבי המדי־נה מובסידיה, בצורת אינגבית חוב בגיש. לאזרחים ולחברות שאין בס־חון שהם אמנם ראויים לתמיכה זו.

מנגנון הממשלה יגדל ב־7.5%

למראה הצעת התקציב החדשה חייב כל משלם מסים לשאול את עצמו, אם אי־אפשר היה לקסץ מה יותר. אשילו הגדילה ה־הצעה רק ב־10% לצומת התקציב הכוללת, תשובה חלקית לשאלה אפשר למצוא במגב מנגנון הממשלה כפי שהוא מתואר בהצעה.

סר הכל ההוצאות של משכורות ושכר עבודה למנגנון זה יסתכם לפי התקציב החדש ב־508.4 מיליון ל"י. לעומת 418.3 מיליון ל"י שנקבעו לו בתקציב השוטף. בלומר, הוצאות אלה יגדלו ב־90 מיליון ל"י או ב־21.5 אחוז. דברים אלה מתייחסים רק לעובדי הממשלה בפש. בלי מורים ועובדי שירות התעסוקה. מספר הפקידים הממשלתיים יגדל מ־35.233 ל־37.883, כלומר ב־2.640 אר ב־7.5 אחוז. לגבי מורים ועובדי שירות התעסוקה נקבע שמספרם יגדל מ־20.635 ל־23.114, כלומר ב־2.479 איש. הסכום הכולל שישולם להם כשכר ומשכורות יעמוד מ־137.8 ל־163.6 מיליון ל"י, כלומר ב־25.9 מיליון ל"י או ב־18.5 אחוז.

מכאן, שסכום המשכורות והשכר יגדל הרבה יותר משישלה מספר העובדים, וזאת בסיוחד לגבי עובדי מדינה במובן הצמוד־גם של המילה, כלומר בלי מורים ועובדי שירות התעסוקה.

לגאורה, אפשר היה להסביר את הדבר בשינויים מסלינים ב־סיווג העובדים ובתוספת התשלום שקבלו כתוצאה מכך ומתוספות ותק, אך אין זה אלא להסבר חלקי. שכר היסוד יעלה בשנת 1965 ב־3 אחוזים, ואילו נגרוף לכך תוספת יוקר אפשרית, אין בכך כדי להסביר העלאות שכר ב־21.5 אחוז, (לגבי פקידי ממשלה) ובכ־18.5 אחוז (לגבי מורים ועובדי שירות התעסוקה). נראה אי־פוא, שגם בשירות הממשלתי לא הגדר בשנת הכספים הבאה תוספת עליית השכר הזוחלת.

המפעלים העסקיים של המדינה

מגמה זו מלוות יותר בהוצאות משכורות ושכר עבודה במפ־עלים העסקיים של המדינה. במפעלים אלה יגדל מספר המועסקים ב־12.5 אחוז, מ־11.032 ל־12.423 עובדים, ואילו שכרם הכולל יג־דל מ־72.8 ל־97.1 מיליון ל"י, כלומר בלא פחות מ־34 אחוז. פר־חוש הדבר עלייה ממוצעת ב־21.5 אחוז בשכרו של כל עובד במפעלים אלה בשנת שנת התקציב הבאה. כן מתברר מתוך כך, שהממשלה משלמת לעובדי המפעלים העסקיים שלה שכר ומש־כורת גבוהים הרבה יותר מאשר לעובדי מערדינה.

ומכאן מתחדש אנו אל שאלה אמיתית: מלום אי אפשר היה לקמץ, לפחות בתקציב זה שהוא בביכול תקציב של צנע, במנגנון הפקידים המגונה בלאו הכי בשירדי הממשלה ובמפעלים העס־קיים של המדינה?

האטה בפעילות, יציבות בגרעון המסחרי

המפתח לתחזית המשק ב־1965 נמצא במשפט הבא בתקציב הלאומי, שמורכם יחד עם התקציב: ...אין לצפות להפיכה פיודית של הסגמות הבלתי רצויות, כתוצאה מביצוע. ר־לוא גם נטרך, של המדיניות המחר־ארת, בשנת 1965 תתלונה רק תר־צאותיה החיוביות הראשונות". ה־מדיניות המתוארת היא זו שהותוותה בנאום התקציב של שר האוצר ביום ב. שעיקריה המבצעיים הם השיפה ליבוא מתחרה, תקציב מאזן, ברי־רת השקעות וכו'. התוצאה המצופה היא, אם לסכמה בקיצור, האטה כל־שהי בקצב גידול התוצר ההכנסה, עליה מתונה ברמת המחירים ויצי־בות בגרעון המסחרי.

משאבים ושימושים

המגלה הבאה מתארת באופן סכר־מתי את התפתחות המשאבים והשי־מוש בהם ב־1965.

משאבים ושימושים ב־1965

(במיליארדים ל"י)

	גידול ב־1964	1965
משאבים:		
תוצר לאומי גולמי	9.9	9.3
יבוא	3.0	9

עור של 16—17 אחוזים, שהוא כי 5% בשל גידול מספר המועסקים 12 האחוזים הנותרים הם תוצאת עליית השכר ותשלום תוספת יו־קר.

ההכנסה הלאומית (הכוללת פלבו שכר, הכנסות מרוחים רבית וכו') תגדל ב־15—16 אחוזים. מידת ה־דיוק של התחזיות מסוג התקציב ה־לאומי אינה מאפשרת הסקת מסק־נות מרחיקות לכת מהחסרים של אחת אחה. בין שיעורי גידול ההכנ־סות משכר והכנסות אחרות. אולם אם תתגשם התחזית, יהיה שינוי הדגר — הלוקחת מחדש של ההכנ־סה הלאומית לטובת השכירים, אם כי בשיעור קל בלבד.

מסקנה זו מתאשרת ע"י תחזית המחירים, ערמתם תעלה ב־4—5 אחוזים. זוהי עליה מתונה. נוסח ה־מסור בדיונים עובדות ההאטה ב־שיעור הפריון, ואין היא מתיחדה מקום להגדלת חלק הרווחים בהכ־נסה.

השקעות ומחר חוץ

ההאטה הניכרת הצפויה בבניה היא הסיבה העיקרית להאטת קצב גידול ההשקעות. בס"ה ההשקעות, חוץ מבניה למגורים, לא יחול שינוי ניכר. כן כן משמעה להאטת קצב ההשקעות הירידה בהזמנת אניות ר־מטוסים. ההאטה בהשקעות במת־צבים ובהשקיה, כנגד זה תחול עליה בהשקעות בחשמל, בתחבורה ובטלי־קומוניקציה.

יבוא סחורות יגדל ב־10%, כנגד עליה ביצוא סחורות של 19%. יבוא גלמים יעלה כ־10%, יבוא נכסי הש־קעה — ב־7%, יבוא אניות ומטוסים ירד ב־36%. עיקר העליה ביצוא תתחיל ביצוא התעשייתי.

התקציב הלאומי תוזה ירידה בי־בוא התון בשיעור של 7—8 אחוזים. ההקעות הון מחוץ ירדו ל־120 מי־ליון דולר, כנגד 150 מיליון דולר ב־1964.

תכנסות מסעולות פלבליות של הממשלה

קבוצת ההכנסות הפלבליות בתקו־

משרד הבטחון/אגף הכספים

תל-אביב כ' אדר תשכ"ה
22 פברואר 65

כא/5179

מר א. זונגשיין
חשב מחלקת עבודות ציבוריות

הנדון: מפרעה ע"ח סלילת כביש גישה לכפר מנחם
סמוכין: מכתבך מס' 6(716) מ- 18.2.1965

עלי לתקן את הנאמר בסכתבך הנ"ל.

אף פעם לא סיכמתי אתך על העברת הסכום של -.250,000 לי מסלילת כביש גישה לכפר-מנחם לביצוע כביש דימונה.

בשיחה אתך אמרתי לך שאבדוק הנושא, לאחר ששמעתי לראשונה עליו מפך, ובאותה הזדמנות ציינתי רק שבמקרה הגרוע ביותר, תוכל להחזיק בינתיים את ה- -.250,000 לי, המיועדים לסלילת כביש גישה לכפר-מנחם.

לא דובר על העברה מסעיף לסעיף, אלא מימון זמני בלבד.

לאחר בירור הנושא עם כל הגורמים המתבר שאין לנו כל מקור לכיסוי עבודת ביצוע כביש דימונה, מאידך עלינו לגבות ולהחזיר למקציב את המשלום של כביש גישה לכפר-מנחם, עבודה שלא תבוצע השנה.

מסיבה זו כתבתי לך ב- 28.1.65 מכתב כא/4706 ובקשתי להחזיר לנו -.250,000 לי

אל"מ קשתי בזמן שיחתו עם מר מסר, לא ידע את הפרשים הנ"ל, כי זה היה ביום שובו מחו"ל כאשר טרם הספקנו לדווח לו על-כך.

אי לזאת אבקשך להחזיר לנו את המפרעה על חשבון כביש גישה לכפר-מנחם, ~~העניין ביצוע~~ העבודה בכביש דימונה לבצע בהתאם למוסכם.

נא לראות העניין כדחוף ביותר כי אנו מחקרבים לסיום שנת 64/5 ועלינו לקבל את הסכום עד 31.3.65 וגם לדווח על כך לאוצר.

בכבוד רב,

י. גורן
חשב המשרד

העתק:
אל"מ קשתי - סמנכ"ל לכספים ומשק
מר ש. שר שלום - תקציבים - האוצר - י-ם
מחל' הגזברות

~~1040 / 44~~
~~120 / 22.7~~
~~18~~
~~320~~

~~2820 / 44~~
~~264 / 64~~
~~180~~

~~1740 / 2~~
~~60 / 4~~
~~1 1/5~~

~~60 / 44~~
~~44 / 15~~
~~210~~

לתיק
18/2/11

פורסם [illegible] פעולות למניעת נזק משטפונות ובעיקר אזורים בהתיישבות
השלמה פעולה שנעשו 1964/5 .
[illegible] עד תומו בשנת [illegible] מלא 7/2/65.

באלפי ל'

ניקוזים

✓ ערד — [illegible]	0,500 ט
~~צוער~~ כב.ש [illegible] 2 רמלה-הר טוב	0,295 ט
למתנ' אזור [illegible] מחון	0,125 ט
✓ ש.ש 13 בית אל 32 ~~פלמחים-[illegible]~~	0,130
✓ " 32 חדרה-עין [illegible]	0,200
	1,250 ט

[illegible]ריון

✓ ראש העין	0,150
✓ נחל שקמה — ערד	0,400
✓ נחל אדוריים [illegible]	0,300
✓ נחל שקמה (צ.פ.ו מכלמש)	0,150
✓ נחל שלף עד בית [illegible]	0,100
✓ בית קמה הרחבת [illegible]	0,400
	1500

נוכח הגידול המדאיג בגרעון המסחרי

משרד המסחר מעבד תכנית להרחבת ההקלות ליצואנים

— מאת כתבנו הכלכלי בירושלים —

משרד המסחר והתעשיה כבר מעבד תכנית להרחבת ההקלות ליצואנים, נוכח הגידול המדאיג בגרעון המסחרי. הרולמות שבמגרעת ניצבים ראשי המשרד היא, איך לעודד את היצוא מבלי להעניק טרמיות.

ביום בקובלות הקלות שולות שר גות ליצואנים, כמו מתן אשראי בלי מקרן היצוא, פרט במחקר שחקים, ארגון תערוכות ועוד. בדעת משרד המסחר והתעשיה להרחיב הקלות אלה ולשחרר את היצואנים כליל מתשלום דמי רצף, לגבות מהם השלומים קבו נמו יותר עבור נישות מטבי סיכוי סחר חוץ ולהחזיר להם חלק מן הרבית שהם משלמים עבור אשראי שאינו מקרן היצוא.

לעומת זאת דורשים היצואנים הכ לות מרחיקות לכת יותר, כמו הקלת ממס האשראי בחצאים ניחים יותר. משרד המסחר והתעשיה חוכך באופן חלקי בדרישות אלה, אך מיהול הסכר שת ובנק ישראל אינם מלהכים מכך.

ביחיים החליטו משרד האוצר, בנק ישראל ומשרד המסחר והתעשיה לגר ויל את השתתפותם של המגיים בקרן היצוא, על ידי הקצאת הרבית על סך הוצאת הבדקים בקרן זאת. קרן היצוא מסתכמת כיום בכדוב מיליון ליי.

יצוא להשקעות - לשותפות בכירה בסוכנות «ויזרה»

הברת ההשקעות של הבנק ליצוא עומדת להכנס כשותפה בכיר בסוכנות המסחרית ויזרה — הסוכנות המיבאת מ- מכונות פולקסוואגן — עד כך נודע לסופר „הארץ" ממקור מוסמך.

המשא ומתן על כניסת חברת ה- השקעות של הבנק ליצוא נמצא בש- לב סופי וכנראה ההשקעה תהיה גר כרה. מדובר בסכום מליון ליי. זה תנאי שהמדינה יצוא להשקעות הוא שבגיבה ישתתף בהנהלה ובמפעל מי קוה כמפי שתף על המפעל.

המגרע בשותף חדש בסוכנות בת- עורר כבראה לאחר שהסוכנות בנ- תה בגין גדול ומוסך. ביחוש לבנק אלרן גם יש חלק בסוכנות ולא מה- נמנע שגם הוא יגדיל את השקעתו הה

הוקמה חטיבת מהנדסים בשירות המדינה

תל־אביב. — 150 מהנדסים, אר- ריכלים ואגרונומים, העובדים בשר- רות המדינה התארגנו בימים אלה בחטיבה מיוחדת.

מטרת החטיבה בבחל תמשה תב- רים ממקדול מסמלה מנגים. כידוע הוחשב בבחר המהנדס יצחק ורדי (מ- „אחדות־העבודה") המהוה כמהנדס ראשי במנהלת שדות התעופה.

תביעת חברת-ביטוח נגד העתון „יום-יום"

תביעת פיצויים בסך 100.000 ליי על הוצאת דיבה הוגשה את- מול לבית־המשפט המחוזי בתל- אביב על־ידי חברת־הביטוח לישר- ראל „הבל" נגד העתון השבועי „יום־יום".

בכתב התביעה, שהוגש באמצ- עות עורך־דין יוסף סתר, נאמר, כי התובעת היא חברת ביטוח שר- נוסדה בשנת 1960 והיא מנהלת עסקי- ביטוח בארץ ובחו"ל, לפי רשיון ממשלת ישראל. כן מודיעה הח- ברה לגמל עסקים בבריטניה לפי רשיון מיוחד מאת רשות־המסחר הממשלתית שם, והיא עובדת לפי תנאים בארצות אחרות.

ב"ל ביקור הגיעה הודעה כמוסף המיוחד לעניני הביטוח של העתון מאמר בכותרת „מעשה הביטוח לי אך". ובו פורסמו שני קטעים, ש- לדברי התובעת, הגיאו אליה שם רע. בקטע הראשון נאמר בין הש- מאר: „הא זה המנה הרוחר, אם נמנא, שוערות הפרים לעניני ב"ל בלה, לפעמ". לא לפרות מאומה מן הנתון הסר של חברת־הביטוח המסמלתית „הבל", לחרות קיומה הקבר יחסית". בקטע הענני נאמר בין השאר: „מרוע תקבל על עצ- מה הסרגת כיסי הפסדים של חברות־ביטוח ממשלתיות? האם הסדים לה תחומים הרשאים, וה- לרשים הפנייה הכנסות המדינה מכספי הציבור?"

עריך סתר טוען, כי הפרסום פגיעה לתובעת בפרטרין או בעקר פין נחשל עסקים של בסיס של הפסדים, ולפיכך מהוה הוצאת שם רע. הפלול לפגוע במעמדה הכספי והעסקי. כן הוא טוען, ש- הצתון פרוב לפרסם התנצלות על פרסום זה.

המס על מועדוני־לילה החל בשבוע הבא

מס הקנייה של ליטול נהיגות, אר- למות לחגיגות וסתמוני לילה ייכ- נס לתוקפו כבראה כבר בשבוע הב- בא. ועם הפעלתו תחיה הכנסה לי מועדוני לילה כרוכה בהכנסה כר- סים כנסה — נודע לסופרו הכלכ- לי של „הארץ" בירושלים.

בוועדת הכספים של הכנסת יסת- יים הדיון בנושא זה כבראה במח- לך השבוע הבא. ומרני מינהל הכ- נסת הודיעה אמרו לסופרנו כי „בר- רגע שהאשר הוצרה את הנע — אנו מוכנים להתחיל בדיונים". — בפר- עדוני הלילה יוסכרו בכניסת כרטי- סים סיהיו כבראה במחיר 50—75 אג' לפוצרון זול ו1.50 ליי לפוצ- רונים היקרים. ההצעה המקורית לי- הטיל מס בגובה 10 אחוז ירדה מן הפרק בשל קשיי ביצוע. מינהל ה- הכנסות כבר הודיע אלמו כרטיסי כניסה בעבר בנשים לפני סגרי מ- מעדונים

באולמות לחגיגות ינוכה המס תוך הסתמכות על ספרי ההשבונות. וב- בתן הסתר לנהגות — על עי ריר עומר וגלומרים.

מזעקת המנהלים של חברת מפעלי תוכלת בעיר אישרה מינוי של אלים שתם כמנהל כללי של זה חברה — מסר אתמול דובר משרד המיתות.

הוקמה חטיבת מהנדסים בשירות המדינה

5.2.65

מדינת ישראל

התאריך 1.2.65

תיק מס' 18/2/11

אל: מ. אלקאן

מאת: מ. ב.

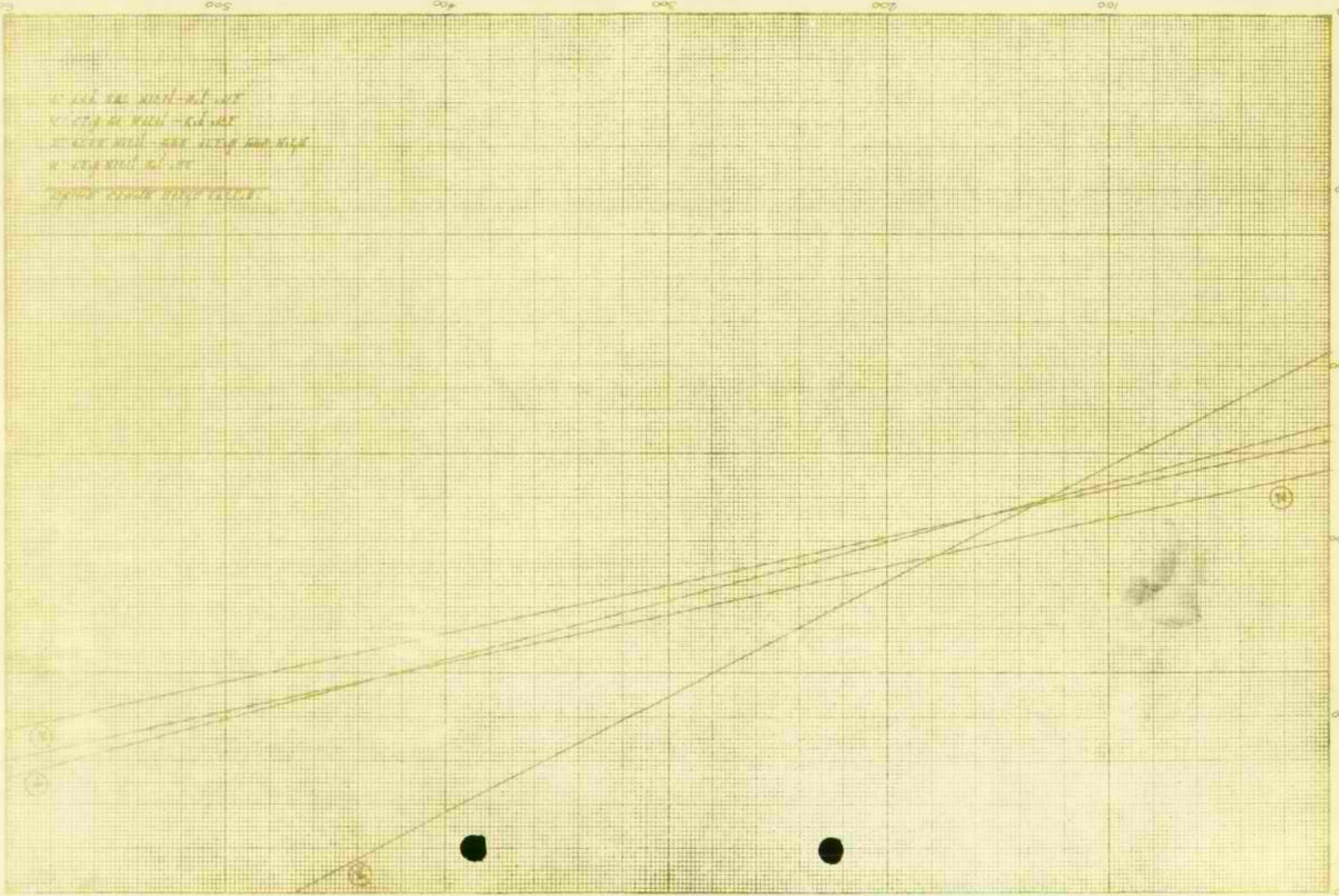
הנדון: תוספת תקציב - מ.ל.

מודים בזה בסיון לנכבודך על
הצעתך הנ"ל:

1. תוספת תקציב בסך של 25,000 ל"י
לתקציב הפעלה בדו"ח ושינוי התקציב אלעאר
לטובת חלק של הארגון הבינלאומי הנ"ל לפי
בקשה.

2. תוספת של 1.0 מיליון ל"י לתקציב
ההפקעות בדו"ח (תקציב הרכש של מעבדות) לטובת
עבודות האחזקה בתחומי מרכזי השטחים
הארגוניים. התוספת היא לחלק התקציב
הנדרש לאלעאר.

מ. שרון



משרד הביטחון, אגף הכספים

הקריה

כ"ח בשבט תשכ"ה
28 בינואר 1965

כא - 4706

לכבוד
מע"ץ
לידי מר א' זונשיין - חשב מע"ץ
רח' לינקולן 3
ת ל - א ב י ב

אדון נכבד,

הנדון: מפרעה ע"ח סלילת כביש
גישה לכפר-מנחם

ב-8.10.64 שלמנו לכם ע"ח סלילת הכביש הנ"ל -.250,000 ל"י.

מאחר ועבודת הסלילה לא בוצעה ולא תבוצע בשנת 1964/65, ומאידך אין באפשרותנו לדווח תשלום ע"ח העבודה הנ"ל כהוצאה בהקציב שנה זו, אודה לך אם תחזיר לנו סכום זה בהקדם האפשרי.

בכבוד רב,

י' גורן
חשב המשרד

העתק: 1. משרד האוצר/הממונה על התקציבים,
לידי ש' שר-שלום.- י-ם.
2. לשכת סמנכ"ל לכספים ומשק - סא"ל ד' תומר.

יג/סמ

16 עמודים

מעריב

העתון הנפוץ ביותר במדינה

יום ד' ר"ח בשבט תשכ"ה 20.1.65 גליון 6224 שנה 17 Maariv

12 אג'

בית מעריב, ת"א, רח' קרליבך 2, טל' 38731, 38732, 38010 • ירושלים, רח' הלל 44, הפצה ומודעות בית גזית, טל' 22352 25895 • חיפה רח' הנביאים 29 טל' 26468, הפצה ומודעות רח' הנביאים 32 טל' 63254 • העורך א. דיסנצ'יק. המריל: מודיעין [illegible]

מנהל המערך הראשון ד"ר ע. קרליבך ז"ל

דרום הארץ מוסיף להיות מנותק

במצאה גופת החייל שטבע בנסותו להציל את הילדה שנפלה לנחל לכיש. — נמשכים החיפושים אחר שתי הגופות הנוספות. – הליקופטרים מטיסים יולדות מישובים מנותקים לבתי חולים. – נזקים חמורים נגרמו לכבישים המוצפים

אף על פי שהשמים התבהרו הבוקר ברדום-הארץ, מוטיסים עוד־קו התגובה הראשיים לחיות משובשים ש־רותי התחבורה לרוב המקומות שמדרום לבאר-שבע לא חודשו עדיין. ממקומות שונים מוטיסות לתתקבל ידיעות על ששטונות ושיבושים בחיים התקינים.

נוויתו של החייל אדמונד דיין, בן 20, אחר מן השלושה שנטבעו אתמול בניאות נחל לכיש בקרית-גת, נתגלתה ה־בוקר תקועה עד מחציתה בטין שבקרקעית הנחל, ליד חוות ח־זרע, בחלק הצפוני של קרית־גת כמה מאות מטרים בלבד ממקום טביעתו. הגוויה הועב־רה לתחנת המשטרה בקרית־גת.

שוטרים וכבאים ממשיכים הבוקר בסריקת ערוץ הנחל, בחיפושיהם אחר השומר יוסף אפריגן והילדה אסתר ויישמן, שנגרפו אף הם במי הנחל את־מול, והם נעזרים במטוס של המשטרה. עד סגירת הגליון לא נמצאו שתי הגוויות.

את גופתו של אדמונד דיין מצא הבוקר פועל בנין, יוסף גוזלן, בדרכו למקום עבודתו, בשטנה החדשה הנבנית בצ־פונה של קרית-גת. היא היתה מוטלת בתוך סבך של עשבים, בשטח שנחשף מן המים עם ירידת פניהם במשך הלילה.

כל ישובי דרום הארץ נשארו מנותקים בגלל ה־שטפונות הדאקים.

„אגד" חידש הבוקר את ה־תנועה רק לבאר שבע, לאחר שהמשטרה הודיעה שהקשר אפשרי.

אתמול הוספקה התנועה ל־אילת, עין גדי, סדום, ואפילו לאשקלון אי-אפשר היה ל־תגיע, לאחר שבקטע הדרך ליד קרית-מלאכי הציפו השטפו־נות את הכביש. כן הוספקה התנועה לישובי „כביש הפל־סה" שמאחורי באר שבע: אורים, צאלים, תל רעים ו־מגן. הבוקר עדיין אי-אפשר היה להגיע לשם.

כבישים סגורים

המשטרה מודיעה: כביש דימונה — ירוחם מוצף ו־סגור. כביש באר־שבע — נ־צנה בקילומטר 16—18 מוצף, גשר גרנה הסמוך לגבר־עם מוצף מים והחליכה והנסיעה עליו אסורה. כביש ערד — באר-שבע בקילומטר ה־19 סגור לתנועה. ואדי פטיש, ש־קר, כ„אמבולנס אווירי" ל־העברת יולדות מישובים מ־נותקים בנגב לבית החו־לים בבאר-שבע.

לראשונה הוועק ההליקופ־טר ב-2 אחר-חצות לעיירה ירוחם, שם כרעה ללדת תו־שבת העיירה, מטילדה לוס־טיג. ההליקופטר הוועק, לא־חר שכל דרכי התחבורה ל־באר-שבע נותקו. בשעות הבוקר המוקדמות ילדה גב' לוס־טיג בת בבית החולים בבאר־שבע.

הבוקר ב־6 הוועק ההלי־קופטר לדימונה — שאף היא מנותקת — כדי להעביר ל־בית החולים את גב' מרי ח־יון, שהגיעה שעתה ללדת. שעה קלה לאחר שהועברה לבית החולים בבאר-שבע, הו־כנסה לחדר היולדות וילדה בן.

בשק אוכל מנותק מכל עיירה נותקו, בשעות הבוקר המוקדמות ילדה גב' לוס־טיג בת בבית החולים בבאר־שבע.

הבוקר ב־6 הוועק ההלי־קופטר לדימונה — שאף היא מנותקת — כדי להעביר ל־בית החולים את גב' מרי ח־יון, שהגיעה שעתה ללדת. שעה קלה לאחר שהועברה לבית החולים בבאר-שבע, הו־כנסה לחדר היולדות וילדה בן.

בשק אוכל מנותק מכל

ארשובופים ומשאיות עד־יין תקועים בדרך אילת ב־גלל הדרכים החשומות.

בקילומטר ה-157 בדרך ל־אילת, שם הציפו מי נחל חיאני את הכביש, תקועים שני או־טובוסים של „אגד". נוסעיהם, 45 נפש, הועברו אמש לאילת באוטובוס אחר שהגיע למקום. במצפה רמון תקוע אוטובוס של „אגד" ובו כ-40 נוסעים, ש־יצאו ביום ב' אחה"צ מתל־אביב לאילת. הנוסעים אוכסנו במצפה רמון בבתים פרטיים.

היום ינסו נהגי האוטובוס לפלס דרכם אילתה. אתמול הם ניסו להתגבר על המחסום ב־נחל פארן שם נאו מי הנחל, אך נאלצו לחזור למצפה רמון.

נחל נ'יראפי הציף את כביש הערבה החדש ליד באר-מנוחה.

מכונית של חברת השמל, ש־בה ציוד כבד לתחנת הכוח ב־אילת, תקועה ליד נחל חיאני, בלי יכולת להצות את המבחר שנוצר בכביש. במקום נגרמו נזקים כבדים לכביש. סבורים, כי רק אחרי תיקונים רציניים תוכל להתחדש שם התנועה ל־כל כלי הרכב.

ב„נווה מדבר", בחצטלבות כביש הערבה וכביש באר־שבע—אילת, תקועים נוסעים, שהפכו את המקום בימים ה־אחרונים לאכסנייתם.

הכביש במעלה גרופית ועד להאחזות הנח"ל גרופית מכו־סת סחף, שנגרף מן הגבעות הסמוכות, אך הוא ניתן ל־מעבר.

אם התגובה היבשתית לא תתחדש, יורגש באילת מחסור בבשר ובמצרכי חלב.

הליקופטר של צה"ל הו־ציאה נוסעים, אחר שגשר על כביש הגישה התמוטט אמש. הגישה אל המשק תתאפשר רק עם רדת נחל שקמה.

במושב אביגדור תוצפו מספר בתים במי שטפונות סמוך ל־חצות. הוועקה משטרת אשק־לון למקום והיא עסקה בחצ־לת המשפחות מהבתים שהוצפו מים.

תושבצי בית שקמה, שפינו על-ידי משטרת אשקלון בגלל השטפונות אתמול, שבו לב־תיהם לאחר שמי הנחל ירדו.

משמאל: עליזה אפריגן, בת 20, אם ל-3 ילדים בגיל שנה עד שלוש שנים ועתה בחריון, בשבתה בתחנת משטרת קרית־גת, בציפיה לתוצאות החיפוש אחר בעלה, חשומר יוסף אפריגן, שנפל אתמול לנחל לכיש הגואה; לידה — זחבה ויוסמן, בת 32, כחודש חשמיני לחרונה, אמה של אפתר בת ה־9, שנפלה ראשונה למי נחל לכיש. מימין: אחד מאנשי צוותי החיפוש — מבוחות הגבא, המשטרה ואזרחים — עומד על גשר כביש סעד המוצף וצופה בחשיכה לתוך מי הנחל. (ראה עמ' 2)

ב. ג. מתנה את מועמדותו בראש מפא"י להסתדרות

— מאת מ. שמריהו —

ח"כ ד. בן-גוריון יהיה מוכן לעמוד בראש רשימת מפא"י בבחירות להסתדרות — רק אם ועידת מפא"י ה־קרובה תאשר עמדתו בענין ה„פרשה" ותדחה את התנ־אים להקמת ה„מערך" עם אחדות העבודה לבחירות ב־הסתדרות.

ב.-ג. הבהיר שוב למקורביו בימים האחרונים, כי לא יו־סיע ברשימה לבחירות, שבר־ראשה עומדים אנשים שהתנגד־דו בעבר ומתנגדים גם כיום לתביעתו להקמת ועדת חקירה משפטית בענין ה„פרשה".

מאחר שראש הממשלה ר־תומכיו במפא"י עומדים ב־תוקף על כך, שהוועידה ה־קרובה תכריע בעד הקמת „מערך" עם אחדות העבודה גם בבחירות להסתדרות, אין להניח, כי ב.-ג. יסכים לעמוד בראש רשימה זו, שבמקום ה־שני שלה יופיע מזכיר ההס־תדרות מר א. בקר.

חיילים ירדניים יורים מדי פעם על עמדות צה"ל, מחומת העיר העתיקה

— מאת אלי לנדאו —
סיפרו הצפאי של „מעריב"

חיילים ירדנים ירו השבוע פעמים מספר מעמדות שעל חומת העיר העתיקה בפיזון עמדות ישראליות.

נראה, כי יריות אלו לא היו תוצאה של עצבנות, אלא כוונו על-ידי חיילים ירדנים.

בימים האחרונים נראו לגיו־נרים מתרוצצים בתוך עמדותי־הם וגוררים לתוכם ארגזי תח־מושת. לפחות במקום אחד הפ־רו הירדנים את הסטטוס-קוו, בהיכנסם לתוך בית הנמצא בשטח ההפקר. רק בהתערבות אנשי האו"ם הם יצאו ממנו.

לפי דיווח חיילים, ירו היר־דנים באיזור הר-ציון ובאיזור כנסיית נוטרדאם.

אתמול שרר שקט מתוח ב־איזור ירושלים. נראה, כי ה־שלטונות הירדניים הורו לרסן את חייליהם, בעת ביקורו של גנראל אוד בול אצל מניסטר התגנה הירדני ברבת-עמון.

ארה"ב מבקשת מרוסיה דו"ח על הפיצוץ הגרעיני הגדול

— מאת ח. יעד —
טלגראפית
סיפר „מעריב" בארה"ב

מניסטר החוץ האמריק־ני, מר דין ראסק, הזמין א־ליו אמש את שגריר ברית־המועצות, מר אנאטולי דו־בריגין, ובקש ממנו אינ־פורמציה מלאה על הפיצוץ הסובייטי, שנערך ביום ו' שעבר.

הפיצוץ בוצע, כפי שסבו־רים במרכז אסיה הסובייטית. חלקיקי חומר ראדיו-אקטיבי נתגלו באמצעות מכשירים ש־במטוסי הביון האמריקניים „יו-2", המסיירים דרך קבע מעל לים היאפאני.

הסוכנות האמריקנית לאנר־גיה גרעינית סבורה, כי מדו־בר בפיצוץ תת-קרקעי, שבב־לל ליקויים סכנים או שני־אות בתיכנון גרם להגברת ה־ראדיו אקטיביות באטמוספי־רה. הסוכנות העריכה את עו־צמת הפיצוץ כ„בינונית", כ־לומר 20 עד 200 קילוטון.

לפי הודעה מוסקבה, שנתתם לפני שנה וחצי, אסורים כל הניסויים הגרעיניים, פרט ל־ניסויים תת-קרקעיים. שאין בהם כדי להגביר את הראדיו־אקטיביות באטמוספירה מחוץ למדינה העורכת את הניסוי.

משקיפים בוואשינגטון ס־בורים, כי הפיצוץ הסובייטי הוא חלק מהחשת פיתוח הנ־שק הגרעיני האסטרטגי של ברית המועצות, או שמוסקבה

גרסט נמאייר ושטראוס לא יתמכו בהארכת מועד חוק ההתיישנות

— מאת א. דזימשקרון —
סופרת „מעריב" בבון
טלגראפית

נשיא הבונדסטאג, ויושב ראש „הברית הסוציאלית־הנוצרית", פראנץ יוזף שט־ראוס, לא יתמכו בהצעת החוק הפרטית של הציר ארנסט בנדה ו-15 צירים א־חרים של סיעת הדמוקרא־טית-הנוצרית בפארלמנט ה־גרמני, להאריך את תקופת ההתיישנות של כל פושעי ה־שואה ה-20 הד 30 שנה.

ראשים הנוצרים ובבונדסטאג מופיעות שתיהן בסיעה משו־תפת). בישיבה זו הודיעו 50 מחברי הסיעה על תמיכתם ב־הצעת החוק, שאם תאושר, ת־קבל תוקף ב-1 באפריל השו־נה.

סיעת הדמוקראטים הנוצרים החליטה לשחרר את חבריה מן המשמעת המפלגתית בהצ־בעה זו.

(סט"א) „אינני רואה שום סיבה חוקית או חוקתית, ש־בגללה לא יוכל הפרלמנט ה־מערב-גרמני לחוקק חוק, ה־דוחה את הפעלת חוק התתיש־נות לעוד 10 שנים" — אמר בניו-יורק הקונסול הכללי ה־גרמני, ד"ר קלאוויוס קורציוס, בשיחה עם משלחת אירגון קר־בנות הנאצים היהודיים ב־ארה"ב.

ראש המשלחת, ד"ר הלל זיידמן, סירב ללחוץ את ידו של הקונסול הגרמני והסביר, כי זה ענין של עקרון.

נציג אפריקני קרא באו"ם למו"מ ישראלי־

מעריב" בארה"ב
טלגראפ

הטור

שניים מקרב
נחל לכיש

אדמונד דיי
חייל בן 20, שקס
המוחמים, בנסיון לה
לשומר ואל הילדה

יוסף אפריג
בן 27, נשוי ואב ל־
ניסה להציל את אסתר
בת 9, ונפל למי ה

נסתיימה השב
בבתי החולי
שביתת עובדי מ
משק במתי החולים
שלתיים, אשר החל
קר בשעה 7, נסתיי
עבור שעה וחצי.
הועד הארצי של ע
תי החולים הממשלת
דיע, כי לאחר מש
שנמשך במרוצת הש
אחרונות נענו בחיוב
ביעות העובדים להשו
כרם ותיפקודם לתנא
חאים כללית.
לאחר שהעניין סו
קר בועד המועל של
לות, ניתנה הוראה
שובתים לחזור לעבו

משרד הדת
דחה בקשת ני
של מוסלמי וי
מאת עמנואל הר
בקשה להיתר נישו
הוגשה על-ידי צעיר
מהכפר כבול, אחמד,
וצעירה יהודיה בת קי
עור, רחל, בת 17 —
על ידי משרד הדתות
בבקשה, שהועברה
של היועץ המשפטי
הדתות, ביקשו השנים
להם להינשא מבלי ש
הם ייאלץ להמיר את ד
שאפשרי הדבר בהתאם
המוסלמית.
דחיית הבקשה מנו
מענה, שהתיהר נוגד א
המדינה המבוססים
אישות על החלכה הי
בקשה קודמת של
להתאסלם נדחתה על

שגריר ארה"ב — לשיחה עם ג'ונסון על הסיוע למצרים

שגריר ארצות־הברית בקא־היר, מר לוישוס באטל, יתקבל השבוע על־ידי הנשיא ג'ונסון, לדיון מדיניות הסיוע הכלכלי למצרים. מר באטל נקרא ל־התייעצות בוואשינגטון, בעק־בות התקפותיו האחרונות של נשיא מצרים, קולונל נאצר, על ממשלת ארצות־הברית, בנאום שנשא בחודש שעבר בפורט־סעיד.

ארה"ב הביעה באוזני ירדן דאג מהמתיחות בגבול עם ישראל

— מאת שמואל שנב —

ממשלת ארה"ב הביעה אתמול לפני ממשלת ירדן את דאגתה מהתדרדרות ה־מצב לאורך קו שביתת הנ־שק הישראלי־ירדני, בעק־בות התקריות האחרונות ב־נזרת ירושלים ובאיזור הר־הצופים.

הדאגה האמריקנית הובעה בפגישה שקיים אתמול השג־ריר האמריקני ברבת עמון עם חוסיין מלך ירדן. הפגישה נ־ערכה בהתאם להוראה ממינס־טריון החוץ האמריקני, בעק־בות פגישתו של ראש הממש־לה מר לוי אשכול עם השגריר האמריקני בתל-אביב, מר בר־בור.

עתוני ירדן מסרו הבוקר, כי בפגישה שקיים אתמול ראש מטה משקיפי האו"ם, גנראל אוד בול, עם מניסטר ההגנה הירדני, ניזאם שרבי ברבת־עמון, הבהיר המניסטר, כי ניתנו הוראות קפדניות לחיילי הלגיון הערבי להימנע מפתיחה באש. כן הובהר, שאין בכוונת ממשלת ירדן להביא להתדר־דרות המצב לאורך קו שביתת הנשק עם ישראל.

המניסטר הירדני טען, כי ארגו מכבדת את הסכם שבי־תת הנשק והוא הטיל את ה־אשמה על התקרית האחרונה על ישראל.

ראש מטה המשקיפים, גנ־ראל אוד בול, עומד להיפגש היום עם מנהל המחלקה לענייני שביתת הנשק במשרד החוץ, מר מרדכי קדרון, בענין התק־רית האחרונה בהר-הצופים. א־חר שחזר אמש מרבת-עמון, שם נפגש עם שר-ההגנה ני־זאם א-שאבי.

דובר מטה האו"ם נמנע מ־למסור פרטים על תוכן הפגי־שה ורק ציין, כי „הפרובוקציה הרגילה" היא, שראש המטה נפגש עם משרד החוץ לאחר שליחות כזאת.

דיון בממשלה

הממשלה תשוב כנראה לדון במצב בישיבתה ביום א'. מק־ווים, כי שרת החוץ, גב' גולדה מאיר, תעזוב את בית החולים ביום ו' ותוכל להשתתף בישי־בת הממשלה.

18/2/65

סיכום ישיבה מיום 25.1.1965

בהשתתפות: מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.
מר מ. זנדברג, המסרבה על התקציבים
מר מ. שחפי, מ-מנהל מ.ע.צ.
מר שי גריבשפון, אגף התקציבים

1. <u>כביש להר-צירון:</u> אגף התקציבים יעמיד לרשות מע"צ את חלקו בסך 25,000 ל"י בראשית שנת התקציב 1965/66 להשלמת ביצוע העבודה.

2. <u>נזקי השפדנות 1964/65:</u> סוכם על תוספת בסך 1,0 מיליון ל"י לתקציב החזקת כבישים לשנת התקציב 1964/65 לביצוע עבודות תיקונים המתחייבות כתוצאה מנזקי השטפונות האחרונים.

3. <u>קרישרירונים להקצאת תקציב פיתוח כבישים:</u> שי גריבשפון מאגף התקציבים יזום פעולה משותפת עם מע"צ על מנת להגיע לקרישרירונים שיהיו מקובלים על שני הצדדים ושעל פיהם נתן יהיה להגיע להקצאת אופטימלית של התקציבים לפיתוח כבישים.

ר ש מ:

שי גריבשפון

19/1/72

19/1/72

גדל שם - 19/1/72

7201.122	אולם - אגלר	100.000	קיבוץ
7201.130	מרכז - בלילה	50.000	קיבוץ
7204.124	נסיעה אשכול :	200.000	הוצאות עבודה
7204.125	גומי אחיה - ביר קמה.		
	ב קניית מאר - אשקלון		
7204.129	גומי אחיה - מיגל	50.000 -	קיבוץ

אם אלעזר לא כשיר עדיין אחראי פרטית - בעיה שמה מעיל
הקלטה מרשם עד בדיר הסמה אליעזר ונקל שפה מאמר דבורה לא ידעה.

רגיל
הצעת תקציב —— לשנת הכספים 1965/66
פיתוח

	הסעיפים	הצעת המשרד 1965/66	הצעת האוצר 1965/66	התקציב המאושר 1964/65	ההוצאה למעשה 1963/64

II

18/2

בטבת תשכ"ה
בינואר 1965

אלי מר הצבורת

קראתי תכוף את מכתבך מיום 18.1.65
בענין ביקורו של מר ברגן מהבנק העולמי
והצעתך לפנות לבנק בבקשת הלוואה לפיתוח
כבישים.

העברתי המכתב לעיבולד הפיתוי של
המועצה על התקציבים.

ב ב ר כ ה ,

מנחם ספיר

העתק: בביד בנק ישראל
המנהל הכללי
המועצה על התקציבים

שר העבודה

ירושלים, 26 בשבט תשכ"ה
18 בינואר 1965

20. 1. 1965

אל: שר האוצר

הנני רואה לנכון לדווח לך בקצרה על בקורו של מר א. ברגן, נציג הבנק הבין-לאומי, בימים 19.11.64 - 15.11.64.

מטרת בקורו היתה לעמוד על התקדמות פיתוח רשת הכבישים וצרכיה בעתיד. הוא בקר בעיקר במרכז הארץ ובדרומה והביע את שביעות רצונו המלאה.

מר ברגן הופגש גם עם היועצים ההנדסיים של החברה הצרפתית המבצעת את חקר התחבורה והשתתף גם בישיבה של החברה בראשותם של ה"ה הירש ובריסון.

מר ברגן חווה את דעתו כי באם ממשלת ישראל תפנה לבנק הבין-לאומי בבקשת מלווה נוסף לפיתוח כבישים, שיהא המשך למלווה השותף המסתיים ב-31.12.66, יש סיכוי סביר שהתשובה תהיה חיובית. הוא מצדו ימליץ על כך ברצון תוך הסתמכות על סקר התחבורה המעיד על צרכים גדולים ועל כושר הבצוע שלנו.

לדעתו, רצוי שהבקשה תביע לבנק ביולי 1965 ותובא לדיון במועצת הבנק בישיבתה באוקטובר 1965, באם בקשתנו תאושר, כפי שהוא מאמין, כי אז יכנס המלווה החדש לתוקפו בראשית שנת התקציב 1966/67 באופן שתובטח הרציפות בפעולות פיתוח הכבישים ושיקומם.

עוד איננו נוקב כרגע בסדר גודל של הסכום הדרוש. לדעתי, יש צורך במלווה גדול יותר מזה שקבלנו, אולם על כך מוטב שנדון יחד באם ההצעה מקובלת עליך עקרונית. בשלב מאוחר יותר אציג זאת גם בועדת שרים לעניני כלכלה.

ב ב ר כ ה,

יגאל אלון

העתק: לנגיד בנק ישראל

18/2/11

לאשר בנוכחות.

לפלן מכתבים בלעדיתו לחלוקה. הפרוטוקול נדון במליאה
הסמוכה אל 5.7 מלון ב.
בלי הנכחת תגובה ארוכה בנושאים לדחות בהיר יעד
הגיע לאחרונה נתונים.

בהבנה עולה הרצון לפנות את תשומת לבם
לבעיה לטובת את הפרוטוקול המועד לפעולות לאומיות ומוקדמות בתוכנה
אמיתית.
לאור הנתונים שלו בשנתיים האחרונים בתוכנה מבחינות נעמוד
בדבר בלתי לשנות את הקבוצה עד אחר לשנות הקבוצה לאיזון
עבודות לאומיות ומוקדמות. בינתיים לא עלה הרושם גם בנקודה זו
הנטיה להעביר אותו לעבודה בעבודה. לא אין הנאמן שלעבר
בעבודה עשוי להפוך עד תוספת הקבוצה לפעולה זו.
בעבודה שאנו מציעים ערכה הנבלות הפרוט המועד לשם הם (לאומיות
לאחר ~~[illegible]~~ בלי בעבודה) עשוי לפעמים אותו לפעול בצורה נוח ולהרב
נשלעמוד מול בדיוקים לשנות הקבוצה.

מ. מרגלית

25.1.65

העוצר

ירושלים יד' בשבט תשכ"ה
17 בינואר 1965

18/2/11

אל : מר ע. מסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת : הסמכה על התקציבים

הנדון: הצעת תקציב פיתוח כביש לשנת התקציב 1965/66 -
תקציב לא מחולק בסך 10,450,000 ל"י

לאחר דיונים שנערכו בין אנשי משרדך ונציגי אגף התקציבים מסכם:

1. יוקצב סכום של 3 מליון ל"י להמשך הרחבת כביש נתניה-חדרה. על ביצוע מעברים עיליים ותת קרקעיים מתקציב זה יתקיים דיון ומיכום נמרץ בטידה וס.ע.צ. תציע את הצורך בבצועם.

2. יוקצב סכום של 0,5 מליון ל"י לפינוי מסרדים בקטע הכביש החדש המתוכנן בין באה לגלילות בלבד.

3. ס.ע.צ. תגיש פירוט בספי של ההשקעה המוצעת על ידה בסך של 1,250,000 ל"י לריבודים.

4. ס.ע.צ. תתחיל סיר בביצוע עבודות השיקום של כביש באר שבע-דימונה בהקף בספי של כ-500,000 ל"י ושתסמכה בטקדמה ע"י משרד הבטחון. מקרמה זו תוחזר מתקציב פיתוח כבישים בשנת התקציב 1966/67. בטידה וצורת מימון זו לא תצא לפועל תמומן העבודה מתוך התקציב הקיים לשנת התקציב הנוכחית.

בעקבות סכום זה נותר סכום של 5,7 מיליון ל"י שעדין אין הסכמה על חלוקתו. לפי הצעתכו המפורטת להלן מוצע, בהשוואה להצעת משרד העבודה, להגדיל את התקציב לביצוע העבודה בין צומת בנות לצומת ראם ב-1,2 מליון ל"י ולהגדיל את ביצוע העבודות לסגיעת ביתוקים בתוצאה מסמכונות ב-1,750,000 ל"י. מאידך מוצע להקטין את התקציב לביצוע עבודות השיקום בכביש בנרת-טבחה ב-750,000 ל"י ולדחות בשלב זה את ביצוע הרחבת הקטע בין שער הגיא למוצא, ואת עבודות השיקום וההרחבה בין בית שאן לגשר ובין קרית גת לאשקלון בסך כולל של 2,000,000 ל"י.

ב ב ר כ ה

מ. זנדברג

העתק: מנהל ס.ע.צ.

הצעת האוצר לחלוקת סך של 5,7 מליון ל"י
מתקציב פיתוח כבישים בהשואה להצעת משרד העבודה

להלן הצעת משרד האוצר לחלוקת סכום של 5,7 מליון ל"י מתקציב פיתוח כבישים המוצע לשנת התקציב 1965/66. לגבי חלוקת סכום זה לא הושגה תמימות דעים בין משרד העבודה ומשרד האוצר ובהמשך מובאת הצעת שני המשרדים תוך ציון ההבדלים שבשתי ההצעות והנמקה מפורטת להצעת האוצר.

להלן הצעת המשרדים (בל"י):

שם הכביש	הצעת משרד העבודה	הצעת משרד האוצר	ההפרש
צומת בנות - צומת ראש	500,000	1,700,000	(+) 1,200,000
שער הגיא - מוצא	1,200,000	-	(-) 1,200,000
עבודות למניעת ניתוקים כתוצאת משטפונות	1,500,000	3,250,000	(+) 1,750,000
קרית גת - אשקלון	500,000	-	(-) 500,000
בית שאן - גשר	500,000	-	(-) 500,000
כנרת - טבחה	1,500,000	750,000	(-) 750,000

דברי הסבר

1. צומת בנות - צומת ראש: בהצעת התקציב הראשונה שהוגשה על ידי משרד העבודה נכלל סכום של 1.7 מליון ל"י לביצוע עבודות השיקום בכביש זה. בהצעת התקציב המתוקנת, לאחר שסוכם על גודל התקציב, צומצם חלק העבודה המתוכנן בפירוד נכרת ותועמד על 0.5 מליון ל"י.

בדיקת כדאיות כלכלית לביצוע העבודות מראה שהחסכון הנובע מביצועה בבוא בלעלה ב-30% מהתוצאה השנתית, דבר המוכיח את כדאיות ביצועה בשלמות כבר עתה (ראה נספח מספר 1).

מאחר וגם אין חילוקי דעות בין המשרדים באשר לנחיצות ביצועה מוצע להעמיד את התקציב על 1.7 מליון ל"י בהתאם להכנית המקורית.

2. שער הגיא-מוצא: ביצוע עבודות להרחבת הכביש כפי שמוצע על ידי משרד העבודה נמצא כבלתי כדאי מבחינה כלכלית (ראה נספח מספר 2). מתקבל שהתוצאה השנתית לביצוע העבודה גבוהה מהחסכון השנתי הנובע מי שלוש וחצי, וזאת עקב התשקעה הגבוהה הנדרשת ונפח התנועה הקטן יחסית.

משום כך מוצע לדחות את ביצועה כינתיים.

3. עבודות למניעת ניתוקים מתוצאת משטפונות. עקב הניתוקים הרבים שחלו כתוצאה מהשטפונות שארעו בשנת 1963 הגיש משרד העבודה תכנית המסתכמת ב-12 מליון ל"י לפעולות למניעתם. משרד העבודה הציע לחלק את התכנית לשלוש שנים כך שבכל שנה יוקצבו 4 מליון ל"י. לאחר דיונים בנושא הוחלט להקציב בשנת התקציב 1964/65 סך של 4 מליון ל"י לביצוע. עבודות אלו ושהתבצעו בחלקן ע"י מוסמת תקציב בסך 2.5 מליון ל"י וע"י ספיגה של 1.5 מליון ל"י מתוך התקציב המאושר לפיתוח כבישים.

2/.

לאחר שבשבועות האחרונים חלו ניתוקים במנועה במובאת מריבויי הבשמים ומאחר שהצעת התקציב לפיתוח כבישים לשנת התקציב 1965/66 בנויה על בסיס השנה הקודמת מוצע להגדיל את התקצבה לנושא זה ולהעמידה על סך כולל של 4 מליון ל"י כבשנת התקציב הקודמת.

4. <u>קרית-גת- אשקלון</u>: בדיקה כלכלית שנערכה על ידינו מוכיחה שהתשקעה המתוכננת מביצוע עבודות השיקום והתרחבה בכביש זה אינה כדאית בנמת המנועה הקיים.

בנוסף לזאת ראוי לציין שלפי תכנית חמש השנים שחוזמה על ידי הבנק העולמי נקבע שעבודה זו תתבצע בשנת התקציב 1966/67 ואילו החברה הצרפתית המבצעת את סקר התחבורה בדרום המליצה בדו"ח הראשוני שהגישה לבצע אותה בשנים התקציביות 1968/69 - 1969/70. אי לכך מוצע לדחות ביצוע עבודה זו למועד מאוחר יותר.

5. בהמשך להצעתנו נראה לנו שמבחינת סדר העדיפות הכלכלית לביצוע עבודות פיתוח בכבישים עומדות העבודות הבאות בראש:

א. המשך עבודות השיקום בכביש באר-שבע-דימונה.

ב. המשך עבודות השיקום בכביש תל-אביב - לוד (כביש מספר 15).

ג. הרחבת כביש בית-רגון-רחובות ל-7 מ', הרחבת השולים ועבודות ניקוז.

לשרות זאת הדי מאחר והוחל כבר בעבודות השיקום והתרחבה בכביש כנרת-שבחה, ועל כל הכרוך בזה, מוצע להקציב את יתרת הסכום בסך של 750,000 ל"י שלא חולק עדין להמשך ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע מצומת בנות לצומת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : g_2 (לפי מקר הכביסים שנערך ע"י מ.ע.ז.)

נפח התנועה הממוצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של"מכונית משוקללת"(מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב g_2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14.34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות: 206,000 ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות פחת וריבית לשנה(לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר הישוב פחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדה המוביחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מספר 2

בדיקת כדאיות הרחבת כביש שער הביא מוצא

נתונים והנחות יסוד:

1. ההשקעה לק"מ (כולל תכנון ופיקוח 10% ו-5% הוצאות בלתי צפויות): 1,150,000 ל"י.
2. נפח התנועה בתקופה שבין 10.63 - 10.64: 4000 כלי רכב ליממה (ממוצע לימי חול).
3. התפלגות נפח התנועה לפי סוגי כלי הרכב (בלי אופנועים):

	האחוז	מספר המכוניות
מוניות	16.0	640
מכוניות נוסעים	43.7	1748
אוטובוסים	7.5	300
מכוניות משא רגילות	16.5	660
" " מורכבות	1.8	72
שנדרים ורכב מסחרי	14.1	564
רכב מיוחד	0.4	16

4. מספר הנוסעים (כולל הנהג) לפי סוגי הרכב:

מונית	6
מכונית נוסעים	2
אוטובוס	35
רכב מסחרי	1

5. הערך של שעה נחסכת לנוסע לפי מ.ע.צ.: 0.86 ל"י.
(נתון זה מקובל בבדיקות שנערכו ע"י מ.ע.צ.)
6. המשאיות המהוות 18.3% מנפח התנועה ביממה, הנן הרכב המעכב ומשום כך לא יחושב לגביהן חסכון כתוצאה מההרחבה.
7. להלן הנחה שרירותית ומקסימאליסטית לגבי מהירות הנסיעה בנפח התנועה הקיים לעומת מהירות הנסיעה הצפויה כתוצאה מההרחבה: (קמ"ש)
(הנחה זו הנה כאמור שרירותית ומנופחת, על מנת להראות שגם בתנאים אלו ההרחבה לא כדאית, והיא הונחה לגבי עבודה זו בלבד).

	מהירות נוכחית	מהירות צפויה
מכוניות פרטיות ומסחריות	55	75
מוניות	50	70
אוטובוסים	45	60

8. נפח התנועה בין השעות שבע בערב לשבע בבוקר יורד במידה ניכרת, חלק המשאיות בהרכב התנועה קטן, ואפשרות העקיפה נעשית נוחה. משום כך הונח שההרחבה לא תביא חסכון בין השעות האלו. נפח התנועה בשעות אלו מהווה כ-20% מנפח התנועה במשך כל היממה.
9. הונח שהחסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן מגיע ל-0.74 אגורות לק"מ למכונית. (נתון זה נלקח מחישובי מ.ע.צ.).

[illegible]

[illegible] OF [illegible]

[illegible]

1. [illegible] (see [illegible]):

2. [illegible] (see [illegible]).

3. [illegible] (see [illegible]):

	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

4. [illegible] (see [illegible]):

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

5. [illegible] (see [illegible]).

6. [illegible] (see [illegible]).

7. [illegible] (see [illegible]).

	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

8. [illegible] (see [illegible]).

9. [illegible] (see [illegible]).

חישוב התסכון

לצורך חישוב התסכון נקח בחשבון את נפח התנועה הכולל ביממה (4000), מפנו נפחים את מספר המשאיות - 732 (ראה הנחה 6), ומהיתרה - 3268 נפחים 20% (ראה הנחה 8). כלומר, נפח התנועה הרלבנטי לחישוב התסכון יהיה איפה 2614 כלי רכב ליממה.

להלן טבלת התסכון בזמן הנסיעה הצפוי לק"מ בשניות לפי סוגי הרכב כתוצאה מהרחבת הכביש (לפי הנחה 7):

	זמן נסיעה נוכחי	זמן נסיעה צפוי	התסכון
מכוניות פרטיות וטסתריות	65	48	17
מוניות	72	51	21
אוטובוסים	80	60	20

חישוב התסכון בזמן נוסעים בשניות - ליממה - לק"מ:

(1) סוג המכונית	(2) מספר המכוניות	(3) מספר הנוסעים במכונית	(4) = (2)x(3) סה"כ נוסעים	(5) התסכון בשניות למכונית (לק"מ)	(6)= (4) x (5) סה"כ התסכון בשניות לק"מ
מכוניות פרטיות	1398	2	2796	17	47532
מוניות	512	6	3072	21	64512
אוטובוסים	240	35	8400	20	168000
סנדרים, רכב מסחרי ומיוחד	464	1	464	17	7888
סה"כ	2614				287.932

סה"כ התסכון ליממה בשעות: 287.932 : 3600 = 80 (לקי)

סה"כ שעות תסכון לשנה: 80 x 300 = 24.000 (לקי)

התסכון לשנה לק"מ לפי 0.86 ₪ לשעה: 24000 x 0.86 = 21.000

התסכון בתוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן לשנה, לק"מ: (לפי 0.7% אבורות לק"מ למכונית)

2614 x 300 x 0.007% = ₪ 6000

סה"כ התסכון: בזמן הנסיעה	₪ 21.000
בתוצאות רכב	₪ 6.000
	₪ 27.000

חישוב ההוצאות

השקעה לק"מ: 1.150.000 ₪.

הוצאות פחת וריבית לשנה (לפי 40 שנת אורך חיים וריבית 8%):

1,150.000 x 0.0839 = ₪ 96,000

חישוב הכדאיות

ההפרש בין התסכון לק"מ לשנה (27.000 ₪) לבין ההוצאה לק"מ לשנה (96,000 ₪) מקנה שההוצאה גדולה מהתסכון ב- 69.000 ₪. מכאן שבהשקעה המוצעת ובנפח התנועה הקיים אין הצדקה כלכלית לביצוע עבודות ההרחבה בשנה הבאה.

העתק לשר

הארצר

ירושלים יד' בשבט תשכ"ה
17 בינואר 1965

18/2/11

אל : מר ע. פסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת : הממונה על התקציבים

הנדון: הצעת תקציב פיתוח כביש לשנת התקציב 1965/66 -
תקציב לא מחולק בסך 10,450,000 ל"י

לאחר דיונים שנערכו בין אנשי משרדך ונציגי אגף התקציבים מצם:

1. יוקצב סכום של 3 מליון ל"י להמשך הרחבת כביש נתניה-חדרה. על ביצוע מעברים עיליים ותת קרקעיים מתקציב זה יתקיים דיון וסיכום נפרד במידה וס.ע.צ. תציע את הצורך בבצועם.

2. יוקצב סכום של 0,5 מליון ל"י לפינוי משרדים בקטע הכביש החדש המתוכנן בין גהה לגלילות בלבד.

3. מ.ע.צ. תביש פירוט בספי של ההשקעה המוצעת על ידה בסך של 1,250,000 ל"י לריבודים.

4. מ.ע.צ. תתחיל מיד בביצוע עבודות השיקום של כביש באר שבע-דימונה בהקף כספי של ב-500,000 ל"י ושתמומנה במקדמה ע"י משרד הבטחון. מקדמה זו תוחזר מתקציב פיתוח כבישים בשנת התקציב 1966/67. במידה וצורת מימון זו לא תצא למעשה תמומן העבודה מתוך התקציב הקיים לשנת התקציב הנוכחית.

בעקבות סכום זה נותר סכום של 5,7 מיליון ל"י שעדין אין הסכמה על חלוקתו. לפי הצעתנו המפורטת להלן מוצע, בהשוואה להצעת משרד העבודה, להגדיל את התקציב לביצוע העבודה בין צומת כנות לצומת ראם ב-1,2 מליון ל"י ולהגדיל את ביצוע העבודות למניעת ניתוקים כתוצאה משמונות ב-1,750,000 ל"י. מאידך מוצע להקטין את התקציב לביצוע עבודות השיקום בכביש כנרת-טבחה ב-750,000 ל"י ולדחות בשלב זה את ביצוע הרחבת הקטע בין שער הגיא למוצא, ואת עבודות השיקום וההרחבה בין בית שאן לגשר ובין קרית גת לאשקלון בסך כולל של 2,000,000 ל"י.

ב ב ר כ ה

מ. זנדברג

העתק: מנהל מ.ע.צ.

הצעת האוצר לחלוקת סך של 5,7 מליון ל"י
מתקציב פיתוח כבישים בהשואה להצעת משרד העבודה

להלן הצעת משרד האוצר לחלוקת סכום של 5,7 מליון ל"י מתקציב פיתוח כבישים המוצע לשנת התקציב 1965/66. לגבי חלוקת סכום זה לא הושגה תמימות דעים בין משרד העבודה ומשרד האוצר ובהמשך מובאת הצעת שני המשרדים תוך ציון ההבדלים שבשתי ההצעות והנמקה מפורטת להצעת האוצר.

להלן הצעת המשרדים (בל"י):

שם הכביש	הצעת משרד העבודה	הצעת משרד האוצר	ההפרש
צומת כנות - צומת ראס	500,000	1,700,000	(+) 1,200,000
שער הגיא - מוצא	1,200,000	-	(-) 1,200,000
עבודות למניעת ניתוקים בתוצאה משטפונות	1,500,000	3,250,000	(+) 1,750,000
קרית גת - אשקלון	500,000	-	(-) 500,000
בית שאן - גשר	500,000	-	(-) 500,000
כנרת - טבחה	1,500,000	750,000	(-) 750,000

דברי הסבר

1. צומת כנות - צומת ראס: בהצעת התקציב הראשונה שהוגשה על ידי משרד העבודה נכלל סכום של 1.7 מליון ל"י לביצוע עבודות השיקום בכביש זה. בהצעת התקציב המתוקנת, לאחר שסוכם על גודל התקציב, צומצם הקף העבודה המתוכנן במידה נכרת והועמד על 0.5 מליון ל"י.

בדיקת כדאיות כלכלית לביצוע העבודה מראה שהחסכון הנובע מביצועה גבוה בלמעלה מ-30% מהתוצאה השנתית, דבר המוכיח את כדאיות ביצועה בשלמות כבר עתה (ראה נספח מספר 1).

מאחר וגם אין חילוקי דעות בין המשרדים באשר לנחיצות ביצועה מוצע להעמיד את התקציב על 1.7 מליון ל"י בהתאם לתכנית המקורית.

2. שער הגיא-מוצא: ביצוע עבודות להרחבת הכביש כפי שמוצע על ידי משרד העבודה נמצא כבלתי כדאי מבחינה כלכלית (ראה נספח מספר 2). מתקבל שהתוצאה השנתית לביצוע העבודה גבוהה מהחסכון השנתי הנובע מי שלוש וחצי, וזאת עקב ההשקעה הגבוהה הנדרשת ונפח התנועה הקטן יחסית.

משום כך מוצע לדחות את ביצועה בינתיים.

3. עבודות למניעת ניתוקים מתוצאת משטפונות. עקב הניתוקים הרבים שחלו בתנועה כתוצאה מהשטפונות שארעו בשנת 1963 הגיש משרד העבודה תכנית המסתכמת ב-12 מליון ל"י לפעולות למניעתם. משרד העבודה הציע לחלק את התכנית לשלוש שנים כך שבכל שנה יוקצבו 4 מליון ל"י. לאחר דיונים בנושא הוחלט להקציב בשנת התקציב 1964/65 סך של 4 מליון ל"י לביצוע. עבודות אלו ושהתמנו בחלקן ע"י תוספת תקציב בסך 2.5 מליון ל"י וע"י ספיגה של 1.5 מליון ל"י מתוך התקציב המאושר לפיתוח כבישים.

2/.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

[illegible]

2. [illegible]

[illegible]

3. [illegible]

[illegible]

הצעת האוצר לחלוקת סך של 5,7 מליון ל"י
מתקציב פיתוח כבישים בהשואה להצעת משרד העבודה

להלן הצעת משרד האוצר לחלוקת סכום של 5,7 מליון ל"י מתקציב פיתוח כבישים המוצע לשנת התקציב 1965/66. לגבי חלוקת סכום זה לא הושגה תמימות דעים בין משרד העבודה ומשרד האוצר ובהמשך מובאת הצעת שני המשרדים תוך ציון ההבדלים שבשתי ההצעות והנמקה מפורטת להצעת האוצר.

להלן הצעת המשרדים (בל"י):

שם הכביש	הצעת משרד העבודה	הצעת משרד האוצר	ההפרש
צומת כנות - צומת ראס	500,000	1,700,000	(+) 1,200,000
שער הגיא - מוצא	1,200,000	-	(-) 1,200,000
עבודות למניעת ניתוקים כתוצאה משטפונות	1,500,000	3,250,000	(+) 1,750,000
קרית גת - אשקלון	500,000	-	(-) 500,000
בית שאן - גשר	500,000	-	(-) 500,000
כנרת - טבחה	1,500,000	750,000	(-) 750,000

דברי הסבר

1. צומת כנות - צומת ראס: בהצעת התקציב הראשונה שהוגשה על ידי משרד העבודה נכלל סכום של 1.7 מליון ל"י לביצוע עבודות השיקום בכביש זה. בהצעת התקציב המתוקנת, לאחר שסוכם על גודל התקציב, צומצם הקף העבודה המתוכנן במידה נכרת והועמד על 0.5 מליון ל"י.

בדיקת כדאיות כלכלית לביצוע העבודה מראה שהתסכון הנובע מביצועה גבוה בלמעלה מ-30% מהתוצאה השנתית, דבר המוכיח את כדאיות ביצועה בשלמות כבר עתה (ראה נספח מספר 1).

מאחר וגם אין חילוקי דעות בין המשרדים באשר לנחיצות ביצועה מוצע להעמיד את התקציב על 1.7 מליון ל"י בהתאם לתכנית המקורית.

2. שער הגיא-מוצא: ביצוע עבודות להרחבת הכביש כפי שמוצע על ידי משרד העבודה נמצא כבלתי כדאי מבחינה כלכלית (ראה נספח מספר 2). מתקבל שהתוצאה השנתית לביצוע העבודה גבוהה מהתסכון השנתי הנובע מי שלוש וחצי, וזאת עקב ההשקעה הגבוהה הנדרשת ונפח התנועה הקטן יחסית.

משום כך מוצע לדחות את ביצועה בינתיים.

3. עבודות למניעת ניתוקים מתוצאת משטפונות. עקב הניתוקים הרבים שחלו בתנועת כתוצאת מהשטפונות שארעו בשנת 1963 הגיש משרד העבודה תכנית המסתכמת ב-12 מליון ל"י לפעולות למניעתם. משרד העבודה הציע לחלק את התכנית לשלוש שנים כך שבכל שנה יוקצבו 4 מליון ל"י. לאחר דיונים בנושא הוחלט להקציב בשנת התקציב 1964/65 סך של 4 מליון ל"י לביצוע. עבודות אלו ושהתממנו בחלקן ע"י תוספת תקציב בסך 2.5 מליון ל"י וע"י ספיגה של 1.5 מליון ל"י מתוך התקציב המאושר לפיתוח כבישים.

2/.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

הצעת האוצ ....
מתקציב פיתוח כבישים בשנת...

להלן הצעת משרד האוצר לחלוקת סכום של 5,7 מליון ל"י מתקציב פיתוח כבישים המוצע לשנת התקציב 1965/66. לגבי חלוקת סכום זה לא הושגה הסכמת דעים בין משרד העבודה ומשרד האוצר ובהמשך מובאת הצעת שני המשרדים תוך ציון ההבדלים שבשתי ההצעות והנמקת מפורטת להצעת האוצר.

להלן הצעת המשרדים (בל"י):

שם הכביש	הצעת משרד העבודה	הצעת משרד האוצר	ההפרש
צומת כנות - צומת ראס	500,000	1,700,000	(+) 1,200,000
שער הגיא - מוצא	1,200,000	-	(-) 1,200,000
עבודות למניעת ניתוקים כתוצאה משטפונות	1,500,000	3,250,000	(+) 1,750,000
קרית גת - אשקלון	500,000	-	(-) 500,000
בית שאן - גשר	500,000	-	(-) 500,000
כנרת - שבחה	1,500,000	750,000	(-) 750,000

דברי הסבר

1. צומת כנות - צומת ראס: בהצעת התקציב הראשונה שהוגשה על ידי משרד העבודה נכלל סכום של 1.7 מליון ל"י לביצוע עבודות השיקום בכביש זה. בהצעת התקציב המתוקנת, לאחר שסוכם על גודל התקציב, צומצם הקף העבודה המתוכנן במידה נכרת ותועמד על 0.5 מליון ל"י.

בדיקת כדאיות כלכלית לביצוע העבודה מראה שהחסכון הנובע מביצועה גבוה בלפעלה מ-30% מהתוצאה השנתית, דבר המוכיח את כדאיות ביצועה בשלמות כבר עתה (ראה נספח מספר 1).

מאחר וגם אין חילוקי דעות בין המשרדים באשר לנחיצות ביצועה מוצע להעמיד את התקציב על 1.7 מליון ל"י בהתאם לתכנית המקורית.

2. שער הגיא-מוצא: ביצוע עבודות לחרחבת הכביש כפי שמוצע על ידי משרד העבודה נמצא כבלתי כדאי מבחינה כלכלית (ראה נספח מספר 2). מתקבל שהתוצאה השנתית לביצוע העבודה גבוהה מהחסכון השנתי הנובע מי שלוש וחצי, וזאת עקב ההשקעה הגבוהה הנדרשת ונפח התנועה הקטן יחסית.

משום כך מוצע לדחות את ביצועה בינתיים.

3. עבודות למניעת ניתוקים שתוצאת משטפונות. עקב הניתוקים הרבים שחלו בתנועה כתוצאה מהשטפונות שארעו בשנת 1963 הגיש משרד העבודה תכנית המסתכמת ב-12 מליון ל"י לפעולות למניעתם. משרד העבודה הציע לחלק את התכנית לשלוש שנים כך שבכל שנה יוקצבו 4 מליון ל"י. לאחר דיונים בנושא הוחלט לתקציב בשנת התקציב 1964/65 סך של 4 מליון ל"י לביצוע. עבודות אלו ושהתמנו בחלקן ע"י תוספת תקציב בסך 2.5 מליון ל"י וע"י ספיגה של 1.5 מליון ל"י מתוך התקציב המאושר לפיתוח כבישים.

2/.

הצעת האוצר לחלוקת סך של 5,7 מליון ל"י
מתקציב פיתוח כבישים בהשואה להצעת משרד העבודה

להלן הצעת משרד האוצר לחלוקת סכום של 5,7 מליון ל"י מתקציב פיתוח כבישים המוצע לשנת התקציב 1965/66. לגבי חלוקת סכום זה לא הושגה תמימות דעים בין משרד העבודה ומשרד האוצר ובהמשך מובאת הצעת שני המשרדים תוך ציון ההבדלים שבשתי ההצעות והנמקה מפורטת להצעת האוצר.

להלן הצעת המשרדים (בל"י):

שם הכביש	הצעת משרד העבודה	הצעת משרד האוצר	ההפרש
צומת כנות - צומת ראס	500,000	1,700,000	(+) 1,200,000
שער הגיא - מוצא	1,200,000	-	(-) 1,200,000
עבודות למניעת ניתוקים כתוצאה משטפונות	1,500,000	3,250,000	(+) 1,750,000
קרית גת - אשקלון	500,000	-	(-) 500,000
בית שאן - גשר	500,000	-	(-) 500,000
כנרת - שבחה	1,500,000	750,000	(-) 750,000

דברי הסבר

1. צומת כנות - צומת ראס: בהצעת התקציב הראשונה שהוגשה על ידי משרד העבודה נכלל סכום של 1.7 מליון ל"י לביצוע עבודות השיקום בכביש זה. בהצעת התקציב המתוקנת, לאחר שסוכם על גודל התקציב, צומצם חלק העבודה המתוכנן במידה נכרת והועמד על 0.5 מליון ל"י.

בדיקת כדאיות כלכלית לביצוע העבודה מראה שהחסכון הנובע מביצועה גבוה בלפעלה מ-30% מהוצאה השנתית, דבר המוכיח את כדאיות ביצועה בשלמות כבר עתה (ראה נספח מספר 1).

מאחר וגם אין חילוקי דעות בין המשרדים באשר לנחיצות ביצועה מוצע להעמיד את התקציב על 1.7 מליון ל"י בהתאם לתכנית המקורית.

2. שער הגיא-מוצא: ביצוע עבודות לתרחבת הכביש כפי שמוצע על ידי משרד העבודה נמצא כבלתי כדאי מבחינה כלכלית (ראה נספח מספר 2). מתקבל שההוצאה השנתית לביצוע העבודה גבוהה מהחסכון השנתי הנובע מי שלוש וחצי, וזאת עקב ההשקעה הגבוהה הנדרשת ונפח התנועה הקטן יחסית.

משום כך מוצע לדחות את ביצועה בינתיים.

3. עבודות למניעת ניתוקים שתוצאת משטפונות. עקב הניתוקים הרבים שחלו כתוצאה מהשטפונות שארעו בשנת 1963 הגיש משרד העבודה תכנית המסתכמת ב-12 מליון ל"י לפעולות למניעתם. משרד העבודה הציע לחלק את התכנית לשלוש שנים כך שבכל שנה יוקצבו 4 מליון ל"י. לאחר דיונים בנושא הוחלט להקציב בשנת התקציב 1964/65 סך של 4 מליון ל"י לביצוע. עבודות אלו ושהתבצעו בחלקן ע"י תוספת תקציב בסך 2.5 מליון ל"י וע"י ספיגה של 1.5 מליון ל"י מתוך התקציב המאושר לפיתוח כבישים.

2/.

לאחר שבשבועות האחרונים חלו ניתוקים בתנועה כתוצאה מריבויי הגשמים ומאחר שהצעת התקציב לפיתוח כבישים לשנת התקציב 1965/66 בנויה על בסיס השנה הקודמת מוצע להגדיל את ההקצבה לנושא זה ולהעמידה על סך כולל של 4 מליון ל"י כבשנת התקציב הקודמת.

4. <u>קרית-גת- אשקלון</u>: בדיקה כלכלית שנערכה על ידינו מוכיחה שההשקעה המתוכננת בביצוע עבודות השיקום והתרחבה בכביש זה אינה כדאית בנפח התנועה הקיים.

בנוסף לזאת ראוי לציין שלפי תכנית חמש השנים שהותוותה על ידי הבנק העולמי נקבע שעבודה זו תתבצע בשנת התקציב 1966/67 ואילו החברה הצרפתית המבצעת את סקר ההתחברות בדרום חמליצה בדו"ח הראשוני שהגישה לבצע אותה בשנים התקציביות 1968/69 - 1969/70. אי לכך מוצע לדחות ביצוע עבודה זו למועד מאוחר יותר.

5. בהמשך להצעתנו נראה לנו שבבחינת סדר העדיפות הכלכלית לביצוע עבודות פיתוח בכבישים עומדות העבודות הבאות בראש:

א. המשך עבודות השיקום בכביש באר-שבע-דימונה.

ב. המשך עבודות השיקום בכביש תל-אביב - לוד (כביש מספר 15).

ג. הרחבת כביש בית-דגון-רחובות ל-7 מ', הרחבת השולים ועבודות ניקוז.

למרות זאת הרי מאחר והוחל כבר בעבודות השיקום והתרחבה בכביש כנרת-שבחה, ועל כל הכרוך בזה, מוצע להקציב את יתרת הסכום בסך של 750,000 ל"י שלא חולק עדין להמשך ביצוע העבודה.

לאחר שבשבועות האחרונים חלו ניתוקים בתנועה כתוצאת סריבויי הבשמים ומאחר שהצעת התקציב לפיתוח כבישים לשנת התקציב 1965/66 בנויה על בסיס השנה הקודמת מוצע להגדיל את ההקצבה לנושא זה ולהעמידה על סך כולל של 4 מיליון ל"י כבשנת התקציב הקודמת.

4. קריית-גת- אשקלון: בדיקה כלכלית שנערכה על ידינו מוכיחה שההשקעה המתוכננת שביצוע עבודות השיקום והתרחבת בכביש זה אינה כדאית בנפח התנועה הקיים.

בנוסף לזאת ראוי לציין שלפי תכנית חמש השנים שחותמה על ידי הבנק העולמי נקבע שעבודה זו תתבצע בשנת התקציב 1966/67 ואילו החברה הצרפתית המבצעת את סקר התחבורה בדרום הפליצה בדו"ח הראשוני שהגישה לבצע אותה בשנים התקציביות 1966/69 - 1969/70. אי לכך מוצע לדחות ביצוע עבודה זו למועד מאוחר יותר.

5. בהמשך להצעתנו נראה לנו שמבחינת סדר העדיפות הכלכלית לביצוע עבודות פיתוח כבישים עומדות העבודות הבאות בראש:

א. המשך עבודות השיקום בכביש באר-שבע-דימונה.

ב. המשך עבודות השיקום בכביש תל-אביב - לוד (כביש מספר 15).

ג. הרחבת כביש בית-דגון-רחובות ל-7 מ', הרחבת השולים ועבודות ניקוז.

למרות זאת הרי מאחר והחל כבר בעבודות השיקום והרחבה בכביש כנרת-טבחה, ועל כל הכרוך בזה, מוצע להקציב את יתרת הסכום בסך של 750,000 ל"י שלא חולק עדין להמשך ביצוע העבודה.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

לאחר שבשבועות האחרונים חלו ניתוקים בתנועה כתוצאת סריבויי הגשמים ומאחר שהצעת התקציב לפיתוח כבישים לשנת התקציב 1965/66 בנויה על בסיס השנה הקודמת מוצע להגדיל את התקצבה לנושא זה ולהעמידה על סך כולל של 4 מליון ל"י כבשנת התקציב הקודמת.

4. <u>קריית-גת- אשקלון</u>: בדיקה הלכלית שנערכה על ידינו מוכיחה שהתשקעה המתוכננת שביצוע עבודות השיקום והתרחבה בכביש זה אינה כדאית בנמת התנועה הקיים.

בנוסף לזאת ראוי לציין שלפי תכנית חמש השנים שהומלצה על ידי הבנק העולמי נקבע שעבודה זו תתבצע בשנת התקציב 1966/67 ואילו החברה הצרפתית המבצעת את סקר התחבורה בדרום המליצה בדו"ח הראשוני שהגישה לבצע אותה בשנים התקציביות 1968/69 - 1969/70. אי לכך מוצע לדחות ביצוע עבודה זו למועד מאוחר יותר.

5. בהמשך להצעתנו נראה לנו שסבתינת סדר העדיפות הכלכלית לביצוע עבודות פיתוח כבישים עומדות העבודות הבאות בראש:

א. המשך עבודות השיקום בכביש באר-שבע-דימונה.

ב. המשך עבודות השיקום בכביש תל-אביב - לוד (כביש מספר 15).

ג. הרחבת כביש בית-דגון-רחובות ל-7 מ', הרחבת השולים ועבודות ניקוז.

למרות זאת הרי מאחר והוחל כבר בעבודות השיקום והרחבה בכביש כנרת-שבחה, ועל כל הכרוך בזה, מוצע להקציב את יתרת הסכום בסך של 750,000 ל"י שלא חולק עדין להמשך ביצוע העבודה.

לאחר שבשבועות האחרונים חלו ניתוקים בתנועה כמוצאת מריבויי הגשמים ומאחר שהצעת התקציב לפיתוח כבישים לשנת התקציב 1965/66 בנויה על בסיס השנה הקודמת מוצע להגדיל את התקצבה לנושא זה ולהעמידה על סך כולל של 4 מליון ל"י כבשנת התקציב הקודמת.

4. <u>קרית-גת- אשקלון</u>: בדיקה כלכלית שנערכה על ידינו מוכיחה שהשקעה המתוכננת מביצוע עבודות השיקום והתרחבה בכביש זה אינה כדאית בנמת התנועה הקיים.

בנוסף לזאת ראוי לציין שלפי תכנית חמש השנים שהותותה על ידי הבנק העולמי נקבע שעבודה זו תתבצע בשנת התקציב 1966/67 ואילו החברה הצרפתית המבצעת את סקר התחבורה בדרום המליצה בדו"ח הראשוני שהגישה לבצע אותה בשנים התקציביות 1968/69 - 1969/70. אי לכך מוצע לדחות ביצוע עבודה זו למועד מאוחר יותר.

5. בהמשך להצעתנו נראה לנו שמבחינת סדר העדיפות הכלכלית לביצוע עבודות פיתוח בכבישים עומדות העבודות הבאות בראש:

א. המשך עבודות השיקום בכביש באר-שבע-דימונה.

ב. המשך עבודות השיקום בכביש תל-אביב - לוד (כביש מספר 15).

ג. הרחבת כביש בית-דגון-רחובות ל-7 מ', הרחבת השולים ועבודות ניקוז.

לשרות זאת הרי מאחר והוחל כבר בעבודות השיקום והתרחבה בכביש כנרת-שבחה, ועל כל הכרוך בזה, מוצע להקציב את יתרת הסכום בסך של 750,000 ל"י שלא חולק עדין להמשך ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע מצומת כנות לצומת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : $ג_2$ (לפי סקר הכבישים שנערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה הממוצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של "מכונית משוקללת" (מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב $ג_2$ (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות: 206,000 ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות פחת וריבית לשנה (לפי אורך חיים של 40 שנה ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב פחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדה המוכיחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע מצומת כנות לצומת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : g_2 (לפי מקר הכבישים שנערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה המסוצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של"מכונית משוקללת"(מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב g_2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות:206,000ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות פחת וריבית לשנה(לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב פחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדה המוכיחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע כצוסת בנות לצוסת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על הסצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : g_2 (לפי סקר הכבישים שנערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה המסוצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של"מכונית משוקללת"(מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב g_2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות:206,000ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות פחת וריבית לשנה(לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב פחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדה המוכיחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע מצומת כנות לצומת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: ב-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : g_2 (לפי סקר הכבישים שבערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה המסומצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של "מכונית משוקללת" (מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב g_2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (שחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות: 206,000 ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות מחת וריבית לשנה (לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב מחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדת הסובייחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע מצומת בנות לצומת ראם

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : g_2 (לפי סקר הכביסים שנערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה המסוגל לימצה ביטי חול בשנת 1964: 4800 בלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של"מכונית מסוקללת"(מכונית המסוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב g_2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=6×2,39

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות: 206,000 ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות פחת וריבית לשנה(לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0889 = 157,000 ל"י

כאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב פחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדת המוכיחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מס' 1

בדיקת כדאיות שיקום הקטע כאוטוסטרדה לצורכי רשת

אורך הקטע: 6.0 ק"מ
ההשקעה : 1.7 מיליון ל"י, ההשקעה לק"מ: כ-285,000 ל"י

נתוני יסוד על המצב הנוכחי של הכביש:

רוחב המסעה : 7 מטר
רוחב השוליים : 2 מטר
מצב המסעה : ג2 (לפי סקר הכבישים שנערך ע"י מ.ע.צ.)

נפח התנועה המסוצע ליממה בימי חול בשנת 1964: 4800 כלי רכב

החסכון

החסכון בהוצאות התפעול של "מכונית משוקללת" (מכונית המשוקללת בהרכב נפח התנועה) במעבר מכביש במצב ג2 (לפני השיקום) לכביש במצב א' (אחרי השיקום) הנו 2,39 אגורות לק"מ.

החסכון למכונית לאורך כל הקטע (6 ק"מ) הנו: 14,34 אגורות=2,39×6

החסכון לשנה (לא כולל שבתות וחגים) לפי 4800 מכוניות: 206,000 ל"י=
4800×0,1434×300

ההוצאות

ההשקעה : 1,7 מיליון ל"י

על סכום זה יש להוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח: 170,000 ל"י

סה"כ ההשקעה: 1,870,000 ל"י

הוצאות שחת וריבית לשנה (לפי אורך חיים של 40 שנה) ו-8% ריבית):

1,870,000×0,0839 = 157,000 ל"י

מכאן שהחסכון השנתי לאחר חישוב שחת וריבית על ההשקעה גבוה מההוצאה השנתית ב- 49,000 ל"י, עובדה המוכיחה על כדאיות ביצוע העבודה.

נספח מספר 2

בדיקת כדאיות הרחבת כביש שער הגיא מרצא

נתונים והנחות יסוד:

1. התשקעה לק"מ (כולל מכנון ופיקוח 10% ו-5% הוצאות בלתי צפויות): 1,150,000 ל"י.
2. נפח התנועה בתקופה שבין 10.63 - 10.64: 4000 כלי רכב ליממה (ממוצע לימי חול).
3. התפלגות נפח התנועה לפי סוגי כלי הרכב (בלי אופנועים):

	האחוז	מספר המכוניות
מוניות	16.0	640
מכוניות נוסעים	43.7	1748
אוטובוסים	7.5	300
מכוניות משא רגילות	16.5	660
" " מורכבות	1.8	72
שנדרים ורכב מסחרי	14.1	564
רכב מיוחד	0.4	16

4. מספר הנוסעים (כולל הנהג) לפי סוגי הרכב:

מונית	6
מכונית נוסעים	2
אוטובוס	35
רכב מסחרי	1

5. הערך של שעת נוסע לפי מ.ע.צ.: 0.86 ל"י.
(נתון זה מקובל בבדיקות שנערכו ע"י מ.ע.צ.)
6. המשאיות המהוות 18.3% מנפח התנועה ביממה, הנן הרכב המעכב ומשום כך לא יתושב לגביהן הסכום כתוצאה מהרחבה.
7. להלן הנחה שרירותית ומקסימאליסטית לגבי מהירות הנסיעה בנפח התנועה הקיים לעומת מהירות הנסיעה הצפויה כתוצאה מהרחבה: (קמ"ש)

(הנחה זו הנה כאמור שרירותית ומנופחת, על מנת להראות שגם בתנאים אלו ההרחבה לא כדאית, והיא הונחה לגבי עבודה זו בלבד).

	מהירות נוכחית	מהירות צפויה
מכוניות פרטיות ומסחריות	55	75
מוניות	50	70
אוטובוסים	45	60

8. נפח התנועה בין השעות שבע בערב לשבע בבוקר יורד במידה ניכרת, חלק המשאיות בהרכב התנועה קטן, ואפשרות העקיפה נעשית נוחה. משום כך הונח שההרחבה לא תביא חסכון בין השעות האלו. נפח התנועה בשעות אלו מהווה כ-20% מנפח התנועה במשך כל היממה.
9. הונח שהחסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן מגיע ל-0.74 אגורות לק"מ למכונית. (נתון זה נלקח מחישובי מ.ע.צ.).

נספח מספר 2

בדיקה כדאיות הרחבת כביש שער הגיא מוצא

נתונים והנחות יסוד:

1. ההשקעה לק"מ (כולל תכנון ופיקוח 10% ו-5% הוצאות בלתי צפויות): 1,150,000 ל"י.
2. נפח התנועה בתקופה שבין 10.63 - 10.64: 4000 כלי רכב ליממה (ממוצע לימי חול).
3. ההפלגות נפח התנועה לפי סוגי כלי הרכב (בלי אופנועים):

	האחוז	מספר המכוניות
פונים	16.0	640
מכוניות נוסעים	43.7	1748
אוטובוסים	7.5	300
מכוניות משא רגילות	16.5	660
" " מורכבות	1.8	72
שנדרים ורכב מסחרי	14.1	564
רכב מיוחד	0.4	16

4. מספר הנוסעים (כולל הנהג) לפי סוגי הרכב:

פונית	6
מכונית נוסעים	2
אוטובוס	35
רכב מסחרי	1

5. הערך של שעת נחסכת לנוסע לפי מ.ע.צ.: 0.86 ל"י.
(נתון זה מקובל בבדיקות שנערכו ע"י מ.ע.צ.)
6. המשאיות המהוות 18.3% מנפח התנועה ביממה, הנן הרכב המעכב ומשום כך לא יחושב לגביהן חסכון כתוצאה מהרחבה.
7. להלן הנחת שרירותית ומקסימאליסטית לגבי מהירות הנסיעה בנפח התנועה הקיים לעומת מהירות הנסיעה הצפויה כתוצאה מהרחבה: (קמ"ש)
(הנחה זו הנה כאמור שרירותית ומנופחת, על מנת להראות שגם בתנאים אלו ההרחבה לא כדאית, והיא הונחה לגבי עבודה זו בלבד).

	מהירות נוכחית	מהירות צפויה
מכוניות פרטיות ומסחריות	55	75
פונית	50	70
אוטובוסים	45	60

8. נפח התנועה בין השעות שבע בערב לשבע בבוקר יורד במידה ניכרת, חלק המשאיות בהרכב התנועה קטן, ואפשרות העקיפה נעשית נוחה. משום כך הונח שההרחבה לא תביא מסכון בין השעות האלו. נפח התנועה בשעות אלו מהווה כ-20% מנפח התנועה במשך כל היממה.
9. הונח שהחסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן מגיע ל-0.74 אגורות לק"מ למכונית. (נתון זה נלקח מחישובי מ.ע.צ.).

נספח מספר 2

בדיקת כדאיות הרחבת כביש שער הגיא מרצא

נתונים והנחות יסוד:

1. **השקעה לק"מ (כולל תכנון ופיקוח 10% ו-5% הוצאות בלתי צפויות): 1,150,000 ל"י.**

2. **נפח התנועה בתקופה שבין 10.63 - 10.64: 4000 כלי רכב ליממה (ממוצע לימי חול).**

3. **התפלגות נפח התנועה לפי סוגי כלי הרכב (בלי אופנועים):**

	האחוז	מספר המכוניות
מוניות	16.0	640
מכוניות נוסעים	43.7	1748
אוטובוסים	7.5	300
מכוניות משא רגילות	16.5	660
" " מורכבות	1.8	72
סנדרים ורכב מסחרי	14.1	564
רכב מיוחד	0.4	16

4. **מספר הנוסעים (כולל הנהג) לפי סוגי הרכב:**

מונית	6
מכונית נוסעים	2
אוטובוס	35
רכב מסחרי	1

5. **הערך של שעה נחסכת לנוסע לפי מ.ע.צ.: 0.86 ל"י.**
(נתון זה מקובל בבדיקות שנעדכו ע"י מ.ע.צ.)

6. **המשאיות המהוות 18.3% מנפח התנועה ביממה, הנן הרכב המעכב ומשום כך לא יחושב לגביהן חסכון כתוצאה מהרחבה.**

7. **להלן הנחה שרירותית ומקסימאליסטית לגבי מהירות הנסיעה בנפח התנועה הקיים לעומת מהירות הנסיעה הצפויה כתוצאה מהרחבה: (קמ"ש)**
(הנחה זו הנה כאמור שרירותית ומנופחת, על מנת להראות שגם בתנאים אלו ההרחבה לא כדאית, והיא הונחה לגבי עבודה זו בלבד).

	מהירות נוכחית	מהירות צפויה
מכוניות פרטיות ומסחריות	55	75
מוניות	50	70
אוטובוסים	45	60

8. **נפח התנועה בין השעות שבע בערב לשבע בבוקר יורד במידה ניכרת, חלק המשאיות בהרכב התנועה קטן, ואמשרות העקיפה נעשית נוחה. משום כך הונח שההרחבה לא תביא חסכון בין השעות האלו. נפח התנועה בשעות אלו מהווה כ-20% מנפח התנועה במשך כל היממה.**

9. **הונח שהחסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן מגיע ל-0.74 אגורות לק"מ למכונית. (נתון זה נלקח מחישובי מ.ע.צ.).**

נספח מספר 2

בדיקת כדאיות הרחבת כביש שער הגיא מוצא

נתונים והנחות יסוד:

1. השקעה לק"מ (כולל חפרון ופיקוח 10% ו-5% הוצאות בלתי צפויות): 1,150,000 ל"י.

2. נפח התנועה בתקופה שבין 10.63 - 10.64: 4000 כלי רכב ליממה (ממוצע לימי חול).

3. התפלגות נפח התנועה לפי סוגי כלי הרכב (בלי אופנועים):

	האחוז	מספר המכוניות
פוניות	16.0	640
מכוניות נוסעים	43.7	1748
אוטובוסים	7.5	300
מכוניות משא רגילות	16.5	660
" " מורכבות	1.8	72
שנדרים ורכב מסחרי	14.1	564
רכב כיומד	0.4	16

4. מספר הנוסעים (כולל הנהג) לפי סוגי הרכב:

פונית	6
מכונית נוסעים	2
אוטובוס	35
רכב מסחרי	1

5. הערך של שעה נחסכת לנוסע לפי מ.ע.צ.: 0.86 ל"י.
(נתון זה מקובל בבדיקות שנעדכו ע"י מ.ע.צ.)

6. המשאיות המהוות 18.3% מנפח התנועה ביממה, הנן הרכב המעכב ומשום כך לא יחושב לגביהן החסכון כתוצאה מהרחבה.

7. להלן הנחת שרירותית ומקסימאליסטית לגבי מהירות הנסיעה בנפח התנועה הקיים לעומת מהירות הנסיעה הצפויה כתוצאה מהרחבה: (קמ"ש)

(הנחה זו הנה כאמור שרירותית ומנופחת, על מנת להראות שגם בהנאים אלו ההרחבה לא כדאית, והיא הונחה לגבי עבודה זו בלבד).

	מהירות נוכחית	מהירות צפויה
מכוניות פרטיות ומסחריות	55	75
פוניות	50	70
אוטובוסים	45	60

8. נפח התנועה בין השעות שבע בערב לשבע בבוקר יורד במידה ניכרת, חלק המשאיות בהרכב התנועה קטן, ואפשרות העקיפה נעשית נוחה. משום כך הונח שההרחבה לא תביא חסכון בין השעות האלו. נפח התנועה בשעות אלו מהווה כ-20% מנפח התנועה במשך כל היממה.

9. הונח שהחסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן מגיע ל-0.74 אגורות לק"מ למכונית. (נתון זה נלקח מחישובי מ.ע.צ.).

חישוב החסכון

לצורך חישוב החסכון נקח בחשבון את נפח התנועה הכולל ביממה (4000), ממנו נפחית את מספר המשאיות - 732 (ראה הנחה 6), ומהיתרה - 3268 נפחית 20% (ראה הנחה 8). כלומר, נפח התנועה הרלבנטי לחישוב החסכון יהיה איפה 2614 כלי רכב ליממה.

להלן טבלת החסכון בזמן הנסיעה הצפוי לק"מ בשניות לפי סוגי הרכב כתוצאה מתרחבת הכביש (לפי הנחה 7):

	זמן נסיעה נוכחי	זמן נסיעה צפוי	החסכון
מכוניות פרטיות וטסתריות	65	48	17
פונים	72	51	21
אוטובוסים	80	60	20

חישוב החסכון בזמן נוסעים בשניות - ליממה - לק"מ:

(1) סוג המכונית	(2) מספר המכונית	(3) מספר הנוסעים במכונית	(4) = (3)×(2) סה"כ נוסעים	(5) החסכון בשניות למכונית (לק"מ)	(6)= (4) × (5) סה"כ החסכון בשניות לק"מ
מכוניות פרטיות	1398	2	2796	17	47532
פונים	512	6	3072	21	64512
אוטובוסים	240	35	8400	20	168000
טנדרים, רכב מסחרי ומיוחד	464	1	464	17	7888
סה"כ	2614				287.932

סה"כ החסכון ליממה בשעות: (לק"מ) 287.932 : 3600 = 80

סה"כ שעות חסכון לשנה: (לק"מ) 80 x 300 = 24.000

החסכון לשנה לק"מ לפי 0.86 ל"י לשעה: 24000 x 0.86 = 21.000

החסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן לשנה, לק"מ: (לפי 0.74 אגורות לק"מ למכונית)

2614 x 300 x 0.007% = ל"י 6000

סה"כ החסכון: בזמן הנסיעה	ל"י 21.000
בהוצאות רכב	ל"י 6.000
	ל"י 27.000

חישוב ההוצאות

ההשקעה לק"מ: 1.150.000 ל"י.

הוצאות פחת וריבית לשנה (לפי 40 שנה אורך חיים וריבית 8%):

1,150.000 x 0.0839 = ל"י 96,000

חישוב הכדאיות

ההפרש בין החסכון לק"מ לשנה (27.000 ל"י) לבין ההוצאה לק"מ לשנה (96,000 ל"י) מקאה שההוצאה גדולה מהחסכון ב- 69.000 ל"י. מכאן שבהשקעה המוצעת ובנפח התנועה הקיים אין הצדקה כלכלית לביצוע עבודות ההרחבה בשנה הבאה.

חישוב החסכון

לצורך חישוב החסכון נקח בחשבון את נפח התנועה הכולל ביממה (4000), ממנו נפחית את מספר המשאיות - 732 (ראה הנחה 6), ומהיתרה - 3268 נפחית 20% (ראה הנחה 8). כלומר, נפח התנועה הרלבנטי לחישוב החסכון יהיה איפה 2614 כלי רכב ליממה.

להלן טבלת החסכון בזמן הנסיעה הצפוי לק"מ בשניות לפי סוגי הרכב כתוצאה מהרחבת הכביש (לפי הנחה 7):

	זמן נסיעה נוכחי	זמן נסיעה צפוי	החסכון
מכוניות פרטיות וממחריות	65	48	17
מוניות	72	51	21
אוטובוסים	80	60	20

חישוב החסכון בזמן נוסעים בשניות - ליממה - לק"מ:

(1) סוג המכונית	(2) מספר המכוניות	(3) מספר הנוסעים במכונית	(4) = (2)×(3) סה"כ נוסעים	(5) החסכון בשניות למכונית (לק"מ)	(6)= (4) × (5) סה"כ החסכון בשניות לק"מ
מכוניות פרטיות	1398	2	2796	17	47532
מוניות	512	6	3072	21	64512
אוטובוסים	240	35	8400	20	168000
טנדרים, רכב מסחרי ומיוחד	464	1	464	17	7888
סה"כ	2614				287.932

סה"כ החסכון ליממה בשעות: 287.932 : 3600 = 80 (לקיץ)

סה"כ שעות חסכון לשנה: 80 × 300 = 24.000 (לקיץ)

החסכון לשנה לק"מ לפי 0.86 ל"י לשעה: 24000 × 0.86 = 21.000

החסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן לשנה, לק"מ: (לפי 0.74 אגורות לק"מ למכונית)

2614 × 300 × 0.0074 = ל"י 6000

סה"כ החסכון: בזמן הנסיעה	ל"י 21.000
בהוצאות רכב	ל"י 6.000
	ל"י 27.000

חישוב ההוצאות

ההשקעה לק"מ: ל"י 1.150.000.

הוצאות פחת ורבית לשנה (לפי 40 שנה אורך חיים וריבית 8%):

1,150.000 × 0.0839 = ל"י 96,000

חישוב הכדאיות

ההפרש בין החסכון לק"מ לשנה (27.000 ל"י) לבין ההוצאה לק"מ לשנה (96,000 ל"י) מקאה שההוצאה גדולה מהחסכון ב- 69.000 ל"י. מכאן שבהשקעה המוצעת ובנפח התנועה הקיים אין הצדקה כלכלית לביצוע עבודות ההרחבה בשנה הבאה.

חישוב החסכון

לצורך חישוב החסכון נקח בחשבון את נסת התנועה הכולל ביממה (4000), ממנו נפחית את מספר המשאיות - 732 (ראה הנחה 6), ומהיתרה - 3268 נפחית 20% (ראה הנחה 8). כלומר, נסת התנועה הרלבנטי לחישוב החסכון יהיה איפה 2614 כלי רכב ליממה.

להלן טבלת החסכון בזמן הנסיעה הצפוי לק"מ בשניות לפי סוגי הרכב כתוצאה מהרחבת הכביש (לפי הנחה 7):

	זמן נסיעה נוכחי	זמן נסיעה צפוי	החסכון
מכוניות פרטיות ומסחריות	65	48	17
מוניות	72	51	21
אוטובוסים	80	60	20

חישוב החסכון בזמן נוסעים בשניות - ליממה - לק"מ:

(1) סוג המכונית	(2) מספר המכונית	(3) מספר הנוסעים במכונית	(4) = (2)×(3) סה"כ נוסעים	(5) החסכון בשניות למכונית (לק"מ)	(6)= (4) x (5) סה"כ החסכון בשניות לק"מ
מכוניות פרטיות	1398	2	2796	17	47532
מוניות	512	6	3072	21	64512
אוטובוסים	240	35	8400	20	168000
סנדרים, רכב מסחרי ומיוחד	464	1	464	17	7888
סה"כ	2614				287.932

סה"כ החסכון ליממה בשעות: 287.932 : 3600 = 80 (נגיל)

סה"כ שעות חסכון לשנה: 80 x 300 = 24.000 (לנגיל)

החסכון לשנה לק"מ לפי 0.86 ₪ לשעה: 24000 x 0.86 = 21.000

החסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן לשנה, לק"מ: (לפי 0.74 אגורות לק"מ למכונית)

2614 x 300 x 0.0074 = ₪ 6000

סה"כ החסכון: בזמן הנסיעה	₪ 21.000
בהוצאות רכב	₪ 6.000
	₪ 27.000

חישוב ההוצאות

ההשקעה לק"מ: 1.150.000 ₪.

הוצאות פחת וריבית לשנה (לפי 40 שנה אורך חיים וריבית 8%):

1,150.000 x 0.0839 = ₪ 96,000

חישוב הכדאיות

ההפרש בין החסכון לק"מ לשנה (27.000 ₪) לבין ההוצאה לק"מ לשנה (96,000 ₪) מקאה שההוצאה גדולה מהחסכון ב- 69.000 ₪. מכאן שבהשקעה המוצעת ובנסת התנועה הקיים אין הצדקה כלכלית לביצוע עבודות ההרחבה בשנה הבאה.

חישוב החסכון

לצורך חישוב החסכון נקח בחשבון את נפח התנועה הכולל בימה (4000), מנו נפחים את מספר המשאיות - 732 (ראה הנחה 6), ומהיתרה - 3268 נפחים 20% (ראה הנחה 8). כלומר, נפח התנועה הרלבנטי לחישוב החסכון יהיה איפה 2614 כלי רכב לימה.

להלן טבלת החסכון בזמן הנסיעה הצפוי לק"מ בשניות לפי סוגי הרכב כתוצאה מהרחבת הכביש (לפי הנחה 7):

	זמן נסיעה נוכחי	זמן נסיעה צפוי	החסכון
מכוניות פרטיות ומסחריות	65	48	17
מוניות	72	51	21
אוטובוסים	80	60	20

חישוב החסכון בזמן נוסעים בשניות - לימה - לק"מ:

(1) סוג המכונית	(2) מספר המכונית	(3) מספר הנוסעים במכונית	(4) = (2)×(3) סה"כ נוסעים	(5) החסכון בשניות למכונית (לק"מ)	(6)= (4) × (5) סה"כ החסכון בשניות לק"מ
מכוניות פרטיות	1398	2	2796	17	47532
מוניות	512	6	3072	21	64512
אוטובוסים	240	35	8400	20	168000
שנדרים, רכב מסחרי ומיוחד	464	1	464	17	7888
סה"כ	2614				287.932

סה"כ החסכון לימה בשעות: 287.932 : 3600 = 80 (לקוח)

סה"כ שעות חסכון לשנה: 80 x 300 = 24.000 (לקוח)

החסכון לשנה לק"מ לפי 0.86 ₪ לשעה: 24000 x 0.86 = 21.000

החסכון בהוצאות הרכב שהן פונקציה של זמן לשנה, לק"מ: (לפי 0.74 אגורות לק"מ למכונית)

2614 x 300 x 0.0074 = 6.000 ₪

סה"כ החסכון: בזמן הנסיעה	21.000 ₪
בהוצאות רכב	6.000 ₪
	27.000 ₪

חישוב ההוצאות

ההשקעה לק"מ: 1.150.000 ₪.

הוצאות פחת ורבית לשנה (לפי 40 שנה אורך חיים וריבית 8%):

1,150.000 x 0.0839 = 96,000 ₪

חישוב הכדאיות

ההפרש בין החסכון לק"מ לשנה (27.000 ₪) לבין ההוצאה לק"מ לשנה (96,000 ₪) מקאה שההוצאה גדולה מהחסכון ב- 69.000 ₪. מכאן שבהשקעה המוצעת ובנפח התנועה הקיים אין הצדקה כלכלית לביצוע עבודות ההרחבה בשנה הבאה.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

כימיקלים ופוספטים בע"מ
CHEMICALS & PHOSPHATES LTD.

SOUTHERN DIVISION — איזור הדרום

BEERSHEVA, ISRAEL באר-שבע

P.O.B. 420 ת.ד.

ה
ע
ת
ק

אורון - 13 בינואר 1965
י' בשבט תשכ"ה

לכבוד
מר רם חביב
היועץ הכלכלי
משרד הפתוח
ירושלים

רם היקר ,

הנדון: קצור דרך אורון- אילת

ערכנו תרגיל ההשואה בין הובלת פוספט אורון - עין-יהב בכביש המוצע , לבין הובלתו ברכבת עד לצפע ומשם במשאית דרך סדום . התבססנו על נתוני התמחיר של הצרפתים , והשוינו ארבע אלטרנטיבות : -

א. דרך ארצית לעין-יהב , בהשקעה של 10 מליון ל".

ב. מס"ב לצפע , ומשם בכביש סדום .

ג. דרך סלולה צרה לעין-יהב , בהשקעה של 8 מליון ל".

ד. דרך עפר רחבה לעין-יהב , בהשקעה של 3.5 מליון ל".

בדומה לצרפתים , התעלמנו באלטרנטיבה -ב- מהוצאות ההשקעה במס"ב ממשיח לצפע , ומחבור הכביד מצפע לכביד דימונה - סדום . השמטת גורם זה משפרת את האלטרנטיבה הזאת במידה יחסית נכרת .

הנחנו שהמחיר לטון ק"מ בדרך עפר (אלטרנטיבה -ד-) יעלה ב-20% יחסית לדרך סלולה עבור פוספט , וב-25% עבור משאות אחרים .

פתחנו משוואות לאלטרנטיבות הבאות , לטווח הובלה שנתית , מאורון לאילת של 0 - 800.000 טון פוספט , הנחנו שההובלות האחרות נשארות ברמה המינימלית שנקטו בה הצרפתים .

ההשוואה אינה מביאה בחשבון יתרונות נוספים הקימים בברירות -א- ,-ג- , -ד- לעומת -ב- כגון האפשרות להעסקת כלי רכב כבדים עוד יותר מאשר נקטו בהם הצרפתים , וקצור זמן הסבב עקב נוחות הנסיעה .

התוצאות נתנות בעקומה הר"ב מתוכה אנו רואים :

1. ברירה -ב- (מס"ב לצפע) עדיפה רק עבור הובלת בין 0 - 129.000 טון פוספט לשנה לאילת . (גם אז רק אם מתעלמים מהוצאות ההשקעה , כאמור) .

2. ברירה -ד- (דרך עפר) עדיפה בקצב הובלות בין 129.000 - 164.000 טון פוספט לשנה לאילת .

3. מעל 164.000 טון פוספט לאילת , ברירה -ג- (דרך סלולה - 4 מטר) .

2/...

ORON אורון - ע"י המכתש הגדול

PHONE 263 DIMONA TELEX 03561 TELEGRAMS: PHOSPHATIM TEL-AVIV טלפון 263 דימונה - טלקס 03561 למברקים: פוספטים תל-אביב

כימיקלים וסוספטים בע"מ
CHEMICALS & PHOSPHATES LTD.

ראויה לתשומת לב מיוחדת תלילותה של העקומה לאלטרנטיבה ב- קצב עלית ההוצאות היחסית עם עלית הטונז' הוא בערך כפול מאלו של האלטרנטיבות האחרות .

ברור מהעקומות הנ"ל שההצדקה לקצור הדרך מאורון לאילת קיימת כבר עכשיו ואף לפי תחזית ההובלות הפסימית ביותר שנקטו בה , ומסתמנת גם הדרך הסבירה לבצועה :

שלב א - דרך עפר רחבה - אורון עין-יהב .

שלב ב - זפות 4 מטר מדרך זו .

שלב ג - (באם יוחלט שהדרך חייבת להוות עורק ארצי) - הרחבת הזפות ל -7 מטר .

הייתי מציע שנקיים דיון בנדון עם אנשי אגף התקציבים .

ב ב ר כ ה ,

ע. תבורי
מנהל איזור הדרום

מר ז. אלנבוגן - אגף התקציבים , משרד האוצר .

תג'ר מנגנון לאילים 1-000 מול מנגנון
0
100
200
300
400
500
600
1000
2000
3000
4000
5000
1-000 מול מנגנון מיוחס
א
ב
ג
ד
ד. כלל מפר מולל-א.ל/יחיד
ב. בביטוח של מולל-ב.ל/יחיד - 4% לחודש
ג. הכנסת מולל-פגם והכנסת מילים
א. בגיל מולן ע.ל/יחיד - 2% לחודש
הפחתת בבאיות מוגבלת בלבד:

שי
לשירה ג.מ.
5/1/65

עירית ירושלים

הגזברות

בתשובה נא להזכיר מספר :

ירושלים כ"ז חשון תשכ"ה
1.1.65 טל. 28351

18/2/11

לכבוד
מר א. אגמון
סגן מנהל אגף התקציבים
משרד האוצר
ירושלים.

א.נ.,

הנדון: מענק בן מליון ל"י
לסלילת כבישים בירושלים.

בהמשך לשיחתנו הטלפונית מיום 29.12.64, בה הודעתני כי מימון ההשתתפות הנדונה יבוצע בשתי שנות תקציב, דהיינו - 65/66 ו - 66/67 אבקשך להודיעני את תהליך שחרור הכספים. הואיל ובתוכניתנו נכללו כבר בצועים במסגרת המימון האמור כבר בשנת 64/65, אודה לך אם שחרור הסכומים ייעשה בכל ההקדם האפשרי על-מנת למנוע ייקור העבודה.

הנני מנצל גם הזדמנות זאת להביע את תודתנו על העזרה המושטת לירושלים על ידכם, והנני בטוח שגם להבא נמצא אוזן קשבת לבעיות הבירה ופיתוחה.

בכבוד רב,

י. עוזיאלי עו"ד
מ"מ גזבר העיריה

מדינת ישראל

18/2/11

ירושלים, ב' בטבת תשכ"ה
31 בדצמבר 1964

מס' 6320

אל מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים

מאת המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: כביש אשקלון - פלוגות
מכתבך מיום 21 בדצמבר 1964

חוששני שאי ההבנה בענין סיווג העבודה בכביש זה הולכת ונמשכת. במכתבו של מר לב-כוכב מיום 6.10.64, כתוב בספורש שמדובר על שיקום כביש ושהאוביקט כלול ברשימת האוביקטים של הבנק הבינלאומי, ואיבני יודע מאין אתה לומד שיש לזקוף את ההוצאה על חשבון תקציב ההחזקה, כפי שאתה כותב במכתבך מיום 25.10.64 עליו ערערתי במכתבי מיום 2.12.64.

בברכה

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין
מר ח. לב-כוכב

מדף 907

תאוצר

ירושלים טז' בטבת תשכ"ה
21 בדצמבר 1964

אל : מר ע. פסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: כביש אשקלון - פלוגות.
מכתבך מס. 6320 מיום 2.12.64

בהקשר למהות העבודה הרי שקבלתי את הסבריו של מר לב כוכב בלבד כשהעלה בפני את הצורך בביצוע העבודה ובהתאם לכך נובעות המסקנות בקשר לזקיפת התוצאה מהסעיף התקציבי המתאים.

ב ב ר כ ה ,

מ. זנדברג

העתק: מר בסין, מנהל מ.ע.צ.
מר לב כוכב, משנה למנכ"ל, משרד העבודה

/טק

מדינת ישראל

התאריך 4.12.64

תיק מס' 18/2/16

אל: מאיר בן נבדים

מאת: ש

הנדון: בית המשפט - בלילה

מאיר בן נבדים נדון תשלום על מס
על מרכבים בנידון. ההתבטאות מעבירה
ביום 18/2/16. מאיר ביום ז' אין יודע
לשמוע מילואים עמו. מרבה תשלום
(במאמר ובלי מתקבל על דעתם) לפני
שנישמעו לדוגמה.

בברכה בבא לדיעתו אל נא.

מגיבה

לתיקים סוף נתשלם נכון.

מדינת ישראל

ירושלים, כ"ב בכסלו תשכ"ה
2 בדצמבר 1964

מס' 6320

אל: מר מ' זנדברג, הממונה על התקציבים

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: כביש אשקלון - פלוגות
מכתבך מס' 18/2/11 מיום 25.10.64

מסקנותיך בסוף המכתב הנ"ל לא נראות לי. מנהל מ.ע.צ. מר ב' בסין מוסר לי שמהות העבודה מצדיקה ואף מחייבת לזקוף ההוצאה ע"ח תקציב הפתוח. אציין ששקום כביש זה כלול בין הפרויקטים שאושרו ע"י הבנק העולמי ואינני רואה כל סיבה לסטות מהסדר הנ"ל.

בברכה

עודד מסר

העתק:
מר ב' בסין
מר ח' לב-כוכב

האוצר

ירושלים יט' בחשון תשכ"ה
25 באוקטובר 1964
13/2/"

אל: מר ח. לב כרכב, המשנה למנכ"ל - משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: <u>סיכום דברים, כביש אשקלון - פלוגות</u>
מכתבך מיום 6.10.64 מס'-6320

הנני מאשר קבלת מכתבך בנידון.

רשמתי לפני שההוצאה של 20,000 ל"י איבה מחייבת המשך רצוף בשנה הבאה.

עבודות הפיתוח בכביש הנ"ל הועליבה לדיון במסגרת קביעת סדרי העדיפויות לשנת 1965/66 ובהתאם לסיכומי התקציב לאותה שנה.

בהקשר למימון העבודה: ההפרדה בין התקציב הרגיל המיועד להחזקת כבישים לבין תקציב פיתוח כבישים הנו מהותי ונובע מהתבדלים בסוגי העבודות המבוצעות.

לאור הסבריך על מהות העבודה המבוצעת וכדי לשמור על ביצוע נכון של חוק התקציב הרי שיש צורך במימון העבודה מתקציב החזקת כבישים.

בברכה,

מ. זנדברג

העתק: מר ע. מסר, המנהל הכללי, משרד העבודה
מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מדינת ישראל

ירושלים, 6 בתשרי תשכ"ה
6 באוקטובר 1964

מס' 6320

א ל: מר מ. זנבברג, המטונה על התקציבים, האוצר

מאת: המשנה למנכ"ל

הנדון: סכום דברים: כביש אשקלון - פלוגות
מכתבך מיום 27.9.64 מס. 18/2/11

להלן הערותי לסכום הדברים:-

א. בדרך כלל איננו רואים הצדקה להעביר תקציבי פתוח לתקציבי אחזקה, בוכח הפגור העצום בפתוח כבישים. הדרך ההולמת את הטפול התקציבי הוא שגוי אופן הבצול של תקציב הפתוח בדרכים הטקובלות במדה ומתעוררת בעיה דוגמת כביש פלוגות-אשקלון.

ב. ההוצאה של -.200,000 ל"י איננה מחייבת המשך רצוף בשנה הבאה, אלא אם יוחלט על כך. עם זאת עלי להזכיריך כי שקום הכביש אשקלון - פלוגות כלול ברשימת האוביקטים המוסכמים עם הבנק העולמי, כי ההשקעה הדרושה לכך היא בטכומים נכרים ונוטפים, וכי אתה בקשת ממנה להבטיח כי בתקציב הפתוח לשנת 1965/66 תכלל יתרת ההוצאה הדרושה לשקום הכביש האמור.

בברכה,

ח. לב-כוכב

העתק:
מר ע. מטר, מנכ"ל
מר ב. בסין, מנהל מע"צ

מדף 907

מדינת ישראל

התאריך 12/10/64

תיק מס׳

אל: ~~אשר צבר~~

מאת: ש. ל.

הנדון:

בשאר פרטים מעניין לדעת
על הערך הרכוש בצה״ל
אני חושש שתוסר תגובה על הקשר האמיץ
של הערכה עצולה להתפרש על ידי מישהו
בעובדה הפיסמית והטוען העבודה ב-16/10

בקיצור ועוד כך:
לא מהיום מרשלן
~~בסך הפנים לאחלה ובהזדה ידון באשר פיגוי~~
~~הקלה לטלפון.~~
בכלל אני שונאת של מסר פיקס מתיבה הקשר
כלפיך בשקר ובהרה. אתה מה תקין באשר
ראיה סגי ורפואה לקח טלפון ובקשה
מדף 951 לסיכום ותקשר לעניינים. ואמרו שלום.

מזכר סה״כ 110 ד.מ. יפה

האוצר

ירושלים, כ"א בתשרי תשכ"ה
27 בספטמבר 1964

18/2/11

א ל: מר ח. לב-כוכב, המשנה למנכ"ל משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: <u>סיכום דברים: כביש אשקלון-פלוגות</u>

הנני לסכם את שיהתנו בנידון:

1. מע"צ תבצע מתקציבה עבודות תיקונים בכביש הנדון בשנה התקציבית 1964/65.

הנני להוסיף שבמידה ונתבקש נאשר העברה בסך 200,000 ל"י מתקציב מיתוח כבישים לתקציב החזקת כבישים למטרה זו.

2. בצוע עבודות התיקונים הנ"ל לא יחייב המשך ביצוע העבודה בשנים הבאות.

כמו כן הנני להוסיף שעל ביצוע עבודות בהיקף גרחב יותר בכביש הנ"ל, כמו עבודות שיקום והרחבה, נדון בד בבד עם הדיונים על תקציב 1965/66.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: מנהל מע"צ

תאוצר

ירושלים כ'ז באלול תשכ"ד
4 בספטמבר 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"צ

מאת : אגף התקציבים

הנדון : כביש אשקלון - פלוגות
סימוכין: מכתבנו מיום 30.6.64 מס' 18/2/11

בהמשך למכתבי הנ"ל הנני להוסיף שאין אנו מתנגדים לביצוע עבודות תיקונים ש אפשרו את התחזקתו התקינה של הכביש.

ב ב ר כ ת ש נ ה-ט ו ב ה

שי גרינשפון

/עג

מרחב לד שמשון

13.9 18/2/11 3.9.

האוצר

ירושלים כב' באלול תשכ"ד
30 באוגוסט 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מאת: אגף התקציבים

הנדון: בביש אשקלון - פלוגות

בהמשך לשיחתנו מיום 25.8.64 הנני להודיעך שלא נוכל לאשר את התחילת ביצוע עבודות השיקום והתרחבה בכביש אשקלון - פלוגות בשנת התקציב הנוכחית, כל זמן שלא סוכמה תכנית פיתוח הכבישים לשנת התקציב הבאה.

מאחר ותחילת העבודה בשנה זו יחייב תקציב נכר להמשך ביצועה בשנת התקציב הבאה, נראה לנו שיש לשקול את עדיפות ביצועה במסגרת תכנית עבודות הפיתוח בשנה התקציבית הבאה.

ב ב ר כ ה

שי גרינשפון

העתק: חשב מ.ע.צ.
סגן מנהל מ.ע.צ. - כבישים

/זא

ירושלים, ב' בשבט תשכ"ה
30 בדצמבר 1964
6320

אל: סר ס. זבדברג, ממונה על התקציבים, משרד האוצר.

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה.

הנדון: סכום דברים מישיבת שהתקיימה ביום 25.11.64

הריני להודיע שבפגישה בה אני השתתפתי לא נאמר, לפי מיטב זכרוני, האמור בסעיף 3 של הסכום הנ"ל.

יתר על כן, בדיונים שהתנהלו בין שר האוצר ושר העבודה בענין תקציבי הכביש, נקבע במפורש שתקציב פחות הכבישים יהיה 34 מליון ל"י, והאחריות על העמדת סכום זה תחול על האוצר.

בישיבה שהתקיימה ביום 25 בנובמבר 1964 הודעתי שרשימת האוביקטים לבצוע בסטגרת תקציב הפחות הוגשה לאוצר ושאין בכוונת משרד העבודה לשנותה ובמידה ומשרד התחבורה יכיר באוביקטים מתוכה לצורך קרן הבטיחות, הרי לא נראית כל בעיה בנדון.

ב ב ר כ ה

עודד מסר

העתק: שר העבודה
משתתפי הדיון

סיכום דברים מיום 22.12.64 : תקציב פיתוח כבישים 1965/66

נוכחים: מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מר ז. אלנבוגן
מר ש. גרינשפון } אגף התקציבים

ס ו כ ם:

1. כביש גתה-גלילות: הסכום של 0,5 מליון ל"י יועמד לעבודות של מינוריי משרדים בציר התנועה המתוכנן מגתה לגלילות.

2. באר-שבע - דימונה: מ.ע.צ. תבצע עבודות בסך של כחצי מליון ל"י בשנת התקציב 1964/65. קיים סיכוי סביר שהעבודה המומן ע"י מקדמה שיעביר משרד הבטחון ושתוחזר מתקציב פיתוח כבישים בשנת התקציב 1966/67. בפירה והמקדמה לא המומש תבוצע העבודה מתקציב הקיים לפיתוח כבישים.

3. חדרה-נתניה: גודל הסכום לעבודה זו יועמד על 3,0 מליון ל"י. ביצוע מעברים תת קרקעיים ומעברים עיליים יהיה צפוף לבדיקה וסיכום.

4. ביחס לשאר האוביקטים המוצעים במסגרת התקציב הבלתי מחולק יבוא מר ש. גרינשפון בדברים עם מר שהמי.

רשם: שי גרינשפון

11

[illegible]

[illegible]

[illegible] } [illegible]
[illegible] }

[illegible]

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

4. [illegible]

[illegible]

האוצר

ירושלים ט"ו בטבת תשכ"ה
20 בדצמבר 1964

18/2/11

אל: הסנהל הכללי, משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: תקציב פיתוח כבישים - 1965/66
מכתבך 18/2/11 מיום 832.64

להלן תשובתי לנקודות שהעלית במכתבך הנ"ל.

1. התקציב לפיתוח כבישים לשנת 1955/56 לא הועמד "לעת עתה" על 34 מיליון ל"י, כי אם זעו הסכום הסופי לטמרת זאת למשך כל שנה התקציב ולכל הטמרות כפי שהדבר סוכם בין שרי העבודה והאוצר. העובדה שהשתדלנו ומצאנו אפשרות לפתור עניין מציאת 5 מיליוני ל"י נוספים לטמרת זאת עתה, במקום לדחות זאת לשלב מאוחר יותר אינה משנה דבר לגבי סופיותה של ההקצבה.

2. ועדת השרים הכלכליים החליטה, כי השתתפות "קרן ב'" בתקציב מע"ץ ייעשה על פי סיכום שבין שרי העבודה והתחבורה, ובמידה ששני השרים לא יגיעו לידי סיכום, יכריע בדבר שר האוצר. הריני מציע כי תיטול היזמה לביצוע ההחלטה.

3. השם "מגיעת הארגונים דרכים ושיפור התעבורה" נבחר על מנת לאפשר שילוב הסכום שבסעיף זה בטערכת סדר העדיפויות הכללי של נושאי התעבורה, וזאת במידה רבה בעקבות ביקורת אנשי מע"ץ על הפירוש המצמצם שניתן להגדרת הטמרות של קרן א'. מסופקים אנו אם דווקא הגדרה מצמצמת יותר של טמרת "קרן ב'" עולה בקנה אחד עם האינטרסים של מע"ץ.

4. בקשר להגשת סכום בלתי-מחולק לכנסת, אין לצערי אפשרות להושיע עוד, מאחר שהתקציב הונח כבר על שולחן הכנסת, אך שותף אני לדעתך כי יש לסכם את חלוקתו בהקדם האפשרי וכמובן שאנשי אגף התקציבים יעמדו לרשותך לצורך זה.

בברכה,

ס. זנדברג

העתק: מר ס. בסין, מנהל מע"ץ

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Mr. [illegible], [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

האוצר

ירושלים ט"ו בטבת תשכ"ה
20 בדצמבר 1964

18/2/11

אל: המנהל הכללי, משרד העבודה

מאת: המסרנת של התקציבים

הנדון: תקציב פיתוח כבישים - 1965/66
מכתבך 18/2/11 מיום 8.12.64

להלן תשובתי לנקודות שהעלית במכתבך הנ"ל.

1. התקציב לפיתוח כבישים לשנת 1955/56 לא הועמד "לעת עתה" על 34 מיליון ל"י, כי אם זעיר חסכום הסופי לטרת זאת לפשך כל שנת התקציב ולכל הטפרות כפי שהדבר סוכם בין שרי העבודה והאוצר. העובדה שהשתדלנו ומצאנו אפשרות לפתור עניין מציאת 5 מיליוני ל"י נוספים לטרת זאת עתה, במקום לדחות זאת לשלב מאוחר יותר איננה משנה דבר לגבי סופיותה של התקצבה.

2. ועדת השרים הכלכליים החליטה, כי השתתפות "קרן ב'" בתקציב מע"ץ ייעשה על פי סיכום שבין שרי העבודה והתחבורה, ובמידה ששני השרים לא יגיעו לידי סיכום, יכריע בדבר שר האוצר. הריני מציע כי הטיפול היזמת לביצוע ההחלטה.

3. השם "מניעת תאונות דרכים ושיפור התעבורה" נבחר על מנת לאפשר שילוב הסכום שבסעיף זה במערכת סדר העדיפויות הכללי של נושאי התעבורה, וזאת במידה רבה בעקבות ביקורת אנשי מע"ץ על הפירוש המצמצם שניתן להגדרת הטפרות של קרן א'. מסופקים אנו אם דווקא הגדרה מצמצמת יותר של טרת "קרן ב'" עולה בקנה אחד עם האינטרסים של מע"ץ.

4. בקשר להגשת סכום בלתי-מחולק לכנסת, אין לצערי אפשרות להושיע עוד, מאחר שהתקציב הובא כבר על שולחן הכנסת, אך שותף אני לדעתך כי יש לסכם את חלוקתו בהקדם האפשרי וכמובן שאנשי אגף התקציבים יעמדו לרשותך לצורך זה.

בברכה,

מ. זנדברג

העתק: מר מ. בכין, מנהל מע"ץ

[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

4. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

18/2/11

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים- לידי מר ש. גרינשפון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב , בטבת תשכ"ה 30
בדצמבר 1964 29

מס' 22/10/17

הנדון: תקציבים מיוחדים לשנת 1964/65-
פתוח כבישים ושקומם.

הנזכר: מכתב האוצר, אגף התקציבים מס. 21 מיום 8.12.64 אל יו"ר ועדת הכספים של הכנסת

הנני להפנות את תשומת לבך לטעות שנפלה בסעיף 72.04.109 כביש עכו-פרוד.

הסכום מ:- צריך להיות -.300,000 ל"י ולא -.1,700,000 ל"י
והסכום ל:- צריך להיות -.834,000 ל"י ולא -.2,234,000 ל"י.

ראה אשור תקציב מס. 72/1 מיום 23.10.64.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

מדף 907

18/2/11

משרד העבודה

הצעת תקציב כביטים 1965/66

א)	תקציב התחזקה	18,5	מיליון ל"י
ב)	תקציב פתוח	51,5	" "
		70,-	" "

תקציב התחזקה -

בהתאם לתזכיר הרצוף בזה תקציב ההתחזקה הדרוש הוא בסך 30 מיליון ל"י. ההצעה בסך 18,5 מיליון מתבססת על כך שיש להביא לתקציב הרצוי הדרגתית תוך 2-3 שנים, בהתאם לשקולים כלליים של מדיניות ממשלתית, וכן לוקחת בחשבון את החקף המרבי של תקציב הפתוח.

תקציב הפתוח -

כולל 4 סעיפים עקריים -

1) השלמת המבורים בתקציב הפתוח, בהתאם לתוכנית עם הבנק עד 65/66.

2) ת כ נ ו ן .

3) המשך המפעל בנזקי שמפרבות (בהתאם להכנית בסך 12 מיליון ל"י שאושרה ע"י ועדת הכביטים העליונה).

4) מפעל בכביטים אזוריים שאינם בסטגרת המלוה.

בצוע מלוה הכביטים בהתאם לתוכנית הבנק

ת ש נ ה	ההוצאה לפי התוכנית	התקציב על שנויו	ב צ ו ע
62/63	14.000.000	11.354.000	14.382.000
63/64	27.000.000	23.519.000	21.205.000
64/65	32.000.000	23.930.000	
		7.815.000	ב ב צ ו ע
		66.618.000	
65/66	35.000.000		
	108.000.000		

מוצע לבצוע בשנת 65/66 - 41,5 מיליון ל"י.

הצעת תקציב פתוח לשנת 1965/66

מס. סד.	ת ע ב ו ד ו ת	הסכום
1	באר סברוחה - אילת	6,000.-
2	בתגיה - חדרה	3,500.-
3	ואדי ערה גמר עוקף חדרה	3,000.-
4	כברת - טבחה	2,000.-
5	חיריה אזור	3,000.-
6	בחת - גלילות	2,000.-
7	אשדוד - אשקלון	1,000.-
8	קרית בת - אשקלון	2,000.-
9	עכו פרוד	2,000.-
10	כביש העמקים	1,000.-
11	גישות לבמל אשדוד	1,500.-
12	שער הגיא - ירושלים	2,000.-
13	כפר התבור - יבניאל	1,000.-
14	כבישי ביטה	3,500.-
15	רבד עליון לכבישים שבסללו באחרונה (שמשון-רמלה; מוצא-ירושלים; פלמחים-יבנה; ת"א-בתגיה;	1,500.-
17	שובות	1,000.-
18	צומת אחים - פלוגות	1,500.-
19	צומת מסמיה - כבות	2,000.-
20	באר שבע - דימונה	500.-
21	כביש מס' 15 (תל ליטוינסקי - לוד)	500.-
	ס"ה לפי מלוה הבנק	41,500.-
22	תכנון	2,500.-
23	שפרנות	4,000.-
24	כבישים אזוריים	3,500.-
	ס"ה	51,500.-

פרוט הכבישים האזוריים - סעיף 2

1.	עקבה טבה	1,000 מיליון	
2.	דימונה ירוחם	1,000 "	
3.	כביש 16 - כביש 13 , דרך עקיר - רחובות	500 "	
4.	עמק חיטין , כביש 2409	200 "	
5.	דישון רמת נפתלי, כביש 234	200 "	
6.	משקי עמק בית שאן , כביש 41	200 "	
7.	כביש אחיתוד שער עם	200 "	
8.	שונות	200 "	
			3,500 מיליון

שונות לפי סעיף 1

1.	כביש אבא הלל סילבר	250 מיליון	
2.	כביש לטפעל ע"י כפר מנחם	250 "	
3.	בלתי נראה	500 "	
			1,000 מיליון

/חפ

מדינת ישראל

אל: מ. צרפתי

מאת: פאני לאנג

☐ רגיל ☐ דחוף

תשובה לפונה

☐ חיובית
☐ שלילית
☐ שהענין בטיפול
☐ בחתימתי

טיפול נוסף

☐ לשיחה אתי
☐ להערותיך
☐ לבירור והודיעני
☐ לידיעתי

פעולה

☐ לעיונך /ולהחזרה
☐ לאישורך/לחתימתך
☐ לסיום הטיפול
☐ להשלים

מזכירה/תקיון

☐ לצרף התכתבות/תיק
☐ לתייק
☐ לטיפול חוזר ביום.....
☐ מוחזר כבקשתי

הסברים נוספים

א. ס'ו

חתימה

התאריך

מדף 604 הוראת טיפול במשמך K 2840

ד"ר מאיר
(ב)
לשירה עתיקה.
תל.אל.

49

דחוף

לבדיקה

מדינת ישראל

1. אם ניתן דין בקשה לדין המיר בקשה לסעיף 3 של הסכם.
2. אי אפשר לעשות איך ובו תאגיד תרומה של "לוי אשכול" בסעיף 1. כמה כן יש לדון שאנו אומרים לעשות בקשה בקרן בעולמות ישראל.

ירושלים, ו' בטבת תשכ"ה
15 בדצמבר 1964
מס' 6320

אל מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים, משרד הארוצר

מאת המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פיתוח כבישים - 1965/66
מכתבך 18/2/11 מיום 8.12.64

(1) שמחתי לשמוע שמצאתם אפשרות להכניס בתקציב פיתוח כבישים סכום נוסף בסך 5 מ' ל"י, כך שהתקציב הכולל הועמד לעת-עתה על 34 מ' ל"י.

(2) לפי מיטב ידיעותי, הוסכם בספורש שלרשות משרד-העבודה יעמוד הסכום כולו ואין הוא מותנה בכל סו"מ על חלוקת קרן ב' - "למניעת תאונות ולשפור התעבורה בדרכים". (אגב - שם זה חדש עבורי. במדה ומקימים קרן לשפור התעבורה בדרכים, מן הראוי להעמידה ישירות למשרד-העבודה)

(3) אין זה נראה לי כסביר להופיע לפני הכנסת עם סכום בלתי מחולק בס"ה 10.45 מ' ל"י (גם אם נגיש הפרוט ישירות לועדת הכספים). פרוט התקציב נדון בסמכויות המוסמכות לכך, ואם יש לאנשיך השגות בנדון, אני מוכן לשמעם בכל עת. גא הסל עליהם להתקשר בנדון בהקדם עם משרדי. הנני מציע להדפיס בתקציב הרשימה אותה הגשנו. אם בדיון בשתכנע שיש לשנותה, נעשה זאת.

(4) הנני מפנה את תשומת לבך שהזמן דוחק. בצול תקציב דורש הכנות העולות כסף ואנני מוכן להניחו על קרן הצבי.

בברכה

עודד מסר

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות ציבוריות

מדף 908

מדינת ישראל

התאריך 9/12/64

תיק מס'

אל: מר יגאל אלון

מאת: יוליוס מרון

הנדון: בחשיפה יום ה' 10/12/64

מר יגאל אלון
שר הבטחון

אני מודה לך מאד על הזמנתך לבקר אצל
חיל הים ביום ה' 10/12/64

מצב כח אדם
1964/65 ב-
1965/66 ב-

אם יהיה נכון אזכר לך לדון
בבעיה מרגיזה.

בברכה

מזכר

מדף 931

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

ירושלים ג' בטבת תשכ"ה
8.12.64

מספר, 21

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: תקציבים מיוחדים לשנת 1964/65 - חקלאות; פיתוח כבישים ושיקומם

בתוקף סעיף 4 א' ב-(ג) לחוק התקציב לשנת 1964/65 תשכ"ד-1964, הננו מבקשים את אישורה של ועדת הכספים של הכנסת להעביר סכום של 12,716,000 ל"י מסעיף תקציבים מיוחדים לרזרבה מיוחדת ומרזרבה מיוחדת לסעיפים אחרים לפי הפירוט:-

מספר סעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
50	חקלאות				2,110,000
5061	פצויים לנזקי טבע				
105	פצויים עבור נזקי חורף תשכ"ד	290,000	2,300,000	2,010,000	
201	הלואות לשקום מטע בגנות ואבוקדו (פרט חדש)	-	100,000	100,000	
72	פיתוח כבישים ושיקומם				10,606,000
7201	כבישים ונשרים ראשיים				
106	אשדות יעקב-גשר	184,000	1,154,000	970,000	+
111	ירושלים - מוצא	1,500,000	1,783,000	283,000	
112	חולון - אזור	1,000,000	1,022,000	22,000	
113	תל-אביב - גהה	1,250,000	1,464,000	214,000	
116	תל-שוקח - ערד	500,000	600,000	100,000	✓
117	גשר באר שבע (פרט חדש)	-	500,000	500,000	✓
121	גשר על נחל פטיש (פרט חדש)	-	400,000	400,000	✓
122	רזרבה למניעת נזקי שטפונות (פרט חדש)	-	180,000	180,000	✓
7202	כבישים איזוריים וכבישי גישה				
105	שער העמקים - אלוני אבא - ביח - לחם	355,000	455,000	100,000	+
134	צומת ראם - כפר זכריה (פרט חדש)	-	500,000	500,000	+
135	צאלים - גבולות (פרט חדש)	-	400,000	400,000	✓
137	רעים - אורים (פרט חדש)	-	250,000	250,000	✓
138	ניר דוד - רשפים (פרט חדש)	-	100,000	100,000	+
139	שלח (פרט חדש)	-	200,000	200,000	✓
140	להבות הבשן - שמיר (פרט חדש)	-	150,000	150,000	✓
141	סער - רעים (פרט חדש)	-	500,000	500,000	✓

מספר הסעיף	הפרטים	שינוים מ:- ל"י	ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
142	בעינה - כסרא-ג'ח (פרט חדש)	-	1,000,000		+ 1,000,000
7203	כבישים מקומיים ואחרים				
108	עבודות עבור גופים ומוסדות	1,000,000	1,009,000		9,000
7204	שיקום כבישים				
101	רמלה - צומת שמשון	500,000	681,000		181,000
103	עכו - פרוד	1,700,000	2,234,000		534,000
104	חדרה - עפולה	2,500,000	2,573,000		73,000
106	שדה בוקר - מצפה רימון (פרט חדש)	-	83,000		83,000
113	אזור - אשדוד	150,000	202,000		52,000
116	כביש הטייסים - לוד (פרט חדש)	-	25,000		25,000
119	טבריה - טבחה (פרט חדש)	-	1,000,000		+ 1,000,000
120	כביש אבא הלל סילבר (פרט חדש)	-	250,000		+ 250,000
121	אשדוד - אשקלון (פרט חדש)	-	500,000		+ 500,000
122	כביש הר-טוב (פרט חדש)	-	100,000		+ 100,000
123	נצרת - עפולה (פרט חדש)	-	70,000		✓ 70,000
124	חיפה - טבריה (פרט חדש)	-	200,000		✓ 200,000
125	באר-שבע - צומת סעד (פרט חדש)	-	500,000		✓ 500,000
126	באר-שבע - מסעף הנגב (פרט חדש)	-	50,000		✓ 50,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
105	סקר התחבורה בדרום	324,000	600,000		276,000
107	רכישת ציוד עזר (פרט חדש)	-	482,000		482,000
108	חידוש ציוד מיכני (פרט חדש)	-	352,000		352,000
					12,716,000
91	תקציבים מרוחדים		12,716,000		

חקלאות - פיצויים לנזקי טבע

בסכום ביי / שר האוצר ושר החקלאות/ מ-19.11.64 הוחלט להקציב סכום של 2.5 מליון ל"י לפצוי חקלאים שנפגעו בחורף תשכ"ד מכפור, סונוה, סערות, ברד, שטפונות וגשמים מוקדמים.

באשורנו ר/40 מ-9.3.64, 50/21 מ-26.8.64 ו-50/6 מ-23.7.64 הוקצבו סכומים בסך 490,000 ל"י למטרה זו.

כן הוחלט על מתן הלואה בסך 100,000 ל"י לשקום ענפי הבננות והאבוקדו שנפגעו בקרה.

פתוח כבישים ושיקומם

תוספת התקציב נועדה למטרות הבאות:

1. ביצוע פעולות דחופות למניעת ניתוקים כתוצאה משטפונות בסך של 4,000,000 ל"י.
2. קידום וביצוע עבודות שיקום וסלילה חדשה בסך של 4,345,000 ל"י
3. יתרת התוספת המבוקשת בסך של 2,261,000 ל"י נובעת מהעברת הכנסה מיועדת מהבנק העולמי באותו הסכום ושהיתה רשומה בשנת התקציב 1963/64 בתקציב פיתוח כבישים, להכנסות המדינה. אי לכך באה תוספת התקציב בסכום זה במקום בקשה לאישור עודפים.

בכבוד רב,

מ. זנדמרג
הממונה על התקציבים

העתק: שר החקלאות
המנהל הכללי משרד החקלאות
המחלקה לפתוח חקלאי משרד החקלאות
חשב משרד החקלאות.
המנהל הכללי, משרד העבודה
מנהל מע"ץ
חשב מע"ץ

4.500 3.500
3.845 4.845
2.261 2.261
10.606 10.606

4.500.000
2.261.000
6.761.000

10.606
6.761
3.845

3500
2261
5761

10606
5761
4845

3500
845
4345

18/2/11

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

ירושלים ג' בטבת תשכ"ה
8.12.64

מספר, 21

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: תקציבים מיוחדים לשנת 1964/65 - חקלאות; פיתוח כבישים ושיקומם

בחוקף סעיף 4 א' ב-(ג) לחוק התקציב לשנת 1964/65 תשכ"ד-1964, הננו מבקשים את אישורה של ועדת הכספים של הכנסת להעביר סכום של 12,716,000 ל"י מסעיף תקציבים מיוחדים לרזרבה מיוחדת ומרזרבה מיוחדת לסעיפים אחרים לפי הפירוט:-

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
50	חקלאות				2,110,000
5061	פצויים לנזקי טבע				
105	פצויים עבור נזקי חורף תשכ"ד	290,000	2,300,000	2,010,000	
201	הלוואות לשקום מטע בנגות ואבוקדו (פרט חדש)	-	100,000	100,000	
72	פיתוח כבישים ושיקומם				10,606,000
7201	כבישים ובשרים ראשיים				
106	אשדות יעקב-גשר	184,000	1,154,000	970,000	
111	ירושלים - מוצא	1,500,000	1,783,000	283,000	
112	חולון - אזור	1,000,000	1,022,000	22,000	
113	חל-אביב - גהה	1,250,000	1,464,000	214,000	
116	חל-שוקח - ערד	500,000	600,000	100,000	
117	גשר באר שבע (פרט חדש)	-	500,000	500,000	
121	גשר על נחל פטיש (פרט חדש)	-	400,000	400,000	
122	רזרבה למניעת נזקי שטפונות (פרט חדש)	-	180,000	180,000	
7202	כבישים איזוריים וכבישי גישה				
105	שער העמקים - אלוני אבא - בית - לחם	355,000	455,000	100,000	
134	צומת ראם - כפר זכריה (פרט חדש)	-	500,000	500,000	
135	צאלים - גבולות (פרט חדש)	-	400,000	400,000	
137	רעים - אורים (פרט חדש)	-	250,000	250,000	
138	ניר דוד - רשפים (פרט חדש)	-	100,000	100,000	
139	שלח (פרט חדש)	-	200,000	200,000	
140	להבות הבשן - שמיר (פרט חדש)	-	150,000	150,000	
141	סעד - רעים (פרט חדש)	-	500,000	500,000	

מספר הסעיף	הפרטים	שינוים מ:- ל"י	שינוים ל:- ל"י	הקצבות ל"י	הגדלות ל"י
142	בעינה - כסרא-ג'ח (פרט חדש)	-	1,000,000		1,000,000
7203	כבישים מקומיים ואחרים				
108	עבודות עבור גופים ומוסדות	1,000,000	1,009,000		9,000
7204	שיקום כבישים				
101	רמלה - צומת שמשון	500,000	681,000		181,000
103	עכו - פרוד	1,700,000	2,234,000		534,000
104	חדרה - עפולה	2,500,000	2,573,000		73,000
106	שדה בוקר - מצפה רימון (פרט חדש)	-	83,000		83,000
113	אזור - אשדוד	150,000	202,000		52,000
116	כביש הטייסים - לוד (פרט חדש)	-	25,000		25,000
119	טבריה - טבחה (פרט חדש)	-	1,000,000		1,000,000
120	כביש אבא הלל סילבר (פרט חדש)	-	250,000		250,000
121	אשדוד - אשקלון (פרט חדש)	-	500,000		500,000
122	כביש הר-טוב (פרט חדש)	-	100,000		100,000
123	נצרת - עפולה (פרט חדש)	-	70,000		70,000
124	חיפה - טבריה (פרט חדש)	-	200,000		200,000
125	באר-שבע - צומת סעד (פרט חדש)	-	500,000		500,000
126	באר-שבע - מסעף הנגב (פרט חדש)	-	50,000		50,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
105	סקר התחבורה בדרום	324,000	600,000		276,000
107	רכישת ציוד עזר (פרט חדש)	-	482,000		482,000
108	חידוש ציוד מיכני (פרט חדש)	-	352,000		352,000
					12,716,000
91	הקצבים מיוחדים			12,716,000	

הקלאות - פיצויים לנזקי טבע
בסכום ביי / שר האוצר ושר החקלאות/ מ-19.11.64 הוחלט להקציב סכום של 2.5 מליון ל"י לפצוי חקלאים שנפגעו בחורף תשכ"ד מכפור, סונוה, סערות, ברד, שטפונות וגשמים מוקדמים.

באשורנו ר/40 מ-9.3.64, 50/21 מ-26.8.64 ו-50/6 מ-23.7.64 הוקצבו סכומים בסך 490,000 ל"י למטרה זו.

כן הוחלט על מתן הלואה בסך 100,000 ל"י לשקום ענפי הבננות והאבוקדו שנפגעו בקרה.

פתוח כבישים ושיקומם
תוספת ההקציב נועדה למטרות הבאות:

1. ביצוע פעולות דחופות למניעת ניתוקים כתוצאה משטפונות בסך של 4,000,000 ל"י.
2. קידום וביצוע עבודות שיקום וסלילה חדשה בסך של 4,345,000 ל"י
3. יתרת התוספת המבוקשת בסך של 2,261,000 ל"י נובעת מהעברת הכנסה מיועדת מהבנק העולמי באותו הסכום ושהיתה רשומה בשנת התקציב 1963/64 בהקציב פיתוח כבישים, להכנסות המדינה. אי לכך באה תוספת התקציב בסכום זה במקום בקשה לאישור עודפים.

בכבוד רב,

מ. זנדמרג
הממונה על התקציבים

העתק: שר החקלאות
המנהל הכללי משרד החקלאות
המחלקה לפתוח חקלאי משרד החקלאות
חשב משרד החקלאות.
המנהל הכללי, משרד העבודה
מנהל מע"ץ
חשב מע"ץ

האוצר

ירושלים ג' בטבת תשכ"ה
8.12.64

18/2/66

אל: מר ע. מסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: תקציב פיתוח כבישים - 1965/66

יכול אני להודיעך שלמרות הבעיות הכרוכות בכך מצאנו אפשרות של הרבע האחרון להכניס בתקציב הפיתוח לכבישים גם את הסכום הנוסף בסך של 5 מיליון ל"י שלגביו סוכם שיוקצב במשך שנת התקציבים 1965/66.

לפיכך כולל עתה תקציב פיתוח כבישים את מלוא היקף פעולות הכבישים שיבוצעו בשנת הכספים 1965/66.

לעומת זאת, מאחר שהיו לנו אי-אלו השגות על הפרוט שהגשתם לסך של 34 מיליון ל"י אשר לא ניתנו לברור עד המועד של הגשת הצעת התקציב להדפסה ומאידך מאחר ששרי העבודה והתחבורה טרם החליטו על חלוקת השתתפות "קרן ב' - למניעת תאונות ולשיפור התעבורה בדרכים", בתקציב "פיתוח כבישים", כללנו לפי שעה בהצעת התקציב סכום כלחי מחולק בסך של 10,450,000 ל"י.

בדעתנו לסכם אתכם את חלוקת סכום זה ולהגישה לוועדת הכספים של הכנסת תוך כדי הדיון בהצעת התקציב.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: מר ב. בסין, מנהל מע"צ

[illegible]

האוצר

ירושלים כו; בכסלו תשכ"ה
1 בדצמבר 1964

18/7/11

אל: מר מ. שהמי

מאת: מר ז. אלנבוגן

הנדון: הוועדה לחטא מיסרית

מכתבך 6(11)112 מיום 24.11.64

תמה אני על מכתבך למר אמיר.

קיבלתי על עצמי לוודא השתתפותו של מר אמיר בפקוסי בוועדה, וזאת עשיתי. בנוסף לכך ביקשתי הן מפר אמיר והן מפזכירתך כי תבואו ביניכם בדברים בנדון.

אם לאחר זאת היה ליקוי של תיאום ביניכם, יש לתלות הקולר בפקום אחר.

ב כ ר כ ה,

ז. אלנבוגן

העתק: מר ד. אמיר

/חס

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת.ד. 20101, תל. 61011.

תל-אביב כ"ה בכסלו תשכ"ה
30 נובמבר 1964

30/26

לכבוד,
מר א. בסין
מר י. רביבוביץ
מר א. הרצפלד
מר י. פיין
- הסוכנות היהודית, ירושלים.
- המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. אברזי - משרד הפנים, ירושלים.
מר י. גיא - משרד החינוך, תל-אביב.
מר ש. גרינשפון - אגף המקציבים, האוצר, ירושלים.
מר י. ינאי - משרד ראש הממשלה, תל-אביב.
סא"ל א. קליין - קצין הנדסה ראשי, צה"ל.
מר י. עול - רשות לתכנון כלכלי, המלך ג'ורג' 27 ירושלים.

אדונים נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה העליונה לכבישים.

הנכם מוזמנים בזה לישיבת הועדה העליונה לכביסים אשר תתקיים בלשכתו של מר ג. בסין, מנהל מחלקת עבודות צבוריות בתל-אביב, ביום ה' 10.12.64 בשעה 11.30 בבוקר.

על סדר היום:

1. תקציב שנת 1965/66
2. שונות.

בכבוד רב,

רבקה לוי
מ ז כ י ר ה

לרשה: הצעת תקציב 1965/66

21/אי

תקציב פתוח (כבישים) 1965/66

מס' סד'		תקציב כולל 1965/66
.1	תכנון	2.00
.2	רבוד'ם	1.25
.3	גשר באר-שבע	0.75
.4	סדום - אילת	5.00
.5	נתניה - חדרה	3.00
.6	עפולה - חדרה	1.75
.7	מסובים - אזור	3.00
.8	גהה - גלילות	0.50
.9	נמל - אשדוד	1.25
.10	צומת אחים - בית קמה	2.00
.11	אשדוד - אשקלון	0.70
.12	שער הגיא - ירושלים	2.40
.13	כנרת - טבחה	1.50
.14	עפולה - גשר	0.50
.15	תבור יבניאל	0.75
.16	חיפה - עכו	1.00
.17	קרית גת - אשקלון	0.50
.18	כביסים אזוריים	0.90
.19	כסרא - ג'ח	0.75
.20	כבישי גישה	2.25
.21	שמפרגות	1.50
.22	צומת אחים - כנות	0.50
.23	אבא הלל סילבר	0.25
		34.00

מדינת ישראל

לכבוד
מר צ. אלעזרוב
אל"ף הת"ת לעבודה
מלכה הלוכר.

11/2/58

בברכה

מאת

משרד העבודה

ירושלים

סכום פגישה שהתקיימה בלשכת המנהל הכללי
משרד העבודה עם נציגי אגף התקציבים
ביום 2 בנובמבר 1964
66

השתתפו: ה"ה מ. זבדברג, ג. ברוך, ע. מילר, מ. ברזון - אגף התקציבים
ז. אלבוגן, מ. גריבשפון - רק בדיון על מע"צ

ה"ה ע. מסר, מ. אסף, פ. הרבורגר, ח. לזן, י. בורלניק,
צ. ארגון - משרד העבודה

1. את הסעיפים הבאים הוחלט להעביר לדיון השרים:

א) תקציב מע"צ - כבישים (אחזקה ופיתוח)

ב) מכסות עבודה יזומה

ג) חברות פיתוח בעיירות פיתוח

2. <u>מכון לפריון העבודה והייצור</u>

סוכם לקיים דיון ברמה של מנהל המכון, מר מ. אסף, נציגי אגף התקציבים במגמה לבדוק באיזו מידה ניתן לבצע את שינוי המדיניות כפי שמשרד העבודה מציע בהדרגתיות.

3. <u>המכון להכשרת מנהלי עבודה שכנאים ומדריכים</u>

סוכם שיערך דיון מוקדם לפני שהנושא יובא בפני הממונה על התקציבים והמנהל הכללי.

4. <u>דמי קיום ללומדי מקצוע</u>

סוכם להעמיד את התקציב על דמי קיום לחדש כפי שהיו בשנה הקודמת בתוספת 11% מוכפל במספר חודשי אדם כפי שאושרו לקראת 1965/66.

5. <u>קואופרציה</u>

אושר סך -.78,000 ל"י לבי"ס לקואופרציה ולסיפוזיון הבין לאומי לקואופרציה. מר לב-כוכב ימציא לאגף התקציבים פרטים בנדון אחרי שובו מחו"ל.

קרן לעידוד קואופרציה: אגף תקציבים הציע את עזרת הארגז להשגת סכומים אלה באמצעות הבנקים במסגרת בפח האשראי העומד לשמוש חפשי של הבנקים.

משרד העבודה הודיע שיביא העניין בפני השר להכרעה

6. <u>מדור תשלומים</u>

סוכם לרשום בתקציב השתתפות משרד העבודה בתקציב המדור בסכום של 175 אלף ל"י. משרד העבודה הודיע שצפוי גרעון של 60 אלף לירות ושמר לעצמו הזכות להביא הנושא בפני השרים.

המשך הבדיקה לגבי הדרכים לייעול המדור.

7. <u>חברת "משכית"</u>

התקציב עבור "משכית" תקבע לאור החלטת השרים בנדון.

2/..

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

a) [illegible]

c) [illegible]

d) [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

8. <u>מרכזי נוער</u>

שנת תקציב 1964/65: אגף התקציבים הסיר התנגדותו לפתיחת מרכז נוער באשדוד והרחבת המרכז בקרית מלאכי בתנאי שפעולה זאת תסומן מתוך התקציב כפי שאושר, ושהתשלום עבור הפעולה באשדוד יוסדר באמצעות הסוכנות.

משרד העבודה מסר שבשלב זה תבוצע רק פעולת אולפניות באשקלון.

תקציב 1965/66, סוכם לכלול בתקציב משרד העבודה תקציב לפעולה זאת באותו היקף כפי שהיה בשנת 1964/65 ובשנויי מחיר כפי שנובעים מההתייקרויות.

תקציב נוסף לעוד 100 חניכים ישורין ברזרבה של אגף התקציבים עד לקבלת החלטה על הצעות הועדה המספלת בנושאים של מרכזי נוער מפתנים ודו-שבתי.

9. <u>פיתוח תעשיה זעירה - פרויקט הקרן המיוחדת</u>

סוכם להוסיף להצעת התקציב של המשרד הראשי את השתתפות המשרד בפרויקט המשותף עם משרד המסחר והתעשיה בסך 130,000 ל"י.

10. <u>שכר לסוד סודרג</u>

סוכם לחזור ולדון על הנושא ובמידת הצרך להעלותו בפני השרים.

המשך הפגישה בקבע ליום ב' 9 בנובמבר שעה 17.00.

18/2/11

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב בכסלו תשכ"ה
25 בנובמבר 1964

מס' 10

אל : מר ש. גרינשפון, אגף התקציבים, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: תקציב פתוח (כבישים) 1965/66

הנני מעביר לך בזה את רשימת
הכבישים, לפי תקציב פתוח 1965/66, על סך
של 34 מליון ל"י.

ב ב ר כ ה,

ב. בסין

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לחשב מ.ע.צ.

/לר

מדף 907

תקציב פתוח (כבישים) 1965/66

מס'		תקציב כולל 1965/66
1	תכנון	2.00
2	רבודים	1.25
3	גשר באר שבע	0.75
4	סדום - אילת	5.00
5	נתניה - חדרה	3.00
6	עפולה - חדרה	1.75
7	מסובים - אזור	3.00
8	בחה - גלילות	0.50
9	גמל אשדוד	1.25
10	צומת אחים - בית קמה	2.00
11	אשדוד - אשקלון	0.70
12	שער הגיא - ירושלים	2.40
13	כנרת - טבחה	1.50
14	עפולה - גשר	0.50
15	חבור - יבניאל	0.75
16	חיפה - עכו	1.00
17	קריית גת - אשקלון	0.50
18	כבישים אזוריים	0.90
19	כסרא - ג'ת	0.75
20	כבישי גישה	2.25
21	שטפונות	1.50
22	צומת אחים - כנות	0.50
23	אבא הלל סילבר	0.25
		34.00

לר/21

22.11.64

1	[illegible]	[illegible]
2	[illegible]	[illegible]
3	[illegible]	[illegible]
4	[illegible]	[illegible]
5	[illegible]	[illegible]
6	[illegible]	[illegible]
7	[illegible]	[illegible]
8	[illegible]	[illegible]
9	[illegible]	[illegible]
10	[illegible]	[illegible]
11	[illegible]	[illegible]
12	[illegible]	[illegible]
13	[illegible]	[illegible]
14	[illegible]	[illegible]
15	[illegible]	[illegible]
16	[illegible]	[illegible]
17	[illegible]	[illegible]
18	[illegible]	[illegible]
19	[illegible]	[illegible]
20	[illegible]	[illegible]
21	[illegible]	[illegible]
22	[illegible]	[illegible]
23	[illegible]	[illegible]

18/2/11

מדינת ישראל
משרד העבודה

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' ליבקולן 3, ת.ד. 20101 טל. 61011

תל-אביב כ"ו בכסלו תשכ"ה
26 בנובמבר 1964

30/26

לכבוד
מר י. אברזי
מר י. גבירץ
מר ברוצקוס
משרד הפנים, ירושלים
מר א. בסין
מר י. רביבוביץ
הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
מר א. הרצפלד
מר י. שיין
המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. גיא, משרד התחבורה
מר ש. גרינשפון, אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין, קצין הנדסה ראשי, צה"ל
מר י. שול, רשות לתכנון כלכלי, ירושלים.

אדונים נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה בעלת הסמכות
<u>העליונה לענייני כבישים.</u>

... רצ"ב פרטי-כל מהישיבה הנ"ל שהתקיימה ביום 27.10.64 בלשכתו של מנכ"ל משרד העבודה, בירושלים.

בכבוד רב,

רבקה לוי

רבקה לוי.

העתק: מר ע. מסר.
מר ב. בסין.
מר ס. שהמי.

/אי

פרוטוקול

מישיבת הועדה העליונה לכבישים שהתקיימה בלשכת המנכ"ל,
משרד העבודה, ירושלים ביום 27.10.64

=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=

חברי הועדה: ע. מסר - משרד העבודה
א. בסין - הסוכנות היהודית, ירושלים.
י. רבינוביץ - הסוכנות היהודית, ירושלים
א. הרצפלד - המרכז החקלאי, תל-אביב
י. שיין - המרכז החקלאי, תל-אביב
י. אברזי - משרד הפנים, ירושלים
י. גיא - משרד התחבורה, תל-אביב
ש. גרינשפון - אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
י. ינאי - משרד ראש הממשלה, תל-אביב
א. קליין - קצין הנדסה ראשי, צה"ל
י. שול - רשות לתכנון כלכלי, הסלן ג'ורג' 27, י-ם

נוכחו ה"ה: מ. מסר, - משרד העבודה, ירושלים
א. בסין - הסוכנות היהודית, ירושלים
י. רבינוביץ - הסוכנות היהודית, ירושלים
י. שיין - המרכז החקלאי, תל-אביב
י. אברזי - משרד הפנים, ירושלים
י. גיא - משרד התחבורה, תל-אביב
ש. גרינשפון - אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
א. קליין - קצין הנדסה ראשי, צה"ל
י. שול - רשות לתכנון כלכלי, ירושלים
י. גבירץ - משרד הפנים, ירושלים
ברוצקוס - משרד הפנים, ירושלים
ב. בסין) - מחלקת עבודות צבוריות
מ. שהמי) -

מסר : רבותי תרשו לי לפתוח את הישיבה בברכה לחברים החדשים בפורום הזה. הצטרפו אלינו, יהודה גיא, במקומו של מ. בר. ישראל שול, כבא כוחו של דוד כוכב, הרשות לתכנון כלכלי, אל אף זה שהוא ביניתיים עובד מ.ע.צ. אבל כאן הוא מייצג את ד. כוכב. כמו כן הצטרפו אלינו א. קליין, יוסף שיין ושי גרינשפון, מאגף התקציבים.

הנושא המונח לפנינו היום, הוא דיון על הצעת תקציב פתוח לשנת 1965/66. אנחנו מקיימים דיון בנושא זה פה לפני הדיון עם אגף התקציבים. למעשה המטרה היא התיעצות על מה להגיש. ובמלים מספר הייתי רוצה לדמר לכם מה היו הנחות היסוד שלנו.

הנחות היסוד שלנו היו:

א. שאין כסף ולכן יש צורך להיות צנוע ככל האפשר בהצעת התקציביות.

ב. אנחנו בטן-הכל, בתכנית החמש-שנתית, צריכים להשאר, פחות או יותר, בתחום אותה התכנית שעיבדנו בזמן שנגשנו למלוות הכבישים. ובמידה שאנחנו חורגים מזה, הרי זה בעקבות דברים שהם קשורים, נאמר, במפגעי הטבע כגון: שטפונות, שפה מופיע סכום של 4 מליון יתרה מהדיון הקודם.

ג. כאמור לעיל, נוסף סעיף שעליו היה דיון ואף סיכמנו את תכניח של חיסול נזקי השטפונות. חלק הוקצב השנה וחלק העברנו לשנה הבאה ובדמה לי שנשארת איזה שהיא יתרה לשנה השלישית.

ד. דבר רביעי, כפי שזכור לחברים, מלווה הכבישים עסק בעיקרו בכבישים עורקיים והכבישים האזוריים יחסית הוחסרו במלווה ופה יצנו במידה מסויימת טיפול בכבישים האזוריים.

לפני שאמטור את רשות הדיבור לחברי מ.ע.צ. ברצוני לומר עוד

./.

מלה אחת, תחת הסעיף שונות, אולי אנחנו נמסור לכם אינפורמציה על ביצוע 1964/65 ואינפורמציה על טקר אינפרוסטרוקטורה היבשתית שהצרפתים עושים עבורנו, אבל זאת רק על מנת לתת לכם את זה כרקע.

המלצות הצרפתים, להשקעה בפתוח כביתים לחמש השנים הקרובות 1964/69, הם כ-200 מליון ל"י, כאשר ההמלצות שלהם אינן כוללות את האוביקטים הבאים:

א. אינו כולל שום דבר מצפון לחיפה.

ב. אינו כולל שום כבישי גישה.

ג. אינו כולל שום חלק עיקרי של כבישים אזוריים.

ד. אינו כולל שום שקומים של כבישים בהם הם לא טיפלו.

אתן דוגמא: שקומים וחיסול מפגעי שטפונות - למשל, הם לא המליצו שום דבר באשר לכבישי עזה-באר-שבע. אנחנו יודעים שהכבישי הזה, בחלק המערבי שלו, סבל מנזקי שטפונות. חיסול נזקי שטפונות אלה כלול אצלנו באותו הדיון שקיימנו פה על תכנית חיסול נזקי שטפונות. זה גם כלול בהצעת התקציב של השנה הבאה, בעוד שאצלם זה לא כלול. לפיכך, אם נאמוד נכונה את מה שהם מציעים, זה מסתכם לא ב-200 מליון לירות, אלא אי שם מסביב ל-270 מליון ל"י. אני חושב שזו בערך המציאות. כל זה היה כדברי רקע בלבד.

אני מבקש את החברים, להשתדל ככל האפשר, לא לדבר על הרצוי, כי אין גבול לרצוי, יש בכל זאת איזה שהן הגבלות של המצוי וההגבלות אינם רק כסף, אלא גם הפעילות הכלכלית, הרצון של הממשלה לצמצם פעילות כלכלית בגלל בעיות אינפלציה, כח עבודה, כח פיזי, תכנון וכך הלאה. לפי הרגשתנו אנו, הגשנו תכנית שהיא מאוזנת ולכן אנחנו ממליצים עליה. אני אבקש את בסין לפרש קצת, מבלי לעבור על אוביקט ואוביקט, ואחר כך נפתח את הדיון.

י. גיא : האם אפשר לדעת מה הם הקריטריונים לקביעת עדיפויות?

אברזי : אני שואל בנוגע לבעיה התקציבית. האם נשמע מבסין יותר על התקציב הכולל, או שאתה (למסר) תענה על כך?

מסר : על השאלה השניה, אני חושב שעניתי די ברור, אמרתי שזאת היא הצעת התקציב שאנחנו מתכוונים להגיש לאוצר. כמה מזה נקבל, ז"א אם נקבל עוד 20 מליון נוספים או 3 מליון פחות, אני איננו יודע! זאת אומרת, זה לא תקציב מאושר אלא הצעת התקציב.

אברזי : האם התכנית החמש-שנתית היתה מבוססת על איזה שהוא מלוה מחו"ל?

אם כן מה כלול בתוך זה ומה נוסף לזה?

מסר : ובכן, קודם כל, מאותו הסכום כלול כל מה שהיינו צריכים להספיק עד 1965/66. מה שנוסף לזה, לפי האוביקטים, יש לנו אפשרות המרה אבל מה שנוסף לזה, מחוץ לאפשרות המרה, זה השטפונות.

אברזי : אנחנו דברנו על 12 מליון ל"י שנכלל כבר בישיבה קודמת, כאשר דיברנו על מניעת ניתוק בזמן שטפונות, האם 12 מליון אלה כוללים את ההלוואה או שזה בנוסף לזה?

מסר : לא, את ה-12 מליון חילקנו לתכנית חלת-שנתית. קבלנו השנה 3 מליון, אנחנו מבקשים לשנה הבאה 4 מליון, זה שנעה, ובשנה השלישית נבקש את ה-5 מליון, או שהפרוש יסות. ז.א. או שישתנה משהו ונצטרך להביא תוכנית יותר קטנה או יותר גדולה בקשר עם היתרות. על הקריטריונים מוסב שבסין ידבר.

בסין : אני מציע שהסדר הנכון יהיה שאנחנו נעבור על הסעיפים ואני אגיד לכם ממה יצאנו כדי להכניס סעיף זה או אחר לפעולה. אני חושב זה יתן תשובה, כי סוף-סוף הרי אנחנו לא יוצאים פה מתוך עקרונות אלא מדברים מעשיים. בגשנו לזה, במידת היכולת שלנו, מתוך שיקול של כל עבודה ועבודה שאנחנו מציעים לעשות אותה בשנה הבאה.

<u>סדום - אילת</u> : לגבי סדום אילת הדבר הוא ברור, אנחנו רוצים להשתדל להגיע עד הסוף, ז.א. לחבר את באר-שבחה עם גרופית ולהשיך מגרופית בכרון לאילת. אנחנו נשתדל, במידת היכולת, לעשות את העבודה הזאת בעיקר

ע"י קבלנים. במידה שהקבלנים לא ימצאו זה יקשין את התקדמות העבודה בכביש זה, שכולם כבר מחכים לו בקוצר רוח.

סעיפים 2 ו-3 בחניה - חדרה, עפולה-חדרה-כביש 11. הלכנו לגמור שני צירים. רציבו לגמור את הכביש תל-אביב-בחניה חדרה עד צפונה מבחל חדרה רשם להתחבר עם הכביש שעובר את ואדי ערה ועוקף את חדרה. כלומר אנחנו רוצים להגיע לצומת כל שהיא שתעטיק או תחלק את התנועה בין העמקים והגליל, ותל-אביב וחיפה.

מסובים-אזור : זהו קטע בין חיריה ובין מסובים ואזור, של 4 ק"מ, קצת פחות, עם מעבר מעל לפסי הרכבת והגשר של ואדי כביר איפוא שהתנועה היא כבדה מאוד. אנחנו רוצים ליצור מסלול שני של שני נתיבים בכדי להקל שם על התנועה.

גהה - גלילות : בתכנית של הבנק הכנסנו את הסעיף שנקרא גהה- רעננה והסתעפות לגלילות. היות ונשארו לנו עוד שנתיים לגמר התכנית, אנחנו חושבים שהגיע הזמן להכנס לפעולה. אנחנו מקווים שעל ידי התוואי הזה נקל את התנועה מצד אחד, דרך גלילות מכביש מס' 11, כביש החוף, לאלו שיסעו דרומה ומזרחה מתל-אביב מבלי שיצטרכו לעבור את תל-אביב. ומצד שני, תושבי רעננה, כפר-סבא ולאורך הכביש 12, כשיעלו על כביש זה מבלי שיצטרכו לנסוע בכביש כפר סבא פתח-תקוה - חבוא הקלה בו שאנחנו חושבים אותו לעמוס ביותר כבר היום.

נמל אשדוד - כביש 13.: זהו נושא שאנחנו נצטרך עוד לנהל עליו משא ומתן עם הבנק כדי להכניס אותו לרשימה. הכוונה היא לעשות את החיבור בין כביש מס. 13 לכניסה לנמל, וברצוננו, במידה מסויימת, להקדים את העבודה הזאת, שעם התחלת הפעלת נמל אשדוד יהווה כביש זה העורק היחידי ויוכל להעביר את התנועה הרגילה אבל המוגברת שתהווה עם הפעלת נמל אשדוד.

גדרה - צומת ראם : למעשה זה לא גדרה, אלא זה מה שנקרא כנות לכורן ראם. אנחנו ממשיכים את הפעולה שהתחלנו בה השנה. פעולת חיבור טוב יותר לנמל אשדוד בכורן לירושלים ולכורן באר-שבע. כמו כן אנחנו מקימים השנה כביש חדש ומשקמים קטע של נמל אשדוד - זכר דב - כנות, ורוצים להמשיך אותו. אתם בודאי מכירים את הקטע הזה שכולו בסיבובים כהים וחדים, אין מרחק ראיה מספיק בתוואי הקיים.

צומת ראם - צומת אחים : אנחנו חושבים להמשיך מצומת ראם עד צומת אחים. זה קטע של כביש די טוב אבל יש לו שוליים רכות ואין לו רוחב מספיק. היו שם תאונות במספר גדול יותר מאשר במקומות אחרים. אנחנו חושבים שעם התגברות של התנועה בכורן לאשדוד הרי ברצוננו להוריד את המסרד הזה ולהביא אותו למצב עדכני.

צומת אחים - פלוגות - בית קמה : זה כביש שלפני כמה שנים הרחבנו אותו אבל לא שקמנו אותו. בתכנית של הבנק יש לנו כסף למטרת שקום, זה ענין של קרוב ל-50 ק"מ. אנחנו רוצים לשקם את הקטע בין צומת אחים - פלוגות, בית קמה, כ-29 ק"מ. במידת היכולת, אנחנו חייבים לחזק אותו ולכסותו בזפת מחדש.

שער הגיא - ירושלים : ברצוננו להכנס בחלק התחתון של שער הגיא, כדי להוריד במידת האפשר, את הפקק שנוצר בשעות השיא של התנועה על ידי תוספת מסלול של שני נתיבים.

אשדוד - אשקלון : יש לנו בתכנית של הבנק שיקום והקמת אשדוד - ארז, אנחנו חייבים לגשת לכביש זה מיד. אנשי המקום, דרשו מאתנו הקמת כביש פנימי מחבר בין אשדוד ובין אשקלון. לרעיון זה היתה התנגדות של כל הגורמים ונגרם להוצאה נוספת של כסף. אנחנו הבטחנו לקדם את שיקום הכביש הזה בכדי שעל ידי חבור דרומי של אשדוד לכביש 13 שתעשה בקרוב, כנראה על ידי הגורמים המפתחים את אשדוד, הרי הקשר בין אשקלון לאשדוד יהיה הרבה יותר קצר והרבה יותר מהר. אגב אני רוצה לומר לכם שכבר היום יש תנועה גדולה מאוד לאשדוד מבאר-שבע והם משתמשים בציר של ניר עם - ארז ונכנסים לקטע שאנחנו כרגע רוצים לשקם אותו.

מסר : (הערת ביניים) אולי הוסיף שמיקום הכביש הזה, אשדוד - אשקלון, זאת תשובה לקיצור הדרך בין שתי ערים.

בסין : באר שבע - דימונה : אין מה הרבה מה לדבר. בתכנית שלנו היה לשקם אותו היות והוא מתפורר ואנחנו השנה חושבים להכנס לעוד קטע של כמה קילומטרים כדי להביא אותו למצב עדכני.

תל-אביב - לוד : זהו המשך של התכנית שאנחנו רוצים לגמור ולהביא אותו למצב כפי שעשינו כבר בחלק אחד שהוא פחות או יותר אבושי, אם אפשר כך להגיד.

עכו - פרוד : זהו המשך של הפעולה שלא המשכנו אותה השנה. שקום של קטע שהתחלנו לפני שנה וברצוננו להמשיך לעקם אותו ולהביא את זה ל-7 מטר רוחב. אנחנו, במידה מסויימת, נכסה עוד חלק אחד של כורן עכו-צפת לכורן כרמיאל, מאחר ואנחנו חושבים שהכביש הזה יהיה בחזון מעתה לתנועה הרבה יותר חזקה.

כנרת - טבחה : השנה עשינו מלאכה רבה בחלקים היותר קלים. נשאר לנו רק קטע של סיבובים לאורך החוף בין מגדל לכנרת, למעשה, הדרך היותר זולה הבראית לנו היא לעלות על תואי חדש, בזה אנחנו נגרום מחות בזק ונכנס להוצאות יותר קטנות מאשר לשקם את הכביש החדש הקיים עם כל הסיבובים וההתפתלויות שיש בו.

סעיף 17, עפולה - גשר : נפלה כאן טעות בכותרת על כן אבקש לתקן את זה לכביש העמקים: הכביש הזה איננו ברשימת הבנק. אנחנו חושבים שאם ברצוננו להפעיל את התנועה מעמק הירדן דרומה וצפונה הרי אנחנו חייבים לעשות משהו לטובת הכביש, בעיקר בין בית-שאן וגשר שהוא יביא לתאונות רבות באם יתחילו לנסוע שם עם גמר הכביש גשר אשדוד יעקב, שאנחנו חושבים שנקרוב נגמור אותו.

כפר תבור - יבניאל : זאת עוד דוגמא אחת, מהדברים שהצביע עליהם מר מסר, שאנחנו רוצים לתת תשובה לכבישים אזוריים וקטע כביש זה, ובעיקר בחלק בין הכביש של כפר תבור ובין כפר קמה, הוא בהרס מוחלט וברצוננו לשקם אותו, היות ואנחנו רואים אותו כאחד הצירים של התישבות גדולה שהיא בזקפת לו.

חיפה - עכו : רבותי, אנחנו מדברים טוב על נושא שאנחנו צריכים לדבר אודותיו עם הבנק. אנו מחדשים את דרישתנו, שהיתה כבר קודם לכן, לגבי הכביש הזה. מתברר שקטע כביש בין בתי הזקוק ובין צומת כפר-אתא מגיע לשיא של 25.000 מכוניות ליום ומצומת כפר-אתא עד לצומת מוצקין מגיע לשיא של 19.000 מכוניות ליום. היות ויש לנו שתף, העיריה, המעוניינת גם כן להביא את הכביש הזה למצב יותר מסודר, ברצוננו להרחיב שם את הכביש, שהוא חלק ברוחב של 9 מ' וחלק ברוחב של 7 מ', לכביש של 14 מ' רוחב מחולק על ידי אי באמצע.

סעיף 20 : רנוד אספלט-אלה כבישים שעשינו אותם בעבר ולא גמרנו את המלאכה, לא העלינו עליהם רבד והמצב הוא כזה שאנחנו לא יכולים לדחות זאת, וזה למרות שכאילו מחכה לנו מלאכה רבה עוד לדברים שלא נגענו בהם, אבל אנחנו חייבים לשמור על הכבישים האלה ולהעלות עליהם את הרבד האחרון שהוא בתוך התקציב הכולל, ולסיים את המלאכה טופית.

אילת - טבה : זהו כביש שמחכה כבר הרבה שנים ואנחנו חייבים להתחיל בו במידה שנהיה מאורגנים בטוביה. זה לא בתוך תכנית של הבנק אולם אנחנו חושבים שאם מצד כל הגורמים לא תהיה התנגדות אנחנו יכולים לכלול אותו בתוך קטע של כביש סדום-אילת כולו.

דימונה - ירוחם : הכנסנו אותו בזמנו ברשימה לבנק והוא לא אושר. זהו קטע של כבישים, מה שקוראים איזוריים, שאנחנו מעוניינים בהם ובעיקר בקשר למקום כמו ירוחם, שבמידה מסויימת, נפגע מכל הכבישים הטובים שאנחנו עושים, מאחר ואליהם, לכפר ירוחם, אנחנו לא מגיעים. אנחנו לא יכולים לשקם או לסלול מחדש את כביש הנפש, מצומת הנגב לירוחם. על ידי הסדר זה של הכביש באורך של 14.5 ק"מ ועל ידי זה שאנחנו רוצים גם לקצרו (יש שם איזה שהוא משולש מיותר) וע"י הרחבתו אנחנו חושבים שנקל במידה מסויימת לקשר שבין ירוחם לשאר חלקי הארץ ובעיקר כשהמדובר הוא לחלק המרכזי של הארץ, כלומר לבאר-שבע ותל-אביב.

עקיר - זרנוגה : כביש מס' 16, זהו עוד כביש שהוא במצב רע. בקטע אחד, הוא איננו קיים ואינו מאפשר יציאה ליישובים לכביש 13, בקטע השני אנחנו חייבים שקום ולבטל את הקטע של כביש מס' 16 העובר את עקיר. הקטע הזה עובר בתוך עקיר ובמצב שהוא גורם מסכן את חיי התושבים המשתמשים בו. (אתם בוודאי מכירים את עקיר עם הרחבה באמצע והסבובים הרבים שם). ברצוננו לחבר את הכביש במזרח,

בערך על יד גבעת ברנר, אל כביש גדרה-בילו ורוצים להמשיך אותו משם לכוון כביש מס' 13, שבמידה מסויימת יתן תשובה לפחות למשק אחד, לקשר יותר נוח, וזה גבעת ברנר, שלמעשה קנה לומר שזהו משק, זהו היום יעוב. כמו כן רוצים לתת חיבור לכביש מס' 13 לגבי רחובות, שהם מתקשים כלגע בקשר היחידי שיש להם, שהוא עמוס ביותר וזהו רחובות, בס-ציונה, ראשון לציון ובית-דגון.

נוסף לזה יש לנו מספר כבישים איזוריים קטנים, שאנחנו חייבים לעבות עליהם ובעיקר מתוך המצב שנוצר, שיש לנו כבישים עורקיים סובים, נקרא לזה "מזופתים", ויש לנו גם כבישי גישה סובים ומזופתים, אבל הקשר ביניהם הוא של כבישים איזוריי שהוא אינו עונה לתנועה של היום. הסדרנו שם כבישי גישה רבים, בעמק חיפין. וחסר רק קטע המחבר את כל כבישי הגישה האלו. זה מדובר גם על יעוב אחד שנקרא דיסון, שאנחנו כולנו מעוניינים לסלול לו כביש גישה, אולם חסר לנו קטע מסודר של הכביש האזורי. רמת נפתלי, כלומר מ- 5 ק"מ של הכביש האזורי כ- 3 ק"מ חייבים להכנס לשקום. כמו כן יש לנו מספר יעובים שנשכחו על ידי אלוהים ואדם. אלה בעיקר היעובים הנמצאים בעמק בית שאן, יותר נכון דרומה מבית שאן נכוון ליריחו שאנחנו רוצים גם כן להקל קצת על חייהם. יש עוד קטע של כביש אחיהוד - שפרעם שהוא במצב גרוע ואגד כבר הודיע על הפסקת התנועה בו. לצערנו אנחנו לא יכולים לשקמו כולו. יש שני כבישים שחוצים את העמק, האחד חוצה את עמק בית-נטופה מצומח גולן לפרוד והשני שהולך מנצרת דרך שפרעם לאחיהוד. אנחנו רוצים לשקם קטע בין אחיהוד לשפרעם, כדי לאפשר לתנועה ציבורית לנוע בו.

<u>כביש אבא הלל סילבר</u> : על נושא זה כבר דברנו. השתתפותינו בהרחבתו של כביש זה היא רק בחלק קטן.

<u>כביש למפעל מלח"ם</u> : זהו ענין של כביש גישה למפעל ע"י כפר מנחם, שאנחנו לא יכולנו לסווג אותו ככביש גישה להתישבות ועל כן העלינו את הדבר הזה כנושא מיוחד של 250.000 ל"י מאחר וזהו מפעל תעשיתי חשוב. כמו כן ברצוננו לגמור את הכבישים שהתחלנו השנה, לבועינה וג'את. בג'את למעשה לא התחלנו. דיברנו השנה על שלושה כבישים, בועינה, כטרא-סמיעא וג'את. כטרה וסמיעא אנחנו נגמור, באשר לבועינה היה לנו כסף רק לחלק מזה. בג'את לא התחלנו מתוך זה שלא היינו מוכנים עם תכניות וברצוננו בשנה הבאה לגמור את הפעולה.

ההצעה שלנו, לכבישי גישה, מסתכמת ב-2,500,000 ל"י לעומת 2 מליון כולל בשנה שעברה. הכנסנו השנה תכנון שלפי דעתנו הוא הכרחי באם אנחנו מדברים על תכנית כוללת של חמש שנים.

4 מליון ל"י הכנסנו לשפרעם (הרשימה ידועה לכם). מליון ל"י הכנסנו לקידום עבודה. אני רוצה להבהיר לכם בקרוה זאת של קידום עבודה: למשל השנה, כמדומני, יש לנו לקידום עבודה סכום של 430,000 ל"י ברגע שאנחנו מקבלים אישור לפעולות לגבי השנה הבאה, אנחנו עושים מספר פעולות שהן מקדמות לנו בהרבה את זמן הביצוע ובעיקר המדובר הוא בהורדת מסרדים כגון: עצים, מבנים, גדרות, עמודי חשמל וטלפון וכך הלאה, לפעמים גם עבודות עפר, איפוא שהפעולה לא יכולה להמשך בקצב מהיר אלא לאט לאט. אותו דבר הכנסנו גם הפעם בהצעה - מליון ל"י לגבי קידום פעולות לשנה הבאה.

ס ס ר : אני מציע לפתוח בשאלות להבהרה ואחר כך להבעת דעות.

א. קליין : (דבריו לא נרשמו בפרוטוקול)

רבינוביץ : רצוני לשאול א) האם הנסרים בכבישי סדום - אילת כלולים בתוך הכביש ולא בשטפונות או שהם כלולים על חשבון של כבישים חדשים?
ב) האם כבישי המעוטים, תיירות וכו' כלולים בתוך הסעיפים הללו של כבישי גישה.

י. גיא : האם הסלילה החדשה לבין הרחבה ושקום, כולל גם את איזורי הבטיחות?

אברזי : שער הגיא - ירושלים, האם זה כולל איזה גשר בין שני הכבישים משני צדי הקסטל, היעובים המפוזרים, מעוז ציון ומבשרת ציון?

ס ס ר : אני אענה על שתי שאלות. קודם כל על הקריטריון ואחר-כך על השאלה האם איזורי בטיחות כלולים או לא? ובכן נדמה לי שאנחנו פעם קיימנו פה דיון לפי איזה קריטריונים אנחנו הולכים. ואמרנו, שקיימים אצלנו שלושה קריטריונים מוכרים: כלכלי, חברתי ובטחוני. אמרתי לכם בסדר זה אעפ"י שאין זה סדר העדיפות. סדר העדיפות שלי, לפחות התקבל פה בפורום הזה. קריטריון ראשון: לא יעאר יעוב שאיננו מחובר לרשת הכבישים.

זכותו של כל אזרח להגיע ממקום למקום. זה למעשה, ביחס ליישובים היהודיים, מתקיים כמעט במלואו, אולם אין הדבר כך ביחס ליישובים הערביים.

קריטריון שני - בטחון, שהוא קריטריון מרכזי. הוא מובן כשהמדובר בכבישים יהודיים. והוא נלקח בחשבון כאשר, נגיד את זה בסרטין-שכני, דרכי ההצעים של הבטחון דורשים התחשבות מיוחדת, בסדר עדיפות פתוח רשת הכבישים. אתן דוגמא פשוטה: פתחו את הדרך, מה שנקרא כביש 4, מואדי סרר לדרוזלים, שמבחינה כלכלית וחברתית לא היתה בו חיוניות מידית, אולם מת ר אותו משעמים בטחוניים. אמנם אנחנו לא מפתחים אותו, כי למינימום הבטחוני הדרוש הוא ערוגה, אבל יכול להיות שיום אחד יתברר שבגלל הכנסת סוגי נשק חדישים וחדשים, בעלי משקל או רוחב מיוחד, נצטרך לחזור ולטפל בנושא זה.

הקריטריון הכלכלי מתחלק לשני נושאים 1) כמות ההובלות.
2) פיתוח הכביש, כתנאי לפתיחת אזורים חדשים. קחו למשל את ערד: סללנו כביש לערד בטענה, שלפי דעתנו בכונה, שזהו נושא כלכלי. זה היה התנאי לפיתוח העיר ערד. מבחינת כמות הרכב בפועל או כמי שצפו אותה, לא היתה לזה הצדקה כלכלית של רבית - פחת וכו, הלאה, אבל זה היה תנאי לפיתוח כלכלי. אותו הדבר יכול לקרות עם מקרים דומים.

זוהי למעשה מטכח השקולים שלנו, ואנחנו יכולים להוכיח איפה ולמה הלכנו, וגם לקבוע מהי ההתחלקות בין הנושאים המשותפים. ובכן החלק העיקרי 3/5 הולך לכבישים עורקיים, קצת יותר מעטה, אם כי יש דברים שקשה למיין אותם. לשאלה 2, ובכן כל האוסדנים אינם כוללים אביזרי בטיחות, מעברים שונים וכו'. ובאשר לבנק, זה בערך כך. מה שהחזה עם הבנק מחייב אותנו, יש! מה שלא מחייב אותנו, אין!. הם לא כוללים, למשל בהצטלבויות, שום רמזורים. מה הערך של זה, זאת שאלה אחרת. ואם לא תתן את זה קרן הבטיחות, זה יצטרך להתוסף כאן אבל ההכנית הזאת מבוססת על אותם ההנחות כפי שהיו בתוקף בשנה זאת, שהם במעשה, נדמה לי, תואמות את מה שהחלים שר ההתבורה ביחס לנושא זה.

שהמי : בתגובה לדברי א. קליין - אסרתי כבר שהתואי בערבה נמצא מבוקר ומתואם. בהזדמנות זאת אמשיך בערבה ואגיע עד לטבה. מה זה כביש אילת-טבה? זה המשך כביש סדום - אילת, שנמשך עד לטבה שבגבול המצרי של אילת. היתה שאלה מה הדחיפות באילת - טבה? ובכן בקטע הזה של שלושת הקילומטרים הראשונים של אילת טבה, הוקמו מפעלים והתפתחו מפעלים: זה הנמל, נמל הנפט, מפעל זרחין וחברת חשמל. הכביש היה ברמה של 4 מ' בלי שוליים דורש שיפור והתאמה לצרכים הקיימים היום. ישנה גם בעית שירותים של העיריה, לאותם המוסדות, הדורשת פתרון. לאור כך הענין עכשיו יפתר על ידינו ביחד עם הרשויות הנוגעות בדבר ועיריית אילת. אנחנו נשתתף רק בחלק שלנו.

<u>גהה - רעננה</u> : למה רק 2 מליון? ובכן כל הכביש גהה - רעננה עד צומת גלילות נאמד ב- 7 - 7,5 מליון. 2 מליון משני טעמים:

א. חוסר כסף

ב. אנחנו צריכים להתחיל בעבודות שאנחנו לא חושבים שהשנה נוכל להתגבר עליהן. יש גשר אחד על הירקון ו - 2 גשרי רכבת. כמו כן יש לנו בעיה של מטרדים, פיגוריים וכך הלאה.

<u>שער - הגיא</u> : למה 4 ק"מ? ובכן שוב הבעיה היא תקציבית. יכולנו ללכת 8 ק"מ לו היה לנו התקציב הדרוש לכך. על ידי 3,5 ק"מ הראשונים, מבאב-אל-וואד, אנחנו חושבים שאנחנו פותרים חלק נכר של בעיה במקום הכי כאוב.

בסין: בדרך כלל על שער-הגיא אפשר להרבות דברים: בין מוצא ושער הגיא יש לנו למעשה 4 חלקים של עבודה שונה: חלק אחד, מהכניסה לשער הגיא עד לתחנת הנאיבה של שער הגיא. חלק שני מתחנת השאיבה עד לשורש - יותר גבוה. חלק שלישי זה קטע שעובר את כפר אבו-גוש. וקטע רביעי זה קטע העובר את הקסטל. לגבי הקסטל הפתרון הוא יקר ואנחנו לא יכולים להרים אותו לעת עתה. וההחלטה תיפול פעם, והיא חייבת ליפול, על ידי בנית מנהרה או משהו אחר, בכל אופן ההוצאה היא גדולה, ברצוננו בעתיד לעשות עוקף אבו-גוש, שזה גם קטע שהוא קשור בהוצאה גדולה אם כי כרגע לא לוחץ, אבל ברור שאם אנחנו מתחילים אותו אנחנו חייבים לגמור ולחבר את שני הקצוות, מפני שאחרת לא נוכל להשתמש בו. קטע של כביש בין אבו-גוש ובין תחנת הנאיבה של שער הגיא, אנחנו יכולים להשתמש בתואי הקיים ע"י הרחבתו. לגבי הקטע משער הגיא עד תחנת שער הגיא אנחנו חייבים ללכת או שמאלה או ימינה מהתואי הקיים אבל לא להרחיב אותו, כי יש שם צנור מים עוד מזמן הבריטים שאנחנו לא יכולים לפגוע בו. היות

ואנחנו חושבים שאחד המקקים הקשים הוא בקטע הראשון של התוואי הזה, וההוצאה הכוללת היא גבוהה ביותר ואז מטבע הדברים אנחנו מתישבים כאילו על קטע שאנחנו חושבים שהפתרון הזה הוא הכרחי ובאופן יחסי הוא יתן מיד את ההתפעה שלו בתנועה.

שהמי : כמה אנשים שאלו בקשר לעקיר: ובכן, פרשת עקיר - זרנוגה דחיפותה כפולה

א) הכביש הישן, מזמן המנדט, עובר בהמשך הכביש בית דגון, רחובות, דרך הכפר עקיר ובמשך לחולדה וכך הלאה לכביש ירושלים.

ב) הכפר עקיר התפתח ביבתיים והוא שוכן ממש על הכביש ולא מאפשר מעבר סדיר של תנועה עוברת בין-עירונית למקום הזה. יש צורך דחוף להפנות את התנועה לכיוון אחר. התנועה תופנה מהפנה, איפוא שעקיר נגמרת בתפנית ינירה נצבת מערבה והיא תצא על יד מרכז התעשיה של המועצה האזורית גבעת ברנר, ותתחבר לכביש גבעת ברנר - רחובות, חוצה אותו וממשיך לכביש 13. הקטע הזה בין כביש 12 לכביש 13 יוריד חלק נכר מהתנועה שעוברת היום בבית דגון, ראשון לציון, נס-ציונה, רחובות, בצורה כזו שאפשר יהיה להמשיך בכביש 13 ואח"כ להכנס לרחובות מדרום.

מ ס ר : (הערת ביניים) הענין הוא הרבה יותר מסובך מאשר נראה. פתוח רחובות - נגיד ככה, הרזרבה היחידה של קרקעות הממשלה למען פתוח רחובות - היא לעבר יבנה. היום דרכי הגישה לאיזורי תעשיה מסריימים כגון, איזור התעשיה של קבוצת שילר וגבעת ברנר הם בלתי אפשריות. בטביל להגיע היום לאזור תעשיה זה נגשים בכביש הגישה לגבעת ברנר של 3 ס' וחוצים את כל המשק בזמן שהיום קם שם מרחב תעשיתי רציני זה דבר עליוני. כביש מס' 13 שאתה מזכיר אותו יהיה עמוס מאוד מאחר והוא בא לשרת את נמל אשדוד ואנחנו לא רוצים על הציר הזה לכיוון תנועה מקומית היות והוא הופך לעורק ארצי של אשדוד - ירושלים.

שהמי : היתה שאלה בקשר לגשרים בכביש סדום - אילת. ובכן בין חצבה לבאר - מנוחה יש לנו 3 גשרים על ואדיות הפארן, המרזבה והצופר. הבעיות האלה לא באו על פתרונן עד עכשיו. אנחנו מתכננים אותם. הבעיה היתה שלא היו נתונים היורא-וליים, כדי להתבסס עליהם. אנחנו יוצרים מודלים מיוחדים בכדי להתגבר על הצד ההידראולי החסר וחושבים בשנה הבאה לגמת לבנין הגשרים. בחלק השני בין באר מנוחה - לאילת יש רק בעיה של נחל חיון, כבעיה רציבית. פה כתוב בספורט המשך העבודה ולא כתוב סיום העבודה. ז.א. שאנחנו ממשיכים בעבודה.

עכשיו בקשר למיעוטים, תיירות וכו': זה כרגיל, כלול בתקציב כביש גישה כ- 2,5 מליון ל"י.

<u>בקשר לאבא הלל סילבר</u>, היתה כאן שאלה מה זה? ובכן זהו הכביש מיוצא מצומת עלית בכוון להרצליה. הוא מעביר תנועה מקומית ותנועה עוברת ואנחנו משתתפים בהרחבתו של כביש המבוצע ע"י עיריית רמת-גן.

י. שיין: אני רוצה לברך את יוזמת הנהלת מ.ע.צ. והנהלת משרד העבודה בהכניסם לתכנית, יותר מאשר בעבר, את הנושא שנקרא כבישים אזוריים, לא בסרמי-נולוגיה המובהקת של מ.ע.צ., כי אם לפי מה שאמר מנכ"ל משרד העבודה, כלומר דברים הנקראים כבישים אזוריים והמשמשים כגישה לכבישי הגישה. יש פה דברים חשובים ואני רוצה לומר שכהתחלה זה יפה. אבל בישיבה הקודמת, כשהוגשה התכנית הנוספת לזו שבשיתוף עם הבנק, הופיע סעיף גדול יותר בנושא הזה של כבישים אזוריים ואני מביע בזה משאלה שהנהלת מ.ע.צ. תכין תכנית החורגת מתחום שנת כספים אחת כדי שהציבור, בסרכאות כפולות, יוכל לחוות את דעתו על מוקדם ועל מאוחר.

גבירץ : ברצוני לדבר על דברים שאינם ברשימה ונראה לי שמצבם קשה וצריך לחפש דרך כיצד להגדיל אותם. בעיקר בהתחשב במצב של הכבישים בגליל העליון, כלומר הקטע מירון - גוש-חלב, הוא ממש הרוס ובישיבה הקודמת כאשר דיברנו על הוצאות השפורות דובר על הקטע הזה ואין ספק שבסביבה הזאת ישנם תיקונים רציניים מאוד, ממש מיקום של כבישים שיש לעשותם. האם מצאו דרך לעשות זאת או אולי זה כלול ב-4 מליון שפורות? אם זה כלול הרי אני נרגע. אם לא, הייתי מחפש דרך כיצד לעשות את זאת. לאחר שמענו את ההסברים לרשימה, אני מודה, קשה מאוד להצביע על דבר מיוחד, כי כל דבר שנגשו אליו, כאשר שמענו את ההסבר, הוא הניח את הדעת. אני מוכרח להודות, הדברים באמת נראים חשובים, אני רק מקוה שהדברים האלה בגליל העליון לא נשכחו.

קליין : דבריו לא נרשמו.

ש. גרינשפון : בקשר לקריטריונים כלכליים שהזכרת (למסר), דברת על כמות ההובלות ותנאי שיתות. ראשית הייתי רוצה לדעת באיזה מידה יש ביסוס כלכלי לפרויקטים שאתם העלתם כאן? אני מבין שכאשר מגישים תכנית אז יש, כחומר לואי, ביסוס כלכלי לחומר שמגישים. להבהרת דברי אתן דוגמא: כביש חיריה - אזור נבדק ע"י ס.ע.צ. בשנה שעברה, אומדן ההצעה היה 2 מליון לירות, נפח התנועה שם היה בערך 10.000 כלי רכב ואז נמצא הכביש כבלתי כדאי מבחינה כלכלית. היום האומדן עלה מ-2 מליון ל"י ל- 3 מליון ל"י, ז.א. ב-50% ונפח התנועה עלה אולי ב-20%. השאלה היא איך זה מתיישב עם הבדיקה הכלכלית שנערכה בשנה שעברה. משום כך הייתי רוצה להדגיש, שחשוב מאוד להביא לגבי כל פרויקט ופרויקט בדיקה כלכלית וביחוד לגבי הפרויקטים שהם כלכליים באופן מובהק, על מנת שאפשר יהיה לדון לגופו של ענין. אני יודע שיש קריטריונים בינלאומיים לזה, אבל השאלה היא קודם כל, באיזה מידה הקריטריונים האלה טובים בשבילנו? יכול להיות שאצלנו התנאים הם אחרים ואנחנו צריכים לבחון את הקריטריונים לאור המצב אצלנו. דבר שני, דברת על תכנית של הבנק העולמי. עד כמה שייכתי בתכנית, אז כביש אשקלון פלוגות מופיע שם בשנת 1966/67, אני מבין שכאן אתם מקדימים את העבודה.

ברוצקוס : יש גם 3 כבישים, שלמעשה לא הטפקתי לבדוק, אבל נדמה לי שבכל זאת רצוי לדון עליהם. אלה בעיות של תואי. זהו עוקף חדרה, עקיר - זרגוגה וכביש אשדוד. כמו כן יש גם שני כבישים שהם באופן מיוחד כבישי תירות, העוברים בנוף יוצא מן הכלל ופשוט רצוי לתת להם יותר חשומת לב. זה שבחה - כנרת, ז.א. הרחבתו. ראינו אמנם תוכניות בודדות, שהיו יותר מדי סטנדרטיות, בקשר לכך. השני זה כביש ירושלים. יש שם אמנם הרבה כבישים אבל הייתי פשוט מבקש שהשולחן הזה יקבל החלטה שהתוואי המפורש בכבישים אלו יתואם עם המחלקה לעפור נוף הארץ. הערה נוספת: יש גם 4 כבישים, שכמה פעמים לא רק הזכירו אותם אלא הכירו בעדיפות מסויימת לגביהם ובכל זאת הם כל פעם נופלים, זה: גוש חלב ובירנית, אמנם יש שם דרך. נושא חשוב יותר זה כנרת - מנחמיה שם הכביש עובר את הירדן. כביש רביעי שלא הוזכר, דבר קטן אמנם אבל מאוד חשוב, וזה גשר בין ראש פינה לחצור. ידוע שחצור אחת מהערים שלא כל כך הצליחו. והיו לכך כמה סיבות מקריות לגמרי, אבל סיבה אחת היא, שלחצור יש כביש גישה אחד ובו התנועה לא עוברת, כי זה לגמרי הצידה. קטע חדש בין ראש פינה לחצור ישנה את המצב.

מ ס ר : יכולתי להוסיף לרשימת ארבעת הכבישים שלך (לברוצקוס), בלי לחשוב מעמיים, עוד 30 כבישים שהם חשובים מאוד, אולם אולי תוכל להגיד לי אתה האם אחד מארבעת הכבישים שהזכרת עדיף על משהו מהרשימה הזאת? אני רוצה להבין, האם אתה חושב שבסדר העדיפות שלך עדיף אחד מהארבעה על משהו מהרשימה הזאת?

ברוצקוס : אני חושב שחצור - ראש פינה ואולי גם כרם בן זמרה, שהם דברים קטנים, אם נוכל למחות לצמצם במקומות אחרים, אז תוכלו כבר להכניס את שני הקילומטרים האלה.

מ ס ר : זאת אומרת שאתה מציע להכניס שני פרוייקטים אלה על חשבון הכבישים העורקיים. נקח זאת בחשבון.

י. גיא : הסיווג האנסטרקטי של הקריטריונים, למעשה, היה ברור לי מראש, גם של אותם קריטריונים שהם לפעמים קובעים יותר מאשר אנסטרקטים. דהיינו, המציאות גם איפה שיש את האפשרות להשקיע איזה עבודה, חלוקה וכו'. השאלה איפה, אם כי אני בטוח שאיש לא יחשוד בי שאני מסיל ספק בעצם הבחירה של ס.ע.צ., אם סדר העדיפות לגבי אותם 31 או 34 סעיפים נקבע מתוך רשימה של 50, 100 או 200? שבית, יש עוד קריטריונים שהם קובעים לקיבולת הנוכחית של הכביש, לעומס הצפוי במשך השנה ובמידה מסויימת גם המספר של התאונות שהיו. אז כאן יתכן מאוד, אם כי ברור לי דבר אחד, שאם היינו מציבים כאן לא 31 פריטים אם לא לכל אחד מאתנו היתה דעה נוגדת אז לפחות היו ארבעה-חמישה אנשים שכל אחד היה אומר זה יותר חשוב מזה. נקודה שניה, והיא נראית לי כיותר חמורה, וכאן נדבר על קריטריונים שהם בינלאומיים והם נוגעים למה שצריך להיות כביש ומה צריך כביש לכלול, זה אמנם נכון שאתה הזכרת (למסר) שאנחנו ישבנו ודיברנו על נושא זה לפני חצי שנה, אבל יכול להיות שאני מאותם היהודים שלא מקבל זאת כתשובה. אני חושב שכאן מוכנים לשחות לחבך את האוצר

שלא יתכן שהיום בסתכל על פס אספלט בתור כביש. זה סלילה של פס אספלט שזה יהווה כביש. ידוע לכולם, ביחוד לאלה העוסקים בכך, שלפעמים סידור צומת הוא יותר יקר מאשר סלילה של קילומטר כביש. לסדר גודל ההעקפה בתוראי או סדר גודל בצומת, או סדר גודל בכל אותם הדברים שהם קובעים לא רק את הבטיחות אלא גם את הזרימה של הכביש, זה איננו נופל מכל יתר הדברים. אם זה אמנם כך, אני הייתי עוזב כרגע את הצד הריאלי-טכני, שבניה אפילו אם הקרן בשנה הבאה תגדל באופן נכר, עצם ה- 15 מליון לא עמדו בשום יחס לאותם הדברים שצריך לעשות, בשאלת איפא, השאלה אם אין מקום לשינוי המדיניות, מבחינה זאת שאנחנו אומרים שכשם שכביש בארצות הברית, בקנדה ובאירופה כולל את כל האביזרים, זאת אומרת לא רק את אביזרי הבטיחות אלא גם סידור של צמתים, אם אנחנו לא צריכים ללכת בדרך זו.

אברזי : אני חוזר לכביש ירושלים באב-אל-וואד, לענין הקסטל. איננני יודע מתי זה יצא לפועל, אבל אני רוצה להביא בפני הנוכחים כאן את הדחיפות שבדבר על יסוד המבחנים העליהם דיברנו מראש מהבחינה הבטחונית. ובכן אתם מכירים את מבשרת ירושלים שהיא מתחילה ממוצא למטה, ומסתובבת עד למעלה הקסטל והמשכה הקסטל עצמו: שלושה יישובים שאנחנו מעבדים אותם ורוצים ליצור מהם יחידה אחת ואיננו מצליחים מפני שאין קשר ביניהם. אין שם כביש ממבשרת ירושלים לחלק הזה, כלומר חלק של כביש ואחר כך איך להתגבר ולעבור את הכביש הראשי, אם בצורת מנהרה או בצורת גשר. אני מציין את הנקודה הזאת אם כי איננני יודע אם אשר להביא זאת כעדיפות על איזה סעיף כאן. אבל ברצוני להביא זאת לתשומת לב הועדה הזאת שאנו רואים בזה אוביקט חשוב מאוד לפיתוח המקום ולגיבוש מספר גדול מאוד של עולים, שעכשיו קשה לנו מאוד להביא אותם לידי גיבוש חברתי, משקי וגם מוניציפאלי.

כביש 2. - בתניה - חדרה: זה בוודאי כולל את הקטע שהיום דיברנו עליו.

קיסריה - חדרה?

תל-אביב - לוד: האם הרחבת הכביש זהה עם הבעיה של רעיון האוטוסטרדה מתל-אביב ללוד, או זנחו את בעית האוטוסטרדה חלף שזה התעופה, או שזו תכנית שאינה קשורה ברעיון האוטוסטרדה? התקציב הוא על 51 מליון ל"י ומאחר וכבר אמר היו"ר שיכול להיות שהאוצר יוסיף, במינוס לפני זה, אז מה הוא קו הנסיגה שלנו? האם ישנו קו נסיגה? ואם כן אז אולי יש לציין את הדברים שהם שניים במעלה במובן עדיפות. ואחרון אחרון, שרוב במיוחד לנו במשרד הפנים: חלק גדול מכבישים אלה חוצה רשויות מקומיות. אני אבקש, לא בהזדמנות זאת, ממר בסין או מר שהמי להגיד לנו באיזה מהם יש להביא בחשבון השתתפות מצד המועצה המקומית וכן אם כבר יכולים להגיד לי באיזה אחוז? כי ידיעה זו בשלב די מוקדם דרושה לנו בכדי לעזור לכם.

רבינוביץ : אני רוצה לנגוע במשרד קטן. למען האמת איננני יכול להגיד מה להוריד או מה להוסיף לרשימה זאת. אולם הענין שאני מעלה כאן, זה ענין של שירת יהודה - ברקת (וילהלמה ומחצבות), צריך היה למצוא פתרון לעסק הזה. אלה שני יישובים הסובלים מאוד וענין זה מהווה משרד רציני.

מ ס ר : דרישה בגודל של חצי מליון ל"י.

ב ס י ן : אני רוצה לענות גם מהו בקשר לענין מירון - גוש חלב וכן הלאה. קודם כל אנחנו מקשים כעת את מירון - גוש חלב או שנקרא לזה סאסא - מירון. הכביש הזה הוא במצב לא מספק ביותר ואנחנו חייבים לפעול בו רק במסגרת של החזקה. איננו יכולים כרגע לפעול בו במסגרת של שיקום, לא מתוך זה שהוא לא צריך את זה אלא משום כך שיש מקומות הרבה יותר גרועים מסגו. במידה שנופל בחלקו של כל החלק הזה משהו משפורות, הרי הדבר הזה יתבטא וכבר היום אנחנו עושים מהו בנידון, בעיקר בקשר להסדרה של העלות ניקוז ומעברי מים, שזה לוקח חלק ניכר מהכסף שאנחנו מכניס משפורות לטמח הצפוני של הארץ.

בקשר לעין-גב: אני יודע שמדברים אתנו כל הזמן על גשר המהווה שם מסרד. איננני אומר שהכביש לעין גב הוא מאה אחוז בסדר, אולם לי בומה שהכביש הנוכחי עונה לתנועה שישנה באותו הסטנדרט שאנחנו במצאים בדרך כלל. אשר לענין הגשר, אני יודע שאנחנו מטפלים בשאלה הזאת על מנת להסדיר את המסרד הזה, שלא תהיה הפסקת תנועה בזמן של משפורות, מאחר והסעבה היא שהגשר הזה לא מעניר, במידה מספקת, את הסים המופיעים בסקרים כאלה.

לבעית חירום - אזור שהועלתה כאן. אני מצטער מאוד אבל האינפורמציה לא נכונה. ההערכה הכספית לא השתנתה בין השנה שעברה לבין השנה ואפשר לבדוק את הדבר הזה. הדחיה לא היתה מתוך זה שלא היה לכך ביסוס כלכלי אלא, פשוט מאוד, מתוך זה שלא הספיק לנו הכסף למה שאנחנו דרשנו, וחייבים היינו לוותר על מהו. ויתרנו על הדבר הזה מתוך הסיבות הבאות:

א) לא היה לנו מספיק כסף כדי לגשת לביצוע העבודה הזאת.

ב) יש לנו קניינים גדולים מאוד בקשר לתכנון שם. הקניינים הם שנאמצע נמצא שם קו המים ירקון ב', הם סטו הרבה מן התוואי וגורמים לנו קשיים שאנחנו לא יכולים להסתדר בנקל.

ג) ישנה פרובלמה של הישוב גנות, שלפי התכנית האזורית הם היו צריכים לצאת לגמרי לכביש אחר. בכל אופן אנחנו מחפשים להם דרך כדי לקרב אותם למרכז, תל-אביב. מסיבות אלה היה לנו קשה מאוד להתגבר על התיכנון ואנחנו חושבים כביש זה באמת להכרחי ביותר. אשקלון - פלוגות: אנחנו ראינו את אשקלון כפעולה אחרונה בתוך התכנית החמש-שנתית. אני רוצה לומר לכם שאנחנו כיבינו כמה דברים, הקדמנו ודחינו. אנחנו גם לא מתכוננים לגמור השנה את אשקלון - פלוגות, ברצוננו להכנס ולעשות חלק מהעבודה, ואני רוצה להגיד לכם רבותי! אתה יוצא מתוך הנחה מסויימת ואחר כך מתברר שההנחה זאת היא לא נכונה, כך קרה במקרה הנ"ל. יצאנו מתוך הנחה שהכביש הזה יחזיק מעמד והנה זה איננו כך. לא אומר שצריכים להאחז בתכנית שעשינו אך ורק אנחנו מצאנו שיש לחץ של יתרוני השביבה, ומי שנוסע מכיר ויודע שהלחץ מוצדק, ואנחנו חייבים להקדים ולהכנס לשם.

נאמר לענין של תיאום עם החברה לעיפור נוף הארץ: ובכן בקשר לשנה ושער-הגיא. אנחנו אמנם כן מתחדלים לבוא אתם לאיזה שהוא תיאום מתוחף, כי אנחנו מעוניינים לתת כרגע תשומת לב לאטטסיות של הכבישים ודוקא אני עומד בקשר אתם, אולם, לצערי לא אני ולא הם לא התקדמנו בנושא זה.

גוש חלב - בירנית, כנרת, ראש פינה, וגוש חלב כרם בן זמרה. קודם כל רבותי! לא כל עבודה שמדברים פה עליה היא כל כך קטנה שאפשר לותר באיזה שהוא מקום על קילומטר ולעשות את אותם 2 ק"מ. דוקא הטטחים האלה הם טטחים הרריים הדורשים הוצאה די גדולה ובעיקר בעבודות אדמה וחצוב. אני בכל אופן לא משוכנע שאנחנו חייבים לבכר אותם על איזה שהם פרוייקטים אחרים שאנחנו הכנסנו לרשימה זו. אנחנו נהחלט לא מתוכנעים בכך, ואינני רוצה שמישהו יתכסה ויציע או ידבר בשם של מישהו אחר. כשמדברים אל ענין של הצבא, אז הצבא יש לו פה והוא בא ואומר מה שהוא דורש וכן הלאה.

נאמר לאביזרי בטיחות בדרכים ונאלת מימונם. בעיה זו חוזרת ומתעוררת. ובכן זהו נושא שאנחנו מחלבמים בו ובעיקר מן הבחינה התקציבית. יש הבאים ואומרים לנו: "אפילו ספרצים אתם לא רוצים לעשות בתוך הכבישים החדשים!" רבותי השאלה היא מה עדיף?!אר יותר נכון מה אנחנו יכולים לעשות.?אז יש איזה שהיא בחירה והיא כנראה נכונה ביותר, כבישים של ארבעה נתיבים עם חלוקה באמצע הוא נמוכן בטיחותי הרבה יותר טוב מאשר כבים שאין בו את הדברים האלה. ואני שומע מדי פעם בפעם ככל מה שאנחנו מתקדמים בק"מ כביש יותר, הרי אנחנו מוסיפים לפחרון. עכשיו אם אנחנו בנוא ונגיד: נכון. אבל צריכים לסדר את הצמתים וצריכים לסדר את המעברים העיליים, אז כרגע אף אחד לא בא וסותר את הצורך הזה. אזי בשאלת השאלה מה לעשות? האם להביא את כביש תל-אביב-חיפה עד הגמר? או לעשות חלק מסנו אבל להוסיף בחלק העשוי מה שהחסרנו כשעפלנו לפני 5 - 4 שנים כשהכינונו את התכנית של הבנק.

(מסר-הערת ביביים - ואז הנחת במפורש שאביזרי בטיחות יבואו מקרן הבטיחות).

ובדור שאם אנחנו נלך ונגיד שמאותו התקציב אנחנו נעשה את כל האביזרים האלו, הרי בשנה הבאה, בכסף שאנחנו מציעים, לא נגיע לצומת של חדרה. ז.א. שלא נחבר את עוקף חדרה עם הכבים שאנחנו רוצים לגמור אחר - עד ואדי ערה. אז שוב נשאלת השאלה אם אנחנו יכולים לבוא ולהגיד: "טטע בעשה קודם כל את הכביש ואחר כך נחזור כדי לעשות צמתים. או שאנחנו באים ואומרים "טטע אנחנו בעשה את הכבים ומישהו יעזור לנו בתוספת של תקציב כדי לעשות צמתים וכו'. אבל אני אומר להיפך. אם אנחנו, מה יותר מוקדם, נגמור את כביש תל-אביב-חיפה, לדוגמא, כמובן אם נסכים לכך שהוא הכרחי ביותר, הרי שאנחנו נשתחרר מאוביקט אחד רציני הצוכל ללכת לאיזה שהם אוביקטים אחרים, שאנחנו כרגע מזניחים אותם. הנה אנחנו היום קפצנו לנושא שנקרא כביבים אזוריים. יש כביבים אזוריים שהתנועה שלהם היא לא פחות מאשר בכביבים ארציים או עורקיים שאנחנו לא נותנים להם את העיפול הדרוש.

אני סומע בפעם הראשונה על קשר שצריך להעשות בין מבשרת ירושלים ובין מעוז-ציון א'וב'. מדובר כאן על קשר שצריך להיות בין מערכת כביעים ע"י גשר או מנהרה. ובכן אין לנו כל הכנית כזאת. ועכשיו ברצוני לשאול אותכם: אנחנו מדברים על הקסטל, ואנחנו מדברים על מנהרה עבור הקסטל, אולם לעת עתה אנחנו עוד לא יודעים אם אפשר לעשות משהו אחר. לדעתנו מנהרה זה הפתרון. אבל נשאלת השאלה מה קודם לשה? ואם בלך לקראת מנהרה לקסטל, כדי לתת קשר לירושלים אר, שעם כל הכבוד ליישובים האלה, שמחלבשים בהתפתחות שלהם, נבוא ונגיד: רבותי אנחנו בלך ונדסיר מם קודם כל את הקשר ביניהם, שהוא קשר של חיים משותפים ושרותים משותפים.

הגשר הקיים בסביב מוצא יראר כזכר לחורבן, כי אנחנו פונים ממנו ויורדים ינר ואתה יכול לראות את זה כבר עכשיו. ברצוננו להגיע השנה עד הגשר של מוצא על הואדי הגדול.

שירת יהודה - ברקת: רבותי! השאלה היא כזאת: ההוצאה שם היא 3/4 מליון ל"י, הכביש שצריך להבנות שם, צריך להבנות ככביש ממדרגה ראשונה, מפני שהוא משמש גם את המחצבות של הסביבה. כמדומני שרק המחצבות של ישראל - אמריקה מעבירים כשלושה אלפי טון ליום, ועכשיו אולי יותר. רציבו להכנס לאיזה שהיא שותפות אתם, אולם השותפות שהם הציעו לנו לא ענתה לתנאים שלנו לגבי הצורך הגדול עיד בכסף. הכביש נהולך מבן-עמן דרך גבעת כח בחשובים ומגיע לראש העין, הולך ונהרס והתוואי שלו אינו ערוה לתבועה של היום ובעיקר למכוניות הכבדות הנעות בו. אינני יודע מי מכם נסע לאחרונה בכביש זה, מכל מקום הוא כולו הרוס ואנחנו בטוח פנים לא יכולים להחזיק אותו באמצעים קונבנציונאלים, כלומר התזקה רגילה, אנחנו צריכים עכשיו להקים של הכביש הזה ולצערנו לא היה לנו העוז לבוא ולשים את הדבר הזה על השולחן. זה כ-30 וכמה ק"מ, כמדומני, וההוצאה היא עצומה. אני מסכים שאנחנו גורמים עול לישוב, האוכל אבק, ופשוט אנו צריכים הוצאה גדולה מדי בשביל הפתרון ולא העזנו לעשות זאת.

מ ס ר: רבותי, חרגו לי גם להעיר כמה דברים ולסכם. אני אערבב קצת את ההערות ואת הסכומים אבל אשתדל כל פעם להגיד מתי זה סיכום ומתי זה הערה. ובכן, לנושא צמח - עין גב, אני רוצה לסכם שאנחנו נבדוק את הענין, זה נושא שעדיין בדיקה. יכול להיות שבצטרך להגיד שלכביש אזורי זה עדיפות ביחס לאחר, מכל מקום נבדוק ונראה.

לנושא צאלים-רביבים: צודק א. קליין, שהכביש צאלים - רביבים הוא חלק של עורק שמו הנגב המערבי, הבשור, צאלים, רביבים, שדה-בוקר, משאבי שדה, ומשם מצפה רמון, אורון ועין יהב, אני חושב שלא צריך לדחוף את זה בחוליה שמה צאלים - רביבים, כל עוד שהציר הזה איננו מובטח ומוכר כציר, אינני מתכוון לעבוד על אף קטע שהוא, כי במידה שלא מובטחת הרציפות של הציר משדה בוקר ועד סעד, בגלל גורמים שונים, אז אין טעם ללכת ולהשקיע בלב מדבר כביש שהוא יגמר בלא כלום. לאחר שענין זה יובטח תבוא שאלה של סדר עדיפות. איזה מהקטעים צריך להעשות קודם. אני לא רוצה לעשות את החשבון עכשיו מי הרס ומי לא הרס, מי שהרס ישלם. אולם אני מוכן לעשות את החשבון מה יהיה לאחר שיקומו, אם יהרסו אותו מחדש אז אין טעם לעשות אותו. אי לכך אני כרגע לא מבטיח שנבדוק את הנושא, להיפך אנחנו לא נבדוק אותו כל עוד שלא הבטחנו שהציר הזה כולו עומד ברשות התכנית הארצית לסועדי ביצוע אפשריים.

לנושא חיריה - אזור, הבדיקה הכלכלית: הייתי יכול להגיד כמו בסין, זה כבר נבדק. אני מרגיש פה כל כך חזק שאני יכול לומר, אתם יודעים מה?! הרי אנחנו בצטרך לשבת על התקציב ממילא, אם יש לך שפיקות, (לש. גרינשפון- אתה, נדמה לי, לא מזמן עשית שפירת חבועה חדשה) אפשר לעשות כל בדיקה מחדש. אני מבקש שבסין יגרום לזמון פגישה בין שי ובין עילם שיבדקו את הענין.

אני רוצה לסכם פה, שאנחנו נענה לבקשתו של אברזי ושאתם תעבירו לו, מתוך הרשימה הזאת, את כל הכביעים שהם תדרש השתתפות עיריות לפי הסטנדרטים המקובלים האלה.

אני רוצה להגיד משהו על קו בסיגה. אני לא מתכוון לטגת, אני יכול לפול גם במטלה ואני יכול לפול בכל מיני מקומות אחרים. ובכן, באם נפול ונקבל סכום אחר אז לפי הנוהל, שהיה לפני שנה, נביא את הרשימה המעודכנת לדיון כאן. אם יתוסף לנו, ואני לא מוציא את זה מכלל אפשרות

הרי שיש לפחות עוד אוביקט אחד שלא העליבו אותו פה ושעלול לצוף ברגע האחרון והוא אוביקט עין-יהב - אורון לאור המסצאים של הסקר. יכול להיות שיהיה עוד סכום, בכל אופן אני לא יודע כמה נוכל להוציא השנה, אני חושב שכ- 3-4 מליון לבטח נוכל להוציא. אני רק אומר שבמידה ויהיו שנויים בתקציב נביא את זה הנה כרגיל.

ברצוני לומר משהו לדבריו של ידידי יהודה גיא: אני מתכוון ליזום בהקדם פגישה נוספת בעניין קרן הבטיחות. דוקא שקרן הבטיחות תגדל מחייבת מחשבה שניה, שליטית ורביעית תביבו. בואו נפסיק רגע לחשוב במושגים משרדיים, הרי לכסף אין ריח, אם הוא בא מתקציב הממשלה או אם הוא בא מקרן בטיחות או אם הוא בא מהבנק. הימים יעבבו שלושתנו ושאלנו את עצמנו מה תהיה מדיניותיבו ביחס לקרן הבטיחות. האם אנחנו צריכים לדאוג שקרן הבטיחות תשתתף פה או אנחנו צריכים לדאוג שקרן הבטיחות תלך דוקא לאוביקטים שהם אינם כאן. אני בעולם לא ראיתי כל גיבוד בין אינטרס הבטיחות לבין אינטרס פתוח רשת הכבישים. שני הדברים באים לטלב מטרה אחת ששמה סטרוקטורה קרקעית-יבשתית בטוחה ככל האפשר ובוחנת את האפשרויות המובות ביותר לאזרח.אז כמובן שזה שם דגש על זה והשני שם דגש על הדבר השני ואנחנו הרי רוצים לעבוד ויש את כל הטיבות לכך, אפילו הטיבות הפוליטיות שני המשרדים יעבדו בתיאום מכסימלי ולי נראה שניתן לפשר בין העמדות. נכון שיכול להיות ויכות על דברים שהם לא בדיוק בטיחות, לטבל מפרצי חניה, כן או לא. אני יכול לבוא ולהגיד דבותי, אני לא נותן לחבות על הכבישים שלי אלא אם מישהו יתן את הכסף לכך, כמו שאת תא ההמתנה בונה אגד, אני יכול להציע מחר, לדוגמא, שנגיד לאגד, רבותי! אתם רוצים רשת חניה? אתם רוצים תחנה? הבוא עליכם ברכה, תקימו תא המתנה ומפרץ חניה. ואז כמובן זה יגיע לשוק התעריפים ואגד, הרי זאת "חברה ללא רווחים" תפנה לממשלה וזה יכנס בדלת האחורית. אני רק בתבקשתי על ידי יהודה גיא להסביר מהו מהות המחסור ואילו אני הסברתי מהי המהות המספרית. במידה שבמגעים יתברר שבוטא זה או אחר של ריהוט הכבים, (אתה בונה בית אתה צריך לרהט אותו, אתה בונה כביש אתה צריך לרהט אותו) כלומר, שזה צריך כן להכלל, אז נבוא ונגיד, מצטערים האומדן התקציבי שלנו מוטעה ונמצא דרכים איך להסביר את זה. אני רק רוצה להיות חד משמעי באומדנים תקציביים של הדברים שמילא אינם כלולים. אני מניח שיהיה איזה סבוך, וזאי נועדת שרים לעניני כלכלה בממשלה, תקציב, ועדת הכספים של הכנסת - כמו כל שנה, הרי אין חדש תחת השמש. עכשיו לסכום: אני יודע שאפשר יהיה להוסיף כהנה וכהנה לרצוננו לסלול אבל הכל זה יחסי. המינימום שלי הוא לא המינימום של ברוצקוס וגם לא של קליין, גיא, רבינוביץ וגם לא של יוסקה שיין. ואני מניח שהמינימום שלי יהיה בטיל אגף התקציבים מקסימום. אנחנו נחזור הנה אחרי הדיון התקציבי. אני רק שמח לציין שהרטימה הזאת בכללותה מומלצת על ידי הפורום הזה, עם כמה סייגים אמנם שאותם ביטאו החברים. אני רוצה להדגיש שאף אחד לא הציע למחוק שום דבר וכל ההצעות היו להוסיף,יהיה זה על ידי הגדלת ההשקעה באותם האוביקטים ויהיה זה תוספת לאוביקטים. זה חכוב לנו מאוד לדעת זאת, בסך הכל זה יחזק אותנו ברוח הקרב שלנו שלא נצטרך קווים מנחים. השעה היא 5 ולפי הנוהל שלי בתום שעתיים מפסיקים. חשבנו שאולי יטאר קצת זמן למסור אינפורמציות היות ואני לא רוצה להפר את הנוהל, אז או שביתיבה הבאה במסור אינפורמציה או שבזמן ישיבה מיוחדת על אינפורמציה וגם הרצאה על מצאי הסקר הראשונים.

הישיבה נגעלה.

18/2/11

סכום דברים פישיבת שנתקיימה ביום 25.11.64

על הנושא: הקרן למניעת תאונות תדרכים

נוכחים: מר טסיר - שר האוצר
מר בר יהודה - שר התחבורה
מר פסר - מנכ"ל משרד העבודה
מר בר-זאב - מנכ"ל משרד התחבורה
מר זנדברג - הממונה על התקציבים - משרד האוצר
מר רמון - יועץ כלכלי לשר התחבורה
מר נבו - משרד התחבורה
מר לב - משרד התחבורה
מר תישל - משרד האוצר

מוכם על דעת כל הצדדים כי:-

1. סכום של 7 מליון ל"י מתוך 13 מליון ל"י אשר יכנסו לקרן למניעת תאונות תדרכים יחולק כדלהלן:

סך של 4.5 מליון ל"י ירשם התקציב מתוך התחבורה וינוצל לבצוע פרויקטים למניעת תאונות בדרכים לשפור התעבורה לפי הבעת שר התחבורה.

סך של 2.5 מליון ל"י יוקצב למע.צ. לבצוע פרויקטים אשר נכללו בתקציב מתוך כביסים ואשר בצוע יתואם בין שר התחבורה לשר העבודה. באם יהיו חלוקי דעות בין השרים יובא הנושא לדיון בפני שר האוצר.

2. סכום נוסף של 1.2 מליון ל"י יוקצב למע"צ לבצוע פרויקטים אשר נכללו בתקציב מתוך כביסים לפי אותם עקרונות דלעיל מתוך 6 מליון ל"י הנותרות בקרן (הקרן הנוכחית) הרשומה בתקציב רגיל.

3. כל הסכם בין שר התחבורה ושר העבודה, יהיו במסגרת חוק התקציב כפי שאושר לכנסת ולא יגרור הגדלת תקציב המדינה.

תל-אביב בכסלו תשכ"ה 21
24 בנובמבר 1964

6(11)112

אל : מר ש. אמיר, מנהל האגף לאזורי פתוח, מלאכה וקואופרביה,
משרד המסחר והתעשיה, ירושלים.

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

הנדון: <u>בניין חדרה-תיפה - קטע קיטריה.</u>

הזמנה לישיבה נמסרה למר ז. אלנבוגן מאגף
התקציבים שהבטיח להעבירה אליך במדה והוא לא יוכל
להשתתף.

הנני מצטער צער רב שהזמנה לא הגיעה אליך.

באשר להערותיך, אשמח אם אקבלן בהקדם האפשרי.

ב ב ר כ ה,

מ' שחמי
סגן מנהל מע"צ

העתק: מר זאב אלנבוגן, אגף התקציבים, האוצר, ירושלים.

אג/22

18/2/11

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

ירושלים ח' בכסלו תשכ"ד
24 בנובמבר 1963
116401 / 5644

אל : מ. שוהמי, סגן מנהל מ.ע.צ. רח' ליבקולן ח"א

ע. לביא, אגף התקציבים, האוצר י-ם.

בהמשך לשיחה שקוימה בין ח"ת שוהמי, שנירר ומרץ ביום 21.11.63, הנני מצרפת בזה העתק נוסף של תזכיר מיום 23 ביוני 1963 בנדון : "תוכנית ארצית מורחבת לסטירות תנועה".

ברצוני לציין שהתוכנית עוברה בועדה שהשתתפו בה נציגי מ.ע.צ. משרד התחבורה והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. הועדה שעברה תוכנית זאת ראתה בה תוכנית שוטפת למספר שנים (5 או אף יותר) בהנחה שהיא מקימה את דרישות הגופים השונים לנתונים.

בישיבת סכום שהתקימה ב-19.7.63 אושרה התוכנית לכל פרטיה והוחלט שמ.ע.צ. ומשרד התחבורה יכניסו בהצעות התקציב שלהם סכום מתאים לבצוע התוכנית החל מאפריל 1964. התקציב לשנה הקרובה מתחלק לשניים, תקציב לרכישת מונים המתחלק גם הוא לשנים, רכישת מונים נידים ורכישת מונים קבועים, ותקציב שוטף להפעלת התוכנית.

לאחר ברורים של משרד התחבורה התברר שהסכום לרכישת המונים הוא גבוה בהרבה וכפי שנמסר לי מתקרב ל-200 אלף ל"י.

ב ב ר כ ה,

נירה שמאי

נ. שמאי
מדור התחבורה

העתק : א. מרץ
משרד התחבורה
רח' יהודה הימית
תל-אביב.

ירושלים, א' תמוז תשכ"ג
23 יוני 1963

א ל: מר שוהמי - סגן מנהל מ.ע.צ., מ.ע.צ., רח' לינקולן, תל-אביב
מר פרנקל - מהנדס ראשי לתכנון התנועה - משרד התחבורה, רח' יהודה הימית
תל-אביב-יפו

מאת: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

רצ"ב "תוכנית ארצית מורחבת לספירות תנועה" שסוכמה ע"י ועדה בהשתתפות נציגי מ.ע.צ. משרד התחבורה והלשכה לסטטיסטיקה. הועדה הוקמה לפי דרישת הגורמים השונים במ.ע.צ. ובמשרד התחבורה בישיבה שהתקיימה לפני מספר חודשים.

אנו מצטערים על האחור בהגשת התוכנית הנובע בחלקו מהקשי לכנס את הועדה ובחלקו מהבדיקות שנערכו בלשכה לסטטיסטיקה ומהכנת האומדן התקציבי.

התוכנית המצורפת גובשה על דעת כל חברי הועדה. החתומה מטה ניסתה את הדברים והעלתה אותם על הכתב ולפיכך אחריותם עליה.

הפרק מ"תוכנית ההרחבה" הדן באומדן התקציבי הוכן ע"י הלשכה לסטטיסטיקה בלבד. האומדן הנו גולמי ומיועד לתת את סדר הגודל של ההוצאה.

לאחר שיוחלט על ביצוע ההרחבה יהיה צורך לבדוק את התקציב לפרטיו השונים ואז יתכן ויחולו בו שינויים קלים.

נבקשכם לעיין בתוכנית המוצעת ולהכין את הערותיכם לישיבת סכום שברצוננו לקיים תוך השבועיים הקרובים.

ב ב ר כ ה

ג. שמאי
מנהלת מדור התחבורה

העתק: המפקח על התעבורה - משרד התחבורה, ירושלים
מר מרץ - משרד התחבורה, רח' יהודה הימית, תל-אביב
מר גרדנביץ - משרד התחבורה, רח' יהודה הימית תל-אביב
מר סור - מ.ע.צ., רח' לינקולן, תל-אביב
מר שנירר - מ.ע.צ., רח' לינקולן, תל-אביב
מר נדביה - " " "
מר עילם - " " "
מר גיא, מסא"ר, משטרה, תל-אביב

תוכנית ארצית מורחבת לספירות תנועה

לפני מספר חודשים התקיימה ישיבה עם הגורמים השונים במשרד התחבורה ובמ.ע.צ. בהשתתפות מר פרנקל, מר שוהמי, מר סור, מר מרץ; שבה הועלתה הדרישה לשפר ולהרחיב את הסטטיסטיקה של ספירות תנועה.

בסיכומה של אותה ישיבה הוחלט על הקמת ועדה בהשתתפות נציג מ.ע.צ. מר שנירר, נציג משרד התחבורה בתחילה מר נחשון ולאחר עזיבתו השתתף מר גרדנביץ, ונציגת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה נ. שמאי.

תפקיד הועדה היה לבדוק מהם האומדנים שתוכנית הספירות צריכה לספק ובאיזו רמת דיוק לפי קריטריונים אלה להציע את ההרחבה הדרושה בספירות.

הועדה קיימה מספר פגישות שעל פי הדיונים בהן עובדה ההצעה המפורטת להלן; על תוכנית ארצית מורחבת לספירות התנועה. התוכנית נועדה בעיקר להגדיל את כמות הנתונים על הכבישים בעלי נפח תנועה בינוני הן ע"י ספירות מכניות והן ע"י ספירות יד.

האומדנים הדרושים מהתוכנית הם: התפלגות התנועה לפי ימי שבוע ושעות היות בכבישים השונים שמתוכה נתן לחשב את ה- ADT ולקבוע את נפח התנועה בשעות השיא. נפח התנועה הכולל יתקבל מהספירות במונים המכניים ואילו התחלקות נפח זה לכיוונים, ולסוגי רכב, תתקבל מאומדנים משלימים של ספירות יד שיהוו גם ביקורת לספירת המונים. אומדנים נוספים להם ישנה חשיבות הם אומדנים על המעמס (המשקל) הממוצע בכבישים השונים.

אומדנים אלה יתקבלו ע"י עיבוד הנתונים מספירות היד בעזרת נתוני מצב הרכב על הגודל של סוגי הרכב השונים ובעיקר של המשאיות.

הועדה דנה גם באפשרות של הרחבת הסטטיסטיקה לבדיקתם של מהירות זרמי התנועה בכבישים השונים; אולם נראה היה לועדה שיש לדחות את הטפול בבעיה זו לשלב שני של הרחבת הסטטיסטיקה הן בגלל ההקף הגדול של ההרחבה המוצעת בשלב זה והן מאחר ובעיה זו דורשת עדין לימוד רב.

בתוכנית ההרחבה המוגשת להלן כוללת שלושה חלקים: I - ההרחבה המוצעת לספירות מכניות; II - ההרחבה המוצעת בספירות היד; ו-III - אומדן תקציבי לביצוע הסקר המורחב.

I. ספירות מכניות - ההרחבה המוצעת

1. התוכנית הקיימת של הספירות

הלשכה מבצעת ספירות מכניות כבר למעלה משנה. התוכנית לפיה פעלה הלשכה עד היום היא כדלקמן:

קטעי הכבישים בארץ חולקו לשלוש שכבות.

שכבה I - קטעי כביש שהתנועה עליהם היא מעל 4,000 כלי רכב ל-12 שעות היום, בשכבה זו 33 קטעים והם נספרו אחת לרבע שנה היינו 4 פעמים בשנה.

שכבה II - קטעי כביש שהתנועה עליהם היא 2,000-4,000 כלי רכב ל-12 שעות היום. בשכבה זו 26 קטעים שנספרו כל אחד פעמיים בשנה.

שכבה III קטעי כביש שהתנועה עליהם היא עד 2,000 כלי רכב ל-12 שעות היום. בשכבה זו 176 קטעים, מתוך שכבה זו הוצא מדגם של 56 קטעים שכל אחד מהם נספר פעם אחת במשך השנה.

בס"ה כללה התוכנית פקידת 240 קטעי כביש בשנה במשך שבוע ימים כל קטע. 60 קטעים כל רבע שנה. 60 הקטעים שנספרו כל רבע שנה התחלקו: 33 קטעים משכבה I, 13 קטעים משכבה II ו-14 קטעים משכבה III.

2. הרחבת תוכנית הספירות

קטעי הכבישים בארץ יחולקו לחמש שכבות:

שכבה I - כוללת ארבעה קטעי כביש שנכללו במסגרת התוכנית הקימת בשכבה I. ארבעת קטעים אלה יספרו ע"י מונים קבועים במשך כל השנה.

קטעי הכביש הם:

כביש 11 - הקטע בין הרצליה לתל-ברוך

כביש 14 - מערבה מצומת גהה

כביש 13 - הקטע בין אזור לחיריה

כביש 1 - הקטע בין אזור לחולון

קטעים אלה הם בעלי נפח תנועה הגבוה ביותר בארץ ולפיכך קיימת חשיבות לעקוב אחר התנועה בהם באופן שוטף.

שכבה II - כוללת את יתרת קטעי הכביש שנכללו במסגרת התוכנית הקיימת בשכבה I, היינו 29 קטעים. הקטעים בשכבה זו יספרו 4 שבועות במשך השנה.

שכבה III - היא שכבה II מהתוכנית הקימת אלא שבמקום שיספרו פעמים בשנה, הם יספרו 4 שבועות במשך השנה.

שכבה IV - את שכבה III מהתוכנית הקיימת נחלק לשתי שכבות. השכבה הראשונה שתקרא להלן שכבה IV תכלול את קטעי הכבישים שהתנועה עליהם היא 1,000-2,000 כלי רכב ל-12 שעות היום. בשכבה זו כ-80 קטעי כביש והם יספרו שבוע אחד בשנה.

שכבה V - שכבה זו היא החלק השני של שכבה III מהתוכנית הקיימת, והיא תכלול את קטעי הכבישים שהתנועה עליהם היא עד 1,000 כלי רכב ל-12 שעות היום. בשכבה זו כ-90 קטעי כביש והם יספרו אחת לשלוש שנים. היינו כל שנה יוצא מדגם של 1/3 מהקטעים (30 לערך) בשכבה זו אשר יפקדו שבוע אחד במשך השנה, כך שבמשך שלוש שנים יפקדו פעם אחת כל הקטעים בשכבה זו, והמחזור יתחיל מחדש.

לפי התוכנית המורחבת יפקדו כל רבע שנה כ-73 קטעים במשך שבוע ימים, 29 קטעים משכבה II, 26 קטעים משכבה III, כ-20 קטעים משכבה IV, וכ-7-8 קטעים משכבה V. בס"ה תכלול התוכנית המורחבת פקידת כ-292 קטעים בשנה למשך שבוע ימים כל קטע ע"י מונים נידים, ופקידה רצופה במשך כל השנה של ארבעה קטעי כביש ע"י מונים קבועים.

3. הציוד הדרוש לבצוע התוכנית המורחבת

הציוד הקים כיום בלשכה לצורך בצוע הספירות כולל 10 מוני תנועה נידים הרושמים את התנועה.

כדי לבצע את התוכנית המורחבת דרושה תוספת של 5-6 מכשירים נידים, 8-10 מונים קבועים (4-5 זוגות של מכשירים לפקידת 4 קסעי הכביש לשני הכיוונים במשך השנה כולה).

פרט לרכישת הציוד עצמו יש לרכוש חלקי חלוף בכמות ניכרת ובעיקר צנורות המתבלים והנפגמים במהירות.

II. ספירות יד - ההרחבה המוצעת

ספירות היד מיועדות להשלים את הנתונים הנאספים מהמונים; לאמוד את התחלקות התנועה לסוגי הרכב בקסעי הכבישים השונים, ואת התחלקות התנועה בין הכיוונים השונים בקסעי הכבישים. בעזרת האומדנים על התחלקות התנועה לסוגי הרכב נתן לאמוד גם את המעמס (המשקל) הממוצע על הכבישים.

ספירות היד יתוכננו כך, שיבוצעו באותם הזמנים בהם עומדים המכשירים על קסעי הכבישים, שיטה זו תבטיח בקורת חצונית על פעולת המכשירים ותאפשר קבלת אומדן טוב יותר על התחלקות התנועה לכיוונים ולסוגי הרכב השונים.

תוכנית הספירות המוצעת

כפי שנאמר לעיל יבוצעו ספירות היד בקסע כביש מסוים באותו הזמן (שבוע) בו יעמוד בקסע מכשיר. השכבות לצורך ספירות היד יוגדרו לכן בהתאם לשכבות שהוצעו למונים המכניים (ראה לעיל).

שכבות I,II - בשכבות אלו יפקד כל קסע במשך 12 שעות היום שתי משמרות אחת לרבע שנה. היינו כל קסע יפקד במשך 48 שעות היום (8 משמרות) במשך השנה.

טעות הדגימה המוחלטת בשכבה זו של אומדן הפרופרציה של סוגי הרכב העיקריים משאיות ומכוניות פרטיות התופסים כ-30-40 אחוז מס"ה התנועה, תהייה 1-2 אחוז.

שכבה III - בשכבה זו יפקד כל קסע אחת לחצי שנה במשך 12 שעות היום. היינו כל קסע יפקד במשך 24 שעות במשך השנה (4 משמרות). טעות הדגימה המוחלטת בשכבה זו של אומדן הפרופרציה של סוגי הרכב העיקריים (ראה לעיל) תהייה 1.½-3 אחוז.

שכבה IV - כל קסע משכבה זו יפקד במשך 12 שעות היום במשך השנה, (שתי משמרות). טעות הדגימה המוחלטת בשכבה זו של סוגי הרכב העיקריים תהיה 4-7 אחוז.

שכבה V - בשכבה זו לא תהיינה כלל ספירות יד.

בס"ה יפקדו 528 משמרות במשך השנה, מהם 8 × 33 = 264 משמרות משכבות I,II, 26×4=104 משמרות משכבה III ו-2 × 80 = 160 משמרות משכבה IV.

תוכנית ספירות היד כוללת פקידת התנועה רק ב-12 שעות היום. ספירות לילה לא הוצעו בתוכנית זו בגלל חלקה הקטן של תנועה בלילה ומאחר ועל התחלקות התנועה בלילה לסוגי רכב בכבישים העיקריים נלמד מתוך "סקר הדרום" שיערך בשבועות הקרובים. לאחר שיתקבלו הנתונים על ספירות הלילה מתוך "סקר הדרום" ניתן יהיה לחזור ולשקול האם קיים צורך בספירות שוטפות לפי תוכנית קבועה גם בלילה או שהפרופורציות של הסוגים שיתקבלו מתוך הסקר, מספקות את הגורמים השונים.

III. אומדן תקציבי לבצוע הסקר המורחב

א. רכישת הציוד הנוסף

ברכישת הציוד המכני הנוסף הדרוש לשם בצוע הסקר יש להבחין בין שני סוגי המונים - מונים קבועים (8-10 מונים) ומונים נידים (5-6).

מונים קבועים

קיימים כמה סוגים של מונים קבועים, על כמה מהם נמסרו לנו פרטי המחיר והם יפורטו להלן:

1. שני מכשירים קבועים המתאימים כל אחד לכביש של שלושה נתיבים עולים 4780 דולר בתוספת 15% הובלה.

היינו מחירם בתוספת 15% בל"י מסתכם ב-3 × 5500 = 16500 ל"י

מחיר זה אינו כולל את ההרכבה בכביש וחבורי החשמל. מכשיר זה יתרונו בכך שאינו עובד עם צנור גומי אלא עם לוחיות מתכת ולפיכך פגיע פחות. על מנת להציב מונים קבועים בארבעה קטעי כביש דרושים לפחות 4 זוגות של מכשירים כך שס"ה ההוצאה לרכישת המונים מסוג זה תהיה 4 × 16500 = 66000 ל"י. יש לחזור ולהדגיש סכום זה לא כולל רזרבה של מכשירים ולא כולל הוצאות הרכבה בארץ.

2. סוג אחר של מכשירים הם מונים קבועים העובדים באמצעות צנור.

2 מכשירים כאלה עולים 1200 דולר (כולל הוצאות הובלה). מחירם בל"י הוא 3600 ל"י. גם מחיר זה אינו כולל את ההוצאות להרכבה ולחבור לחשמל.

5 זוגות של מכשירים אלה (כולל זוג אחד לרזרבה) יעלו 3600x5 = 18000 ל"י.

מכשירים אלה עם רזרבה של מכשירים עולים הרבה פחות מאשר הסוג הראשון. אולם חסרונם בכך שהם מופעלים באמצעות צנור ופגיעים מאד.

ניתן לשכלל מכשירים אלה ע"י תוספת של לוחיות מתכת שבאמצעותם יפעל המכשיר במקום הצנור.

לכל שני מכשירים דרושים 6 לוחיות מתכת (באנגלית Detectors) שכל אחת מהן עולה 320 דולר כולל הובלה.

תוספת ההוצאה בדולרים ל-5 זוגות המכשירים מסתכמת ב-9600 דולר = 320x6x5 או 9600x3 = 28800 ל"י. נוסיף סכום זה לסכום שעולים המכשירים עצמם ונקבל 44800 ל"י = 28800 + 18000.

יש לציין שמחירים אלה (בדולרים) הם מחירי דצמבר 1960 ויתכן שחלו מאז התייקרויות.

כן יש לציין שיתכן ומצויים סוגים נוספים של מונים קבועים שפעולתם טובה ושעולים פחות. יש להמשיך ולהתענין ולמצא את המכשירים המתאימים. האינפורמציה על המחירים והמכשירים נמסרה לנו ע"י מר גרדנביץ ממשרד התחבורה.

מונים נידים

מונים נידים המופעלים ע"י מצבר וצנור עולים 570 דולר כל אחד (כולל הוצאות הובלה). כדי לקיים את התוכנית המורחבת דרושה תוספת של 5-6 מכשירים נידים.

ההוצאה לרכישתם בל"י מ- 8550 עד 9120 ל"י

סיכום ההוצאה לרכישת המונים

1. באם יוחלט לרכוש את המכשירים הקבועים היקריב ביותר (מופעלים ע"י Detectors) ההוצאה כולה תסתכם ב- 66000
9120
75,120 ל"י

2. באם יוחלט לרכוש את המכשירים הקבועים הזולים ביותר (מופעלים ע"י צנורות גומי) תסתכם כל ההוצאה ב- 18000
9120
27,120 ל"י

3. באם יוחלט לרכוש את המכשירים המתוארים ב-2 אבל עם השנויים שיוכנסו בהם, ההוצאה תסתכם ב- 44800
9120
53,920 ל"י

לאיזה סוג של מכשירים שיוחלט לקנות יהיה צורך להוסיף סכום מסוים לרכישת חלקי חלוף.

ההכרעה הסופית לגבי סוג המכשירים שירכשו צריכה להנתן בידי מומחים שיקחו בחשבון התאמת המכשירים לתנאי הארץ, אפשרות הפעלתם ונזקים ותקלות אפשריים בכל סוג של מכשירים.

ב. ההפעלה השוטפת של הסקר המורחב, ספירות מכניות וספירות יד

האומדן התקציבי שיפורט להלן יכלול את ביצוע הסקר על כל שלביו, ספירות באמצעות מונים מכניים וספירות יד, ריכוז שוטף של הסקר ותכנונו, עיבוד הנתונים ופרסום שוטף של התוצאות.

יש לציין שהאומדן המפורט להלן בנוי על ההנחה שהמיון לסוגי רכב יהיה אותו מיון לפיו ערכה הלשכה ספירות בעבר. מר נדביה ממ.ע.צ. העלה באחת הפגישות של הועדה הצעה להרחיב מאד את הפרוט של סוגי הרכב ע"י חלוקת המשאיות לכמה תת קבוצות, בלי ותור כל שהוא על הפרוט של יתר סוגי הרכב. לאחר בדיקה התברר שפוקד אחד אינו יכול למיין את סוגי הרכב לכל כך הרבה קבוצות, ולפיכך לפרוט שמר נדביה הציע יש צורך בשני פוקדים לכל משמרת. יש לכן לשקול זאת שנית למרות ההוצאה הגדולה, יעדיפו הגורמים השונים את הפרוט הרב של סוגי הרכב, יש להכפיל את אומדן התקציב בסעיף 3 ולהוסיף כ-1000 ל"י לאומדן בסעיף 4 -2000 ל"י באומדן בסעיף 5 היינו יקור של העבודה בכ-21,500 ל"י.

להלן פרוט התקציב:

1. ריכוז ותכנון שוטף של הסקר	10,000.- ל"י
2. פקידת כ-300 קטעי כביש ע"י המונים, ביקורת המכשירים הקבועים, ריכוז וארגון העבודה	17,500.- ל"י
3. פקידת כ-528 משמרות ע"י פוקד (ספירות יד) וריכוז הפעולה (כל משמרת פקידת עולה כ-30 ל"י כולל אש"ל ונסיעות)	18,500.- ל"י
4. עיבודי יד, ריכוז הנתונים מסלילי המונים, וחשוב האומדנים המשולבים עם ספירות יד, כולל סמול פנקסי ספירות היד והכנתם לעיבודים מכניים	5,000.- ל"י
5. עיבודים מכניים של ספירות היד	4,000.- ל"י
6. החזקת המונים (ע"י שרות מאורולוגי או מעבדה אחרת)	2,000.- ל"י
7. הדפסות, הכפלות ופרסומים	3,000.- ל"י
8. רזרבה לשם ביצוע ספירות אדהוק בצמת לשם תכנון רמזור וכו'	3,000.- ל"י
9. רזרבה כללית	3,000.- ל"י
ס"ה	66,000.- ל"י

לסכום - הסקר המורחב יעלה כל שנה כ-66,000 ל"י בהשוואה לתקציב הסקר בשנת 1963/64 שהועמד על 37,000, והכולל פרט לספירות מכניות תוכנית לספירת 100 משמרות בלבד ע"י פוקד.

לסכום זה יש להוסיף את ההוצאה החד-פעמי הגדולה לרכישת הציוד הנוסף שהמרכיב העיקרי בה הם המכשירים הקבועים שיוצבו ב-4 קטעי כביש.

יש לזכור שהתוכנית מיועדת להיות תוכנית שוטפת שתחזור על עצמה שנה אחרי שנה ותספק את כל האומדנים הדרושים.

אשר ללוח זמנים להפעלת התוכנית הדבר מותנה באשור התוכנית, ברכישת הציוד הנוסף ובהשגת התקציב הדרוש להפעלתה.

מאחר והלשכה עומדת בחודשים הקרובים בבצוע משימה גדולה בשטח זה, היינו סקר הדרום, נראה לנו כסביר לשאוף להפעלת התוכנית באופן שוטף החל מ-1964/65 ולגשת להכנות להפעלתה בחודשים האחרונים של שנת 1963/64. הנתונים הרבים שיאספו במסגרת סקר הדרום יוכלו לשרת את הגורמים השונים עד להפעלת התוכנית המורחבת.

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב, בכסלו תשכ"ה
בנובמבר 1964

מס' פ/10

אל: מר מ. זנדברג, אגף התקציבים, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: תכניה כבישים לשנת 1964/65 - כבישים שאינם כלולים בתכניה המאושרת ע"י הבנק העולמי.

הסמך: מכתבך מס. 18/2/11 מיום 19.10.64

בשיחות שהיו לי עם מר ע. לביא, ואחרי זה עם מר ש. גרינשפון, בנידון, הודעתי להם שעם בקורו הקרוב של בא כח הבנק העולמי, נפנה עליו בבקשה להמליץ לפני הנהלת הבנק להכיר במספר עבודות שאנו מבצעים אותם ושאינם כלולים ברשימת הכבישים של המלוה.

לא ברור לי למה לא הודיעו לך אנשיך על כך ונשארת בהרגשה שכאילו לא הגיבונו בנדון.

יחד עם זה יש להניח שלא נוכל להכניס את כל הפעולות ובכל אופן לא את העבודות למניעת שטפונות. כמו כן לא היה מדובר גם שיש לנושא זה של שטפונות קשר כלשהו למלווה של הבנק.

ב ב ר כ ה,

ב. בסין

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: למר ע. מסר, מנכ"ל משרד העבודה, ירושלים

/לר

מדף 935

18/21"

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב, בכסלו תשכ"ה
בנובמבר 1964 10

מס' 22/10/17

אל : מר ז. אלנבוגן, אגף התקציבים, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: קידום עבודות

בזמנו, בעקבות דיונים עם מר ש. סורוקר, סכמנו על קביעת סכומים לקדום עבודות בכבישים.

המדובר היה לגבי כבישים לפי הרשימה המאושרת במלוה של הבנק העולמי.

בכל מקרה של פעולה אנו עושים את העבודה בכבישים שנסללים השנה או יסללו בשנה הקרובה, וזה אנו יודעים רק אחרי שהתקציב מאושר. על כן לא ברורה לי כל ההתכתבות בנידון.

ד ר כ ה,
ב. בסון

מנהל מחלקת עבודות צבורי

העתק: להשב מ.ע.צ.

/לר

מדף 907

18/2/11

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים, לידי מר עמוס לביא

מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב , בחשון חשכ"ה
בנובמבר 1964

מס' 22/10/17

הנדון: בקשות לשנויים בתקציב המאושר לשנת 1964/65
מס. 6 מיום 17.6.64 ומס.12 מיום 24.8.64.

אבקשך לתקן את שם הכביש בסעיף: 72.04.119 שנכלל בבקשות הנדונות, לקרוא: כנרת-טבריה-מגדל-טבחה.

כמו-כן יש להגדיל סעיף זה בסך -.720,000 ל"י שנתקבלו מגורמים אחרים עבור תקוני נזקים בכביש זה.

לאור הנ"ל רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת 1964/65 מס.14 מיום 4.11.64.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים (2)

תכ/3

מדף 907

מדינת ישראל

העבודה מ.ע.ש.

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

הננו מציעים את השינויים הבאים בתקציב משרדנו בהתאם להסברים המפורטים במכתב המצורף.

התאריך	4.11.64
מספר	14

~~רגיל~~ / פיתוח

חתימה

אישור תקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים	שינויים מז' ל"י	שינויים לז' ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פתוח כבישים ושיקומם				
7204	שיקום כבישים				
119	כנרת- טבריה-מגדל-טבחה	950,000	1,670,000		720,000
119/91	הכנסות מגורמים אחרים	-	(-)720,000		(-)720,000
					-

מדף 4500

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים, לידי מר עמוס לביא

מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב

בחשון תשכ"ה
בנובמבר 1964

22/10/17

הנדון: בקשות לשנויים בתקציב המאושר לשנת 1964/65
מס. 6 מיום 17.6.64 ומס. 12 מיום 24.8.64.

אבקשך לתקן את שם הכביש בסעיף: 72.04.119 שנכלל בבקשות הנדונות, לקרוא: כנרת-טבריה-מגדל-שבחה.

כמו-כן יש להגדיל סעיף זה בסך -.720,000 ל"י שנתקבלו מגורמים אחרים עבור תקוני נזקים בכביש זה.

לאור הנ"ל רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת 1964/65 מס. 14 מיום 4.11.64.

א. זונגשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים (2)

3/חכ

מדינת ישראל

אל : מרכז תקציב המשרדים הכלכליים, אגף התקציבים
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב , 5 בחשון תשכ"ה
25 באוקטובר 1964
מס' 22/10/17

הנדון: קידום עבודות
מכתבך 18/2/11 מיום 18.10.64

אני הלאה בדעה כי הסכום היה כפי שכתבתי במכתבי הקודם מס' 22/10/17 מיום 25.9.64.

אולם, הואיל ואהה קובע כי מהיום והילך המשרד חייב לקבל אשור מוקדם מאגף התקציבים גם על הפרויקטים שכבר אושרו בזמנו ע"י הבנק העולמי, הנני מעביר את מכתבך לידיעת מנהל מ.ע.צ. לטפולו כפי שימצא לנחוץ.

א.זרנבשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: למנהל מ.ע.צ.
לכספים
ה/3ה

מדף 907

118/2/11

סיכום דברים

מפגישת שהתקיימה באגף התקציבים ביום א' 25.10.64

משתתפים: ד"ר א. בירן - מנהל אגף העתיקות

מר מ. שוחמי - סגן מנהל מ.ע.ץ.

מר ש. גרינשפון - } אגף התקציבים

מר מ. צפריר - }

סדרים:

1. הנהלת מ.ע.ץ. תביא לפני אגף העתיקות במשרד החינוך והתרבות תכנית עבודת למלילת כבישים לשם בחינתה ע"י אגף העתיקות.

תכנית זו תוגש לפני הגשת הצעת התקציב לשנת הכספים החדשה.

2. בהצעת התקציב של אגף העתיקות ייכללו הסכומים הדרושים לביצוע סקרים וחפירות באתרים ארכיאולוגיים בהם מיועדים הכבישים המוצעים לעבור.

3. ההסדרים לפיהם הועברו ע"י מ.ע.צ. כספים במשך שנת הכספים לשם ביצוע פעולות סקר וחפירות יופסקו. עם תחילת הגשמת הסדר זה.

4. ההסדר יופעל החל מ-1.4.65.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

תחבורה

41/6/9

ירושלים, 5 בחשון תשכ"ה
22 באוקטובר 2964

א ל : מר ז. אלבוגן, אגף התקציבים

מאת : המנהל הכללי.

הנדון : גרעון בסך 285.000 ל"י בתקציב פיתוח כבישים

סמוכין: מכתבך מס' 18/2/11 מיום 20.9.64.

הריני מאשר שיחתנו בנושא הנדון. כזכור לך, סוכם ביניכם שבתפש יחד דרך לכסות את הגרעון, וביבתיים בקשתיך לדחות הגשת הבקשה עד שהדע הכנסותיה של הקרן בשנת התקציב השוטפת מהקצבת 1/3 מהכנסות מיסוי הרכב החדש שבועדו לקרן.

מכל מקום במידה נדע את ההכנסה הנ'ל לא אוכל לעזור לכם בכיסוי הגרעון שבוצר בתקציב "פיתוח כבישים".

ב ב ר כ ה ,

ד. נמרי

העתק: למר מ. זנדברג, עשיר הלוי

תאוצר

ירושלים יא' בתשרי תשכ"ה
17 בספטמבר 1964

18/4/11

אל : שר העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: השתתפות קרן הבטיחות בתקציב פתוח הכבישים
מכתבך לשר האוצר מיום 26.7.64

שר האוצר העביר לטיפולי את מכתבך אליו בנידון.

ברורי הענין העלה כי השתתפות קרן הבטיחות בתקציב הרגיל והפיתוח המאושרים של מ.ע.צ. לשנת 1964/65 מסתכמת ב-3.2 מליון ל"י. מהם 2,2 מליון ל"י בתקציב הפיתוח ו-1,0 מליון ל"י בתקציב הרגיל.

הנהלת הקרן שדנה בהצעת מ.ע.צ. שאישרה את הצעת מ.ע.צ. כפי שהוגשה במלואה ואף ב-500 אלף ל"י מעל לכלול בתקציב דהיינו, 3,7 מליון ל"י. מתוך הסכום שאושר, 0,5 מליון ל"י מותנים בתוספת הכנסות שקרוב לודאי שיתממשו.

אולם התברר לנו שחלוקת כספי הקרן, שהוצעה ע"י מע"ץ ואושרה ע"י הנהלת הקרן, לעבודות בתקציב הפיתוח אינה תואמת את התכנית שאושרה בחוק התקציב. מכאן מקור הסיבוך בתקציב מע"ץ.

ברור שאילו היתה הצעת מע"ץ תואמת את פירוט התקציב לא היתה מתעוררת הבעיה כלל.

מתוך רצון למצוא פתרון לענין נפגשו בימים נציגנו עם מנהל מ.ע.צ. וסיכמו אתו את הענין.

סיכום הדברים מצורף למכתב זה.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: שר התחבורה

14.9.64

סיכום דברים בענין השתתפות הקרן למגיעת תשונות
בתקציב הפיתוח - מ.ע.צ. לשנת 1964/65

תאריך: 9.9.64 המקום: מע"ץ

נוכחים: מר ב. בסין, מר א. זונגשיין } מ.ע.צ.

מר ז. אלנבוגן, מר ש. גרינשפון } אגף התקציבים

על פי הצעתו של מנהל מ.ע.צ. סוכם כלהלן:

1. מ.ע.צ. תקפיא בשנת התקציב 1964/5 265,000 ל"י מהתקציב שאושר לה ע"י הקרן בעבודות שנראה לה שלא נוכל לבצע בשנת התקציב הנוכחית. כנגד זאת יבוצעו כעבודות שנכללו במסגרת תקציב הפיתוח המאושר כנגד השתתפות הקרן, אולם טרם אושרו ע"י הקרן.

2. אגף התקציבים ישתדל להשיב אישור העבודות הנ"ל במסגרת הקרן, אם מהכנסות נוספות של הקרן בשנה זאת, ואם מתקציב השנה הבאה.

רשם: ש. גרינשפון

העתק: מר ז. אלנבוגן - מנהל השובר
מר א. זונגשיין - חשב מ.ע.צ.
מר ד. ויינשל - אגף התקציבים
מר ש. גרינשפון - אגף התקציבים

22304

פרטי כל ישיבת ועדת שרים לתואי כביש ארצי חדרה-חיפה

מיום 20.10.64.

משתתפים: שר האוצר מר פנחס ספיר
שר הפנים מר ח. מ. שפירא
שר העבודה מר י. אלון
מר זאב אלנבוגן מרכז משרדים כלכליים העוזר
מר עמנואל קרין מנהל המחלקה לסקר ההישבותי
ועניני קרקע מ-הפנים
מר ברוך בסין מנהל מע"ץ משרד העבודה.

סדר היום תואי כביש ארצי, חדרה חיפה

שר האוצר מסביר כי תואי הכביש חדרה, חיפה, העובר ליד אור עקיבא פוגע באזור התעשיה של הישוב ובמיוחד פוגע ב-3 מפעלים קיימים החשובים מאוד לכלכלת הארץ וליצוא.

שר הפנים מבקש ממר ע. קרין להסביר על גבי התוכניות את תואי הכביש.

קרין מסביר התכניות, לדעתו תואי הכביש אינו טוב בגלל הלחצים השונים ומרב פשרות. מציע להעביר התואי ממערב לאור עקיבא.

שר העבודה, מודיע כי הוא תמך בפשרה אשר קבעה את התואי המזרחי, אולם אם שר האוצר ושר הפנים תומכים בתואי המערבי הוא מצדו מוכן לוותר. מבקש חוות דעתו של מר בסין. מר בסין מודיע כי הוא תמיד תמך בתואי הכביש המערבי אשר יעבור בין אור עקיבא ובין הגולף. תואי זה בהכרח שיפגע בשדה הגולף, ויתתוך משדה זה את הקצה הצפון מזרחי, לתואי זה יש הסכם של מר סדי קולק מנכ"ל משרד ראש הממשלה אם כי החברה לפתוח קיסריה מתנגדת לו.

השרים מסכמים שיש להעביר את התואי מערבה מאור עקיבא. ממנים ועדה של 4 אנשים אשר יקבעו את תואי כביש חדרה חיפה. התואי שיקבעו חברי הועדה מחייב את שלשת המשרדים.

ממנים לועדה מר ב. בסין, מרכז הועדה.
מר ז. אלנבוגן, חבר.
מר ע. קרין, חבר.
מר סדי קולק, חבר.

רשם ע. קרין.

העתקים: לשכת שר האוצר
לשכת שר מסחר ותעשיה
לשכת שר הפנים
לשכת שר העבודה
מנכ"ל משרד ראש הממשלה
מר ב. בסין מחלקה לעבודות צבוריות, ת"א
מר ז. אלנבוגן משרד האוצר, ירושלים
מר ש. אמיר משרד מסחר ותעשיה ירושלים
מר ע. קרין מנהל המחלקה לסקר התישבותי ועניני קרקע
משרד הפנים, ירושלים.

21.10

7763
21. X. 1964

ירושלים, יז בחשון תשכ"ה
19 באוקטובר 1964

6320

אל: שר הפנים

הנדון: השתתפות הרשויות המקומיות בסלילת
כבישים עורקיים
מכתבך מס' 66111כ מ-כ"ט תשרי תשכ"ה

הופתעתי למקרא מכתבך הנ"ל. למי מיטב ידיעותי
נדרשות הרשויות המקומיות להשתתף בסלילת, תקון, הרחבת,
אחזקת כבישים עורקיים וכד' העוברים בשטחם מימים ימימה
ואין כל חדוש של "הזמן האחרון".

יש לזכור שהכבישים העורקיים העוברים בשטח של
רשות מוניציפלית, משמשים גם את התנועה העירונית ומכאן
גובעת גם החובה של הרשות לשאת בחלק מהוצאות לסלילתם,
הרחבתם ואחזקתם.

משרד הפנים היה מיוצג בכל הועדות אשר פעלו
למען קביעת אחוזי השתתפות של הרשויות המוניציפליות.

ב ב ר כ ה ,

יגאל אלון

העתק: שר האוצר

האוצר

ירושלים י"ג בחשון תשכ"ה

19 באוקטובר 1964

18/2/0

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"מ

מאת: הממונה על ההקציבים

הנדון: הכנסות כביש לשנת 1964/65 - כביש
שאינם נכללים בהכנסות המאושרות ע"י הבנק העולמי

עקב התוספת להקציב פיתוח הכבישים במשק השנה ההקצבית הנוכחית בהוספו למכסת העבודות כבישים שאינם נכללים בתכנית הכבישים המאושרת ע"י הבנק העולמי, משום כך בהתבקשתם על ידינו (מכתבו של מ. גריבשפון אליך, מס'-18/2/11 מיום 23.9.64), לדאוג בדרכים המקובלות לאישור עבודות אלו והכללתן בתכנית הבנק על מנת לאפשר את השתתפותו במימונן. עד כה מדם קבלנו תשובתך לפניתנו זו.

עלי להודיעך שבמידה והעבודות הנ"ל לא תאושרנה ע"י הבנק, בעמוד על סיכום חדברים ביבך לבין מר ע. לביא (כפי שסוכם ביניכם בפגישה אצל מנכ"ל משרד העבודה מיום 5.9.63. ראה מכתבו של מר ע. לביא אליך מיום 23.9.63), ולא נוכל לממן את חלקו של הבנק (45%) בביצוען.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: מנכ"ל משרד העבודה
חשב מ.ע.ב.

[illegible]

האוצר

ירושלים י"ב בחשון תשכ"ה
18 באוקטובר 1964

18/2/11

אל : מר א. זובנשטיין, חשב מע"ץ

מאת: מרכז מקציב המשרדים הכלכליים, אגף המקציבים

הנדון: קידום עבודות
מכתבך 22/10/17 מיום 25.9.64

למכתבך הנ"ל הנני להעיר:

1. עובדת הכללתו של פרויקט מסויים במסגרת המקציב המאושר ע"י בנק העולמי, אינו מהליף לאישורו במסגרת מקציבית של המדינה וכמובן שאינו פוטר את מע"ץ מקבלת אישור אגף המקציבים באותם המקרים בהם בדרש הדבר על פי הנוהלים המקובלים. השקפתנו זאת נהירה היטב להנהלת משרד העבודות ולהנהלת מע"ץ.

2. בירורי עם מר לביא העלה כי סוכם אתכם מפורשות שכל שפרט בכספי סעיף "קידום עבודות" מחייב היאום וסיכום מוקדם עם אגף המקציבים, גם מטעמים מבניים עלול ביצוע המעברה המקציבית לפרם המוצאה המתאים, להידחות עד סוף השנה המקציבית.

לא סוכם על כל הסדר אשר יוציא מכלל זה עבודות שנכללו בתכנית הבנק.

ב ב ר כ ה,

ז. אלנבוגן

18/2/11

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי,
רח' ליבקולן 3, ת"ד 20101, טל' 61011.

תל-אביב בחשון תשכ"ה
באוקטובר 1964 13

30/26

לכבוד

מר א. בסין
מר י. רבינובין — הסוכנות היהודית, ירושלים.

מר ז. הרצפלד
מר י. שיין — המרכז החקלאי, תל-אביב.

מר י. אברזי — משרד הפנים, ירושלים.

מר י. גיא — משרד התחבורה, תל-אביב.

מר ש. גרינשפון — אגף התקציבים, האוצר, ירושלים.

מר י. ינאי — משרד ראש הממשלה, תל-אביב.

מא"ל א. קליין — קצין הנדסה ראשי, צה"ל, ד.ת. 2151.

מר י. שול — רשות לתכנון כלכלי, המלך ג'ורג' 27, ירושלים.

אדונים נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה העליונה לכביש.

הנכם מוזמנים בזה לישיבת הועדה העליונה לכביש אשר תתקיים בלשכתו של מר ע' מסר, משרד העבודה ירושלים, ביום ג' - 27.10.64 בשעה 15.00.

על סדר היום:

1. הצעת תקציב מתוח 1965/66.
2. שונות.

בכבוד רב,

אסתר נחמקין
מזכירה

לוטה: הצעת התקציב מ-11.10.64.

העתק: מר ע' מסר
מר ב' בסין
מר מ' שחמי

/אנ

18/2/11

מדינת ישראל

תל-אביב , ג בחשון תשכ"ה
ג באוקטובר 1964

מס' 10/5009

אל : מר ש. גרינשפון, אגף התקציבים, האוצר, ירושלים.

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

הנדון: כביש כורזין.

הסמך : מכתבך מס' 18/2/11 מ-14.9.64.

נשמח להשתתף בפגישה כשתזומן על-ידיך.

ב ב ר כ ה,

מ' שהמי
סגן מנהל מע"צ

22/אב

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

האוצר

ירושלים כ"ו תשרי תשכ"ה
2 באוקטובר 1964

18/2/ו

אל : סר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מאת: אגף התקציבים

הנדון: הצעת תקציב להחזקת ולפיתוח כבישים
לשנת התקציב 1965/66

לפני ימים מספר קבלנו הצעת תקציב להחזקת ולפיתוח כבישים לשנת 1965/66 ממשרד העבודה. אני מבין שהצעה זו מהווה הצעה ראשונית בלבד, ומקווה שהצעת התקציב הסופית שתוגש תהיה צמודה בתכנה להנחיות להצעת התקציב כפי שהועברו למשרדכם ע"י אגף התקציבים לפני חודשים מספר, כלומר, שיהיו בה נתוני יסוד, קריטריונים בסיסיים שבאמצעותם הורכבה התכנית, וסדר העדיפויות של תכניות ההשקעה השונות.

בנוסף לזאת אבקשך מאד שלגבי העבודות בתקציב הפיתוח נקבל את הנתונים הבאים:

מהות העבודה: סלילה חדשה, שיקום, הרחבה, שינויי תואי וכד'; היקף התוכנית בכללותה וחלוקה מתוכננת של הביצוע לפי שנים: נתונים פיזיים וכספיים.

המצב הנוכחי של הכביש; רוחב המסעה רוחב השוליים וכד' לעומת המצב העתידי לאחר ביצוע העבודה.

פרטים מזהים לגבי העבודה: מספר הכביש, מספר הקטע ומספר הקילומטרים עם ציון מאיזה ק"מ ועד איזה ק"מ מבוצע העבודה לגבי כל שנה בסידה ותוכנית העבודה היא לכמה שנים.

הנתונים הנ"ל הכרחיים לגביבו בשיקולים בדבר עדיפויות בהקצאת מקורות ולמעשה יהוו בסיס לדיונים בדבר קביעת גודל תקציב הכבישים לשנה התקציבית הבאה.

מאחר וכבר עתה אנו במצאים בפיגור הן מבחינת הגשת הצעת התקציב והן מבחינת הדיונים עליו, אנא העבר לנו החומר בהקדם האפשרי.

ב ב ר כ ה,

ז. אלנבוגן

/תבח

אל: אגף התקציבים לידי מר ש.ברינשטון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב

בתשרי תשכ"ח
בספטמבר 1964 25

הנדון: קידום עבודות.
מכתבך 18/2/11 מיום 14.9.64

אנו שועלים בהתאם למסוכם בזמנו עם מר ע. לביא בנדון, דהיינו: אנו ממשיכים בהוצאות מסעיף קידום עבודות על עבודות מאושרות בתכנית המלוה מהבנק הבינלאומי כאשר לקראת סוף השנה התקציבית תבוצע ההעברה התקציבית לפרט ההוצאה המתאים בדרך הרגילה.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: מנהל מ.ע.צ. מר שהמי
מר ע. לביא אגף התקציבים
בספיר

ג/חב

9/8/64
יום ו' 18/2/11

לכבוד מר בוזגלו

על פי אינפורמציה שקבלתי במקרה הרבה מי העבודה לקחת
עוד בשנה לעבודות שקלא ~~[illegible]~~ והתחבר ל"ד מ"ל בגוש אפקין בשלמות
עבודה מ"ל אינה נכללת ~~[illegible]~~ בתקציב האגף. לדעתי הנוכחי
היא לבצע עבודות בהקף מ"מ ~~[illegible]~~ השנה שיאושרו במסגרת התקציב
הקיים. לבצוע העבודה בשלמותה הוא דבר משלים מ"ל. אולם העבודה
המתוכננת בשנה מ"ל יסיים בשנה הבאה בשלמות העבודה, כאשר תקציב בסך
כ"ב משלים מ"ל.

לפיכך אין לאשר את העבודה המוצעת בדברים:

1. יש לסגור את בוצע העבודה במסגרת תקנות לעבודות. רק
לאחר מכן אפשר בסעיף הבאן בתנאים הבאים לאשר התחלת תקציב.
אגב ועד בשלב זה אין לא תעודה, מתבצע בוצע עבודה מ"ל ללא בחינה
מקדמית. אין נכון לא מ"ל לסגור עבודות עבודה מ"ל לפני בחינה
מתבצע במסגרת הבאן על תקציב מתקיים. לתקנות מ"ל 1965.

2. בחברה בשלבים המתוכננים את מקור המימון בצורה בצורה הארגון
המתאים בין בשאר מתח את תוכנית בעבודה מ"ל. לאחר מכן
מ"ל כלול להגיש לבדיקה מחדש לאישור. ~~[illegible]~~ תוכנית חדשה בעת מ"ל.

3. יש מקום לדיון נפרד בבוצע העבודה.

4. בשנה מסתיים מתוכנית על מנת לא נכנס על נפרדות
בוצע העבודה בסטנדרטים המתוכנים.

לאור בדיקה נוספת הנמצאים במקום. מבקשים לדון
לבדיקה נוספת לפני הגשתם.

ממועצת הלול לפיתוח אשדוד

ביקר בחיר אחד לפני כשבועיים צלצל הטלפון בשעה 5.30 בדירתו של אברהם עופר באפקה, תל־אביב. מהומם עדיין הרים מנהל מועצת הלול את השפופרת, אך מיד התעורר כאשר שמע את קולו העמוק והפסקני של שר האוצר, פנחס ספיר: „עופר, אתה עדיין ישן? הייתי רוצה לראותך הערב בענין דחוף. אומר לך כבר עתה במה המדובר, כדי שתוכל לחשוב על ההצעה. אני רוצה להציע אותך בתור מנהל חברת אשדוד המשותפת עתה לממשלה ול„חברת בוני־ערים".

פניה זו מצד השר באה לא. עופר כהפתעה. למעשה מכבר השתעשע ברעיון לסיים את תפקידו במועצת הלול, לאחר שהקים ושיפה מועצה זו במשך שנים. האמת היא כי עופר בן ה־42 נושא עניין לתפקידים מרכזיים יותר וכבר בעבר נשא בתפקידים חשובים כגון סגן מנהל משרד החקלאות, מנהל שתי מחלקות חשובות במרכז „תנובה", חבר במשלחת לניהול מו"מ עם ה„שוק" ועוד.

כאשר הגיע עופר בערב ללשכתו של ספיר, למעשה כבר החליט בלבו לקבל את הצעת השר להיות מנהל בחברת אשדוד. הענין נשמר בסוד הואיל והמו"מ עם „חברת בוני־ערים" עוד לא נסתיים ועדיין נעמדו קשיים של הרגע האחרון. פקץ כמה ימים כאשר הוזמן עופר להשתתף בטקס החתימה על ההסכם, לפי תכנית הממשלה בשותפות שווה ב„חברה לפיתוח אשדוד". ברור היה לכל, כי עופר הוא המנהל הכללי המיועד. ביום א' השבוע הביא שר האוצר, לאחר התיעצות עם ראש הממשלה, את המינוי לאישור חברי ממשלה ובו בערב פורסם השר את דבר המינוי, שהפתיע רבים אפילו מבין חברי הקרובים של אברהם עופר.

זו רק חברה לסחר קרקעות

עד כה נצטירה „חברת בוני־ערים" בעיני הציבור כגוף העוסק בעיקר בסחר קרקעות ומרווחיה מכומים אגדתיים בזכות האפרת מחירי המגרשים במחירות של מיל תל־שלבי, לדעתו של א. עופר תפקידה של החברה המשותפת לעסוק לא רק בסחר קרקעות, אלא בראש וראשונה בתפקיד ציבורי וכלכלי בעל חשיבות ראשונית — והיא לפתח איזור חדש. הכולל לא רק עיר שעתידה למנות ל־50.000 תושבים עם נמל עמוקים גדול ר איזור תעשייתי נכבד, אלא לשמש גם מוקד כלכלי לפיתוח כל דרום הארץ בשיתוף עם זו מה ייבת השקעת עשרות מיליוני לי״י בתקופת שיכונים, סלילת כבישים, בי נירת מוכני־תעשיה, הנחת קווי־מים ומתח גבוה. לדעת עופר תפקידה של החברה לפיתוח אשדוד לא רק לעשות דיוחים אלא בראש וראשונה, להיות גורם ציבורי וכלכלי מדרבן, מפתח וכונה באשדוד. תהיה מודה מרה בה תעודת הצלחתו האישית של אברהם עופר.

אברהם עופר

כמקובל אצל שר האוצר, הוא הצליח לסיים את פרשת המו"מ עם „קבוצת בוני ערים" במהירות רבה ולקבל את אישור ועדת הכספים לעיסקת המועצת עוד לפני צאת הכנסת לפגרת. תמיכת הסכם. חקפת חברת־נאמנות בראשותו של עורך ד. ש. שפירא. ישאר ההליכים הסכניים נעשו במהירות רבה. וכך גם מינוי מנהל כללי מטעם הממשלה. כאשר אתו יהיה עוד מנהל מצד השותפים הפרטיים.

א. עופר יודע היטב, כי בשבילו זהו מבחן רציני. הוא חודר לתחום שעד כה לא עסק בו. אולם על סי נסיונו העשיר, בזכות נסיונותו וכושרו ללמוד ולהסתגל למציאות חדשה — יש לקוות, כי גם כאן יצליח. ואמנם הצלחתה של „חברת בוני־ערים" במתכונתה החדשה — יעיקר הכוונה להצלחה לשמש גורם כלכלי מדרבן, מפתח וכונה באשדוד. תהיה מודה מרה בה תעודת הצלחתו האישית של אברהם עופר.

י. ע.

מלוות פיתוח מארה"ב גם בשנה הבאה?

מאת אלדד פלסנר שליח „איש בארה"ב"

וואשינגטון, ה (מיוחד ל„הארץ"). נוכח פירסום דיוני ועדת המימון של הסנאט, מובטח היום האופטימיות שהורגשה ביחס לסיכוי קבלת מלוות פיתוח נוספות גם בשנה הבאה. לאור העובדה שוועדות הקונגרס לא קיצצו במידה רצינית כהסכים המלוה הנוכחי עד למטרה זאת.

לפי פרוטוקול דיוני ועדת הסנאט, הנדון כמה ראש מינהל הסיוע שהסכום המיועד למלוות פיתוח חדשים הוא 750 מיליון דולאר. אך מר בל הודיע, כי 14 המדינות המגיעות עתה לוכות לסכום השתעות פיתוח מקוריות פיתוח רגילים תקבלנה רק חצי אחוזים מהסכום הנ"ל, כלומר סך הכל 15 מיליון דולאר.

ארה"ב הודיעה רשמית לישראל שיכלת לאותן 14 המדינות שלגביהן מבטלים עתה מיעוט כלכלי. בשנה הנוכחית קיבלה ישראל 20 מיליון דולאר מלוות פיתוח (פלוס אשראי לרכישת מלאי חוק). שנה לפני כן קיבלה 45 מיליון דולאר.

השטחים לבניה, לסלילת כבישים, לסידורי ביוב וכדי, על־ידי המדינה, באמצעות מכשיר מתאים לכך. דבר זה יאשר הפרדה בין תפקיד פיתוח הקרקע ובין הבניה עליה. ואמנם חברי הועדה ברוכה המלוצה, שהמשלה תבצע פיתוחם של שטחים שנועדו לבניה. ורק אחרי פיתוחם. המסור שטחים אלה לרשות החברות או הפרטים המבקשים לבנות עליה, והמוכנים לסצות את הציבור של ידי תשלום פלוא ערך הקרקע.

המונעת מכירת קרקע בערכה המשפטי אפשרות צבירת רווחים מהעברת קרקעות? התשובה לכך היא שלילית. הואיל וערך הקרקע נקבע על־ידי ועדה. הרי ששינוי בערך של קרקע על־ידי הגדלת אחוזי הבניה. למשל, עשוי להסריש רווח רק לבעל הקרקע או למחזיק בה. ברם, סכנה כזו קיימת לא רק לגבי קרקע בבעלות לאומית. גם אם קנה פלוני קרקע מאלמוני במחיר השוק, שמה שניתן לבנות עליה בניינים בעלי שתי קומות, ולאחר ממן שונה היעוד, לפי החלטת מוסדות התיכנון, והרתר לבנות במקום ההוא בניינים בעלי שתים־עשרה קומות — סופר להתעשר.

מכאן שבסכנה זו של התעשרות יש לספל בשיטה, שכוחה יפה לגבי כל הקרקעות במדינה. ובכלל זה קרקע פרטית. השיטה הפתאר מה לכך היא המלת מס השבחה. היינו מס שיוטל על כל בעל קרקע, אם שונה יעודה, מס כזה ייגבה לא בעת העברת הזכות, ברומה למס שבח מקרקעין הקיים עתה. אלא כשיעוד הקרקע ישונה בפועל. אכן. רוב חברי הועדה ימליצו על הנהגת מס זה הקיים אגב בכמה וכמה מדינות, כמכשיר יעיל למניעת התעשרות מבעלות על קרקע.

ההפרדה בין קרקע בבעלות פרטית שעליה אין מס השבחה, ובין קרקע בבעלות המדינה, המוחכרת לציבור במחירים סמליים — היא היא השיטה המביאה גם לידי התעשרות בעלי קרקעות פרטיים גם לידי חלוקה מיוונית של מתנות לכל הזוכים בחכירת קרקע לאורות.

מכירה לא ממעטים פיסקאליים

ההצעה, שהקרקעות, שיעודה המדינה לבניה או לפיתוח יועמדו לרשות הציבור בדרך של מכירה — אינה נובעת מטעמים „פיסקאליים". לא ההכנסה הנכונה לקופת המדינה קובעת לדעתי, בענין זה. בנוגע לדעות שהובעו במאמרים שונים, הצעת המכירה או ההחכרה בדמי חכירה ריאליים נועדה להבטיח, כי אלה שייהנו מזכות השימוש בקרקע לאומית, יחזירו ללאום התמורה המלאה, הפרש המקבל מן הציבור זכות שימוש בקרקע. בדין שלא יחזיר לציבור ערך השימוש באותה קרקע.

בסיכום, ההבדלים בשיטות מסירת קרקע לצרכי פיתוח ובניה אינם נובעים משוני ההשקפות בין הדוגלים בתיכנון, בכיכול, ובין חסידי הבעלות והחזקה הפרטית. תיכנון יעיל של הפיתוח הארצי, האזורי המקומי הוא תנאי הכרחי למדיניות קרקעית. שמירה על קרקע כנכס לאומי מחייבת תיכנון יעיל לשימוש בה. אולם קרקע, שהוחלט להעבירה מרשות הציבור לשימוש הפרטי, בדין שהציבור יקבל פלוא ערכה.

רק שיטה זו מבטיחה שמירה על הקרקע כנכס לאומי.

ד. פוכב

18/2/11

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים לידי מר ש.גרינשפון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב , 6 בתשרי תשכ"ה
25 בספטמבר 1964
מס' 22/10/17

הנדון: קידום עבודות.
מכתבך 18/2/11 מיום 14.9.64

אנו פועלים בהתאם למסוכם בזמנו עם מר ע. לביא בנדון, דהיינו: אנו ממשיכים בהוצאות מסעיף קידום עבודות על עבודות מאושרות בתכנית המלוה מהבנק הבינלאומי כאשר לקראת סוף השנה התקציבית תבוצע ההעברה התקציבית לפרט ההוצאה המתאים בדרך הרגילה.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: ס/מנהל מ.ע.צ. מר שהמי
מר ע. לביא אגף התקציבים
כספים

3/חכ

מדף 907

הארצר

ירושלים יז' בתשרי תשכ"ה
23 בספטמבר 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"מ

מאת: אגף התקציבים

הנדון: תכנית כבישים 1964/65 - כבישים שאינם נכללים בתכנית המאושרת ע"י הבנק העולמי

עקב תוספת תשלום של כ-8.5 מליון ל"י לתקציב פיתוח כבישים במשך השנה נכנסו לתכנית הפיתוח כבישים שאינם נכללים בתכנית הכבישים המאושרת ע"י הבנק העולמי.

בהתאם לסיכום דברים בינך ובין ע. לביא בענין הכללת כבישים שלא סוכם עליהם עם הבנק (ראה מכתבו של ע. לביא אליך מס' 18/2/12 מיום 23.9.64) אבקשך לדאוג לאישורם בהקדם על מנת שבמימון עבודות אלו תתאפשר השתתפות הבנק.

ב ב ר כ ה,

ש. גרינשפון

/דל

תאוצר

ירושלים י"ד בתשרי תשכ"ה

20.9.64

18/2/11

אל : המנהל הכללי, משרד התחבורה

מאת: אגף התקציבים

הנדון: הגרעון בסך 285,000 בתקציב פיתוח כבישים

הריני מסכם שיחתנו בנדון, בה הסכמת לעזור לנו לכסות הגרעון שנוצר בתקציב "פיתוח כבישים" בסך 285,000 ל"י, עקב אי-התאמה בין התקציב המאושר ע"י הכנסת לתכנית הביצוע שאושרה ע"י הנהלת הקרן למניעת תאונות דרכים, אם מתוספת הכנסות הקרן בשנה זאת ואם מהכנסות הקרן של השנה הבאה.

ב ב ר כ ה,

ז. אלנבוגן

העתק: מר מ. זנדברג

האוצר

ירושלים יא' בתשרי תשכ"ה
17 בספטמבר 1964

18/2/11

אל : שר העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: <u>השתתפות קרן הבטיחות בתקציב פתוח הכבישים</u>
מכתבך לשר האוצר מיום 26.7.64

שר האוצר העביר לטיפולי את מכתבך אליו בנידון.

ברורי בענין העלה כי השתתפות קרן הבטיחות בתקציב הרגיל והפיתוח המאושרים של מ.ע.צ. לשנת 1964/65 מסתכמת ב-3.2 מליון ל"י. מהם 2,2 מליון ל"י בתקציב הפיתוח ו-1,0 מליון ל"י בתקציב הרגיל.

הנהלת הקרן שדנה בהצעת מ.ע.צ. שאישרה את הצעת מ.ע.צ. כפי שהוגשה במלואה ואף ב-500 אלף ל"י מעל לכלול בתקציב דהיינו, 3,7 מליון ל"י. מתוך הסכום שאושר, 0,5 מליון ל"י מותנים בתוספת הכנסות שקרוב לודאי שיתממשו.

אולם התברר לנו שחלוקת כספי הקרן, שהוצעה ע"י מע"ץ ואושרה ע"י הנהלת הקרן, לעבודות בתקציב הפיתוח אינה תואמת את התכנית שאושרה בחוק התקציב. מכאן מקור הסיבוך בתקציב מע"ץ.

ברור שאילו היתה הצעת מע"ץ תואמת את פירוט התקציב לא היתה מתעוררת הבעיה כלל.

מתוך רצון למצוא פתרון לענין נפגשו בימים נציגנו עם מנהל מ.ע.צ. וסיכמו אתו את הענין.

סיכום הדברים מצורף למכתב זה.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: שר התחבורה

14.9.64

סיכום דברים בענין השתתפות הקרן למניעת תאונות
בתקציב הפיתוח - מ.ע.צ. לשנת 1964/65

התאריך: 9.9.64 המקום: מע"ץ

נוכחים: מר ב. בסין } מ.ע.צ.
מר א. זונגשיין

מר ז. אלנבוגן } אגף התקציבים
מר ש. גרינשפון

על פי הצעתו של מנהל מ.ע.צ. סוכם כלהלן:

1. מ.ע.צ. מקפיא בשנת התקציב 1964/5 285,000 ל"י מתתקציב שאושר לה ע"י הקרן בעבודות שנראה לה שלא נוכל לבצע בשנת התקציב הנוכחית. כנגד זאת יבוצעו כעבודות שנכללו במסגרת תקציב הפיתוח המאושר כנגד השתתפות הקרן, אולם טרם אושרו ע"י הקרן.

2. אגף התקציבים ישתדל להשיג אישור העבודות הנ"ל במסגרת הקרן, אם מהכנסות נוספות של הקרן בשנה זאת, ואם מתקציב השנה הבאה.

רשם: ש. גרינשפון

העתק: מר ז. אלנבוגן - מנהל האוצר
מר א.זונגשיין - חשב מ.ע.צ.
מר ד. ויינשל - אגף התקציבים
מר ש. גרינשפון - אגף התקציבים

תאוצר

ירושלים ח' בתשרי תשכ"ה
14 בספטמבר 1964

18/2/11

אל : מר א. זונגשיין, חשב מ.ע.צ.

מאת: אגף התקציבים

הנדון: קידום עבודות

הנני לחסב את תשומת לבך לסיכום בין מר שוחמי, מר לביא ובינך ביחס לשימוש בפרס התקציבי קידום עבודות.

לפי סיכום זה הרי שכל הוצאה מהפרט התקציבי הנ"ל תעשה ע"י העברה תקציבית ממנו לפרט ההוצאה המתאים, בדרך המקובלת.

אי לכך אבקשך לנהוג בהתאם לסיכום זה.

ב ב ר כ ה,

שי גרינשפון

העתק: מר מ. שחמי, סגן מנהל מ.ע.צ.
מר ע. לביא, אגף התקציבים.

/אם

תאוצר

ירושלים, ח' בתשרי תשכ"ה
14 בספטמבר 1964

18/2/11

א ל: מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מאת: אגף התקציבים

הנדון: כביש כורזין
מכתבך מ-10.8.64 מס' 10/509

הצעתך בדבר קביעת נוהלים קבועים בסקרים של התקלות באתרים הסטוריים תוך כדי סלילת כבישים נראית לנו, ובהתאם לכך בכוונתנו לזמן פגישה בענין זה בין בא כח מ.ע.צ., אגף העתיקות ואגף התקציבים כדי להביא להסדר הענין.

ב ב ר כ ה,

שי גרינשפון

העתק: מר מ. צפריר, אגף התקציבים

18/2/11

משרד העבודה

הצעת תקציב הביטוח 1965/66

א)	תקציב החזקה	18,5	מיליון ל"י
ב)	תקציב פתוח	51,5	" "
		70,-	" "

תקציב החזקה -

בהתאם להחלטת הרצוף בזה תקציב ההחזקה הדרוש הוא בסך 30 מיליון ל"י. ההצעה בסך 18,5 מיליון מתבססת על כך שיש להגיע לתקציב הרצוי הדרגתית תוך 2-3 שנים, בהתאם לשקולים כלליים של מדיניות ממשלתית, וכן לוקחת בחשבון את ההקף המוצע של תקציב הפתוח.

תקציב הפתוח -

כולל 4 סעיפים עקריים -

1) השלמת הפגורים בתקציב הפתוח, בהתאם לחוזה עם הבנק עד 65/66.

2) ת כ נ ו ן .

3) המשך הטיפול בבזקי שטרבות (בהתאם לתכנית בסך 12 מיליון ל"י שאושרה ע"י ועדת הכביטוחים העליונה).

4) טיפול בכביטוחים אזוריים שאינם בטבגרת המלוה.

בצרת מלוה הכביטוחים בהתאם לחוזה הבנק

ת ש נ ת	ההוצאות לפי החוזה	התקציב על שבריו	ב צ ו ע
62/63	14.000.000	11.354.000	14.382.000
63/64	27.000.000	23.519.000	21.205.000
64/65	32.000.000	23.930.000	
		7.815.000	ב ב צ ו ע
		66.618.000	
65/66	35.000.000		
	108.000.000		

מוצע לבצוע בשנת 65/66 - 41,5 מיליון ל"י.

הצעת תקציב פתוח לשנת 1965/66

מס. סד.	ת ע ב ו ד ה	הסכום
1	באר מבוחה - אילת	6,000.-
2	נתניה - חדרה	3,500.-
3	ואדי ערה גמר עוקף חדרה	3,000.-
4	כברת - טבחה	2,000.-
5	חיריה-אזור	3,000.-
6	נהה - גלילות	2,000.-
7	אשדוד - אשקלון	1,000.-
8	קרית גת - אשקלון	2,000.-
9	עכו-מרוד	2,000.-
10	כביש העמקים	1,000.-
11	גישות לנמל אשדוד	1,500.-
12	שער הגיא - ירושלים	2,000.-
13	כפר התבור - יבניאל	1,000.-
14	כבישי גישה	3,500.-
15	רבד עליון לכבישים שנסללו באחרונה (שמשון-רמלה; מוצא-ירושלים; פלמחים-יבנה; ת"א-בתניה)	1,500.-
17	שונות	1,000.-
18	צומת אחים - פלוגות	1,500.-
19	צומת מסמיה - כנות	2,000.-
20	באר שבע - דימונה	500.-
21	כביש מס' 15 (תל ליטוינסקי - לוד)	500.-
	ס"ה לפי מלוה הבנק	41,500.-
22	תכנון	2,500.-
23	שמירות	4,000.-
24	כבישים אזוריים	3,500.-
	ס"ה	51,500.-

פרוט הכבישים האזוריים - סעיף 2

1.	עקבה סבה	1,000 מיליון	
2.	דימונה ירוחם	1,000 "	
3.	כביש 16 - כביש 13 , דרך עקיר - רחובות	500 "	
4.	עמק חיטין , כביש 2409	200 "	
5.	דישון רמת נפתלי, כביש 234	200 "	
6.	משקי עמק בית שאן , כביש 41	200 "	
7.	כביש אחיהוד שפר עם	200 "	
8.	שונות	200 "	
			3,500 מיליון

שונות לפי סעיף 7

1.	כביש אבא הלל סילבר	250 מיליון	
2.	כביש למפעל ע"י כפר מנחם	250 "	
3.	בלתי נראה	500 "	
			1,000 מיליון

/חם

18/2/11

מס' הסעיף		הסעיף	התקציב המאושר על טיוויר	בצוע בתקופה 1.4.63-31.3.64	בקשת עודפים	הערות
7201		פתוח כבישים ושקומם	22,618,000	19,881,480	2,736,500	
101	✓	כביש סדום ואילת	2,411,000	2,041,498	369,500	
103	✓	ערד-שפך זוהר	2,908,900	2,298,269	610,500	
105	✓	תל אביב-נתניה	3,678,000	3,617,316	45,500	
105 /91	—	השתתפות עיריות	(-) 477,000	(-) 461,984		
106	✓	אשדות יעקב-גשר	528,000	344,271	184,000	
107	✓	גשר איילון	598,000	519,410	78,000	
107/91	—	השתתפות עיריות	(-) 48,000	(-) 47,322		
108	✓	עוקף נצרת	710,000	677,009	33,000	
109	—	כביש רמת-גן ותל השומר	12,000	12,000		
7202		כבישים אזוריים				
101		סדום-עין גדי	297,700	297,363		
102		כביש אבן יצחק רגבים	1,900	1,414		
103		כביש אזורי לכפר הנסיא	8,400	8,233		
104		זכרון יעקב אלוני יצחק				
105	✓	שער העמקים אלוני אבא לבית לחם	595,000	239,491	355,500	
106	✓	דיר חנה-עילבון	400,000	315,536	84,500	
130	✓	כביסי גישה ליישובים	2,121,000	1,704,283	402,000	
130/91		מימון ע"י גורמים אחרים	(-) 560,000	(-)544,685		
131	✓	כביסי גישה ליישובי מיעוטים	322,600	258,009	54,500	
131/91		השתתפות רשויות מקומיות	(-) 50,000	(-) 39,836		
132	✓	כביש גישה לכורזין	139,000	[illegible]0	79,500	
133	✓	כביש תענכים	160,000	[illegible]26	33,500	
133/91		מימון מגורמים אחרים	(-) 160,000	[illegible]0		
7203		כביסים מקומיים ואחרים				
108		עבודות עבור גופים ופרטים	1,000,000	[illegible]		
108/61		הכנסות ממשרד המסלה	(-) 500,000	[illegible]		
108/91		" מגורמים אחרים	(-) 500,000	[illegible]3		
7204		שקומים והרחבות				
101		רמלה צומת שמשון	2,115,000	[illegible]0	[illegible]	
102		שקומים והרחבות כביש פ"ת ורמתיים	39,900	39,900		
103		עכו-פרוד	1,696,000	1,161,853	534,000	
104		חדרה עפולה	1,740,000	1,666,801	73,000	
106		שדה-בוקר מצפה רמון	1,450,000	1,366,949	83,000	
110	✓	ת"א-פ"ת	500,300	286,674	214,000	
110/91		השתתפות עיריות	(-) 318,000	(-) 318,000		
113	✓	שקומים והרחבות כביש גהה אשדוד	423,900	371,[illegible]29	52,000	
114	✓	חולון אזור	572,400	549,873	22,500	
115	—	ירושלים מוצא	900,000	616,890	283,000	
116		טיימים לוד	150,000	125,207	25,000	
7205		הוצאות כלליות ושונות				
104		מדידות וחכנון ופיקוח	1,000,000	942,050	58,000	
105		סקר תחבורה בדרום	540,000	215,588	324,500	
106	✓	חכנון חוץ	300,000		300,000	
107	✓	רכישת ציוד עזר	1,500,000	1,018,037	482,000	
108	✓	חידוש ציוד מכני	675,000	647,704	27,000	
109	✓	קידום עבודות				
7206		השתתפויות והכנסות				
101/61		השתתפות קרן מניעת תאונות	(-)2,000,000	(-)2,000,000		
101/92		הכנסה מהבנק העולמי	(-)2,263,000		(-)2,263,000	ההוצאה הכוללת מותנית להכנסה המיועדת של 2,263,000 ל"י

2,232
2,263
4,995

12/2/11

מרינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים - לידי מר עמוס לביא
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב, כ"ב באלול תשכ"ד
30 באוגוסט 1964
מס' 22/10/17

הנדון: בקשה לשנויים בתקציב המאושר
לשנת הכספים 1964/65.

רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר מס. 12 מיום 26.8.64
בסך של -.530,000 ל"י.

סכום זה דרוש לנו לכסוי הוצאות תכנון ופקוח בכבישים
הנזכרים בבקשה המצורפת.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים(2)

3/תכ

מדף 907

מדינת ישראל

העבודה/מ.ע.צ.

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

התאריך
26.8.64
מספר
12

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

הננו מציעים את השינויים הבאים בתקציב משרדנו בהתאם להסברים המפורטים במכתב המצורף.

חש"מ מנצ.

~~דחיפות~~ / פיתוח

אישור תקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום-גרופית	4,100,000	3,950,000	150,000	
104	נתניה-חדרה	1,800,000	1,750,000	50,000	
122	רזרבה	180,000		180,000	
04	שיקום כבישים				
104	חדרה-עפולה	2,500,000	2,400,000	100,000	
119	טבריה-מגדל-טבחה	1,000,000	950,000	50,000	
05	הוצאות כלליות ושונות				
101	מדידות וחכנון	685,000	1,215,000		530,000
				530,000	530,000

העתק

1. בסעיף זה יש מקום רב בעניין.
2. מקום לחתם עתה יהיה אולי אם נשאר כסף בסין אחרים על.
3. יש לנו נתונים רבים בנושא
מדע נתני בורסה לתחלה ולעם

ירושלים, י"א באלול תשכ"ד
20 באוגוסט 1964

18/2/11

15.9.

א ל: מר ב. בסין, מנל מע"ץ

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: מקומות מפגש רכבת-כביש
מכתבך 32/19/3 מ-27.7.64

לנוכח החלטת ועדת השרים לעניני כלכלה שנתקבלה בינתיים, לפיה הושל על ועדה בין-משרדית בהשתתפות שתי יחידותינו לבדוק הנושא, נדמה לי כי תסכים אתי שאין עתה מקום להמשך הויכוח בינינו בנושא, וכן לדיון שלא במסגרת הוועדה הנ"ל.

אעיר רק שתי הערות למכתבך:

לסעיף 1: ברור לי לחלוטין כי הקמת בשר מעל לרכבת שהנו "גם ענין של בטיחות", כי אם ענין של בטיחות בלבד. אם זאת, חייבת גם השקעה לצורך הגברת הבטיחות להיבדק במסגרת העדיפויות הכלליות של התקציב, תוך שימוש בכלי ניתוח כלכליים.

לסעיף 5: לא ידוע לנו על החלטה של ועדה בין-משרדית בנדון. על כל פנים, ברור הוא כי בהחלטה זאת לא שותף האוצר, והיא אף לא הועלתה לדיון בפניו. על כן ניתן לראותה כהמלצה לכל היותר.

ב ב ר כ ה,

פ. זנדברג

ירושלים, י"א באלול תשכ"ד
20 באוגוסט 1964

18/2/11

א ל: מר ב. בסין, מנל מע"ץ

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: מקומות מפגש רכבת-כביש
מכתבך 32/19/3 מ-27.7.64

לנוכח החלטת ועדת השרים לעניני כלכלה שנתקבלה בינתיים, לפיה הושל על ועדה בין-משרדית בהשתתפות שתי יחידותינו לבדוק הנושא, נדמה לי כי תסכים אתי שאין עתה מקום להמשך תויכוח ביניגו בנושא, וכן לדיון שלא במסגרת הוועדה הנ"ל.

אעיר רק שתי הערות למכתבך:

לסעיף 1: ברור לי לחלוטין כי הקמת גשר מעל לרכבת שהנו "גם ענין של בטיחות", כי אם ענין של בטיחות בלבד. אם זאת, חייבת גם השקעה לצורך הגברת הבטיחות להיבדק במסגרת העדיפויות הכלליות של התקציב, תוך שימוש בכלי ניתוח כלכליים.

לסעיף 5: לא ידוע לנו על החלטה של ועדת בין-משרדית בנדון. על כל פנים, ברור הוא כי בהחלטה זאת לא שותף האוצר, והיא אף לא הועלתה לדיון בפניו. על כן ניתן לראותה כהמלצה לכל היותר.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

האוצר

ירושלים ח' באלול תשכ"ד
16 לאוגוסט 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מ.ע.צ.

מאת: המפונה על התקציבים

הנדון: סלילת כביש תל-שוקת - בית-קמה.

לאחר בדיקות שנערכו בדבר בחירת אמצעי המחבורה המשקי ביותר להובלת המחצבים מדרום הארץ לצפונה, החלט על הובלתם באמצעות הרכבת, ובהתאם לכך הוחל בהכנת מסילת הברזל לדימונה ואורון.

החלטה זו הופכת את כדאיות ההשקעה בסלילת כביש תל-שוקת - בית-קמה לבמוכה בסולם העדיפויות בהשקעות בכבישים, ומשום כך אין היא נראית ככדאית בשלב זה.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג.

14.8.64

18/2/11

מתוך האצלות הענין בעניין של ועדת השפעה לענין פלגה מיום 21.7.64.

1. הרחבת נושא שפה - עדה - מדינה
2. שפות הדרישה ומדיניות המקומית
3. שאלת מעמדן הדתי של הפלגה

	[illegible] דיור	
	12,000 ל"י	4,000,000
-	פרטים שאינם חוזרים	-
	<u>תכנית 1964/65</u>	<u>4,000,000</u>
105	2,100 יחידות דיור לפי 13,850 ל"י - תכנית בסך 29,085,000 ל"י	3,800,000
105/96	השתתפות המשתכנים - תכנית בסך 800,000 ל"י	(-) 300,000
106	תכניות לחיסול עסקים קימים תכנית בסך 1,000,000 ל"י	200,000
107	מענקי פיבויים, פיצויים והלואות - תכנית בסך 925,000 ל"י	300,000
7029	שיכון לחיסול שכונות עוני	11,000,000
	---	---
	<u>תכניות שנים קודמות</u>	<u>7,000,000</u>
101	המשך תכניות קודמות	1,000,000
104	השתתפות בחברות משותפות	400,000
105	בניה ישירה של 250 יחידות דיור לפי 9,700 ל"י	600,000
107	השתתפות בבנית 1,000 יחידת דיור בשותפות עם החברות הממשלתיות - עירוניות	2,700,000
108	השתתפות בחברה המשותפת "מעון לעובד"	500,000
109	בניה ישירה של 170 יחידות דיור	1,420,000
109/96	השתתפות המשתכנים	(-) 20,000
110	שיפוץ בכסי רשות הפיתוח	400,000
-	פרטים שאינם חוזרים	-
	<u>תכנית 1964/65</u>	<u>4,000,000</u>
113	השתתפות בבנית 1,000 יחידת דיור ע"י החברות הממשלתיות עירוניות - תכנית בסך 5,800,000 ל"י	1,800,000
114	בנית 190 יחידות דיור לפי 15,000 ל"י למפונים באיזור החוף - תכנית בסך 2,850,000 ל"י	1,100,000
114/96	מימון על ידי בנקים-תכנית בסך 570,000 ל"י	(-) 200,000
114/97	השתתפות המשתכנים - תכנית בסך 380,000 ל"י	(-) 100,000

13/2/4

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב ה' באלול תשכ"ד
3/ באוגוסט 1964

מס' 10/11/41

אל : מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: סיכום פגישה בענין גשר באר-שבע
הסמך : מכתבכם מיום 10.8.64

בקשר להערותיך לסעיף ג' של הפרטיכל מ-16.7.64, הרי שרשמתי את הדברים כפי שהסכמנו בנינו. כמו כן הדגשתי שנעשה הכל בכדי לכסות את החסר, אם יוצר, מהקצבות של מע"צ, יחד עם זאת ציינתי שבמקרה והדבר לא יסתדר נחזור לדון על כך במשותף.

ב ר כ ה,

ב. בסיף

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

/לר

18/2/11

המוצר

ירושלים ב' אלול תשכ"ד
10 באוגוסט 1964

אל : מנהל מחלקת עבודות צבוריות

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: סיכום פגישה בענין בשר באר-שבע

הנני מאשר הפרשיבל בנידון מיום 16.7.64.
לגבי סעיף ג' ברצוני להזכיר שנאמר במפורש שמע"ץ
ישתדל מאד למען הקמתה של הבשר מקורותיו ולא
ידרוש הקצבה נוספת.

בברכה,

מ. זנדברג

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב, ג' באלול תשכ"ד
כ"ז באוגוסט 1964

מס' 10/509

אל : הממונה על אגף התקציבים, משרד האוצר, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: כביש כורזין (אלמגור)

מדי פעם בפעם נתקלים אנו בסלילת כבישים באחרים היסטוריים מבלי שנדע עליהם מראש, אלא עם התחלת חפירת הכביש. בכל מקרה גורם לנו הדבר להוצאות נוספות משתי סיבות:

1. הפסקת עבודה, דבר הגורם לבטול ציוד וכח אדם, הארכת זמני הביצוע ולפעמים גם התארגנות מחדש עם כל הכרוך בזה, או תוואי חדש מה שכולל בתוכו הוצאות עוד יותר גדולות.

2. העמדת כספים לרשות אגף העתיקות והמוזיאונים למטרת חפירות ובדיקות ולפעמים גם שחזורים. מכל מקום הוצאה זו אינה נכללת בהערכה מקורית של הוצאות סלילת הכביש.

גם במקרה הנידון, הופסקה לנו העבודה, איפה שעבדנו בכח רב וזה מתוך דרישת הגורמים לגמירת הכביש בזמן הקצר ביותר ונוסף להוצאה כספית נוספת של 26000 - 14000 ל"י שאנו נדרשים, לפי המכתב המצורף, הרי נגרמו לנו הוצאות רבות של בטלה.

נראה לי שיש מקום לקבוע נוהלים קבועים בין שני משרדים ממשלתיים, לפיהם צריכים לפעול. יש מקום גם לקבוע את גובה התשלומים שמשלם משרד זה או אחר הוא לפי המקובל בממשלה.

מ ב ר כ ה,

ב. בסין

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: למ"מ המנהל הכללי, משרד העבודה, ירושלים

/לר

מדף 908

העתק

מדינת ישראל
משרד החינוך והתרבות
אגף העתיקות והמוזיאונים
ת.ד. 586

ירושלים, כ' באב תשכ"ד
29 ביולי 1964

פ/כורזין

לכבוד
מר א. גיל
מ.ע.צ. מחוז הצפון
נ צ ר ת.

א.נ.,

הנדון: כורזין.

לפי בקשתך אני מצרף פירוט תקציב והצעה לביצוע עבודת החפירה כמדובר בינינו:

1. החפירה תעשה בשטח שמדרום לתואי הכביש, בינו לבין העיר העתיקה, ובקטע קטן יותר מצפון לתואי הכביש כנ"ל, כדי לנסות לשחזר את תכנית מבני העיר שנהרסו. תחומי החפירה המדוייקים ייקבעו לאחר סיור במקום.

2. מועד מוצע להתחלת העבודה : 1 לאוקטובר 1964.

3. החפירה תבוצע בכוח עבודה של 30-40 פועל ליום במשך חודש (750-1000 י"ע). התקציב המוצע מחושב מתוך ההנחה שאת כוח העבודה בפועלים נקבל ממשרד העבודה במסגרת העבודות היזומות. האגף יעשה מאמצים להשיג את הקצבת ימי העבודה כנ"ל. באם לא יתקבלו פועלים במסגרת זו, יהיה צורך לשכור פועלים כנ"ל ויהיה צורך להוסיף להצעת תקציב זו עוד 12.000 ל"י. אם תדרש השתתפות חלקית בהעסקת הפועלים יהיה צורך להוסיף לתקציב סכום בהתאם.

4. תקציב.

א - 2 עוזרים ארכיאולוגים + אש"ל ונסיעות	1.200.- ל"י
ב - מודד + אש"ל ונסיעות למשך חודש	1.500.- ל"י
ג - העסקת פועלים מיוחדים לעבודה חלקית (בנאים, סתתים ועוד)	500.- ל"י
ד - מנהל עבודה מקומי	500.- ל"י
ה - מנוף לעבודה חלקית במקום (10 ימים)	1.000.- ל"י
ו - פנוי שפכים מן החפירה	4.500.- ל"י
ז - רכב צמוד לצוות החופרים + חלק	1.000.- ל"י
ח - הסעת פועלים (מכונית אחת) 60x25 ל"י	1.500.- ל"י
ט - עיבוד חומר לאחר החפירה	1.500.- ל"י
י - שונות (תצלומים, מפוי וכד')	1.000.- ל"י
	14.200.- ל"י

בברכה

(-)
זאב ייבין

העתק: מנהל אגף העתיקות והמוזיאונים
מפקח עתיקות מרחב הצפון

								2,670,000
14	23		৩৯৩ - ৩৯৫		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			50,000
13			৩৯৩ - ৩৯৫		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			150,000
12	32		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			100,000
22					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			150,000
11	24		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			250,000
10	24		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			150,000
9	243		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			50,000
					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			50,000
					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			50,000
					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			200,000
					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			100,000
					৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			200,000
8	31		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা (৩৯৩ গাড়ীবারান্দা)		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			70,000
7	31		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			50,000
6	41		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			250,000
5	41		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			100,000
4	41		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			350,000
3	41		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			200,000
2			৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা, ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			
1	427		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা - ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা		৩৯৩ গাড়ীবারান্দা ৩৯৩ গাড়ীবারান্দা			150,000

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

תקציב פיתוח כבישים ושקומם - 1964/65 (כולל הכנסות)
(באלפי ל"י)

	תקציב מאושר	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	
פיתוח כבישים ושקומם	25,500	31,345	31,500	
כבישים ונשרים ראשיים	13,080	14,700	16,300	
סדום-גרופית	3,750	4,100	6,500	
ערד-שפך זהר	500	1,200	1,200	
נתניה-חדרה	1,800	1,800	-	
תל-אביב-נתניה	2,080	1,330	1,330	
שירה-חיפה	500	350	350	
מוצא-ירושלים	1,500	1,500	2,500	
חולון-אזור	1,000	1,000	1,000	
תל-אביב-בחה	1,250	1,250	1,250	
צומת אשדוד-זכר דב	700	700	700	
תל-שוקת-ערד	-	500	500	
אשדות יעקב-בשר	-	970	970	
כבישים איזוריים וכבישי גישה	3,700	5,350	4,850	
כבישי גישה	1,700	1,700		
כבישי גישה לישובי מיעוטים	300	300	2,500	
בעינה, כסרא, ג'ת	-	1,000		מותנה באישור הבנק
כביש לכורזים	700	900	900	
כביש התענכים	1,000	1,000	1,000	
דיר חנה-עילבון	-	350	350	
אלוני אבא	-	100	100	
שיקום כבישים	6,720	8,970	8,350	
רמלה-צומת שמשון	500	500	500	
חדרה-עפולה	2,000	2,500		
שבריה-מגדל-שבחה	-	1,000	1,880	
שיקומים בנגב הצפוני	-	500		מותנה באישור הבנק
פתח-תקוה-רמתיים	70	70	70	
עכו-פרוד	2,000	300	300	
אזור-אשדוד	150	150	150	
זכר דב-צומת בחה	1,000	1,000	1,000	
656 קרית-בת	1,000	1,000	1,000	
א.ה. סילבר	-	250	250	מותנה באישור הבנק
אשדוד-אשקלון	-	500	500	
כביש מהר-טוב	-	100	100	מותנה באישור הבנק
מסמיה-זכריה	-	500	500	
ניר-דוד-רשפים	-	100	100	מותנה באישור הבנק
נשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים משמפונות	-	500	2,000	מותנה באישור הבנק
הוצאות כלליות ושונות	2,000	2,325	2,000	
מדידות, תכנון ופקוח	1,570	1,570	1,570	
קידום עבודות	430	430	430	
רכישת ציוד	-	325	-	

דברי הסבר

מע"צ הגישה תכנית חדשה לתקציב פיתוח כבישים ושקומם, הכוללת 6 מליון ל"י נוספים מעל התקציב המאושר. התכנית כוללת רויזיה של התקציב המאושר. נראה לנו שיש הצדקה לשנויים נוספים בתכנית זו.

הצעתנו נבדלת מהצעת מע"צ כדלקמן:

כ ב י ש	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	ה פ ר ש
סדום-גרופית	4,100	6,500	(+) 2,400
נתניה-חדרה	1,800	-	(-) 1,800
מוצא-ירושלים	1,500	2,500	(+) 1,000
כבישי גישה, כבישי גישה לישובי מיעוטים, בעינה, כיסרה, ג'ת	3,000	2,500	(-) 500
שיקום כבישי חדרה-עפולה, שבריה-טבחה, בנגב הצפוני	4,000	1,880	(-) 2,120
גשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים בשפונות	500	2,000	(+) 1,500
רכישת ציוד	325	-	(-) 325

סדום-גרופית

הצענו גמר סלילת הכביש עד גרופית בשנת 1964/65. לפי הצעת מע"צ לא תגמר הסלילה, ויהיה צורך עד מחצית שנת התקציב הבאה לנסוע דרך באר-מנוחה. לפי הצעתנו, הכביש יוכל לשרת את התנועה בתחילת הקיץ, ועי"כ יושג קיצור ההובלה ב-12 ק"מ עבור סונות שיובלו בחודשים אפריל-ספטמבר, ז.א. חסכון של ל"י למשק. כן לא יהיה צורך בהשקעה של 100-200 אלף ל"י להכשרת דרך לבאר-מנוחה.

כמו כן ניתן יהיה לבצע את העבודה בחודשי החורף מה שיאפשר ויסות ארצי של תעסוקת הציוד והרכב במשך השנה מאחר והחלק הארי של הביקוש מתרכז באביב בקיץ ובסתו בעוד שבחורף קיים כשר עבודה בלתי מנוצל. עובדה זו תאפשר השגת מחירים נוחים בחורף או תעסוקה של הציוד והרכב העצמי של מע"צ כאלטרנטיבה לבטלה חלקית.

נתניה-חדרה

הצעתנו שלא להמשיך בהרחבת כביש תל-אביב-חיפה ל-4 נתיבים מנתניה, בשלב זה. הצעת מע"צ להמשיך עד כפר-ויתקין. לפי בדיקתנו אין עדיין הצדקה כלכלית להרחבת הכביש מנתניה. השקעה של 1.8 מליון ל"י להרחבה עד כפר ויתקין תביא בהכרח להשקעה נוספת של עוד 2 מליון ל"י, להשלמת ההרחבה עד חדרה.

עורק התחבורה זה כלול בסקר התחבורה הנערך עתה ע"י חברה מחו"ל, ויש לחכות למסקנותיה שינתנו בעוד מחצית השנה, בקשר לכדאיות ההרחבה או האלטרנטיבות לכך.

כמו כן תהיה להרחבה השפעה שלילית על הרכבת, כתוצאה מכך שמהירות התנועה תגבר ויותר אנשים ומשאות יעדיפו את הרכב מפני הרכבת.

הקמת נמל אשדוד תקטין את התנועה בכביש זה.

מוצא-ירושלים

התוספת ~~הפיפ~~ המוצעת על ידינו תאפשר סיום העבודה בשנת התקציב הנוכחית ועי"כ תמנענה הוצאות ניכרות כתוצאה מעיכובי התנועה לתקופת זמן נוספת, וכמו כן תושג האפקטיביות על ההרחבה, שתבצע בלאו הכי מוקדם יותר.

כבישי גישה

הצעת מע"צ להגדיל במליון ל"י התקציב לכבישי גישה, עבור הכביש כיסרה, ג'ת ובעינה. מאחר והתקציב לכבישי גישה הוגדל במידה ניכרת בשנים האחרונות, הצעתנו להגדילו בחצי מליון ל"י בלבד ולקבוע מחדש את העדיפויות.

שיקום: חדרה-עפולה, שבריה-טבחה, כבישי הנגב הצפוני

בבדיקות כדאיות שנערכו על ידינו נמצא שהיקף התנועה הנוכחי אינו מצדיק שיקום הכבישים חדרה-עפולה ושבריה-טבחה, אלא רק בשנת 1966/67.

מאידך, הוגש ע"י מע"צ תזכיר על החרם בכבישים האיזוריים בנגב הצפוני כתוצאה מהגשמים בשנת 1963/64, וודאי נעמוד בלחץ של החקלאים לתיקונם

הצעתנו להקטין הסכום המוצע ע"י מע"צ לשיקום כבישים שאין לכך הצדקה כלכלית, ולקבוע העדיפויות החברתיות הכולל כבישי הנגב הצפוני.

גשרים או חיבורים למניעת ניתוקים משטפונות

הצעת מע"צ חצי מליון ל"י לגשר בא"ש. הצעתנו 2 מליון ל"י לגשרים בנגב הצפוני וחיבורים.

מע"צ הגישה תביעה ע"ס 12 מליון ל"י לגשרים ושקומים על כבישי צפון הנגב והגליל, לאור הניתוקים ושיבושי הכבישים כתוצאה מהגשמים בשנת 1964/65. נראה לנו שלא יהיה מנוס מהשקעה של 2 מליון ל"י למניעת ניתוקים של ישובים בנגב, כגון צאלים, רעים וכו', ולאחר אישור ההצעה של מע"צ תתעוררנה תביעות נוספות.

רכישת ציוד

לפי דו"ח המכון לפריון העבודה על מע"צ לשפר את ההכנון והארגון של יחידות הציוד והרכב שברשותה. דבר זה לא נעשה עד כה. הצעתנו שלא להגביר את הרכישות, מעל סך 800,000 ל"י מקרן הפחת, עד להתארגנות ציוד ורכב מע"צ. כמו כן לא ידועה תכנית הרכישות הנוספות ומה עדיפותם.

ס י כ ו ם

הצעתנו אינה מתיחסת לגודל הרצוי של תקציב הפיתוח לכבישים לעומת תקציבי הפיתוח האחרים, אלא מתיחסת לחלוקת התקציב הקיים פלוס 6 מליון ל"י.

אגף התקציבים

25.4.1964

חישוב ניתוח כתובת משטרתית

0.5	מתוך 1	גישה
0.4	מתוך 1	- סלולרי כביש לגישה
0.3	"	- שכונתי לגישה אל נתיבים
0.3	"	- הקווי גישה אלו אל נתיב
0.5	"	תוך הסבר הכביש
		- גישה אל נתיב אל כביש קשה מהיר לכביש הישראלי.

גישה כלי שטח
בגלל - גבולות
גולת - מחקן
דווח גבוה - מכלסה
OSS - מחקן

סה"כ 2.0 מתוך 1.

שקיון כביש מחקן הוא מעל. נכללים כן 1.88
מתוך 1 לשקיום לרחב-לרחב, אבל-עלה, שקיום רחב
הכרחי.

מעל הכלל הבסיס מכל כן 0.5 מתוך 1
לגישה כלי.

ג. בניה חדשה	לפי הצעת החוק	התוספת	סך-הכל	סך-הכל
	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
1. קבוצים - בניה בגרופית	350,000	-	350,000	
2. מושבים - 4 ישובים חדשים (אלמגור, חזון יחזקאל, עין יהב, רמת נפתלי)	-	1,150,000	1,150,000	
	350,000	1,150,000	1,500,000	1,500,000
סך-הכל	10,025,000	6,000,000		16,025,000

7037 - תכנון ופיתוח מראש

מוצעת הגדלת התכנית בפרט 108 - פיתוח איזורי תעשיה ומלאכה מסך 2,500,000 ל"ל לסך 6,000,000 ל"ל. ההגדלה בסך 3,500,000 ל"ל נועדה לפיתוח איזור תעשיה נוסף בנצרת עילית. לאור התהליך של גידול מזורז באוכלסיה נצרת עילית, ותכניות לפיתוח כלכלי מונגר, הוברר הצורך לפתח את איזור התעשיה החדש, לפי הפירוט כדלקמן:-

כביש בארך 3 ק"מ	700,000	ל"ל
השקעה ראשונית לביוב,מים וחשמל	1,000,000	ל"ל
ישורים, כבישים פנימיים וכו'	1,800,000	ל"ל
ס"ה	3,500,000	ל"ל

13/21"

מדינת ישראל
מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת"ד 20101, טל. 61011 ת"א

תל-אביב, כ"ג אב תשכ"ד
3 אוגוסט 1964

30/26

לכבוד
מר י. אברזי) משרד הפנים ירושלים
מר י. גבירץ)

מר א. בסין)
מר י. רבינוביץ) הסוכנות היהודית לא"י

מר א. הרצפלד)
נב' ר. וינשטיין) המרכז החקלאי, תל-אביב

מר ס. גרינשפון - אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
מר י. ינאי - משרד ראש הממשלה, תל-אביב
מר י. שול - רשות לתכנון כלכלי, ירושלים
מר א. קליין - קצין הנדסה ראשי. צ.ה.ל

אדונים/גברת נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה בעלת הסמכות
<u>העליונה לעניני כבישים</u>

... רצ"ב פרטי-כל מהישיבה הנ"ל שהתקיימה ביום 9.7.64 בלשכתו של מנהל מע"צ, המשרד הראשי בתל-אביב.

בכבוד רב,

רבקה לוי
מזכירה

העתק: למנ"כל משרד העבודה, ירושלים
למר בטין, מנהל מע"צ
למר שהמי, סגן מנהל מע"צ

10/יכ

פ ר ו ט ו ק ו ל

מישיבת הועדה העליונה לכבישים שהתקיימה בפ.ע.צ. משרד ראשי,

תל-אביב, ביום 9.7.1964

חברי הועדה:
ע. מסר - משרד העבודה
י. ינאי - משרד ראש הממשלה
ע. לביא - אגף התקציבים, האוצר
מ. בר - משרד התחבורה
א. בסין - הסוכנות היהודית
י. רבינוביץ - " "
י. אברזי) - משרד הפנים
י. גבירץ)
א. הרצפלד - המרכז החקלאי
ר. וינשטיין -
ב. בסין) - מחלקת עבודות צבוריות
מ. שהמי) -

קצין הנדסה ראשי - צ.ה.ל.

*

נוכחו ה"ה:
א. הרצפלד - המרכז החקלאי
ר. וינשטיין - " "
א. קליין - צ.ה.ל.
ש. גרינשפון - אגף התקציבים
י. רבינוביץ - הסוכנות היהודית
י. פרנקל - משרד התחבורה
י. שול - רשות לתכנון כלכלי
ע. עמיר - " " "
מ. שהמי - מחלקת עבודות צבוריות
ב. בסין - " " "

בסין : ברצוננו למסור לכם בפגישה זו על התקדמות העבודה לפי תקציב של שנה זו, וכן באיזה מידה התקציב הסתכם השנה, או לפחות איך הוא מסתכם בתאריך של היום.

דבר שני, ברצוני למסור לכם גם כמה פרטים על הביצוע המלא של השנה שעברה 1963/64. היות ועכשיו העלו מחדש את השאלה של התכנית החמש-שנתית של פיתוח המשק הישראלי, העלנו בכתב והבאנו לפניכם נתונים בכדי לקבל את חוות דעתכם, לפני שנעביר זאת למשפלים בנושא. הכנסנו ממפר דברים בסעיף של שונות, ובחוהני שלכל אחד מכם יהיה מה לומר ולהציע.

החלק הראשון, זהו דו"ח על מצב העבודות בביצוע וכן מצב התקציב העומד לפנינו השנה. מר שהמי ימסור את הפרטים.

שהמי : התקציב המקורי שהוצע השנה לכבישים בביצוע, מסתכם ב-25.5 מליון ל"י, מזה השתתפות קרן הבטיחות בסך של 2.2 מליון ל"י, מזה השתתפות הרשויות המקומיות. תוך מגע עם האוצר אושר סכום נוסף של 6 מליון ל"י לעבודות, הכוללות כבישי מעוטים ועבודות שקשורות בשקום כבישים אחרי השטפונות האחרונים שהיו. בצורה כזו מסתכם התקציב החדש ב-31.5 מליון ל"י. התזוזה חלה לא רק בהגדלת הסכום בתקציב פתוח אלא גם בחלוקתו. החלוקה המקורית שאושרה, עברה כמה שנויים כתוצאה ממצב העבודות שהועברו מהשנה שעברה בהתאם לרשימה שבידיכם עלינו השנה לבצע עבודות דלקמן: 10 ק"מ נוספים, עד צומת ברקאי, בכביש עפולה חדרה; בשנה הבאה אנו מקוים להשלים כ-10 ק"מ הנוספים שנשארו עד לתחנת הרכבת המזרחית של חדרה, ואולי גם אם נמצא אפשרות להמשיך מכביש עוקף חדרה עד כביש חיפה-תל-אביב. ובצורה כזו לסגור את המעגל של התנועה מהצפון והעמקים לתל-אביב.

סעיף 6-7, לאמיתו של דבר מהווים נושא אחד. זה למעשה המשך העבודה שלנו בכביש ת"א - אנחנו השנה נגיע עד נתניה, כולל צומת נתניה ונמשיך עד בערך כ-600 מ' עד לפני ביה"ס נעורים ובית ינאי.

./.

בכביש זה, כמו בחלק הקודם, נתקלנו בבעיה חמורה של מסקים שפוצלו ע"י הכביש ובחלקם היו הבתים מצד אחד והמשקים מצד שני. כמו כן קרה שמשקים, שיש ביניהם זיקה אחד לשני, הופרדו על ידי הכביש. את הבעיה הזאת החרפנו עוד יותר על-ידי הרחבת הכביש; בדומה לאשתקד, אנחנו מבצעים השנה מעבר תת-קרקעי על-יד אביחיל, שיתן גישה לאנשי אביחיל לפרדסים שלהם מצד מזרח של הכביש מבלי לחצות. אנחנו עכשיו מתכננים מעבר עילי זו הפעם הראשונה בארץ, על יד ביתן אהרן, שיבטיח קשר בין ארבעה יישובים, להם יש זיקה חברתית הדדית; חבצלת השרון **ואביחיל** מצד אחד, ביתן אהרן וגבעת שפירא מצד שני. מבלי להזקק לחציית בתוך התנואה הסואנת.

בשנה הבאה בכוונתנו להמשיך עד חדרה מעבר לנחל חדרה, ולהשלים את המבעת שדברנו עליה קודם ע"י חבור לכביש ודי-ערה.

<u>חולון-אזור</u>. השנה אנחנו משלימים עבודה שבשנתיים האחרונות עשינו אותה רק בחלקים. בשנתיים האחרונות הסדרנו את צומת חולון, את צומת אזור וצומת בית דגון וכן החלק בין צומת אזור וצומת דגון.

השנה אנחנו מתחילים ב-4 נתיבים בחלק בין צומת אזור וצומת חולון, כולל כביש עוקף אזור. על ידי כביש עוקף אזור אנחנו פותרים בעיה חמורה מאד של המעבר בתוך אזור.

<u>סדום-אילת</u> . אנחנו השלמנו לפני כמה ימים את הכביש עד באר-מנוחה, אמנם לא במאה אחוז, **כי** טרם פתרנו בעיות של שלושה נחלים גדולים: נחל פארן, צופה ומרזבה. כפי שאתם יודעים אנחנו עד עכשיו היינו עושים גשרים אירעיים למעבר; בהתאם להחלטת הועדה העליונה לכביסים אנו בודקים עכשיו את הבעיה בצורה יסודית במגמה לבנות גשרים קבועים שיגשרו גם על מי השטפונות הכביש פתוח לתנועה עד באר-מנוחה, ומבאר מנוחה יש חבור לנוה מדבר וקשר לאילת.

<u>ערד-שפך זהר</u>: השלמנו השנה את העבודה מערד עד כביש סדום. בעבודה זו הגענו בשנה שעברה מכביש חברון עד ערד והשנה השלמנו מערד עד סדום. חסרה עוד החוליה מכביש חברון לכביש בית קמה דרך להב ודביר. הנושא תוכנן ומוכן לבצוע, ברגע שיוחלט עליו נתחיל בעבודה, ואנחנו תקוה שיוחלט עליו במהרה.

<u>אשדות יעקב - גשר</u>: הכביש מבוצע על ידי קבלנים. הוא נמסר לעבודה לפני שנה בערך ולצערנו הקבלן מאחר מאד. בינתיים גומרים את עבודות העפר, שאגב היו קשות ביותר, כי התואי חוצה ערוצים עמוקים וצרים וההדוק גזל הרבה זמן. הקבלן הבטיח לגמור תוך חודשיים ורק בחודש השלישי אנחנו נצפה את הכביש באספלט ויש להניח שתוך 3 חודשים העבודה תושלם.

<u>אלוני אבא</u>: הבעיה ידועה. בשנה שעברה בצענו את הכביש האזורי והשנה אנחנו משלימים את כביש הגישה לאלוני אבא ובית לחם, ועל ידי זה פותרים את הבעיה בשלמותה.

<u>דיר חנא - עילבון</u>: אנחנו משלימים עבודה שהתחלנו בה בשנה שעברה ובגלל בעיות אקלימיות אי אפשר היה להשלימה.

<u>עכו-פרוד</u>: זה גם כן השלמה של השנה שעברה. גם כאן הקבלן שקבל את העבודה משך אותה עד לשנה זו במקום לגמור אותה בשנה שעברה.

<u>אלמגור</u>: באלמגור אנחנו מסיימים את עבודות העפר. התעוררה בעיה של עתיקות. מחלקת העתיקות הפסיקה לנו את העבודה בשטח העובר את העיר היטנה כורזים והיא דורשת להתחיל גם בחפירות ולחפש עתיקות. הדבר הזה עלול לעכב לנו את העבודה לימים רבים. אנחנו מתנגדים לזה. חוץ מ-200 מ' בתוך העיר כורזים, שדר' בירן לא נותן להשלים אותה, עבודות העפר מושלמות ואנחנו יכולים להשלים את העבודה תוך חודש וחצי. הבעיה היא עיקר של הזמן. פנינו לעזרת המוסדות והתייעצנו עם שלטונות הצבא ומקווים אנו בכל אופן להתגבר גם על זה.

<u>נחשון-שמשון</u>: אנחנו משלימים השנה את הכביש מרמלה עד שער הגיא. 2.5 ק"מ שחסרו לנו ליד נחשון; התחילו בעבודה עובדים במלוא המרץ ומקווים לגמור את זה בהקדם.

מוצא-ירושלים: התחילו בעבודה בשנה שעברה. בהתאם לתכניות המקוריות אנחנו צריכים היינו להגיע רק עד גשר מוצא וזה גם לא באספלט. אנחנו חושבים בכל זאת להגיע ומתכננים להגיע עד לצומת צובה, כמה מאות מטרים עד אחרי צומת מוצא, עם ארבעת הנתיבים.

הרצפלד : מה תעשו עם החלק הזה איפה שיש בתים בצידי הדרך ?

שחמי : את הדיירים מעבירים והורסים את הבתים. חלק מהם, במידה שאנו יכולים אנו מפנים מהבתים ומעבירים לשכונים של משרד השכון. בהמשך העבודה לא נמשיך; אלא נתחיל משער הגיא (מבאב אל וואד) איפה שהבעיה חמורה בגלל הפתולים הרבים, והוסר שדה ראייה.

תענכים : אנחנו גמרנו את הכביש האזורי ואת ארבעת היישובים הראשונים. חושבים תוך חודשיים להשלים את כל הנושא.

הבעיה שנשארה לפתרון היא בעית גשר שלח. כבר קבלנו את ההקצבה לבניתו. אנו בשלב תכנון, במידה שאנחנו נצליח לגמור את התכנון לפני עונת הגשמים אולי נתחיל בעבודה עוד השנה.

כביש גישה: כפי שידוע לכם אנחנו עובדים במתכונת הרבה יותר גדולה מאשר אושרה בתקציב, פי שניים. גם פה העבודה הולכת בצורה משביעת רצון.

צומת אשדוד - זכר דב - כביש 12: אנחנו מבטלים את כביש כנות בחלקו המערבי ומשתמשים בחלק המזרחי שלו. התחלנו שם לעבוד באמצעות קבלן. היו לנו עכובים שסיבתם בפנוי הקרקע אולם זה נגמר והחלו בעבודה, אולי מר בסין ירחיב על הבעיה הזו אחר כך, מאחר והבעיה היא בעיה עקרונית, שתעמוד לפנינו בהמשך העבודה.

גשר באר-שבע: כולנו זוכרים את הבעיות עם גשר באר שבע בזמן השטפונות. אנחנו איחרנו את מקום הגשר בנקודה ממוימת. באה ח.ה.ל. ועירית באר-שבע ומקרקעי ישראל וערערו על האיתור, אחרי שחלק גדול מהתכנון היה גמור, מתוך מגמה להטות בעתיד את נחל באר שבע מחוץ לגבולות העיר. נאלצנו להתחיל בתכנון מחדש, התכנון כולל כביש חדש שיחבר את כביש חברון עם כביש דימונה דרך הגשר וימשיך ויתחבר עד לכביש ניצנה דרומה ממחנה נתן.

כבישים לכפרי המעוטים: הוקצבו כמליון לירות לסלילת 3 כבישים לכפרי המעוטים וזה : בעינה, סמיעה, כסרה, ג'ת, הכפרים שהתנסו השנה בחצבת ותפשו מקום נרחב בכותרות העתונים. סמיעה וכסרה, כפר אחרי כפר, מהווים ביחד כביש של כ-6 ק"מ, התחלנו בעבודה. זהו כביש די רציני ופרובלמטי. בג'ת אנחנו כרגע מתכננים וברגע שנגמור את התכנון נגש לעבודה.

ציר אחר שאנחנו השנה מתחילים לעבוד בו, כנרת-טבריה-מגדל-מבחה.הכביש הזה סבל הרבה מעבודות המוביל הארצי והטיח המים המלוחים. אנחנו השנה נכנסים לכ-13 ק"מ בשני קטעים: מצומת יבניאל עד טבריה בערך, ומצומת מרר עד מבחה. נשארים הקטע מכנרת עד צומת יבניאל, שזה קטע קטן, וקטע מטבריה עד צומת מרר, הקטע שגורם לנו קשיים תכנוניים בגלל המצב הטופוגרפי.

אשקלון-אשדוד: השנה מתחילים בכמה ק"מ בציר אשדוד אשקלון. היתה הצעה לקשור את אשקלון ואשדוד בכביש ישיר. אחרי ליבון והתעמקות בבעיה והסבר מקיף הוחלט לזנוח את הרעיון ולהתרכז בכביש הקיים, בין אשקלון ואשדוד, המרחק יהיה בערך כ-20 ק"מ. אנחנו נבצע השנה 4 ק"מ מצומת כפר סילבר צפונה.

אנחנו פותרים השנה גם את הבעיה של כביש מסמיה - זכריה, באורך של 24 ק"מ ע'י הרחבתו ושקומו.

סעד-רעים: כלול בתוך התכנית רק חלק מכל הבעיה. ארכו של הכביש כ-20 ק"מ מזה 8 ק"מ שוקמו לפני כמה שנים. רחב הכביש כיום 3 מטר, אנחנו מרחיבים ל-4 מ' ושוליים. אנחנו כנראה נתרכז השנה בחלק הדרומי איפה שלא היו התקלות הקשורות בקרקע הלס.

ואחרון אחרון, אלה שני דברים קטנים. כביש הר-טוב, אנחנו הולכים לשקם את הק"מ הראשון שנכנס לבית שמש, ביחד עם משרד השכון. וכביש ניר דוד-רשפים.

זה בערך המצב במסגרת תקציב הפתוח. חוץ מזה אושרו נוסף לזה כ-2.5 מליון לירות לביצוע עבודות למניעת שטפונות וביחד עם המליון וחצי הכלולים בחוק תכנית הפתוח דהיינו סעד-רעים וגשר באר-שבע וכו' מסתכם 4 מליון לירות כשליש מההצעה לעבודות למניעת שטפונות שהגשנו לממשלה, ושהסתכמה ב-12 מליון לירות ולהלן פרוט העבודות:

תל-שוקת-ערד: אנחנו נגדיל את הגשרים שנפרצו בשנה שעברה ונחליף שני מעברים איריים בגשרים חדשים למניעת הפרעות של שטפונות. 4 גשרונים יותקנו השנה, שני גשרים יעשו בשנה הבאה.

להבות שמיר: את הכביש שללנו לפני שנה בין להבות הבשן לשמיר. במקום גשר ביילי שנפרץ השנה, נקים שם גשר חדש.

כמו כן ישנם נושאים שונים בצפון, במסגרת הכבישים שבריה - שבחה, שבריה -נצרת, נצרת - חיפה, נצרת - עפולה.

השנה שוללים את הכביש בין צאלים לגבולות תוך שבוע נתחיל בעבודה.

באר-שבע - נחל עוז: החלק הגובל עם נחל עוז מהווה שם מין תעלה בין השדות שהם הגבוהים וסובל תמיד משטפונות. אנחנו השנה רוצים את החלק הזה לעלות ולשפר ולפתור את הבעיה.

נחל משש: נמצא 15 ק"מ דרומה מבאר שבע בכביש לרביבים ומשאבי שדה, נמוך ומתמלא שחף בכל שנה! את החלק הזה צריך להעלות ולעשות מעבירי מים.

בית רעים: אנחנו פותרים את בעיית בית רעים השנה, על ידי שלילת גישה מבית רעים ולכביש גילת-מגן בין שני הנחלים גרר ושבע מבלי לבנות גשר שהוא יקר מאוד, מבטיחים את הגישה אליהם בזמן שטפונות (על דעת המועצה האזורית והמשק). אנחנו רוצים לפתור השנה את הבעיה של נחל פסיש, (נחל פוטמה) שהוא נמצא על יד אופקים וגורם לניתוק הנגב המערבי בזמן השטפונות.

כמו כן אנו רוצים השנה, לעשות משהו בכביש אשקלון - פלוגות. אמנם הכביש הזה מיועד לשקום אבל העדיפות שלו היא, מובן מאליו, מאוחרת. השנה נעשה רק חלק של העבודה.

זה בערך תכנית המסתכמת בכ-34 מליון לירות.

רבינוביץ: איפה עומדת בעית התוואי של גבעת אולגה ?

שהמי : תכנון התוואי גמור והוא מסתכם ב-36 - 34 ק"מ והוא כולל בתוכו כ-14-13 גשרים. אבל בתכנון מפורט שרם התחלנו.

בחלק הצפוני, כפר-גלים - חותרים וכו', עוברים מערבה מהרכבת על ידי הוספת שני גשרים מעל למסילה היינו מאד שמחים לו ההיינו יכולים להמשיך כל הזמן מערבה מהרכבת אולם הדבר לא ניתן מסיבות טכניות. אנחנו חוזרים לכביש הקיים על-יד גבול חיפה הנושא תואם לפרמיו עם אנשי המשקים.

הרצפלד : אתה יכול להגיד איך מתחלקת החלוקה התקציבית בתוך ה-34 מליון, מה מקבלים מהשתתפות חוץ ומה הוא חלקנו אנו?

שהמי : הבנק העולמי בדרך כלל משתתף ב-45% של הוצאות הפעולות. הם לא משתתפים בפעולות תכנון, רכישת ציוד וכו'; 2.2 מליון ל"י קרן הבטיחות ו-300,000 ל"י השתתפות הרשויות המקומיות כמו בני ברק, נתניה וכן הלאה.

בסין : אני רוצה לקשור את שני הנושאים ברם נכנס לנושא חדש וברצוני לתת לכם כמה מספרים. בדרך כלל אנחנו חושבים לרצוי, ואפילו הכרחי, לקיים את הפגישות האלו מאחר ואנחנו נכנסנו לפעולות שלפני שנתיים או יותר לא חלמנו שנגיע למימד כזה. אני יכול לציין שני דברים: שאנחנו גדלנו בצורה ניכרת בתקציב פתוח, אבל לגבי תקציב של החזקה אנחנו כמעט שלא עלינו. ברור בשבילנו שחוסר הפרופורציה או יותר נכון תקציב החזקה מתאים, זה בעוכרינו. וברור שאנחנו סובלים לגבי אותם המקומות ואותם הכבישים שאנחנו לא יכולים להגיע לפתוחם וההרס שם הוא רב וגדול. אם בשנת 1962/63 היה לנו תקציב של 12,945,000 ל"י להחזקה, בתוך זה הכנסתי את ההוצאות של התכנון והארגון והשתתפות של גורמי חוץ,

שהיא בדרך כלל מגיעה כמעט ל-4 מליון ל"י, וביצענו לפני שנתיים עבודה של 13,110,000 ל"י, הרי שבשנה שעברה היה לנו תקציב של 13,070,000 ל"י מתוך זה 296,000 ל"י תקציב החזקה, הודות להופעתו של האפיפיור. אנחנו ביצענו פעולות של 13,472,000 ל"י, זאת אומרת יצרנו גרעון לפני שנתיים ב-263 אלף ל"י ובשנה שעברה 402 אלף ל"י. אנחנו כיסינו זאת מכל מיני קמוצים שהיו לנו בתקציב הכללי. (במקרה כזה ישנו הסכם עם האוצר, שבמידה שיש איזה שהוא קצוץ בהוצאה בתקציב כולל, מעבירים את העודף הזה לפעולות).

ההבדל בין 1962/63 ו-1963/64 הוא בתוספת של 3% ותו לא. לעומת זה לגבי הפיתוח, שאם בשנת 1962/63 היה לנו תקציב של 14,5 מליון ובתוך זה 2,360,000 ל"י של גורמי חוץ ובצענו ב-13,136,000, לא הספקנו לבצע 1,370,000, הרי בשנת 1963/64 היה לנו תקציב של 26,698,000 בתוך זה תקציב של גורמי חוץ בסך של -.4,080,000, בצענו רק 24 מליון ל"י, כלומר לא הספקנו לבצע כ-2,700,000 ל"י. זאת אומרת שהיתה לנו תוספת של 80% בין שנה לשנה לפתוח כביסים לעומת ה-3% של החזקה. השנה יש לנו 34 מליון ל"י לפתוח וסקום ולבטח תבוא תוספת של כמה מליוני ל"י של גורמי חוץ. יש לנו כבר מליון לירות של "מקורות" המחזירה לנו כסף לכביסים שהם הרסו ואנחנו עושים בהזדמנות זאת סקום מלא לחלק מהכביסים כלומר שתהיה לנו עליה בערך, אני מקווה, של כ-10 מליון לירות לעומת השנה שעברה. לעומת זה בתקציב של ההחזקה, יש לנו תוספת של מליון וחצי, אולי עם עודפים שיצאו מסעיפים ארגוניים עד 2 מליון לירות ועוד הפעם, עלינו מספיק לגבי ענין של החזקה. ובכל זאת מה מחכה לנו? אני רוצה לספר לכם שאנחנו ספרנו כמעט 700 ק"מ כביסי גיסה ליסובים חקלאיים של כביסים קיימים וזה בעיקר בהתיישבות החדשה שמופיעה. מזה חסר כיסוי אספלטי ל-204 ק"מ של כביסים. אני נותן לכם את זה כאינדקציה מפני שכאשר נדבר על סכומים וכך הלאה, תדעו מה מצפה לנו לעשייה. עכשיו עוד נושא אחד שאני רוצה להביא לפניכם.

כמות הרכב בארץ היא גדולה וגודלת. לעומת הגידול הרב שיש לנו בכמות התנועה בכביסים, אנחנו מפגרים בשני דברים:

א) אנחנו מפגרים ברוחב של הכביסים הקיימים כלומר אין לנו רוחב מספיק לכמות התנועה שקיימת על הכביס.

ב) אין לכביסים הקיימים מבנה מתאים לגבי העומס החוקי, המאושר, שישנו על הכביסים.

לנו יש עוד כ-400 ק"מ כביסים של 6 מטר רוחב, מזה כביסים ראשיים 316 ק"מ שלכל הדעות אנחנו צריכים להפוך אותם ל-7 מטר רוחב. יש לנו עוד 600 ק"מ של כביסים של 5 מ' רוחב מזה כביסים ראשיים 275 ק"מ שאנחנו חייבים גם אותם להביא לרוחב של 7 מטר. יתר הכביסים הם אזוריים או מקומיים, שאפשר לבוא ולומר שהתנועה בהם היא כזאת שאפשר עוד לא לטפל בהם כפי שהם. יש לנו 585 ק"מ של כביסים של 3 מ' רוחב שאנחנו רוצים שלפחות צריך להביא אותם ל-4 מ', אם כי מסומן אצלי פה כ-125 ק"מ שחייבים להביא אותם לכבר לרוחב יותר גדול מ-4 מ' מפני שהם בחזקה של כביסים ראשיים. חוץ מזה יש לנו מספר כביסים של 7 מ' רוחב, שאנחנו רוצים שבכדי להעביר את התנועה בחסכון, כדאיות ובבטיחות, חייבים אנחנו להרחיב את הכביסים הללו מ-7 מ' ל-14 מ'. אינני צריך לספר לכם על ההתרשמות של כל אחד ואחד וכן המסקנות של כולם ביחס למה שנתן לנו הכביס בין תל-אביב ונתניה, שהבאנו אותו ל-14 מטר רוחב, לתנועה הכבדה והרבה שקיימת שם. אני גם יכול לציין שגם הקטע של מוצא, שסקמנו אותו, שחרר את האפשרויות של התנועה. ואם אנחנו לפני מספר שנים ישבנו ותכננו והגענו לתכנית של 180 מליון לירות וחשבנו שזה יענה לנו לצרכים הקיימים בשנים אלו, (אמנם קבלנו פחות מהסכום הזה) ושבכל אופן הנה אנו מסיגים כביכול את החסר, אולם הנה אנו מגיעים למסקנה שלא מספיק לנו וזה למרות הגידול שאני ציינתי בסיפוק ובשמחה, מאחר ואנחנו עושים מלאכה רבה ומפני כך הבאנו לפניכם את ההצעה, של 350 מליון ל"י של כביסים במקומות שונים להיזוק והרחבה ובחלק גם לכביסים חדשים שבלעדיהם אין כל יכולת לפתח יישובים חדשים או תעשיות חדשות או הרחבת הקיימים. אני רוצה לתת לכם לדוגמא את ערד, ולציין שלמקום הזה לא היה יכול להיות קיום ועתיד באם לא היינו מקימים את הכביס ערד - סדום. אתם כבר קראתם בודאי על "הצפור" הראשונה שעברה במקום, האוטו של 35 טון, שעבר מים המלח עד לאילת דרך הערבה בכביס החדש סדום אילת שנרס נגמר.

אני רוצה להגיד לכם רבותי זה לא הפרס של 65 ק"מ או של שעה וחצי זמן, זהו מאמץ שהוא כרגע הרבה יותר קטן והרבה יותר קל מאשר היה בעבר, כשהיו לך עליות וירידות, סבובים וכביש צר. ואם אנחנו מביאים את הנתונים החדשים האלו לפניכם, אנחנו רוצים להגיד לכם שהצורך הוא באמת דחוף. משום כך אנחנו מבקשים את חוות דעתכם ואת החלטותיכם לנתונים שהבאנו לפניכם. יכול להיות שהחסרנו ויתכן גם שמופיעים נתונים שלא חשבנו עליהם, אבל זה מהווה שלד לתכנית נוספת לפתוח כביש בשנים הבאות ויש כבישים שונים שם, שמסיבת מצבם הרע אנחנו רוצים לחלות, משני הצדדים של הכביש, שלשים ולהודיע למשתמשים בהם כי "התנועה בכביש **על** אחריות הנוסע". אני אומר לכם זאת לא כאיום, אלא מתוך זה שאיננו רוצים לקחת על עצמנו את האחריות בעד בטיחות האנשים והרבה המשתמשים בכבישים אלה אם כמו כביש עילבון, שעובר את עמק בית נטופה, או את כביש שפר-עם-נצרת. לידיעתכם כרגע אנחנו עושים בשקום קטע כביש בין כפר יחזקאל לבית שאן ולהמשיך את זה פעם בכוון לאשדות-גשר, כדי להפוך את זה לעורק טוב ומשוקי. כמו כן אנחנו חייבים לשקם קטע כביש מתענכים מסק יזרעאל עד למפגש כפר יחזקאל. זה כביש שאי אפשר יותר לנסוע בו. נוסף לזה ישנם מקומות שהתנועה בהם היא רבה ואנחנו אובדי עצה לגביהם ואיננו יודעים מה לעשות. אם תקחו את קטע הכביש מכאן לרחובות, הרי העומס עליו הוא עצום. ראש העיר בא אלי עכשיו ומבקש ממני איזה עזרה ופתרון לדבר, כדי לחבר את כביש החוף (מס' 13) לרחובות דרך שכון כפר גבירול, אחרי בית עובד. ואני מסיב לו בשלילה, כי אז אני יודע שכביש מס' 13 עמוס ואנחנו נהיה בסתימה מסויימת במידה ונפעיל את נמל אשדוד ואין כל הצדקה להגדיל את עומס התנועה עליו ע"י חבור נוסף.

דבר נוסף ברצוני להביא בפניכם לפני שנכנס לרשימות. רבותי !, היום למעשה בשלילת הכבישים, מחירי יחידות כמו עבודות עפר, או עבודות חיצוב, לא עולים יותר ביוקר מאשר היו בעבר, אבל אנחנו היום משקיעים בקלומטר כביש הרבה יותר כסף מאשר בעבר, כי אנחנו עושים את המבנה והתוואי הרבה יותר טובים, אם כי אין גבול גם לטיב.

אלה הם הדברים שרציתי להביא אותם בפניכם לפני שנעבור לרשימות.

הרצפלד : אני רוצה לומר שבדרך כלל התכנית היא מאד מעודדת. זה שאנחנו עומדים היום ב-34 מליון לירות בהשוואה עם השנים שעברו, זו גם כן קפיצה רבה. אבל הצעתכם למשל אם אתה מדבר ככה, זה יוצא שאתה רוצה להכפיל את הסכום ולהגיע ל-60 מליון לירות ואולי קצת יותר מ-60 מליון לשנה. אני חושב שזה קצת מוגזם, היות ואני רואה שלא תהיה אפשרות כזאת. ובכל זאת זו העזה אבל תמיד בעד העזה צריך לשלם. העזה היא דבר טוב, ומשתלמת לעתים קרובות.

באשר לכביש ירושלים, אני מוכרח להגיד לכם, מנסיוני שאני תמיד מוכרח לעצור בתחנה. אני לא רואה את הקצה אם אני לוקח בחשבון עד בית מאיר, איפה שצריך לעצור עד שאחרים יבואו. אני לא רואה קטע זה בתכנית. העירו לי פעם (למר בסין) שאתה לוקח את הפרס המחירים ב-50% בקטר לשנים הבאות.

בסין : הרשה נא לי הערה אחת לדבריך. ביחס למלווה, אם רק נבקש יתנו לנו, יש כסף ויש רצון לתת לנו. כמו כן שמעתי ברדיו שחברת עובדים נותנת הלוואה של 3.5 מליון לירות, נראה לי שגם בענין של כביש גישה זהו נושא שחברת עובדים יכולה לזכות במצוה ולהלוות את הכסף למטרה בצוע שלילת סוג זה של כבישים.

רבינוביץ : בישיבה האחרונה בקשר לשפונות, החלטנו לתת את מלוא הסומה הלב והלחץ של בעיית ההחזקה, כי באמת היא שאלה ממדרגה ראשונה, אתה העירות על כך (לבסין) אבל איך ההדים ומה הם הדרכים בכדי להמריץ את גורמי הממשלה שיסתנה היחס לבעיה זו מצדם, זה כרוך אחד בשני ככל שההחזקה תהיה פחות ההוצאה תגדל, לכן צריך להציל את המצב ולשנות את יחס הממשלה לגבי בעיה זו.

רבקה ויינשטיין: אני רוצה לומר משהו שלא לענין, אלא שאלה הנוגעת במה שאתה אמרת (למר בסין) ביחס לחברת עובדים. אין לי שום ספק שמחלקה זאת מוכרחה לקחת על עצמה לקידום השלילה בעזרת כספים או בכל מיני דרכים אחרות. אם חברת העובדים, והממשלה עומדת מאחורי זה, זאת אומרת אם הכספים שאנחנו העברנו לסוכנות והסוכנות לקחה על עצמה, אז היא מקבלת את ההצמדה על עצמה. אם אנחנו לא נקבל אחריות על עצמנו, כלומר אחריות על העסק הזה ואם לא עם ההצמדה, אז אני רוצה לומר לכם כי על ענין מקלטים אני שנה וחצי דפקתי בדלת הזו ובקושי השגתי $7\frac{1}{2}\% + 2\frac{1}{2}\%$ על חשבון ההצמדה וזה יצא לנו 10%,

בעד זה מזה כמף של יתומים ואלמנות וכל המסונות האמורים. ואם אתה חושב על זה קצת, אם לתת ב-$7\frac{1}{2}\%$ למסלה ולעומת זאת להעביר לממסלה, הממסלה אחראית, כן הצמדה לא הצמדה זה לא עסקם. אז נקבל על זה אשור של כולם.

בסין : (לר. וינשטיין) אנחנו נחזור לענין זה. זה רעיון שאני עוד מעונין לדון בו. אם אתם מסכימים אז אני רוצה רק שהמי יכנס לענין התכנית.

שהמי : התכנית הזו שמתכמת ב-323 מליון לירות מתחלקת ל-4 חלקים:

א)	שקום ועדכון הכביסים הקיימים,	205 מליון לירות
ב)	כביסים חדשים ב-	70 " "
ג)	כביסים אזוריים ב-	30 " "
ד)	כביסי גישה	10 " "

בסין : אני מציע להוסיף על זה את האחוזים לבלתי נראה מראש ולהגיע ל-350 מליון.

שהמי : אני הייתי רוצה לעבור קודם כל על החלק הראשון כי זה החלק הארי של העסק. עדכון הכביסים הקיימים. ובכן אנחנו בעיקר כללנו כאן את הכביסים הראשיים. אנחנו רוצים בטלב ראשון ברוח דבריו של מר בטין, לעדכון פיזי וביאומטרי של רשת הכביסים העורקיים בארץ. אם כי לא כל הכביסים העורקיים בארץ שעוד לא עודכנו.

קצת יתר פירוט על כביסים חדשים:

עמיעד-פרוד: הבעיה שאנו מדברים עליה כבר שנים. נצטרך להגיע אליה עם השלמת הרחבת כביש עכו-צפת עד פרוד.

נהה-רעננה-גלילות: שם היו בעיות של שחרור קרקע, כפי שאתם יודעים, הבעיה הזו הולכת לקראת פתרון ואנחנו ברגע שהענין הזה יפתר, ניגש למלאכה, העבודה אושרה ע"י הבנק העולמי.

תל-שוקת - בית קמה: מהוה השלמת הציר סדום - אשדוד, בחלק שעובר ליד דביר - להב, כ-21 ק"מ.

צומת פלוגות - עוזה: 4 ק"מ הצרים שנשארו בכביש קסטינה - באר-שבע, אותם ברצוננו להתוות מחדש.

נתניה-אילנות-קדימה וחצר נתיבה: כביסים אזוריים. נתיבה, פותר את בעיית אשדוד - ירושלים. ונתניה - אילנות קדימה, פותר את הקשר בין כביש 12 לכביש 11.

תל-אביב-אשדוד: על זה דברנו. אשדות -זכר-דב ואשדות-יעקב - גשר אלה הן עבודות שהם עדיין בעבודה.

כביסים בנגב המערבי: פה אני רוצה להתעכב רגע. אתם יודעים שהחברה הצרפתית עושה עכשיו סקר על התחבורה בדרום הארץ. אבל עיקר הסקר או המחשבה המקורית של הסקר, היה להציע לנו רשת כביסים מתל-אביב דרומה, או מאשדוד דרומה. לתכנון הכללי ניגש ברגע שאנחנו נקבל את המסקנות של החברה הזו.

ש. גרינספון: איזה ציר תנועה זה חבל הבמור ?

שהמי : זה ציר תנועה אלטרנטיבי לאילת הצמודומערב הנגב. היתה מחשבה להתחיל מאשקלון דרך נתיבות, צאלים, רביבים, משאבי שדה, שדה בקר אילת. הכביש צריך להוות ציר עורקי לפיתוח הנגב המערבי הדבר הוקפא בזמנו עד שנקבל את מסקנות החברה הצרפתית.

קליין : בקשר לכביש הזה, חברה צרפתית או לא, אבל בשבילנו הכביש הזה חשוב מאד.

שהמי : לכם הוא חשוב כבר 6 שנים, וברגע שנדבר על זה נשמח לתת לזה עדיפות. אבל גם לכם, בקשר לתוואי, היו שתי דעות שונות. הגענו לידי פשרה וברגע שיאופשר נעשה אותו.

<u>אורון - עין - יהב:</u> הפוספטים ביקטו קטר יטיר מאורון לכביש החדש סדום-אילת, הכביש שאורכו בערך כ-60 ק"מ הוא פרובלמטי ויקר, גם על זה, אף-על-פי שהכנסנו אותו לתכנית, נקבל את חוות דעת החברה הצרפתית על כלכליותו.

<u>דימונה-ערד:</u> הבעיה היא של קטר בין דימונה לערד דרך הקומפלקס החימי בצפע, אורכו כ-23 ק"מ .

בעיה כשלעצמה היא בעית לוד. לנו היו מחשבות, כשהגשנו את המלוה הראשון לבנק; שאנחנו זקוקים לכביש יטיר מלוד לתל-אביב. גם בנושא זה החברה הצרפתית עומדת להגיש חוות דעת על הצורך בכביש הזה; אם נקבל את חוות הדעת אז התכנון כבר יהיה הרבה יותר קל, כי כיום אנחנו כבר יודעים פחות או יותר איפה יהיה הטרמינל בלוד, ושאלה אם בדרך כלל נזדקק לטרמינל בתל-אביב. אם אני כבר מדבר על כביש ללוד אזי אני רוצה לנגוע בעוד נושא אחד שהוא כרגע הוקפא משום מה. זהו ענין מודיעין, בזמנו ראו הכרח בקטר יטיר ומהיר בין הממרופולין של תל-אביב לבין מרבית של מודיעין. אנחנו חשבנו לשלב את זה בכביש היטיר שהולך ללוד . אנחנו מחכים גם בנושא זה לחוות דעת של החברה הצרפתית.

לא פרשנו את הכביסים האזוריים בכוונה תחילה, כי אנחנו רוצים להשאיר לנו את החופש הזה להקציב את הכסף איפה שיהיה צורך באותו זמן.

<u>כביש גישה ליישובים חקלאיים:</u> הקצבנו 10 מליון לירות ואנחנו חושבים שעם 10 מליון ל"י אנחנו נפתור את הבעיה, לא כלול פה נושא מכובד של החיקרויות , שונות וכו'. ואם אנחנו באמת נעגל זאת, כדבריו של מר בסין, אזי נגיע בערך ל-350 מליון לירות.

בסין : רבותי, אני מציע שנשמע קודם כל את מי שרוצה לקבל הסבר נוסף לדברים שנאמרו ולאחר מכן נחליף דעות בענין זה.

ש. גרינספון: אני רוצה בכלל לקבל פרוס יותר על כביש הבטור, מאחר וביחד נראה לי שזה סכום כבד מאוד.

שהמי : אני אמרתי לך שהתוואי המדויק של כביש הבטור, או ההצעות המסויימות והמוגדרות, מחכה לחוות-דעת של החברה הצרפתית העובדת בו, אבל האידאות הראשונות שצצו בזמן שאנחנו שיפלנו בנושא, זה לקשור את הבסור או את אזור הבסור עם רשת הכביסים צפונה ממנו מצד אחד ועם האזור של פיתוח דרום ממנו מצד שני. במלים אחרות ליצור עורק שיהיה עורק-אם לכביסים אזוריים, וכביסי גישה מציר ראשי שעובר את תל-אביב,כפי שכבר שמעת מפגן אלוף קליין, היתה בעיה של גבולות ההולכת מערבה ומזרחה, ימשיך מהבטור לכוון גבולות, צאלים, רביבים, משאבי שדה, שדה בוקר. בשדה בוקר יתלכד עם הכביש המרכזי לאילת. אם אנחנו פעם נשלול את אורון עין-יהב הוא ימשך עד הפנה של אורון, יכנס לכביש אורון - עין-יהב ויגמר בכביש סדום - אילת. זאת אומרת זה יהיה עורק שיחבר מצד אחד את המערב עם המזרח, מצד שני את הצפון עם הדרום.

בסין : (לש. גרינספון) אני רוצה לומר לך שבדרך כלל היתה ועדה בין-משרדית שהיא הפסיקה פעולתה, היות ונרדם כל הענין של יישוב הבסור. בועדה זו השתתפו באי-כח האוצר, הסוכנות,משרד הפנים, משרד התחבורה ומ.ע.צ. ויש לך תיק שלם בנושא זה, שתוכל לעבור עליו ולראות את כל הנושא שדברנו עליו.

קליין : אני רק רוצה לחזור להערה זו של כביש החוף, אבל אני לא מעוניין שכל מה שאני אומר כאן יירשם בפרוטוקול

(הדברים לא נרשמו)

ר. וינשטיין: לאחר הדברים שנאמרו כאן, אני חושבת שיהיה זה מן הנכון להגיד גם כמה דברים כציון לשבח למע"צ. מי שעובר עכשיו את כביש ערד - סדום, ועוד כמה כבישים אחרים, יווכח שזה לא מספיק שיש רק כשרונות ואמצעים, לכשרונות שנותנים גם אמצעים ויחד עם זה העזה אז מסוגלים לעשות משהו רציני וגדול. כי באמת כביש ערד - סדום זאת **העזה** גדולה, לא פחות מזה זה כביש סדום - עין יהב וכן הלאה. ואם אנחנו מסתמכים על מה שאמר אלחנן קליין אין לי שום ספק שיש הכרח בכך מכל הבחינות. היום יש איזה שהיא הרגשה של תזוזה רצינית דרומה ויש לזה הכרח טוב.

אין מה לדבר על כביסים כמו ודי-ערה, שזה אחד הכביסים החשובים ואם עוד יפתחו את הכביש גשר-אשדות יעקב, אז כל התנועה הכבדה והתובלה תעבור דרך כאן ותשחרר את שאר הכביסים העמוסים. אז באמת נעשתה עבודה גדולה, טובה ומבורכת. ומשום כך יש להודות ולעודד ולתת ציון לשבח, דבר שאצלנו בדרך כלל ממעטים לתת אותו, ואני עושה זאת בלב מלא בעד זה שעשו עבודה גדולה.

בהזדמנות זו אני רוצה גם לשאול, מאחר ולא מובן לי לאחר תור הדרום, ביסיבה שהיתה בפעם הקודמת, נאמר לנו שעשינו כביסים כאלו בדרום שבזמן שספונות הם מלאים ויש בעיות אבל אם לפי המושג המקובל, שאומרים שבע שנים הרעות, ואנחנו רוצים בשבע שנים טובות, אזי אי אפשר באמת לשבול שבע שנים. אז מע"צ הגישה תכנון של 12 מליון בשביל לשקם את המקומות, חלק בצפון ובעיקר בדרום, בשביל למנוע שטפונות. ואני שומעת עכשיו שקבלנו רק 4 מליון ל"י, כלומר שליש, אז אני מבינה שמהשליש עוד לקחו דברים שהם בחזקה עדיפות אלף אלף, מה שהכרחי ביותר. כלומר 2 שליש, שחלק גדול הוא בנגב וחלק גם בצפון. אז נשאלת השאלה מה חושבים לעשות לקראת השנה הבאה. אני רואה שכאן התכנון הוא עד לשנת 1969/70. עם תקציב נוסף האם זה יכנס לשקום הזה, את זאת לא הבינותי. האם בשנה הבאה יעשו רק חלק, כלומר את ההכרח, ומה יהיה עם הצד השני והשליש בשביל למנוע שטפונות.

דבר שלישי אני רוצה לשאול; כשאנחנו קבלנו את המלווה הזה, היה מדובר על זה שנגמור ב-1966/67, עכשיו כאן מדובר כבר על תכנית החלק הביצועי פלוס תוספת של 3 שנים, זאת אומרת שזה כבר לוקח איזה שמונה שנים שהתקציב הולך יחד, במקום 5 שנים 8 שנים.

בסין : המצב הוא כזה כאילו מתחילים עם הדברים שטרם גמרנו.

ויינשטיין: אם אני לוקחת למשל את כביסי הגישה, שבהם אני קצת יותר בקיאה, אני לא יודעת אם אנחנו טועים או מע"צ טועה. פה לפי דבריו של בסין אז רק חסרים 204 ק"מ שקום. לפי ידיעתנו יש קצת יותר, אבל יכול להיות שאנחנו טועים דבר שניתן לבדיקה. אבל גם אם אנו עומדים היום לשקם 200 ק"מ ב-3 שנים אני לא רואה כיצד זה אפשרי. אתה לקחת בממוצע 50,000 ל"י לק"מ, אנחנו נוכחנו בבצוע האחרון שפחות מ-60,000 לא הלכנו. עם זאת אם המצב החיקר אז אנחנו פשוט תמיד נעמוד במקום גם בשלוש השנים הבאות. ובהחישבות, זאת אומרת לא נגיע בשלש השנים שיעשו כמו בני-אדם. מצב הכביש לא כל כך רחב יש הרבה יישובים שאתה לא דברת עליהם שהם על שלשה מטר רוחב. זה חלק גדול שאנחנו בפנים, זה נכון. אבל בכביסי גישה חלק גדול רוחבם ב-3 מטר אף על פי שגם אנחנו קצת התרחבנו שגם שמה יש מקומות, בעיקר ביישובים גדולים שיש קצת משהו להרחיב ויצטרכו לעשות זאת במשך הזמן. אז נדמה לי שהסכום שנקשו 10 מליון ל"י הוא לא מספיק. אני רוצה עוד לשאול שאלה בענין החזקה. עד שאנו נגיע לשנת 1970, הכביסים האלה, ואתה יודע את הסכומים שקבלנו להחזקה, זה בלתי אפשרי לעמוד בהם, אם אנחנו רוצים איך שהוא להציל את הכביש. אני מבינה ש-200 ק"מ כולל גם מיעוטים, ואם כן אז לבטח זה לא מספיק.

גרינשפון : כאן הובאה תכנית נכבדת מאד של סכום די רציני, ואני חושב שהיה רצוי מאד להביא בפני הועדה, ביחוד לאור זה שאמרת קודם על מצב הכביסים, שהם לא עונים על הדרישות מבחינת רוחב הכביש ועומס התנועה שקיים וההתפתחות הצפויה בקרוב, אני חושב שרצוי מאד להביא בפני הועדה איזה קריטריונים או איזה ביסוס, מתי למשל אנחנו רוצים לעבור מכביש של 7 מטר לכביש של 14 מטר, על מנת שיהיה אפשר לדעת ולקבוע סדרי עדיפויות וזה משני מעמים. ראשית לדעת מה התכנית הזו חוסכת לנו. אנו אומרים שהמצב הקיים הוא לא משביע רצון, אז התכנית הזו יכולה להביא לנו מבחינת חסכון, ואז אפשר מבחינה כללית להשוות את זה עם עדיפויות אחרות במשק. דבר שני זה לדעת ולמצוא עדיפויות בין כביסים שונים, זאת אומרת מתי כביש זה יכולים לעבור ולשקם אותו ומתי כביש זה להרחיב אותו. אני חושב שהיה כדאי לצרף לתכנית הזאת איזה ביסוס, איזה קריטריונים או אמות מידה, שלפיהם יהיה איזה כלי שפוט אוביקטיבי.מנקודה שניה - נזקי שטפונות. הסכום העודף מעל ל-4 מליון ל"י או 8 מליון ל"י האם הוא נכלל פה?

בסין : הסכום הזה לא נכלל פה. רבותי ! אנחנו לא עשינו את המלאכה הזו עד הסוף משני טעמים. מה זה עד הסוף ? , אנחנו היינו צריכים לבוא אליכם גם עם חלוקה שנתית ולהגיד שאנו מציעים שה-300 או 323 או 350 מליון נחלק כך שבכל שנה אנחנו עושים כך וכך, וכבר במידת היבולת לציין את המקומות איפה שאנחנו צריכים ללכת לעשות. אנחנו לא עשינו את זה משני טעמים:

א) קודם כל שמענו את אלחנן, ויש לי מה להגיד לדבריו, שמענו את רבקה ואת שי, אנחנו כרגע ננסה להלביש לזה את התלבושת המתאימה בהתאם לזה ונבוא אליכם בהצעה של חלוקה שנתית, כפי שהדבר הזה נראה, עם הסברים במידת היכולת מדוע אנו עושים כך ולא אחרים.

ב) לא עשינו כי חשבנו אולי יבואו **הצעות** , ויש הערה אחת לעת עתה, ז.א. גם שלך (לשי) איך תהיה החלוקה. בא קליין ורבקה ואמרו בשביל אלו מעט ובשביל אלו צריך יותר מהר. אתה בא ואומר שאתה רוצה לדעת מה יתן לי חסכון או לא יתן לי חסכון. יש פה עוד נתונים שתנועת המושבים יבואו ויגידו אולי החסרנו משהו אולי לא הכנסנו וכן הלאה. קבלנו את זה ואנחנו נלביש לזה צורה, **אם מדברים על קריטריונים** - זה לא כל כך פשוט ביחס לרוחב, ופה יושב פרנקל שהוא יאשר את הדבר הזה, יש דברים בינלאומיים מקובלים. ידוע שכביש במידה זאת הוא הולך ברוחב כך וכך. אם עולים עליו יותר מכוניות ליום, הוא מקבל רוחב זה וזה, ואם עוד יותר הוא מקבל רוחב יותר גדול, ואנחנו היות ויש לנו ספירה, ויש לנו סטנדרטים בינלאומיים גם של הבנק העולמי, שנתן הלואה, איפה שהוא בא ואומר שאם יש 2000 כלי רכב ביום בכביש הוא צריך להיות 7 מ' רוחב.

אלה הם נתונים שנקבעו, כי בכביש של תנועה זה לא רק ענין של כמות הרכב ביום אלא כמות הרכב העוברת בשעה השיא. ואתה לא יכול לבוא ולהגיד לבעלי מכוניות, שמע תחכה בעוד שעה חסע כי אז יהיה לך יותר קל. הרכב התנועה וכל הדברים הכרוכים ביחד נכללו בתוך הכללים האלו וזה:

(א) **שלא יהיה פיגור בתנועה .**

(ב) שתהיה מיחות בתנועה.

דעתי היא שאנחנו אפילו לא צריכים ללכת ולבדוק, כי הנתונים ישנם והם נכונים, אלא שאנחנו באים ואומרים שמע אל תסע.

אשר לענין של מצב הכבישים ובעיקר מצב המבנה שלהם, אנחנו מנהלים כרגע, נגיד ספר אינונטר, שבו רשום מדויק של מצב הכבישים, אבל אנחנו יודעים למפרע שכל הכבישים שנבנו בעבר הם לא נבנו לעומס הקיים-החוקי, הן לגבי כמות התנועה והן לגבי מהירות התנועה והן לגבי העומס הרצוי של הרכב. אני רציתי להגיד לאלחנן קליין, שבשאלה שאתה מעלה אותה, לפי דעתי ככה, או שאתם צריכים בתכנון התקציב שלכם לקחת בחשבון גם את הדבר הזה מה שאתה העלת, והייתם צריכים להביא לידי כך שהדבר הזה ייעשה. ואני מציע שהנושא הזה שאתה מעלה אותו בפגישה זו חייב לא להשאר כנכס יחיד שלכם, אלא צריך להביא אותו בפני הגורמים המתאימים לכך, ואני מתאר לעצמי שיש לזה שלושה גורמים לפחות נוסף למשרד הבטחון, זהו משרד האוצר, משרד התחבורה ומע"צ, שצריכים לבוא ולהביא את הדברים האלה, על מנת שתצאנה מסקנות לאן שתצאנה בכדי לקבוע שהנה הדבר הזה הוא הכרחי.

בקשר לשספונות, אני כבר אמרתי רבקה, אנחנו הכינונו תכנית ל-12 מליון לירות, אנחנו לא דברנו שזה יבוצע בשנה אחת, אנחנו רוצים את זה לחלק לשנתיים. השנה קבלנו שליש ואנחנו חושבים שהנושא הזה הוא בתוך כבישים שאנחנו לא באים אליהם כעת והדבר הזה יצטרך להופיע על השולחן לגבי התקציבים של השנים הבאות:

כפי שאמרתי לכם למעשה אם אנו היום נקבל 300,000,000 ל"י זאת אומרת שאנחנו ממשיכים כאילו את התכנית הקיימת בתוספת של פעולות שנוכל לעשות הודות להגדלת התקציב. אבל אנחנו לא באנו ואמרנו שהנה תקציב אחד אנחנו גומרים אותו בשנת 1966/67. אנחנו מתחילים 1965-70 והולכים עד 1970, אלא אמרנו מ- 1965 תקציב חדש, אם יאפשרו לנו הוא כולל אצלנו את הנתונים שטרם גמרנו בתקציב הישן לפי התכנית הישנה. כמו כן רציתי לומר לכם שלפי מיטב ידיעתנו, במידה שהיא נכונה, אין קושי לקבל מלווה כלשהו. הם הבטיחו והם נותנים גם לכל אחד. ואנחנו גם מקווים שהיות ואנחנו עושים כרגע פעולות שהם מחוץ למסגרת של התכנית, שאנחנו כבר כתבנו להם, וכאשר בסוף הקיץ יגיע איש מהבנק העולמי, נוכל לדבר אתו על זה שלעשות סעיף מתאים בשביל לכלול את זה בתוך המסגרת של פעולות המאושרות של הבנק, כדי שהאוצר יקבל את החלק שהוא מעונין לקבל על הכסף שישנו כבר. זה בערך מה שהיה לי להגיד לכם.

קליין : נניח והיה כי טוב וכל התכנית הזו תאושר ויתקבל סכום במשך חמש שנים של 323 מליון ל"י, שזה צריך להתחלק ל-5 שנים, כלומר 65 מליון, האם בשביל להציע סכומים אלו יש לנו כוסר ביצוע?

בסין : אלחנן, אני יודע שזה כמו גומי שלא מתפוצץ עוד, מפני שאנחנו כאשר התחלנו לפני שנתיים בעבודה, אז באו והזהירו אותנו שאנחנו לא נרים את זה, לא מסיבת כוחות טכניים שחסרים לנו פה, לא מסיבת כח עבודה, לא מסיבת ציוד ולא חומרים. ואני בא ואומר לך בגלוי, רבותי, עובדה היא שהרימונו. אבל יכול להיות שבמדה מסויימת יהיה פיגור מסויים, אבל אני רק דבר אחד יכול להגיד לך ואתה יודע את זה, לא חסר ציוד כבד בארץ; אם לדבר על ציוד של עפר וחציבה. לעת עתה התחילו להתארגן קבלנים "וירא כי טוב, וירא כי יש עבודה" מטום כך מופיעים כל פעם קבלנים חדשים, ואני יכול לציין כרגע שאפילו "שלב" מופיע בהצעה שהוא יכנס לעבודות כביסים, שזאת היא חברת חובלה מובהקת, היא עבדה בטבילנו בסדר, והביצוע הוא בזמן. יש כרגע עוד שתים שלוש חברות וישנם כאלה שהגדילו ואני חושב שהדבר לא יהווה עיכוב.

יש לי עוד סעיף אחד שונות, ובתוך הסעיף הזה הכנסתי נושא שאני רוצה להביא לפניכם. אנחנו נצטרך לפתח את הדבר הזה, אשר לפי דעתי לא נוכל אלא ללכת בעקבות של ארצות אחרות בכל העולם . ברור שאני לא לוקח ארצות כמו באסיה. נגיד אם באירופה יש מקומות שיש 250 מכוניות לכל אלף תושבים אז באסיה בממוצע יש 4 מכוניות לכל אלף תושבים. נקח מקומות כמו איטליה, גרמניה, צרפת, בלגיה, הולנד וכו', אנחנו הולכים בעקבותיהם או יותר מהר, או יותר לאט, אבל בכל אופן לא נוכל לברוח מזה. ואני רוצה לדבר אתכם על ענין של כביסים, מה שנקרא כביסים מוטוריים (נקרא לזה "דרך מהירה") Motor Way or Express Way.

מדוע קוראים לזה Motor Way מטום שהוא מבטים כמה דברים שהוא נושא בתוכם: א) אתה לא יכול לעלות עליו עם כלי שמהירותו היא פחות מכך וכך. נגיד לפי הסטנדרטים הבינלאומיים, או של אלו שקבעה הועדה האירופית הבין-לאומית לתנועה בג'נבה לא פחות מ-35 ק"מ לשעה. בכביש זה לא תוכל להתנועע עליו בהמה, לא יכולים לטיל אנשים בכביש הזה ולא יוכל לעלות עליו מי שמתגלגל על שנים, כמו אופניים, אופנוע וכו'. ועוד דבר אחד וחשוב, הכביש הזה אין לו הצטלבויות או מפגשים באותו המפלס, והחבורים במדה שהם ישנם הם יכולים להיות יותר או פחות וזה במדה שאנחנו מגדירים את הכביש הזה, אבל משתדלים מה שפחות חבורים. ברור שאם אנחנו באים לכביש כזה ונותנים פחות חבורים, הרי אנחנו צריכים ליצור כביסים אחרים כדי לתת אפשרות לנוע לאלה שלא יכולים לעלות עלהכביש המהיר. ברצוני לתת לכם דוגמא להמחיש את כוונתי בין נתניה לתל-אביב יש 14 כניסות ויציאות באותו המפלס ורוצים להוסיף עוד, כלומר אנחנו הפכנו את הכביש הזה שיכול להעביר תנועה במהירות ובסביל כך הוא גם הורחב. מתוך הכניסות והיציאות שיהנם לכביש הוא לא יכול להעביר תנועה מהירה , ועל כן אנחנו באים ואומרים שאנחנו רוצים בין נתניה לחדרה, במידה שיהיו מפגשים להקמין אותם ולשטוח את הכניסה והיציאה בהצטלבות ולא באותו המפלס.

בביתן אהרן רוצים מפגש על קרקעי, אחר כך אנו אומרים שבעתיד כשנלך ונעשה את הכביש חדרה - חיפה, אנחנו רוצים לעשות אותו בתוואי חדש ומי שרוצה להתנועע מאיזה שהוא מקום קטן למרכז הוא ילך בכביש המקורי, הכביש הקיים, אבל הכביש הזה יחבר רק שני מרכזים עם תנועה רבה ואם נצליח לא יהיו בו יותר חבורים ובכל הצטלבות יהיו דו-מפלסים מעל או מתחת ולא יותר. זהו למה שאנחנו חייבים להגיע כי זה כבר דופק בדלת ולא נוכל לברוח מזה.זוהי נקודה אחת.

נקודה שניה. בכביסים האלו, שקיימים כבר, אנחנו חייבים להוריד מטרדים מהכביש. ואחד מהמטרדים הרציניים האלה הוא, שכל אחד תופס לו אחיזה בשוליים ועושה את זה כמו בתוך שלו. ואז עומדים שם מכוניות. נמצאים בו דוכני סטיקים, דוכני פירות וכן הלאה. ולפי דעתי אם לא ינתן חוק המאפשר הורדה מהכביש תוך הודעה מידית מבלי לחכות אפילו לבית המשפט וכו', למרות שאנחנו פוגעים כאילו באזרח, הרי שאני חושב שלא הורדנו את הסכנות ואת אי הבטיחות בכביסים.

דבר נוסף שאני רוצה לומר לכם, זהו ענין של העומס-יתר. רבותי אנחנו נוכחנו שהכביסים שבנינו באחרונה לפי מימב היכולת שלנו והידע שלנו ושל אחרים, הם לא עומדים בחוזק שלהם מתוך זה שאנחנו מפעילים עליהם לחץ כבד, ללא כל הגבלה. ותדעו לכם רבותי, אי אפשר לבוא ולהגיד מה אתה בונה לי כביש בגודל של 13 טון על ציר, תבנה לי כביש על 26 טון ציר, אין דבר כזה, זאת היא לא הגדרה והדבר בלתי אפשרי, מפני שאנחנו באנו ומצאנו שאם מגדילים את העומס על ציר כפול פי שניים,

אתה מגדיל את הפחת פי עשר ויותר לפחות בצורה תאורטית. כלומר אני בא ואומר לכם, שאם לא נשיג הבטחות להפסיק את ענין העומס מעל למורשה, אנו הורסים את הכביש. ואני אומר לכם שאנו הורסים את המכוניות ומסכנים את חיי האנשים. ואינני חושב שהחסכון שהוא מביא לנו מכסה חלק מהנזק שנגרם.

אני רוצה לספר לכם עוד דבר אחד. דבר שאנו עושים בקשר להרחבת הכביסים, אנו גורמים נזק לפרס הן בצורת יחיד והן בצורת מסק. אנחנו כביכול מסלמים בעד הנזק הנגרם, אנו מסלמים בעד כל עץ שנעקר או בית שנהרס אולם אין אנו יוצרים פרנסה אחרת שאנשים רבים התקיימו עליו. במשך שנים, איננו יכולים לתת להם קרקע אחרת תמורת הקרקע שנלקחה מהם, כי זה לא בידינו. מה שאנו יכולים לעשות הוא לשלם את הנזק היסיר. אנחנו הורסים בתים **ובמידה וההוצאה היא על השבון** הממשלה.

הנה הבאתי לפניכם גם מספר דברים שאנו מתלבטים בהם ואני חושב שמותר לנו להעסיק גם אותכם בלבטינו, כדי למצוא פתרון משותף לבעיות. והנני מודה לכם בעד הסכמתכם לתכנית שאנו מציעים שתועבר לטפול הבא.

<u>היסיבה נגעלה</u>

8/אי

כ"ד באב תשכ
2 באוגוסט 1964

אל: שר העבודה

אני מאשר קבלת מכתבך מיום 26.7.64
בענין העמדת קרן הבטיחות בפקידה עמדת
הכביסים.

המכתב הועבר למדגה על הפקידים
לטפול.

בינתיים אני מבהל משא ומתן עם משרד
התחבורה להקצבת סכום נוסף המיועד לתומה
המטרה.

ג ב ר כ ה,

פנחס ספיר

רעיתך ומיכנעבהרם

ש. גרינשפון

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים- לידי מר עמוס לביא
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב, בתאב תשכ"ד
30 ביולי 1964

מס' 22/10/17

הנדון: בקשה לשנויים בתקציב המאושר
לשנת הכספים 1964/65.

רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת הכספים 1964/65
מס. 10 מיום 30.7.64 בסך של $2\frac{1}{2}$ מיליון המהווה הגדלת תקציב פתוח
לשנת 1964/65 לבצוע עבודות מניעת שטפונות.

ב ב ר כ ה,

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

חכ/3

מדף 907

מדינת ישראל

העבודה מ.ע.צ.

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

התאריך	
30.7.64	
מספר	
10	

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

הננו מציעים את השינויים הבאים בתקציב משרדנו בהתאם להסברים המפורטים במכתב המצורף.

התימה

~~[illegible]~~ / פיתוח

יש לא ע"י אגף התקציבים

אישור תקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים	שינויים מ: ל"י	שינויים ל: ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים ובשרים ראשיים				
115	תל-שוקת-ערד	500,000	600,000		100,000
118	צפון (פרט חדש)	-	270,000		270,000
119	באר-שבע-נחל עוז (פרט חדש)	-	500,000		500,000
120	ואדי משש (פרט חדש)	-	50,000		50,000
121	נחל פטיש (פרט חדש)	-	400,000		400,000
122	רזרבה (פרט חדש)	-	180,000		180,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
139	להבות שמיר (פרט חדש)	-	150,000		150,000
7203	כבישים מקומיים ואחרים				
101	שלח (פרט חדש)	-	200,000		200,000
102	צאלים-גבולות (פרט חדש)	-	400,000		400,000
103	משק רעים (פרט חדש)	-	250,000		250,000
					2,500,000

מדף 4500

ד.מ. 172/1163 (5.63) 200×50

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב ז' באב תשכ"ד
~~1964 ביולי~~ 27.8.
מס' 32/19/3

אל : מר מ. זנדברג, הממונה על אגף התקציבים, משרד האוצר, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: מקומות מפגש רכבת (באר-שבע, דימונה, אורון)
הסמך : מכתבך מיום 14.7.64

משרד העבודה העביר אלי את העתק מכתבך הנדון למנהל הכללי של משרד התחבורה.

הנני מצטער מאוד שמצאת לנכון לתת הוראות מבלי להפגש אתי תחילה. להלן מספר פרטים שיש לי להעיר בנושא:

1. הקמת גשר מעל לרכבת או לא, לא נקבע רק ממבט של משקיות אלא יש לזה גם ענין של בטיחות.

2. לא ידוע לי מה הוגש בהערכה הכספית בפרויקט הראשון שהוגש לאוצר. את חוות דעת מע"צ לא שאלו מגישי הפרויקט ולבטח היו צריכים להוכיח את כדאיות סלילת הקו על ידי הצגת הוצאות מעטות.

3. בעבר, בכל מקרה של חצית מסילת הרכבת על ידי מע"צ, התבקשנו על ידי אנשי הרכבת לעבור אותה בגשר ועשינו זאת.

4. משא ומתן עם הנהלת הרכבת מתנהל זה זמן רב והיה ידוע להם על הצורך בגשרים, משום כך לא היו צריכים להעלים את הדבר בהערכות כספיות שהם הגישו. לאישור הדבר בידינו גם מכתבים של הנהלת הרכבת שהיא אינה מערערת על כך, והנני מצרף גם העתק מכתבו של סגן מהנדס הראשי של הרכבת מ-18.8.63. ואגב גם דעת משרד התחבורה בדעתנו, מצו"ב העתק מכתבו של מר פרנקל, מהנדס ראשי לתכנון התנועה של משרד התחבורה מ-21.8.63.

5. לפני מספר שנים הוחלט בועדה הבין-משרדית שאין להפגיש דרך עם מסילת רכבת אלא במפגש דו-מפלסי. ההוצאות חלות על אותו המשרד הבא אחרון.

לאור האמור, אודה לך באם תמצא לנכון לבטל את מכתבך הנ"ל או לפחות תזמין לפגישה משותפת את כל אלו הנוגעים בדבר.

הנני מצטער שאני נאלץ להודיעך שלפי מצב של היום לא נוכל להסכים לחצית הכבישים העורקיים אלא כפי שזה הוחלט עד היום.

בברכה,
מ. בסין
מנהל מע"צ.

העתק: לשר העבודה
למ"מ מנכ"ל, משרד העבודה,
ירושלים

מרץ 908

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

4. [illegible]

5. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

רכבת ישראל
ת.ד. 44 טלפון 4621

לשכת מהנדס הראשי
תל - אביב.

מספרנו ע/ת/1-ב
18.8.63

אל : מנהל מחלקת עבודות צבוריות
רחוב לינקולן מס 3
ת ל - א ב י ב.

הנדון: תכנון מסילת דימונה - אורון
גשר מעל לכביש דימונה - ממשית
ק"מ 42.

הקשר : מכתבך מס 32/19/3 מיום 31.7.60.

מאז קבלת אישורך לתכניתנו של הגשר הנ"ל עברו 3 שנים. נהיה אסירי תודה אם תאשר לנו התכנית מחדש כי ישנה אפשרות לבצוע מסילת הברזל לאורון בשנת התקציב הבאה.

ב ב ר כ ה,

(-)
ז. נחמני

סגן מהנדס הראשי

העתק: למהנדס הראשי.

מכבי שרות
ת.ד. 44 פתח תקוה 4984

לשכת מנהלי מרחבי
מל - אביב.

מספרנו ש\מ\1-ב
53.9.81

אל : מנהל מחלקת שרותים שרותיים
רחוב דרכים מס 3
מ ל - א ב י ב.

הנדון: הכנת מבחן רישום - אישור
בתי מלון לשכת רישום - מספרם
ע"פ 54.

הפנה : מכתבכם מס 32\19\3 מיום 09.7.18.

אנו מודים אישורכם לשכתכם על הבנת
הנ"ל שרת 3 מבנים. בתיק אחרי אין אם נאשר
לבר הנכונים מתוך כל רשת אשרים לכתיבת מחלקת
הנדון לשרות מבנה הנכונים מכאן.

ב כ ר כ ם,

(-)

ר. בחבר

מנ; מנהלי מרחבי

העתק: לשכת מרחבי.

העתק/לר

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה

ת"א-יפו א' באלול תשכ"ג
21 באוגוסס 1963

36/3

אל : איינג' מ. שהמי, ס/מנהל מ.ע.צ.,משרד ראשי ת"א

הנדון: מפגש בק"מ 53.910 של
המסילה נען באר-שבע

נוסף לבקשתנו לשפר את סווחי הראיה
הקיימים יש לי עוד הצעה בשם ועדת המפגשים:

המפגש הנ"ל הוא המפגש עם הדרך האזורית
מספר 874 אשר תחפך בעתיד לדרך ראשית לערד. הועדה
בדעה שמאוד רצוי וכדאי לתכנן את המפגש עם הדרך
הראשית העתידה מראש כמפגש דו-מפלסי.

ב ב ר כ ה,

(-)

י.א. פרנקל

מהנדס ראשי לתכנון התנועה

העתק: מהנדס ראשי, רכבת ישראל
מהנדס תנועה, מחוז ירושלים והדרום,משרד **הראשי**
ירושלים

חיק ועדת מפגשים

מכתב\מר

מדינת ישראל
משרד המשפטים

מ"מ-יועץ מ' בן-אליעזר מנכ"ל
משרד המשפטים 21
1983 בפברואר

36\3

אל : מר' ב. מנור, מ\מנהל מ.ר.ש., מדינת ישראל מ"מ

הנדון: מבקר מע"מ 010.83 מס'
<u>מסמכים נוגעים בעניין</u>

בקשר לבקשתכם דאשר אנו מדווחים מראש
מקרים בם לא יהיה הגיון לבקש מבעוד מועד:

מבקש מנ"ל הרא מבקש מן הנדון המתרחש
מאוד לא אשר מחוץ בקשר לדרך ראשון לדרך. מדינת
בראש מאחרי רצוי ראיה לבקש אין מבקש מן הנדון
מראשון מבחינת מראה מבקש יד-מבקר.

ב כ ר ב ה,

(-)

ר.א. בר-נבי

מנהל רשות לבקרת המדינה

העתק: מנהל רשות, ראש הממשלה
מנהל הדרום, מנהל הרשות הסחירה, מדינת ישראל
הרשות

מר יגאל מאירי

ש ר ה ע ב ו ד ה

פ נ י מ י

ירושלים, ז' באב תשכ"ד
26 ביולי 1964

אל: שר האוצר

הנדון: השתתפות קרן הבטיחות בתקציב פתוח הכבישים

בתקציב פתוח הכבישים לשנת הכספים הנוכחית כלולים 2,2 מליון ל"י כהכנסה מיועדת מקרן הבטיחות שליד משרד התחבורה.

הצעת התקציב, לרבות פירוט יעדי הפתוח, אושרה בועדת שרים לעניני כלכלה ובממשלה ללא התנגדות ונכללה בחוק התקציב.

לאחרונה, הודיע לי המנהל הכללי של משרד התחבורה (בהעדר שר התחבורה הנמצא בחופשה) כי משרד התחבורה יעמיד לתקציב הפתוח 1,8 מליון ל"י בלבד, היינו, 400 אלף לירות פחות מהנקוב בחוק התקציב.

אני מניח, כי לשר התחבורה ישנן סיבות רציניות להחלטה זאת, אם כי לא מובן לי מדוע בא הערעור כה באיחור. אפשר ויעניין אותך לדעת כי בתקציב הפתוח כלול סכום העולה על 2,2 מליון להטרת מטרדים בעלי משמעות בטיחותית, שלא לדבר על התרומה של פתוח הכבישים במלחמה בתאונות בכלל. 400 אלף ל"י החסרות מיועדות, בין היתר, למימון חלק מפתוח הכביש לנמל אשדוד שטעמי בטיחות מחיבים בצועו הקרוב. איננני מעלה על דעתי להשאיר את הנמל ללא כביש גישה ראוי לשמו כבר בעונת ההדרים הקרובה. נתתי הוראה למנהל המחלקה לעבודות צבוריות להתחיל בהכנות לסלילת הכביש לנמל, אולם, אבקשך לדאוג לכך שהמימון יעשה בעתו אם באמצעות קרן הבטיחות, במדה ותשכנע את שר התחבורה לשנות את דעתו, או, על ידי הקצבה מיוחדת מהרזרבה התקציבית.

ב ב ר כ ה,

יגאל אלון

העתקים: שר התחבורה

סכום פגישה שהתקיימה בעניין גשר באר-שבע.

בפגישה של ה"ה מ. זנדברג, ש. בלקינד, וב. בסין, שהתקיימה ביום 16.7.64, סוכם:

א. מקימים את הגשר במקום החדש שאותר על ידי מינהל מקרקעי ישראל. מקום זה לא יפריע, לפי הודעת מינהל מקרקעי ישראל, להעביר בעתיד את נחל שבע לאפיק חדש בקשר עם התכניות של ניקוז שטחים לאורך האפיק הישן.

ב. מינהל מקרקעי ישראל מעביר למחלקת עבודות צבוריות השתתפותו בסך של 175.000 ל"י, כחלקו בהגדלת ההוצאות בעקבות הזזת הגשר למקומו החדש.

ג. במידה שמע"צ לא תמצא כסוי מהקצבותיה היא לחלק הנותר מההוצאות המוגדלות, יספל אגף התקציבים בפתרון השאלה ביחד עם מע"צ.

ב. בסין

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

/לר

שר העבודה

ירושלים, י' בתמוז השכ"ד
ביולי 1964

6320

אל: שר האוצר

הנדון: כביש תל שוקת - בית קמה

זכור לך, אל נכון, כי בפגישתנו ביום 27 במאי 1964, בה דנו במספר נושאים, נגעת בשאלת סלילתו של כביש תל שוקת - בית קמה לאלהר. מסרתי לך אז כי בכוונתנו המקורית לכלול ביצוע עבודה זאת בהצעת תקציבנו לפיתוח כבישים לשנת 1965/66.

כדי לקדם את הנושא הנני נכון להורות למחלקה לעבודות צבוריות להתחיל כבר עכשיו בביצוע עבודות עפר בכביש הנ"ל על מנת שאפשר יהיה לגשת באפריל 1965 לביצוע עבודות הגשרים, התמתית ואספלט המהוות את החלק העיקרי של העבודה, ושל ההוצאות הכרוכות בביצוע סלילת הכביש הנזכר. עבודות אלו ימומנו ע"י אשראי קבלני מתאים, ונתן לגשת לבצוען ללא דחוי.

אודה לך אם תתן הסכמתך להצעה שאינה כרוכה בהוספת תקציבית כלשהי בשנה הנוכחית.

בברכה,

יגאל אלון

899
31/18

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

ירושלים, 9.7.64

מספר, 5

אל: החשב הכללי / מאת: אגף התקציבים
אישור תקציב 72/1 תאריך 23.10.64
סימוכין: אישור ועדת הכספים מיום 21.10.64
הננו מאשרים השינויים המפורטים בסעיפים דלהלן
הערה:
העתק: מבקר המדינה
החשב הכללי מח' הדיווח והחשבונות
חשב משרד / .....

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: שינויים בתקציב פיתוח כבישים ושיקומם לשנת 1964/65
סמוכין: מכתב מ.ע.צ. מספר 6 מיום 17.6.64

שר העבודה מציע את השינויים הבאים בתקציב משרדו ושר האוצר מוכן לקבל הצעה זו ומבקש אישורה של ועדת הכספים של הכנסת לכך, בהתאם לסעיף 8 לחוק התקציב לשנת 1964/65.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים ומשרים ראשיים				
101	סדום - גרופית	3,750,000	4,100,000		350,000
103	ערד - שיך זהר	500,000	1,200,000		700,000
105	תל-אביב - נתניה	2,080,000	1,330,000	750,000	
110	טירה - חיפה	500,000	350,000	150,000	
116	תל-שוקת - ערד (פרט חדש)	-	500,000		500,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
106	דיר חנא - עילבון (פרט חדש)	-	350,000		350,000
132	כביש לכורזין	700,000	900,000		200,000
7204	שיקום כבישים				
103	עכו - פרוד	2,000,000	300,000	1,700,000	
104	חדרה - עפולה	2,000,000	2,500,000		500,000
				2,600,000	2,600,000

דברי הסבר: הגדלת ביצוע עבודות כבישים על חשבון:
1. הקטנת הקף העבודה בכביש עכו צפת.
2. העברה מתקציב העבודות טירה-חיפה ותל-אביב - נתניה לאחר שבמשך השנה התקציבית הקודמת נעשו העברות לקידום העבודות הנ"ל.

בכבוד רב,

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מנהל מ.ע.צ.
חשב מ.ע.צ.

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

18/2/13

ירושלים, 9.7.64

מספר, 5

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: שינויים בתקציב פיתוח כבישים ושיקומם לשנת 1964/65
סמוכין: מכתב מ.ע.צ. מספר 6 מיום 17.6.64

שר העבודה מציע את השינויים הבאים בתקציב משרדו ושר האוצר מוכן לקבל הצעה זו ומבקש אישורה של ועדת הכספים של הכנסת לכך, בהתאם לסעיף 8 לחוק התקציב לשנת 1964/65.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום - גרופית	3,750,000	4,100,000		350,000
103	ערד - שיך זהר	500,000	1,200,000		700,000
105	תל-אביב - נתניה	2,080,000	1,330,000	750,000	
110	טירה - חיפה	500,000	350,000	150,000	
116	תל-שוקת - ערד (פרט חדש)	-	500,000		500,000
7202	כבישים איזוריים וכבישי גישה				
106	דיר חנא - עילבון (פרט חדש)	-	350,000		350,000
132	כביש לכורזין	700,000	900,000		200,000
7204	שיקום כבישים				
103	עכו - פרוד	2,000,000	300,000	1,700,000	
104	חדרה - עפולה	2,000,000	2,500,000		500,000
				2,600,000	2,600,000

דברי הסבר: הגדלת ביצוע עבודות כבישים על חשבון:
1. הקטנת הקף העבודה בכביש עכו צפת.
2. העברה מתקציב העבודות טירה-חיפה ותל-אביב - נתניה לאחר שבמשך השנה התקציבית הקודמת נעשו העברות לקידום העבודות הנ"ל.

בכבוד רב,

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מנהל מ.ע.צ.
חשב מ.ע.צ.

18/2/11

תכנית עבודה בטיחות בכבישי מע"צ - 1964/65

א. צמתים

מס' סד'	צומת דרכים	מחוז מע"צ	פרוט העבודות	אומדן ת"י	אושר ביום...	הערות
XX 1	דרך מס' 11 - צומת משוחף ל: גבעת שפירא, ביתן אהרון, חבצלת השרון, אביחיל, נחניה הצפונית.	ת"א והמרכז	סלילת הצטלבות דו-מפלסית	500,000		הסכום הוא השתתפות הקרן בלבד.
XX 2	דרך מס' 11, חבור לפרדסים, אביחיל	ת"א והמרכז	החקנת מעבר תת-קרקעי והגישות אליו	200,000		
X 3	דרך מס' 242/24 צומת שער העמקים ליד ג'ילמי	חיפה	שפור ההסתעפות	30,000		
XX 4	דרך מס' 23, הסתעפות לשכון עמידר ליד עכו (ק"מ 22.7).	חיפה	שפור ההסתעפות	15,000		
X 5	דרך מס' 24, הסתעפות עם דרך מס' 241 לכפר חסידים	חיפה	שפור ההסתעפות	20,000		
XX 6	דרך אשדוד - זכר דב עם דרך מס' 13	ת"א והמרכז	סלילת הצומת	100,000		הסכום הוא השתתפות הקרן בלבד.
				865,000		

X- [illegible]

XX- " - [illegible] העיקרי נכלל [illegible]

ב. מפרצי חניה לאוטובוסים.

מס' סד'	מחוז מע"צ	מספרי הדרכים	מספר המפרצים	אומדן ב-לי	אושר ביום...	ה ע ר ו ת
1	תל-אביב והמרכז	12, 16, 13, 112	17	85,000		
2	חיפה	11, 12	4	20,000		
3	הצפון, נצרת	31, 24, 23, 41	4	20,000		
4	ירושלים	2, 71, 13	6 + 3 לצה"ל	40,000		
5	הדרום, באר שבע	81, 83, 86, 87	7	35,000		
				200,000		

ג. גדרות בטיחות לרכב.

מס' סד'	מחוז מע"צ	מספרי הדרכים	אומדן ב-לי	אושר ביום...	ה ע ר ו ת
1	תל-אביב והמרכז	13, 12, 15	15,000		
2	חיפה	2122, דרך לחניתה	12,500		
3	הצפון, נצרת	41, 23, 24, 2407	47,500		
4	ירושלים	1, 2, 13, 102	30,000		
5	הדרום, באר שבע	837, 87, 86, 85, 83, 81	45,000		
			150,000		

ד. סמוך בצבע על פני הכביש, צביעות מכוילים, מעקות גשרים וכו'.

מס' סד'	מחוז מע"צ	אומדן ב-לי	אוטר ביום...	ה ע ר ו ת
1	תל-אביב והמרכז	115,000		
2	חיפה	50,000		
3	הצפון, נצרת	50,000		
4	ירושלים	50,000		
5	הדרום, באר שבע	35,000		
		300,000		

ה. הרחבת גשרים צרים.

מס' סד'	איתור הגשר	מחוז מע"צ	פרוט העבודות	אומדן ב-לי	אוטר ביום...	ה ע ר ו ת
1	דרך מס' 11, ק"מ 63 ביציאה ממגרש החניה ע"י מסעדה מול משטרת זכרון יעקב	חיפה	הארכת גשרון	6,000		
2	דרך מס' 12, פתח תקוה-רמתיים	ת"א והמרכז	הרחבת גשר	100,000		
3	דרך מס' 114 ע"י יקנעם	חיפה	הרחבת גשר	80,000		
				186,000		

. שפור תואי דרכים, הרחבה, שפור שדות ראיה.

מס' סד'	דרך מס' ואורך	מחוז מע"צ	אומדן ב-לי	אוטר ביום...	ה ע ר ו ת
1	שפור דרך והרחבת קטע דרך מס' 24 ליד בי"ח "יסר" באורך 700 מטר.	חיפה	75,000		
			75,000		

ז. שפור עקומות.

מס' סד'	דרך וקילומטרז'	מחוז מע"צ	אומדן ב-לי	אושר ביום...	הערות
1	דרך מס' 24 ק"מ 28 (נהלל-נצרת ליד מגדל העמק).	צפון, נצרת	100,000		
2	דרך מס' 24 ק"מ 48 (כפר כנא-בכפר).	צפון, נצרת	120,000		
3	דרך מס' 23 ק"מ 54 (ליד פרוד)	צפון, נצרת	50,000		
4	דרך מס' 3 (בית שמש-בית גוברין).	ירושלים	50,000		
5	דרך מס' 12 (קטע כנות-גדרה)	ת"א והמרכז	350,000		
6	דרך מס' 84 (קטע באר שבע - רביבים)	דרום, ב"ש	150,000		
7	דרך מס' 81 (קטע פלוגות-עוזה).	ירושלים	1,000,000		
			1,820,000		

ח. שבילי אופנים ומדרכות.

מס' סד'	אתור השביל / המדרכה	מחוז מע"צ	אומדן ב-לי	אושר ביום...	הערות
1	דרך מס' 71 לאורך הדרך מתחנת האוטובוסים לקריית מלאכי - מדרכה	ירושלים	6,000		
2	דרך מס' 21 ק"מ 17-21.5 מעכו עד לאזור התעשיה נעמן, מלואות	חיפה	135,000		
			136,000		

רשימה כללית

א. צמתים	865,000 לי
ב. מפרצי חניה לאוטובוסים	200,000
ג. גדרות בטיחות לרכב	150,000
ד. סמון בצבע	300,000
ה. הרחבת גשרים צריט	186,000
ו. שפור תואי דרכים, הרחבות	75,000
ז. שפור עקומות	1,820,000
ח. שבילי אופניים ומדרכות	136,000
	3,732,000 לי

18/2/11

מדינת ישראל

משרד העבודה

תל-אביב, כ"ח תמוז תשכ"ד
8 יולי 1964

מס' 30/26/1

אל : משרד האוצר, אגף התקציבים,
לידי מר ע. לביא,

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: כבישי גישה - סלילה ושיקום - 1964/65

הסמך : מכתבך מס' 18/2/11 מיום 3.5.64.

רצ"ב הנני מעביר אליך תכניה עבודה לסלילה ושיקום כבישי גישה מתקציב פתוח 1964/65

בברכה,

מ. שהמי,
סגן מנהל מע"צ.

22/ביע.

מדף 907

תכנית סלילה ושקום כבישי גושה מתקציב 1964/65

מס' סדורי	כביש גישה ל...	אורך ק"מ	אומדן ל"י	תאור העבודה
	א. כביש גישה לישובים			
1	אדרת	3.5	180,000	סלילה
2	אורה – עמינדב	1.5	74,000	שיקום
3	יראון	1.2	75,000	"
4	דלהון	1.7	72,000	"
5	עלמה	0.8	72,000	"
6	מירון	0.6	34,000	"
7	בורגתא – חניאל	1.1	24,000	"
8	פלמחים	0.3	8,500	"
9	מרגליות	0.9		"
10	משגב עם	0.2	(100,000	סלילה
11	שאר ישוב	0.4		שיקום
12	יגל	0.7	24,300	"
13	שדה דב			"
14	תלמי בילו	1.2	31,000	"
15	קלחגם			"
16	מלאה			"
17	גדוש			"
18	דבורה			"
19	אדירים	10.7	400,000	"
20	אביטל			"
21	ברק			"
22	מיטב			"
23	רם-און			"
24	בית-אורן	0.3	20,000	סלילה
25	ברוש	0.5	14,000	שיקום
26	תדהר	1.0	28,000	"
27	תאשור	0.7	18,000	"
28	עבדון	2.0	40,000	"
29	אייל	0.7	27,500	"
30	אודים	0.6	47,000	"

מס' סדורי	כביש גישה ל...	אורך ק"מ	אומדן ל"י	תאור העבודה
31	אמציה	0.3	20,000	סלילה
32	מצפה ~~כוכבים~~ יקיר	0.5	50,000	"
33	ניר ישראל	0.5	8,000	שקום
34	קבוץ חצור	2.1	75,000	"
35	מעין חרוד	0.7	36,650	סלילה

ב. כבישי גישה לישובי המיעוטים.

1	כפר קאסאים	0.5	14,000	
2	כוכב אל הוג'ה	2.0	50,000	
3	חמרה השלמה	2.8	30,000	
4	דיר אל אסאד "	0.3	7,000	
5	מג'דל כורום "	0.5	5,000	
6	גולים "	0.7	6,000	
7	ערב אל שיבלי "	0.8	40,000	
8	אכסאל	3.0	104,000	
9	עבלין			

מדינת ישראל

18/2/11

ירושלים, 6 בתמוז תשכ"ד
8 ביוני 1964
מס' 162/63

אל אגף התקציבים, משרד האוצר

מאת לשכת המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פיתוח כבישים -
סכום דברים מפגישה שהתקיימה ב-2.6.64
סכום דברים שנרשם ע"י מר ע. לביא

בינתים הוצא גם על ידי לשכתנו סכום מהדיון הנ"ל למשתתפי הדיון. לתכן הסכום שנרשם ע"י מר ע. לביא יש לבו שתי הערות:

לסעיף 2 : שבשנת 1964/65 יבצעו את כל הפרויקטים של עדיפות א' ומחצית עדיפות ב';

לסעיף 3 : גסר הזפות עד מוצא - צריך להתבצע במסגרת האפשרויות הטכניות.

בברכה

העתק: מר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות ציבוריות

18/2/11

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים - לידי מר עמוס לביא
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב, בתמוז תשכ"ד
ביולי 1964
מס' 22/10/17

הנדון: בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת
הכספים 1964/65 מס. 6 מיום 17.6.64.

עם הגשת חדוש העודפים מתקציב פתוח 1963/64, הנני מבקשך לשנות את מספור הסעיפים בבקשה מס. 6 מיום 17.6.64 כדלהלן נצאת בהתאם לסעיפים שהיו בשנת 1963/64:-

1) אשדות יעקב-גשר, יש לשנות מסעיף 72.01.116 לסעיף 72.01.106.

2) דיר חנא-עילבון, יש לשנות מסעיף 72.02.136 לסעיף 72.02.106.

3) אלוני אבא, יש לשנות מסעיף 72.02.135 לסעיף 72.02.105.

ב ב ר כ ה,

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

מדף 907

18/2/11

ירושלים ב"א תמוז תשכ"ד
1.7.64

1/23/40-10

לכבוד
מהנדס העיר, עיריית ירושלים

נ.א.נ.

הנדון: צוות בבית רוטרן-קפלן

הנני מתחייב בזה, בשם ממשלת ישראל, ועדת הקרית ורשות הדיור המרכזית, לשלם את חלקנו מהוצאות המושלות על הבעלים בהקמת הצוות הנ"ל, בהתאם להחלטתו של מנכ"ל משרד ראש הממשלה, מר שדי קולק, במכתבו מיום 22.5.64 וכמפורט במכתבו של מנהל מס. 1/23-40 מיום 3/6/64, לגבי ועדת הקרית.

בכבוד רב,

שלמה ארזי

העתק: מר שדי קולק, מנכ"ל משרד ראש הממשלה
מר ע. מרידמן, מהנדס מחוז מע"צ, י-ם
מר י. ביהם, מוסיאון ישראל י-ם
מר י. מועלם, אגף התקציבים

18/2/11

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי,
רח' לינקולן 3, ת"ד 20101, תל' 61011.

תל-אביב יז' בתמוז תשכ"ד
28 ביוני 1964

30/26

לכבוד
מר א. הרצפלד, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. מברזי, משרד הפנים, ירושלים.
קצין הנדסה ראשי, ר.צ. 2151, צה"ל.
מר א. שחיל, משרד הבטחון, תל-אביב.
מר ע. לביא, משרד האוצר, ירושלים.
מר א. חנוכי, משרד החקלאות, הקריה, תל-אביב.
מר א. בסין, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
גב' ר. ויינשטיין, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. ינאי, משרד ראש הממשלה, הקריה, תל-אביב.
מר מ. בר, משרד החחבורה, תל-אביב.
מר י. רביגוביץ, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.

א.ג.נ.,

הנדון: <u>ישיבת הועדה בעלת הסמכות העליונה לענייני כבישים.</u>

הנכם מוזמנים בזה לישיבת הועדה הנ"ל, שתתקיים ביום חמישי, 9.7.64, בשעה 15.00, בלשכתו של מנהל מ.ע.צ. המשרד הראשי, תל-אביב.

<u>על סדר היום:</u>

א. דו"ח על מצב העבודות בביצוע.

ב. תכנית החומש לפיתוח כבישים.

ג. שונות.

... מצו"ב תכנית חומש - סלילת ושקום כבישים 1964/65-1969/70.

בכבוד רב,

ב. בסין

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: מנהל כללי, משרד העבודה, ירושלים
מר שתמי, סגן מנהל מע"צ.

/לר

תכניית חומש - סלילה ושקום כבישים 1964/65 - 1969/70

מס' סד'	מספר הכביש	שם הכביש	תאור העבודה	אורך ק"מ	אומדן באלפי ל"י	נכלל בתכניית הבנק
		א. כבישים ראשיים - תוספת מסלול, הרחבה וחזוק מבנה				
1	41	מטולה - ראש פנה - טבריה - בית שאן	הרחבה ל-7 מ' וחזוק מבנה	95	28,500	3,000
2	23	עכו - פרוד	כנ"ל	22	5,500	4,000
3	21	עכו - קרית מוצקין	הרחבה ל-4 נתיבי תנועה	11	2,750	
4	21	קרית מוצקין - צומת בתי זקוק	הרחבה ל-4 נתיבי תנועה + 2 דרכי שרות	5	2,500	
5	32	חדרה - עפולה - צומת גולני - מרר כולל עוקף חדרה	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה כולל כביש עוקף חדרה	84	25,000	3,500
6	24	חיפה - הסתעפות למגידו	הרחבה ל-4 מסלולים	10	3,500	
7	242	ג'למה - מגידו	הרחבה ל-7 מ' - שפורים בתואי	20	5,000	
8	31	נצרת - עפולה - בית שאן	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה	38	13,300	
9	11	נתניה - חדרה - חיפה	תוספת מסלול - כולל הרחבת הגשרים מעל לנחלים פאליק,אלכסנדר,חדרה ומעל לרכבת	55	17,000	15,000
10	12	רמלה - בילו - גדרה - צומת ראם	הרחבה ל-7 מ' ושפור התואי	23.5	7,050	900
11	13	צומת מסובים - אזור	תוספת מסלול	4	3,500	3,000
12	13	אשדוד - ארז	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה	31	6,000	5,000
13	14	בני ברק - פתח תקוה	השלמת ההרחבה ל-6 נתיבים	6	3,000	3,000
14	16	בית דגן - רחובות - צומת בילו	הרחבה וחזוק המבנה	16	3,000	
			להעברה -	420.5	125,600	37,400

מס' סד'	מספר הכביש	שם הכביש	תאור העבודה	אורך ק"מ	אומדן באלפי ל"י	נכלל בתכניית הבנק
			מהעברה -	420.5	125,600	37,400
15	17	זכר דב - כביש מס' 12	השלמת ההרחבה ל-7 מ' ושפורים בתואי וחזוק המבנה	3.5	875	875
16	15	סבוב הטייסים - כביש מס' 12	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה	10	1,500	1,200
17	1	עוקף רמלה	סלילה וזפות 7.0 מ' רוחב	3.5	2,225	1,000
18	1	שער הגיא - מוצא - ירושלים	תוספת מסלול לשני הנתיבים	22	22,200	4,000
19	2	רמלה - צומת שמשון	השלמת ההרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה		1,000	500
20	71	אשקלון - צומת ראם - צומת נחשון	כנ"ל	35.5	12,425	2,500
21	72	אשקלון - פלוגות - קריית גת	כנ"ל	16	3,700	2,500
22	81	צומת מלאכי - צומת משמר הנגב	השלמת ההרחבה וחזוק המבנה	50	5,000	5,000
23	83	באר שבע - דימונה	כנ"ל	33	3,300	2,200
24	83-837	שפך זוהר - צומת אילת	כנ"ל	20	2,000	1,500
25	84	באר שבע - ניצנה (עד מסעף הנגב)	כנ"ל ושפורים בתואי	20	3,000	
26	86	כביש מרכזי לאילת	כנ"ל	61	4,575	3,050
27	85	סדום - חצבה - אילת		150	15,000	10,000
28	3	צומת שמשון - צומת הר-טוב	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה	2.5	750	
29	1	שולון - אזור - בית דגון	תוספת מסלול וסלילה עוקף אזור (השלמה)	6.5	2,000	1,000
			להעברה -	854	205,150	72,725

מס' סד'	שם הכביש	תאור העבודה	אורך ק"מ	אומדן באלפי ל"י	נכלל בתכנית החומש
	ב. כביקים חדשים	מהעברה -	854	205,150	72,725
1	עמיעד - פרוד	סלילה וזפות 7 מ' רוחב	15	7,500	
2	גהה - רעננה - גלילות	כנ"ל		6,500	6,500
3	ערד - ים המלח (הסלמה)	כנ"ל	26	4,200	4,200
4	תל-סוקת - בית קמה	כנ"ל	20	3,500	
5	צומת פלוגות - עוזה	כנ"ל - סיפור התואי	4	1,000	1,000
6	נתניה - אילנות - קדימה	כנ"ל 4 מ' רוחב	8	1,200	800
7	חצב - נחיבה	כנ"ל - 7 מ' רוחב	6	1,500	900
8	תל-אביב - אשדוד	סלילה וזפות 7 מ' רוחב	26	8,000	
9	אשדוד - זכר דב	סלילה וזפות 7 מ' רוחב	2.7	750	750
10	אשדות יעקב - גטר	כנ"ל	5	1,500	750
11	כביש הבסור והנגב המערבי והמרכזי	כנ"ל	110	22,000	
12	אורון - עין יהב	כנ"ל	60	10,000	
13	דימונה - ערד	כנ"ל	23	5,000	
		ס"ה -	1,159.7	277,800	87,625
	ג. כביקים אזוריים - טקום הרחבות וחזוק מבנה			30,000	
	ד. כביקי גישה ליקובים חקלאיים			10,000	
	ה. כביקי גישה בהתיטבות החדשה			6,000	
				323,800	

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, האוצר, ירושלים - לידי מר עמוס לביא
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב 101 בתמוז תשכ"ד
21 ביוני 1964

מס' 10/ב

הנדון: בקשה לשנויים בתקציב המאושר
לשנת הכספים 1964/65.

בהסתמך על מכתבו של שר העבודה מס. 6320 מיום 27.5.1964
ומכתבו של המנהל הכללי מר ע. מסר מס. 6320 מיום 23.4.64 אל מר
בסין ושיחתי אתך ביום 15.6.64, בדבר הגדלת מסגרת תקציב הפתוח
... לשנת 1964/65 בסך -.6,000,000 ל"י, הנני מצ"ב בקשה לשנויים
בתקציב המאושר לשנת הכספים 1964/65 מס.6 מיום 17.6.64.

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/חכ

מדף 907

מדינת ישראל

העבודה **מ.ע.צ.**

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

התאריך	17.6.64
מספר	6

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

הנו מציעים את השינויים הבאים בתקציב משרדנו בהתאם להסברים המפורטים במכתב המצורף.

חשב מ.ע.צ.

חתימה

~~הקצאה~~ / פיתוח

יומלא ע"י אגף התקציבים

אישור הקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים		שינויים מן- ל"י	שינויים לן- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם					
7201	כבישים וגשרים ראשיים					
101	סדום-גרופית		3,750,000	4,100,000		350,000
103	ערד- שפך זוהר		500,000	1,200,000		700,000
105	תל-אביב-נתניה		2,080,000	1,330,000	750,000	
110	טירה - חיפה		500,000	350,000	150,000	
115	תל-שוקת - ערד(פרט חדש)		-	500,000		500,000
116	אשדות-יעקב-גשר (פרט חדש)		-	970,000		970,000
117	באר-שבע-גשר (פרט חדש)		-	500,000		500,000
7202	כבישים איזוריים וכבישי גישה					
132	כביש לכורזין		700,000	900,000		200,000
134	מסמיה-זכריה (פרט חדש)		-	500,000		500,000
135	אלוני-אבא (פרט חדש)		-	100,000		100,000
136	דיר חנא-עילבון (פרט חדש)		-	350,000		350,000
137	ניר דוד-רשפים (פרט חדש)		-	100,000		100,000
138	בענה-כפר ג'ת-ג'ת(פרט חדש)		-	1,000,000		1,000,000
					./.	

72	[illegible]				
720	[illegible]				
101	[illegible]	3,750,000	4,100,000		350,000
103	[illegible]	500,000	1,500,000		700,000
105	[illegible]	2,000,000	1,750,000	750,000	
110	[illegible]	300,000	350,000	150,000	
115	[illegible]	–	500,000		500,000
116	[illegible]	–	970,000		970,000
117	[illegible]	–	500,000		500,000
720	[illegible]				
132	[illegible]	600,000	600,000		600,000
134	[illegible]	–	500,000		500,000
135	[illegible]	–	100,000		100,000
136	[illegible]	–	350,000		350,000
137	[illegible]	–	100,000		100,000
138	[illegible]	–	1,000,000		1,000,000

	הסעיפים		שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
7204	שיקום כבישים					
103	עכו-פרוד		2,000,000	300,000	1,700,000	
104	חדרה - עפולה		2,000,000	2,500,000		500,000
119	סבריה-מגדל-טבחה(פרט חדש)		-	1,000,000		1,000,000
120	אבא הלל סילבר (פרט חדש)		-	250,000		250,000
121	אשקלון - אשדוד (פרט חדש)		-	500,000		500,000
122	כביש הר טוב (פרט חדש)		-	100,000		100,000
123	סעד - רעים (פרט חדש)		-	500,000		500,000
7205	הוצאות כלליות ושונות					
108	חדוש ציוד מיכני (פרט חדש)		-	325,000		325,000
					2,600,000	8,445,000

2.6
5.845

5.845
25
8.345

8.445
2.6
5.845

5.845
25
8.345

8.445
325
8.120

2.600

1.120
2.600
3.520

8.445
2.6
5.845

5.520

25
8.345
33.345

מדף 4500/1 – בקשה לשינויים בתקציב המאושר (המשך)

ד.מ. 1160/3580 (3.61) 50×200

1024	[illegible]				
101	[illegible]	000,000.5	300,000	000,000.1	
104	[illegible]	000,000.2	000,000.5		300,000
119	[illegible] ([illegible])	-	000,000.1		000,000.1
120	[illegible] ([illegible])	-	000,025		000,025
121	[illegible] ([illegible])	-	300,000		300,000
122	[illegible] ([illegible])	-	100,000		100,000
123	[illegible] ([illegible])	-	300,000		300,000
1025	[illegible]				
108	[illegible] ([illegible])	-	325,000		325,000
				000,000.2	000,445.0

תקציב פיתוח כבישים ושקומם - 1964/65 (כולל הכנסות)
(באלפי ל"י)

	תקציב מאושר	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	
פיתוח כבישים ושקומם	25,500	31,345	31,500	
כבישים ונשרים ראשיים	13,080	14,700	16,300	
סדום-גרופית	3,750	4,100	6,500	
ערד-שפך זהר	500	1,200	1,200	
נתניה-הדרה	1,800	1,800	-	
תל-אביב-נתניה	2,080	1,330	1,330	
טירה-חיפה	500	350	350	
מוצא-ירושלים	1,500	1,500	2,500	
חולון-אזור	1,000	1,000	1,000	
תל-אביב-בחת	1,250	1,250	1,250	
צומת אשדוד-זכר דב	700	700	700	
תל-שוקת-ערד	-	500	500	
אשדות יעקב-גשר	-	970	970	
כבישים איזוריים וכבישי גישה	3,700	5,350	4,850	
כבישי גישה	1,700	1,700		
כבישי גישה לישובי מיעוטים	300	300	2,500	
בעינה, כסרא, ג'ת	-	1,000		מותנה באישור הבנק
כביש לכורזים	700	900	900	
כביש התענכים	1,000	1,000	1,000	
דיר חנה-עילבון	-	350	350	
אלוני אבא	-	100	100	
שיקום כבישים	6,720	8,970	6,350	
רמלה-צומת שמשון	500	500	500	
חדרה-עמולה	2,000	2,500		
שבריה-מגדל-שבחה	-	1,000	1,880	
שיקומים בנגב הצפוני	-	500		מותנה באישור הבנק
פתח-תקוה-רמתיים	70	70	70	
עכו-פרוד	2,000	300	300	
אזור-אשדוד	150	150	150	
זכר דב-צומת בחת	1,000	1,000	1,000	
קרית-גת	1,000	1,000	1,000	
א.ה. סילבר	-	250	250	מותנה באישור הבנק
אשדוד-אשקלון	-	500	500	
כביש מחר-טוב	-	100	100	מותנה באישור הבנק
מסמיה-זכריה	-	500	500	
ניר-דוד-רשפים	-	100	100	מותנה באישור הבנק
נשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים משטפונות	-	500	2,000	מותנה באישור הבנק
תוצאות כלליות ושונות	2,000	2,325	2,000	
מדידות, תכנון ופקוח	1,570	1,570	1,570	
קידום עבודות	430	430	430	
רכישת ציוד	-	325	-	

דברי הסבר

מע"צ הגישה תכנית חדשה לתקציב פיתוח כבישים ושקומם, הכוללת 6 מליון ל"י נוספים מעל התקציב המאושר. התכנית כוללת רויזיה של התקציב המאושר. נראה לנו שיש הצדקה לשנויים נוספים בתכנית זו.

הצעתנו נבדלת מהצעת מע"צ בדלקמן:

כ ב י ש	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	ה פ ר ש
סדום-גרופית	4,100	6,500	(+) 2,400
נתניה-חדרה	1,600	-	(-) 1,600
מוצא-ירושלים	1,500	2,500	(+) 1,000
כבישי גישה, כבישי גישה לישובי מיעוטים, בעינה, כיסרה, ג'ת	3,000	2,500	(-) 500
שיקום כבישי חדרה-עפולה, שבריה-טבחה, בנגב הצפוני	4,000	1,880	(-) 2,120
בשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים בשטפונות	500	2,000	(+) 1,500
רכישת ציוד	325	-	(-) 325

סדום-גרופית

הצענו גמר סלילת הכביש עד גרופית בשנת 1964/65. לפי הצעת מע"צ לא תגמר הסלילה, ויהיה צורך עד מחצית שנת התקציב הבאה לנסוע דרך באר-מנוחה. לפי הצעתנו, הכביש יוכל לשרת את התנועה בתחילת הקיץ, ועי"כ יושג קיצור התובלה ב-12 ק"מ עבור מונות שיובלו בחודשים אפריל-ספטמבר, ז.א. חסכון של ל"י למשק. כן לא יהיה צורך בהשקעה של 100-200 אלף ל"י להכשרת דרך לבאר-מנוחה.

כמו כן ניתן יהיה לבצע את העבודה בחודשי החורף מה שיאפשר ויסות ארצי של תעסוקת הציוד והרכב במשך השנה מאחר והחלק הארי של הביקוש מתרכז באביב בקיץ ובסתו בעוד שבחורף קיים כשר עבודה בלתי מנוצל. עובדה זו תאפשר השגת מחירים נוחים בחורף או תעסוקה של הציוד והרכב העצמי של מע"צ כאלטרנטיבה לבטלה חלקית.

נתניה-חדרה

הצעתנו שלא להמשיך בהרחבת כביש תל-אביב-חיפה ל-4 נתיבים מנתניה, בשלב זה. הצעת מע"צ להמשיך עד כפר-ויתקין. לפי בדיקתנו אין עדיין הצדקה כלכלית להרחבת הכביש מנתניה. השקעה של 1.8 מליון ל"י להרחבת עד כפר ויתקין תביא בהכרח להשקעה נוספת של עוד 2 מליון ל"י, להשלמת ההרחבה עד חדרה.

עורק התחבורה זה כלול בסקר התחבורה הנערך עתה ע"י חברה מחו"ל, ויש לחכות למסקנותיה שינתנו בעוד מחצית השנה, בקשר לכדאיות ההרחבה או האלטרנטיבות לכך.

כמו כן תהיה להרחבה השפעה שלילית על הרכבת, כתוצאה מכך שמהירות התנועה תגבר ויותר אנשים ומשאות יעדיפו את הרכב מפני הרכבת.

הקמת נמל אשדוד תקטין את התנועה בכביש זה.

מוצא-ירושלים

התוספת ~~הכרוכה~~ המוצעת על ידינו תאפשר סיום העבודה בשנת התקציב הנוכחית ועי"כ תמנענה הוצאות ניכרות כתוצאה מעיכובי התנועה לתקופת זמן נוספת, וכמו כן חושב האפקטיביות על ההרחבה, שתתבצע בלאו הכי מוקדם יותר.

כבישי גישה

הצעת מע"צ להגדיל במליון ל"י התקציב לכבישי גישה, עבור הכביש כיסרה, ג'ת ובעינה. מאחר והתקציב לכבישי גישה הוגדל במידה ניכרת בשנים האחרונות, הצעתנו להגדילו בחצי מליון ל"י בלבד ולקבוע מחדש את העדיפויות.

שיקום: חדרה-עפולה, שבריה-טבחה, כבישי הנגב הצפוני

בבדיקות כדאיות שנערכו על ידינו נמצא שהיקף התנועה הנוכחי אינו מצדיק שיקום הכבישים חדרה-עפולה ושבריה-טבחה, אלא רק בשנת 1966/67.

מאידך, הוגש ע"י מע"צ תזכיר על החרם בכבישים האיזוריים בנגב הצפוני כתוצאה מהגשמים בשנת 1963/64, וודאי נעמוד בלחץ של החקלאים לתיקונם

הצעתנו להקטין הסכום המוצע ע"י מע"צ לשיקום כבישים שאין לכך הצדקה כלכלית, ולקבוע העדיפויות החברתיות הכולל כבישי הנגב הצפוני.

2/.

[illegible]

[illegible]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

בשרים או חיבורים למניעת ניתוקים משפונות

הצעת מע"צ חצי מליון ל"י לבשר בא"ש. הצעתנו 2 מליון ל"י לבשרים בנגב הצפוני וחיבורים.

מע"צ הגישה תביעה ע"ס 12 מליון ל"י לבשרים ושקומים על כבישי צפון הנגב והגליל, לאור הניתוקים ושיבושי הכבישים כתוצאה מהגשמים בשנת 1964/65. נראה לנו שלא יהיה מנוס מהשקעה של 2 מליון ל"י למניעת ניתוקים של ישובים בנגב, כגון צאלים, רעים וכו', ולאחר אישור ההצעה של מע"צ תתעוררנה תביעות נוספות.

רכישת ציוד

לפי דו"ח המכון לפריון העבודה על מע"צ לשפר את התכנון והארגון של יחידות הציוד והרכב שברשותה. דבר זה לא נעשה עד כה. הצעתנו שלא להגביר את הרכישות, מעל סך 800,000 ל"י מקרן המחת, עד להתארגנות ציוד ורכב מע"צ. כמו כן לא ידועה תכנית הרכישות הנוספות ומה עדיפותם.

ס י כ ו ם

הצעתנו אינה מתיחסת לגודל הרצוי של תקציב המיתוה לכבישים לעומת תקציבי המיתוה האחרים, אלא מתיחסת לחלוקת התקציב הקיים פלוס 6 מליון ל"י.

אגף התקציבים

25.4.1964

הצעת תקציב פורח 1964/65

מס' סד'		הסכום	הערות
1	ההזרת כספים	325	
2	תכנון	1,570	
3	קדום עבודות	430	
4	רבודים וגשר	300	
5	חדרה - עפולה	2,500	
6	תל-אביב - נתניה	1,250	
7	נתניה - ויתקין	1,800	
8	תל-אביב - פתח תקוה	1,250	
9	חולון - אזור	1,000	
10	סדום - אילת	4,100	
11	ערד - שפך זהר	1,200	
12	תל-שוקת - ערד	500	
13	אשדות יעקב - גשר	970	
14	אלוני אבא	100	
15	דיר חנה - עילבון	350	
16	עכו - פרוד	300	
17	אלמגור	900	
18	חיפה - טירה	350	
19	נחשון - שמשון	500	
20	מוצא - ירושלים	1,500	
21	תענכים	1,000	
22	כבישי בישה	2,000	
23	אשדוד - זכר דב - כביש 12	1,700	
24	עוקף קרית גת	1,000	
25	גשר באר שבע	500	
26	בעינה, כסרה, ג"ה	1,000	
27	טבריה - מגדל - טבחה	1,000	
28	א.ה.סילבר	250	
29	אשקלון - אשדוד	500	
30	כביש 301 (הרטוב)	100	
31	סעד - רעים	500	
32	מסמיה - זכריה	500	
33	ניר דוד - רשפים	100	
		31,345	

22/אנ

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

תקציב פיתוח כבישים ושקומם - 1964/65 (כולל הכנסות)
(באלפי ל"י)

	תקציב מאושר	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	
פיתוח כבישים ושקומם	25,500	31,345	31,500	
כבישים וגשרים ראשיים	13,080	14,700	16,300	
סדום-גרופית	3,750	4,100	6,500	
ערד-שפך זהר	500	1,200	1,200	
נתניה-חדרה	1,800	1,800	-	
תל-אביב-נתניה	2,080	1,330	1,330	
טירה-חיפה	500	350	350	
מוצא-ירושלים	1,500	1,500	2,500	
חולון-אזור	1,000	1,000	1,000	
תל-אביב-גהה	1,250	1,250	1,250	
צומת אשדוד-זכר דב	700	700	700	
תל-שוקת-ערד	-	500	500	
אשדות יעקב-גשר	-	970	970	
כבישים איזוריים וכבישי גישה	3,700	5,350	4,850	
כבישי גישה	1,700	1,700		
כבישי גישה ליישובי מיעוטים	300	300	2,500	
בעינה, כסרא, ג'ת	-	1,000		מותנה באישור הבנק
כביש לכורזים	700	900	900	
כביש התענכים	1,000	1,000	1,000	
דיר חנה-עילבון	-	350	350	
אלוני אבא	-	100	100	
שיקום כבישים	6,720	8,970	8,350	
רמלה-צומת שמשון	500	500	500	
חדרה-עפולה	2,000	2,500		
טבריה-מגדל-טבחה	-	1,000	1,880	
שיקומים בנגב הצפוני	-	500		מותנה באישור הבנק
פתח-תקוה-רמתיים	70	70	70	
עכו-פרוד	2,000	300	300	
אזור-אשדוד	150	150	150	
זכר דב-צומת גהה	1,000	1,000	1,000	
קרית-גת	1,000	1,000	1,000	
א.ה. סילבר	-	250	250	מותנה באישור הבנק
אשדוד-אשקלון	-	500	500	
כביש מהר-טוב	-	100	100	מותנה באישור הבנק
מסמיה-זכריה	-	500	500	
ניר-דוד-רשפים	-	100	100	מותנה באישור הבנק
גשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים משטפונות	-	500	2,000	מותנה באישור הבנק
הוצאות כלליות ושונות	2,000	2,325	2,000	
מדידות, תכנון ופקוח	1,570	1,570	1,570	
קידום עבודות	430	430	430	
רכישת ציוד	-	325	-	

דברי הסבר

מע"צ הגישה תכנית חדשה לתקציב פיתוח כבישים ושקומם, הכוללת 6 מליון ל"י נוספים מעל התקציב המאושר. התכנית כוללת רויזיה של התקציב המאושר. נראה לנו שיש הצדקה לשנויים נוספים בתכנית זו.

הצעתנו נבדלת מהצעת מע"צ כדלקמן:

כ ב י ש	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	ה פ ר ש
סדום-גרופית	4,100	6,500	(+) 2,400
נתניה-חדרה	1,800	-	(-) 1,800
מוצא-ירושלים	1,500	2,500	(+) 1,000
כבישי גישה, כבישי גישה לישובי מיעוטים, בעינה, כיסרה, ג'ת	3,000	2,500	(-) 500
שיקום כבישי חדרה-עפולה, טבריה-טבחה, בנגב הצפוני	4,000	1,880	(-) 2,120
גשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים בשטפונות	500	2,000	(+) 1,500
רכישת ציוד	325	-	(-) 325

סדום-גרופית

הצענו גמר סלילת הכביש עד גרופית בשנת 1964/65. לפי הצעת מע"צ לא תגמר הסלילה, ויהיה צורך עד מחצית שנת התקציב הבאה לנסוע דרך באר-מנוחה. לפי הצעתנו, הכביש יוכל לשרת את התנועה בתחילת הקיץ, ועי"כ יושג קיצור ההובלה ב-12 ק"מ עבור כ- 100,000 טונות שיובלו בחודשים אפריל-ספטמבר, ז.א. חסכון של כ- 50,000 ל"י למשק. כן לא יהיה צורך בהשקעה של 100-200 אלף ל"י להכשרת דרך לבאר-מנוחה.

כמו כן ניתן יהיה לבצע את העבודה בחודשי החורף מה שיאפשר ויסות ארצי של תעסוקת הציוד והרכב במשך השנה מאחר והחלק הארי של הביקוש מתרכז באביב בקיץ ובסתו בעוד שבחורף קיים כשר עבודה בלתי מנוצל. עובדה זו תאפשר השגת מחירים נוחים בחורף או תעסוקה של הציוד והרכב העצמי של מע"צ כאלטרנטיבה לבטלה חלקית.

נתניה-חדרה

הצעתנו שלא להמשיך בהרחבת כביש תל-אביב-חיפה ל-4 נתיבים מנתניה, בשלב זה. הצעת מע"צ להמשיך עד כפר-ויתקין. לפי בדיקתנו אין עדיין הצדקה כלכלית להרחבת הכביש מנתניה. השקעה של 1.8 מליון ל"י להרחבה עד כפר ויתקין תביא בהכרח להשקעה נוספת של עוד 2 מליון ל"י, להשלמת ההרחבה עד חדרה.

עורק תחבורה זה כלול בסקר התחבורה הנערך עתה ע"י חברה מחו"ל, ויש לחכות למסקנותיה שינתנו בעוד מחצית השנה, בקשר לכדאיות ההרחבה או האלטרנטיבות לכך.

כמו כן תהיה להרחבה השפעה שלילית על הרכבת, כתוצאה מכך שמהירות התנועה תגבר ויותר אנשים ומשאות יעדיפו את הרכב מפני הרכבת.

הקמת נמל אשדוד תקטין את התנועה בכביש זה.

מוצא-ירושלים

התוספת ~~[illegible]~~ המוצעת על ידינו תאפשר סיום העבודה בשנת התקציב הנוכחית ועי"כ תמנענה הוצאות ניכרות כתוצאה מעיכובי התנועה לתקופת זמן נוספת, וכמו כן תושג האפקטיביות על ההרחבה, שתתבצע בלאו הכי מוקדם יותר.

כבישי גישה

הצעת מע"צ להגדיל במליון ל"י התקציב לכבישי גישה, עבור הכביש כיסרה, ג'ת ובענה. מאחר והתקציב לכבישי גישה הוגדל במידה ניכרת בשנים האחרונות, הצעתנו להגדילו בחצי מליון ל"י בלבד ולקבוע מחדש את העדיפויות.

שיקום: חדרה-עפולה, טבריה-טבחה, כבישי הנגב הצפוני

בבדיקות כדאיות שנערכו על ידינו נמצא שהיקף התנועה הנוכחי אינו מצדיק שיקום הכבישים חדרה-עפולה וטבריה-טבחה, אלא רק בשנת 1966/67.

מאידך, הוגש ע"י מע"צ תזכיר על ההרס בכבישים האיזוריים בנגב הצפוני כתוצאה מהגשמים בשנת 1963/64, וודאי נעמוד בלחץ של החקלאים לתיקונם

הצעתנו להקטין הסכום המוצע ע"י מע"צ לשיקום כבישים שאין לכך הצדקה כלכלית, ולקבוע העדיפויות החברתיות הכולל כבישי הנגב הצפוני.

גשרים או חיבורים למניעת ניתוקים משטפונות

הצעת מע"צ חצי מליון ל"י לגשר בא"ש. הצעתנו 2 מליון ל"י לגשרים בנגב הצפוני וחיבורים.

מע"צ הגישה תביעה עד"ס 12 מליון ל"י לגשרים ושקומים על כבישי צפון הנגב והגליל, לאור הניתוקים ושיבושי הכבישים כתוצאה מהגשמים בשנת 1964/65. נראה לנו שלא יהיה מנוס מהשקעה של 2 מליון ל"י למניעת ניתוקים של ישובים בנגב, כגון צאלים, רעים וכו', ולאחר אישור ההצעה של מע"צ תתעוררנה תביעות נוספות.

רכישת ציוד

לפי דו"ח המכון לפריון העבודה על מע"צ לשפר את התכנון והארגון של יחידות הציוד והרכב שברשותה. דבר זה לא נעשה עד כה. הצעתנו שלא להגביר את הרכישות, מעל סך 800,000 ל"י מקרן הפחת, עד להתארגנות ציוד ורכב מע"צ. כמו כן לא ידועה תכנית הרכישות הנוספות ומה עדיפותם.

ס י כ ו ם

הצעתנו אינה מתיחסת לגודל הרצוי של תקציב הפיתוח לכבישים לעומת תקציבי הפיתוח האחרים, אלא מתיחסת לחלוקת התקציב הקיים פלוס 6 מליון ל"י.

אגף התקציבים

25.4.1964

תקציב פיתוח כביש ושקומם - 1964/65 (כולל הכנסות)
(באלפי ל"י)

	תקציב מאושר	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	
פיתוח כביש ושקומם	25,500	31,345	31,500	
כביש ובשרים ראשיים	13,080	14,700	16,300	
סדום-גרופית	3,750	4,100	6,500	
ערד-שפך זהר	500	1,200	1,200	
נתניה-חדרה	1,600	1,600	-	
תל-אביב-נתניה	2,080	1,330	1,330	
שירה-חיפה	500	350	350	
מוצא-ירושלים	1,500	1,500	2,500	
חולון-אזור	1,000	1,000	1,000	
תל-אביב-בהה	1,250	1,250	1,250	
צומת אשדוד-זכר רב	700	700	700	
תל-שוקת-ערד	-	500	500	
אשרות יעקב-בשר	-	970	970	
כביש איזוריים וכביש בישה	3,700	5,350	4,850	
כביש בישה	1,700	1,700	1,700	
כביש בישה ליישובי מיעוטים	300	300	2,500	
בעינה, כסרא, ג'ת	-	1,000		מותנה באישור הבנק
כביש לכורזים	700	900	900	
כביש התענכים	1,000	1,000	1,000	
דיר חנה-עילבון	-	350	350	
אלוני אבא	-	100	100	
שיקום כביש	6,720	8,970	8,350	
רמלה-צומת שמשון	500	500	500	
הדרה-עפולה	2,000	2,500		
שבריה-מגדל-שבחה	-	1,000	1,880	
שיקומים בנגב הצפוני	-	500		מותנה באישור הבנק
פתח-תקוה-רמתיים	70	70	70	
עכו-פרוד	2,000	300	300	
אזור-אשדוד	150	150	150	
זכר רב-צומת בהה	1,000	1,000	1,000	
קריה-גת	1,000	1,000	1,000	
א.ה. סילבר	-	250	250	מותנה באישור הבנק
אשדוד-אשקלון	-	500	500	
כביש מהר-טוב	-	100	100	מותנה באישור הבנק
מסמיה-זכריה	-	500	500	
ניר-דוד-רשפים	-	100	100	מותנה באישור הבנק
בשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים משפונות	-	500	2,000	מותנה באישור הבנק
הוצאות כלליות ושונות	2,000	2,325	2,000	
מדידות, תכנון ופקוח	1,570	1,570	1,570	
קידום עבודות	430	430	430	
רכישת ציוד	-	325	-	

דברי הסבר

מע"צ הגישה תכנית חדשה לתקציב פיתוח כבישים ושקומם, הכוללת 6 מליון ל"י נוספים מעל התקציב המאושר. התכנית כוללת רויזיה של התקציב המאושר. נראה לנו שיש הצדקה לשנויים נוספים בתכנית זו.

הצעתנו נבדלת מהצעת מע"צ כדלקמן:

כ ב י ש	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	ה פ ר ש
סדום-גרופית	4,100	6,500	(+) 2,400
נתניה-חדרה	1,800	-	(-) 1,800
מוצא-ירושלים	1,500	2,500	(+) 1,000
כבישי גישה, כבישי גישה לישובי מיעוטים, בעינה, כיסרה, ג'ת	3,000	2,500	(-) 500
שיקום כבישי חדרה-עפולה, טבריה-טבחה, בנגב הצפוני	4,000	1,880	(-) 2,120
גשרים או תיבורים בנגב למניעת ניחוקים בשפונות	500	2,000	(+) 1,500
רכישת ציוד	325	-	(-) 325

סדום-גרופית

הצענו גמר סלילת הכביש עד גרופית בשנת 1964/65. לפי הצעת מע"צ לא תגמר הסלילה, ויהיה צורך עד מחצית שנת התקציב הבאה לנסוע דרך באר-מנוחה. לפי הצעתנו, הכביש יוכל לשרת את התנועה בתחילת הקיץ, ועי"כ יושג קיצור החובלה ב-12 ק"מ עבור 100,000 טונות שיובלו בחודשים אפריל-ספטמבר, ז.א. חסכון של כ- 70,000 ל"י למשק. כן לא יהיה צורך בהשקעה של 100-200 אלף ל"י להכשרת דרך לבאר-מנוחה.

כמו כן ניתן יהיה לבצע את העבודה בחודשי החורף מה שיאפשר ויסות ארצי של תעסוקת הציוד והרכב במשך חשנה מאחר והחלק הארי של הביקוש מתרכז באביב בקיץ ובפחות בעוד שבחורף קיים כשר עבודה בלתי מנוצל. עובדה זו תאפשר השגת מחירים נוחים בחורף או תעסוקה של הציוד והרכב העצמי של מע"צ כאלטרנטיבה לבטלה חלקית.

נתניה-חדרה

הצעתנו שלא להמשיך בהרחבת כביש תל-אביב-חיפה ל-4 נתיבים מנתניה, בשלב זה. הצעת מע"צ להמשיך עד כפר-ויתקין. לפי בדיקתנו אין עדיין הצדקה כלכלית להרחבת הכביש מנתניה, השקעה של 1.8 מליון ל"י להרחבה עד כפר ויתקין תביא בהכרח להשקעה נוספת של עוד 2 מליון ל"י, להשלמת ההרחבה עד חדרה.

עורק התחבורה זה כלול בסקר התחבורה הנערך עתה ע"י חברת מחו"ל, ויש לחכות למסקנותיו שינתנו בעוד מחצית השנה, בקשר לכדאיות ההרחבה או האלטרנטיבות לכך.

כמו כן תהיה להרחבה השפעה שלילית על הרכבת, כתוצאה מכך שמהירות התנועה תגבר ויותר אנשים ומשאות יעדיפו את הרכב מפני הרכבת.

הקמת נמל אשדוד תקשין את התנועה בכביש זה.

מוצא-ירושלים

התוספת המוצעת על ידינו תאפשר סיום העבודה בשנת התקציב הנוכחית ועי"כ תמנעת הוצאות ניכרות כתוצאת מעיכובי התנועה לתקופת זמן נוספת, וכמו כן תושג האפקטיביות על ההרחבה, שתתבצע בלאו הכי מוקדם יותר.

כבישי גישה

הצעת מע"צ להגדיל במליון ל"י התקציב לכבישי גישה, עבור הכביש כיסרה, ג'ת ובעינה. מאחר והתקציב לכבישי גישה הוגדל במידה ניכרת בשנים האחרונות, הצעתנו להגדילו בחצי מליון ל"י בלבד ולקבוע מחדש את העדיפויות.

שיקום: חדרה-עפולה, טבריה-טבחה, כבישי הנגב הצפוני

בבדיקות כדאיות שנערכו על ידינו נמצא שהיקף התנועה הנוכחי אינו מצדיק שיקום הכבישים חדרה-עפולה וטבריה-טבחה, אלא רק בשנת 1966/67.

מאידך, חובש ע"י מע"צ תזכיר על החרס בכבישים מאיזוריים בנגב הצפוני כתוצאה מהגשמים בשנת 1963/64, וודאי נעמוד בלחץ של החקלאים לתיקונם.

הצעתנו להקטין המוצע ע"י מע"צ לשיקום כבישים שאין לכך הצדקה כלכלית, ולקבוע העדיפויות התבתיות מכולל כבישי הנגב הצפוני.

2/.

בשרים או חיבורים למניעת ניתוקים משפונות

הצעת מע"צ חצי מליון ל"י לגשר בא"ש. הצעתנו 2 מליון ל"י לגשרים בנגב הצפוני וחיבורים.

מע"צ הגישה תביעה ע"ס 12 מליון ל"י לגשרים ושקופים על כביש צפון הנגב והגליל, לאור הניתוקים ושיבושי הכבישים כתוצאה מהגשמים בשנת 1964/65. נראה לנו שלא יהיה מנוס מהשקעה של 2 מליון ל"י למניעת ניתוקים של ישובים בנגב, כגון צאלים, רעים וכו', ולאחר אישור ההצעה של מע"צ תתעוררנה תביעות נוספות.

רכישת ציוד

לפי דו"ח הסכון לפריון העבודה על מע"צ לשפר את התכנון והארגון של יחידות הציוד והרכב שברשותה. דבר זה לא נעשה עד כה. הצעתנו שלא להגביר את הרכישות, מעל סך 800,000 ל"י מקרן הפחת, עד להתארגנות ציוד ורכב מע"צ. כמו כן לא ידועה תכנית הרכישות הנוספות ומה עדיפותם.

ס י כ ו ם

הצעתנו אינה מתיחסת לגודל הרצוי של תקציב הפיתוח לכבישים לעומת תקציבי הפיתוח האחרים, אלא מתיחסת לחלוקת התקציב הקיים שלוש 6 מליון ל"י.

אגף התקציבים

25.4.1964

תקציב פיתוח כבישים ושקומם - 1964/65 (כולל הכנסות)
(באלפי ל"י)

	תקציב מאושר	הצעת מע"צ	הצעת המוצר	
פיתוח כבישים ושקומם	25,500	31,345	31,500	
כבישים ונשרים ראשיים	13,080	14,700	16,300	
סדום-גרופית	3,750	4,100	6,500	
ערד-שפך זהר	500	1,200	1,200	
נתניה-חדרה	1,800	1,800	-	
תל-אביב-נתניה	2,080	1,330	1,330	
שירת-תימה	500	350	350	
מוצא-ירושלים	1,500	1,500	2,500	
חולון-אזור	1,000	1,000	1,000	
תל-אביב-בהה	1,250	1,250	1,250	
צומת אשדוד-זכר דב	700	700	700	
תל-שוקת-ערד	-	500	500	
אשדות יעקב-בשר	-	970	970	
כבישים איזוריים וכבישי גישה	3,700	5,350	4,850	
כבישי גישה	1,700	1,700		
כבישי גישה לישובי מיעוטים	300	300	2,500	
בעינה, כסרא, ג'ת	-	1,000		מותנה באישור הבנק
כביש לכורזים	700	900	900	
כביש התענכים	1,000	1,000	1,000	
דיר חנה-עילבון	-	350	350	
אלוני אבא	-	100	100	
שיקום כבישים	6,720	8,970	8,350	
רמלה-צומת שמשון	500	500	500	
חדרה-עמולה	2,000	2,500		
שבריה-מגדל-שבחה	-	1,000	1,880	
שיקומים בנגב המערבי	-	500		מותנה באישור הבנק
פתח-תקוה-רמתיים	70	70	70	
עכו-פרוד	2,000	300	300	
אזור-אשדוד	150	150	150	
זכר דב-צומת בהה	1,000	1,000	1,000	
8,456 קרית-גת	1,000	1,000	1,000	
א.ה. סילבר	-	250	250	מותנה באישור הבנק
אשדוד-אשקלון	-	500	500	
כביש מחר-טוב	-	100	100	מותנה באישור הבנק
מספיה-זכריה	-	500	500	
גיר-דוד-רשפים	-	100	100	מותנה באישור הבנק
בשרים או היבורים בנגב למניעת ניתוקים משפונות	-	500	2,000	מותנה באישור הבנק
הוצאות כלליות ושונות	2,000	2,325	2,000	
מדידות, תכנון ופקוח	1,570	1,570	1,570	
קידום עבודות	430	430	430	
רכישת ציוד	-	325	-	

דברי הסבר

מע"צ הגישה תכנית חדשה לתקציב פיתוח כבישים ושקומם, הכוללת 6 מליון ל"י נוספים מעל התקציב המאושר. התכנית כוללת רויזיה של התקציב המאושר. נראה לנו שיש הצדקה לשנויים נוספים בתכנית זו.

הצעתנו נבדלת מהצעת מע"צ כדלקמן:

כ ב י ש	הצעת מע"צ	הצעת האוצר	ה ח ר ש
סדום-גרופית	4,100	6,500	(+) 2,400
נתניה-חדרה	1,800	-	(-) 1,800
מוצא-ירושלים	1,500	2,500	(+) 1,000
כבישי גישה, כבישי גישה לישובי מיעוטים, בעינה, כיסרה, ג'ת	3,000	2,500	(-) 500
שיקום כבישי חדרה-עפולה, מבריח-טבחה, בנגב הצפוני	4,000	1,880	(-) 2,120
גשרים או חיבורים בנגב למניעת ניתוקים בשפונות	500	2,000	(+) 1,500
רכישת ציוד	325	-	(-) 325

סדום-גרופית

הצענו גמר סלילת הכביש עד גרופית בשנת 1964/65. לפי הצעת מע"צ לא תגמר הסלילה, ויהיה צורך עד מחצית שנת התקציב הבאה לנסוע דרך באר-מנוחה. לפי הצעתנו, הכביש יוכל לשרת את התנועה בתחילת הקיץ, ועי"כ יושג קיצור ההובלה ב-12 ק"מ עבור 100,000 מונית שיובלו בחודשים אפריל-ספטמבר, ז.א. חסכון של 70,000 ל"י למשק. כן לא יהיה צורך בהשקעה של 100-200 אלף ל"י להכשרת דרך לבאר-מנוחה.

כמו כן ניתן יהיה לבצע את העבודה בחודשי החורף מה שיאפשר ויסות ארצי של תעסוקת הציוד והרכב במשך השנה מאחר והחלק הארי של הביקוש מתרכז באביב בקיץ ובסחו כעוד שבחורף קיים כשר עבודה בלתי מנוצל. עובדה זו תאפשר השבת מחירים נוחים בחורף או תעסוקה של הציוד והרכב העצמי של מע"צ כאלטרנטיבה לבטלה חלקית.

נתניה-חדרה

הצעתנו שלא להמשיך בהרחבת כביש תל-אביב-חיפה ל-4 נתיבים מנתניה, בשלב זה. הצעת מע"צ להמשיך עד כפר-ויתקין. לפי בדיקתנו אין עדיין הצדקה כלכלית להרחבת הכביש מנתניה. השקעה של 1.8 מליון ל"י להרחבה עד כפר ויתקין תביא בהכרח להשקעה נוספת של עוד 2 מליון ל"י, להשלמת ההרחבה עד חדרה.

עורק התחבורה זה כלול בסקר התחבורה הנערך עתה ע"י חברת מחו"ל, ויש לחכות למסקנותיה שינתנו כעוד מחצית השנה, בקשר לכדאיות ההרחבה או האלטרנטיבות לכך.

כמו כן תהיה להרחבת השפעה שלילית על הרכבת, כתוצאה מכך שמהירות התנועה תגבר ויותר אנשים ומשאות יעדיפו את הרכב מפני הרכבת.

הקמת נמל אשדוד תקטין את התנועה בכביש זה.

מוצא-ירושלים

התוספת המוצעת על ידינו תאפשר סיום העבודה בשנת התקציב הנוכחית ועי"כ תמנענה הוצאות ניכרות כתוצאה מעיכובי התנועה לתקופת זמן נוספת, וכמו כן תושג האפקטיביות על ההרחבה, שתתבצע בלאו הכי מוקדם יותר.

כבישי גישה

הצעת מע"צ להגדיל במליון ל"י התקציב לכבישי גישה, עבור הכביש כיסרה, ג'ת ובעינה. מאחר והתקציב לכבישי גישה הוגדל במידה ניכרת בשנים האחרונות, הצעתנו להגדילו בחצי מליון ל"י בלבד ולקבוע מחדש את העדיפויות.

שיקום: חדרה-עפולה, מבריח-טבחה, כבישי הנגב הצפוני

בבדיקות כדאיות שנערכו על ידינו נמצא שהיקף התנועה הנוכחי אינו מצדיק שיקום הכבישים חדרה-עפולה ומבריח-טבחה, אלא רק בשנת 1966/67.

מאידך, הוגש ע"י מע"צ חזכיר על החרם בכבישים האיזוריים בנגב הצפוני כתוצאה מהגשמים בשנת 1963/64, וודאי נעמוד בלחץ של החקלאים לתיקונם

הצעתנו להקטין הסכום המוצע ע"י מע"צ לשיקום כבישים שאין לכך הצדקה כלכלית, ולקבוע העדיפויות החברתיות הכולל כבישי הנגב הצפוני.

2/.

בשרים או חיבורים למניעת ניתוקים משמעותיים

הצעת מע"צ חצי מליון ל"י לבשר בא"ש. הצעתנו 2 מליון ל"י לבשרים בנגב הצפוני וחיבורים.

מע"צ הגישה תביעה ע"ס 12 מליון ל"י לבשרים ושקומים על כבישי צפון הנגב והגליל, לאור הניתוקים ושיבושי הכבישים כתוצאה מהגשמים בשנת 1964/65. נראה לנו שלא יהיה מנוס מהשקעה של 2 מליון ל"י למניעת ניתוקים של ישובים בנגב, כגון צאלים, רעים וכו', ולאחר אישור התצעה של מע"צ תתעוררנה תביעות נוספות.

רכישת ציוד

לפי דו"ח המכון למדיון העבודה על מע"צ לשפר את התכנון והארגון של יחידות הציוד והרכב שברשותה. דבר זה לא נעשה עד כה. הצעתנו שלא להגביר את הרכישות, מעל סך 800,000 ל"י מקרן המחת, עד להתארגנות ציוד ורכב מע"צ. כמו כן לא ידועה תכנית הרכישות הנוספות ומה עדיפותם.

ס י כ ו ם

הצעתנו אינה מתיחסת לגודל הרצוי של תקציב המיתון לכביש לעומת תקציבי המיתון האחרים, אלא מתיחסת לחלוקת התקציב הקיים מלוא 6 מליון ל"י.

אגף התקציבים

25.4.1964

1. התשלומים ע"ח עבודות במסגרת הסלוה יתולו אחרי ה-15.2.62.

2. הלוות יגרום לכך שכל הסכונות והציוד שלו לסלילת כבישים והחזקתם יוחזקו במצב משביע רצון.

3. הלוות יגרום לכך שכל הכבישים הכלולים בתכנית יוחזקו במידה מספקת.

4. גמר ההלוואה הוא ביום 31.12.66.

5. התכנית מחולקת לחמישה חלקים:

א) סלילה שיקום ושימור של כ-820 ק"מ כבישים בין-ארציים (ראשיים ואיזוריים. הכבישים הספציפיים שיכללו בחלק זה של התכנית יקבעו ע"י הסכם בין הלוות לבנק. התכנית נתנת לשינויי ע"י הסכם נוסף.

ב) סלילה ושימור כבישי גישה. כנ"ל. הכבישים הספציפיים שיכללו יקבעו מזמן לזמן ע"י הסכים בין הלוות לבנק.

ג) קניה ע"י מ.ע.צ. של מכונות חישוב, ציוד להחזקת כבישים ואינסטלציה וציוד לפיקוח על התנועה ולאיסוף נתונים על תנועה.

ד) לימוד של הצרכים ועדיפויות כלכליות עבור תחבורה ארצית בארץ הלוות כדי להבטיח שההתפתחויות בעתיד בשטח זה יקחו חלק בצורה ותכיוון הכלכלי ביותר.

ה) תכנון מוקדם לתכנית נוספת של סלילת כבישים.

6. על החלקים א ו-ב שבתכנית יהיה גבוה הסלוה בשעור של 45% מהתוצאה, שהוא מרכב משבע חוץ שבהוצאה.

הנתונים נתנים לשינויי ע"י הסכם חדש על מנת שיוכלו לשקף השינויים בסה"כ האומדן או של מרכיב משבע זה.

7. כאשר הסלילה מבוצעת ע"י קבלנים יהיה שחרור ההלוואה בחלקים א ו-ב על בסיס של תשלומים חודשיים (לקבלנים).

כאשר מ.ע.צ. כולל יהיה שחרור ההלוואה על בסיס הוצאות חודשיות ב-מ, או גמר כל כביש ב-ב.

8. ההוצאות לתישוב השתתפות הבנק יכללו רק הוצאות למעשה בשדה ולא הוצאות כלליות של מ.ע.צ., הוצאות תיכון ותכנון ולא פיקוח כללי שלא בשדה.

9. עד אשר יושלם חלק ד' שבתכנית יתוכננו ע"י יועצים הכבישים הבאים בלבד:

לוד - תל-אביב	15 ק"מ
תל-אביב - אשדוד	20 ק"מ
עמיעד - מרוד	15 ק"מ

10. יועסקו יועצים לביצוע המחקר הנכלל בחלק ד' מהר ככל האפשר.

11. ההלוואה היא ל-17 שנה וב-5½ ריבית.

12. 22 מיליון הדולר יוחזרו בשני תשלומים שנתיים בחודשים ינואר ויולי החל משנת 1967.

התשלום החצי שנתי יסתכם בסך 1,165,000 $ לערך.

[illegible]

סיכום החוזה עם הבנק העולמי - מלוה כבישים

1. התשלומים ע"ח עבודות במסגרת המלוה יחולו אחרי ה-15.2.62.

2. הלוות יגרום לכך שכל המכונות והציוד שלו לסלילת כבישים והחזקתם יוחזקו במצב משביע רצון.

3. הלוות יגרום לכך שכל הכבישים הכלולים בתכנית יוחזקו במידה מספקת.

4. גמר ההלוואה הוא ביום 31.12.66.

5. התכנית מחולקת לחמישה חלקים:

א) סלילה שיקום ושיפור של כ-820 ק"מ כבישים בין-ארציים (ראשיים ואיזוריים. הכבישים הספציפיים שיכללו בחלק זה של התכנית יקבעו ע"י הסכם בין הלוות לבנק. התכנית נתנת לשינויי ע"י הסכם נוסף.

ב) סלילת ושיפור כבישי גישה. כנ"ל. הכבישים הספציפיים שיכללו יקבעו מזמן לזמן ע"י הסכים בין הלוות לבנק.

ג) קניה ע"י מ.ע.צ. של מכונות חישוב, ציוד להחזקת כבישים ואינסטלציה וציוד לפיקוח על התנועה ולאיסוף נתונים על תנועה.

ד) לימוד של הצרכים ועדיפויות כלכליות עבור תחבורה ארצית בארץ הלוות כדי להבטיח שההתפתחויות בעתיד בשטח זה יקחו חלק בצורה והכיוון הכלכלי ביותר.

ה) תכנון מוקדם לתכנית נוספת של סלילת כבישים.

6. על החלקים א ו-ב שבתכנית יהיה גבוה המלוות בשעור של 45% מהתוצאה, שהוא מרכב משבע חוץ שבהוצאה.

הנתונים נתנים לשינויי ע"י הסכם חדש על מנת שיוכלו לשקף השינויים בסח"כ האומדן או של מרכיב משבע זה.

7. באשר הסלילה מבוצעת ע"י קבלנים יהיה שחרור ההלוואה בחלקים א ו-ב על בסיס של תשלומים חודשיים (לקבלנים).

כאשר מ.ע.צ. כולל יהיה שחרור ההלוואה על בסיס הוצאות חודשיות ב-מ, או גמר כל כביש ב-ב.

8. ההוצאות לחישוב השתתפות הבנק יכללו רק הוצאות למעשה בשדה ולא הוצאות כלליות של מ.ע.צ., הוצאות תיכון ותכנון ולא פיקוח כללי שלא בשדה.

9. עד אשר יושלם חלק ד' שבתכנית יתוכננו ע"י יועצים הכבישים הבאים בלבד:

לוד - תל-אביב	15 ק"מ
תל-אביב - אשדוד	20 ק"מ
עמיעד - פרוד	15 ק"מ

10. יועסקו יועצים לביצוע המחקר הנכלל בחלק ד' מהר ככל האפשר.

11. ההלוואה היא ל-17 שנה וב-5½ ריבית.

12. 22 מיליון הדולר יוחזרו בשני תשלומים שנתיים בחודשים ינואר ויולי החל משנת 1967.

התשלום החצי שנתי יסתכם בסך 1,165,000 $ לערך.

ניצול הפלוה מהבנק העולמי לביצוע תכנית הכבישים

סה"כ התכנית לכבישים	138,000,000	ל"י
הלואת הבנק: 45% מתכנית הכבישים הנ"ל	62,100,000	"
לסקרי מחבורת	1,500,000	"
לציוד למיכון	450,000	"
לציוד ורכב	1,950,000	"
סה"כ הלואת הבנק	66,000,000	ל"י

עד 31.3.63 הוצאו במסגרת תכנית פיתוח כבישים	14,382,000	ל"י
במשך שנת 1963/64 " " "	21,205,000	"
סה"כ	35,587,000	ל"י

לנ"ל יש להוסיף עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65.

סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.64 - לא כולל עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65:	16,000,000	ל"י
עודפים מועברים - השתתפות הבנק: (45% מכ-4,5 מיליון ל"י)	2,000,000	"
השתתפות הבנק בתקציב 1964/65 בהנחה שיאושרו העבודות שנוספו לתכנית(*) (45% מ-32,5 מליון ל"י)	14,500,000	"
סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.65	32,500,000	ל"י

(*) - העבודות שיש צורך באישור הבנק כדי לקבל השתתפותו הן:

1. כבישי גישה לבעינא כסרא וג"ת	1,000,000
2. שיקומים בנגב הצפוני: סעד-מגן	500,000
3. גשר באר-שבע	500,000
4. אבא הלל סילבר	250,000
5. כביש מחר טוב	100,000
6. ניר דוד - רשפים	100,000
7. עבודות אחרות למניעת שטפונות	2,500,000
סה"כ	4,950,000

ניצול המלוה מהבנק העולמי לביצוע תכנית הכבישים

סה"כ התכנית לכבישים	138,000,000	ל"י
הלוואת הבנק: 45% מתכנית הכבישים הנ"ל	62,100,000	"
לסקרי תחבורה	1,500,000	"
לציוד למיכון	450,000	"
לציוד ורכב	1,950,000	"
סה"כ הלוואת הבנק	66,000,000	ל"י

עד 31.3.63 הוצאו במסגרת תכנית פיתוח כבישים	14,382,000	ל"י
במשך שנת 1963/64 " " " "	21,205,000	"
סה"כ	35,587,000	ל"י

לנ"ל יש להוסיף עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65.

סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.64 - לא כולל עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65:	16,000,000	ל"י
עודפים מועברים - השתתפות הבנק: (45% מכ-4,5 מיליון ל"י)	2,000,000	"
השתתפות הבנק בתקציב 1964/65 בהנחה שיאושרו העבודות שנוספו לתכנית(*) (45% מ-32,5 מליון ל"י)	14,500,000	"
סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.65	32,500,000	ל"י

(*) - העבודות שיש צורך באישור הבנק כדי לקבל השתתפותו הן:

1. כבישי גישה לבעינא כסרא וג"ת	1,000,000
2. שיקומים כנגב הצפוני: סעד-מגן	500,000
3. בשר באר-שבע	500,000
4. אבא הלל סילבר	250,000
5. כביש מחר טוב	100,000
6. ניר דוד - רשפים	100,000
7. עבודות אחרות למניעת שטפונות	2,500,000
סה"כ	4,950,000

ניצול המלוה מהבנק העולמי לביצוע תכנית הכבישים

סה"כ התכנית לכבישים	138,000,000	ל"י
הלואת הבנק: 45% מתכנית הכבישים הנ"ל	62,100,000	"
לסקרי תחבורה	1,500,000	"
לציוד למיכון	450,000	"
לציוד ורכב	1,950,000	"
סה"כ הלואת הבנק	66,000,000	ל"י

עד 31.3.63 הוצאו במסגרת תכנית פיתוח כבישים	14,382,000	ל"י
במשך שנת 1963/64 " " " "	21,205,000	"
סה"כ	35,587,000	ל"י

לנ"ל יש להוסיף עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65.

סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.64 - לא כולל עודפים שיועברו לשנת התקציב 1964/65:	16,000,000	ל"י
עודפים מועברים - השתתפות הבנק: (45% מכ-4,5 מיליון ל"י)	2,000,000	"
השתתפות הבנק בתקציב 1964/65 בהנחה שיאושרו העבודות שנוספו לתכנית(*) (45% מ-32,5 מליון ל"י)	14,500,000	"
סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.65	32,500,000	ל"י

(*) - העבודות שיש צורך באישור הבנק כדי לקבל השתתפותו הן:

1. כבישי גישה לבעינא כסרא וג"ת	1,000,000
2. שיקומים בנגב הצפוני: סעד-מגן	500,000
3. גשר באר-שבע	500,000
4. אבא הלל סילבר	250,000
5. כביש מחר טוב	100,000
6. ניר דוד - רשפים	100,000
7. עבודות אחרות למניעת שטפונות	2,500,000
סה"כ	4,950,000

סיכום התנהלות עם הבנק העולמי - מלווה בשיטה.

1. התקשרות עם עבודות באמצעות המועצה יחלו מהיום ב-15.2.62.
2. הלוה יגיש לבנק את המדיניות והנהלים שלו לפעולת הביטוח והחקיקה ולחקיקה באופן מהיר ככל האפשר.
3. הלוה יגיש לבנק את הפעולים בתכניות ולחקיקה באופן מפורט.
4. מועד ההשלמה הוא ביום 31.12.66.
5. התכניות המוגשות לאישור תלקחנה:

A. סלולה שיקום ושדרוג של כ- 250 ק"מ בכביש בין-ארצי (באמצעות מיקרוניות). הכביש הנ"ל שיסלול בהלכה צר של התכניות יקבעו עפ"י הסכמה בין הלוה לבנק. התכניות נמצאות לשינוי עפ"י הסכמה ולפי.

B. סלילה ושדרוג כבישי מישור. כנ"ל. בכביש הנ"ל שיסלולו יקבעו מצמן לצמן עפ"י הסכמה בין הלוה לבנק.

C. קניה עפ"י מעבר. של מכונות חיילה, כולל להחקיקה כביש ואינסטלציה וכולל לפיקוח על הקנייה ולאישור נתונים על הנלקח.

D. לימוד של הכרחית ועבודות כלכליות עבור תחבורה ארצית באזרחי הלוה כפי להבטיח שהפתרונות בעתיד הטוב שלא יגרמו תלוי בכלכלה ובמיון הכלכלי בולט.

E. תכנון מוקדם לתכניות נוספות של סלילת כביש.

6. על התכניות A ו B שתכניות יהיה מבוא המלווה בשקול מהכולל, שלא מדיר אותו מלא שכולל.
הנתונים נמצאים לשינוי עפ"י הסכמה תכל על מנת שיוכלו לתקן השינוי הסכם האמור לא מדיר אותו.

7. כאשר הסלולה מבוצעת עפ"י הקבלנים יהיה שאלה הפלואה התכניות A ו B על בסיס של קטלוגים תובשים (קבלנים).
כאשר מעבר. סלולה יהיה שאלה הפלואה על בסיס הוצאות מובטחות ב- A, אל מול כל כביש ב- B.

8. ההוצאות שאינן לחיילה השתתפות הבנק יכלו רק הוצאות למעשה בשדה ולא הוצאות כלליות של מעבר. הוצאות תיכון ותכנון לפי שקלה כלי, שלא בשדה.

9. עבור שאר ולשאר הלוה D שתכניות יתוקנו עפ"י ועצמה הכביש הנוסף בלבד.

לוד - תל-אביב 15 ק"מ
תל-אביב - גלגולת 20 ק"מ
עמיעד - פירוז 15 ק"מ.

10. יקבע ויעבור לפיצוץ המתקן הנפלט באזור D מהר ככל האפשר.

11. הרכלואר היא ל- 17 שקל ול- $5\frac{1}{2}\%$ ריבית.

12. 22 אילן הפעלה ורכשו בזרי תקלות ~~את~~ שקיים בחלבשה יצאו ולא
הרל אותה 1967.
התקלות החדש שזרי יסתכם בסך 1,165,000 $ לערים.

[illegible] נכסי הערבות מהבנק הנלווה לביטוח הבריאות.

	137,000,000 ₪	סך כל הנכסים לבריאות
	68,100,000 "	מזה: [illegible]
	1,500,000 "	[illegible]
	450,000 "	לבנוך לאומי [illegible]
	1,950,000 "	לכלל ופיתוח [illegible]
	66,000,000 "	סה"כ הלוואת הבנק
	68,100,000 "	הלוואה לזמן ארוך בסניפים
	3,900,000 "	[illegible]

	14,382,000 ₪	עד 31.3.66 נצברו מאזני תזרים בקופות הביטוח
	21,205,000 "	מאזן [illegible]
	35,587,000 "	סה"כ

[illegible] לנכסים [illegible] הקבוע לעת

	16,000,000 ₪	סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.66 - [illegible]
		מזה:
	2,000,000 ₪	[illegible] - השתתפות הבנק: (מתוך [illegible])
		השתתפות הבנק בהקפה לעת בהתחדש שאולתו והעבודות
	14,500,000 "	לעומת [illegible] (⊗):
	32,500,000 ₪	סה"כ השתתפות הבנק עד 31.3.66

⊗ - העבודות אינן נדרשות כדי לקבל השתתפות הבנק בן:

1. בניין [illegible] לשירות [illegible]	1,000,000
2. שיפוצים בנין הנהלה: [illegible]	500,000
3. [illegible]	500,000
4. [illegible]	350,000
5. [illegible]	400,000
6. [illegible] - [illegible]	100,000
7. [illegible]	2,500,000
סה"כ	4,350,000

		חובה	זכות
		250,000	500,000
(2.5)	—	600,000	600,000
(2.5)	100	600,000	600,000
		500,000	1,200,000
(2.5)	—	150,000	150,000
(2.5)	—	200,000	200,000
			70,000
(2.5)	—	270,000	50,000
			50,000
		500,000	—
		3,470,000	
(2.5)	—	400,000	400,000
		400,000	
		180,000	
		4,050,000	3,820,000

מדינת ישראל
משרד השיכון

לקט עתונות יומי מס 163 תאריך 14.5.64

קטע
מעתון מעריב
מיום

יום ג' 12.5.64 „מעריב"

בעירית חיפה נקבע „המערך החדש" – עם צירופה של אחה"ע לקואליציה

האופוזיציה הצביעה נגד ונציג הליברלים טען, ש„סוציאליזציה של העיר" תבריח ממנה את היזמה הפרטית וגם את בעלי ההון

— מאת י. עוז —

ניצני „איחוד הפועלים" צצו בעיר הפועלים: ראשית שיתוף-הפעולה ביניהם בתחום המוניציפאלי, על בסיס הסכם שנחתם בין מפא"י ואחה"ע, אושר ברישיבת מועצת העיריה ביום ראשון בערב, עם הצטרפותה של סיעת אחה"ע להנהלת העיר. נציגה, א. סכנין, נבחר לסגן ראש העיריה בשכר והופקד על תיק „הנכסים".

בהרכת ידים אושרה הבחירה: 9 חברי סיעת מפא"י, 3 נציגי אחה"ע ונציג הרשימה הרוסנית במועצה. התנגדו לה 4 נציגי הליברלים ו„חרות", שנכחו ברישיבה, נמנעו 3 נציגי מפ"ם, מפ"ל ופאג"י. עם שתי הסיעות האחרונות מתנהלות עתה שיחות נפרדות בקשר לסגנות נוספת לראש העיר. מר א. חושי הצהיר כי תוך שבועים תובהרנה דרישות הדתיים לאור המערך הקואליציוני החדש וגם סיפות מפ"ם יוכרע עד ישיבת המועצה הבאה בעוד שבועים.

ראש העיר בירך על המיזוג הקואליציוני ואמר שסיכויי מפ"ם רבים להצטרף ל„ברית המשולשת" של מפלגות הפועלים בחיפה. בכך תמה תקופת סירוב שנמשכה 4 שנים. מה היתה אחה"ע באופוזיציה חרושה לראש העיר, בחזית אחת עם מפ"ם ו„הימין" — ליברלים ו„חרות".

בויכוח הכללי שקדם להצבעה הסביר ראש העיר כי ההסכם נעשה בתקוה שיתולל מיפנה לטובה בחיי העיר. הוא ציין שלמעלה מ-60 אחוז מעובדי הבנין בעיר הם אזרחים מחוצה לה, ויש בריחה מעבודה פיסית ומקצועית קשה. הוא אף התריע על רמת חיים גבוהה מכפי יכולתנו והתריע גם על כזבו מרובה. לכן הביע את תקוותו כי הצטרפות נציגי אחה"ע לקואליציה, היא הדרך לשינוי שרכים בחיינו.

פינוי משכנות העוני

פירוש הדבר לפי ההסכם: דירות פינוי משכנות העוני, תוך ניוס אמצעים מונבדים ממשרדי-הממשלה לצורך זה, דאגה לשיכון לזוגות צעירים והקמת שיכונים לותיקים. בששת הפער תקים חיפה לשכות אזוריות לעבודה קהילתית שתפעלנה בשדות ולא רק בעשרה.

יוסם דגש של הפעילות התרבותית-חברתית למען הוותיקים, העלאת רמת השירותים הסוציאליים, הבריאותיים, שיכון וחינוך, תורחב רשת בתי-הספר המקצועיים העל-יסודיים והעיריה תפעל „לחינוך לערכים של היסוד הלאומיים, לערכים של תנועת העבודה" וכו'.

ההסכם אינו עוסק על „סעולות רבות נוער בשטח החלוצי" ו„הדוק הקשרים עם התנועה ההתישבותית, עם הקיבוץ, הכפר ועירות הפיתוח". וב-ענינים תכליתיים: כל החלטות העיריה מחייבות את מפלגות הקואליציה להסברה ולהצבעה חיובית במועצת העיריה. הסעיף המחייב שמירת הסטאטוס-קוו בענייני דת המיג את הרשויות הדתיים י. לבנון (מפ"ם ד"ל) וי. כץ (מפא"י).

סעיף אחר מעניק זכות לי-הסתייג ולהתנגד מפשעי מצפון בדיונים על עניני גרמניה. גם א. חושי וגם א. סכנין הביעו דעתם, כי לא היה יסוד מביר לפילוג הממושך בין מפלגות הפועלים. נציג אחה"ע אף הדגיש לכת בהצהירו „כי אין זה מבני שמפלגות השמאל הם הוינה 4 שנים כחוץ לקואליציית העירונית ודוקא בחיפה.

מר סכנין הודיע כי הסיעה תתבע ממשרד השיכון 4 מיליון ל"י לביצוע תכנית פינוי משכנות העוני, בשדה התיכון. הוא סבור, שהנחת ערכי העבודה של תנועת הפועלים תגביר את הדרישה לחידוש זרם החינוך הפועלי בבתי הספר שבקריות ובשכונות הפועלים.

האופוזיציה תוקפת

דובריו סיעות האופוזיציה תקפו את „הברית הסוציאליסטית" החדשה.

רעת רבה כבר נגרמה לעיר — לדעת סיעת הליברלים — של ידי הספעת הסיסמאות המעמדיות של נציגי אחה"ע עד כניסתן לקואליציה. ועתה תגדל הרעה ו הליברלים התריעו על „בריחת היזמה הפרטית והון מחיי הפר", תוספה שלדעתם תחריף עתה עם הצטרפות אחה"ע ל„מערך החדש. „לכן נילחם ב יתר שאת בשלטון המעמדי והחוצדדי בעירנו" — אמר בדבריו נציג הליברלים מר מיקרצקי, עם זאת הוא בירך את מר א. סכנין להיבחרו כ סגן ראש העיר ואיחל לו „לי-תעלות מיקולים מסוגי תיים ולפעול למען כל ה ציבור".

ש. יונגמן („חירות") תקף בחריפות את ראש העיר ר המיל עליו ועל „שותפיו ל-שלטון" את האחריות לירידת הערכים. בפנותו לפר סכנין אמר שסיסמאות על „חרנוך סוציאליסטי וזרם עובדים רק יגדילו את הפער בין בינו המתחנכים היום על בר כי חינוך ממלכתי אחיד". לדעתו, מי שמתכוון לשובת ה עיר, חייב להמסיק לדבר על סוציאליזם.

נציג מפ"ם, עו"ד מ. עמאר תתריע על שהרחיקו את נציגי הפועלים מתנהגת העיר. וגם צירוף אחה"ע אינו מבטא. לדבריו, את רצון כל הפועלים בעיר — לכן נמנע מהצבעה.

בסכמו את הויכוח, אמר מר חושי, כי חיפה היתה ו עודנה גם כיום פועלית ב מהותה. גם נותני העבודה בחיפה הם רובם הסתדרותיים — וזלכן מבני שהפועלים נר תנים את המון בעיר. עם זאת הוא מזמין את כל בעלי ה יוזמה הפרטית להקים בחיפה מפעלי חרושת ותעשיה לטיתות. בתי שעשועים ואטילי מועדוני לילה — והעיריה ת סייע לכולם.

קטע
מעתון מעריב
מיום

עוד 80 מיליון ל"י דורש משרד השיכון לבנייה לעולים

תביעת משרד השיכון להקצבה נוספת של 80 מיליון ל"י לבנית 5000 יחידות דיור לעולים בשנה זו — נדונה הבוקר על ידי ראש הממשלה, מר ל. אשכול, השרים פ. ספיר וי. אלמוגי, וראשי משרדיהם. לשנה השוטפת הוקצבו כספים לבנית 10 אלפים דירות, בהוצאה של 14 אלף ל"י ליחידה. מלבד 30 מיליון ל"י הדרושים לבנית דירות, יש צורך ב-10 מיליון ל"י לבנייה בתי ספר ומרכזים ציבוריים. שר השיכון מר אלמוגי, התובע את התוצאה הנוספת, סרב, שרק על-ידי בניה נוספת אשר לבטיח שיכון למשפחות הבאות לארץ.

2,200

עבודות לבצוע למניעת נתוק בזמן השטפונות

מס' סד'	כביש מס'	שם הכביש	העבודה לבצוע	אומדן	הערות
1	874	בית קמה – בית הגדי	שקום 15 ק"מ	900,000	הכביש ניזוק ע"י מחילות תת-קרקעיות שחצו את המסלה. עם השלמת הסקר והחלטה על המרשים הקונסטרוקטיביים יהיה צורך לשקם החלק שנפגע.
					כנ"ל
2	872	באר – מגן	שקום 8 ק"מ	480,000	
3	872	באר – מגן	התקנת גשר קבע על נחל גרר והסדר הכביש.	500,000	הישוב בית רעים מנותק ע"י נחל שבע מדרום ונחל גרר מצפון. גשר על נחל גרר יבטיח גשר קבוע עם שאר חלקי הארץ.
4	87	באר שבע – סעד	שקום 5 ק"מ	600,000	כ-5 ק"מ מהכביש הראשי באר שבע – עזה בישן, סובלים מאפשרויות נקוז מוגבלות ונפגעו גם ע"י המחילות שנוצרו באדמת הלוס. יש לשקמם לגמרי ולשמר את ניקוזם.
5	88	חל-שוקת – עדר	התקנת 4 גשרונים חדשים	600,000	יש להתקין 4 גשרונים במקום אלה שנפרצו.
6	84	באר שבע – דימונה	בצוע גשר קבע על נחל שבע	1,200,000	קיים גשר זמני בו המים גואים בימי שטפונות וגורמים לנתוק התנועה. לאור החמחמות הנגב הדרומי הקמת גשר קבע היא הכרח המציאות.
7		צאלים – גבולות	סלילת כביש מקשר באורך 5 ק"מ	400,000	מזרח צאלים מנותק ע"י השטפונות בנחל המשור; סלילת הכביש תבטיח קשר לרשת הארצית בזמן השטפונות.
8	842	אורים – צאלים	שקום בחלקים	250,000	
9		גילת – מגן	הקמת גשר קבע על נחל המשור והסדר הכביש.	1,000,000	קיים גשר ביילי לזמן השטפונות; ומעביר מצי איירי לכל ימות השנה; בגלל החמחמות הנידוד יש מקום לגשר קבע.
10		גילת – מגן	שעורים לגשר על נחל פשיש	300,000	קיים גשר זמני איירי ממעביר את מי השטפונות רק בחלקם ובגרם לנתוקים של מים גבוהים.
11		מלוגנה – מפלסים	הקמת גשר על נחל שקמה	600,000	
12		ארז – ניר עם	הקמת גשר על נחל שקמה והסדר הכביש	500,000	
13	86	באר שבע – אילת	הסדר הכביש בנחל מטש למניעת המטבריות סחף ונתוק מחבורת.	50,000	הכביש הקיים, כ-18 ק"מ מבאר שבע נמוך מהאפיק ומתמלא סחף; הרמתו תמנע המטבריות סחף ונתוק הכביש.
14	138	ארז – ניר עם – יבינאי	שקום 10 ק"מ	750,000	הכביש נבנה בזמנו ככביש זול ויש לשקמו מחדש.
15	73	גבעתיים – מפלסים	הקמת גשר עילי על נחל הוגה והסדר הכביש.	300,000	קיים גשר איירי המוצף בכל שטפון ומנתק את התנועה; יש לבנות גשר להבטחת רציפות התנועה.
16	81	צומת אחים – באר שבע	הקמת גשר עילי על נחל קוניטרה והסדר הכביש	300,000	הגשר המקורי נבנה ע"י הבריטים והובדל על ידינו אבל לא מספיק להעברת מי השטפונות העוברים את הכביש למנתקים את התנועה.
17	81	צומת אחים – באר שבע	התקנת גשר בק"מ 34 והסדר הכביש	150,000	שני הגשרונים הקיימים לא הספיקו להעברת מי השטפונות ויהיה צורך בגשרון חדש.
				8,880,000	
18	12	שדה תעופה לוד-רמלה ק"מ 29-30	התקנת גשר חדש והסדר הכביש	400,000	מתחת הגשר הקיים אינו מספיק להעברת המים, כמו כן הכביש בסביבת הגשר נמוך מהדרוש.
19	1305	ק"מ 5-7	הרמת הכביש והסדרו	100,000	הכביש בק"מ 5-7 נמוך והרוס ובזמן הגשמים מוצף במים. יש צורך בהרמת הכביש בקטע הנ"ל.
20	121	פתח-תקוה-ראש העין	התקנת גשרון חדש והסדר הכביש	80,000	הכביש ע"י המחצבות בדרך לראש העין מוצף בזמן הגשמים.
				9,460,000	

מס' סד'	כביש מס'	שם הכביש	העבודה לבצוע	אומדן	הערות
21	4127	להבות הבשן - שמיר	התקנת גשר קבע במקום גשר ביילי ורצוף דפנות הנחל	150,000	מי השטפונות עוברים בנחל מוסדר שעליו מותקן גשר ביילי אשר יסודותיו החמוטמו בשטפונות. אין אפשרות ייצוב דפנות הנחל במקום הגשר מבלי להתקין גשר חדש.
22		כביש גישה לשלח	התקנת גשר קבע במקום גשר ביילי ורצוף דפנות הנחל, ממלים במעלות הכביש. הסיט הכביש אל הגשר.	200,000	כנ"ל
23	41	עפולה - ראש פינה	החלפת כ-40 מעבירי מים	350,000	מעבירי מים אלה נבנו מפחים מקוטרים לפני כ-25 שנה ונהרסו במשך השנים. בכך אין מעבר לפי חבשם המצימים את הכביש ומנתקים את התנועה
24	41	מבחה - מבריה	הגדלת 5 מעבירי מים	100,000	הנחלים שבאיזור הוסדרו והשטח מעובד, ואין הגשרים מספיקים לקלוט את המים.
25	41	מבריה - צמח	הגדלת 10 מעבירי מים	250,000	איזור זה מועד לשברי ענן והגשמים עוברים את הכביש, גורפים טחף רב, ונגרם נזק התנועה.
26	41	צמח - בית שאן	הגדלת 3 מעבירי מים	50,000	
27	31	נצרת - עפולה	הגדלת 5 מעבירי מים	70,000	
28	31	עפולה - בית שאן (כולל עוקף בית-שאן)	הגדלת 8 מעבירי מים תוספת 5 מעבירי מים החלפת כ-20 מעבירי מים	200,000 100,000 200,000	אלה הם גשרונים שנבנו לפני כ-30 שנה. בחלקם נהרסו ובחלקם אינם מספיקים להעביר מי שטפונות בחלקים השטוחים של העמק.
29	243	נהלל- חל-עדשים	הגדלת 3 מעבירי מים	50,000	
30	24	חיפה - נצרת	תוספת 3 מעבירי מים	50,000	
31	24	נצרת - מבריה	החלפת 3 מעבירי מים תוספת 3 מעבירי מים מחרון בעיה השטפונות בכפר קנה ובכפר רינה	50,000 150,000	בגרונני המבן אינם מספיקים ביחוד שבאזור זה יש שברי ענן מכופים.
32	32	עפולה-כפר תבור -מסעף גולני	הגדלת 5 מעבירי מים תוספת 2 מעבירי מים	250,000 100,000 50,000	
			להעברה	2,370,000	

הארגון

ירושלים יב' בתמוז תשכ"ד
22 ביוני 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"צ

מאת: אגף התקציבים

הנדון: <u>עבודות למניעת נזקי שטפונות</u>

מע"צ הגישה תכנית לשנת 1964/65 הנוגדת את הסיכום ביגינו לבין המנהל הכללי של משרד העבודה, ועל כן לא נוכל לקבל הצעתכם.

ב ב ר כ ה

ע. לביא

העתק: המנהל הכללי, משרד העבודה
סגן מנהל מע"צ (כבישים)
חשב מע"צ

/זא

האוצר

ירושלים יב' בתמוז תשכ"ד
22 ביוני 1964

18/2/11

אל : מר ז. אלנבוגן

מאת: שי גרינשפון

הנדון: בדיקת כדאיות סלילת כביש
תל-שוקת בית קמה

מצורפת בזה בדיקת כדאיות לסלילת הקטע מתל-שוקת לבית קמה שתביא לחיבור ישיר של ערד ואזור ים-המלח עם מרכז הארץ ולקיצור הדרך בכ-22 ק"מ.

לפי תוצאות הבדיקה תהייה הצדקה לסלילת הכביש בנפח תנועה העולה על 450 כלי רכב ליממה, אולם נראה שנפח התנועה הצפוי יהיה רחוק עדין מנפח תנועה כזה.

אי לכך לא נראית סלילת הכביש, בסטנדרטים המוצעים, ככלכלית.

ב ב ר כ ה

שי גרינשפון

בדיקת כדאיות סלילת כביש תל-שוקת בית קמה

אורך הכביש המוצע: בית קמה - תל שוקת הוא כ-22 ק"מ ואומדן מ.ע.צ. לסלילתו מגיע לכ-3.5 מיליון ל"י.
משך הזמן הדרוש לסלילתו הוא כשנה.
יתרונו של הכביש בכך שהוא מקצר את ציר הנסיעה מצפון הארץ לערד ולאזור ים-המלח ב-22 ק"מ.
לגבי ציר הנסיעה צפון הארץ - אילת המשמעות הכלכלית של הקיצור היא קטנה ביותר מאחר והוא מתבטא בכ-5 ק"מ בלבד, בנוסף לעובדה שמתאפשר מעבר ללא צורך לצות את באר-שבע. מאידך יש יתרון למעבר במרכז עירוני כשמדובר על נסיעה בקוים ארוכים מפאת התזדקקות לשרותים שונים (מוסך ועוד).

כדאיות הסלילה

הובלת מחצבים

הועדה הבין-משרדית לסקר ההובלה בדרום הארץ שמונתה לפני כשנה ע"י ועדת המנהלים הכלליים לבדיקת כדאיות בנית מסילת ברזל לאילת בדקה את האלטרנטיבות הבאות להובלת מחצבים מדרום הארץ לאשדוד:

1. כל ההובלה ממשית אורון ודימונה לאשדוד ובחזרה ברכבת.
2. כל ההובלה במשאיות.
3. ההובלה דרומית לבאר שבע במשאיות וצפונית לה ברכבת.

ממצאי הועדה היו שלפי 7% רבית אין עדיפות לאחת מהאלטרנטיבות לאחר שהוחלט על סלילת מסילת ברזל לדימונה והוחל בהנחתה, הומכת כדאיות הובלת המחצבים לאשדוד ע"י הרכבת למובחקת וזאת מאחר ולמחות כ-50% מהוצאות ההובלה ברכבת הן הוצאות קבועות.

אי לכך הונח בבדיקה זו שהובלת המחצבים מדרום הארץ לצפונה תיעשה באמצעות הרכבת.

הובלת מטענים לערד

בהתחזית הובלת מטענים בדרום הארץ שהוגשה לועדה העליונה לסקר ההתחבורה היבשתית נקוב המספר של 9000 טון הובלה לערד מבאר-שבע בשנת 1966/7 ו-12,000 טון בשנת 1968/9.

אם נניח אפילו שכל המטענים האלו יובאו ישירות לערד מצפון הארץ דרך הכביש החדש (זוהי הנחה קיצונית מאחר וחלק מהקשר המסחרי של ערד נעשה ישירות עם באר-שבע) הרי שהחסכון כתוצאה מכך לעומת נסיעה בציר הקיים יתבטא ב-10,000 ל"י לשנה (ראה נספח מספר1).

נסיעות אחרות

בקטגוריה זו נכלול נסיעות במכוניות פרטיות מסחריות ואוטובוסים לצורך עבודה, טיולים וכו' לערד ולחוף ים- המלח.

מאחר וחסרה אינפורמציה בסיסית להערכת נפח התנועה הצפויי בציר זה נמצא מהו נפח התנועה מסוג זה שיצדיק את סלילת הכביש מבחינה כלכלית.

אומדן ההשקעה שנמסר ע"י מ.ע.צ. הנו באמור 3,5 מליון ל"י. אומדן זה אינו כולל את הוצאות התכנון והפיקוח על הכביש (בשעור של כ-10% מערך העבודה), הוצאות עקיפות (הנהלה, גזברות ואפסנאות), פנסיה ופיצויים על שכר העובדים הקבועים ועוד.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]
2. [illegible]
3. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

בתוספת הוצאות אלו יגיע אומדן ההשקעה לכ-4,0 מיליון ל"י.

ההוצאה למשק (לא כולל מסי עקיפין בשעור של כ-5%): 3,8 מיליון ל"י.

הפחת השנתי הריאלי הממוצע (לפי רבית 8% ואורך חיים 40 שנה):

3,800,000x0,0839 = 320,000 ל"י

ההוצאה השנתית הממוצעת להחזקת הכביש: 70,000 ל"י (22 ק"מ לפי 3200 לשנה לק"מ)

סה"כ פחת והחזקה לשנה : 390,000 ל"י

כלומר, החסכון כתוצאה מסלילת הכביש צריך להיות 390,000 ל"י לשנה כדי שהכביש יהיה מוצדק מבחינה כלכלית.

כאמור, 10,000 ל"י חוסכים כתוצאה מהובלת מסענים לערד. כך שאת היתרה 380,000 ל"י צריכות לכסות הנסיעות האחרות.

ההוצאה המשתנה לק"מ (למשק) למכונית ה"ממוצעת" (ראה נספח מס' 2) הנה 0,104 ל"י.

החסכון לנסיעה בכיוון אחד לפי המכונית ה"ממוצעת" (בל"י): 0,104x22=2,29

מספר המכוניות בשנה שיכסה הוצאות שנתיות בסך 380,000: 380,000:2,29=165,939

או, נפח תנועה ממוצע ליום של כ-455 מכוניות.

כדי לקבל מושג אם אכן נפח תנועה כזה הנו סביר לגבי הכביש הנבדק, נשווה אותו עם נפח התנועה בציר התנועה אילת - צומת ירוחם.

לפי ספירות תנועה שנערכו בשנת 1963 התקבל נפח תנועה של כ-280 מכוניות בציר תנועה זה. ציר תנועה זה משרת מלבד את אילת גם את מצפה רימון ומובילים בו את מסעני היבוא והיצוא מנמל אילת ואליו. יש להניח איפוא שציר התנועה בית קמה תל-שוקת ישרת נפח תנועה הקטן בהרבה מנפח התנועה בכביש תל-ירוחם-אילת, מה עוד שגם נפח התנועה בזה האחרון אין בו כדי לענות על נפח התנועה הדרוש להצדקת סלילתו של הקטע הנידון.

משום כך לא נראית סלילת הכביש כבלכלית בהתחשב בנפח התנועה הצפויי.

מכל מקום רצוי לערוך סקר מוצא וייעוד על מנת לקבל אינפורמציה טובה יותר על הקף התנועה הצפוי ועל סמך תוצאותיו לשקול את כדאיות סלילת הכביש.

אגף התקציבים
יוני 1964

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ההנחה היא שהמשאית האופינית להובלת מטענים בכבישים הבין עירוניים היא דיזל בעלת מטען מורשה של 8 טון.

ההוצאה המשתנה לק"מ במכונית מסוג זה היא 0,201 ל"י (ההוצאה המשתנה כוללת הוצאות שכ"ע עבור שעות נוספות, דלק, שמן, צמיגים תיקונים ו-50% מהוצאות המחת).

מספר הסיבובים שמכונית כזו צריכה לעשות בשנה להובלת מטען שנתי של כ-9,000 טון:

$$\frac{9,000}{8} = \underline{1125}$$

ההסכון בל"י לסיבוב כתוצאה מקיצור הדרך ב-44ק"מ(הלוך וחזור) $0,201 \times 44 = \underline{8,84}$

ההסכון לשנה (בל"י): $1125 \times 8,84 = \underline{\underline{9945}}$

נספח מספר 2

ההוצאה המשתנה לק"מ למכונית "הממוצעת" הנה מה"כ ההוצאה המשתנה של כל סוג של כלי רכב המשוקללת במשקלו בנפח התנועה.

להלן החישוב:

תונח שהתפלגות התנועה לפי סוגי כלי הרכב השונים בכביש בית-קמה תל-שוקת יהיה דומה להתפלגות התנועה בכביש באר-שבע-אילת. לפי ספירות תנועה שנערכו בשנת 1963 התקבלה התפלגות הבאה (באחוזים):

מושניות	4
מכוניות נוסעים	25
אוטובוסים	8
מכוניות משא	49
סנדרים ומכוניות מסחריות	14

מאחר והונח שהמחצבים צפונה יובלו ברכבת ואילו ההסכון מהובלת מטענים חושב כבר, אזי כדי לקבל התפלגות התנועה בציר תל שוקת בית קמה, אין להביא בחשבון את תנועת המשאיות.

נקבל שהתפלגות סוגי הרכב באחוזים, לא כולל משאיות, הנה:

מוניות	8
מכוניות נוסעים	49
אוטובוסים	16
סנדרים ומכוניות מסחריות	27

לצורך חישוב ההוצאה המשתנה הממוצעת לסוגי המכוניות הנ"ל משמש..

לגבי מכוניות בהוצאות התפעול של מוניות דה-סוטו 1954
לגבי מכוניות נוסעים בהוצאות התפעול של פולקסוגן
לגבי אוטובוסים בהוצאות התפעול של אוטובוס ליילנד דיזל
לגבי טנדרים ומכוניות מסחריות בהוצאות התפעול של מכוניות דודג' בנזין 5 טון(50%)
ומכוניות פולקסוגן (50%).

להלן החישוב:

סוג הרכב (1)	משקלו בנפח התנועה באחוזים (2)	הוצ' התפעול המשתנות בל"י (3)	(2)x(3)= (4)
מוניות	8,0	0,059	0,005
מכוניות נוסעים	49,0	0,069	0,034
אוטובוסים	16,0	0,185	0,030
טנדרים ומכוניות מסחריות(לפי דודג')	13,5	0,196	0,026
" " " (לפי פולקסוגן)	13,5	0,069	0,009
סה"כ הוצאות תפעול ממוצעות (בל"י)			0,104

כלומר, ההוצאה המשתנה לק"מ (למשק) למה שכינינו בשם המכונה "הממוצעת" הנה 0,104 ל"י.

Determinar carbono orgánico biodegradable [illegible] DQO.

Dar detalle criterio usado [illegible] DQO.
Dar detalle tratado [illegible] de [illegible].
Dar detalle [illegible] usado en tratado [illegible].
Dar detalle reactivos [illegible] usados en [illegible] & [illegible]
[illegible] (P-[illegible]).

Dar detalle:

[illegible] (1)	[illegible] (2)	[illegible] (3)	[illegible] (4)
[illegible]	0,8	[illegible]	[illegible]
[illegible]	0,4	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] (por [illegible])	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible] (por [illegible])	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]			[illegible]

Color, carbono orgánico total (COT) [illegible] criterio con [illegible] "aceptado" [illegible] DQO [illegible].

18/2/11

האוצר

ירושלים יב' בתמוז תשכ"ד
22 ביוני 1964

18/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"צ

מאת: אגף התקציבים

הנדון: <u>עבודות למניעת נזקי שטפונות</u>

מע"צ הגישה תכנית לשנת 1964/65 הנוגדת את הסיכום ביניינו לבין המנהל הכללי של משרד העבודה, ועל כן לא נוכל לקבל הצעתכם.

ב ב ר כ ה

ע. לביא

העתק: המנהל הכללי, משרד העבודה
סגן מנהל מע"צ (כבישים)
חשב מע"צ

/זא

בעלי, מעשה בדבריך

בתיבון: עדכונים לתמונת נכסי שלמה

מע"מ 3 לא כולל מאמר התמיר לעמוד במערכת
עדיפות א' שקידה והגעה תכניות שלם במקום
לפיכך הה"ב בין הכסף לתמת עדיפות א' סמרמ"ל):

	עדיפות א'	הכסף מעל	
עשר בכרמים בדר-מאן	500,000	250,000	אלטרנטיבה כולל יתר
עשר ליב בלוש	1,200,000	500,000	ניתן בהגעה
שקיעה כרמים סמל-מאן	—	500,000	
עשר בכרמים מטים	—	400,000	
רבדה	—	130,000	
	1,700,000	1,780	

הה"ב נורמה מבמנות הבדיקה של עשר בדר-מאן
ובלוש חלקי של עשר בלוש (בהמשך יתכן יסגת 1965/6),
לעומת בלוש בדיקים עדיפות ב' ורבדה.
אני מציע לעמוד, כפי סמכו, על עצין עשר בלוש,
לעת בעצין עשר בכרמים בלי-מאן, הלת ולחרת יש
חשש סמל הסכמה לתמשך לפי המצב שאל
לסגרת תכניות נשבסמוך, עם אם צה יאל אל קדר יתר.

עמוס ל.

15.6.65

מדינת ישראל
משרד השיכון

לקט עתונות יומי מס 161 תאריך 12.5.64

קטע
מעתון דבר
מיום 1964

הוחל בהריסת ארבעה בנינים בואדי־סאליב

בהריסת גוש של ארבעה בניינים רצופים בחלק המערבי של ואדי־סאליב, ברצועת האזור שבין הרחובות המגינים ושבר־ציון בעיר התחתית בחיפה, הוחל אתמול במסגרת המיבצע העירוני לחיסול משכנות העוני בעיר.

החברה לשיכון מסוים בעיר, המשותפת למשלה ולעיריה, וכן חברת „עמידר" נאלצו לנהל משא־ ומתן ממושך עם שתי משפחות מעלל 17 המשפחות שהתגוררו ב־ בנינים אלה (על שטח כולל של 250 מטרים־מרובעים), במטרה לפ־ נות ששתים רצופים. רק לאחר סיום המשא־ומתן וסיגוי המשפחות נת־ אפשרה מלאכת ההריסה.

איזור זה מהווה למעשה סוקר משכנות העוני בעיר. עד כה סיי־ תה כבר החברה לשיכון מסוים ב־240 משפחות. שתן כשליש האוכ־ לוסיה באזור מגורים צפוף זה. כל הדירות שמנו נהרסו או חוללו ונאטמו כדי למנוע פלישת דיירים חדשים. פינוי התושבים נתקל בק־ שיים, שעיקרם הבעות מוטרות של הדיירים.

עם הריסת שטח זה, המצטרף לשטחים שנהרסו קודם־לכן באיזור זה, נוצר שטח בנוי גדול ורחוב אשר יאפשר לבצע תכנון בניינים מחדש ואיתחום של אזורים חשו־ בים בעיר התחתית. כל המשפחות שמנו שוכנו בשכונות ובקריות שונות של העיר או עברו לגור בדירות באזורי מגורים שונים. ראש העיר א. חושי עקב אחמול במשך שעה ארוכה אחרי עבודות הפינוי.

יציע הריסת „השיכון העירוני"

ראש עיריית חיפה א. חושי הר־ דיש בריסיבאה האחרונה של מיצ־ צת העיריה, כי הוא יציע באחת הישיבות הקרובות של המועצה לחבריו של „השיכון העירוני" ב־ שיכון עוני הנוגע לחריסה.

את הודעתו מסר א. חושי בת־ גובה לשאילתה של עו"ד עמאר (מפ"ם) של מצבו של שיכון זה שבו מתגוררות 491 משפחות. שי־ כון זה מונה לדעתו הוא ראש למגוריים.

סגן ראש העיר מ. פליטן דחה את טענת ההנהלה ואמר, כי הערי־ ריה דואגת לספק לשיכון זה. ש־ הוחל בבנייתו עוד בימי הפלמון המנדטורי כשיכון מעבר, את כל השירותים הדרושים. הוא הודיע, כי הנהלת העיריה תדון במצבו המיוחד של שיכון זה.

קטע
מעתון דבר
מיום

אלמוגי: תיבדק הגדלת היקף הבניה בהתיישבות

רמת הדיור הכללית, תקן מוסדות הציבור, התנאות הבניה ותנאי המימון של השיכון בקיבוצים ובהתישבות העובדת, הועלו אתמול בסיור שערך שר הפיתוח והשיכון י. אלמוגי בשלושה מיר־ קים. משלושה זרמי ההתישבות הקיבוצית: הקיבוץ הארצי, הקי־ בוץ המאוחד ואיחוד הקבוצות והקיבוצים. הסיור נערך בקיבוצים רוחמה, ברור־חיל וגבעת־ברנר.

בפגישת־הסיכום, שנערכה בגבי בר־ברנר, העלה שר י. הוכמן את הצ־ ביית השיכון המאורגנת בקיבוצים ובמה־ שבות העובדת. הועלו אתמול בי־ סיור שערך שר הפיתוח והשיכון, שר יוסף אלמוגי, בשלושת מפקדים, משלושת זרמי ההתישבות הקיבוצ־ ית: הקיבוץ הארצי, הקיבוץ הר־ אוחד ואיחוד הקבוצות והקיבוצים. הסיור נערך בקיבוצים רוחמה, ברור־חיל וגבעת ברנר.

בפגישת־הסיכום, שנערכה בגבעת־ ברנר, העלה שר י. הוכמן את בע־ יית השיכון המאורגנת בקיבוצים ו־ מה כבר הוגשה בקיבוצים ו־ ניק שיכון קבע לכל חברי המשקים. בעלי ותק של 10 שנים ומעלה ר־ להצמיד דיור מתאים לבני המשקים החדורים לבתים — לאחר הסיכום הבטחו. כן התעכב על הצורך בי־ שיבות של המוסדות הציבוריים בקיבוצים:

בבנייתו הקיבוצי, הוכמן אמר, כי בדרך תשיגורתית והתקציבית לא יישבא סתירון מחור לשאלה קשה זו. השר אלמוגי הציע, שבעתה נת־ קבלה, לבדוק במשותף עם נציגי המשלה והתתישבות העובדת, צו־ רת סיכון אחרת, שתבטיח את הגי־ דלת היקף הבניה בהתישבות. כדי שזו תתבדק את קצב הגידול. שלוי שב כיוצר שכבות האוכלוסיה.

יעבות של חטיבות הזהנדיה: י. בן — מהנדס מחוז הנגב במחלקת ההתישבות; ב. אבני ר. רביעבין — מפקדת הציבור.

קטע
מעתון דבר
מיום

גוברין: שלושה מפעלי תעשיה, ומחלבה יוקמו בבאר־שבע

מאת סופר „דבר" בנגב

השר ע. גוברין, שחיה אתמול אורחה של עיריית באר־שבע, הודיע, כי קיימת הבנית מאוסדת להקמת שלושה מפעלי תעשיה ומחלבת „תנובה" בעיר, שיעסיקו 500 עובדים.

מפעלי התעשיה הם: לשמיים ולמוצרי מקסטיל, שיעסיק 150 עובדים; למעילי עור — 100 עוב־ דים; ולמוצרי מתן — 150 עוב־ דים. במחלבת „תנובה" יעבדו כ־ 100 איש.

גוברין הודיע, כי הבנית זו תבו־ צע תוך שלוש שנים. אך אין היא בבחינת „סוף פסוק" לגבי תקופת זו בבאר־שבע — אלה הם המס־ עלים שאושרו בינתיים ואין בכך כדי למלא את צרכיה של באר־ שבע". אמר השר, בביאור. שהוא מעיין עתה באפשרויות שיתנו נו־ ספות כדי לקדם את בירת הנגב.

השר הצהיר, כי בתקופת האחרו־ נה תחלו להתפתח בעיות הפסוקת בבאר־שבע ותחת מופסקים בעיר ב־350 איש בעבודות יזומות. נוכח הביקושים המצויים בעבודות ה־ איתות באזור ובתוך יפ־המלה, יש להגביר את הישרות של באר־שבע. כדי לקלוט את מאות העובדים ש־ יישלחו מעבודות אלה. נוסף על מקומות העבודה הנוספים במפע־ לים החדשים ויקלטו במפעלים וב־ חרו־המלאכה הקיימים בעיר כ־200 פועלים. בהתאם להפלגת משרד המסחר והתעשיה תבנה חברת מבנה התעשיה כ־3000 מ"ר של מבנים התעשיתיים לתעשיה ועירה ולמלאכה. שבהם יעבדו כ־200 איש.

השר אמר, כי אחת מכיוונים תכ־ נית כללית להיערם אזורי התיתות. הוא ציין, כי ייערך סקר של כל מפעלי התעשיה והמלאכה בארץ, כדי לעמוד מקרוב על בעיות ה־ מפעלים הקיימים.

גוברין חזרים, שמחיה הנמל באשדוד תביא למגמה גדול בפי־ תוח הדרום וכי רבים עוריין האו־ שים שאינם תוסמים את המשמעות העלאה של המפלת הנמל הדרומי.

כן אמר, שקיים מחסור בפועלים מקצועיים בארץ ו„אילו הביאו עתה 15.000 פועלים כאלה, בקרב המלית החדשה, היינו יכולים לקלוט אר־ תם כמפעליים". בהקשר זה ציין, כי הבעות העובדים המקצועיים בארץ מיגרה אחרי המיתה המע־ שיתה.

ראש עיריית באר־שבע א. נאוי, שקידם את השר בבית העירייה, אמר, שיש צורך דחוף להקים מס־ דות למחקר תעשייתי, כדי להבטיח פיתוח טכנולוגי לתעשיית הנגב. כן אמר, כי באר־שבע זקוקה עתה להכנון המשייתי בחוקה רחב וכו־ לל ואינה יכולה עוד להתמסק כ־ הכנון מקרי של מפעל זה או אחר.

בפגישה עם השר השתתפו גם ז. דרוי, א. אבינעל ר. מיטון, סגני ראש העיריה. במקום נכח גם א. מוראל, מזכיר מועצת פועלי באר־ שבע.

לאחר־מכן ערך השר סיור מקיף במפעלי התעשיה בעיר ובערב היה אורחה של מליאת מועצת העיריה.

הבוקר יהיה השר אורחה של מזכירות מועצת פועלי באר־שבע.

קטע
מעתון הארץ
מיום

אלמוגי: תיבדק הבניה בקיבוצים

רמת הדיור הכללית, תקן מוס־ דות הציבור, תנאות הבניה ותנאי המימון של השיכון בקיבוצים ובהתי־ שבות העובדת, הועלו אתמול בי־ סיור שערך שר הפיתוח והשיכון, שר יוסף אלמוני, בשלושת מפקדים, משלושת זרמי ההתישבות הקיבוצ־ ית: הקיבוץ הארצי, הקיבוץ הר־ אוחד ואיחוד הקבוצות והקיבוצים. הסיור נערך בקיבוצים רוחמה, ברור־חיל וגבעת ברנר.

בפגישת־הסיכום, שנערכה בגבעת־ ברנר, העלה שר י. הוכמן את בע־ יית השיכון המאורגנת בקיבוצים ו־ מה כבר הוגשה בקיבוצים ו־ ניק שיכון קבע לכל חברי המשקים. בעלי ותק של 10 שנים ומעלה ר־ להצמיד דיור מתאים לבני המשקים החדורים לבתים — לאחר הסיכום הבטחו. כן התעכב על הצורך בי־ שיבות של המוסדות הציבוריים בקיבוצים:

בבנייתו הקיבוצי, הוכמן אמר, כי בדרך תשיגורתית והתקציבית לא יישבא סתירון מחור לשאלה קשה זו. השר אלמוני הציע, שבעתה נת־ קבלה, לבדוק במשותף עם נציגי המשלה והתתישבות העובדת, צו־ רת סיכון אחרת, שתבטיח את הגי־ דלת היקף הבניה בהתישבות. כדי שזו תתבדק את קצב הגידול. שלוי שב כיוצר שכבות האוכלוסיה.

מדינת ישראל
משרד העבודה

תל-אביב כ"ו בתמוז תשכ"ד
21 ביוני 1964
מס' 6(1)113

אל : הממונה על אגף התקציבים, משרד האוצר, ירושלים

מאת: מנהל מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: כביש מוצא - ירושלים

בהמשך למכתבי מיום 19.11.63,
בנידון, הנני חוזר על הודעתי בע"פ למר
עמוס לביא, שבעקבות הזזת תואי הכביש, מסיבות
אי יכולת של פנוי המבנים, יעלה הקמת הקטע בין
מוצא - ירושלים, בגבולות העיריה, סך של 285.000
ל"י בערך.

במכתבי הנ"ל ההערכה היתה 180,000
ל"י, מחוץ לפנוי המבנים והעברת קוי מים, חשמל,
טלפון, ביוב וכו'. ההבדל בההערכה בא מחוץ צורך
של בנית קיר חומר גבוה בעקבות הזזת הכביש למדרון
החלול. לעומת זאת לא תהיה הוצאה נוספת, הכרוכה
בפינויים, שלבסח היו יוחר נמוכות מאשר תוספת
ההוצאות.

בברכה,

ב. בסון

מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: למר ע. פרידמן, מהנדס מחוז ירושלים

מרף 907

/לר

מדינת ישראל
האוצר - השב הכללי

ירושלים, כג' בסיון תשכ"ד
3.6.1964

1/23-40

לכבוד
מר קדיש לוז, יו"ר הכנסת, ירושלים
מר מ. איש-שלום, ראש העיר, ירושלים
מר א. גילת, נשיא האוניברסיטה העברית ירושלים
מר י. יעקובי, מוזיאון ישראל, רח' פ'בוטיבסקי 37, ירושלים
מר זגדרון, המנהל של המשרדים האוצר - ירושלים

א.נ.,

הנדון: עזרה בביצוע רוטין - הביטוח לפרוזאון והכנסת

1. בהמשך למכתבו של מר מדי קולק בנדון מ-22.5.64 ומרוסכל מהישיבה שבתקיימה בנדון ב-5.5.64, הנני מודה אליכם במקרה להעביר את הטיפוב הדרוש למישרדן העבודה הנ"ל, לרשות עירית ירושלים שבר תבטח אותה.

2. בהתאם לסיכום בישיבה ולפי קביעתו של מר מדי קולק, תהיה חלוקה ארעית של הסכומים כדלקמן:-

א. עירית ירושלים	65,000.- ל"י
ב. רעדת הקרן	115,500.- "
ג. מוזיאון ישראל	115,500.- "
ד. הכנסת	115,500.- "
ה. האוניברסיטה העברית	38,500.- "
	450,000.- ל"י

סכומים אלה הם ארעיים ויתולו בהם שינויים בהתאם לתוצאות בדיקת הרומרן.

3. בגלל הזמן הקצר לביצוע העבודה הנני מבקש מכל הגורמים הנוגעים בדבר לאשר בכתב את השתתפותם בתקציב לעבודת הנ"ל בהתאם לסעיפים ולהעביר את ההתחייבויות לעיריית ירושלים.

בכבוד רב,

י. זרבוך
מ"מ הממונה על משק המדינה

העתק: מר מדי קולק, מנכ"ל משרד ראש הממשלה, י-ם

18/2/11

סכום דיון מפגישה שהתקיימה ביום 2 ביוני 1964
בלשכת המנהל הכללי של משרד-העבודה בעניני המחלקה
לעבודות צבוריות

השתתפו: ה"ה מ. זנדברג, ז. אלנבוגן, ע. לביא - אגף-התקציבים

ע. מסר, ח. לב-כוכב, מ. שוהמי - משרד-העבודה

1. שפרנות

אחר דיון בו דרשו אנשי משרד-העבודה לבצע בשנת תקציב 1964/65 לפחות את כל הפרויקטים שבעדיפות א' ומחצית עדיפות ב', סוכם שהשבה יוקדש לפעולות מניעת שפרנות סכום של 4 מ' ל"י, מהם תנתן תוספת תקציב בקיה משעם האוצר בס"ה 2½ מ' ל"י והיתרה תופרש מתקציב המתוח בסך 31,5 מ' ל"י, העומד לרשות משרד העבודה בשנת 1964/65.

2. תקציב פתוח

רשימת האובייקטים במסגרת התקציב בס"ה 31,5 מ' ל"י ארשרה בהמשך הפגישה בה השתתפו הנ"ל, פרט לסר מ. זנדברג, בהערות הבאות:

א. מע"צ תודא, במסגרת האמצעיות המכניות, פתיחת קטע הכביש ירושלים עד בשר מוצא רעד בכלל לתגרעה, תוך שנת התקציב 1964/65.

ב. העבודה בכביש באר-טצוחה - גרופית תחודש מראשית חדש אוקטובר ת.ז. במלוא הקצב.

ג. אם ביצוע העבודות הנ"ל ידרוש צמצומי תקציב בבקשאים אחרים תציע מ.ע.צ היכן לצמצם.

3. רכישת ציוד

הבקשא יבדק על ידי ה"ה ע. לביא ומ. שוהמי

12.6.64

18/2/11
18/2/11

סכום דיון מפגישה שהתקיימה ביום 2 ...
בלשכת המנהל הכללי של משרד-העבודה בעניני המחלקה.
לעבודות עבודיות

השתתפו: ה"ה מ. זנדברג, ז. אלנבוגן, ע. לביא - אגף-התקציבים

ע. מסר, ח. לב-כוכב, מ. שוהמי - משרד-העבודה

1. שטיפדנות

אחר דיון בו דרשו אנשי משרד-העבודה לבצע בשנת תקציב 1964/65 לפחות את כל הפרויקטים שבעדיפות א' ומחצית עדיפות ב', סוכם שהשנה יוקדש לפעולות מניעת שטפונות סכום של 4 מ' ל', מהם תנתן תוספת תקציב נקיה משעם הארצר בס"ה $2\frac{1}{2}$ מ' ל' והיתרה תופרש מתקציב הפתוח בסך 31,5 מ' ל', העומד לרשות משרד העבודה בשנת 1964/65.

2. תקציב פתוח

רשימת הפרויקטים במסגרת התקציב בס"ה 31,5 מ' ל' ארשרה בהמשך הפגישה בה השתתפו הנ"ל, פרט לגב' מ. זנדברג, בהערות הבאות:

א. מע"צ תודא, במסגרת האפשרויות המכניות, פתיחת קטע הכביש ירושלים עד גשר מוצא ועד בכלל לתנועה, תוך שנת התקציב 1964/65.

ב. העבודה בכביש באר-מנוחה - גרופית תחודש מראשית חדש אוקטובר ש.ז. במלוא הקצב.

ג. אם ביצוע העבודות הנ"ל ידרוש צמצומי תקציב בנושאים אחרים תציע מ.ע.צ היכן לצמצם.

3. רכישת ציוד

הנושא יבדק על ידי ה"ה ע. לביא ומ. שוהמי

12.6.64

14/10/81

[illegible]

[illegible] - [illegible]

[illegible] - [illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

[illegible]

a. [illegible]

b. [illegible]

c. [illegible]

2. [illegible]

[illegible]

18/2/11

זכרון דברים מישיבה שנתקיימה אצל המנהל הכללי של משרד העבודה,
ביום 2.6.64 בענין תקציב פיתוח כבישים ושקומם

נוכחים: משרד העבודה: ח"ח ע. מסר
ח. לב-כוכב
מ. שחמי

משרד האוצר: ח"ח מ. זנדברג
ז. אלנבוגן
ע. לביא

1. סוכם על תוספת של 6 מליון ל"י לתקציב עיתות כבישים ושקומם לשנת 1964/65, בהתאם לסיכום עם שר האוצר.

2. סוכם כי מחוץ הצעת מע"צ ל-12 מליון ל"י עבור עבודות לבצוע למניעת נתוק בזמן שטפונות, יש עדיפות ראשונה לעבודות בסך של 4 מליון ל"י. 1.5 מליון ל"י יכללו בתוך התוספת על 6 מליון ל"י המוזכרים לעיל ותנתן תוספת על 2.5 מליון ל"י לבצוע עבודות אלו.

3. אגף התקציבים העלה השגותיו לגבי שיקום הכבישים חדרה-עפולה וסברית-שבחה, סלילת שני נתיבים נוספים בכביש נתניה-חדרה ורכישת ציוד. מאידך הוצע להגביר הסלילה בכבישים מדום-גריפית, ירושלים-מוצא.

משרד העבודה לא קיבל השגות אגף התקציבים לגבי הכבישים חדרה-עפולה, סברית- טרחה ונתניה-חדרה והסכים לבדוק ענין רכישת הציוד המשותף עם אגף התקציבים, להגביר רק החל מ-1.10.64 את העבודה בכביש מדום-גריפית, ולגמור הזיפות עד מוצא בכביש מוצא-ירושלים.

אגף התקציבים
8.6.64

רשם ע. לביא

18/2"

זכרון דברים מישיבה שנתקיימה אצל המנהל הכללי של משרד העבודה, ביום 2.6.64 בענין תקציב פיתוח כבישים ושקומם

נוכחים: משרד העבודה: ח"ה ע. מסר
ח. לב-כובב
מ. שחמי

משרד האוצר: ח"ה מ. זנדברג
ז. אלנבוגן
ע. לביא

1. סוכם על תוספת של 6 מליון ל"י לתקציב פיתוח כבישים ושקומם לשנת 1964/65, בהתאם לסיכום עם שר האוצר.

2. סוכם כי מתוך הצעת מע"צ ל-12 מליון ל"י עבור עבודות לבצוע למניעת נתוק בזמן שטפונות, יש עדיפות ראשונה לעבודות בסך של 4 מליון ל"י. 1.5 מליון ל"י יכללו בתוך התוספת של 6 מליון ל"י המוזכרים לעיל ותנתן תוספת על 2.5 מליון ל"י לבצוע עבודות אלו.

3. אגף התקציבים העלה השגותיו לגבי שיקום הכבישים חדרה-עפולה ושבדיה-שבחה, סלילת שני נתיבים נוספים בכביש נתניה-חדרה ורכישת ציוד. מאידך הוצע להגביר הסלילה בכבישים סדום-גריפית, ירושלים-מוצא.

משרד העבודות לא קיבל השגות אגף התקציבים לגבי הכבישים חדרה-עפולה, שבדיה- שבחה ונתניה-חדרה והסכים לבדוק ענין רכישת הציוד המשותף עם אגף התקציבים, להגביר רק החל מ-1.10.64 את העבודה בכביש סדום-גריפית, ולגמור הזיפות עד מוצא בכביש מוצא-ירושלים.

אגף התקציבים
8.6.64

רשם ע. לביא

האוצר

ירושלים כא' באייר תשכ"ד
3 במאי 1964

18/2/11

אל : מר א. זונבשטיין, חשב מ.ע.צ.

מאת : אגף התקציבים

הנידון: בביטי גישה 1963/64

אבקשך לשלוח אלינו פירוט ההוצאות למעשה בכביטי גישה בתקציב הפיתוח לשנת 1963/64, כולל כביטי גישה ליישובי מיעוטים ולאתרים היסטוריים.

ב ב ר כ ה

ע. לביא

העתק: מר מ. שהמי, סגן מנהל מ.ע.צ.

על/טפ

18/2/11

מדור העבודה

מחלקת עבודה אכזריות, המדור הראשי,
רח' ליבקולן 3, ת"ד 20101, תל 61011.

תל-אביב

דוגל בוויר תש"ד
באוריל 1964 2/3

30/26

לכבוד
מר י' אכרזי, מדור המבנים ירושלים.
מר מ' בר, מדור המטבחות, תל-אביב.
מר ג' בטין, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
מר י' רבינוביץ, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
מר ג' הרצמלד, המרכז החקלאי, תל-אביב.
גב' ר' ויינשטיין, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י' יגאי, מדור ראש המסלה, תל-אביב.
מר ע' לביא, אגף המקביבים, המוצר, ירושלים.

אדונים/גברת נכבדים,

הנדון: ישיבת הוועדה העליונה לכביסים
בירושלים היום 2.3.64.

המרשיכל הישיבה הנ"ל נמלה מקום.

ברברי מר י. גבירץ המוסיפים בע"מ 5 של המרשיכל, באמרו: "ראוי היא, שהתעל בין מערכת וכביסים ומערכת הנקוז", ושייך להיות - "שהתעל".

אודה לכם באם תואילו לתקן את המרשיכל בהתאם.

בתודה מראש רב,

אמנון מאיר
אמני בחקיין
הנכירה

העתק: מר ע' מאר.
מר י. גבירץ.
מר ב. בטין.
מר מ. מחמי.

/אב

18/2/11

22.4.64

3 עמ'

כביש ישיר אשקלון - אשדוד

רקע

1. המרחק בין ישיר בין שתי הערים היינו כ-15 ק"מ ואילו אורכו של הכביש הנוכחי מאשדוד לאשקלון (מרכז אפרידר) כ-35 ק"מ.

2. מספר התושבים באשקלון כ-28,000 (סוף 1962). אוכלוסית אשדוד מונה כיום כ-20,000 נפש. היא גדלה מדי חודש ומתוכננת להגיע ל-70,000 בראשית שנות ה-70 (עם הגיע האוכלוסיה היהודית בארץ ל-3,000,000 נפש).

3. קצב התפתחות מקורות התעסוקה באשדוד היינו מהיר ואילו אשקלון סובלת מאבטלה.

4. קצב בנית בתי מגורים באשדוד עם היותו מהיר ביותר איננו מצליח למשיג את הביקוש למגורים, ואילו באשקלון נבנים אך בתים מועטים והביקוש להם זעום.

מטרה

5. מטרת התזכיר להביא העובדות לידיעת הנוגעים בדבר ולהניע את הגורמים האחראים לכך ליצירת קשר יבשתי מהיר בין אשדוד לאשקלון אשר יקצר את המרחק בין שתי הערים ויעמידו על זמן נסיעה של 15-20 דקות. קיצור המרחק יתרום לחיזוק הקשרים הכלכליים בין שתי הערים ויסיג את היתרונות הניסנים להלן:

תעסוקה

6. מצב התעסוקה באשקלון חמור. אין בעיר ובסביבתה הקרובה מקורות תעסוקה מספיקים ועד היום טרם נמצא פתרון מניח את הדעת למאות העובדים ס"יובל גד". מקורות התעסוקה באשדוד מצויים בטעם (קיים אף מחסור בסוגים שונים של עובדים), והם הולכים ונוצרים באופן מתמיד.

7. הביקוש לעובדים באשדוד יגיע לשיאו עם הפעלת הנמל במחצית השניה של 1965. הנמל, יעסיק כבר בשנה הראשונה להפעלתו המלאה קרוב ל-1,500 עובדים בשירותיו הישירים, מספר אשר ילך ויגדל בפרק משנים ויגיע לכ-2,000 עובדים בראשית שנות ה-70. זאת בנוסף לאלפי עובדים שיועסקו על ידי גורמים אחרים בנמל ומסביבו (מכס, משטרה, מוכני אניות, שירותים לכלי שיט, תחבורה, מסחר ותעשיה בשטח העורפי ועוד ועוד).

8. קיצור זמן הנסיעה בין שתי הערים יכול לתרום להשגת שתי מטרות גם יחד בנושא התעסוקה. יצור מקומות עבודה לתושבי אשקלון וימלא את המחסור בכוח-אדם לפעלים באשדוד.

מיזור אוכלוסיה

9. הנמל והפעלים הקשורים בו יזדקקו בין השאר לעובדים מקצועיים ברמה גבוה, אשר איננם נמצאים באיזור הקרוב ויהיה צורך לגייסם באיזור ת"א. התכנון העירוני הצפוף של העיר אשדוד, ההרכב החברתי של אוכלוסייתה, מחירי הקרקע והדירות הגבוהים יחסית והעובדה שזמן הנסיעה מת"א איננו עולה על 30-40 דקות, עלולים לגרום לכך שרבים מעובדים אלו יסנעו מקבלת עבודה באשדוד או שיעבדו באשדוד אך יסיכו לגור בת"א ובסביבתה.

10. קיצור הדרך בין אשדוד לאשקלון יתרום להפיכת שתי הערים לאיזור מגורים אחד עבור העובדים בפעלי אשדוד. פוטנציאל הקרקע לבנין יגדל מיד, תבלם במידת מה עליה במחירי המגרשים באשדוד, והפותחנה שכונות מגורים נאות (איזורי אפרידר - ברנע), אשר תהווה גורם משיכה לעובדים העובדים בתל-אביב.

11. פיתוח זה של איזורי מגורים נוספים לא יפגע בפיתוחה המהיר של העיר אשדוד הנהנית מיתרונות כלכליים ניכרים ויתן תנופה חדשה לפיתוחה של אשקלון.

ס י כ ו ם

12. כניס ישיר אשדוד - אשקלון באורך של כ-15 ק"מ היינו גורם חיובי לפיתוחן של שתי הערים, טשרות מסרות כלכליות וחברתיות ומסתלב במדיניות הממשלתית לפיזור האוכלוסיה ולהכוונתה דרומה.

13. אומדן ההשקעה בכניס זה כשהוא מסמס בטלב ראשון כעורק מניחי בלבד להנועת נוסעים (רוחב 5 מ') כ-1.5 מליון ל"י.

14. עם הסיר פיתוחה דרומה של אשדוד בשנים הבאות, רק מנעי יהיה שיטלל הכניס הנ"ל. לפיכך, כל המוצע אינו אלא הקדמת ההשקעה במסמר שנים, אשר בעקבותיה עשויים להתמסס היתרונות הנמנים לעיל.

18/3/64

מדינת ישראל
משרד העבודה

מחלקת עבודות צבוריות, המטרד הראשי,
רח' לינקולן 3, ת"ד 20101, טל' 61011.

תל-אביב, כ"ז בניסן תשכ"ד
באפריל 1964

30/26

לכבוד
מר י' אברזי)
מר י' גבירץ) משרד הפנים, ירושלים.
מר מ' בר, משרד התחבורה, תל-אביב.
מר א' בסין)
מר י' רבינוביץ) הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
מר א' הרצפלד)
גב' ר' וינשטיין) המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י' ינאי, משרד ראש הממשלה, תל-אביב.
מר ע' לביא, אגף התקציבים, האוצר, ירושלים.

אדונים/גברת נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה בעלת הסמכות העליונה לעניני כביקים.

... רצ"ב פרטי-כל מהישיבה הנ"ל שהתקיימה ביום 2.3.64 בלשכתו של מנב"ל משרד העבודה, בירושלים.

בכבוד רב,

אסתר נחמקין

אסתר נחמקין

העתק: מר ע' מסר.
מר ב' בסין.
מר מ' שהמי.

/אנ

פרוטוקול

מישיבת הועדה העליונה לכביש בירושלים ביום 2.3.64

<u>בהשתתפות ה"ה</u> : ע' מטר – משרד העבודה
י' ינאי – משרד ראש הממשלה
ע' לביא – אגף התקציבים, האוצר
מ' בר – משרד התחבורה
א' בסין) – הסוכנות היהודית
י' רבינוביץ)
י' אברזי) – משרד הפנים
י' גבירץ)
א' הרצפלד) – המרכז החקלאי
ר' וינשטיין)
ב' בסין) – מחלקת עבודות צבוריות
מ' שהמי)

<u>מר מסר</u> : לפנינו היום עומד נושא אחד: שטפונות. הנושא עמד אצלנו היום בממשלה, והממשלה בקשה את שר העבודה להעלות את הנושא לדיון מוקדם בועדת הכביש העליונה ואחרי זה להעביר את דו"ח הפורום הזה לממשלה לצורך החלטה. בזה אזכיר שבפעם האחרונה נמסרו ע"י ה"ה בסין ושהמי הסבות והתמונה מה היו הנזקים עד אותו תאריך, וקיימנו על זה דיון. מאז לא קרה שום דבר מהפכני חוץ מדבר אחד: היו עוד פעמיים שטפונות ועוד פעמיים נתוקים, ושבאותן הפעמיים בערך נתגלו אותן נקודות התורפה שידענו אותן קודם, ואולי רק ביתר חריפות, ושהנזק הוסף גדל לאין שעור.

החומר שאנו מגישים היום מורכב משלשה חלקים:

1) תקונים מידיים שיש לבצע. ובמלים אחרות אלו הם נזקי השטפונות שצריך לתקן אותם ללא שום התקדמות לקראת העתיד, דהיינו, זה לא יתן מניעת שטפונות אלא זה תקון נזקי שטפונות במגמה להביא את המצב כפי שהיה לפני השטפונות. זהו הנספח הראשון שמסתכם בערך ב- 1,500,000 לי .

2) הנספח השני שאנו מביאים לסדר היום זו רשימה של 20 אוביקטים, הכוללים את דרום הארץ ואת מרכזה, של עבודות לבצוע מידי למניעת נתוקים בזמן שטפונות. הרשימה הזאת מסתכמת בערך ב- 9,500,000 לי.

3) הרשימה השלישית כוללת 14 פריטים של עבודות שצריך לעשות למניעת שטפונות במרכז מחוזות הצפון והגליל, וכוללת בערך 2,700,000 לי .

אם נאחד את רשימה 2 ו-3 הרי נקבל בערך רשימה של 12,000,000 לי , שאלה הן הפעולות <u>המינימליות</u> שצריך לבצע למניעת נתוקים כתוצאה משטפונות. ברצוני עוד להדגיש שגם רשימת 34 האוביקטים איננה מבטיחה שלא יוצר ישוב אשר לא ינותק בשנה גשומה; איננו אומר בשנה קטסטרופלית. ועוד ברצוני להדגיש שגם הרשימה של 34 האוביקטים איננה כוללת מספר אוביקטים שבשנה גשומה ישארו מנותקים. רשימה זו אינה כוללת את אותם היישובים שאין להם כביש בכלל. למשל: כל הכפרים הערביים. היא רק כוללת את אותם היישובים, או אותם האיזורים או אותם הצירים הארציים, שבהם יש כביש, אבל ביודעין הוא פגיע בשנה גשומה. הרשימה הזו של 34 אוביקטים נותנת לאזורים מסוימים או ליישובים מסוימים גישה רק בכוון אחד, ולא מבטיחה רציפות תנועה. אתן דוגמא: משק רעים. לפי ההצעה המונחת פה לפנינו, אם היא תוגשם במלואה, אפשר יהיה להגיע למשק רעים מהצפון. אבל אם בשנה גשומה, בזמן שטפונות, ירצה איש רעים לנסוע, לדוגמא, לקבוץ נירים או למגן או לכיסופים, הוא יצטרך לנסוע עד צומת סעד, משם לכביש הרעב, מכביש הרעב לנגב המערבי. ויותר מזה, נקח ישוב כפו צאלים; אין פה הבטחת תנועה לצאלים דרך הבשור. אלא יש פה רק אפשרות לנסוע: צאלים-גבולות, גבולות-מגן, מגן-כביש הרעב, כביש הרעב-צומת כביש הרעב, ומשם לאן שרוצים. ואין פה שום פתרון לבעיית הבשור.

רוצה להדגיש: אין פה פתרונות לכמה אוביקטים שהיום החיוניות שלהם קיימת אבל איננה עורק חיים יחידי. דוגמא: צאלים-רביבים, הכביש החוצה את ואדי חלוצה פעמיים-שלש, איננו כלול פה. כי אנו אומרים: מי שירצה לנסוע מרביבים

../.

לצאלים לפי זה יסע במקום 25 ק"מ - 135 או 140 ק"מ אבל אנו מדברים על תנועה ממעצמה קטנה. ועל ימים ממעצמת מעטים. ובכן, בזה אסתפק בדברי פתיחה.

מר בסין: המצב הרבה יותר גרוע. וכל יום מופיע משהו חדש בלתי צפוי על הפרק. יש לנו כביסים שפשוט נעלמים. למשל טאטא-מירון, חייבים לשקם אותו לגמרי. ויש פה הודעה שניה בחיק שרק עתה הגיעה, על כפר טולד-שמיר. על המצב שהתהווה כאן כתבנו ודברנו , והוא בא משתי סבות: א) אנו לא שקמנו את הכביסים ולא עשינו שום דבר לאחזקה מונעת, וב) בשנים הקודמות הגשם לא היה כה רב, אבל גם התנועה לא היתה כבדה. היום כשעולה על כביש כמו טאטא-מירון רכב כבד ובכמויות די גדולות באופן יחסי, הכביש הזה אינו יכול להחזיק בזמן של גשמים רבים, והיות והוא בנוי על אדמה כבדה ללא מצע מספיק, הרי הכל הופך לדיסה אחת גדולה. במידה שנקבל מה שאנו מבקשים, נצטרך לעשות רביזיה מחדש לאידה כביסים ללכת. וזאת לאור המצב שיהיה בסוף החורף.

מדוע מופיעים כל כך הרבה חורים? השאלה היא פשוטה. הכביש כולו סדוק, לא חדשנו את הרבד, לא שתמנו אותו, האספלט הקיים אבד את כל תכונות הקשר שלו, וכשנכנסים מים, הם חודרים לתוך האדמה הכבדה, ואו שהוא מתפרק לאט-לאט או שהוא שוקע תחת העומס של הגלגל.

לגבי ענין של גשרים. הרי ההברר שלא יכולים להמשיך בפחרון של גשרים כפי שעשינו עד עכשיו, ואני עוד אגע בנקודה הזאת. אבל נודע עוד דבר אחד, שמעבירי מים שנבנו לפני 25 ו-30 שנה שלא נגענו בהם, הם **או נהרסו, מצד שני בא שוני במצב** של הניקוז, והופיעו כמויות הרבה יותר גדולות של המים באותם מקומות של רכוזי הנחלים שקודם זה היה מתחלק לודיות רבים.

נכון שהשנה היו לנו הפסקות תנועה יותר מאשר בעבר הודות לגשמים כי הם נמשכו יותר זמן; היו הפסקות של 48 שעות. ואם אנחנו הולכים למקום כמו הנגב איפה שדרומה לבאר שבע קם יישוב גדול - זה כבר לא הנגב שהיה ריק; אפשר לספור לפחות כ-60 אלף תושבים הנמצאים דרומה מנחל באר שבע עם כל המפעלים. הרי ברור שאין אנו יכולים להמשיך לגבי כביסים עורקיים מטיימים באותו הפחרון כפי שהיה קודם, כלומר, לדבר על זה שאפשר להשאיר אותם בהפסקות מדי פעם בפעם במידה שגשם יהיה רב יותר או מועט. הנני מאד מצטער שהגענו עד לידי כך. אמנם דברנו רבות אבל לא חלמנו שיבוא חמן ויוכיח את צדקתנו. נעשה הכל כדי לקדם את הפעולה מבלי שנזדקק להוצאות מיוחדות.

מר שהמי: בסקירה שצורפה לתכנית העבודה לאמיתו של דבר דובר על הרקע. ברצוני רק להוסיף מלים מספר. התכנית הזו שמתבטאת ב- 12,000,000 ל"י, באה לפתור בעיות שבזמנן לא נפתרו, מחוסר כסף או בגלל חשובים של כדאיות כלכלית. במדה מסוימת אנו דנים עוד הפעם על נושא שבזמנו נפתר בצורה בלתי משביעת רצון. בנגב, במשך 10 השנים האחרונות נסללו הרבה כביסים, מה שקוראים זולים, שבזמנו פתרו את הבעיות והספיקו למה שהיה. כיום יש להפוך אותם לכביסים קבועים. התכנית הזו לא נוגעת בקיום הכביסים הקיימים. ופה כמה מלים, מלואים למה שמר בסין אמר.

במשך 15 שנה התרינו שכספי האחזקה שעומדים לרשותנו לא מספיקים להחזיק את הקיים. שההרס הולך ומצטבר ויבוא זמן והעסק הזה "יתפוצץ". יכול להיות שהגשמים האחרונים החישו את ה"התפוצצות" הזו בשנה-שנתיים. מה גדול ההרס אנחנו היום עדיין לא יכולים לעמוד, אולם המצב כפי שהנו היום - הוא רע מאד. המצב בעוד 3 חדשים יכול להיות עוד יותר גרוע במדה שתהיה התיבשות מסוימת. אם הנבואות תתאמתנה, שתהיינה עוד שנה-שנתיים גשומות, יש כל השכויים שכביסים שלמים יצאו מכלל שימוש. מפני זה הבעיה כפי שהמנהל הכללי תאר אותה, זה חלק של פתרון של נתוקים שהיו במשך השנה כתוצאה של שפונות. אנו רוצים שתדעו בפני מה אנו עומדים בעוד שנה-שנתיים.

מר הרצפלד: ברצוני לשאול אינפורמציה.

א) למה אתם מתכונים כשאתם מבקשים כעת 12 מיליון ל"י? כוונתי: האם אתם תובעים תוספת תקציב או שאתם רוצים להכניס את זה בתוך התקציב הקיים, זה שנקרא תקונים, אחזקה, וכו'.

../.

ב) ממבט ראשון כשאני רואה את הרשימות האלה יש לי הרושם שאתם כאילו הקפתם את הארץ כולה. אני שומע מגב' ויינשטיין שכנראה שיסנם מקומות שהזנחתם אותם. מאחר שמר בסין בעצמו אמר שהוא חושב שלא נכללים כאן דברים, לא נעלמים, אלא דברים ידועים, אז אני לא חושב שאנחנו רשאים להתפזר מע"י השולחן הזה מבלי לקחת זאת בחשבון. למשל הוא הזכיר שאסא-מירון. אינני יודע במה שאסא-מירון, לפי דעתו, עומד באיזה אחוז מחות חשוב מכל האחרים.

(פונה למר בסין) אתה אומר למפרע שצריך לחשוב על עוד מכום דומה, כי אמרת שבמשך הזמן, עד יוני, עוד יתגלו דברים. אני מבין שאנו עושים חצי מלאכה, שליש מלאכה, ולכן אני מבקש מהיו"ר לומר מנין יש בדעתו לקחת את זה?

וג) איך אתם רואים את הדבר בעוד שנים-שלשה חדשים. האם נעשה 3 פעמים תקציב?

מר פטר : אני מאשים את עצמי כיו"ר שכנראה לא הבהרתי את משרת הישיבה. אבל מר הרצפלד העמיד אותי על כך ולכן אני צריך לתקן את עצמי.

ראשית, מה שאנחנו רוצים מהפורום הזה כרגע זה לא שאתם תתנו לנו תקציב. מה שאנו רוצים מכל זה להתיעץ אתכם האם אלה הן פעולות המינימום הדרושות או שנחוצות פעולות נוספות?

דבר שני. כשאנחנו אומרים זה לא סוף פסוק, אז אנחנו לא אומרים שזה איננו סוף פסוק מכיון שאנו יודעים איפה יהיה סוף פסוק. אלא הנזקים מתחלקים לשני סוגים. כביש שנהרס כפי שהוא, זה טוב אחד; וסוג שני זה כביש שבמידת הבקוז שלהם, או בסדרי זרימת מים, מראש לא נבנו מספיק לעמוד במבחן. על השאלה השניה - אנו חושבים שזוהי הרשימה. על השאלה הראשונה - לא הייתי מכניס אותה הנה, וגם אם מר בסין אמר את זה, אני מציע לא לטפל בזה. כי אם מחר יוצר מצב שעוד במקום אחד כל האספלט ילך, אז יש לזה שבוה שאינן קשורות ישירות בשטפונות. לא צריך לערבב שטחה במה שאיננו שמחה. יש החזקה, יש כבישים שצריך לשקם, ויש נזקי שטפונות. אנחנו עושים בנזקי שטפונות. אז נקודה ראשונה - משרת הפגישה: להתיעץ אתכם אם אלה הסיבות, אם זאת הרשימה, אם זאת הרשימה המינימלית, אם אלה האמצעים, אם אלה האמצעים המינימליים. מטרה שניה: לפי מיטב הכרתי, במסגרת הדיון שהיה כאן, אי אפשר לשנות את העדיפויות. אינני רואה כל אפשרות לשובת הדברים האלה, לותר על משהו שעשינו קודם לכן. ואז אחרי הוות דעת שלנו, תהיינה לממשלה למעשה 3 אפשרויות:

א) נגיד שיהיו נתוקים גם בעתיד - ניתן לכם את ה- 1,500,000 לי לתקונים - היתר יהיו לנתוקים.

ב) אפשרות שניה להגיד: רבותי, קחו כסף.

ג) אפשרות שלישית להגיד, בואו נהפוך את זה לתכנית של שנתיים, של שלש, נעשה אוביקט אחד כן, אוביקט שני לא, אבל הממשלה תדע שעל כל אחד מפריטים אלה האחריות על נתוק תחול על הממשלה כולה.

מר אברזי: ברצוני להביא לפני השולחן הרגשה שטוררת בקהל בדרך כלל בארץ. שאלו אותי כבר כמה פעמים עד עכשיו משני מקומות: כיצד יתכן שבארצות אחרות, שם יש קור, שם בשמים כמעט כל השנה, הכבישים אינם נהרסים כל כך מהר, וכאן, שטפון כזה או התמדה של גשמים גרמו לידי כך שאנו פתאום התחלנו לפשוט את הרגל בצורה כזאת. לי לא היתה תשובה על זה, גם לא הייתי חייב לתת תשובה. הייתי מציע רק שהדברים ייצרו להם איזה בסיס, שהדבר הזה יודע למען לא יאשימו את הממשלה ואת מע"צ שעשו איזה עבודה זמנית וסבגסם הראשון הגדול הדבר הזה התפקע. קראתי את הדו"ח הזה 3 פעמים וראיתי שמלכתחילה נבנו הכבישים בדרום ובנגב בצורה קלה. הייתי רוצה לשאול מה הסבה שמלכתחילה בנו בצורה כזו ולא בנו בצורה הרבה יותר יסודית שלא תהיינה תקלות מסוג זה.

דבר שני, אני בשתי ידיים תומך בכל התקונים היסודיים בסעיפים שמתחילים מ-1 מדף 2, וגומרים ביחוד בסעיף 6 המדבר על שנוי גישה וקביעת מדיניות כלפי כבישים שנסללים או עומדים להסלל. אני חושב שניגש לעבודה הרבה יותר יסודית מאשר היתה עד עכשיו, הן לגבי העברת מי המשקעים המתאספים על פני

../.

הכביש, גשור נחלים, מעבירי המים, וכל אותן הבעיות אפילו אם נדבר על האירוסיה של הסדקים המתהווים. אני בשתי ידי תומך בסעיף הזה שאנחנו נשנה, אם אפשר, את הגישה ואת המדיניות כלפי הכביסים שעוד עומדים להסלל, שהדברים יהיו בצורה הרבה יותר מבוססת, וכמובן לעשות את כל הפעולות המסומנות בסעיפים 1-5.

מר רבינוביץ: מחיאם לדברי המלואים של מר מסר. יש להבדיל בין שתי רשימות, והייתי רוצה לחזור על ההגדרה הזאת לפי נוסח שלי. יש כאן רשימה אחת של דברים שלמפרע ידעו שצריך אי פעם לעשות אותם אבל שלב הפתוח של כל האזור עוד לא חיב או לא הצדיק את ההשקעה הגדולה הזאת ועכשיו הגיע הזמן לעשות אותן. אני חושב שזוהי הרשימה של בערך 9,500,000 לי. אינני חושב שיש הרבה ענין שהועדה העליונה לכביסי גישה יכולה לבוא ולומר למע"צ מה עדיף. להוסיף משהו לרשימה ולצרכים האלה אין גבול, אבל אני דוקא לא הייתי רואה בזה את מטרת הפגישה הזו. חושבני שתפקידנו הוא להדגיש על בעית ההחזקה שזה שורש נזקי הסטפונות. יש מקומות שהבחינה הכלכלית אולי סבירה וקיימת עוד היום. יש ענין של השקעה גדולה, יש ענין של חשוב רבית לכמה שנים וכו', ויתכן שכדאי פה ושם עוד לסכם את הנזק שעלול להיות בשנת שטפון פעם ל-5 שנים או 8 שנים.

מר לביא: נאמר כאן בפתיחה שתפקידנו כועדה עליונה לכביסים לבוא ולהגיד האם זה המינימום הדרוש לתקונים או האם יש יותר. מצד שני כאן נאמר בסקירה, שבעבר, על פי שקולים כלכליים, החליטו לכביסים מסוימים לתת סטנדרט יותר נמוך, תוך ידיעה מראש שבחלק מהמקומות תהיה שתימה לתנועה בגלל נזקי שטפונות והבעיה עכשיו - איך אנחנו ניגשים לבעיה הזו כועדה. לדעתי, החומר שהוגש כאן הוא רק חומר רקע לענין ולא חומר במלואו שלפיו אפשר לבוא ולהחליט האם זה המינימום; האם דרוש יותר מזה, או פחות מזה. אנחנו קבלנו כאן מספרים ורשימות ממע"צ שבכביש זה דרוש לגשר x כך וכך, ולכביש זה דרוש למעביר מים כך וכך. לא קבלנו כאן מהו הנזק הצפוי אם הכביש הזה לא יתוקן או לא יסודר בצורה זו או אחרת ולפי זה אפשר היה לקבוע עדיפויות ולדעת על מה מדובר. האם הבחינה הכלכלית שקודם היתה טובה - היום היא כבר לא טובה או כן טובה.

מר מסר: (פונה למר לביא) גישתך בענין זה מובנת. השאלה היחידה שאני שואל: האם אנחנו יכולים להרשות מצב של נתוק של אחד מהאוביקטים האלה, ללא ההתחשבות בנזק הכלכלי. כי אנחנו תמיד אומרים שלכביסים שלשה תפקידים: בטחוני, סוציאלי, כלכלי. אנו בנינו את הרשימה הזאת מהאספקט הסוציאלי קודם כל, בטחוני וכלכלי. אני מודה שיש פה יישובים שהנזק הכלכלי לא מצדיק מיד גשר של מיליון לירות. אבל השאלה היא האם זה לא אחד מהתפקידים הסוציאליים בהנחת היסוד שהרשימה הזאת היתה צריכה לתת מינימום שירות סוציאלי ליישובים הקיימים.

מר לביא: אני מבין שיש פה גם בעיות הברחיות של ישוב מנותק או דברים מהסוג הזה. הרי אנחנו בפורום הזה אמנם לא נקבע תקציב ולא עדיפויות, אבל בכל זאת זה ילך לאיזה פורום אחר שם ייקבעו העדיפויות והתקציבים. כל אחד בא ואומר אותו דבר, העיריות, התחבורה, ומינהליים וכו'. השאלה מה עדיף מה. האם לא כדאי לראות את המסגרת בכללה ולהשוות, ולנסות.

(פונה למר מסר) אמרת: "בשבילי תכנית הכביסים שנקבעה בשנה הבאה היא שבו: החלטנו - שכמנו". העדיפות נקבעה כפי שנקבעה. הבעיה עכשיו היא בכל זאת, האם לאור מה שלמדנו כלנו מנזקי שטפונות, לא עדיף לשקם את הגשר בבאר שבע כשכל הנגב מנותק, על נחיב נוסף בכביש נתניה-חדרה. ברור לי מראש שהעדיפות התקציבית לגבי הכביסים נקבעה, הרי נקבעה העדיפות התקציבית כבר לגבי כל הממשלה, לא רק לגבי כביסים.

דבר נוסף לגבי תקציב ההחזקה. הרי אנחנו מדברים על מסגרת כוללת של תקציב ממשלה. ובכל זאת מדובר כאן על עדיפויות. אני הייתי רואה כאן כתפקיד של הועדה, במדה והחברים מקבלים את זה, לבוא ולהגיד: מה אנו רואים כעדיפות הראשונה מבחינה חברתית, כלכלית, בטחונית. דבר שני מה אנו רואים כחשוב יותר מהדברים האלה מאשר תכנית הכביסים שנקבעה עד היום. כי בכל זאת אי אפשר להתעלם מהעובדה שהתקציב זה לא חלל, וכי תביעה רק להוספת תחקל כאן בקושי כי בכל זאת אנו מוגבלים בזה.

../.

מר ינאי : הופיעו מאמרים והיתה בקורת למה כאן נטף ולמה בצרפת לא נטף? ידוע לי שאנו עסינו את זה בהכרה מלאה. לא ידענו את החוזק של הגשר וכו' אבל מע"צ ידעה מה לא בסדר. מע"צ ידעה מאיזה חמר הוא עשוי ואיזה חוזק הוא נושא ומה יקרה אם יהיה גשם. הייתי רוצה, למרות המאמרים ולמרות השאלות שיהיה ברור שום דבר לא בא כהפתעה. אם יש איזה כביש שמר שהמי הזכיר כאשר היה שקול כלכלי לשלול כביש מסוים כך ולא אחרת, לא הבחינה הכלכלית צריכה לבוא בחשבון אלא מבחינה של דעה צבורית. אבל אם יש קביעות שנקבעו, לפי הקביעות האלה אנו צריכים להמשיך. קרה דבר מה, היו שפונות, נגרמו נזקים! על זה אנחנו צריכים להתרכז, איך לתקן על מנת שבשנה הבאה לא יקרו אסונות כאלה כפי שקרו השנה. לדעתי, אני מציע שלא נתרחב אלא להתרכז אך ורק ברשימה הזאת.

גב' ויינקשטיין: תלוי איפה שומעים ואת מי שומעים. אני שומעת בדיוק ההיפך, דעת הקהל שנוסע על פני כביסי מע"צ - שהעבודה יפה וטובה. אלא שבכל השנים הראשונות לא היה תקציב והיו צריכים ליצור קשר כל כך מהר כך שבנו מה שבנו. אבל דוקא מפני שבנינו בצורה כזאת כביסים כמו שבנינו, לא היתה שום הצדקה לאחזקה כזאת כמו שהחזקנו. האם היו לנו כביסים? בדרך כלל בספר, כסיולדת היתה צריכה לנסוע, עברה ברגל חלקים חונים וכך זה היה בהרבה מקומות בנגב. היום מע"צ בונה בצורה כזאת שגם אחזקה תעלה יותר בזול. הנה למשל: כביש נתניה, כביש החוף או כביש ואדי ערה, היה גשם עצום. האם בואדי ערה קרה משהו לכביש? שום דבר לא. וכנראה שהשקול ובנית הכביסים יקח עוד הרבה זמן, ואם כך, צריכה להיות החזקה רצינית. אי אפשר את יסובי הספר למדוד על חשובים כלכליים. לפחות להקים גשר ביילי.

מר גבירץ: הכביסים במרכז הארץ פעלו לא רק בגלל הרמה הגבוהה יותר של הכביש אלא מפני שבשנים האחרונות הסקיעו כספים רבים לנקוז, והאמת היא, שהתיעול בין מערכת הכביסים ומערכת הנקוז הוא שהבטיח שבמרכז הארץ לא תהיינה הפרעות ודוקא שתוף הפעולה של השנים האחרונות שהלך וגבר בין פעולות הנקוז לבין עניני הגשרים והכביסים הוא אשר קבע שבמרכז הארץ לא היה שום נתוק, אפילו ביסובים שב-1955, כמדומני, היו מנותקים במרכז הארץ. מימן שהנקוז והכביסים אלה הם מערכת אחת שמוכרחים להיות מתואמים. על כן מאד השתוממתי לראות שדוקא במערכת שבגליל הדברים העיקריים הם מעבירי מים וגשרים.

אם גשר הוא קטן מדי ואינו מעביר את המים, ובאה רשות נקוז ומסדירה את הנחל והנחל מעביר את המים בתדירות יותר גבוהה, הגשר נהפך לסתימה. ומכיון שכך, המים פורצים מעבר לגשר ואז הגשר ניתק. ראינו כבר גשרים העומדים באמצע הנחל והנחל מתרחב משני צדי הגשר. זה יכול לקרות ולכן ענין זה שבגליל מוכרחים באופן דחוף לתכנן ולהרחיב את הפתחים של הגשר.

עכשיו בעית ההחזקה. אנחנו איננו יכולים להקל בערך של הדבר הזה. כידוע, גם הכביש הטוב ביותר בלי החזקה לא יעמוד כביש טוב. עובדה; אם אין החזקה - הנכס מתקלקל. על כן איננו יכולים שלא להתעורר כאשר נציגי מע"צ בעצמם תובעים שכומים להחזקה. איש איננו יכול לבוא בטענות על נתוק יסובים בנגב. כי בנגב עדיין לא נגענו בבעיה של שפונות, נקוז וכו'. אם כן מה זה מפליא אותנו שיש נתוק? במרכז הארץ היו נזקים, דאגו לנקוז, הדברים מניחים את הדעת פחות או יותר. בדרום הארץ דרומה מאשקלון נאמר, איש עוד לא נגע בבעית הנקוז, מכיון שלא היה יסוב, לא היה בשביל מי לדאוג. כאשר כל הבעיה היתה להגיע לאילת, ואפשר להגיע באחור של יומיים, מותר היה לבנות את הכביש כך שיומיים, שלשה, חמישה ימים בשנה, הכביש לאילת ינותק. כאשר מתחילים לצמוח יסובים לאורך הכביש לאילת, הבעיה מתחילה להראות אחרת. והנסיבות מתחילות לדחוף אותנו להרחיב את הדאגה לנקוז, להסדרת זרימה, לבעית שפונות, גם דרומה.

אין לפנינו שום חשבון. אומרים לנו 1,500,000 ל"י לשתימות ו- 12,000,000 ל"י דרושים כדי שהמצב יהיה יותר טוב. לגבי ה- 1,500,000 ל"י שתימות, איש לא יכול לומר מלה, לכל הפחות להחזיר את המצב לכך שהדרכים האלה יהיו עבירים. הדבר דחוף ביותר.

מר הרצפלד: איננני מקבל ברגע זה את הבקורת ביחס למע"צ. הנדון הוא רציני ואני לוחץ ידו של מסדר העבודה. למעשה זה מקיף את כל המשקים שלי. ממקנתי היא שכל ענין נזקים ושפונות הוא לגלי לעשרות דברים וכן לכביסים שיש להם שני תפקידים. שפון זה קלקל את הכביסים יותר מתמול שלשום. ולכן אנו מעודדים אתכם ותובעים הסדר כספי.

../.

מר בר : אנו התיחסנו לבעית ההחזקה בפגור. לפני הטפונות היו לא מעט מקומות איפה שבגלל מחסור באמצעי החזקה הגיעו הדברים להפרעות רציניות בקסר. כשאנו אומרים על חסובים כלכליים להצדקת השקעה בהחזקה, לא רק בסלילה, אנו לעתים בעצם מתנגדים לעצמנו מפני שטוכחים כמה חסובים צדדיים, שאולי באותו רגע כשמדברים על כלכלה מפסידים את ערכם, אבל שכם: פזור אוכלוסיה, התיטבות במקומות מסויימים, וכל אותם הדברים שדוקא למקומות האלה הכביסים מבחינה כלכלית לא מצדיקים השקעות גדולות. מפני זה הנני מציע שנאמר ברורות שיש לחזק את ענין ההחזקה בדרך כלל.

לענין הרשימות פה, אני אצטרף לדעה שהרשימה של 1,500,000 ל"י יש לראות כמידית, כך זה גם כתוב. אני מציע שהרשימה המניה כפי שהוצעה בדברים האחרונים של מר הרצפלד, המשרד יבדוק אותה. אני רק מצרף לזה משאלה שבקביעת "פריוריטים" לבחון ולבדוק בפריוריטי א' אותם הכלים שבעשיתם יוצרים גם פתרון לבעיות רגילות.

מר בסין : שאל מר אברזי שאלת תם. מדוע אצלנו ולא אצל הגויים? קודם כל אנו מדברים כל המניה על כך שכביסים שנבנו בזמנו אינם מתאימים לצרכים של היום. וכשאנחנו מדברים על כביסים - אנו מדברים על החוזק שלהם. לידיעתך מר אברזי, בשנה שעברה היתה קרה גדולה מאוד באירופה והיה נזק עצום בכל כביסי אירופה; עד כדי כך שכאשר פנינו לאיזשהו מפעל לבנית כלי מסוים, הוא אמר כי נצטרך לחכות 9 חדשים, בפנים מחכים 14 חדש כי יש דריסה גדולה מאד לציוד, בעקבות רבוי העבודה בכביסי אירופה.

נקודה שניה. מדוע בנינו כביסים קלים. חושבני שלא כדאי לחזור על כך. נשאלת תמיד שאלה אם לעשות הסקעה ראשונית גדולה, או לתת השקעה ראשונית קטנה ולנצל אותה עד הסוף. בכל אופן בכל מקרה פעלו בתוך מסגרת של אפשרויות שהיו. אני חוזר: כשאנו הכינונו את הרשימה הזו - לא דברנו על כל בדיקה כלכלית; אנו הגשנו רשימה כדי לעשות את הכל על-מנת להקטין את האפשרויות של הנתוקים. אנחנו רואים את הכביסים גם כשאלה ישובית ולא רק כשאלה כלכלית ודומני שאנו עושים הרבה גם ללא שום קשר להוכחה כלכלית ונצטרך גם לעשות במידה שיקבלו את הצעתנו.

בקשר לענין של גשר ביילי לשאלים. הריני להודיעכם: א) נגמר עם גשרי ביילי. ב) דורשים מאתנו להחזיר את גשרי הביילי שברשותנו. ג) (פונה לגב' וינשטיין), על-מנת להקים גשר ביילי על המשור באופן זמני עד שנעשה בקיץ מצאלים לגבולות, לא נצא מהעסק הזה ב- 150,000 ל"י .

מר מסר : כל שטוק הגשרים הביילים שיש בארץ, אם נפרק את הקיימים מספיק לשני גשרים על המשור.

מר בסין: באשר לענין של הפעלת תאורה, זה לא כל כך פשוט. אנו צריכים למדוד, לחשבן, לחשב ולעדכן את ההערכות הכספיות.

מר מסר : אני מציע את הסכום הבא: ראשית הפורום מקבל את הציונות הכתובה כאן בעיקרה, כל הכתוב עד סעיף ה' איננו כולל את ההמלצות על אף זה שאני אבקש את חברי ממע"צ להוסיף גם פרק שמתיחס לכביסי "רגנים".

אני מקבל את הצעתו של מר הרצפלד שנבדוק את הרשימה מחדש אבל אני רוצה לבדוק אותה לפי איזשהו קריטריון. לכן אני מציע שאנו נעביר כחוות דעתנו לממשלה את ההמלצות הבאות:

1) תקון מידי של הכביסים שנדוקו.

2) הגדלה מעבירי מים שהוכיחו את עצמם כבלתי מספקים.

3) החלפת הגשרים האיריים במעבירי מים וגשרים במקומות בהם מבחינה כלכלית או חברתית אין לסבול נתוקים.

4) שקום של כביסי הנגב המערבי אחרי קבלת מסקנות מחקר האירוסיה בלים.

5) שנוי הגישה כלפי הכביסים שנסללים או שעומדים להסלל ע"י החלטה עקרונית שבכביסים ארציים ואזוריים אין להרשות נתוקים גם לפרקי זמן מוגבלים.

../.

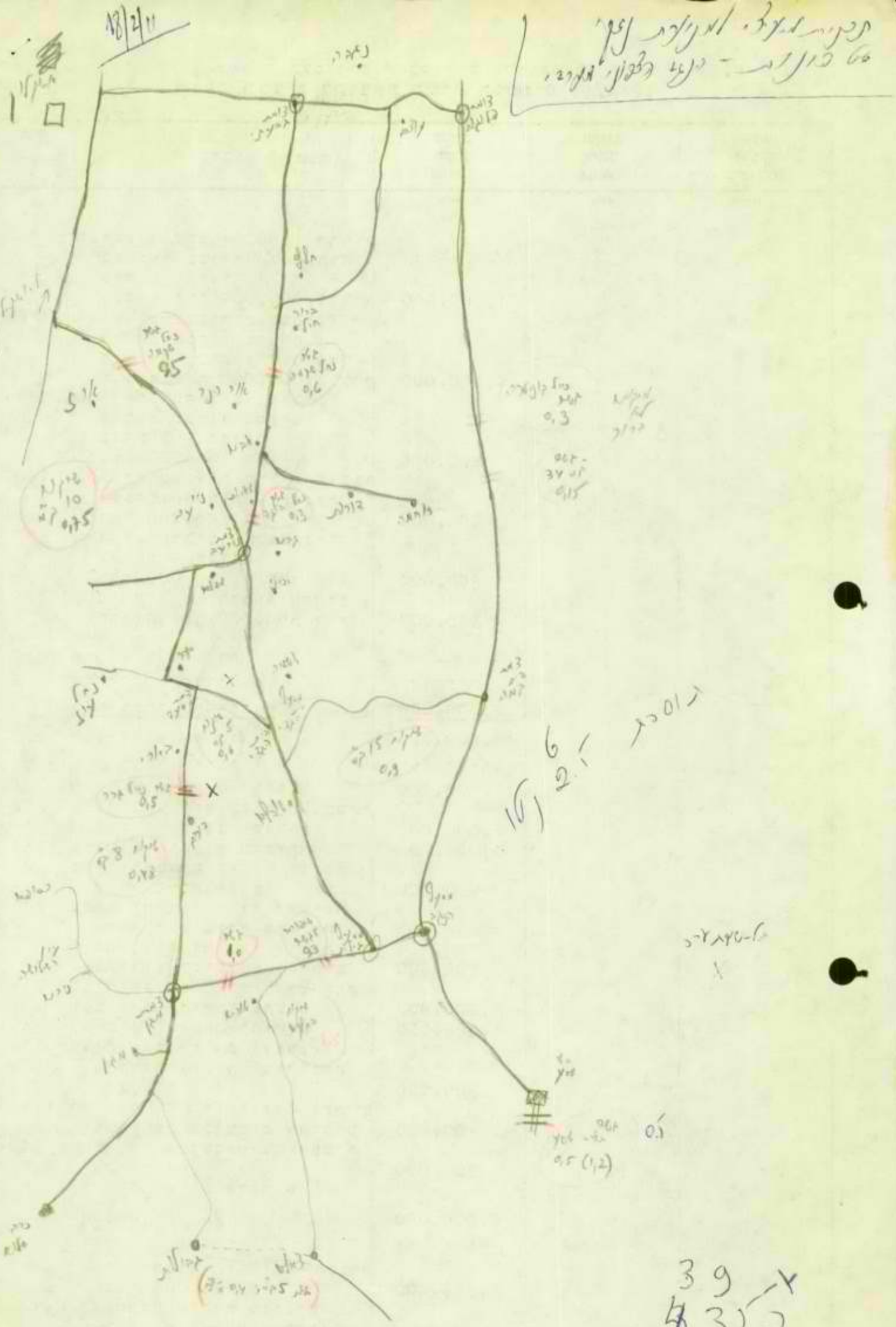
6) שנוי גישה אשר לאחזקה ע"י הבטחת תקציבי החזקה התואמים את הצרכים ההנדסיים של הכביסים.

7) יש להתנות כל הסדר נקוז בבצוע במקביל של עבודות התאמת הכביסים לנתונים החדשים העלולים להוצר אחרי בצוע עבודות הנקוז.

לפי הקריטריונים האלה נבדוק את הרשימה מחדש. אני רוצה להדגיש שההמלצות שלנו איננן מחייבות את האוצר ולא את הממשלה ויכול להיות שזו תהיה תכנית רב-שנתית או חד-שנתית. אנו גם לא ההיחסנו לשאלה הזו זה על חשבון תקציבים קיימים או לא. אם יוצר מצב, במשא ומתן בינינו ובין האוצר, שזה צריך להיות על חשבון - נחזור הנה ואז נחליט מה עדיף. לי נראה, שאין מה לדבר על חשבון אלא צריך לדבר רק בנוסף. אבל יכול להיות שאנו ביודעין נדע שהנוסף יחסב 9 שנים, 15, אבל האחריות תהיה מושלת על מישהו אחר.

<u>מר לביא</u>: מודיע שכל ההמלצות הנ"ל תהיינה במסגרת העדיפויות הכוללת.

הישיבה נגעלה.



39 X
4.3 7
2.6 X
1.0 7

14.8

הצעת תקציב להוצאה לשנת הכספים 1964/65

סעיף 70	פיתוח - שיכון (המשך)	תקציב לשנת 1964/65	תקציב לשנת 1963/64	ההוצאה למעשה ב-1962/63
		ל"י	ל"י	ל"י
187	השתתפות בהקמת 1,000 חדרים בבצוע "עמידר" למשפחות עולים מרובות ילדים - תכנית בסך 1,000,000 ל"י	1,000,000		
188	השתתפות בשפורים בשכוני עולים שנבנו בשנים קודמות בביצוע "עמידר" - תכנית בסך 1,000,000 ל"י	1,000,000		
189	שפורים ותקונים בשיכוני עולים שנבנו בשנים קודמות - תכנית בסך 500,000 ל"י	200,000		
190	מקלטים בשכוני עולים שנבנו בשנים קודמות - תכנית בסך 500,000 ל"י	200,000		
202	הלואות משלימות לשכוני עולים - תכנית בסך 1,500,000 ל"י	300,000		
203	400 הלואות לתוספת חדרים - תכנית בסך 500,000 ל"י	300,000		
7011	שיכון בהתישבות	-		

	ס"ה בניה בהתישבות	22,000,000		
	תכניות שנים קודמות	16,000,000		
	.....	.....		
201	המשך תכניות קודמות	5,000,000		
232	בניה בקבוצים צעירים, משקי ביסוס ומושבי עולים	2,000,000		
233	בניה בהתישבות הותיקה	1,000,000		
234	בנית מוסדות ציבור ובניה עבור עלית הנוער	200,000		
235	בנית יחידות דיור לקליטה חדשה בהתישבות הותיקה והלואות לשיכון זוגות צעירים במושבים ותיקים	200,000		
236	בניה בקבוצים צעירים, משקי ביסוס ומושבי עולים	5,000,000		
237	בניה בקיבוצים ותיקים	1,500,000		
238	בניה עבור עלית נוער, מוסדות ציבור ואולפנים בקבוצים	500,000		
239	הלואות לשיכון זוגות צעירים ובתי עם במושבים ותיקים	100,000		
240	בתי-ספר במושבים ובמועצות איזוריות	500,000		
-	פרטים שאינם חוזרים	-		
	תכנית 1964/65	6,000,000		
	.....	.....		
241	בניה במושבי עולים - תכנית בסך 9,925,000 ל"י	2,525,000		
241/65	השתתפות תקציב בביתים לצרכים דתיים - תכנית בסך 25,000 ל"י	(-) 25,000		
242	בניה בקבוצים צעירים ומשקי ביסוס - תכנית בסך 6,100,000 ל"י	1,800,000		

18/2/11

אל: צ'ק, שמחה

תיקון: מניעת שלילות הכרוניות

משפט הרלבנטי הנוגע לעצת הכרוניות הקיים, שישבש כי „מליון", רק אינטרסנטים (בשעה הקלות), גבנות על ר.מ. ביטוח לי עיקר תקין ונקי שלילות (עד שבעים לני יניון) ובנוסף על בפר מליון לי מניעת תנאים מהשלילות, בשעה הגלוי ובלעדי. הבנות כמו אישרה הלאה.

מסר אמר כי שר הרלבנ הביע בעת לממשלה, ושם מסר כי רוצה יעדור בעת בכן ועצת הכרוניות. עכשיו הכרך בתמה לבנו.

הסיומת כוללת רק את הסיומת הכרוניות הכרוניות ומיעוט הרלבנטי. לא נמשיך מה תקף ~~הקלות~~ ערך העלה הנייר ולמה יבוא התקון, על ניתוק עניינות מהבנות ושלילות וכו'.

הבנות מיעוט בסר עדיפות לעצת הנשים לפני בשלה. נשלם לי שלא שם הולך לכרוכים:

1. הסדר על כרוכים - מה תקף הנייר ולמה יבוא הקיבוצים, המונים בשלים ומהבנות (ניתוק ישם וכו'), מלל מסר המונים של ניתוק המשך שם ואחר כמן הניתוק.

2. רמת ~~עדיפות~~ עדיפות לפי בנק,

3. שיעור התקבע ~~ראלטרלי~~ כרוכים שיעורים, לפי בעד הבעלות שיוכרו בחיונית, כמן מיטל בהחרת כרוכים נתניה-אנשה וכו'.

לוגה הסיומת שמשמש לעצם ל. הרלבנ

ע. לרנר 3.3.64

23647

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי, רח' לינקולן 8, ת.ד. 101
טל' 61011

תל-אביב, כ"ב באדר תשכ"ד
20 בפברואר 1964

30/26

לכבוד
מר א. הרצפלד, המרכז התקלאי, תל-אביב
מר י. אברזי, משרד הסנים
אל"מ הלראג, ד.צ. 2151 צ.ה.ל
מר א. שתיל, משרד האוצר, ירושלים
מר ק. לביא, משרד האוצר, ירושלים
מר א. חנובי, משרד החקלאות, תל-אביב
מר א. בסין, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
גב' ד. ויינשטין, המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. ינאי, משרד ראש הממשלה, הקריה, ת"א
מר מ. בר, משרד החחבורה
מר י. רבינוביץ, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.

א.ג.נ.,

הנכם מוזמנים בזה להשתתף בישיבת הועדה העליונה לכבישים שתתקיים ביום ב' 2.3.64 בשעה 14.00, במשרדו של מר ע. מפר, המנהל הכללי, משרד העבודה, ירושלים.

<u>על סדר היום</u>:- נזקי שטונות ומחרונים.

מפאת חביפות הנושא, הננו מבקשים מכם להתאים את עצמכם להאריך הנ"ל.

בכבוד רב,

ב. בסין
מנהל מחלקת עבודות צבוריות

העתק: מנהל כללי, משרד העבודה, ירושלים

8/אי

נ.ב. אתם מתבקשים נשלח לנו בנפרד

מחלקת עבודות צבוריות, המטרד הראשי,
רח' ליבקולן 3, ת"ד 20101, טל' 61011.

תל-אביב

בטדר תשכ"ד
כ"ה בספרוזאר 1964

30/26

אקספרס

לכבוד
מר א. הרצפלד, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. אברזי, משרד המבנים, ירושלים.
אל"מ אלדאג, ד.צ. 2151, צה"ל.
מר א. שתיל, משרד המשחון, תל-אביב.
מר ע. לביא, משרד האוצר, ירושלים.
מר א. הנוכי, משרד החקלאות, הקריה, תל-אביב.
מר א. פסין, המוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
גב' ר. ויינשטיין, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. ינאי, משרד ראש הממשלה, הקריה, תל-אביב.
מר מ. בר, משרד החתבורה, תל-אביב.
מר י. רביגוביץ, המוכנות היהודית לא"י, ירושלים.

אדונים/גברת נכבדים,

בהמשך למכתבנו מס' 30/26 מיום 20.2.64, הננו מעבירים לכם פרוט הצעתנו לשקומים בעקבות מעולות למניעת שטמונות, בסך כולל של 9,460,000 ל"י.

לסכום זה יש להוסיף סך של כ- 2,500,000 ל"י - נזקי שטמונות בגליל; ובסך הכל דרושים לנו כ- 12,000,000 ל"י.

אנו מקוה להעביר לישיבת פרוט של מעולות למניעת שטמונות בגליל.

בכבוד רב,

ב. פסין
מנהל מע"צ

העתק: מר ע' מסר, מנב"ל משרד העבודה, ירושלים.

אנ/8

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי,
רח' ליבקולן 3, ת"ד 20101, תל' 61011.

תל-אביב

בשבט תשכ"ד
23 בפברואר 1964

30/26

אקספרס

לכבוד
מר ז. הרצפלד, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. אברזי, משרד הפנים, ירושלים.
אל"מ אלדאג, ד.ז. 2151, צה"ל.
מר ז. שחיל, משרד הבטחון, תל-אביב.
מר ע. לביא, משרד האוצר, ירושלים.
מר ז. הנוכי, משרד החקלאות, הקריה, תל-אביב.
מר א. פסין, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב.
גב' ר. ויינשטיין, המרכז החקלאי, תל-אביב.
מר י. יגאי, משרד ראש הממשלה, הקריה, תל-אביב.
מר מ. בר, משרד התחבורה, תל-אביב.
מר י. רבינוביץ, הסוכנות היהודית לא"י, ירושלים.

אדונים/גברת נכבדים,

בהמשך למכתבנו מס' 30/26 מיום 20.2.64, הננו מעבירים לכם פרוט הצעתנו לשקומים בעקבות מעולות למניעת שמונות, בסך כולל של 9,460,000 ל"י.

לסכום זה יש להוסיף סך של כ- 2,500,000 ל"י - נזקי שמונות בגליל; ובסך הכל דרושים לנו כ- 12,000,000 ל"י.

אנו תקוה להעביר לישיבה פרוט של מעולות למניעת שמונות בגליל.

בכבוד רב,

ב' פסין
מנהל מע"צ

העתק: מר ע' מסר, מנכ"ל משרד העבודה, ירושלים.

אב/8

אל : מנכ"ל משרד העבודה.

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

תל-אביב בשבט תשכ"ד
בינואר 1964

הנדון: <u>כבישים - נזקי שטפונות.</u>

המים הגורמים להשרעות בתנועה ונזקים בכבישים מופיעים בנגב בשלש צורות:

(א) משקעים רגילים.

(ב) מי שטפונות.

(ג) שבורי ענן.

א) עקומת המשקעים ירודה באופן חלול מאיזור גדרה דרומה ובמאוחד מבאר-שבע, הן מבחינת הכמות האבסולוטית והן מבחינת מספר הימים הגשומים. נוסף לזה, בהתחשב בטיב הקרקע, זורמים המשקעים בערוצים רבים קטנים יחסית אולם ההולכים ומתרחבים בגלל אירוסיה. בהתחשב בעובדות אלה, מקובל היה להעביר את מי המשקעים לא במעבירי מים רבים, היקרים כשלעצמם, אלא מעל פני הכביש באמצעות שקע בצורת תעלה, שנקרא סטום מה גשרים איריים, שהיות המשך הערוץ מעל למבנה הכביש. בפתרון זה ברור שהוסכם מלכתחילה שבעונת הגשמים תהיינה הפרעות זמניות, קשנות למדי, לתנועה, הן בזמן עצם הזרימה והן עד לפנוי הסחף שהצטבר בזמן הזרימה בשטח הגשר האירי.

ב) חבל הנגב חצוי על-ידי אפיקי נחלים המעבירים את המים מהשטחים ההרריים הנמצאים במרחקים ניכרים מהאזור דרך איזור זה לים. המים באפיקים אלה זורמים בכמויות עצומות ובמהירות ניכרת. גישור נחלים אלה המופיעים בדרך כלל בעמקים המיושבים בדלתא רחבה, קשור בהוצאות ניכרות ביותר בהתחשב במפתח הדרוש להעברת המים. כבמקרה הקודם, השקול היה בין ההשקעה הכספית הגדולה הדרושה לבנית הגשר ובין הסדר של גשר אירי בהשקעה זעירה יחסית המאפשר זרימת המים מעל לכביש ומפסיק את התנועה אמנם לפרק זמן ניכר יותר אולם המתבטא בדרך כלל, בהתחשב במהירות הזרימה, משעות בלבד.

בשני המקרים דלעיל, כפי שהדגשתי, השקול לבנית מעבירי מים וגשרים תקינים הוא כלכלי גרידא; ללא ספק היה נכון בזמנו כשהנגב היה מאוכלס בצורה דלילה, נפח התנועה קטן, וההפסד לשק בגלל עכובים בתחבורה קטנים יחסית. עם פתוח הנגב והשנוי בשקולים יש מקום, ולו רק במקומות מסוימים, לשקול מחדש את בעית העברת המים בכבישים ולבנות מעבירי מים וגשרים להעברת כל המים הזורמים בנחלים.

../.

[illegible] : [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible], [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]

[illegible] : [illegible] - [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [

ג) יותר משמר בכל חלקי הארץ פוקדים את הנגב לעתים מזומנות שבחי ענן המצטינים בירידה בלתי צפויה של כמות ניכרת של מים בשטח מסוים. שברי ענן אלה מופיעים מפעם לפעם במקומות אחרים ואין אפשרות לאתרם. במקרה של שבר ענן המים סותמים בדרך כלל את החעלות לאורך הכביש, ועוברים את הכביש לפעמים לאורך קשרות קילומטרים במסך מים מהגבעות לשפלה. המים העוברים משאירים בדרך כלל סחף וגרף על הכביש ומוגעים בשוליים. נראה, בהתאם לנסיון שהצטבר, שבגלל קושי אתור שברי הענן, והמכון שבהרמת סוללת הכביש, העלול להפרץ אז ע"י זרמי המים החזקים, יש לקחת את זה בדרך כלל בחשבון כמפגע מבעי שיש להקטינו ולסלקו מהכביש במהירות האפשרית אבל אין למנעו לגמרי.

בעיה זו, חשיבותה גדלה בעיקר עם פתוח הנגב מאז מבצע סיני, גידול האוכלוסיה הניכר, בסום ערי פתוח והקמת אוביקטים תעשיתיים גדולים. אולם בגלל תקופת הבצורת מאז, לא הורגשה השפעתה במשך 5 השנים האחרונות ומה שקרה החורף בא כביכול בצורה פתאומית וכאילו כתוצאה של הזנחה או רשלנות. כמות המים הגדולה, באופן יוצא דופן, שירדה השנה, רק הבליטה עוד יותר את הבעיה.

ד) תופעה מיוחדת במינה היתה האירוסיה שהופיעה פתחת לכבישים בנגב המערבי. כידוע, אדמות חלים בנגב המערבי, אין להן שום יציבות עמידה כלפי מים. כמעט בכל הכבישים בנגב המערבי, בין בית-קמה לבאר-שבע, הופיעו שחילות בעומקים שונים שחצו את הכביש הרבה פתחת למבנהו וגרמו להסתדקותו. תופעה זו הופיעה זן המעט הראשונה בצורה חדישה כל כך. שחילות אלה שהן לא נראות בהתחלה בשטח, מתחילות, בהתאם לבדיקה ראשונית, במרחק ניכר מהכביש, בצורת שרוצים קרקעיים שהולכים ומתגלים, וגם מתרחבים משכבות הכביש. הסדקים שהופיעו בכביש היו בעומקים, בהתאם לבדיקה ראשונה, בין 1 מ' ל- 3 מ'.

מע"צ התחילה עכשיו בחקר הבעיה על-מנת להסיק על הצעדים שיש לנקוט בכדי למנוע את האירוסיה מלפגוע בכביש. מחקר זה שהוא מיוחד במינו, עלול לקחת זמן ובינתיים יתוקנו הכבישים בצורה שתאפשר תעבורה תקינה בהם, עד לקבלת מסקנות במחקר ושקומם בהתאם.

ה) באחד מהכבישים, תל-שוקת-עדר, הוכיחו את עצמם המעבירים שנבנו כלא מספיקים לקבלת כמות המים שזרמו השנה באזיק זה. מעבירים אלה נבנו בזמנו על סמך הנסיון שהתגבש בחלקים אחרים בנגב, היות ובחבל ארץ זה, זה היה הכביש הראשון שנסלל, והמציאות באה, ממחה על כל חלקו שלנו באזורים אחרים של הנגב, ואנו מתכננים עכשיו מעבירי מים אלה מחדש. הצעדים שיש לנקוט, לדעתנו, לאור המצב שנוצר, הם כדלקמן:

1. הקוף מידי של הכבישים, שנזוקו בעיקר ע"י המחילות בנגב המערבי להבטחת תעבורה תקינה.

2. הגדלת מעבירי מים שהוכיחו את עצמם כבלתי מספיקים.

3. החלפת הגשרים האיריים במעבירי מים וגשרים שהתמתחות הכלכלית של הנגב גרמה לכדאיותם.

../.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

...

4. שקום סופי של הכבישים בנגב המערבי אחרי קבלת מסקנות מחקר האירוסיה בלים.

5. קביעת מדיניות בקשר להחלפת הגשרים האיריים בגשרים רגילים, כתוצאה משנוי התנאים הכלכליים באזור או בחלקיו.

6. שנוי גישה וקביעת מדיניות כלפי הכבישים שנסללים או שעומדים להסלל.

כהערה כללית יש להוסיף שהכבישים בדרך כלל בנגב נסללו בזמנם ברמה נמוכה יותר גם מסבות תקציביות וגם מנמוקים כלכליים של נסח הנועה קטן וכו'. יחד עם זה יש להצביע שהכבישים עצמם לא ניקוקו כתוצאה ממבנה לא ממפיק, ובמדה שניזוקו ע"י מעולות המים - הרי שנזק זה היה נגרם לכביש גם לו היה נבנה ברמה גבוהה יותר.

... רצ"ב הערכה לתקון נזקי שטפונות ובצוע העבודות בהתאם לאמור לעיל.

נוסף לעבודות שיש לבצע יש לקחת בחשבון בזמן שטפונות במשק אצלים ינוקה ע"י נחל שלילי; למשק צאלים יש דרך עפר באדמה חולית המקשרת אותו עם כביש גבולות והגיתן למעבר בזמן שטפונות.

משק בית רעים ינוקה ע"י נחל שבע ונחל גרר החוצים את כביש סעד מגן משני עברי בית רעים.

כמו-כן יש לצפות לנתוקים למשך זרימת המים בנחלים החוצים את כביש סדום-עין גדי של משק עין גדי וושוביקטים האחרים השוכנים לאורך כביש זה.

ב ב ר כ ה,

מ' שהמי
סגן מנהל מע"צ

1. [illegible]

2. [illegible]

3. [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]