

18/2/11

מס,

02/11

28 סל 18 נאמא

1965

1.4.65
2
סל

מדינת ישראל
ארכיון המדינה



אגף התקציבים - כבישים כרך ב'

ג - 11 / 4678

מס פריט: 466027
מס: 80.14/1 - 939
תאריך: 31/07/2013
מס: 02-107-08-02-02

מדינת ישראל

משרד

מזהה פיו:
מזהה לוגי:
כתובת:

המשרד מודיע כי המידע המופיע בדף זה הוא מידע רשמי



מדינת ישראל

המשרד

האוצר

ירושלים כט' בחשוון תשכ"ה

24 בנובמבר 1965

18/2/11

אל : חשב מ.ע.צ.

מאת: אגף החקציבים

הנדון: קידום מימון

אבקשך להמציא לנו את רשימת העבודות שבוצעו (או
המבוצעות עתה) ע"ח קידום מימון ושיש להחזיר את תמורתן
משנת התקציב 1966/67 ואילך, תוך ציון שנת התקציב שיש
להחזירן, כולל כבישי גישה וכבישים איזוריים,

אודה לך אם תוכל להעביר לי את הרשימה בהקדם.

ב ב ר כ ה

שי גרינשפון

SECRET

Approved: [Signature]
1965
11/12

1. [Illegible]

2. [Illegible]

ADMINISTRATIVE

(1) [Illegible]
[Illegible]
[Illegible]
[Illegible]
[Illegible]

[Illegible]

1. [Illegible]

[Illegible]

ורשומת משיחה שהתקיימה ב-23.11.65 - על הנדסה:
הצעת תקציב לפיתוח כבישים - 1966/67

השתתפו ח"ה: ס. שוחמי
ח. עילם

ש. גרינשפון - אבן התקצ"ב"ט

להלן פירוט האומדנים של עבודות מספר שחוגטו בהצעת תקציב פיתוח כבישים לשנת 1966/67 כפי שנחנו ע"י מר שוהמי:

(2) בהתא - אלימות ופגמים

לה"י	1,250,000	בהח - מורשה : 5 ק"מ סלילה x 250 א' לה"י לק"מ בממוצע
"	750,000	בשר על הירקון
"	500,000	בשר רכבה
"	1,500,000	מורשה-גלילות : 6 ק"מ סלילה x 250 א' לה"י לק"מ בממוצע
"	500,000	בשר רכבה
ש"ס	1,500,000	מורשה-רעננה : 6 ק"מ סלילה x 250 א' לה"י לק"מ בממוצע
"	<u>1,500,000</u>	בשר, העברה מבנים, תחורה מיצויים וכו'
לה"י	7,500,000	סה"כ

תתכנה טטיות מאומדן הנ"ל במידה ואומדן עבור הסעיף האחרון ישתנה.

ענין חדר (2)

1,500,000	שני גשרי רכבת (כל אחד 750,000 ל"י) עם הרמפות
1,000,000	גשר על נהל חדרה - לשני מסלולים
1,250,000	סלילת 3.5 ק"מ של שני מסלולים (חפצך כביש מס' 11)
<u>2,250,000</u>	סלילת 7.5 ק"מ, 7 מ' רוחב

סה"כ

ת"א - 0170 (3)

מחקציב 1965/66 תושלמנה עבודות העפוי והגישורונים קר אילח.
לסנה החקציב 1966/67 תשארנה העבודות הכאות:

			מסע
ל"א	7,000,000	{	השתייה
			עכבה מקשרה (צפופה)
"	<u>500,000</u>		בשר על נחל חיון
ל"א	<u>7,500,000</u>	סה"כ	

בזה תושלם עבודת הסליחה של הכביש, לא כולל גשרים, תוך מהגשר הנזכר לעיל.

(4) שער הגיה - מוצא:

שני נתיבים חדשים בשני הק"מ הראשונים של שער הגיה
שיפור שני הק"מ בכביש הקיים המקבילים לנ"ל.
הרחבה שני ק"מ נוספים (כולל שיפורים מקומיים בכביש הקיים).

כמולכן יחייבו השיפורים של שני הק"מ הראשונים בכביש הקיים העברת צינור
המים בהוצאה של כ-170,000 ל"י.

(5) בהת - מסובים

6.5 ק"מ הרחבה ושיקום של המסלול הקיים לפי 0.5 מ' ל"י לק"מ (2/3 שיקום;
3,250,000 (הרחבה)
1,750,000 צמחים דו מפלטיים ומצויים

(6) בהת - מתח מקוה: האומדן כולל רק הרחבה, ואינו כולל השקעה בצמחים או
מעברים קיליים.

(7) צ' טייסים - צ' מסובים: כ ג " ל

(8) מוצקין - עבר: האומדן כולל הוצאות סלילה בלבד ואינו כולל השקעה בצמחים,
בשרי רכבת ובשר נעמן.

(9) צ' מנרת - צ' ראפי: האומדן כולל תפוד צומח ראם בהשקעה של כ-0.4 מליון ל"י.

(10) באר-שבע - דימונה: מחיר 2.0 מ' ל"י, 0.5 מ' ל"י יוחזר ע"ה קיצור מימון.

בסח"ב בחקציק של 2.0 מ' ל"י ישוקמו 20 ל"י בחלקים שונים בין באר-שבע
לדימונה בהוצאה ממוצעת של כ-100,000 ל"י לק"מ.

כמו-כן מצורפת בזה רשימת הכבישים ומצב התכנון לגבי כל כביש וכביש.

מס' סדורי לפי הצעה מ.צ.פ.	שם העבודה	סוג העבודה	פצב התכנון			הערות
			לא חוזל בתכנון	התכנון רעיוני	בתכנון מפורט	
1	בחה-בליילוח רעננה	סלילה חדשה			100	
2	סירה יהודה-כרמל	" "			100	
3	עוקף חדרה-גבעה אולגה	" "			100	
4	סדור - אילת	" "			100	
5	זרנוקה - גבעה ברבר	" "				
6	י-ם - שער הגיא	שפור חבאי וחוספת מסלול			50	לקבל חשונה כולל המשרים
7	בחה - משובט	חוספת מסלול			100	
8	בחה - פתח תקוה	הרחבה ל-6 נתי			100	
9	צ' טייסים - צ' מסובים	חוספת מסלול			100	
10	מוצקין - עכו	" "			100	
11	צ' כנרת - צ' ראם	השלמת הרחבה ושקום			100	
12	אשרוד - אשקלון	שיפור תואי, הרחבה ושיקום			100	
13	עכו - נהריה	הרחבה ושיקום			100	
14	משקף אהיהוד - פרוד	" "			100	
15	נשרה - טבריה	" "			100	
16	צ' גולני - מצי	שפור תואי, הרחבה ושיקום			100	
17	אטת - טבריה	השלמת הרחבה ושיקום			100	
18	ביה יוסף - ביה שאן	הרחבה ושיקום			100	
19	צ' מלאכי - צ' ראם	שפור תואי חרה-בה ושיקום			100	
20	אשקלון - פלוגות	השלמת הרחבה ושיקום			100	
21	באר שבע - צ' מלאכי	" "			100	
22	ב"ש - דימונה	הרחבה ושיקום			100	
23	פרדס - מנסורה	שיפור חובאי			100	
24	אחרוז - צ' ביה אורן	הרחבה ושיקום			70	
25	נהריה - מעלות	הרחבה ושיקום			100	
26	עין זיתים - עלמא	שיפור בחלקים			10	
27	כפר אחא - אהיהוד	שפור תואי			100	
28	עין חרוד - טולדה	הרחבה ושיקום			100	
29	ביה השיטה - סחנה	השלמת שיקום והצבה			100	
30	יחנאל - הר חבוא	שיקום והרחבה			100	
31	זכרון - ביה רמז	הרחבה ושיקום			100	
32	קריה שמונה - כפר סאלד	רחבה ושיקום			100	
33	מטמיה - זכירה	6 מ' השלמת שיקום ושפור תואי			100	
34	ירוחם - דימונה	שיפור תואי, הרחבה ושיקום			100	
35	למנדח	שיפור וזמרה			100	בתכנון (אש"ל משך 3 חודשים) בתכנון
36	לחך חבור	שיפורים			100	
37	למוחרקה	" "			100	
38	סחנה - ביה שאן	שפור שלוחות השלמת			100	
39	בקעה - ביה שאן	שיפורים ושקום			100	
40	בשר על הירקון (כביש 12)					התכנון יסתיים עד סוף השנה 65/6
41	בשר חורכי ע"י לוד (כביש 12)					"

תשרומת משימת ההקיימה ב-23.11.66 - על הנושא:
הצעת תקציב לפיתוח כבישים - 1966/67

חשתמו ח"ת: מ. שוחמי
ח. קילם { ס.ע.צ.

ש. גרינשפון - אנף התקציבים

להלן פירוט האומדנים של עבודות מספר שחוגשו בהצעת תקציב פיתוח כבישים
לשנת 1966/67 כפי שנחנן ע"י מר שוחמי:

(1) גחה - גלילות רעננה

1,250,000	לי"י	גחה - מורשה : 5 ק"מ סלילה א 250 לי"י לק"מ בממוצע
750,000	"	גשר על הירקון
500,000	"	גשר רכבת
1,500,000	"	מורשה-גלילות: 6 ק"מ סלילה א 250 לי"י לק"מ בממוצע
500,000	"	גשר רכבת
1,500,000	"	מורשה-רעננה 6 ק"מ סלילה א 250 לי"י לק"מ בממוצע
1,500,000	"	גשר, העברת מבנים, תאורה פיצויים וכו'
<u>7,500,000</u>	לי"י	סה"כ

תחכנה סטיות מתאומדן הנ"ל במידה ותאומדן עבור הסעיף האחרון ישתנה.

(2) עוקף חדרה

1,500,000	שני גשרי רכבת (כל אחד 750,000 לי"י) עם הרמפות
1,000,000	גשר על נחל חדרה - לשני מסלולים
1,250,000	סלילה 3.5 ק"מ של שני מסלולים (המשך כביש סס' 11)
<u>2,250,000</u>	סלילה 7.5 ק"מ, 7' מ' רוחב
	סה"כ

(3) סדרם - אילת

מתקציב 1965/66 מושלמה עבודות העפר והגישורונים עד אילת.
לשנת התקציב 1966/67 משאונה העבודות הבאות:

7,000,000	לי"י	מצע
		חשית
		שכבה מקטרת (צפומה)
500,000	"	גשר על נחל חירן
<u>7,500,000</u>	לי"י	סה"כ

כזה מושלם עבודת הסלילה של הכביש, לא כולל גשרים, חוץ מהגשר הנזכר לעיל.

(4) שער הביא - מוצא:

שני נתיבים חדשים בשני הק"מ הראשונים של שער הביא
סימור שני הק"מ בכביש הקיים המקבילים לנ"ל.
הרחבת שני ק"מ נוספים (כולל שיפורים מקומיים בכביש הקיים).

כמוכך יחייבו השיפורים של שני הק"מ הראשונים בכביש הקיים העברת צינור
המים בחוצאה של כ-170,000 ל"י.

(5) נחת - מטובים

6.5 ק"מ הרחבה ושיקום של המסלול הקיים למי 0.5 מ' ל"י לק"מ (2/3 שיקום)
3,250,000
צמחים דו מטלטיים ומצויים 1,750,000

(6) נחת - פתח תקוה: האומדן כולל רק הרחבה, ואינו כולל השקעה בצמחים או
מעברים עיליים.

(7) צ' היימים - צ' מטובים: כ ג " ל

(8) מוצקין - עכו: האומדן כולל חוצאות סלילה בלבד ואינו כולל השקעה בצמחים,
גשרי רכבת וגשר נעמן.

(9) צ' כנרת - צ' ראם: האומדן כולל חסד צומח ראם בהשקעה של כ-0.4 מליון ל"י.

(10) באר-שבע - דימונה: מתוך 2.0 מ' ל"י, 0.5 מ' ל"י יוחזר ע"ה קיצור סימון.

בסה"כ בחקציב של 2.0 מ' ל"י יושקמו 20 ל"י בחלקים שונים בין באר-שבע
לדימונה בחוצאה סמוצעת של כ-100,000 ל"י לק"מ.

כמו-כן מצורפת בזה רשימת הכבישים ומצב התכנון לגבי כל כביש וכביש.

סדר לפי הצעת מ.י.ג.	שם העבודה	סוג העבודה	מצב התכנון			מ.י.ג.
			לא הוחל בתכנון	התכנון רעיוני	בתכנון מפורט	
1	אחת-בלילות רעננה	סלילה חדשה			100	
2	סירה יהודה-כרמל	" "			100	
3	עוקף חדש-גבעה אולבא	" "			100	
4	סדר - אילת	" "			100	
5	זרנוקה - גבעה ברנר	" "				
6	י-ם - שער הביא	שכור חנאי וחוספת מסלול			50	לקבל חשדבה כולל המשרים
7	בהח - משובש	חוספת מסלול			100	
8	בהח - פתח תקוה	הרחבה ל-6 נתי			100	
9	צ' טייסים - צ' מסובים	חוספת מסלול			100	
10	מוצקין - עכו	" "			100	
11	צ' כנזה - צ' ראם	השלמת הרחבה ושקום			100	
12	אשרד - אשקלון	שיפור תואי, הרחבה ושיקום			100	
13	עכו - נהריה	הרחבה ושיקום			100	
14	משקף אהיהוד - פרד	" "			100	
15	נצרת - טבריה	" "			100	
16	צ' בולגרי - טעי	שכור תואי, ה				
17	אסח - טבריה	הרחבה ושיקום השלמת הרחבה ושקום			100	
18	ביה יוסף - ביה שאן	הרחבה ושיקום			100	
19	צ' מלאכי - צ' ראם	שכור תואי הרה				
20	אשקלון - פלובות	בה ושיקום השלמת הרחבה ושקום			100	
21	באר שב - צ' מלאכי	" "			100	
22	ב"ט - דימונה	הרחבה ושיקום			100	
23	פרדס - מנסורה	שיפור חונאי				
24	אחוזת - צ' בית צורן	הרחבה ושיקום			70	
25	נחריה - מעלות	הרחבה ושיקום			100	
26	עין זיתים - עלמא	שיפור תואי			10	
27	כפר אחא - אהיהוד	שיפור בתלקים שכור תואי			100	
28	עין חרוד - מולדת	הרחבה ושיקום השלמת שיקום והצבה			100	
29	בית השיטה - סחנה	שיקום והרחבה			100	
30	יחנאל - הר מבוא	השלמת שיקום והרחבה				
31	זכרון - בית רמז	הרחבה ושיקום			100	
32	קריה שמונה - כפר סאלד	רחבה ושיקום			100	
33	מסמיה - זכירה	צ' 6 השלמת שיקום ושכור תואי			100	
34	פרדס - דימונה	שיפור תואי, הרחבה ושיקום			100	
35	למארה	שיפור וזכות				
36	לחד חבור	שיפורים				
37	למחרקת	" "			100	
38	סחנה - בית שאן	שכור שלוחה השלמה			100	
39	בקעה - בית שאן	שיפורים ושקום			100	
40	גשר על הירקון (כביש 12)					
41	גשר חורכי ע"י לוד (כביש 12)					

No.	Description	Unit	Amount		Total
			Rs.	P.	
1	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...
3	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...
31	...	...	...	...	...
32	...	...	...	...	...
33	...	...	...	...	...
34	...	...	...	...	...
35	...	...	...	...	...
36	...	...	...	...	...
37	...	...	...	...	...
38	...	...	...	...	...
39	...	...	...	...	...
40	...	...	...	...	...
41	...	...	...	...	...
42	...	...	...	...	...
43	...	...	...	...	...
44	...	...	...	...	...
45	...	...	...	...	...
46	...	...	...	...	...
47	...	...	...	...	...
48	...	...	...	...	...
49	...	...	...	...	...
50	...	...	...	...	...
51	...	...	...	...	...
52	...	...	...	...	...
53	...	...	...	...	...
54	...	...	...	...	...
55	...	...	...	...	...
56	...	...	...	...	...
57	...	...	...	...	...
58	...	...	...	...	...
59	...	...	...	...	...
60	...	...	...	...	...
61	...	...	...	...	...
62	...	...	...	...	...
63	...	...	...	...	...
64	...	...	...	...	...
65	...	...	...	...	...
66	...	...	...	...	...
67	...	...	...	...	...
68	...	...	...	...	...
69	...	...	...	...	...
70	...	...	...	...	...
71	...	...	...	...	...
72	...	...	...	...	...
73	...	...	...	...	...
74	...	...	...	...	...
75	...	...	...	...	...
76	...	...	...	...	...
77	...	...	...	...	...
78	...	...	...	...	...
79	...	...	...	...	...
80	...	...	...	...	...
81	...	...	...	...	...
82	...	...	...	...	...
83	...	...	...	...	...
84	...	...	...	...	...
85	...	...	...	...	...
86	...	...	...	...	...
87	...	...	...	...	...
88	...	...	...	...	...
89	...	...	...	...	...
90	...	...	...	...	...
91	...	...	...	...	...
92	...	...	...	...	...
93	...	...	...	...	...
94	...	...	...	...	...
95	...	...	...	...	...
96	...	...	...	...	...
97	...	...	...	...	...
98	...	...	...	...	...
99	...	...	...	...	...
100	...	...	...	...	...

ורשומת משימה שהתקיימה ב-23.11.66 - על הנדסה:
הצעת תקציב לפיתוח כבישים - 1966/67

השמות ה"הו מ. שוחמי
 ח. קילם { מ.פ.צ.

ש. גרינשפון - אגף התקציבים

להלן פירוט האומדנים של עבודות מספר שהוגשו בהצעת תקציב פיתוח כבישים
 לשנת 1966/67 כפי שנתנו ע"י מר שוחמי:

(1) נחה - גלילות רעננה

נחה - מורשה : 5 ק"מ סלילה א 250 מ' ל"י לק"מ בממוצע	1,250,000	ל"י
גשר על הירקון	750,000	"
גשר רכבה	500,000	"
מורשה-גלילות 6 ק"מ סלילה א 250 מ' ל"י לק"מ בממוצע	1,500,000	"
גשר רכבה	500,000	"
מורשה-רעננה 6 ק"מ סלילה א 250 מ' ל"י לק"מ בממוצע	1,500,000	"
גשר, העברת מבנים, תאורה פיצויים וכו'	1,500,000	"
סה"כ	7,500,000	ל"י

תחכנה סלילה מאומדן הנ"ל במידה ותאומדן עבור הסעיף האחרון ישתנה.

(2) עוקף חדרה

שני גשרי רכבה (כל אחד 750,000 ל"י) עם הרמפות	1,500,000
גשר על נחל חדרה - לשני מסלולים	1,000,000
סלילה 3.5 ק"מ של שני מסלולים (המשך כביש מס' 11)	1,250,000
סלילה 7.5 ק"מ, 7 מ' רוחב	2,250,000
סה"כ	

(3) פרוס - אילת

מתקציב 1965/66 תושלמה עבודת הקטע והגשרונים עד אילת.
 לשנת התקציב 1966/67 תשארנה העבודות הבאות:

מסע	
חשית	
שכבה מקשרת (צמוחה)	
גשר על נחל חירון	500,000
סה"כ	7,500,000

בזה תושלם עבודת הסלילה של הכביש, לא כולל גשרים, חוץ מהגשר הנזכר לעיל.

(4) שער הביא - מוצא:

שני נתיבים חדשים בשני הק"מ הראשונים של שער הביא
שיפור שני הק"מ בכביש הקיים המקבילים לנ"ל.
הרחבת שני ק"מ נוספים (כולל שיפורים מקומיים בכביש הקיים).

כמוכן יהייבו השיפורים של שני הק"מ הראשונים בכביש הקיים העברת צינור
המים בחוצאת של כ-170,000 ל"י.

(5) בהת - מסובים

6.5 ק"מ הרחבת ושיקום של המסלול הקיים למי 0.5 מ' ל"י לק"מ (1/3 שיקום;
3,250,000 (2/3 הרחבת)
1,750,000 צמחים דו תפליים ומצויים

(6) בהת - טחח תקרה: האומדן כולל רק הרחבת, ואינו כולל השקעה בצמחים או
מעברים עיליים.

(7) צ' סייפים - צ' מסובים: כ ג " ל

(8) מוצקין - עכו: האומדן כולל חוצאות טלילה בלבד ואינו כולל השקעה בצמחים,
גשרי רכבת וגשר נעמן.

(9) צ' כמות - צ' ראם: האומדן כולל מסדר צומח ראם בהשקעה של כ-0.4 מליון ל"י.

(10) באר-שבע - דימונה: מארך 2.0 מ' ל"י, 0.5 מ' ל"י יוזרר ע"ח קיצור מיסון.

בסה"כ בתקציב של 2.0 מ' ל"י ישוקמו 20 ל"י בחלקים שונים בין באר-שבע
לדימונה בחוצאת המוצעת של כ-100,000 ל"י לק"מ.

כמו-כן מצורפת כזה רשימת הכבישים ומצב התכנון לגבי כל בביש וכביש.

סדר	סוג העבודה			שם העבודה	מס' העבודה
	לפי האצעה	מס' העבודה	סוג העבודה		
מס' העבודה	לפי האצעה	מס' העבודה	סוג העבודה	שם העבודה	מס' העבודה
1	100	100	סלילה חדשה	בית-בליילוח דקנבה	1
2	100	100	" "	סירה יהודה-כרמל	2
3	100	100	" "	עוקף חדרה-בבעה אולגה	3
4	100	100	" "	סדר - אילת	4
5			" "	זרזוקה - בבעה ברנר	5
6			שפור חבאי	י-ט - טער גביא	6
7	50	100	וחוספת מסלול	בית - משובש	7
8	100	100	חוספת מסלול	בית - פתח תקוה	8
9	100	100	הרחבה ל-6 נתי	צ' שייסיס - צ' משובים	9
10	100	100	חוספת מסלול	מוצקין - עכו	10
11	100	100	" "	צ' כנרת - צ' ראם	11
12			השלמת הרחבה ושקום	אשרוד - אשקלון	12
13	100	100	שיפור חבאי	עכו - נהריה	13
14	100	100	הרחבה ושיקום	משקף אחיחוד - פרוד	14
15	100	100	הרחבה ושיקום	נצרת - סבריה	15
16	100	100	" "	צ' גולני - פני	16
17			שפור חבאי, ה	נפת - סבריה	17
18	100	100	הרחבה ושיקום	בית יוסף - בית שאן	18
19	100	100	השלמת הרחבה ושיקום	צ' מלאכי - צ' ראם	19
20			הרחבה ושיקום	אשקלון - פלוגות	20
21	100	100	הרחבה ושיקום	באר שבע - צ' מלאכי	21
22	100	100	שיפור חבאי	ב"ש - דימונה	22
23	70	100	הרחבה ושיקום	פרדס - מנסורה	23
24	100	100	הרחבה ושיקום	אחוז - צ' בית אורן	24
25	10	100	שיפור חבאי	נחריה - פעלוח	25
26	100	100	הרחבה ושיקום	עין זיתים - עלמא	26
27			שיפור בחלקים	כפר אחא - אחיחוד	27
28	100	100	שפור חבאי	עין חרוד - מולדת	28
29	100	100	הרחבה ושיקום	בית השיטה - סחנה	29
30			השלמת שיקום	יתנאל - הר חבוא	30
31	100	100	הרחבה ושיקום	זכרון - בית רמז	31
32	100	100	רחבה ושיקום	קריה שמונה - כפר פאלד	32
33	100	100	השלמת שיקום ושפור חבאי	טטסיה - זכירה	33
34	100	100	שיפור חבאי	יפתח - דימונה	34
35	100	100	הרחבה ושיקום	למאדה	35
36			שיפורים	לחור חבור	36
37	100	100	" "	למחרקת	37
38	100	100	שפור שלוחות השלמה	סחנה - בית שאן	38
39	100	100	שיפורים ושקום	בקעה - בית שאן	39
40				גשר על הירקון (כביש 12)	40
41				גשר תורכי ע"י לור (כביש 12)	41

18/2/11

מדינת ישראל

ירושלים, כ"ב בחשוון תשכ"ו

19/ בנובמבר 1965

162/63

מס'

אל: הממונה על התקציבים, האוצר

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: הצעת תקציב פיתוח כבישים לשנת 1966/67

מכתבם סיום 10.11.65

לסעיף 3 של מכתבך ה"ל עלי להעיר שועדת משנה מקצועית לוועדה העוסקת בהכנת מילווה כבישים שלב ב', בה משתתף בציג אגף התקציבים, נתבקשה לחלק את תכנית ה- 300 - 350 מיליון ל" - המהווים מסגרת למילווה זה - לתכנית אופרטיבית לפי השנים. אני מביח שהמבוקש בסעיף זה חופף את ה"ל.

אשר לסעיף 3ב' במכתבך - אינני רואה צורך להשקיע עבודה בביירת להכנת האינפורמציה המבוקשת. באם יתענין הרפרנט בנושא מיוחד הוא יכול תמיד להשיג האינפורמציה בע"פ מסר מ. שוהמי, סגן מנהל מע"צ לעניני כבישים.

ב ב ר כ ה ,

10/11/65

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין - מנהל מחלקת עבודות ציבוריות
מר מ. שוהמי - סגן מנהל מחלקת עבודות ציבוריות

מדינת ישראל

אל: אנף התקציבים, לידי מר ש. גרינשפון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב

בחסון חשכ"ו

בנובמבר 1965

מס:

10/173

הנדון: כביש גישה לכפר ניד.

בהמשך לשיחתי עמך בנדון אבקשך להקציב את הסך של
40,000.- ל"י למטרה הנ"ל בהתאם לסיכום בין שר האוצר ושר העבודה
בנדון. מטרה זו אינה כלולה ברשימת הכבישים במסגרת ההסדר של
500,000.- ל"י לכבישי גישה ליישובי המעוטנים.

ב ב ר כ ה,

מ. גריסקר

ס/חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: כספים

חכ/3

NOTES: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840

מדינת ישראל

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת. ד. 20101, טל' 623271

א ל: מר ז. זנדברג, הממונה על התקציבים,
משרד האוצר, ירושלים

חל אביב, בחשון תשכ"ה
18/11/65 בנובמבר 1965

מאת: מע"צ, המשרד הראשי

מס' 6(13)111

הנדון: כביש מס' 13 - קטע מסובים-אזור -
הסיית צנור המוביל הארצי

לבקשתו של מר בסין להלן פרטים על השתלשלות ענין העתקת
הצנור:-

1. בזמנו הסכימה מע"צ להנחת המוביל בשטח שישמש לעתיד
אי מפריד של הכביש הנ"ל.
2. היות ובינתיים הכביש הזה הוכר כאחד מצירי התנועה
הראשיים בארץ, הן ביחס לעומס הקיים היום והן ביחס
לתחזית התנועה בעתיד הקרוב, הוחלט להתקין מעבר עלי
מעל למסילת הברזל החוצה קטע זה.
3. התקנת המעבר העלי קשורה בבניית סוללות גבוהות על
הצנור, שלא מסוגל לשאת את עומס העפר.
4. אחרי בדיקה כמה פתרונות טכניים אפשריים סוכם על דעת
הנוגעים בדבר שהפתרון היעיל במקרה זה הוא הסיית קטע
הצנור מחוץ למבנה הכביש.

ב ב ר כ ה,

מ' שהמי

סגן מנהל מע"צ

תש/22

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

1/10/19

ירושלים טו' בחשוון תשכ"ו
10 בנובמבר 1965

18/2/11

אל : מר ע. מסר, מנכ"ל משרד העבודה

מאת: סבן הממונה על התקציבים

הנדון : הצעת תקציב פיתוח כבישים לשנת 1966/67

בהתאם לשיחתנו מיום 19.9.65 הננו מבקשים להלן הפירוטים הבאים להצעת תקציב מע"ץ:

1. בהתאם לסיכום לפיו נקבל אומדנים מפורטים לגבי מדגם של עבודות אורח לן את תחיתם לששת האובייקטים הרשומים להלן שנבחרו מתוך הצעת התקציב המונה למעלה מחמישים נושאים בהקף כספי של כ-100 מליון ל"י:

- א. מסובים - גחה
- ב. גחה - גלילות - רעננה
- ג. עוקף חדרה - נבעת אולגה
- ד. נצרת - טבריה
- ה. נהריה - מעלות
- ו. סדום - אילת

כאמור, אבקשן שהאומדנים יכללו את הנתונים הבאים: הוצאות על עבודות עפר, השפית וכו', וזאת בהתבסס על כמויות (של חומרים, ציור רכב וכד') ומחיריהם, והוצאות על הפקעת קרקעות ופיצויים, סילוק מסודים וכו', כולל הפרדה של פרוט האומדנים על עבודות כמו בשרים, גשרי רכבה, מעברים עיליים וצמתים.

2. באשר לבדיקת כדאיות לביצוע עבודות הרי שלאחר פיון נוסף בהצעת התקציב התברר שחלק לא מבוטל של ההצעה אינו מנוסה ע"י סקר התחבורה. אי-לכך אבקשן שלגבי אותם נושאים הוגשנה בדיקת כדאיות, או הנמקה אחרת, במידה ואין ההצעה מבוססת בעיקרה על שיקולים כלכליים.

3. הנני להפנות מחדש לתשומת לך בקשתנו לקבלת הנתונים האינפורמטיביים הבאים :

א. חלוקת תכנית הסלילה לפי שנים. מציעים כי החומר יוגש בצורה הבאה:

הנושא	סוג העבודה לביצוע	מק"מ עד ק"מ	סה"כ שנת 1965/66	בוצע עד שנת 1965/66	מבוצע בשנת 1965/66	הצעה לשנת 1966/77	תכנית לשנים הבאות
		ק"מ	ק"מ	ק"מ	ק"מ	ק"מ	ק"מ

ב. הנתונים האינפורמטיביים על מצב התכנון של הפרויקטים המוצעים.

מצב התכנון / שם העבודה	תכנון רעיוני	תכנון מפורט
	טרם הוחל	החלק מהתכנון שהושלם באחוזים
		הושלם

אודה לך אם תמציא לנו את הנתונים הבקרים על מנת לשרת את חר'יך בהצעת החקציב *לל* *כא*

ב. ב. ר. כ. ה.
ד. אלנבוגן

העמק : מנהל מע"צ

מדינת ישראל

ירושלים

בחשון תשכ"ו

בנובמבר 1965

מס'

אל: מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים, האוצר

מאת: הסנהל הכללי, משרד העבודה

אישור

הנדון: כביש גישה לכפר ערבי - בין

בהמשך לשיחתם של שר האוצר ושר העבודה בנדון,
מבקש להקציב למטרה הנ"ל 40,000 ל"י. סכום זה יכסה
הוצאות עבודות עפר, סצע מיוצב וגשרונים.

בהתם לסכום בין השרים הוחל כבר בעבודה.

ב ב ר כ ה ,

עודד מסר

העתק: למר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות ציבוריות (אישי)

ל
18/2/11

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות

תכנית הפיתוח לכבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

אלול תשכ"ה

ספטמבר 1965

$$\begin{array}{r} 135 \\ 25 \\ \hline 675 \\ 2700 \\ \hline 3375 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 100 \\ 35 \\ \hline 135 \end{array}$$

$$\underline{166}$$

$$\begin{array}{r} 111 \\ 6600000 \\ \hline 20 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1500000 \\ 5 \end{array}$$

$$25 \text{ up } 100$$

$$\underline{15400}$$

$$\begin{array}{r} 50 \\ 20 \\ \hline 30 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 3 \\ \hline 466 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 45 \\ 250 \\ \hline 1125 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1325 \\ 5 \\ \hline 6625 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1310000 \\ 1010 \\ \hline 1323100 \\ 510 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 1300000 \\ 510 \end{array}$$

תוכנית הפיתוח לכבישים

1972 - 1967

<u>אלפי ל"י</u>	<u>סוג העבודה</u>
73,000	1. כבישים חדשים
170,000	2. שקום רסח קיימח
4,000	3. גשרים
25,000	4. כבישים אזוריים
20,000	5. כבישי גישה
6,000	6. נחיבי איילון
7,000	7. ציוד
305,000	
45,000	בלתי נראה מראש
350,000	סה"כ

46
150
20
10
356
24
150

שקום והדחפת כבישים קיימים

מס' מ"ס	מספר הכביש	הקטע מ"ק' עד ק"מ	שטח הקטע	שם הקטע	רוחב קיים מ'	עומס הנדסה נוכחי			עומס הנדסה חזוי		סוג העבודה	אורך הקטע ק"מ	אומדן אלפי לי	הערות
						מס' כל' מ"ס	שנה	המפירה	1967	1972				
1	13	29.8-20.8	צ' אזור - צ' נס ציונה	7	8901	1965	*	15777	1967	1972	תוספת מטלול	3	5,000	צ' דו-מפלסית באזור ומעברים לראשון לציון וגם ציונה
2	1	22.8-7.5	שער הגיא - מוצא	6-6.5	4920	1965		8691	5953	8691	"	13.5	16,300	היזמון מסתכם ב-17.5 מיליון לי
3	3	28.0-22.8	שער הגיא - צ' שמעון	7	4920	1965		8691	5953	8691	"	4.0	3,200	מזה 1.2 מיליון לי ב-1965/66, בשנת דררי בלבד
4	16	14.0-6.5	צ' בית דגון-צ' נס ציונה	6-6.5	11365	1965		20078	13752	20078	שקום והרחבת ל-7 מ'	6.5	1,300	לא ירוחב ל-2 מטלולים בגלל הכביש החדש יפז - נס ציונה
5	12	23.5-14.8	רמלה - צ' בילון	5	2487	1964		4830	3308	4830	"	7.7	2,000	
6	12	14.8-5.5	צ' בילון - גדרה	6	4915	1965	*	12839	*	12839	"	8.0	2,000	לא כולל קטע בתוך גדרה
7	13	67.0-44.0	אשדוד - אשקלון	5-6	2675	1965	*	4440	*	4440	"	13.0	3,500	קטע 64.0-54.0 בוצע. היזמון כולל המדר צ' יונבל גד
8	71	35.2-20.0	צ' נחשון - צ' ראס	5.5	871	1964		1691	1158	1691	"	15.2	4,000	
9	85	35.4-0.0	באר שבע - דימונה	6	1786	1965		3155	2161	3155	"	25.0	4,000	השלמה
10	83	92.0-69.7	שער זווה - צ' אילת	4-6							"	22.3	4,000	שפור החרי
11	86	-33.0	ירוחם - רמון	4-7							"	26.0	4,000	השלמה
12	73	32.5-0.0	ניצני-ים - חלץ - סער	5	1049	1965		1853	1269	1853	"	32.5	8,000	
13	114	20.9-0.0	פורידיים - מנסורה	5	1190	1964		2311	1583	2311	"	20.9	6,000	שפור החרי
14	242	20.6-0.0	מגידו - מנסורה - ג'למי	5-6	1480	1964		2873	1968	2873	"	20.6	6,000	
15	32	59.8-47.9	מגידו - עפולה	7	1585	1961		4095	2805	4095	"	11.3	4,000	
16	32	47.9-0.0	צ' עפולה - צ' פרוז	3-6.5							"	47.9	15,000	
17	23	53.2-29.7	צ' פרוז - מגדל כרום	5-7	1538	1964		2987	2046	2987	"	23.5	6,000	
18	24	13.2-4.5	חיפה - צ' העמקיים	6.5-10	7990	1965		14115	9668	14115	תוספת מטלול	8.7	6,000	

10

50

ה ע ר ר ה	אומדן אלפי לי	רווח הקטע ק"מ	סוג העבודה	עומט הנזקה		עומט הנזקה נזקלי		רווח קיים מ'	שם הקטע	הקטע מ"מ קט. ענ. מ'	מספר הקביעות	מס' סר'
				1972	1967	שנה הספירה	מס' כל הרכב					
לא נכללו החלקים שבווצעו בקטע בסך - בית שאן	17,000	55.8	סקנים והרחבה ל-7 מ'					5 - 7	צ' העסקים - סבריה	69.0-13.2	24	19
	3,000	10.3	תוספת מסלול	16310	*	1965	8364	6.5-7.1	מוצקין - עכו	20.2-9.9	21	20
	2,000	8.5	סקנים והרחבה ל-7 מ'	6000	4110	1965	3397	5.5-6.5	עכו - נהריה	28.7-20.2	21	21
	5,000	16.0	"	2187	1498	1965	1238	5 - 7	בית שאן - כנרת	103.0-73.0	41	22
	15,000	52.0	"	3270	2240	1964	1684	4 - 6	כפר נחום - מסולה	52.0-0.0	41	23
כולל מעבר דו-משלטי במפגש הרכבה ועוקף וחובות	3,700	8.5	"	13980	9575	1964	7199	6	צ' נט ציונה - צ' ביליו	21.9-13.4	16	24
	775	3.1	"	8413	5762	1965	4762	4 - 7	כביש 13 - תל הדימוס	5.5 - 2.4	142	25
	3,160	15.8	"	6113	*	1955	2658	5	אסקלון - מלאכי	15.8-0.0	71	26
	2,975	8.5	הרחבה ל-4 נתיבים	16320	*	1964	4800	5 - 7	רמת גן - מרצליה	11.5-3.0	141	27
	5,620	37.2	סקנים והרחבה ל-7 מ'	3194	2188	1964	1645	5 - 7	נצרת-עפולה-בית שאן	37.2-0.0	31	28
בית שאן	4,000	16.0	"	1803	1235	1963	846	4	שפר עט - אחיהוד	30.0-14.0	241	29
	3,470	17.5	"	377	258	1961	146	3	בית אורן - אליקים	31.5-14.0	116	30
	4,000	12.0	"	2051	*	1964	1332	3 - 5	ביליו - כביש 71	33.9-21.9	16	31

170,000

מ"ה

תח

140
1/1

ג ש ר י ס

מס' סד	ש ש ה ג ש ר	ה כ ב י ש
1	גנר הירקון	כביש 12, פתח-תקוה - רעננה
2	גשר	כביש 12, " "
3	גשר תורכי	כביש 12, לוד - ש.ת. לוד
4	גשר יחזקאל	כביש 16, יהוד בית דגון
5	גשר אברהם	כביש מקומי
6	גשר בני רובין	" "
7	גשר הפקק	" "
8	גשר בורג'יבה	כביש 411

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות

חכנית הפיתוח לכבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

אלול תשכ"ה

ספטמבר 1965

תוכנית הפיתוח לכבישים

1972 - 1967

<u>אלפי ל"י</u>	<u>סוג העבודה</u>
73,000	1. כבישים חדשים
170,000	2. שקום וטח קיימח
4,000	3. גשרים
25,000	4. כבישים אזוריים
20,000	5. כבישי גיטה
6,000	6. נתיבי איילון
7,000	7. ציוד
305,000	
45,000	בלתי נראה מראש
350,000	סה"כ

שקום והרחבת כבישים קיימים

מס' סדר הכביש	מספר	הקטע מ"מ	שם	הקטע מ"מ	רוחב קיים מ'	עומס הנסיעה נוכחי	עומס הנסיעה		סוג העבודה	אורך הקטע ק"מ	אומדן אלפי	הערות
							שנת המסירה	חזרי				
מס' סדר	מספר	הקטע מ"מ	שם	הקטע מ"מ	רוחב קיים מ'	עומס הנסיעה נוכחי	שנת המסירה	חזרי	סוג העבודה	אורך הקטע ק"מ	אומדן אלפי	הערות
1	13	29.8-20.8	צ' אזור - צ' נס ציונה	7	8901	1965	1965	15777	תוספת מטלול	9	5,000	צ' דו-מפלסיה באזור ומעברים לראשון לציון ונס ציונה
2	1	22.8-7.5	שער הגיא - מוצא	6-6.5	4920	1965	1965	8691	"	13.5	16,300	החומדן ממתכס ב-17.5 מיליון לי מזה 1.2 מיליון לי ב-1965/66, בשנת דירי בלבד
3	3	28.0-22.8	שער הגיא - צ' שמעון	7	4920	1965	1965	8691	"	4.0	5,200	לא יורחב ל-2 מטלולים בגלל הכביש החדש יפן - נס ציונה
4	16	14.0-6.5	צ' בית דגון - צ' נס ציונה	6-6.5	11365	1965	1965	20078	שקום והרחבת ל-7 מ'	6.5	1,300	לא כולל קטע בתוך גדרה
5	12	23.5-14.8	רמלה - צ' בילון	5	2487	1964	1964	4830	"	7.7	2,000	קטע 64.0-54.0 בוצע. החומדן כולל המדר צ' יובל גד
6	12	14.8-5.5	צ' בילון - גדרה	6	4915	1965	1965	12839	"	8.0	2,000	השלמה
7	13	67.0-44.0	אשדוד - אשקלון	5-6	2675	1965	1965	4440	"	13.0	3,500	שפור החור
8	71	35.2-20.0	צ' נחשון - צ' ראם	5.5	871	1964	1964	1691	"	15.2	4,000	השלמה
9	85	35.4-0.0	באר שבע - דימונה	6	1786	1965	1965	3155	"	25.0	4,000	שפור החור
10	83	92.0-69.7	שער זורה - צ' אילת	4-6					"	22.3	4,000	השלמה
11	86	33.0	ירוחם - רמון	4-7					"	26.0	4,000	שפור החור
12	73	32.5-0.0	ניצני - חלץ - סער	5	1049	1965	1965	1853	"	32.5	8,000	שפור החור
13	114	20.9-0.0	פורידיס - מנסורה	5	1190	1964	1964	2311	"	20.9	6,000	שפור החור
14	242	20.6-0.0	מגידו - מנסורה - ג' למי	5-6	1480	1964	1964	2873	"	20.6	6,000	שפור החור
15	32	59.8-47.9	מגידו - עפולה	7	1585	1961	1961	4095	"	11.3	4,000	שפור החור
16	32	47.9-0.0	צ' עפולה - צ' פרוור	3-6.5					"	47.9	15,000	שפור החור
17	23	53.2-29.7	צ' פרוור - מגדל כרים	5-7	1538	1964	1964	2987	"	23.5	6,000	שפור החור
18	24	13.2-4.5	חיפה - צ' העמקים	6.5-10	7990	1965	1965	14115	תוספת מטלול	8.7	6,000	שפור החור

ה ע ר ר ת	אומדן אלפי ל"ר	רוחב חקטק ק"מ	סוג העבודה	עומט חנועה		עומט חנועה נוכחית		רוחב קוים מ'	שם חקטק	חקטק מ"מ ק"מ	מספר חקטק	מס' חקטק
				חזוי		שנה						
				1972	1967	הטעירה	מס' חקטק					
כולל שפור החזי	17,000	55.8	סקום והרחבה ל-7 מ'					5 - 7	העסקים - טבריה	69.0-13.2	24	19
	3,000	10.3	חוספת סלול	16310	*	1965	8364	6.5-7	מוצקין - עכו	20.2-9.9	21	20
	2,000	8.5	סקום והרחבה ל-7 מ'	6000	4110	1965	3397	5.5-6.5	נהריה - עכו	28.7-20.2	21	21
	5,000	16.0	"	2187	1498	1965	1238	5 - 7	כנרת - בית שאן	103.0-73.0	41	22
לא נכללו החלקים שבווצעו בקטע גסר - בית שאן	15,000	52.0	"	3270	2240	1964	1684	4 - 6	מטולה - נחום כפר	52.0-0.0	41	23
כולל מעבר דו-מפלסי במסגרת חרבתה ועוקר רחובות	3,700	8.5	"	13980	9575	1964	7199	6	ביליו - צ' נט ציונה	21.9-13.4	16	24
	775	3.1	"	8413	5762	1965	4762	4 - 7	חסומר - תל	5.5 - 2.4	142	25
	3,160	15.8	"	6113	*	1955	2658	5	מלאכי - אסקלון	15.8-0.0	71	26
	2,975	8.5	הרחבה ל-4 נחבים	16320	*	1964	4800	5 - 7	הרחבה - רמת גן	11.5-3.0	141	27
	5,620	37.2	סקום והרחבה ל-7 מ'	3194	2188	1964	1645	5 - 7	בית שאן - עפולה-נצרת	37.2-0.0	31	28
	4,000	16.0	"	1803	1235	1963	846	4	אחיהוד - עט שער	30.0-14.0	241	29
	3,470	17.5	"	377	258	1961	146	3	אליקים - בית אורן	31.5-14.0	116	30
	4,000	12.0	"	2051	*	1964	1332	3 - 5	ביליו - כביש 71	33.9-21.9	16	31

170,000

ס"ה

170,000

ס"ה

ג ש ר י ם

מס' סד'	ש ם ה ג ש ר	ה כ ב י ם
1	גנר הירקון	כביש 12, פתח-תקוה - רעננה
2	גשר	כביש 12, " "
3	גשר תורכי	כביש 12, לוד - ש.ת. לוד
4	גשר יחזקאל	כביש 16, יהוד בית דגון
5	גשר אברהם	כביש מקומי
6	גשר בני רונין	" "
7	גשר הפקק	" "
8	גשר בורג'יבה	כביש 411

18/2/11

הרחבת כבישים - תוספת מסלול

נתונים והנחות:

1. הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני יהיה בשעור של 6,3% לשנה.
2. התפלגות התנועה, לפי סוג כלי הרכב, בכבישים בעלי נפח תנועה של 5,000 כלי רכב ומעלה הוא כלהלן:

מוניות	12,5%
מספר נוסעים	39,9%
אוטובוסים	6,3%
משאיות	22,3%
סנדריים ורכב מסחרי	19,0%
3. מהירות הנסיעה של משאיות לא תשתנה כתוצאה מההרחבה.
4. נפח התנועה הממוצע לשעה במשך 14 שעות (בין השעות 6 בבוקר עד השעה 20.00 או בין השעה 7.00 לבין 21.00, הלוי בכביש) בכביש בעל נפח תנועה של כ-9000 כלי רכב ליממה מביע לכ-550 כלי רכב.
5. נפח התנועה במשך 14 שעות אלו מהווה כ-85% מנפח התנועה ביממה.
6. נפח התנועה בשעות הלילה - בעשר שעות היממה הנותרות - מהווה כאמור 15% מנפח התנועה צאצא ביממה ונפח התנועה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.
7. מהירות הנסיעה ב-14 השעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובנפח תנועה של כ-550 כלי רכב לשעה הוא כלהלן:

מכוניות נוסעים	57,0 קמ"ש
אוטובוסים	61,0 "
מוניות	62,5 "
- המהירות הממוצעת למכונית המשוקללת בנפח התנועה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היממה הנה 58 קמ"ש.
8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש.
9. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,0 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. החסכון למשק כתוצאה מההרחבה הוא לגבי זמן נסועים בלבד. הערך של שעה נחסכת נאמד ב-0,86 ל"י - נתון המקובל בבדיקות כדאיות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לתוספת מסלול לק"מ כביש נאמדה ב-350,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקיפין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למשק, ולהוסיף 10% הוצאות חכנון ופיקוח ו-5% להוצאות שאינן גראות מראש.

בדיקה הכדאיות

1. ההשקעה למשק לק"מ הרחבה (ראה טעיף 11): 385,000 ל"י.
2. בהנחה שההשקעה מתכלה לאחר 40 שנה, ובהנחה של שיעור ריבית בגובה של 8% תהייה ההוצאה השנתית 32,300 ל"י $= 385,000 \times 0,0839$ (ל"י).
3. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שיצדיק ההשקעה הוא: $37,558 = 32,300 \times 0,86$ ל"י: 32,300 ל"י.

4. חישוב החסכון: (הבדיקה מחיטת לנפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה).

א. נפח התנועה הרלבנטית לחסכון בזמן נוסעים (לא כולל 22.3% תנועה משאיות): $9000 \times 77.7\% = 6993$.

ב. חישוב מספר הנוסעים הממוצע למכונית (לא כולל משאיות):

סוג הרכב	מספר הנוסעים	מסלול נפח התנועה	(2)	(3)
אוטובוס	35	8.1%	(1)X(2)	2.8
מכוניות נוסעים	2	51.3%		1.0
טנדר ורכב מסחרי	1	24.5%		0.2
מוניית	6	16.1%		<u>1.0</u>

5.0 - מספר הנוסעים למכונית.

ג. זמן הנסיעה והחסכון (בשניות) לק"מ נסיעה למכונית במהירויות הבאות:

זמן הנסיעה בשניות במהירויות הבאות		החסכון בשניות:	
(1)	(2)	(3)	(1)-(3)
58 קמ"ש	67 קמ"ש	75 קמ"ש	(2)-(3)
62	54	48	14
			6

ד. מספר השעות הנחסכות ביממה:

ב-14 שעות היממה העמוסות (או 85% מנפח התנועה) החסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 14 שניות.

ב-10 שעות היממה הנותרות (או 15% מנפח התנועה) החסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 6 שניות.

סה"כ השעות הנוספות ליממה יהיה (לפי 300 ימים בשנה):

$$6993 \times 300 \times 5 \times \left(0.85 \times \frac{14}{3600} + 0.15 \times \frac{6}{3600} \right) = 37,296$$

5. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שמכסה ההשקעה הוא 37,558 שעות (ראו טעיה 3)

בעוד שמספר השעות הנחסכות לפי נפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה מגיע

ל-37,296.

תכנית ההרחבה

התכנית התבססה על סמך הממצאים שלעיל, על סמך ספירות תנועה משנת 1964

ובהנחה של שיעור גידול של 6,3% בקילומטרו' הבין-עירוני.

להלן טבלה המראה את נפח התנועה כיום שיצדיק את ההרחבה בשנים הבאות:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7965	8487	9000

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		נפח התנועה 1964	אומדן לק"מ באלפי ל"י	האורך בק"מ	מספר (%)	מספר הכביש
600	5,600	6,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
						6,250		1.5	10	12
	600					6,680		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,878		8.1	13	
			880			7,914		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				880		10,945		2.2	3	
				680		11,355		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,308		10.0	4	21
		2,680				7,246		6.7	2	24
		280				7,358		0.7	1	112
600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,760			56.4	סה"כ	

כבישים חדשים

(ב"ל ש"ח)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/7</u>	אומדן (באלפי ל"ט)	האורך בק"מ	שם הכביש
		5,000	5,000	1,000	11,000	35.0	ת"א-אשדוד
			3,000	3,600	6,600		בחה-גלילות-דעננה
			4,000	4,800	8,800		סדום - אילת
		5,000	5,000	5,000	15,000	36.0	חדרה-חיפה
	2,800				2,800		חצב-נתיבה
				1,000	1,000		ערד - צפון
-	<u>2,800</u>	<u>10,000</u>	<u>17,000</u>	<u>15,400</u>	<u>45,200</u>		סה"כ

סיכום תכנית פיתוח כבישים

(ב"ש פ')

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/9</u>	<u>1967/8</u>	<u>1966/7</u>	<u>סה"כ</u>	
10,000	5,000	1,000	2,000	(X) 36,000	54,000	שיקום כבישים ✓
0,600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,760	הרחבת כבישים-תוס' מסלול ✓
9,000	1,000	-	-	-	10,000	רזרבה להרחבת כבישים (XX)
-	2,800	10,000	17,000	15,400	45,200	סלילת כבישים חדשים
10,000	7,000	-	-	-	17,000	רזרבה לסלילת כבישים חדשים (XXX)
<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>10,000</u>	כבישי גישה
31,600	25,600	26,680	31,120	54,960	169,960	
<u>3,400</u>	<u>4,400</u>	<u>3,320</u>	<u>2,880</u>	<u>3,040</u>	<u>17,040</u>	רזרבה כללית - 10% (XXX)
<u>35,000</u>	<u>30,000</u>	<u>30,000</u>	<u>34,000</u>	<u>58,000</u>	<u>187,000</u>	סה"כ תקציב
-	-	-	-	(-) 28,000	(-) 28,000	פיגורים משנים קודמות
35,000	30,000	30,000	34,000	30,000	159,000	סה"כ תקציב - לא כולל פיגורים

מתוך זה 28,0 מליון ל"י מהווים פיגורים בהשקעות.

(X)

הונה שקצב הגידול בגמח התנועה בעורקים הראשיים של 1-2 מליון/שנה גבוה מהממוצע הארצי ובהתאם לכך הוגדל האומדן להרחבות. סה"כ האומדן להרחבות (כולל הרזרבה) מבוסס על קצב גידול שנתי שנע בין 6% ל-11%.

(XX)

יש מקום להניח שהידיעות כיום על סלילת חדשה בסוף תקופת החומש הן לוקות בחסר. משום כך נלקחה רזרבה מיוחדת לשנתיים האחרונות של התכנית.

(XXX)

בתכנית לא נלקחו בחשבון עבודות כבישים מנימוקים סוציאליים, בסחוניים, עבודות למניעת נזקי שטפונות, למניעת תאונות וכד'. רזרבה זו באה לכסות עבודות מסוג זה.

(XXXX)

כ"ט

שם הכביש

מחיר :

אורך

עד ק"מ

מק"מ

ק"מ

המק"מ

1. סוג הקרקע

2. רוחב המסעה

3. מצב המסעה

4. שכבה עליונה

שכבה מקשרת

טיב

ועובי

המבנה

5. אי מפריד

6. רוחב החוליית

7. מצב החוליית

8. סוג ועובי החוליית

9. מצב הנקוד

10. שיטת טפול במקלות

11. עומס חנוקה

מס' הסעיף	ה ס ע י פ	התקציב המאושר על סינויו	בצוע בחקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעורמים	ה ע ר ו ת
72	פיתוח כבישים ושקופים	36,338,000	29,068,915	7,272,000	
		=====	=====	=====	
72.01	כבישים וגשרים ראשיים	18,539,000	15,178,452	3,360,000	
101	סדום גרופית	3,110,000	2,490,287	620,000	
103	ערד שפך זהר	2,610,000	2,388,597	221,000	
104	נתניה חדרה	2,350,000	2,001,509	259,000	
105	תל אביב נתניה	1,800,000	1,800,000	-	
106	אשדות יעקב גשר	1,154,000	845,318	309,000	
107	גשר אילון	192,000	191,547	-	
107/99	הכנסות מגורמים אחרים	(-) 114,000	(-) 113,547	-	
108	עוקף בצרת	8,000	6,190	-	
110	סירה חיפה	350,000	281,275	69,000	
111	סוצא ירושלים	2,183,000	2,066,308	117,000	
112	חולון אזור	1,522,000	1,319,567	202,000	
113	תל-אביב גהה	1,624,000	1,332,345	292,000	
113/91	הכנסות מגורמים אחרים	(-) 160,000	(-) 160,000	-	
114	צומת אשדוד	400,000	393,409	7,000	
116	תל סוקת ערד	560,000	402,828	157,000	
117	גשר באר שבע	675,000	-	675,000	
117/61	הכנסות מסרדי המסעלה	(-) 175,000	(-) 175,000	-	
121	גשר על נחל פטיש	400,000	-	400,000	
130	גהה - גלילות	50,000	17,819	32,000	
72.02	כבישים איזוריים וכבישי גישה	8,302,000	6,697,395	1,604,000	
105	שער העמקים אלונה אבא ובית לחם	455,000	409,594	45,000	
130	כבישי גישה לישוב חקלאי	4,348,000	3,568,856	-	
130/91	הכנסות מגורמים אחרים	(-) 2,246,000	(-) 1,466,856	-	
131	כבישי גישה לישובי מעוטים	475,000	468,124	-	
131/91	הכנסות מגורמים אחרים	(-) 121,000	(-) 114,124	-	
132	כביש לכורזין	979,000	912,543	66,000	
133	כביש התענוכים	1,033,000	1,033,000	-	
134	צומת ראם כפר זכריה	500,000	275,273	225,000	
135	צאלים - גבולות	315,000	255,987	59,000	

מס' המע"ף	ה ס ע י ף	התקציב המאושר של סינוני	בצוע בתקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעודפים	ה ע ר ו ת
136	דיר חנא - עילבון	424,000	381,515	42,000	
137	רעים - אורים	190,000	179,362	11,000	
138	ניר דוד - רשפים	100,000	4,885	95,000	
139	סלח	200,000	82	200,000	
140	להבות הבשן - שמיר	150,000	-	150,000	
141	סער - רעים	500,000	499,798	-	
142	בעינה כסרא - ג'ח	1,040,000	329,356	711,000	
142/91	הכנסות מגורמים אחרים	40,000 (-)	40,000 (-)	-	
72.03	כבישים מקומיים ואחרים	9,000	9,000	-	
108	עבודות עבור גופים ומוסדות	1,009,000	492,287	-	
108/61	הכנסות ממסדרי ממשלה	500,000 (-)	247,760 (-)	-	
108/91	הכנסות מגורמים אחרים	500,000 (-)	235,527 (-)	-	
72.04	שיקום כבישים	8,412,000	6,906,727	1,510,000	
101	רמלה צומת שמשון	681,000	678,012	3,000	
102	פתח תקוה רמתיים	110,000	109,303	82,000	
103	עכו פרוד	693,000	424,202	54,000	
104	חדרה עפולה	2,473,000	2,608,569	-	
106	סדה בוקר - מצפה רמון	83,000	70,817	12,000	
113	אזור אסדור	192,000	184,965	7,000	
116	כביש הטיסים - לוד	25,000	13,830	11,000	
117	זכר דב צומת גדרה	1,000,000	777,661	222,000	
118	עוקף קרית גת	400,000	122,495	278,000	
119	כנרת - טפחה	1,670,000	1,671,920	-	
119/91	הכנסה מגורמים אחרים	720,000 (-)	720,000 (-)	-	
120	כביש אבא הלל סילבר	250,000	250,000	-	
121	אסדור אסקלון	100,000	40,129	60,000	
123	נצרת - עפולה	70,000	-	70,000	
124	חיפה טבריה	200,000	12,159	188,000	
125	באר-שבע - צומת סער	600,000	588,456	12,000	
126	באר-שבע - מסעף הנגב	135,000	135,000	-	
128	באר-שבע - דימונה	150,000	53,901	96,000	
128/61	הכנסות ממסדרי הממשלה	150,000 (-)	150,000 (-)	-	

מס' הסעיף	ה ס ע י ף	התקציב המאושר על סיבוי	בצוע בחקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעודפים	ה ע ר ו ת
129	צומת אחים - כנות	50,000	50,000	-	
135	כביש 13 - נמל אשדוד	200,000	143,436	57,000	
136	פלוגות - אסקלון	200,000	91,872	108,000	
72.05	<u>הוצאות כלליות וסונות</u>	<u>3,576,000</u>	<u>2,492,341</u>	<u>1,083,000</u>	
101	סדירות ותכנון	1,223,000	758,116	489,000	
104	סירות תכנון ופיקוח העברה	885,000	885,000	-	
105	סקר החבורה בדרום	600,000	372,618	227,000	
106	תכנון חוץ	24,000	-	-	
107	רכישה ציוד עזר	490,000	476,607	15,000	
108	חרוץ ציוד מכני	352,000	-	352,000	
72.06	<u>השתתפויות והכנסות</u>	<u>(-) 2,500,000</u>	<u>(-) 2,215,000</u>	<u>(-) 285,000</u>	
101/61	השתתפות קרן סניעת האונות	(-) 2,200,000	(-) 1,915,000	(-) 285,000	
101/91	השתתפות עיריות ומועצות	(-) 300,000	(-) 300,000		



18/2/11

LS



18/2/71

האוצר

ירושלים י"ב בחשוון תשכ"ו
5 בנובמבר 1965

19/2/71

אל : מר מ. שמאי, מבן מנהל מ.פ.צ.

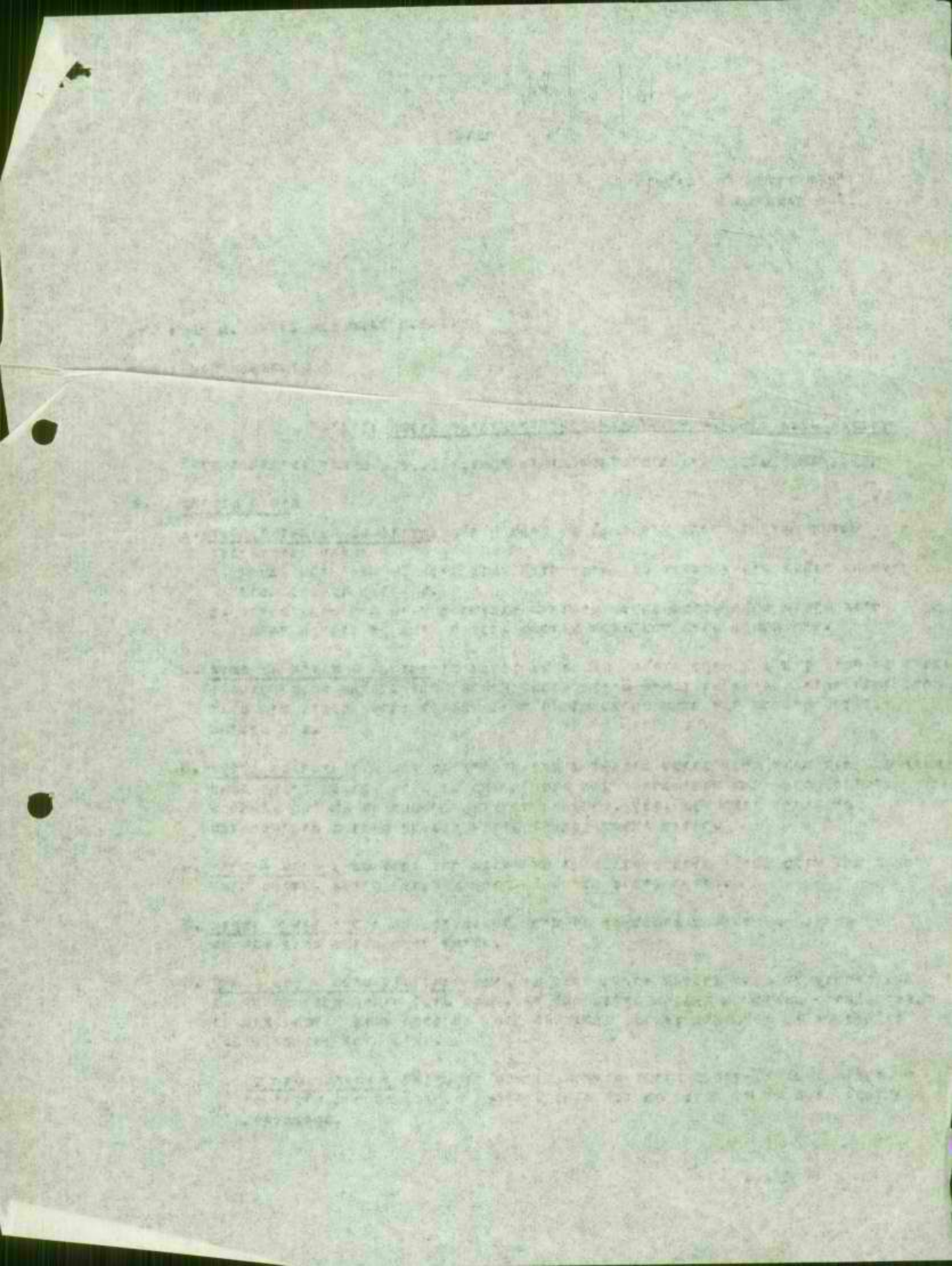
מאח : אגף המקבילים

מניין חכמי המיתות הכבישים 1971/72 - 1967/68: הצעה מ.פ.צ.

להלן הערותיו להצעה מ.פ.צ. לצורכי מיתות הכבישים בשנים 1971/72 1967/68:

א. כבישים חדשים

1. צומת ירו-צומת נס-ציונה סלילת כביש זה לא נראתה בדאית בחקירת ההומט המבוקשת בבית.
א. הרחבת כביש מספר 15 בין צומת אזור לצומת נס ציונה עשויה לפתור את בעיית צומת המנועה בציר זה.
ב. סלילת כביש חדש שיצא מהמבואות הידרומים של מל-מביב, בעברת תושלת המיתות הביא איילון דק הביא להכבדת המנועה הקשה בכך כיום בהחלט מ"א.
 2. צומת נס ציונה - אזור יש לבחון את ההצעה לסלילת כביש חדש בין צומת נס ציונה לאזור לצומת המלטרי יבנה להרחבת הכביש הקיים שיחבר ויהא יקרה יותר לזמן קצר אולם היא נותנת תרון לעומת הנויה המבוקשת במבוא המבוא שבי כבישים של שני נתיבים מ"א.
 3. העוקף המדרס ללא ספק כי ציר המנועה מול-מביב לכוון מדרס יהיה אורך בהתקנות במפת השנים הבאות, אולם גם כאן היחבוקה כמח אלטרנטיביות במח הרחבת כבישים מספר 1, מס' 15 או התכנית שהועלתה בהצעתכם. לכן, מן הראוי לבדוק את האלטרנטיבות המנועות על מנת להגיע לפתרון המדאי ביותר.
 4. הדרה - מיתות : גם לבבי ציר המנועה זה יש לבדוק בדאיות סלילת כביש חדש המקביל לציר המנועה הקיים לעומת אפשרות של הרחבת הכביש הקיים.
 5. אורון - עין יב : את סלילתו של כביש זה יש לבחון במסגרת עם המיתות, ול בדאיות מותח מסילת כ"ז לאילת.
 6. ער - גפ - כביש וימונה כביש זה נוצר בעקרו להעברת מותח של עובדים מקור למפעל המלונות העתידי לקדם במפע. אי לכן מתייה המנועה בו מועלת ביותר, ומסוט כן מוצע לסלול אותו במספורס נכור המספורס המוצע, נראה לנו כי יש להתייחס לכביש זה כאל כביש בישא.
- ס דו-מלסיים : בצומת זה המתייב העקמות נכרות עדיין לא גבשה הוצרת ימרינוים ברווחם למערכת והחלטה. נראה לנו כי בצומת זה יש פקוט לעבורה הכבדה.



ב. שיקום כבישים

על פי אומדני ההשקעה שהוגשו, ספירות התנועה הקימות והקריטריונים לכדאיות שיקום כבישים שהגשנו לתדה המקצועית נראה לנו שהעבודות הנאות לא תוצדקנה כלכלית בחקופה הנוכחית:

כביש מס' 24	קטע 8.
כביש מס' 32	קטע 1 וקטע 2.
כביש מס' 41	קטעים 1, 2, 5, 9.
כביש מס' 71	קטע 4.
כביש מס' 73	קטעים 1, 2, 3.
כביש מס' 86	קטע 3.
כביש מס' 114	קטע 2.
כביש מס' 116	קטע 2.
כביש מס' 241	קטע 4.
כביש מס' 242	קטע 2.

כמו כן מוטלת בספק כדאיות שיקום הכבישים הנאים וזאת מחוסר נתונים מהימנים (אם כי יש להניח) או מחוסר נתונים על ספירות תנועה:

כביש מס' 71	קטע 9.
כביש מס' 41	קטעים 3, 4.
כביש מס' 83	מהסתעפות לכביש הערבה עד שפך זוהר.
כביש מס' 114	קטע 1.

גם במספר כביש אחרים, שלגביהם נבדקה כדאיות השיקום, נמצאו ספירות התנועה כבלתי מספקות מסיבות שונות. אי לכך מוצע לערוך ספירות תנועה בכבישים הנאים ולאור תוצאותיהן לבחון שנית את כדאיות השיקום:

כביש מס' 16, קטע 9 (בספירות הקיימות מוצב המונה ליד כפר עקרון והספירה אינה מיצגת הקטע)

כביש מס' 23	קטע 2 (תוצאות הספירה הקיימת אינה עקבית עם הספירה בקטע 3.)
כביש מס' 31	קטעים 5, 6 (בקטע 5 הספירה מ-60/61 ובקטע 6 היא אינה קיימת כלל)
כביש מס' 32	קטע 2 (בקטע הספירה הקיימת היא משנת 62/3)
כביש מס' 41	קטעים 3, 4 (הספירה בקטע 3 היא מחקופת החגים, בשיא תנועת התיירות באזור ולכן אינה מיצגת בקטע 4 הספירה אינה קיימת)
כביש מס' 73	קטעים 1, 2, 3 (הספירות הקיימות הן משנת 63/4)
כביש מס' 83	מהמסעף לכביש הערבה עד שפך זוהר (לא קיימות ספירות תנועה)
כביש מס' 114	קטעים 1, 3 (בקטע 1 אין ספירה ובקטע 3 הספירה אינה מיצגת מאחר והיא נעשתה בתחום של יקנעם)
כביש מס' 116	קטע 2 (ספירות התנועה הקיימת היא משנת 61/2)
כביש מס' 241	קטעים 3, 4 (בקטע הראשון הספירה נעשתה בשנת 63/4 ובשני בשנת 61/2)

מאחר וכביש 31 אינו הומוגני מבחינת ההשקעה הדרושה לשיקום ק"מ כביש, רצוי היה לקבל אומדן לפי קטעי כביש על מנת שאפשר יהיה לבדוק את כדאיותו.

כמו כן לא נראית בשלב זה התכנית לסלילת כביש עוקף לרחובות, לאור התכנית המוצעת לחיבור כביש 16 עם כביש 12, והפיכת כביש 13 לציר התנועה העקרי בין הצפון לדרום.

ג. הרחבת כבישים קיימים - תוספת נתיבים

הצעה מ.ע.צ. מחלקת מהמלצות דו"ח החברה הצרפתית בדבר הרחבת צירי התנועה לשלושה נתיבים. נראה לנו שיש לישב המלצות אלו במסגרת התכנית, ולגבי האובייקטים שהומלץ על הרחבתם.

כמו כן לא נראית הצעה להרחבת הקשר בין שני הגוים לצדדים ששנין כחוצה את
המטרה שהתקבל להרחבת כביש לארבעה נתיבים.

את כראיות מרחבה כביש מס' 141 יש לבדוק באופן מפורט עם המנהל המקומי בציר
גת - גלילות.

לגבי ציר המנוקד שני-הגוים-כרמל יש להסדיר את האותות לכיכר המנוקדת - מאוסטרן
המוקד להרחבת הכביש כדי שיש ימים לבחון את כראיות המנהל בהגיד מראיות המרחבה.

ד. כביש גת ונתיבים אחרים

לאור המורס המוקד ע"י המורס המוקד לירד הוקדה, המנהל מוקד מוקד דיון
במסגרת מוקדה על המנהל ששמו כביש במרחב המוקד.

ציר

לאור המנהל מקיים לא להבדיל את כשם המוקד של כ.ע.א. לא מוקד המוקד
במסגרת המוקד במנהל.

ב ב ר כ ה ,

ש. גרינשטיין

מקו מר ז. אלנבונן , אגף המקביים.
מר שול, מוקד להכנסן כלכלי,
מר בן-מרים, מוקד המנהל, מוקד מוקד הכלכלי.

18/2/81

האוצר

ירושלים י' בחשוון תשכ"ו
5 בנובמבר 1965

12/2/72

18/2/71

אל : פר מ. שחמי, סגן מנהל מ.ע.צ.

טאח : אנף התקציבים

הגדרות חבנית הפיתוח לכבישים 1971/72 - 1967/68 הצעה מ.ע.צ.

להלן הערותיו להצעה מ.ע.צ. לצורכי פיתוח הכבישים בשנים 1967/68 1971/72:

א. כבישים חדשים

1. צומת יפו-צומת נס-ציונות סלילה כביש זה לא נראתה כדאית בתקופת החומש המדינאית הבאית.
א. הרחבת כביש מס' 13 בין צומת אזור לצומת נס ציונות עקריה לפתור את בעיית קומט התנועה באזור זה.
ב. סלילה כביש חדש שיבא מהמסלול הדרומי של חל-אביב, כסדר מושלם הצית נחייב איילון רק תביא להגברת התנועה הקשה כבר כיום במחוז ח"א.
2. צומת נס ציונות - אשדוד יש לבחון את ההצעה לסלילה כביש חדש בין צומת נס ציונות לאשדוד לעומת האלטרנטיבה להרחבת הכביש הקיים שימכן והיא יקרה יותר לזמן קצר אולם היא גורמת תחזון לעומס תנועה הגברה בארבע מאד שכי כבישים של שני נחייב ח"א.
3. הקוץ המזרחי ללא ספק כי ציר התנועה חל-אביב לבוון סדור יהיה צורך בהשקעות בחמט השנים הבאות, אולם גם כאן ייתכנה כמה אלטרנטיבות כמו הרחבת כבישים מס' 1, מס' 15 או התכנית שהועלתה בהצעתה. לכן, מן הראוי לבדוק את האלטרנטיבות השונות על מנת למצוא את הדרך הכדאית ביותר.
4. חרה - חיה גם לגבי ציר תנועה זה יש לבדוק כדאיות סלילה כביש חדש המקביל לציר התנועה הקיים לעומת אפשרות של הרחבת הכביש הקיים.
5. אורון - עין יב אם סלילתו של כביש זה יש לבחון במסלול עם הבדיקה של כדאיות הגמת סלילה בזל לאילת.
6. ערד - אפק - כביש דימונה. כביש זה גורע בעקרו להעברה גומת של עובדיה סדור למסלול המשלובת העמיר לקוט בצפון. אי לכך תהיה התנועה בו מועטה ביותר, ומשום כך מוצע לסלול אותו במסלול נמוך מהמסלול המוצע נראה לנו כי יש להתייחס לכביש זה כאל כביש בישא.
7. צמחית דו-סלטיים בנושא זה תחייב השקעות נכרות עריין לא גבשה מועדה קריטריונים ברורים להערכה והחלטה. נראה לנו כי בנושא זה יש מקום לעבודת הכנת העתקה.

ב. שיקום כבישים

על פי אומדני ההשקעה שהוגשו, ספירות החנועה הקימות והקריטריונים לכדאיות שיקום כבישים שהגשמו לתוך המקצועית נראה לנו שהעבודות הבאות לא הוצדקו כלכלית במקומן הנמקדת:

כביש מס' 24	קטע 8.
כביש מס' 32	קטע 1 וקטע 2.
כביש מס' 41	קטעים 1, 2, 5, 9.
כביש מס' 71	קטע 4.
כביש מס' 73	קטעים 1, 2, 3.
כביש מס' 86	קטע 3.
כביש מס' 114	קטע 2.
כביש מס' 116	קטע 2.
כביש מס' 241	קטע 4.
כביש מס' 242	קטע 2.

כמו כן מוטלה בספק כדאיות שיקום הכבישים הבאים וזאת מחוסר נתונים מהימנים או מחוסר נתונים על ספירות חנועה:

כביש מס' 71	קטע 9.
כביש מס' 41	קטעים 3, 4.
כביש מס' 83	מההסתעפות לכביש הערבה עד שפך זוהר.
כביש מס' 114	קטע 1.

גם במספר כבישים אחרים, שלגביהם נבדקה כדאיות השיקום, נמצאו ספירות החנועה כבלתי מספקות מסיבות שונות. אי לכך מוצע לערוך ספירות חנועה בכבישים הבאים ולאור חוצאותיהן לבחון שנית את כדאיות השיקום:

כביש מס' 16, קטע 9 (בספירות הקיימות מוצב הפונה ליד כפר עקרון והספירה אינה מיצגת הקטע)

כביש מס' 23	קטע 2 (חוצאות הספירה הקיימת אינה עקבית עם הספירה בקטע 3.)
כביש מס' 31	קטעים 5, 6 (בקטע 5 הספירה מ-60/61 ובקטע 6 היא אינה קיימת כלל)
כביש מס' 32	קטע 2 (בקטע הספירה הקיימת היא משנה 62/3)
כביש מס' 41	קטעים 3, 4 (הספירה בקטע 3 היא מחקופת החביט, בטיא חנועה התיירות באזור ולכן אינה מיצגת בקטע 4 הספירה אינה קיימת)
כביש מס' 73	קטעים 1, 2, 3 (הספירות הקיימות הן משנה 63/4)
כביש מס' 83	מהמסעף לכביש הערבה עד שפך זוהר (לא קיימות ספירות חנועה)
כביש מס' 114	קטעים 1, 3 (בקטע 1 אין ספירה ובקטע 3 הספירה אינה מיצגת מאחר והיא נעשתה בתחום של יקועם)
כביש מס' 116	קטע 2 (ספירות החנועה הקיימת היא משנה 61/2)
כביש מס' 241	קטעים 3, 4 (בקטע הראשון הספירה נעשתה בשנה 63/4 ובשני בשנה 61/2)

מאחר וכביש 31 אינו הומוגני מבחינת ההשקעה הדרושה לשיקום ק"מ כביש, רצוי היה לבל אומדן למי קטעי כביש על מנת שאפשר יהיה לבדוק את כדאיותו.

כמו כן לא נראים בשלב זה התכנית לסלילת כביש עוקף לרחובות, לאור התכנית המוצעת להיבנות כביש 16 עם כביש 12, והסיכנה כביש 13 לציר החנועה העקרי בין הצפון לדרום.

ג. הרחבת כבישים קיימים - תוספת נתיבים

הצעה מ.ע.צ. מחלמה המלצות דו"ח החברה הצרפתית בדבר הרחבת צי- לשלושה נתיבים. נראה לנו שיש לישב המלצות אלו במסגרת התכנית, ולגבי ה- שהומלץ על הרחבתם.

כמו כן לא נראית הצעה להרחבת הקטע בין שער הגיא לצומת שכסודן בחומת את
המסגרת ההתקבל להרחבת כביש לארבעה נתיבים.

את כדאיות הרחבת כביש מס' 141 י- לבדוק באופן מולב עם הכניסה ההשקעה בציר
גתה - גלילות .

לגבי ציר המנועה שער-הגיא-כוצא יש להסדיר את האומדן לכביש המנועה - מהאומדן
המוצע להרחבת הכביש כדי ש- אשר יהיה לבחון את כדאיות המנועה כנ"ל מכלאיות הרחבת.

ד. כבישי גישה וכבישים איזוריים

לאור החומר שמוצג ע"י הבורחים השונים ליורר הוקדה, הגבי מציע שיערך דיון
במסגרת הוקדה על התנחות שמשו כביש בהרכבת האומדנים.

ה. ציר

לאור העובדה הקיימת לא להגדיל את כושר הביצוע של מ.ע.ג. לא ברור המורן
בסכום הנקוב בהכנסות.

ב ב ר כ ה ,

ש. גרינשטיין

העקף מר ז. אלנבוין , אגף התקציבים.
מר שול, מרשום למכסון כלכלי,
מר כן-אמרי, משרד החמורה, מחלקת מיועץ הכלכלי.

11/2/84

האוצר

ירושלים א' בחשון תשכ"ו
27 באוקטובר 1965

18/2/11

אל: מר א. זוננשיין, חשב מע"צ מס' 18/2/11

מאת: אנף התקציבים

הנדון: תקציב פיתוח 1965/66
הסמך: מכתב מס' 22/10/18 מיום 22.10.65

הנני לאשר קבלת מכתבך הנ"ל.

באשר לסעיף א' הרי שלכבישי גישה ליישובים (סעיף 72.02.130) התוספת לתקציב היא בסך של 200,000 ל"י בלבד בעוד ש- 400,000 ל"י יתממנו במסגרת הקיימת. (ולא בסך 600,000 ל"י כפי שכתוב במכתבך). כמו-כן לגבי כבישי גישה ליישובי מיעוטים (סעיף 72.02.161) שם ההיה התוספת לתקציב בסך של 250,000 ל"י בעוד שהיתרה תמומן במסגרת התקציב הקיים. (ולא 500,000 ל"י כפי שכתוב במכתבך).

ב ב ר כ ה,

ש. גרנשפון

מדינת ישראל

משרד העבודה

מ

ירושלים, בתשרי תשכ"ה
באוקטובר 1965

מס' 6320/1

18/2/11

לכבוד

ד"ר י. ארגון, מנהל הרשות לתכנון כלכלי
מר ש. בר-זאב, המנהל הכללי, משרד התעשייה
מר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות ציבוריות
מר ז. אלנבוך, אגף התקציבים, האוצר
מר ר. הראל, משרד התחבורה
מר מ. שוהמי, מחלקת עבודות ציבוריות
מר י. שול, הרשות לתכנון כלכלי

סאח: לשכת המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: מלוח כבישים - שלב ב'

הריבנו להזמיןכם בזאת לדיון אשר יתקיים בלשכתנו בירושלים
ביום א' 31 באוקטובר 1965 בשעה 10.00 בבוקר.

על סדר היום: 1. דיון על הפרוייקטים

2. טען המלווה ואופן הגשתו.

חומר בנדון יועבר במרד לקראת הישיבה.

ב ב ר כ ה

18/2/11

מדינת ישראל

אל: אנף התקציבים, האוצר, י-ס לידי מר ש. גרינשפון
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

חל-אביב, בחשרי תשכ"ו
22 באוקטובר 1965

22/10/18 מס

הנדון: תקציב פתוח 1965/66.

בהתאם לסיכום בינינו, הנני מעלה על כתב את התוספות שנוספו עד
כה לתקציב פתוח 1965/66 לפי הפרוט דלהלן:

א. תקציב נוסף שעל אנף התקציבים להעמידו לרשותי:	
סעיף 72.01.122 צומת גהה-צומת מסובים-צומת אזור	1,800,000.- ל"י
" 72.01.137 צומת טייסים - צומת מסובים	1,000,000.-
" 72.02.130 כבישי גישה ליישובים, ליישובים חקלאיים, ולאתרים היסטוריים	600,000.-
" 72.02.131 כבישי גישה ליישובי מיעוטים	500,000.-
" 72.02.143 כביש אזורי לזרעית (פתוח הגליל)	1,000,000.-

ב. תקציב שהועמד לרשותי מגורמים אחרים למשרדי ממשלה וטרם
הובשה פניה אליכם (הוצאה מותנית).

סעיף 72.02.144 מרר-עילבון	1,000,000.- ל"י
" 72.04.128 באר-שבע - דימונה	350,000.-
" 72.04.135 כביש 13 - נמל אשדוד	1,000,000.-

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

חכ/3

1

מדינת ישראל

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

18/2/11
תל-אביב, ב' בתשרי תשכ"ו
ב' באוקטובר 1965

30/26/1 מס'

הנדון: סיכום-דברים מיום 10.10.65.

בפגישה מיום 10.10.65 בענין כבישי גישה לישובים חקלאיים
ולמיעוטים טוכם על ביצוע הסלילה בהיקף - 1,100,000 ל"י (כבישי
גישה - 600,000 ל"י ולמיעוטים - 500,000 ל"י) אשר יאושר ע"י
אגף התקציבים במלואו בתקציב 1965/66.

מ.ע.צ. מתחייבת להשאיר בתקציב הפיתוח 1965/66 את הסך
של - 650,000 ל"י מיתרות שונות שיאושרו כעודפים בתקציב הפיתוח
1966/67.


א. זיונשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תב

18/2/11

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 5, ת.ד. 20101 מל. 623271

הל-אביב בתשרי תשכ"ו

באוקטובר 1965 10

30/26

לכבוד	
מר י. אבדני	- משרד המבנים, ירושלים
מר א. בטיין	- המועצה היהודית לא"י, תל-אביב
מר י. רבינוביץ	- " " " " " ירושלים
מר א. הדסלר	- המרכז התקלאי, תל-אביב
מר י. טייך	- " " " " " " "
מר י. גיא	- משרד התחבורה, תל-אביב
מר ט. גרינשטון	- אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין	- קצין הנדסה ראשי, צ.ח.ל.
מר י. שול	- רשות למבנון כלכלי, ירושלים
מר י. ינאי	- משרד ראש הממשלה, רח' איחזר בן-אבי 9, תל-אביב
מר נ. גורביץ	- משרד המסחר, הקריה, ת"א
מר א. חנוכי	- משרד התקלאות, הקריה, ת"א
אדוני נכבדים,	

הנדון: יאליבת הועדה העליונה להביטום

הנכם מוזמנים בזה לישיבת הועדה העליונה להביטום,
אשר התקיים בלשכתו של מנהל מ.ע.צ. מר ג. בטיין בתל-אביב, ביום
חמישי - 21.10.65 - בשעה 15.00.

על סדר היום:

1. דו"ח על סקר התחבורה של החב' הצרפתית.
2. חכנית ארבע-חמש שנתית לפיחוח כבישים.
3. הצעה תקציב לפיחוח לשנת 66/67.
4. שונות.

ב ב ר כ ה,

יבקה לור
ס ו כ י ר א

העמק: למר מטר,
למר בטיין,
למר שטיי.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES

REPORT OF THE
COMMISSION ON THE
STATUS OF THE
PHYSICAL SCIENCES
IN THE UNITED STATES
OF AMERICA
1954

THE COMMISSION ON THE STATUS OF THE PHYSICAL SCIENCES IN THE UNITED STATES OF AMERICA was organized in 1947 by the National Academy of Sciences and the National Research Council of the National Academies. Its purpose was to study the physical sciences in the United States and to report on the status of the field and on the needs for research and education. The Commission has since that time held numerous public hearings and has received many suggestions from scientists, educators, and the public. Its report is based on the work of the Commission and on the suggestions received. It is intended to provide a basis for the development of a national policy for the physical sciences in the United States.

THE PHYSICAL SCIENCES IN THE UNITED STATES

The physical sciences in the United States have made remarkable progress in the past few decades. This progress has been the result of the efforts of many individuals and organizations. The National Academy of Sciences and the National Research Council of the National Academies have played a leading role in this progress. They have provided a forum for the discussion of the physical sciences and have provided a basis for the development of a national policy for the physical sciences in the United States.

RECOMMENDATIONS

1. The physical sciences in the United States should be supported by the Federal Government.
2. The physical sciences in the United States should be supported by the State Governments.
3. The physical sciences in the United States should be supported by the Private Sector.
4. The physical sciences in the United States should be supported by the Public Sector.

THE COMMISSION

1954

THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES
AND THE NATIONAL RESEARCH COUNCIL OF THE NATIONAL ACADEMIES
1954

מדינת ישראל

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת"א ת.ד. 20101 טל' 623271

תל אביב, מאלול חשכ"ה

20 ספטמבר 1965

30/26/1

אל : מר גרינשפן, אגף התקציבים, י - ס מס'

מאת: מע"צ, המשרד הראשי

הנדון: כבישים להתיישבות ולשובי מעוטים

מצ"ב הריני מעבירה אליך העתק טכום משיבה שנערכה במשרדי
מע"צ ת"א, ביום 23 בספטמבר 1965, בנדון.

בב ר כ ה,

ת. שניאורסון

מזכירה

העתק: מר שהמי
מר בריסקר

UNITED STATES
DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D. C. 20250

TO: DIRECTOR, AGRICULTURAL RESEARCH SERVICE
FROM: ASSISTANT SECRETARY, AGRICULTURAL RESEARCH SERVICE
SUBJECT: [illegible]

RE: [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

שנערכה ביום 23.9.65 במשרדי מע"צ בת"א בהשתתפות ה"ה:-

- אגף התקציבים

גרינשפן

- מע"צ

בריסקר

שהמי

על דעת כולם סוכם שאושרו לבצוע מירי:

600,000.- ל"י

כבישי גישה להתיישבות בהקף

500,000.- ל"י

כבישי גישה ופנימיים ליישובי מעוטנים

מר שהמי מודיע שבהתאם לסכום בין ה"ה מסר - אלנבוגן

סוכם על דרכי מימון כדלקמן:-

ה ע ר ו ת	"לגלגל"	אגף תקציבים	כבישי גישה להתיישבות
מר שייך יקדים	400,000	200,000	
200,000 ע"ח			
ה-400,000			
	250,000	250,000	כבישי מעוטנים

מר שי עומד על זה ~~אשר~~ בהשתתפות אגף התקציבים "תגלגל" ע"י מע"צ מעודפי תקציביה; מר שהמי לא מקבל את עמדה מר שי גרינשפן ומשאיר פרט זה לברור עם שובו של מר זוננשיין.

SECRET
- 100,000

SECRET
- 100,000

SECRET

SECRET
- 100,000

SECRET
- 100,000

SECRET
- 100,000

SECRET
- 100,000

SECRET
- 100,000

מדינת ישראל

64/60 - 18/2/11
ירושלים, כתשרי תשכ"ה
22 בספטמבר 1964

5320 מס'

אל: הממונה על התקציבים, משרד האוצר.

מאת: לשכת המנהל הכללי, משרד העבודה.

הנדון: כביש הקריות
מכתבו מיום 17 בספטמבר 1964

בהמשך למכתב הנ"ל רצ"ב מועברים אליך מפת כביש עורקי
מספר 21 ונתונים המתייחסים לכביש זה.

ב ב ר כ ה

א. י. א.

$$6 + 700^{00} - 10 + 1 + 700^{00} \text{ קטע בין הק"מ}$$

(נגמר 2 מסלולים עד לצומת קריות)

(1) מפה 1:1000

(2) רוחב כביש אספלט

(א) בין הק"מ 6,7 - 10,2 - 9.00 מ'

(ב) בין הק"מ 10,2 - 10,7 - 7.00 מ'

(3) נפח התנועה

(א) בין הסתעפויות עם דרכים: 2101 - 2101 - א'

תקופת הספירה: 30 - 24 אפריל 1964

יום השיא: (ה') 30.4.64 - 24993 כלי רכב

יום המינימום: (ו') 24.4.64 - 18740 כלי רכב

שבת 25.4.64 - 12882 כלי רכב

שעת השיא: 17 - 16, 30.4.64 - 1725 כלי רכב

(ב) בין הסתעפות עם דרך 2101 וצומת קריות

תקופת הספירה: 29 - 23 יוני 1964

יום השיא: (ג') 23.6.64 - 17957 כלי רכב

יום ה"מינימום": (ו') 26.6.64 - 15235 כלי רכב

שבת 27.6.64 - 7356 כלי רכב

שעת השיא: 9 - 8, 23.6.64 - 1595 כלי רכב

(4) תאונות ודרכים: (עם נפגעים)

שנה	מספר	הרוגים	פצועים	
			קל	קשה
1959	21	3	10	11
1960	24	1	17	8
1961	26	1	31	-
1962	32	3	30	7
1963 *	26	3	20	8

* במספר 26 נכללו גם 2 תאונות בצומת עם דרך מס' 2101 ותאונה אחת בצומת עם דרך מס' 2102, ביותר השנים לא נכללו תאונות בצמתים.

Section 1

Section 2

3. The third part of the document is a list of names.

4. The fourth part of the document is a list of names.

5. The fifth part of the document is a list of names.

Section 3

6. The sixth part of the document is a list of names.

7. The seventh part of the document is a list of names.

8. The eighth part of the document is a list of names.

9. The ninth part of the document is a list of names.

10. The tenth part of the document is a list of names.

11. The eleventh part of the document is a list of names.

12. The twelfth part of the document is a list of names.

13. The thirteenth part of the document is a list of names.

14. The fourteenth part of the document is a list of names.

15. The fifteenth part of the document is a list of names.

16. The sixteenth part of the document is a list of names.

17. The seventeenth part of the document is a list of names.

Section 4

18. The eighteenth part of the document is a list of names.

19. The nineteenth part of the document is a list of names.

20. The twentieth part of the document is a list of names.

21. The twenty-first part of the document is a list of names.

22. The twenty-second part of the document is a list of names.

23. The twenty-third part of the document is a list of names.

24. The twenty-fourth part of the document is a list of names.

25. The twenty-fifth part of the document is a list of names.

26. The twenty-sixth part of the document is a list of names.

27. The twenty-seventh part of the document is a list of names.

28. The twenty-eighth part of the document is a list of names.

29. The twenty-ninth part of the document is a list of names.

30. The thirtieth part of the document is a list of names.

31. The thirty-first part of the document is a list of names.

32. The thirty-second part of the document is a list of names.

33. The thirty-third part of the document is a list of names.

34. The thirty-fourth part of the document is a list of names.

35. The thirty-fifth part of the document is a list of names.

ח' פה

קדית צינורית / קדית מדוקדקת

קבוצת מדענים

240
N



מדינת ישראל

ירושלים, 10 בחשרי תשכ"ד

17 בספטמבר 1964

6320

מס'

דחוף

18.9.

אל סר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים, משרד האוצר

מאת מ"מ המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: הצעת תקציב 1965/66 - כביש עכו -
בתי זקוק

מהצעת התקציב הראשונית שהגשתי לך ביום ה' 10.9.64
נשמטה במטות - הרחבת כביש עכו - בתי הזקוק והפיכתו
לכביש דו-מסלולי. כביש זה הוא מהעמוסים ביותר במדינה,
והרחבתו היא בעדיפות גבוהה ביותר. ההוצאה המשוערת היא
כ-1 מליון ל" (בהנחה של השתתפות עיריית חיפה בכ-50%
מהוצאה).

אין אנו מתכוונים לבקש הגדלת הצעת התקציב בסכום
הדרוש, ובמועד מאוחר יותר תועבר אליכם הצעת שבוי
בתקציבו בהתאם. כן יועבר חסר הסבר המתיחס לכביש זה.

בברכה

חנן לב-כור

חנן לב-כור

העתק: שר-העבודה
מר ב. בסין, מנהל מע"ץ

מדינת ישראל

18/2/11
ירושלים, באב תשכ"ה

14 באוג' 1965

מס' 162/63

אל: מ"מ המסונה על התקציבים

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פתוח - כבישים
מכתבך מיום 30 ביולי 1965

לתוכן מכתבך הנ"ל, הנני להעיר:-

(א) כל הפרויקטים המוגשים במסגרת תקציב הפתוח של מע"צ הינם בעדיפות ראשונה. כידוע אנו מפגרים בפתוח הכבישים פגור גדול למדי, אם אגף התקציבים רוצה לבדוק עדיפויות הוא יכול לעשות זאת תוך עיון בספירות התנועה.

(ב) מהימנות האמדנים ניתנת לבדיקה קלה ע"י אגף התקציבים על בסיס בדיקת אמדן ההוצאה לקלומטר והשוואת אמדן זה להוצאות שבעבר. לצורך זה אין כל צורך לספק אמדנים לפי השכבות השונות.

ב ב ר כ ה ,

18/2/11
עודד מסר

העתק: מר ב. בסיון, מנהל מע"צ

1561/135

1966/67 1966/67

18/2/11

15,000,000	15.000.000	1
7,000,000	7.000.000	2
10,000,000	10.000.000	3
5,000,000	5.000.000	4
3,000,000	3.000.000	5
40,000,000	40.000.000	

כאשר הצריכה גדלה בשיעורים כאלה, מתעוררת השאלה, האם ההיצע העומד לרשותנו הוא בלתי מוגבל? היצע ההליום הזול הוא בהחלט מוגבל. ההליום באדמה נוצר על ידי איכולט הרדיו-אקטיבי של אורניום וכמה אלמנטים אחרים. ההליום הינו כה קל, שבדרך כלל הוא עובר לאטמוספירה העליונה מיד לאחר הוצרתו. אולם מפעם לפעם, בחנאים מיוחדים, ניתן "ללכוד" את הכמויות הקטנות של הליום הנוצרות על ידי הרדיו-אקטיבי ולצבור אותן במאגרי הגז הטבעי במעמקי האדמה. זהו המקור להליום כמחצב, וארבעה שדות גז טבעי הנמצאים בטקסס, אוקלהומה וקנזאס מהווים את עיקר רזרבות ההליום שלנו. ביחד מכילים שדות אלה כ-150 ביליון רגל מעוקב הליום, כמות מכובדת למדי אפילו בהשוואה לצריכה השנתית של 2 ביליון רגל מעוקב התזויה לשנת 1990.

אולם "התאונות הגיאולוגיות", שבזכותן עומדים לרשותנו מאגרי ההליום, יוצרות בעיות שימור ניכרות שבעטין יתכן והמאגרים יתדלדלו במהירות רבה ביותר. עם שאיבת הגז הטבעי מהמאגרים נשאב עמו גם ההליום. ניתן להפריד בין השניים על פני הקרקע, אולם אין הכרח בכך, משום שהאחוז הקטן יחסית של הליום בלתי-דליק בגז הטבעי אינו משנה או מקטין את כדאיותו של האתרון כדלק. אם אין מפרדים בין השניים, עובר ההליום לאטמוספירה עם שריפת הגז הטבעי. בצורה כזו - וכאן עיקר הבעיה - נצרך ההליום על ידי אי-שימוש וכמויות גדולות מכ י שהיו נצרכות על ידי שימוש בו. אין אפשרות למנוע שאיבת גז מהשדות הללו, שהם מקור עיקרי לכוח באיזור והדרך היחידה לשמור על מאגרי ההליום היא להפריד בין הגז הטבעי לבינו לאחר השאיבה, ולשמור עליו עד שיהיה צורך בו.

רק לאחרונה הוכרה היקפה המלא של בעיות שימור ההליום. בנוסף לדאגה עקב הגידול המהיר בצריכה, הסתבר כי רזרבות ההליום של ארה"ב הן קבועות, וכי למרות ההתרחבות העצומה בקידוחים למציאת גז טבעי ושיטות דגימה משופרות הרבה יותר, לא נחגלו בארצות הברית שדות גז טבעי המכילים הליום בכמויות רציניות מאז 1943.

ענינה של הממשלה בהליום נבע בתחילה מערכו הרב של הגז בשימושים צבאיים, ואולי גם בשל רצון למנוע מונופול פרטי, בין השנים 1921-1945 הקימה מחלקת המכרות של ממשלת ארצות הברית שורת מפעלים לאספקת הליום למטרות צבאיות ולשוק האזרחי, שהיה אז מצומצם יחסית. מתקני האחסנה הראשוניים להליום הוקמו אף הם בעיקר בשל צרכי הצבא. כדי להבטיח אספקת כמויות גדולות של הליום בשעת חרום, הקימה מחלקת המכרות, לאחר מלחמת העולם השנייה מפעלי הפרדה להליום, בכוסר ייצורשעלה במידה מה על היקף הצריכה השוטפת אז, העודשים הוצרכו לתוך מאגר גז טבעי "ריק" - המקום היחיד המסחר לאגירת ביליון רגל מעוקב של גז - לאחסונם עד שיתעורר צורך בהם.

לא היה צורך בשינויים רבים כאשר עבר הדגש בחכנית ההליום מרזרבות לצרכי הצבא לשימושים מדעיים ותעשייתיים. במקום להקים מפעלים חדשים, חתמה מחלקת המכרות על חוזים לאספקת הליום מחברות גז טבעי, שהתחייבו להקים את מפעלי ההפרדה שלהן. ייצור ההליום במפעלי הממשלה ובמפעלים הפרטיים יחד, מגיע כיום ליותר מ-2 ביליון רגל מעוקב בשנה, רמה שהיה גבוהה מרמת הצריכה השוטפת עד שנת 1990 לערך, שנה שלאחריה יוקטנו בהדרגה מאגרי השימור.

18/2/11

700	65/6	64/5	63/4	62/3	61/2	
13.0	3.0	3.8	4.1	1.7	0.4	✓
10.7	5.0	2.5	2.0	0.8	0.4	0
10.2	0.9	2.8	2.3	3.7	0.5	0
3.7	0.3	0.7	1.3	0.3	0.5	✓
6.5	2.0	2.6	1.7	-	0.2	
1.3		1.0	0.3	-	-	+
1.0		0.9	0.1			+
1.5		0.7	1.7			
2.0		1.3	0.5			✓
3.9	1.2	3.1	0.6			✓
3.2	1.5	1.7				
1.5	1.5					
3.0	3.0					
	1.0					✓
	0.5					✓
	0.3	0.3				+
	1.3					
	2.0					

הוא נמצא על ידי המדענים

הוא נמצא

22/6/11
65

*) * * * * *

353	מחלקת המבחנים				
357	מחלקת המבחנים				
358	מחלקת המבחנים				
359	מחלקת המבחנים				
360	מחלקת המבחנים				
361	מחלקת המבחנים				
362	מחלקת המבחנים				
363	מחלקת המבחנים				
364	מחלקת המבחנים				
365	מחלקת המבחנים				
366	מחלקת המבחנים				
367	מחלקת המבחנים				
368	מחלקת המבחנים				
369	מחלקת המבחנים				
370	מחלקת המבחנים				
371	מחלקת המבחנים				
372	מחלקת המבחנים				
373	מחלקת המבחנים				
374	מחלקת המבחנים				
375	מחלקת המבחנים				
376	מחלקת המבחנים				
377	מחלקת המבחנים				
378	מחלקת המבחנים				
379	מחלקת המבחנים				
380	מחלקת המבחנים				
381	מחלקת המבחנים				
382	מחלקת המבחנים				
383	מחלקת המבחנים				
384	מחלקת המבחנים				
385	מחלקת המבחנים				
386	מחלקת המבחנים				
387	מחלקת המבחנים				
388	מחלקת המבחנים				
389	מחלקת המבחנים				
390	מחלקת המבחנים				
391	מחלקת המבחנים				
392	מחלקת המבחנים				
393	מחלקת המבחנים				
394	מחלקת המבחנים				
395	מחלקת המבחנים				
396	מחלקת המבחנים				
397	מחלקת המבחנים				
398	מחלקת המבחנים				
399	מחלקת המבחנים				
400	מחלקת המבחנים				

~~18/2/11~~ 18/2/11 100

זיין הויז מאלן

אסעל - געט אסעל

אסעל און אסעל

האט אסעל . אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל אסעל אסעל

אסעל



18/2/11

אחלק - 3/3 - 1/3

קודמי תקציב פתוח
1964/65

72	שם	קודמי תקציב 1964/65	הוצאות 30.6.65-1.4.65	יתרה
01.101	סדום-אילת	620,000.-	67,755.75	552,244.25
103	ערד שפך-זוהר	221,000.-	2,316.79	218,683.21
104	נהריה חדרה	259,000.-	259,000.-	-
106	אשדות יעקב - גשר	309,000.-	153,327.12	155,672.88
110	סירה חיפה	69,000.-	-	69,000.-
111	מוצא ירושלים	117,000.-	117,000.-	-
112	חולון אזור	202,000.-	172,158.72	29,841.28
113	תל-אביב גחה	292,000.-	216,329.83	75,670.17
114	צומת אשקלון - זכר דב	7,000.-	-	7,000.-
116	תל-שוקת - ערד	157,000.-	48,912.84	108,087.16
117	גשר באר-שבע	675,000.-	12,000.-	663,000.-
121	גשר על נחל פטיש	400,000.-	-	400,000.-
130	גחה גלילות	32,000.-	32,000.-	-
02.105	שער העמקים אלונזי אבא	45,000.-	5,689.99	39,310.01
106	דיר חנא עילבון	42,000.-	42,000.-	-
132	כביש לכורזין	66,000.-	1,317.09	64,682.91
134	צומת ראם כפר זכריה	225,000.-	-	225,000.-
135	צאלים בבולות	59,000.-	-	59,000.-
137	רעים אורים	11,000.-	230.50	10,769.50
138	גיר דוד רשפים	95,000.-	23,317.18	71,682.82
139	שלח	200,000.-	632.55	199,367.45
140	להבות הבשן שטיר	150,000.-	-	150,000.-
142	כסרה ג"ח	711,000.-	129,396.82	581,603.18
04.101	רמלה צומת שמשון	3,000.-	-	3,000.-
102	פתח-תקוה רמתיים	82,000.-	11.60	81,988.40
103	עכו מרוד	54,000.-	84.20	53,915.80
106	שקת בוקר מצפה רמון	12,000.-	-	12,000.-
113	אזור אשדוד	7,000.-	789.05	6,210.95
116	סייסים לוד	11,000.-	-	11,000.-
117	זכר דב צומת גדרה	222,000.-	37,409.93	184,590.07
118	עוקף קריה גח	278,000.-	146,758.39	131,241.61
04.120	כביש אבא הלל טילבר	250,000.-	-	250,000.-
121	אשקלון אשדוד	60,000.-	60,000.-	-
123	נצרת עפולה	70,000.-	-	70,000.-
124	חיפה טבריה	188,000.-	7,021.57	180,978.43
125	באר-שבע צומת סעד	12,000.-	11,892.83	107.17
128	באר-שבע דימונה	96,000.-	96,000.-	-
135	כביש מס. 13 לנמל אשדוד	57,000.-	57,000.-	-
137	קריה בת אשקלון	108,000.-	103,493.45	4,506.55
05.101	מדידות ותכנון	489,000.-	173,275.09	315,724.91
105	סקר תחבורה בדרום	227,000.-	-	227,000.-
107	רכישה ציוד עזר	15,000.-	-	15,000.-
108	חדוש ציוד מכני	352,000.-	-	352,000.-
06.101/61	השטח קרן מניעת האונות	(-)285,000.-	-	(-)285,000.-
		7,272,000.-	1,977,121.29	5,294,878.71

STATE OF NEW YORK

1890	1891	1892	1893	1894
100	100	100	100	100
101	101	101	101	101
102	102	102	102	102
103	103	103	103	103
104	104	104	104	104
105	105	105	105	105
106	106	106	106	106
107	107	107	107	107
108	108	108	108	108
109	109	109	109	109
110	110	110	110	110
111	111	111	111	111
112	112	112	112	112
113	113	113	113	113
114	114	114	114	114
115	115	115	115	115
116	116	116	116	116
117	117	117	117	117
118	118	118	118	118
119	119	119	119	119
120	120	120	120	120
121	121	121	121	121
122	122	122	122	122
123	123	123	123	123
124	124	124	124	124
125	125	125	125	125
126	126	126	126	126
127	127	127	127	127
128	128	128	128	128
129	129	129	129	129
130	130	130	130	130
131	131	131	131	131
132	132	132	132	132
133	133	133	133	133
134	134	134	134	134
135	135	135	135	135
136	136	136	136	136
137	137	137	137	137
138	138	138	138	138
139	139	139	139	139
140	140	140	140	140
141	141	141	141	141
142	142	142	142	142
143	143	143	143	143
144	144	144	144	144
145	145	145	145	145
146	146	146	146	146
147	147	147	147	147
148	148	148	148	148
149	149	149	149	149
150	150	150	150	150
151	151	151	151	151
152	152	152	152	152
153	153	153	153	153
154	154	154	154	154
155	155	155	155	155
156	156	156	156	156
157	157	157	157	157
158	158	158	158	158
159	159	159	159	159
160	160	160	160	160
161	161	161	161	161
162	162	162	162	162
163	163	163	163	163
164	164	164	164	164
165	165	165	165	165
166	166	166	166	166
167	167	167	167	167
168	168	168	168	168
169	169	169	169	169
170	170	170	170	170
171	171	171	171	171
172	172	172	172	172
173	173	173	173	173
174	174	174	174	174
175	175	175	175	175
176	176	176	176	176
177	177	177	177	177
178	178	178	178	178
179	179	179	179	179
180	180	180	180	180
181	181	181	181	181
182	182	182	182	182
183	183	183	183	183
184	184	184	184	184
185	185	185	185	185
186	186	186	186	186
187	187	187	187	187
188	188	188	188	188
189	189	189	189	189
190	190	190	190	190
191	191	191	191	191
192	192	192	192	192
193	193	193	193	193
194	194	194	194	194
195	195	195	195	195
196	196	196	196	196
197	197	197	197	197
198	198	198	198	198
199	199	199	199	199
200	200	200	200	200

THE STATE OF NEW YORK, 1890.

12/2/77
סיכום דברים - כניסים פנימיים בגליל

השתתפו : מר רותם
מר שיין
מר א. אגמון
מר ש. גרינשטון
אליהו גל - מנהל המנהל
גל אגמון - מנהל המנהל
גל אגמון - מנהל המנהל
גל אגמון - מנהל המנהל

בשיחה שהתקיימה ב-7.8.65 בהשתתפות הרשומים
לעיל סוכם :

ארכיון המועצות האזוריות יפעיל תכנית סלילת
בניינים פנימיים ביישובים בגליל בסך של 800,000 ל"י
בשנת הכספים 65/6 בהתאם לרשימה שהוגשה לשר האוצר.
מימון התכנית יהיה כלהלן:

200,000 ל"י יממן משרד הפנים על אשבון הקציב
1966/67.

200,000 ל"י - הקצבה מיוחדת של משרד האוצר דרך
משרד הפנים.

400,000 ל"י - חלקה של המועצות היהודיות, מתוך
סכום זה ימוכנו 200 א' ל"י מתכנית רחית
הלוואות למועצות אזוריות והיתרה - 200 א'
ל"י, ע"י המועצות בשנה הבאה.

רשם

שי גרינשטון

העתק : ר. וייץ

1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900

1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
1935
1936
1937
1938
1939
1940
1941
1942
1943
1944
1945
1946
1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000

2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
2031
2032
2033
2034
2035
2036
2037
2038
2039
2040
2041
2042
2043
2044
2045
2046
2047
2048
2049
2050

א"י, ז'י כצ"ה
האיתנו רשע

הנצח! כקיום פנויים וג'ה אג'ל וז'

ש' האזני הופיני הבורי ג'נוחיתו ג'
ז'י יוס' ש'ין כצ'ר ה'צו'ק בה'ה'ה'
סכום של 550.000 ל' אג'רות הנ' .
כס' זה יבא ז'ה ש'י ת'ק'י' 667/67/67
550.000 ל' ז'ה הסוכנות 550.000 ז'ה
ג'ר' הנ'ים .

כ'י קצ'ר א'י המש'ה ז'יב (כלומר
ה'ר'ם ב'א ג'ש'י החו'ף ב'ה') י' אג'ר'
ז'ימ'ן ב'י'ני'ם . אכ'ש' אג'רות ז'את ג'ש'י
צ'י'ני'ם :

א) אש'ר'י ז'נו'ן ב'ה'ק'י'ם אג'ר'ות ה'א'ז'ר'ת'
ה'נו'ג'ר'ת ב'צ'ר' אכ'ש' וז'ש'ה ש'מו'ג'ט ז'ה ז'י
ש'י'ן . ת'מ'ר'ת ר'ח'י'ש'ת' ש'ל ש'י הש'ת'פ'י'ם
ה'צ'כ'י'ם .

ב) ז'מ'ון אג'ר'ות ה'ח'ט'ם ה'כ'פ'י' (ב'רו'ס'ת'
אש'ר'ב ג'ט'ני'ם) אג'ר'ות ה'צ'כ'ות ז'ז'ר'
ז'ה'ק ה'מ'ש'ה . ז'מ'ון נ'פ'ר' ז'ה' הסוכ'ת'
ז'פ'ר'ת' . ז'ש' אה'צ'ר' ז'את ה'ס'צ'ור ה'ס'א'ן .
ב'ק'נ'ת' ש'ה ס'י'ק' ז'מ'א'ת'
7/10/65 ז'ת'ו'ן

מס' 7

ה'תש"ז 30 באב

ה'תש"ז 30 באב

ה'תש"ז

ה'תש"ז 30 באב

ה'תש"ז 30 באב

ה'תש"ז

ה'תש"ז 30 באב

21.9.65



הסוכנות היהודית לארץ-ישראל

המחלקה להתיישבות חקלאית

חבל ההר - תת חבל הגליל

צ פ ת

טלפון 3-0291

בתשובה נא להזכיר:

להתיישבות

המחלקה

436/5

מספר

צפח. ח' האלול תשכ"ה

5 בספטמבר 1965



לכבוד

שר האוצר

שר מנהל ספיר

י ר ו ש ל י מ

נכבדי,

בעקבות בקורך כמותי הגליל ביום 2 בספטמבר 1965 ולמי בקשתך
הבני טעכיר להלן את הנתונים על הכבישים הפנימיים שיש לבצע:

הערבה כספית	אורך הכביש לבצוע	שם הישוב	המועצה האזורית
40,000.-	1900 מ"א	גורן	מעלה הגליל
50,000.-	1700 מ"א	עברון	מעלה הגליל
50,000.-	2100 מ"א	יערה	מעלה הגליל
24,000.-	800 מ"א	פקיעין	מעלה הגליל
35,000.-	1200 מ"א	אבן-מנחם	מעלה הגליל
20,000.-	600 מ"א	עין-יעקב	מעלה הגליל
30,000.-	1000 מ"א	שומרה	מעלה הגליל
70,000.-	2000 מ"א	דלתון	מרום הגליל
55,000.-	2100 מ"א	כפר-טמאי	מרום הגליל
25,000.-	800 מ"א	ספר	מרום הגליל
30,000.-	1100 מ"א	אביבים	מרום הגליל
40,000.-	1400 מ"א	טרבליות	גליל עליון
30,000.-	900 מ"א	סטולה	גליל עליון
65,000.-	2300 מ"א	מספרה-ירדן	גליל עליון
25,000.-	1000 מ"א	כפר-יוזבל	גליל עליון
20,000.-	800 מ"א	כית-הלל	גליל עליון
80,000.-	3200 מ"א	אליפלט	גליל עליון
60,000.-	2000 מ"א	דמות-נפתלי	גליל עליון
50,000.-	1300 מ"א	אלסגור	עמק-הירדן
800,000.-			סה"כ

נתונים אלה אינם כוללים הכבישים המבוצעים כעת במסגרת התקציב
של שנת 1965/66.

סימון הכבישים הפנימיים הוא מקרן משותפת: 50% ע"י הלוואות מתקציב
המחוז של משרד הפנים ו-50% מתקציב המחלקה להתיישבות של הסוכנות היהודית.

בקשת המתיישבים אליך היא לאפשר בצוע הכבישים הנ"ל עוד בשנת תקציב
זו ע"י קרוב הסימון.

תודתנו נתונה לך על טפולך בנושא זה.

נכבוד רב

מאיר ספיר

מנהל חבל הגליל

הצ"מ:

ד"ר ר. ויץ

סר א. בסין

הוכנית לשיפוצים וטלילה בבתי חדרים חדשים בכפרי המיעוטים

שם הכפר	אורך הטלילה במטרים	הצעת השתתפות הממשלה	הערות
תרשיחא	1200	60,000.-	
מעליא	600	5,000.-	
דנון	900	20,000.-	
כפר יסיף	400	15,000.-	
ג'וליס	600	15,000.-	
ירכא	4000	25,000.-	
מקר	600	20,000.-	+ שני בשרונים.
ג'דידה	650	30,000.-	
מג'דל אלכרום	1500	25,000.-	
נחף	2000	30,000.-	
ראמה	800	20,000.-	
טג'ור	800	10,000	
מג'אר	1500	30,000.-	
מכנין	1200	25,000.-	
שעב	3000	20,000.-	
טמרה	1200	32,000.-	
כאבול	2500	10,000.-	
דיר חנא	1200	20,000.-	
אבו סנאן	1200	25,000.-	
מקיעין	1400	40,000.-	
בית-ג'ן	1200	40,000.-	
כפר מנדא			
שפרעם	3000	50,000.-	
עבלין	3000	50,000.-	
גוש חלב	2000	20,000.-	
עכברה	2000	20,000.-	קוקר
פסוטה	2000	30,000.-	
כפר קאסם	800	40,000.-	
אבתאן	3000	15,000.-	קוקר
כפר קרע	2000	15,000.-	
אום אל פחם	1200	25,000.-	
באקה	1000	50,000.-	
ג'ח	1000	20,000.-	
מיסר	1200	12,000.-	
בעינה	600	5,000.-	
טנדלה-מקבלה	2000	40,000.-	
טורעאן	600	25,000.-	
סולם	3000	30,000.-	
משהד	1500	20,000.-	
נצרת העיר		100,000.-	שכונות שונות
עין מאהל	£200	25,000.-	
ביר מקסור		20,000.-	תקון באר מים וטלילה קוקר
זבידאה		20,000.-	
סעדייה		15,000.-	
חגיאג'רה		15,000.-	
קעביה		20,000.-	

ל 3/26

ה'א"ש
מ/מ
3/26

ספד 18/2/11

1. ז'ג' הולמה

הכבולים החצויים הנכנסים
העובדים

2. מ.ש.מ. לא מקבל
האחזקים שהולמה והם

מסכמים הכוללים
ב-1 מיליון ה' אלף
ש' למטה משה

סך הכל	66/67	250,000
	65/66	250,000
סך הכל	66/67	400,000
	65/66	200,000
סך הכל	66/67	200,000
	65/66	200,000

2.201

Rate rate for plants
-13127 11321 2272
2272 2272 2272

-13127 11321 2272
2272 2272 2272

2272 2272 2272

2272 2272 2272

20.23



21.

18/2/11

רשימת עבודות לשנת 1966/67 - תקציב שנת

מס' סדר	מספר הכביש	שם הכביש	מס' מ-ק"מ	מב ק"מ		עומס תנועה 1965	סוג העבודה לבצוע	ס"ח ק"מ	אומדן אלפי לי	הערות
				רוחב רוחב שוליים	רוחב שטח					
סלילה חדשה										
1		נחל - גלילות - רעננה					סלילה כביש חדש	17.0	7,500	
2	126	סירת יהודה - בריק	כביש	קורק			דפוח כביש חדש	5.5	500	בזטף השתתפות.
3	11/32	עוקף חדרה-ממ בבקע אולכח					סלילה כביש חדש	11.0 (15.0)	6,000	בשר חדרה, 2 גשרי רכבת, $5\frac{1}{2}+1\frac{1}{2}+2.3$
4	85	סדום - אילת					השלמה		7,500	
5		עמיט - שיר					עבודות עמר וגמר, כביש חדש	13.0	3,500	
6		זרנוקה-גבעה ברנר					סלילה כביש חדש	2.0	700	
7		מיצו - קריה חדשה					סלילה כביש חדש	5.0	2,000	
8		חדרה - חיפה					כביש חדש תכנון חוץ			
9		אורון - עין יתב					כביש חדש תכנון חוץ		3,000	
10		הל-אביב - אשדוד					כביש חדש - תכנון חוץ			
							ס"ח סלילה חדשה -		30,700	
תוספת מסלול										
13	1	ירושלים - שער הגיא	16.0-22.0	6-6.5		4920	שפור חוי ותוספת מסלול	4.0	3,000	
14	13	בחה - מסובים	10.9-17.3	7		10412	תוספת מסלול	6.4	5,000	כולל צמתים דו המסלולים באלוף שדה וכביש 14.
15	14	בחה - פתח תקוה	8.3-11.0	11-13		22172	הרחבה ל-6 נתיבים	2.7	1,350	לא כולל שקום הקיים
16	15	צ' טייטס - צ' מסובים	4.5-6.2	7		12624	תוספת מסלול	1.7	750	
17	21	מובקין - עכו	11.0-20.2	6.5-7		8364	תוספת מסלול	9.2	3,000	לא כולל גשר נעמן
							ס"ח תוספת מסלול	24.0	13,100	
שקום והרחבה - כבישים עורקים										
18	12	צ' כנרת - צ' ראם	0.0-5.5	6.5	1.5	5534	השלמת הרחבה ושקום	5.5	1,500	
19	13	אשדוד - אשקלון	44.5-56.5	5-6	1.5	2675	שפור חוי, הרחבה ושקום	12.0	2,500	
20	21	עכו - נהריה	20.2-28.7	5-6.5	1.5-2.0	3397	הרחבה ושקום	8.5	1,700	
21	23	מסעף אחיחוד - שיר	35.0-37.0	5	1.5	1692	הרחבה ושקום	2.0	500	
22	24	נצרת - טבריה	55.0-60.0	5.5	1.0	1514	הרחבה ושקום	5.0	1,000	
23	32	צ' בולני - מע"ר	0.0-21.6	3	1.0	250	שפור חוי, הרחבה ושקום	21.6	3,000	
24	41	בחה - טבריה	72.0-76.0	5	1.5	1238	השלמת הרחבה ושקום	4.0	1,000	
25	41	בית יוסף - בית שאן	95.0-103.0	6	1.0	455	הרחבה ושקום	8.0	2,000	
26	71	צ' מלאכי - צ' ראם	15.8-20.0	6	1.5	5459	שפור חוי, הרחבה ושקום	4.2	840	
27	72	אשקלון - טלוגות	0.0-16.0	3	1.5	912	השלמת הרחבה ושקום	12.0	2,400	
28	81	באר שבע - צ' מלאכי	33.0-64.5	5-7	1.5-3	2462	השלמת הרחבה ושקום	31.5	4,000	
29	83	באר שבע - דימונה	3.0-36.0	6	2.0	1786	הרחבה ושקום	33.0	2,000	
							ס"ח שקום והרחבה כבישים עורקים	147.3	22,440	

מס' סדר	מס' חכביש	שם חכביש	מק"מ-ק"מ	מב קיים		קומס תכנון 1965	סוג העבודה לבצוע	מ"ה ק"מ	אומדן באלמני	ח ע ר ו ת
				רוחב	עומק					
		שקום והרחבה - כבישים אזוריים								
30	114	טרפט - מנסורה	0.0-21.0	5	1-1.5	1309	שפור חוי, הרחבה ושקום	21.0	5,500	בריכת כביש חדש
31	116	אחוזת - צ' בית אורן	9.5-14.1	3	1-1.5	1305	הרחבה ושקום	4.6	1,000	
32	211	נחריה - מעלות	1.0-20.0	3-5	1-1.5	2107	שפור חוי, הרחבה ושקום (125)	20.0	3,000	
33	234	עין זיתים - קלמ	0.0-10.0	3	1	150	שקום בחלקים	40	500	
34	241	כפר אחא - אחיחור	9.0-26.0	5-5.5	1-1.5	1024	שפור חוי, הרחבה ושקום	17.0	3,500	
35	312	עין חרוד - מולדת	0.0-7.3	3	1	384	השלמת שקום והרחבה	3.7	250	
36	313	בית ושיטה - סחנה	0.0-7.0	3-4	1.2	415	שקום הרחבה	4.0	1,000	כביש חדש
37	323	יבנאל - חבור	8.0-15.9	3	1	403	השלמת שקום והרחבה	7.9	1,300	
38	326	זכרון - בית רמז	13.0-15.0	3-4	1.5	851	הרחבה ושקום	2.0	500	
39	411	קריה שמונה - כפר סאלר	0.0-10.0	3	1	525	הרחבה ושקום - 6 מ'	10.0	2,000	
40	716	סמטיה - זכריה	0.0-7.0	3-4	1.5	205	השלמת שקום ושפור חוי	7.0	1,000	
41	862	ירוחם - דימונה	0.0-14.5	4	2	256	שפור חוי, הרחבה ושקום	14.5	1,500	
							ס"ה שקום והרחבה - אזוריים	118.7	20,050	
		כ ב י ש י ג י ש								
42		למנצה					שפור וזמנה		500	פיריון חלק קדום המימון
43		לכפר חבור					שפורים		500	
44		למחזיקה					שפורים		400	
45		סחנה - בית שאן					רשמים שלוחות השלמה		165	רשמים שלוחות 165,000 השלמה
46		בקעה בית שאן					שפורים ושקום	5.5	+550	טרם סוכם חנוכה
47		לכפרי חסעומים					שפורים		1,000	לקביעה עם חבוצי
48		כבישי גישה לישובים					שפורים		3,500	לקביעה עם ארגון המועצות האזוריות
49	1708	מ.א. בדירה					שקום וזמנה	2.0	100	
50		עוקף מעפיל					שקום וזמנה	1.3	100	
51	1203	אחיעזר - זיתן - יבל					שקום וזמנה		100	
							ס"ה כבישי גישה		6,915	
52		בשרים					בשר על הירקון (12) בשר כביש 12 בשר חורכי ע"י לוד		1,500	
53		שטמבנות							1,500	
							ס"ה בשרים ושטמבנות			

30,700	30,700	סלילת חדשה
13,100	13,100	חומת סלול
22,440	22,440	שקום והחזקה - עורקים
20,050	20,050	שקום והחזקה - אזוריים
6,915	6,915	כבישי גישה
3,000	3,000	בשרים ושטמבנות
96,205	96,205	
4,000	4,000	תכנון ושונות
100,205	100,205	



18/2/1

3/11/65

המחלקה הכלכלית

המחלקה הכלכלית - 1563

הערה: היעדרות משרה מקבלת על השרה ששה שבועות.
משרה בלתי נשלמת ונשלמת על ידי.

המחלקה הכלכלית בלתי נשלמת. ו. עזרה בלתי נשלמת על ידי ששה שבועות.
א. המשרה (2) איננה נשלמת על ידי ששה שבועות. (3) המשרה איננה נשלמת.
המשרה בלתי נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

בנוסף על זה נשלמת המשרה. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת.

המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

המשרה נשלמת. (המשרה נשלמת).

3-10 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. (המשרה נשלמת)
4 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. (" ")
8 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

6 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. (המשרה נשלמת). המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
3 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
20 המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

המשרה נשלמת. 1563

המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.
המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת. המשרה נשלמת.

18/2/11

פיתוח רשת הכבישים בשנים 1961/62-1965/6

ההשקעות ברשת הכבישים באמצעות הקציב הפדינה גדלו בשנים 1961/62-1964/65 כלהלן (במליוני ל"י):

<u>1961/62</u>	<u>1962/3</u>	<u>1963/4</u>	<u>1964/5</u>
6.5	13.0	24.0	34.0

בשנה החקציב הנוכחית (65/6) יגיע תקף ההשקעה לכ-40 מליון ל"י.

להלן פירוט ההשקעה בשנים 1961/2-1965/6 (ועד בכלל):

א. כבישי גישה וכבישים אישוריים: תקף ההשקעה גדל מ-2.1 מליון ל"י בשנה החקציב 1961/62 ל-8.0 מליון ל"י בשנה החקציב 1964/65.

מבין העבודות נציין את הגדולות:

1. סלילה ושקום של רשת הכבישים בתענכים שהסתכמה בלמעלה ממליון ל"י.
 2. סלילה כביש גישה לכורזים - כמליון ל"י.
 3. סלילה כבישי גישה לכסרא, גח ובוועינה בהשקעה של כמיליון וחצי ל"י. כמו כן נמשכה עבודה ציפוויי כבישי עפר באספלט ליישובים הקלאיים בקצב מוגבר.
- ההשקעה בדרכי גישה ליישובי מיעוטים שהסתכמה בשנה 1961/2 ב-200,000 ל"י גדלה וחגיגה בשנה 1964/5 לכ-1.3 מליון ל"י.

ב. סלילה כבישים חדשים: משנה החקציב 1962/63 ועד שנה החקציב 1965/66 (ועד בכלל) יסללו כבישים חדשים באורך של כ-290 ק"מ.

הגדולות שבעבודות הן:

1. חל-שוקת - ערד - שפך הזוהר: אורכו של כביש זה כ-70 ק"מ והושקעו בו כ-10 מליון ל"י.
2. סדום - אילת: אורכו הממוכנן של כביש זה מגיע לכ-175 ק"מ. עד סוף שנה הבספים הנוכחית יושקעו בו כ-11 מליון ל"י וחושלם סלילתו עד גרופית, באורך של כ-125 ק"מ.

ג. מוספת מסלול לכבישים קיימים: הוחל בפעולה גוברת והולכת להרחבת כבישים קיימים. מדות 1962/3 ועד 1965/6 (ועד בכלל) יחוסף מסלול נסיעה נוסף בכ-60 ק"מ כביש. ההשקעות העקרויות נעשו בצירי החנועה הבאים:

1. חל-אביב-חדרה: הושקעו כ-13.0 מליון ל"י ועד סוף שנה התקציב הנוכחית הושלם והרחבתם של למעלה מ-40 ק"מ.
2. צומת חולון-צומת אזור: הושלמה הרחבתם של כ-5 ק"מ בהשקעה של למעלה משני מליון ל"י.
3. מוצא - ירושלים: הושלמה הרחבת הכביש באורך של 4 ק"מ כביש שהסתכמה בכ-4 מליון ל"י.
- ד. שיקום והרחבת כבישים: עד סוף שנה התקציב הנוכחית א ישוקמו ויורחבו כבישים (לרוחב מאמאט של 6-7 מטר) באורך של כ-200 ק"מ.

מבין העבודות הרבות שבוצעו נציין:

1. רמלה - שער הגיא: הושלמה פעולת שיקום הכביש באורך של כ-28 ק"מ ובהשקעה שלמעלה מ-5 מליון ל"י.
 2. עפולה - חדרה: הכביש שוקם והורחב מצומת מגידו ועד לגן-שמואל באורך של כ-27 ק"מ בהשקעה של כ-6.5 מליון ל"י.
 3. כנרת - טבעה: בשיקום כביש זה הושקעו למעלה מ-3 מליון ל"י.
- כמו כן בוצעו עבודות שיקום בהקף ניר בין שדה בוקר למצפה רימון, כביש עכו צפה בקטע שבין עכו לצומת אחיהוד בין באר שבע לצומת סעד ועוד.

ההשקעות בשנת התקציב הנוכחית 1965/6

עקר ההשקעות בשנת התקציב הנוכחית /נעשית באובייקטים הבאים:

1. המסך סלילה כביש טדום - אילת. (5 מליון ל"י).
2. המסך הרחבת כביש ח"א - חיפה. (3 מליון ל"י).
3. החילת הרחבת כביש אזור-גתה. (3 מליון ל"י).
4. השלמת שיקום כביש חדרה - עפולה. (2 מליון ל"י).

5. השלמת שיקום כביש טבחה - כנרת. (1.5 מליון ל"י)
6. שיקום והרחבת כביש הגישה לגמל אשדוד בסך של כ-1.5 מליון ל"י ושיקום הכביש בין אשקלון לאשדוד.
7. שיקום הכביש לבאר שבע בין צומת אחים לבית קמה (כ-3 מליון ל"י).
8. הוחל בסלילתו של כביש חדש המחבר את צומת גתה לכביש החוף בגלילות. כביש זה יאפשר חנועה מצפון הארץ, דרך כביש החוף, לדרומה, בלי לחצות את ח"א בה עומס התנועה הוא רב.

כמו כן נמשכו העבודות למניעת נחירות עקב שטפונות כשהבולטת ביניהן היא הקמת גשר על נחל באר שבע בהשקעה של כ-1.5 מליון ל"י, ועבודות השיקום והסלילה של כבישי גישה לישובים.

תכנית פיתוח רשת הכבישים לשנים הבאות:

להלן תכנית הסלילה העקרית לשנים הבאות:

1. יסלל כביש חדש בין גלילות שבכביש החוף, ורעננה, לצומת גתה. הסלילה תאפשר חנועה מצפון הארץ לדרומה ע"י עקיפת ח"א. כמו כן תוקטן סלילת הכביש את העומס בצירי התנועה הקיימים.
2. תושלם הרחבת כביש אזור - צומת גתה.
3. יורחב הכביש לאשדוד.

אנאטול

4. תושלם הרחבת כביש ח"א חיפה.
5. יסלל כביש חדש בין ערד לכביש דימונה דרך צפון.
6. יוחל בהרחבת כביש שער הגיא - מוצא.
7. תושלם סלילת כביש סדרם - אילת.
8. יורחב הכביש בין קרית ביאליק לעכו.

כמו כן תמשיך פעולת שיקום רשת הכבישים הקיימת והרחבתה כמו: שיקום הכביש בין שאר שבע למטעף הנגב; יושלם שיקום הכביש בין אשקלון לאשדוד ובין אשקלון לקרית גת; יושלם שיקום הכביש בין עכו לצפת עד פרוד; יושלם הקטע בין עפולה למגידו. ועוד.

כן תמשיכה התשקעות בכבישי גישה לישובים ולכפרי מיעוטים.

האוצר

ירושלים יג' באלול תשכ"ה
10 בספטמבר 1965

18/2/11

אל : מר ח. עילם, ט.ע.צ.

טאת : אגף התקציבים

הנדון: כביש חדרה-חיפה - הרחבת הכביש
הקיים לעומת סלילת כביש חדש

בהמשך לשיחתנו מיום 7.9.65, ולטענתך שלא
נערכה בדיקת כדאיות של סלילת כביש חדש בין חדרה
לחיפה באלטרנטיבה להרחבת הכביש הקיים ע"י ט.ע.צ.,
הנני לצטט את הכותרת לתזכיר שחובר במחלקתך ביולי
1963: "כביש חדרה חיפה: כדאיות סלילת כביש חדש
לעומת תוספת מסלול לכביש הקיים". ובגוף התזכיר:
"להלן בדיקת הכדאיות היחסית של שתי האלטרנטיבות...
וכו'; ואת סיכום התזכיר: "סלילת הכביש בתוך החוף
היא כדאית יותר" (ההדגשה שלי)..... וכו'".

למותר לציין שהציטוטים מדברים בעד עצמם.

ב ב ר כ ה

שי גרינשפון

1. The first part of the document is a letter from the President of the United States to the Congress, dated January 3, 1862. It contains a report on the state of the Union and the progress of the war.

西漢 四 卷 五

2015年12月10日

תחזית גידול הקילומטרז' הבין-עירוני וקריטריונים
כלכליים לשיקום והרחבת כבישים

א. תחזית הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני

הערכת הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני נעשתה בדרך עקיפה וזאת מחוסר מדדים ישירים לקביעתו. הוא נאמד ע"י מציאת קשר בין שיעור הגידול בכלי הרכב לבין שיעור הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני בתקופות מקבילות.

1963	1962	1961	
1,212	1,087	1,000	הקילומטרז' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אופנועים וקטנועים)
11.5%	8.7%	-	% הגידול
96,518	81,277	68,733	כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים)
18.8%	18.3%	-	% הגידול

התקבל שהיחס בין אחוז הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני ל-אחוז הגידול במצבת כלי הרכב ב-1962 היה 0,48 ואילו ב-1963 הוא היה 0,61. לצורך הערכת הגידול בקילומטרז' הבין עירוני בחמש השנים הבאות הונח שימש היחס הממוצע של 0,55 בינו לבין הגידול במצבת כלי הרכב.

להלן תחזית גידול כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים) כפי שהוערכה בתכנית חמש שנים המתייחסת למשרד התחבורה (באלפים):

1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65	
120,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכונות פרטיות
5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,8	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,8	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	1,9	5. רכב מיוחד
181,5	166,6	152,2	138,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,8%	12,3%	-	% גידול

שיעור הגידול הממוצע למשך התקופה: 10.4%

בהתאם להנחה לעיל שישמר היחס בין שיעור גידול כלי הרכב המנועיים לשיעור גידול הקילומטרז' הבין-עירוני (0,55) מתקבל שהגידול בקילומטרז' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-5,7% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכרת בגידול הקילומטרז' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11,5%. ירידה זו נובעת בעיקרה כתוצאה מהקטנת קצב הגידול של מכונות פרטיות, וזאת כתוצאה מהנחתה של גידול של 3% בתצרוכת הפרטית. קצב הגידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שנע בין 20% ל-30% לשנה, בעוד שלפי התחזית שלעיל ינוע שיעור הגידול בקצב של כ-12% לשנה.

האומדנים הנ"ל הנם ממוצעים ארציים וברור שאינם צריכים להיות תואמים את התפתחות הקילומטרז' הבין-עירוני בעורקי החברה שונים ובאזורים שונים. מחוסר נתונים מפורטים יותר התבססה עליהם התחזית עם כל המגבלות שהם פוטמים בחובם.

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON

By SAMUEL JOHNSON, Esq.

IN TWO VOLUMES. VOL. II.
LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

		1670	1680	1690	1700	1710	1720	1730	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1800
Population	Male	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600
	Female	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600
Total		2000	2400	2800	3200	3600	4000	4400	4800	5200	5600	6000	6400	6800	7200
Number of Houses		100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360
Number of Churches		10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
Number of Schools		10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

		1670	1680	1690	1700	1710	1720	1730	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1800
Population	Male	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600
	Female	1000	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3400	3600
Total		2000	2400	2800	3200	3600	4000	4400	4800	5200	5600	6000	6400	6800	7200
Number of Houses		100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360
Number of Churches		10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
Number of Schools		10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

THE HISTORY OF THE CITY OF BOSTON, FROM THE FIRST SETTLEMENT, TO THE PRESENT TIME. BY SAMUEL JOHNSON, ESQ. VOL. II. LONDON: Printed by J. DODD, in Pall-mall, 1774.

ב. קריטריונים לשקום כבישים והרחבתם (ל-6-7 מ')

בדיקת הכדאיות הכלכלית לשיקום כבישים נעשתה על בסיס סקר מצב הכבישים שהוכן על ידי מע"צ בקיץ 1963 ועל סמך מחקר שנערך בארה"ב לפיו נקבע שיעור החסכון בהוצאות התפעול של כלי רכב כתוצאה משיקום הכביש.

הונח שכבישים שסווגו בסק"ב-11 ג'2; ו-ד' (שלושת הדרגות הנמוכות ביותר מתוך שש דרגות טיב לפיהן סווגה רשת הכבישים) יגיעו למצב המקביל למצב של *Loose surface* בסקר שנערך בארה"ב. (לגבי כ-20% מהם הונח שטיפול ע"י ריבוד ותיקונים יסודיים במסגרת תקציב החזקה כבישים יחסוך את הצורך בשיקום יסודי של הכביש.)

חישוב החסכון בהוצאות תפעול כלי הרכב:

להלן טבלה המראה את אחוז החסכון בהוצאות התפעול של משאיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל ממחקר שנערך בארה"ב. במעבר מכביש המוגדר כ- *Loose surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני נתיבים. לגבי משאית חושב החסכון ביחס למהירות נסיעה של 36 מיל בשיפוע א' שבין 0 ל-3 מעלות ואילו לגבי כלי רכב אחרים חושב החסכון ביחס למהירות נסיעה של 44 מיל לשעה ובאותו שיפוע. הוצאות התפעול של הרכב מתיחסות למצב מסעה המוגדר כ-ג'2, *Loose surface* (המחלקה) לק"מ נסיעה, ונתונות כאגורות:

ה ח ס כ ו ן				הוצאות התפעול				% החסכון	
מכ"מ*	אטו-בוסים פרטיות	משאיות מוניות	משאיות פרטיות	מכ"מ*	אטו-בוסים פרטיות	משאיות מוניות	משאיות פרטיות	כלי רכב אחרים	משאיות
0.40	0.61	0.25	0.43	1.83	3.75	1.16	3.17	21.6	13.6
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.08	4.42	60.4	65.3
1.48	0.33	0.12	0.25	4.44	1.05	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.84		9.72	3.45	8.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.05						
50.5%	8.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.89						

(1) = סה"כ

(2) = הרכב התנועה ב-%

(3) = (1) x (2)

סכום שורה מס' (3) הנו 3.75 אגורות וזהו החסכון בהוצאות התפעול למכונית המשוקללת בהרכב התנועה לק"מ.

החסכון לשנה (300 ימים) למכונית משוקללת לק"מ נסיעה יהיה:

$$300 \times 0.0375 = \underline{\underline{11.25 \text{ ל"י}}}$$

ה ה ש ק ע ה

אומדני ההשקעה לגבי כל קטע כביש נלקחו מתכנית החומש של מע"צ לפיתוח רשת הכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים הוצאות תכנון, מדידות ופיקוח המהווים כ-10% מההשקעה הישירה. כמו כן יש להוסיף על ההשקעה כ-5% הוצאות בלתי צפויות. מאיוך יש להפחית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מסי העקיפין, כאשר בודקים את כדאיות השיקום למשק. מכאן שסה"כ נוסף 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

(*) מכוניות פרטיות כוללות רכב מסחרי.

1. Introduction

The purpose of this study is to investigate the effects of the proposed system on the performance of the system. The study is divided into two main parts: a theoretical analysis and an experimental evaluation.

The theoretical analysis is based on the principles of the system and the assumptions made in its design. The experimental evaluation is based on the results of the tests conducted on the system. The results of the tests are presented in the following table.

2. Experimental Results

The experimental results are presented in the following table. The table shows the results of the tests conducted on the system for different values of the parameters. The results are presented in terms of the performance of the system, which is measured by the number of errors per unit of time.

Parameter		Value		Error Rate		Error Rate		Error Rate	
Parameter		Value		Error Rate		Error Rate		Error Rate	
Parameter 1	Value 1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Parameter 2	Value 1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Parameter 3	Value 1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
	Value 3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0

The results of the tests show that the proposed system performs well under different conditions. The error rate is low and stable, indicating that the system is reliable and efficient.

The results of the tests also show that the proposed system is robust and can handle different types of input. The error rate is low and stable, indicating that the system is reliable and efficient.

3. Conclusion

חישוב הכדאיות

להלן טבלה המראה את אומדני ההשקעה, את הוצאות הפחת (מחושב ל-40 שנה) והריבית (8%), את מספר המכונות המשוקללות בהרכב התנועה שהחסכון לגביהן (לפי 11.25 ל"י לשנה למכונת לק"מ) יצדיק את ההשקעה, ואת נפחי התנועה ב-1964 שבקצב גידול של 5,7% הקילומטרו' הבין-עירוני יצדיקו את השיקום בשנים הבאות:

נפח התנועה בשנים 1964 שיצדיק השיקום בשנים הבאות:						נפח התנועה שיכסה את הפחת והריבית	פחת וריבית לשנה	(2) (1) 10%	(1) הוצאה ישירה
1970/71	1969/70	1968/9	1967/8	1966/7	1965/6				
551	582	615	650	687	726	767	9,200	110,000	100,000
777	821	868	917	969	1024	1150	13,800	165,000	150,000
1106	1169	1236	1306	1380	1459	1542	18,500	220,000	200,000
1380	1459	1542	1630	1723	1821	1925	23,100	275,000	250,000
1656	1750	1850	1955	2066	2184	2308	27,700	330,000	300,000
1931	2041	2157	2280	2410	2547	2692	32,300	385,000	350,000
2205	2331	2464	2604	2752	2909	3075	36,900	440,000	400,000

TABLE 1

Summary of the results of the analysis of the data obtained from the experiments conducted during the period from January 1, 1954, to December 31, 1954, on the effect of the concentration of the solution of the active substance on the rate of its absorption by the plant.

Concentration of the solution of the active substance, %		Rate of absorption, %		Time, hours		Total amount absorbed, %	
1	2	3	4	5	6	7	8
0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8
0.2	0.4	0.6	0.8	1.0	1.2	1.4	1.6
0.3	0.6	0.9	1.2	1.5	1.8	2.1	2.4
0.4	0.8	1.2	1.6	2.0	2.4	2.8	3.2
0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0
0.6	1.2	1.8	2.4	3.0	3.6	4.2	4.8
0.7	1.4	2.1	2.8	3.5	4.2	4.9	5.6
0.8	1.6	2.4	3.2	4.0	4.8	5.6	6.4
0.9	1.8	2.7	3.6	4.5	5.4	6.3	7.2
1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0

1. הרחבת כבישים - תוספת מסלול

נתונים והנחות

1. הגידול בקילומטרז' הבין-עירוני יהיה בשעור של 5,7% לשנה.

2. התפלגות התנועה, לפי סוג כלי הרכב, בכבישים בעלי נפח תנועה של 5,000 כלי רכב ומעלה הוא כלהלן:

11,2%	12,5%	מוניות
35,7%	39,9%	נוסעים
5,7%	6,3%	אוטובוסים
13,9%	22,3%	משאיות (גרז'א אדוואר)
16,9%	19,0%	טנדרים, דרכב מסחרי אדו
10,6%		אנונימי (גרז'א אדו)

3. מהירות הנסיעה של משאיות לא תשתנה כתוצאה מהרחבה.

4. נפח התנועה הממוצע לשעה במשך 14 שעות (בין השעות 6 בבוקר עד השעה 20.00 או בין השעה 7.00 לבין 21.00, תלוי בכביש) בכביש בעל נפח תנועה של 5,000 כלי רכב ליממה מגיע לכ- 550-600.

5. נפח התנועה במשך 14 שעות אלו מהווה כ-85% מנפח התנועה ביממה.

6. נפח התנועה בשעות הלילה - בעשר שעות היממה הנותרות - מהווה כאמור 15% מנפח התנועה ביממה ונפח התנועה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.

7. מהירות הנסיעה ב-14 השעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובנפח תנועה של כ- 550-600 כלי רכב לשעה הוא כלהלן: (עפ"י סקר מהירות שנעשה ע"י הסכניון)

57,0 קמ"ש	מכוניות נוסעים
" 61,0	אוטובוסים
" 62,5	מוניות

המהירות הממוצעת למכונית המשוקללת בנפח התנועה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היממה הנה 58 קמ"ש.

8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש (הנחה שרירותית ומקסימאלית בהתאם להגבלות על מהירות הנסיעה).

9. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,0 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.

10. החסכון למשק כתוצאה מהרחבה הוא לגבי זמן נוסעים בלבד. הערך של שעה נחסכת נאמד ב-0,86 ל"י - נתון המקובל בבדיקות כדאיות של מע"צ.

11. ההשקעה הישירה הדרושה לתוספת מסלול לק"מ כביש נאמדת ב-350,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקיפין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למשק, ולהוסיף 10% הוצאות תכנון ופיקוח ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקת הכדאיות

1. ההשקעה למשק לק"מ הרחבה (ראה סעיף 11): 385,000 ל"י.

2. בהנחה שההשקעה מתכלה לאחר 40 שנה, ובהנחה של שיעור ריבית בגובה של 8% תהייה ההוצאה השנתית 32,300 ל"י = $(385,000 \times 0,0839)$.

3. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים ביצדיק ההשקעה הוא:

$$0,86 = 37,558 \text{ ל"י} : 32,300 \text{ שעות}$$

4. חישוב החסכון: (הבדיקה מתיחסת לנפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה).
א. נפח התנועה הרלבנטית לחסכון בזמן נוסעים (לא כולל 22.3% תנועת משאיות): $9000 \times 77.7\% = 6993$

ב. חישוב מספר הנוסעים הממוצע למכונית (לא כולל משאיות):

סוג הרכב	(1) מספר הנוסעים	(2) משקל בנפח התנועה	(3) (1)×(2)
אוטובוס	35	8.1%	2.8
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0
סנדר ורכב מסחרי	1	24.5%	0.2
מוניות	6	16.1%	1.0
			<u>5.0</u>

מספר הנוסעים למכונית = 5.0

ג. זמן הנסיעה והחסכון (בשניות) לק"מ נסיעה למכונית במהירויות הבאות:

החסכון בשניות:		זמן הנסיעה בשניות במהירויות הבאות		
(2)-(3)	(1)-(3)	(3)	(2)	(1)
		75 קמ"ש	67 קמ"ש	58 קמ"ש
6	14	48	54	62

ד. מספר השעות הנחסכות ביממה:

ב-14 שעות היממה העמוסות (או 85% מנפח התנועה) החסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 14 שניות. (*)

סה"כ השעות הנחסכות ליממה יהיה (לפי 300 ימים בשנה):

$$6993 \times 300 \times 5 \times (0.85 \times \frac{14}{3600} + 0.15 \times \frac{6}{3600}) = 37,296 \text{ שעות}$$

5. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שמכסה ההשקעה הוא 37,558 שעות (ראה סעיף 3) בעוד שמספר השעות הנחסכות לפי נפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה מגיע ל-37,296 שעות.

להלן טבלה המראה את נפח התנועה כיום שיצדיק את ההרחבה בשנים הבאות בהנחה שהגידול בקילומטרו הבין-עירוני יהיה בשעור של 5.7% לשנה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6454	6822	7211	7622	8056	8515	9000

(א) להנחת השלדה: ב 10 ימים היממה הנסיעה (א) 14 שניות הנסיעה (ב) 6 שניות
החסכון 37,296 שעות הנסיעה למכונית הוא 6 שניות.

1. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

2. ΔH is a state function, and its value is independent of the path taken.

	(1)	(2)	(3)
	Enthalpy	Enthalpy	Enthalpy
Reactants	0	0	0
Intermediate products	1	1.12	1.2
Final products	2	1.2	1.2
Enthalpy	0	1.12	1.2

$\Delta H = \text{Enthalpy of products} - \text{Enthalpy of reactants}$

3. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

Enthalpy of reactants	Enthalpy of products
0	1.12
1.12	1.2
1.2	1.2

4. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

5. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

6. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

7. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

8. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

9. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

10. ΔH is defined as the difference between the enthalpy of the products and the enthalpy of the reactants, at the same temperature and pressure.

Enthalpy of reactants	Enthalpy of products
0	1.12
1.12	1.2
1.2	1.2

מ"מ מלידת הרעה המקצועית
להכנת חוכניה הטלוח לכבישים
26.7.1965

מ. שוחמי, מע"צ יו"ד

ה. עילם "

ז. אלנבוגן, אגף התקציבים

ב. יפה ברוך "

י. שול, רשות התכנון

משתתפים ת"ח :

א. בן אפרים, מנכ"ל

חסר :

1. הובאה ליועצת חברי הועדה, הנחיה וועדה המנכלית להכין חוכניה בהיקף של 300 מליון ל"י.

2. סוכס שכל אחד מתגורמים המשתתפים בוועדה המקצועית יכין הצעה של הנושאים שלדעתו הם עדימים ושיט לכולל אותם בחוכניה.

3. כחומר עזר להכנת החוכניה ישמשו הנחונים שהוגשו ע"י מע"צ ודוח החברה הצרפנית.

3. הגורמים השונים יגישו את הצעותיהם תוך שבועיים ולא יאוחר מ-15.8.65.

על מנת לתת לחברי הועדה אפשרות לעמוד החומר, הועדה ההכנס לשיבתה הבאה כשבוע לאחר המועד הנ"ל.

18/2/11

18/2/11
18/2/11
18/2/11

18/2/11 2.8 : 318 18/2/11

0.4 + 0.2 : 18/2/11 x 18/2/11

18/2/11 1 : 18/2/11 (3)

0.25 + 0.25 : 18/2/11 x 18/2/11

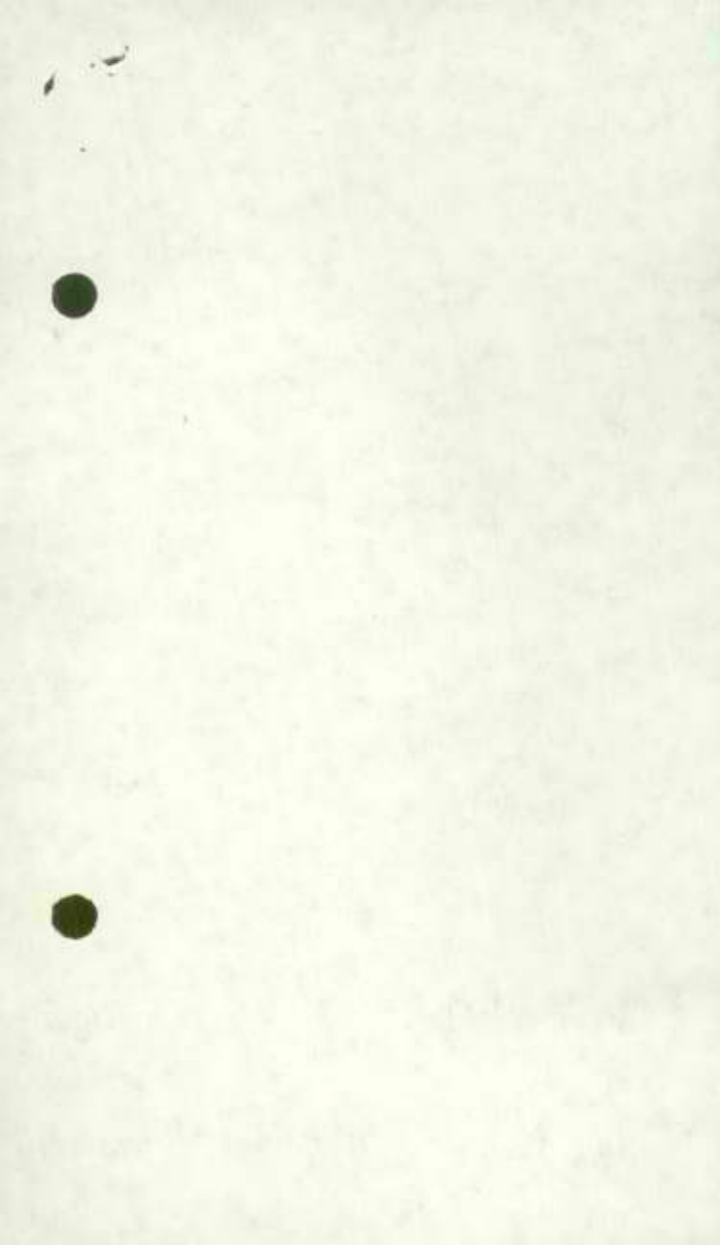
— x —

18/2/11 18/2/11 18/2/11

18/2/11 1.5-1.45 18/2/11

1869/66 + 1864/65 18/2/11 1866/67

18/2/11 0.6 + 1.5 1864/67 18/2/11



1. $\overline{N}$

(1) כדים סלטים בקטע היגא-מחולת

א.ר.ס - א.ר.ס

(2) גיטת סלטים א.ר.ס

מ.ק.ק.ד.

כדישים קינחיים

א.ר.ס - א.ר.ס



1.75

1.4

~~1.54~~

= 0.14

0.2

0.98
8 x 4.10



14

10.12.2013

6

5

13.12.2013

[Handwritten notes in Arabic script]

מדינת ישראל

18/2/11
ירושלים, י"ח בכסלו תשכ"ה
23 בנובמבר 1964

מס' 6320

אל: מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים, משרד האוצר.

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה.

הנדון: השתתפות תקציב פתוח כבישים בתקציב רגיל
תכנון ופקוח

בהמשך לשיחתנו בנדרון, הריני להודיעך:

(א) לפי מיטב ידיעותי לא היתה כל התחייבות מצד משרד
העבודה להגדיל ההשתתפות הנ"ל לעומת המסוכס בשנת
1964/65.

(ב) במידה ופוכח שאכן היתה התחייבות כנ"ל, אסכים שהסכום
שלגביו היתה התחייבות יורד מהסכום הנוסף שהובטח לנו
לפתוח כבישים.

ב ב ר כ ה

10/83/1

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין, מנהל מחלקת עבודות צבוריות.

RECEIVED, 11 OCT 1964
OFFICE OF THE
ATTORNEY GENERAL

LETTER OF TRANSMITTAL, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.
RE: 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.

RE: 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.
11 OCT 1964

11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.

11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.
11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.

11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.
11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.

11 OCT 1964

11 OCT 1964

11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964, 11 OCT 1964.

18/2/11

סקר התחבורה היבשתית

הועדה המקצועית - ועדת משנה לכבישים

50/158

9.9.1965

הערות ועדת המשנה לכבישים לטיוטת הדוח הסופי של סקר התחבורה היבשתית.

חברי הועדה: ה"ה ח. עילם - מ"צ, יו"ר

ש. גרינשפון - אגף החקציבים

א. בן אפרים - משרד התחבורה

בן שאול - משרד התחבורה

ע. עמיר - רשות התכנון הכלכלית

העמוד	הנושא	הערות
2.9	מקדם הגמישות של השתנות קילומטר "הרכב לעומת גידול מס" כלי הרכב	מחבקים לפרט את השיטה שלפיה הגיעו לקביעת המקדם הנ"ל.
3.107	החזקת כבישים	1. להראות את הקשר בין הוצאות ההחזקה המשתנות לבין עומס התנועה ומצב הכביש וכן לפרט את מרכיבי הוצאות ההחזקה המשתנות והקבועות. 2. להראות כיצד מחשבים את הוצאות השנתית הכוללת להחזקה, ואם זה כולל הוצאות בלתי ישירות כגון מעבדות. 3. החלק המיועד לתיקונים יסודיים מתוך מרכיבי ההחזקה מקיף בהתאם להצעה 10% כל 10 שנים, דהיינו 1% לשנה, נבקש לבחון מקדם זה שנית. 4. לבסס את ההמלצות בקשר לרמת ההחזקה מבחינה כלכלית.

העמוד	ה נו ט א	ה ע ר ו ת
3.109	שיקום הרשת הקיימת	הומלץ להביא את הכבישים הארציים הקיימים לרוחב ומבנה סטנדרטיים. יש לבסס את ההמלצה מבחינה כלכלית ולהראות מאיזה נפח תנועה כדאי לבצע את השיקום וההרחבה.
3.121	קיבולת כבישים	1. לא ברור אם הסטנדרטים לקיבולת כבישים סניחנו, מחיטים לרכב מעורב או ליחידות רכב איקזיולנסיות (P.C.U), 2. הסטנדרטים הבינלאומיים הותאמו לתנאי הארץ בהתחשב במשקל המסאות ונפח התנועה בטעט הטיא כפי שהם קיימים כיום. עם גידול דרגת המוטוריזציה שני אלמנטים אלה עלולים להסתנות. מחבקים להסביר כיצד מספיעים הגורמים הללו על קיבולת הכבישים. 3. המלצות לגבי המהירות המקסימלית המותרת לתנועה בכבישים בהתאם לרוחבם, ואם יש מקום לקביעה מסירות מינימלית בכבישים מסוימים. כמו כן אם יש מקום למנוע נסיעת מסאות בכבישים מסוימים או בטעות מסוימות. 4. לבסס את ההמלצות בקטר לקיבולת כבישים מבחינה כלכלית. מבקשים תחטיב לאלטרנטיבה של הרחבת הכביס הקיים לעומת סלילת כביס החוף החדש והרחבתו, תוך נחות התפתחות התנועה והתפלגותה בין שני הכבישים.
5.10	כביס חדרה - חיפה	

Date	Time	Description
------	------	-------------

11.5	10:00 AM	1. Arrived at the office at 10:00 AM. 2. Checked the mail and found 5 letters. 3. Started working on the report for the meeting.
------	----------	---

12.0	11:00 AM	1. Finished the report for the meeting. 2. Had a meeting with the team. 3. Discussed the progress of the project.
------	----------	--

13.0	12:30 PM	1. Had lunch with the team. 2. Started working on the presentation. 3. Reviewed the data for the presentation.
------	----------	---

14.0	1:00 PM	1. Finished the presentation. 2. Had a meeting with the client. 3. Discussed the next steps for the project.
------	---------	---

15.0	2:00 PM	1. Started working on the report for the meeting. 2. Reviewed the data for the report. 3. Finished the report for the meeting.
------	---------	---

16.0	3:00 PM	1. Had a meeting with the team. 2. Discussed the progress of the project. 3. Finished the meeting at 3:00 PM.
------	---------	--

ה ע ר ו ת	ה נ ו ט א	ה ע מ ו ד
בהתאמת מהירות התנועה בצרפת לארץ לא החשבו בהבדלי טעות הטיא.	מהירות התנועה	5.13
מבקשים בסוס נוסף לקביעת ערך הזמן: א. ערך הזמן הנחסף ב. לאיזה חלק מהזמן הנחסף לחת ביטוי תחסיבי	ערך הזמן	5.14
לאוטובוס נלקח ממוצע של 45 נוסעים, לפי נתוני מסדר התחבורה, הממוצע לאוטובוס בינעירוני הוא 35 נוסעים.	מספר הנוסעים באוטובוס	5.14
מחקרים רבים בארצות שונות מראים שקיים קשר בין מצב הכביש, רוחבו ועומס התנועה לבין מספר התאונות וחומרתן. נראה לנו שאין להתעלם מגורם זה הן בקביעת הקיבולת לכבישים והן בניחות הכלכלי.	תאונות דרכים	5.15
בחיטובי הכדאיות נלקחו בחשבון 360 ימי תנועה לשנה, יש להתחשב ב-300 ימי תנועה כיון שמקדמי החסכון אינם רלבנטיים לתנועה בשבתות בגלל נפח התנועה והרכבה.	החסכון השנתי	5.17
ההמלצות בקשר לכדאיות הרחבה כבישים לשלושה נתיבים בשלב מעבר ל-4 נתיבים לא בוסנו מבחינת כדאיות כלכלית. מע"צ הביטה מחקר השולל ביטה זו מנקודת ראות כלכלית, יש גם להביא בחשבון את בעיות הבטיחות שיוצרו במיוחד לאור ההצעה שהרחבה תיעשה חוץ ויתור על השוליים (ראה מפה - תחכים סיפוסיים).	כבישים עם שלושה נתיבים	5.27

1. The first part of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the problem and the objectives of the research.

2. The second part of the report is a detailed description of the methods used in the study. It includes a discussion of the experimental design, the data collection procedures, and the statistical analysis techniques.

3. The third part of the report is a presentation of the results of the study. It includes a discussion of the findings, a comparison of the results with previous research, and a conclusion about the significance of the study.

4. The fourth part of the report is a discussion of the implications of the study. It includes a discussion of the practical applications of the findings, a discussion of the limitations of the study, and a discussion of the need for further research.

5. The fifth part of the report is a summary of the study. It includes a brief overview of the main findings and a final statement about the significance of the study.

6. The sixth part of the report is a list of references. It includes a list of all the sources used in the study, including books, articles, and other documents.

7. The seventh part of the report is an appendix. It includes any additional information that is relevant to the study, such as raw data, detailed calculations, or other supporting materials.

8. The eighth part of the report is a conclusion. It includes a final statement about the significance of the study and a recommendation for further research.

9. The ninth part of the report is a list of figures. It includes a list of all the figures used in the study, including graphs, tables, and other visual aids.

10. The tenth part of the report is a list of tables. It includes a list of all the tables used in the study, including data tables, summary tables, and other tables.

11. The eleventh part of the report is a list of abbreviations. It includes a list of all the abbreviations used in the study, including acronyms, initials, and other abbreviations.

12. The twelfth part of the report is a list of symbols. It includes a list of all the symbols used in the study, including mathematical symbols, units, and other symbols.

העמוד	ה נו ט א	ה ע ר ו ח
		ענין זה של הרחבה ל-3 נתיבים מתיחס לכבישים הבאים:
		רעננה - בית ליד
		טער הגיא - רמלה
		ראסון לציון - צומת בילו
		רמלה - צומת ראם
5.52	כביש מוצא - טער הגיא	1. הוצע לסלול את הכביש ברוחב 6.5 מ' אפלט למסלול ו-2 מ' סוליים, לא ניתנה הנמקה לחריגה מהסטנדרט במקרה זה.
		2. האם אין מקום לחשב מקדמים מיוחדים לאוטו-בוסים במקום לצרף אותם לרכב הקל מבחינת מהירות.
		3. לפרט את התחסיב שלפיו נקבע סמינהרת הקסטל אינה כדאית.
5.94	כביש ראסון לציון-צומת בילו	התנועה בכביש זה נוסאת אופי בינעירוני ולא עירוני כפי שצוין בדוח, מהנחה זו נובעות מסקנות בקשר לכדאיות ההרחבה ל-3 או 4 נתיבים.
5.95	אסדוד - מלאכי	סלוטת הקטעים: זכר דב-אסדוד, כנות מלאכי וזכר דב - כביש 12 כבר בוצעו לכן אפשר להוריד אותם מתוכנית הפיתוח המוצעת.
5.96	בדיקות כדאיות	לא נערכו בדיקות כדאיות להסקעות בכבישים הבאים
		1. ספך זוהר - צומת אילח
		2. רמון - גרופית
		3. אסקלון - קרית גח
		4. חצב - נתיבה
		5. באר טבע - צומת הצגב - ניצנה
		6. אסקלון - ארז (אין להתבסס על התנועה בקטע הקודם אסדוד - אסקלון)

NAME	DATE	TIME
------	------	------

THE FOLLOWING IS A SUMMARY OF THE RESULTS OF THE

ANALYSIS OF THE

DATA OBTAINED

ON THE

TESTS

1. The results of the tests show that the

2. The results of the tests show that the

3. The results of the tests show that the

4. The results of the tests show that the

5. The results of the tests show that the

6. The results of the tests show that the

7. The results of the tests show that the

8. The results of the tests show that the

9. The results of the tests show that the

10. The results of the tests show that the

11. The results of the tests show that the

12. The results of the tests show that the

העמוד	ה נו ש א	ה ע ר ו ת
5.101	כביש אורון-עין יהב	בדוח הועלתה האפשרות לסלול את הכביש בשלב ראשון ללא אספלט בשנים 1965 - 1969, הצעה זו לא קבלה ביטוי בחוכנית ההסקעות.
6.4	חוכניות ההסקעה השנתיות	להסביר את הקריטריונים שעל פיהם נקבעה חלוקת הביצוע של העבודות לאורך השנים.
15.1	כבישים מהירים	1. היציאה הצפונית (a) בקביעת חוכנית ההסקעה והעתוי לא הובאה בחשבון סלילה מורסה רעננה. 2. היציאה הצפונית והצפון מזרחית (b) יש להתחשב בכך שכביש 14 עתיד להיות מוסלם ל-6 נתיבים, כמו כן כביש מורסה-רעננה יטה חלק מהתנועה מכביש 14. 3. היציאה הצפונית והצפון מזרחית (c) כביש נחל איילון - כביש זה לא יוכל להיות מוסלם מבחינה מעשית לפני 1972-73. בדוח הומלץ לבצעו בתקופת החומש הראשונה. כיצד תשפיע דחית הביצוע של פרויקט זה על יתר חלקי החוכנית מבחינת לוח הזמנים. 4. היציאה המזרחית והדרום מזרחית (d) רצוי לבדוק אם כביש 13 אינו יכול להיות אלטרנטיבה לתנועה צפון - דרום בנתיבי איילון, בכדי להשאיר נתיבים נוספים בכביש איילון לתנועה הפנים מטרופוליטאנית ובגלל ההבדלים בהוצאות הסלילה.

העמוד	הנושא	הערות
		5. היציאה הדרומית (e) בחישוב הקיבולת הנוכחית של הכבישים 13, 16 התחשבו בהם ככבישים עירוניים בעוד שהתנועה בשני הכבישים הללו נוסעת אופי בינעירוני. יש גם להתחשב בפיתוח המיוחד של אסדוד ולא להסתפק בהכפלת התנועה הקיימת בממוצע הארצי.
		6. היציאה המזרחית, הדרום-מזרחית והדרומית (f) התנועה מזרחית לצומת חולון כלולה בתנועה מזרחית לצומת אזור לכן יש כאן כפילות. החקון יביא לשנוי ההערכה לגבי מספר הנתיבים הדרומיים לת"א-לוד ולוד-צומת נשר.
15.7	תחזית גידול התנועה בכבישים	בפרק הכבישים המהירים, מדד הגידול בתנועה בכבי-סים נקבע ל-175 ב-1970 ו-275 ב-1975 לפי ההערכה הגבוהה. בההערכה הנמוכה נקבע המדד של 150 ל-1970 ו-216 ל-1975 כאשר הבסיס הוא 1964. לא ברור כיצד זה מתייחס עם ההערכות שניתנו בכרך הראשון ושקבעו גידול פי שלושה לפי ההערכה הנמוכה ופי 4 לפי ההערכה הגבוהה בין השנים 1963-1974. נכון זה של גידול התנועה הוא בעל חשיבות מכרעת בקביעת תוכנית הכבישים המהירים ולוח הזמנים.
	הערה כללית	רצוי להכין טבלה מרכזת לכל הקטעים שנדונו בסקר לפי נפח התנועה הנוכחי, הרכב התנועה ותחזיות ל-1969-1974 לפי הערכה גבוהה ונמוכה, ונפח התנועה בשעת השיא.

האוצר - החשב הכללי

18/2/11
ירושלים יו"ב באב תשכ"ה

15.8.65

דחף

דחף

אל: מר ע. מרדכי, מהנדס מחוז פ"צ, רח' הנביאים, י-ם

מאת: ש. ארזי, יו"ר ועדת הדיוור המרכזית, י-ם

הנדון: סיכוב כביש ע"י משרד ראש הממשלה.

הבוקר קיחה תאונה בסיכוב הנ"ל. הנני מונה אליך פעם
נוספת לבצע ללא דיחוי את תיקון הסיכוב.

התקציב למטרה הנ"ל הועבר למע"צ ב- 30 באפריל 1965.

ב כ ר כ ה,

(=) שלמה מרדכי

ש. ארזי

יו"ר הועדה

הדפוס: מנכ"ל, משרד ראש הממשלה
מנהל מע"צ, חל-הביב
אגף התקציבים, האוצר ✓

האוצר

ירושלים י"ט בתמוז תשכ"ה
30 ביולי 1965

18/2/11

אל : המנהל הכללי, משרד העבודה

מאח: מ"מ הממונה על התקציבים

הנדון: תקציב פיתוח - כבישים
מכתב 182/63 מיום 13.7.65

לצערנו, נאלצים אננו לחלוק על הסיפא של מכתבך הנ"ל.

מתקידיו המרכזיים של אגף התקציבים, במסגרת הכנסת הצעת תקציב המדינה הם:

1. קביעת סדר עדיפות בין-משרדי של פעולות הממשלה, במטרה לחלוקה אוטומטית של אמצעי התקציב לפעולות המבוצעות באמצעות משרדים שונים.

2. בדיקת מהימנותם של האומדנים הכלוליים בהצעת התקציב.

3. חתירה לביצוע פעולות הממשלה המינימום של הוצאות.

4. דאגה להפגה שלא כהלכה האפשר של חוכן פרטי התקציב המוצגים לאשור הכנסת והממשלה.

מסיבות אלה מבוצעים ע"י אגף התקציבים על דעת הממשלה, הכנסת והציבור ולמנוע, לצורך מילויין ראשי אגף התקציבים לבקש ולקבל ממשרדי הממשלה את כל החומר והנתונים הדרושים לו לפי מיטב הבנתו למילוי תפקידיו הלגיטימיים על הצד הטוב ביותר.

בעקבות השבתן עברנו שניה על חוכן תזכירנו מיום 3.6.65 ונתחבר לנו שוב כי כל הנתונים שביקשנו נמצאים בחלט במסגרת הדרושה למילוי תפקידיו הלגיטימיים של אגף התקציבים. משיך, אין בהם דבר כדי למנוע במסגרות משרד העבודה בחכנון והגשת הצעת התקציב של משרדו.

אי-לכך נאלצים אננו לעמוד על דרישתנו כי הנתונים הפנויים במכתבנו מיום 3.6.65 יסופקו לנו במלואם.

ב ב ר ה

א. אגמון
ב/הממונה על התקציבים

העמק: שר האוצר, בצירוף העמק מכתב מנכ"ל משרד העבודה מיום 13.7.65, ומכתבנו מיום 3.6.65.

4/2/3

THE SECRETARY OF THE
TREASURY

WASHINGTON, D. C.

TO THE HONORABLE THE SECRETARY OF THE TREASURY

FROM THE HONORABLE THE SECRETARY OF THE TREASURY

RE: [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

4/2/3

[illegible]

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות

תכנית הפיתוח לכבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

אלול תשכ"ה

ספטמבר 1965

תוכנית הפיתוח לכבישים

1972 - 1967

אלפי ל"י

סוג העבודה

73,000

1. כבישים חדשים

170,000

2. שקום רשת קיימת

4,000

3. גשרים

25,000

4. כבישים אזוריים

20,000

5. כבישי גישה

6,000

6. נחיבי איילון

7,000

7. ציוד

305,000

45,000

בלתי נראה מראש

350,000 טה"כ

4 - שטח נאמלץ

- 2

2 - יללח קטט קינטיקטל

מס' סדר	גורם - גלילות - רעננה	ה כ ב י ש	אורך	אומדן נאלפרי ל"י	ה ע ר ו ת	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צמחים דו מפלסיים
1	גורם - מורשה, 5 ק"מ, 2 מסלולים, 6.0 ק"מ	6.0	13-15	8,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צמחים דו מפלסיים
2	גורם - מורשה-גלילות, 6 ק"מ, 1 מסלול, 5.5 ק"מ	5.5	18	7,500	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
3	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 3.5 ק"מ	3.5	10-12	8,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
4	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 13.0 ק"מ	13.0	10-12	6,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
5	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 10.5 ק"מ	10.5	44	20,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
6	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 10.5 ק"מ	10.5	7	1,500	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
7	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 10.5 ק"מ	10.5	55	11,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
8	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 10.5 ק"מ	10.5	22	5,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'
9	גורם - מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 10.5 ק"מ	10.5	73,000	73,000	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'	כרלל צ' ז' כרלל צ' ז' כרלל צ' ז'

שקום והרחבת כבישים קיימים

ה ע ר ו ת	אומדן אלפי לי	אורך הקטע ק"מ	סוג העבודה	עומס הנדסה		עומס הנדסה נוכחי		רוחב קיים מ'	שם הקטע	הקטע מ' ק"מ	מספר הכביש	מ' סדר
				1972	1967	שנה	הספירה					
צ' דו-מפלסית באזור ומעברים לראשון לציון ונס ציונה	5,000	9	הוספת מסלול	15777	*	1965	8901	7	צ' אזור - נס ציונה	29.8-20.8	13	1
הוספת מסתם ב-17.5 מיליון לי	16,300	13.5	"	8691	5953	1965	4920	6-6.5	שער הגיא - מונא	22.8-7.5	1	2
מזה 1.2 מיליון לי ב-1965/66, בשנת דורי בלבד	3,200	4.0	"	8691	5953	1965	4920	7	שער הגיא - צ' שמשון	28.0-22.8	3	3
לא יורחב ל-2 ממלולים בגלל הכביש החדש יפו - נס ציונה	1,300	6.5	שקום והרחבת ל-7 מ'	20078	13752	1965	11365	6-6.5	צ' בית דגון-צ' נס ציונה	14.0-6.5	16	4
לא כולל קטע בחור גדרה	2,000	7.7	"	4830	3308	1964	2487	5	רמלה - צ' בילו	23.5-14.8	12	5
קטע 64.0-54.0 בוצע. הוספת כולל הסדר צ' יובל גד	2,000	8.0	"	12839	*	1965	4915	6	צ' בילו - גדרה	14.8-5.5	12	6
	3,500	13.0	"	4440	*	1965	2675	5-6	אשדוד - אשקלון	67.0-44.0	13	7
השלמה	4,000	15.2	"	1691	1158	1964	871	5.5	צ' נחשון - צ' ראם	35.2-20.0	71	8
שפור החוי	4,000	25.0	"	3155	2161	1965	1786	6	באר שבע - דימונה	35.4-0.0	83	9
השלמה	4,000	22.3	"					4-6	שפך זוהר - צ' אילת	92.0-69.7	83	10
	4,000	26.0	"					4-7	ירוחם - רמון	-33.0	86	11
שפור החוי	8,000	32.5	"	1353	1269	1965	1049	5	ניצנים - חליץ - מעד	32.5-0.0	73	12
	6,000	20.9	"	2311	1583	1964	1190	5	פורידיס - מנטורה	20.9-0.0	114	13
	6,000	20.6	"	2873	1968	1964	1480	5-6	מגידו - מנטורה - ג'למי	20.6-0.0	242	14
	4,000	11.3	"	4095	2805	1961	1585	7	מגידו - עפולה	59.8-47.9	32	15
	15,000	47.9	"					3-6.5	צ' עפולה - צ' פרוז	47.9-0.0	32	16
	6,000	23.5	"	2987	2046	1964	1538	5-7	צ' פרוז - מבול כרם	53.2-29.7	23	17
	6,000	8.7	הוספת מסלול	14115	9668	1965	7990	6.5-10	חיפה - צ' העמקים	13.2-4.5	24	18

1.8
8
1440

13.2
 15.8

 19.1

ה ע ר ו ת	אומדן אלפי לי	רוחב הקטע ק"מ	סוג העבודה	עומס הנדסה		עומס הנדסה נוכחי		רוחב קיים מ'	שם הקטע	הקטע מק"מ ע"מ	מספר הכביש	מס' סר'
				1972	1967	שנה	הרכב מס' כלי הספירה					
ה ע ר ו ת	17,000	55.8	7-7					5 - 7	צ' העמקים - סבריה	69.0-13.2	24	19
	3,000	10.3	הוספת מסלול	16310	*	1965	8364	6.5-7	מוצקין - עכו	20.2-9.9	21	20
	2,000	8.5	7-7	6000	4110	1965	3397	5.5-6.5	עכו - נהריה	28.7-20.2	21	21
	5,000	16.0	"	2187	1498	1965	1238	5 - 7	בית שאן - כנרת	103.0-73.0	41	22
	15,000	52.0	"	3270	2240	1964	1684	4 - 6	כפר נחום - ממולה	52.0-0.0	41	23
ה ע ר ו ת	3,700	8.5	"	13980	9575	1964	7199	6	צ' נט ציונה - צ' בילו	21.9-13.4	16	24
	775	3.1	"	8413	5762	1965	4762	4 - 7	כביש 13 - תל המזמר	5.5 - 2.4	142	25
	3,160	15.8	"	6113	*	1955	2658	5	אסקלון - מלאכי	15.8-0.0	71	26
	2,975	8.5	4-4 נתיבים	16320	*	1964	4800	5 - 7	רמת גן - ברצליה	11.5-3.0	141	27
	5,620	37.2	7-7	3194	2188	1964	1645	5 - 7	נצרת-עפולה-בית שאן	37.2-0.0	31	28
ה ע ר ו ת	4,000	16.0	"	1803	1235	1963	846	4	ספר עט - אחיהוד	30.0-14.0	241	29
	3,470	17.5	"	377	258	1961	146	3	בית אורן - אליקים	31.5-14.0	116	30
	4,000	12.0	"	2051	*	1964	1332	3 - 5	בילו - כביש 71	33.9-21.9	16	31
	170,000											

202
—
200
22

22

22

91/16

מס' תעודות		מס' תעודות	
מס' תעודות	מס' תעודות	מס' תעודות	מס' תעודות
1	מס' תעודות	1	מס' תעודות
2	מס' תעודות	2	מס' תעודות
3	מס' תעודות	3	מס' תעודות
4	מס' תעודות	4	מס' תעודות
5	מס' תעודות	5	מס' תעודות
6	מס' תעודות	6	מס' תעודות
7	מס' תעודות	7	מס' תעודות
8	מס' תעודות	8	מס' תעודות

1872/11

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות

פיתוח כבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

תמוז תשכ"ה

יולי 1965

פיתוח רשת הכבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

החומר המוגש להלן מורכב מהפרקים דלקמן:

1. נתונים בסיסיים:

א. נתונים על כל כבישי הרשת הארצית והאזורית; עומס התנועה הנוכחי, החזוי לשנת 1971 ורוחב המסעה הקיים לפי קטעים, ספירות התנועה מנוססות על הנתונים האחרונים על הלטבה המרכזית לסטטיסטיקה.

ב. עוקפי ערים

ג. הרחבה ושיקום גשרים

ד. צמתים דו מפלסיים

ה. דרישות צה"ל לשיקום וסלילת כבישים

2. שקום והרחבת הרשת הקיימת

1. הסטנדרטים אשר שמשו בסיס לקביעת חבנית השקום וההרחבה על הרשת הקיימת הם כדלקמן:

א. הרוחב הסטנדרטי לכביש עם עומס תנועה של 600 - 1200 כלי רכב ליממה הוא 6 מ' מסעת אספלט ושוליים מיוצבים של 2 מ' מכל צד, סטנדרט זה נקבע ע"י הבנק העולמי ובבדקה התאמתו למשק הישראלי מבחינה כלכלית.

ב. הרוחב הסטנדרטי לכביש עם עומס תנועה של 1200 - 10000 כלי רכב ליממה הוא 7 מ' מסעת אספלט ושוליים מיוצבים של 3 מ' מכל צד. סטנדרט זה נקבע ע"י החברה הצרפתית; נבדק על ידינו מבחינה כלכלית ונמצא מתאים מבחינת מחיר ההון להשקעה והתמורה הנובעת ממנה, לדעת אגף התקציבים הכדאיות מתחילה מעומס של 1500 כלי רכב במקום מ-1200.

ג. הרוחב הסטנדרטי לכביש עם עומס תנועה של 10000 - 30000 כלי רכב ליממה הוא 14 מ' מסעת אספלט מופרדים לשני מסלולים ושוליים מיוצבים של 3 מ' מכל צד. סטנדרט זה נקבע ע"י החברה הצרפתית, נבדק על ידינו ונמצא מתאים מבחינה כלכלית.

ד. הרוחב הסטנדרטי לכביש עם עומס תנועה מעל 30000 כלי רכב ליממה הוא 21 מ' מסעת אספלט, מופרדים לשני מסלולים של שלושה בתיבים כל אחד עם שוליים מיוצבים של 3 מ' מכל צד.

א. הכבישים אשר בערכו לגביהם תחזיות גידול התנועה לשנים הבאות ע"י החברה הצרפתית, הוכנסו לתוכנית בהתאם לתחזיות הללו.

ב. תחזית הגידול בעומס התנועה בכל יתר הכבישים נקבעה בהתאם להערכה המינימלית של גידול התנועה בכבישים ע"י החברה הצרפתית - 10% לשנה.

3. כבישים חדשים:

התוכנית לסילית כבישים חדשים מבוססת על המלצות החברה הצרפתית, דרישות צה"ל ולהשלמת צירי תנועה ארציים מתוך צרכים התישבותיים וכלכליים.

4. כבישי גישה לישובים וכבישי התישבות:

תוכנית זו מבוססת על תוכניות מפורטות של הסוכנות היהודית וארגון המועצות האזוריות, כמו כן צרפנו סכום גלובלי של 5 מליון ל"י לשנה לטיפול בכבישים אזוריים ומקומיים אשר לא נכללו ביתר חלקי התוכנית ואשר מבחינת מצבם יש לשקמם.

5. כבישים מהירים:

התוכנית לכבישים מהירים היא בהתאם להמלצות החברה הצרפתית בתוכנית המינימום, הפחתנו מאומדני השקעה את הקטעים המופיעים באופן מקביל בתוכנית השיקום וההרחבה.

כבישי הרשת הארצית והאזורית
ספירות התנועה ואחידות, התחזית
ל-1971 והרות הקרים לפי קשורם

מס' הכביש	הקטע מק"מ עד ק"מ		שם הקטע	רוחב קיים מ'	ס"ה ק"מ	עומס התנועה	שנת הספירה	עומס התנועה התחזית	
								1967	1971
1	22.8 - 7.5		מוצא - שער הגיא	6-6.5	15.3	4920	1965	5953	8691
	41.5 - 32.7		לטרון - צ' נשר	6-6.5	8.8	853	1963	1245	1818
	52.9 - 41.5		צומת נשר - בית וגון	10	11.4	8542	1965	10336	15091
	54.1 - 52.9		צ' בית וגון - צ' אזור	14	1.2	21626	1965		51254
	59.0 - 54.1		צ' אזור - צ' חולון	14	4.9	16128	1965	19515	28492
	50.5 - 28.0		צ' נחשון - צ' נשר	7	22.5	4609	1965		10647
2	28.0 - 22.8		שער הגיא - צ' שמשון	7	5.2	4920	1965	5953	8691
	32.0 - 28.0		צ' שמשון - בית שמש	5	4.0	896	1964	1192	1740
	41.4 - 32.0		בית שמש - נתיב הל"ה	3	9.4	412	1964	548	800
11	12.9 - 6.0		ה"א - הרצליה	14	6.9	19183	1965		52753
	15.1 - 12.9		צ' הרצליה - מלון השרון	14	2.2	13335	1965	16135	23557
	32.3 - 15.1		מלון השרון - צ' נתניה	14	17.2	11582	1964		23743

(*) התחזית בהתאם לנתונים שהובאו בדו"ח החברה הצרפתית

מס' הכנבים	הקטע מ"מ עד ק"מ	שם הקטע	רוחב קו"מ	ס"מ ק"מ	ערסם התנועה	תאריך הספירה	צומם התנועה 1967	התנועה החזו"ר 1971	מס' הכנבים
13	17.3 - 10.9	גרה - צ' סטובים	7	6.4	10412	1965	12599	18395	
	20.8 - 17.3	צ' סטובים - צ' אזור	14	3.5	17751	1964	23609	34469	
	27.0 - 20.8	צ' אזור - פלמחים	7	6.2	8091	1965		15777	(x)
	44.5 - 27.0	פלמחים - אשדוד	7	17.5	6317	1965		17372	(x)
	66.5 - 44.5	אשדוד - אשקלון	5-6	22.0	2675	1965		4440	(x)
	75.8 - 66.5	אשקלון - יד מרזכי	5	9.3	1411	1964	1877	2740	
14	11.0 - 8.3	גרה - פתח-תקוה	11-13	2.7	22172	1965	26828	39169	
15	6.2 - 4.5	כביש הטייסיים - סטובים	7	1.7	12624	1965	15275	22302	
	11.8 - 6.2	צ' סטובים - יהוד	7	5.6	7586	1964	10089	14730	
	14.4 - 11.8	יהוד - בני עשרות	6	2.6	6129	1964	8152	11902	
16	6.5 - 0.0	יהוד - בית וגן	6-6.5	6.5	1410	1963		4315	(x)
	18.2 - 6.5	בית וגן-רחובות	6-6.5	11.7	11365	1965	13752	20078	
	21.9 - 20.7	רחובות - בילר	6	1.2	7199	1964	9575	13980	
	33.9 - 21.9	בילר - כביש 71	3-5	12.0	1332	1964		2051	
17	13.0 - 9.2	זכר דב - כביש 13		3.8					
21	20.2 - 9.9	קריית ביאליק - עבר	6.5-7	10.3	8364	1965		16310	(x)
	28.7 - 20.2	עבר - נהריה	5-6.5	8.5	3397	1965	4110	6000	
	39.5 - 28.7	נהריה - ראש הנקרה	5	10.8	920	1964	1224	1787	
23	29.7 - 21.7	עבר - מסעף אחיהוד	7	8.0	2260	1964	3006	4389	
	53.2 - 29.7	מסעף אחיהוד - פרוד	5-7	23.5	1538	1964	2046	2987	
	72.6 - 53.2	פרוד - צפת	5-6	19.4	737	1964	980	1431	
	82.5 - 72.6	צפת - ראש פינה	7	9.9	727	1963	1061	1549	
24	10.2 - 4.5	מסעף המפרץ - כביש 241	5.7-10	5.7	7990	1965	9668	14115	

./.

מס' הכביש	הקטע מק"מ עד ק"מ	שם הקטע	רוחב קיים ק"מ	ס"ה קיים	ערב החלטה	תאריך החלטה	ערב 1967	החלטה 1971
-----------	------------------	---------	------------------	----------	--------------	----------------	-------------	---------------

	13.2 - 10.2	כביש 241 - מסעף העסקים	6.5-7	3.0	6618	1965	8008	11892
(x)	17.8 - 13.2	מסעף העסקים-מסעף יקנעס	6.5-7	4.6	4253	1965		6762
	25.2 - 17.8	מסעף יקנעס - צ' נהלל	6.5-7	7.4	3826	1965	4629	6758
	36.0 - 25.2	צ' נהלל - נצרת	5.5-7	10.8	2533	1964	3369	4919
	54.5 - 39.5	נצרת - צ' גולני	5-7	15.0	1106	1964	1471	2148
	69.0 - 54.5	צ' גולני - מנריה	5.5	14.5	1376	1964	1830	2672
	5.8 - 0.0	נצרת - חל ערשים	5-5.5	5.8	1171	1964	1557	2273
	10.3 - 5.8	חל-ערשים - עפולה	5.5	4.5	2740	1965	3315	4840
	26.3 - 10.3	עפולה - טסה	6-7	16.0	1645	1964	2188	3194
	37.2 - 26.3	טסה - ביה שאן	6	10.9	544	1961	963	1406
	41.5 - 37.2	ביה שאן - מעוז חיים	4	4.3	327	1965	396	578
	21.6 - 0.0	פרוד - צ' גולני	3	21.6	250	1965	302	441
	32.0 - 21.6	צ' גולני - כפר חנור	5.5-6	10.4	558	1962	898	1311
	47.9 - 32.0	כפר חנור - עפולה	6-6.5	15.9	897	1962	1444	2108
	59.8 - 47.9	עפולה - מגידו	7	11.9	1585	1961	2805	4095
(x)	83.1 - 59.8	מגידו - כרכור	7	23.3	1544	1963		3011
	88.0 - 83.1	כרכור - חדרה	7	4.9	4099	1965	4960	7242
	8.0 - 1.0	מטולה - קריית שמונה	4-5	7.0	655	1965	792	1156
	64.0 - 8.0	קריית שמונה - מנריה	5-6	56.0	1684	1964	2240	3270
	81.0 - 64.0	מנריה - אשדות יעקב	5-7	17.0	1238	1965	1498	2187
	90.0 - 81.0	אשדות יעקב - גשר	7	9.0	376	1963	549	902
	102.5 - 90.0	גשר - ביה שאן	6-7	12.5	376	1963	549	802
	107.0 - 102.5	ביה שאן - צ' טירת צבי	3	4.5	314	1965	380	555
(x)	13.2 - 0.0	אשקלון - צ' אנרגדור	5	13.2	869	1964		6113

מס' חכמיש	הקטע מ"ס עד ק"ס	שם הקטע	רוחב קיים מ'	מ"ה ק"מ	עומק התחצית	תאריך הספירה	עומק התחצית 1967	החצית 1971
72	15.8 - 13.2	צ' אנגור - צ' מלאכי	5	2.6	2658	1965	6113	(x)
	20.0 - 15.8	צ' מלאכי - צ' ראס	6	4.2	5459	1965	9643	
	35.2 - 20.0	צ' ראס - צ' נחשון	5.5	15.2	871	1964	1691	
	15.8 - 0.0	אשקלון - פלוגות	3	15.8	829	1964	1610	
	18.3 - 15.8	פלוגות - קריית גת	7	2.5	783	1961	2024	
	32.5 - 18.3	קריית גת - צ' בירת גורגור	3	14.2	476	1961	1231	
73	20.1 - 0.0	גורגור - חלץ	5	20.1	612	1963	1305	
	32.5 - 20.1	חלץ - צ' סער	5	12.4	1049	1965	1853	
81	14.8 - 0.0	באר-שבע - צ' משמר הנגב	6.6	14.8	5106	1965	9020	(x)
	51.5 - 14.8	צ' משמר הנגב - צ' פלוגות	7	36.7	2238	1964	5483	
	64.5 - 51.5	צ' פלוגות - צ' מלאכי	7	13.0	2055	1963	4380	
82	13.0 - 0.0	באר שבע - חל-שוק	5	13.0	767	1963	1635	
83	35.4 - 0.0	צ' גבסי - צ' דימונה	6	35.4	1786	1965	3155	
	69.7 - 35.4	צ' דימונה - צ' אילת	6-7	34.3				
	92.0 - 69.7	צ' אילת-שפך זרור	4-6	22.3				
84	31.2 - 20.5	צ' הנגב - צ' רננים	4.5	10.7	239	1963	510	
86	20.5 - 0.0	באר שבע - צ' הנגב	45-7	20.5	866	1963	1845	
	33.0 - 20.5	צ' הנגב - צ' ירוחם	4	12.5	267	1963	569	
	52.0 - 33.0	צ' ירוחם-שדה גורק	4		488	1965	861	
		שדה גורק-מצפה רמון	7					
	185 -	מצפה רמון - אילת	4					
87	19.6 - 14.8	צ' משמר הנגב - צ' אופקים	50	4.8	1634	1964	3173	
	39.7 - 19.6	צ' אופקים - סער	5	20.1	761	1963	1622	
	42.8 - 39.7	סער - בחל ערד	5	3.1	140	1963	298	

./.

ש"ס הכביש	הקטע מק"ס עד ק"ס	שם הקטע	רוחב ק"מ	ס"ה ק"מ	עומס התנועה	שנת הספירה	עומס 1967	התנועה החזרי 1971
88	32.5 - 0.0	תל-שוקה-ערד	7	32.5				
	57.7-32.5	ערד-שפך זורה	7	25.2				
103	1.5 - 0.0	רמלה-חנה רכבת לוד	5-5.5	1.5	2076	1964	2761	4031
104	0.8 - 0.0	כביש מס' 1-מחנה צריפין	6	0.8	1806	1963	2637	3850
111	1.5 - 0.0	כביש 11 - הרצליה	5-7	1.5	4730	1964	6291	9185
	7.0 - 4.0	הרצליה - רעננה	7	3.0	4201	1965	5083	7421
	9.8 - 9.0	רעננה - כביש 12	7	0.8	6508	1965	7875	11497
112	0.7 - 0.0	'צ' נתניה-אזור התעשייה	6.5	0.7	5633	1965	6816	9979
	3.4 - 0.7	אזור התעשייה נתניה- ביית ליד	6.5	2.7	3453	1965	4178	6100
	12.6 - 3.4	ביית ליד-צ' חנה	5.5	9.2	1600	1962	2576	3761
113	2.0 - 0.0	בנימינה - כביש 11	5	2.0	943	1964	1254	1831
114	15.4 - 0.0	כביש 11 - צ' אליקים	5	15.4	683	1964	908	1326
	20.9 - 15.4	'צ' אליקים - יקנעם	5	5.5	1190	1964	1583	2311
	26.5 - 20.9	יקנעם - כביש 24	5	5.6				
115	9.3 - 0.0	'צ' עתליה - כביש 116	3	9.3	172	1964	229	334
116	14.1 - 9.5	אחוזת - ביית אורד	3	4.6	980	1962	1578	2304
	31.9 - 14.1	ביית אורד - צ' אליקים	3	17.8	146	1961	258	377
	42.8 - 31.9	'צ' אליקים - אבד יצחק	3-4	10.9	264	1963	385	562

./.

מס' חכירה	שנים התבונה החזרי		שנה התפורה	שנים התבונה	מ"מ ק"מ	רוחב קיים	ר"מ הקטע	הקטע מ"מ ק"מ	
	1971	1967							
117	2005	1373	1964	1032	6.0	5	כניש 11 (אביר) כניש 12	6.0 - 0.0	
	1152	789	1964	593	7.0	4-5	כניש 12-כפר יפוז	13.0 - 6.0	
118	1200	822	1965	679	5.0	5	כניש 11-ז' פרדס חנה	5.0 - 0.0	
121	1467	1005	1961	568	8.0	5-6	לוד-גבלס	8.0 - 0.0	
122	4395	3010	1964	2263	18.0	5-6	גבלס-פחם-תקורה	26.0 - 8.0	
123	625	428	1961	242	4.5	5-6	שדה תעופה לוד-גבלס	4.5 - 0.0	
	821	562	1961	318	10.5	4-6	ראש העיר-כפר סנא	10.5 - 0.0	
					19.5	3-5	ז' כפר סנא-כניש 112	30.0 - 10.5	
124	2086	1429	1965	1181	1.9	5.5	כפר סנא-גור ימיר	4.9 - 3.0	
126	511	350	1961	198	5.0	כורכר	ז' יהוד-כניש 121	5.0 - 0.0	
128	2197	1505	1953	1031	9.1	3-5	כפר היראה-המסעפיל	9.1 - 0.0	
136	666	456	1963	312	3.6	5	כניש 13-עזריקם	3.6 - 0.0	
138	952	652	1962	405	20.0	3-6	יד מרדכי-ירושביה	20.0 - 0.0	
141	16320 (x)		1964	4800	8.5	5-7	רמת גן-הרצלליה	11.5 - 3.0	
142	8413	5762	1965	4762	3.1	4-7	כניש 13-תל-השומר	5.5 - 2.4	
161	3587	2457	1964	1847	2.7	5	נס ציונה-גיה ערבר	2.7 - 0.0	
162	2714	1859	1964	1398	7.3	4-5	רחובות-יבנה	7.3 - 0.0	
211	3719	2547	1961	1439	3.9	4-5.5	נהריה-ז' כנרי	4.9 - 1.0	
	222	152	1964	114	31.1	3-4	ז' כנרי-ז' סמא	36.0 - 4.9	
	558	382	1962	237	9.0	3-4	ז' סמא - סיררן	45.0 - 36.0	
212	1486	1018	1963	697	3.5	4	כניש 21-ז' חניטה	3.5 - 0.0	
					32.0	4	ז' חניטה-סמא	35.5 - 3.5	
	361	247	1965	204	25.4	4	סמא-מעלה ישע	60.9 - 35.5	
					17.5	3-4	מעלה ישע - טשגב עם	78.4 - 60.9	

ש"ס הכניס	הקטע מק"ם עד ק"ם	שם	הקטע	רואב ק"מ	ס"ה ק"מ	עומס התנועה	שנה הספירה	עומס התנועה	שנת התנועה	מס' הכניס
231	11.8 - 0.0	כניס 23-כניר	כניס 23-כניר	3-4.5	11.8	696	1963	1017	1485	
233	19.3 - 11.8	כניר-חניחה	כניר-חניחה	3-4	7.5	151	1962	243	355	
234	14.0 - 0.0	כניס 23 - חוס	כניס 23 - חוס	3	14.0	110	1965	133	194	
241	10.0 - 0.0	ע"י זיחית-עלמה	ע"י זיחית-עלמה	3	10.0	136	1964	181	264	
242	22.5 - 10.0	עלמה - מעלה ישע	עלמה - מעלה ישע	עפר	12.5					
243	27.0 - 0.0	יגור - צ' אחיהוד	יגור - צ' אחיהוד	5-5.5	27.0	846	1963	1235	1803	
244	6.7 - 0.0	צ' העמקים - יקנעם	צ' העמקים - יקנעם	6	6.7	1480	1964	1968	2873	
245	20.6 - 6.7	יקנעם-מגירור	יקנעם-מגירור	5-5.5	13.9	1114	1965	1347	1967	
246	11.8 - 0.0	כניס 24 - חל עדוטים	כניס 24 - חל עדוטים	5.5	11.8	1276	1965	1544	2254	
247	18.5 - 0.0	נצרות-שפרעם	נצרות-שפרעם	3-3.5	18.5					
248	22.0 - 18.5	שפר עס-כניס 24	שפר עס-כניס 24	4	3.5	1249	1964	1661	2425	
249	10.3 - 0.0	כניס 24 - ספגש	כניס 24 - ספגש	3-5	10.3	142	1961	251	366	
250	8.0 - 0.0	כניס 3 - הגבול	כניס 3 - הגבול	3-4	8.0	110	1963	161	235	
251	16.0 - 0.0	מבואות בירת-מסעף האלה	מבואות בירת-מסעף האלה	3	16.0	194	1963	283	413	
252	12.6 - 0.0	כניס 31-כניס 32	כניס 31-כניס 32	5.5-6	12.6	108	1964	144	210	
253	7.3 - 0.0	כניס 31-מורלה	כניס 31-מורלה	3	7.3	262	1961	464	677	
254	11.7 - 0.0	כניס 31-בית שאן	כניס 31-בית שאן	3-4	11.7	377	1964	501	731	
255	19.6 - 12.5	כניס 31-כניס 32	כניס 31-כניס 32	3-4	7.0	150	1962	241	352	
256	12.5 - 0.0	מע"ר - כניס 41	מע"ר - כניס 41	3	12.5	247	1961	437	638	
257	27.8 - 0.0	כניס 32 - כניס 241	כניס 32 - כניס 241	3-6	27.8	335	1964	446	651	
258	15.9 - 0.0	כניס 32-פוריה	כניס 32-פוריה	3	15.9	276	1961	489	714	
259	19.4 - 15.9	פוריה-כניס 41	פוריה-כניס 41	4	3.5	480	1963	701	1023	
260	6.8 - 0.0	עפולה - יזרעאל	עפולה - יזרעאל	6	6.8	339	1961	600	876	

מס' הכניס		הקטע מק"מ ער ק"מ		שם הקטע		רוחב קיריט ^b	ס"ה ק"מ	עומס התנועה	שנת הספירה	עומס התנועה החזורי	
									1967	1971	
325		3.3 - 0.0		צ' עירור-צ' מעניח	5	3.3	242	1962	390	569	
		22.1 - 3.3		מעניח-כניס 112	3-5	18.9	581	1962	935	1365	
326		17.1 - 0.0		כניס 32 זכרון יעקב	3-6	17.1	774	1964	1029	1502	
327		2.0 - 0.0		צ' עירור-כניס 326		2.0	1609	1963	2349	3430	
401		5.6 - 0.0		כניס 4 - צונה	5-6.5	5.6	204	1961	361	527	
404		5.0 - 0.0		כניס 4-בר גירורא	4-5	5.0	62	1963	91	133	
411		5.8 - 0.0		כניס 41 'צ' דפנה	3	5.8	477	1964	634	926	
		14 - 5.8		צ' דפנה-שטיר		8.2	304	1962	489	714	
412		2.8 - 0.0		כניס 41 - נאור מרדכי	4	2.8					
413		19.5 - 0.0		יסוד המעלה - אשמורה	3-4	19.5					
414		8.7 - 0.0		מסעף תצור-מסמר הירדן	5	8.7					
415		4.5 - 0.0		כניס 41-כניס 212	4	4.5					
416		11.8 - 0.0		כניס 41 - עיר גב	3	11.8	105	1962	169	247	
419		7.2 - 0.0		כניס 41-סירת צני	3	7.2	323	1964	430	628	
716		20.6 - 0.0		צ' ראם-זכריה	3-4	20.6	205	1965	248	362	
731		11.0 - 0.0		כניס 73-דוממה	3	11.0	134	1962	216	315	
732		5.3 - 0.0		כניס 73-כניס 87	3	5.3	270	1962	435	635	
735		12.8 - 0.0		כניס 73-כניס 72	4	12.8	790	1964	1051	1534	
736		7.0 - 0.0		כניס 735-כניס 72	כורכר	7.0					
811		6.1 - 0.0		כניס 81-תצרים	4	6.1	68	1963	99	145	
837		52.0-15.0		שפך זורור-עיר גדי	4	37.0					
842		46.0 - 0.0		כניס 84 - אוריס	4	46.0					
862		14.5 - 0.0		צ' ירוחם-כניס 83	4	14.5	175	1961	310	453	

שם הכביש	הקטע מק"ם עד מק"ם	שם הקטע	רוחב הקיים 'מ	ס"ה ק"מ	עומס התנועה	שנת הספירה	עומס התנועה 1967	התנועה החזרי 1971
871	4.3 - 0.0	צ' גילה-צ' אופקים	5	4.3				
	21.0 - 4.3	צ' אופקים-כביש 872	5	16.7	378	1964	503	734
872	35.1 - 0.0	צ' שיוח-צ' ניר יצחק	3-4	35.1	142	1964	189	276
873	8.6 - 0.0	כביש 872-כסופים	4	8.6	157	1963	229	334
873	6.8 - 0.0	כביש 872 - גבולות	4	6.8	44	1963	64	93
874	17.2 - 0.0	כביש 87 - קמה	4	17.2	300	1965	363	530
	31.3 - 17.2	כביש 874-דגור	4	14.1	132	1961	234	342
875	4.1 - 0.0	כביש 874 - ניר משה	4	4.1				

צורכי פיתוח הכבישים

לשנים

1971 - 1967

האומדן באלפי ל"י	סוג העבודה
288,994	1. שקום והרחבת כבישים קיימים
61,835	2. כבישים חדשים
62,510	3. כבישים מקומיים וכבישי גישה
300,985	4. כבישים מהירים 323,000 פחות כבישים מסלול 1 22,015
714,324	
71,432	5. סקרים, תכנון ופיקוח 10%
785,756	
39,288	6. בלתי נראה מראש 5%
825,044	ס"ה

כבישים חדשים

מס' סד'	שם הכביש	אורך ק"מ	אומדן אלפי ל"י
1	פרוד - עמיד	13	7,500
2	גהה - גלילות	10.8	6,000
3	מורטה - רעננה	5.8	3,000
4	כנות - נתיבה	7	1,500
5	מוצא - בי"ח הדסה	5	2,000
6	אורון - עין יהב	55	11,000
7	מסמר העמק - כפר ברנ	7.3	1,460
8	זרנוגה - כביש 13	6.5	1,625
9	נצרת - בית קשת - בדורי	8	3,000
10	הסוללים - בית לחם הגלילית	5	1,250
11	אורון - ערד (צפצ)		4,000
12	עוקף לוד	4	1,000
13	חל טוקת - בית קמה	21	5,000
14	חדרה - חיפה	48	13,500
ס"ה			64,835

ת"א - אשדוד באומדן הוצאה של 20 מליון ל"י לא נכלל ברשימה כיוון שהוא מופיע כחלק מהכביש המהיר "העוקף הדרומי".

עוקפי ערים

מס' סד'	ה ע ו ק פ	קטע הכביש שבו נכלל העוקף
1	עוקף רמלה	נכלל בכבישים חדשים
2	עוקף לוד	נכלל בכבישים חדשים
3	עוקף יהוד	כביש מס' 15
4	עוקף רחובות	כביש מס' 16
5	עוקף אבו-גוש	כביש מס' 1
6	עוקף מע"ר	כביש מס' 32 קלע' צ' פרוד - כפר תבור

החלפת גשרים

מס' סד'	ה ג ש ר	קטע הכביש שבו נכלל הגשר
1	גשר בורג' ית-ביילי	כביש 411
2	גשר הפקק - "	נכלל בכבישים מקומיים
3	כביש עתלית - "	" " "
4	גשר יחזקאל - "	כביש 16-קטע יהוד-בית דגון
5	גשר גבי רובין - "	נכלל בכבישים מקומיים
6	גשר ארו - "	" " "
7	גשר אברהם - "	" " "
8	גשר תורכי - "	כביש 12 - קטע לוד - שדה תעופה לוד
9	גשר הירקון	כביש 12 - קטע פתח-תקוה-רעננה
10	גשר בכביש 12	כביש 12-קטע פתח-תקוה - רעננה

צמתים דר מפלסיום

מס' סדר	ה צ ו מ ת	קטע הכביש שבו בכללה הצומת
1	כביש 13 - כביש 11	יבוצע עם גהה-גלילות
2	כביש 13 - כביש 14	בכלל בכביש 13, קטע גהה-מסובים
3	כביש 13 - אלוף שדה	כביש 15 קטע גהה - מסובים
4	כביש 13 - כביש 1	כביש 13 קטע מסובים - אזור
5	כביש 11 - כביש 112	כביש 112 קטע צ' נחניה - אזור התעשייה
6	כביש 13 - כביש 15	כביש 13 קטע מסובים - אזור
7	מפגש רכבת כביש 112	כביש 112 קטע צ' נחניה - אזור התעשייה
8	מפגש רכבת רחובות	כביש 16 קטע בית דגון - רחובות
9	מפגש רכבת מסובים - אזור	כביש 13 קטע מסובים - אזור

כבישי גישה לישובים וכבישי התישבות
לפי הצעות הסוכנות היהודית וארגון המועצות האזוריות

מס' סד'	ה כ ב י ש י ם	אלפי ל"י
1	שקום וסלילת כבישי גישה לישובים חקלאיים - אורך כולל 150 ק"מ	14,000
2	כבישי גישה להאחזרות קיימות: האחזרת הגלבוע 9.5 ק"מ האחזרת מי עמי 6.5 " האחזרת מודיעין 6.5 "	950 650 650
3	כבישים מקומיים חדשים: באזור הגליל 48 ק"מ (הערכה) באזור המרכז 10 " באזור הנגב והערבה 15 "	7,200 1,000 1,500
4	כבישי גישה לישובים חדשים: באזור הגליל 30 ק"מ (הערכה) באזור המרכז 20 " באזור הנגב והערבה 15 "	3,000 2,000 750
5	כבישים אזוריים (מקומיים) קיימים, שקום וסלילת 43.1 ק"מ	4,310
6	כבישים אזוריים שיש לשקמם בגלל מצבם האיכותי (הצעת מ.ע.צ.)	25,000
7	החלפת 5 גשרי ביילי בכבישים מקומיים	1,500
	ס"ה	62,510

עדיפות צה"ל

מס' סד'	ה כ ב י ש	המקום שבו מופיע בתוכנית
1	כביש ואדי מילק - (114)	שקומים והרחבות סעיף 57
2	גהה - גלילות	כבישים חדשים סעיף 2
3	גהה - ראסון לציון - (13)	שקומים והרחבות סעיפים 31, 14
4	באר שבע - מסעף הנגב - (86)	שקומים והרחבות סעיף 71
5	גשר בקסע לוד - ש.מ. לוד (12)	" " סעיף 13
6	תל שוקת - בית קמה	כבישים חדשים סעיף 13
7	צומת גולני - פרוד - (32)	שקומים והרחבות סעיף 92
8	גשר הירקון (12)	" " סעיף 2
9	קריית הדסה - אבן ספיר	כבישים חדשים סעיף 5

כבישים מהירים (אוטוורוס)
לפי תוכנית המינימום של הצרפתים

מס' סד'	שם הכביש	האומדן באלפי ל"י	יתרת האומדן באלפי ל"י
1	ציר הביניים החיצוני		
	ג'עש-גהה-אזור-פלמחים	118,000	
	הקטעים המופיעים ביחד חלקי התכנית:		
	כביש 13 סעיף 14 5,000 אלפי ל"י		
	כביש 13 סעיף 31 1,860 " "		
	כביש 13 סעיף 68 4,700 " "		
	כבישים חדשים סעיף 3 3,000 " "		
	" " חלק מסעיף 2 2,000 " "		
	ס"ה	16,560	101,440
2	היציאה המזרחית		
	ת"א - לוד	30,000	
	קטעים המופיעים בחלקים אחרים בתוכנית:		
	כביש 15 סעיף 3 1,200 אלפי ל"י		
	" " 4 1,280 " "		
	" " 42 1,680 " "		
	" " 12 סעיף 18 1,295 " "		
	ס"ה	5,455	24,545
3	העוקף הדרום מזרחי		
	ש.ת. לוד-דמלה-צ' נשר	29,000	29,000
4	היציאה הדרומית		
	ת"א - ראשון לציון	10,000	10,000
5	העוקף הדרומי		
	פלמחים-אשדוד	36,000	36,000
6	בתיבי איילון	100,000	100,000
	ס"ה	323,000	300,985

שירותים והרחבת הכבישים
לשנים

1971 - 1967

ה ע ר ת	אומדן אלפי ל"ר	אורך הקו ק"מ	תעבורה	סוג	עומס התנועה 1971	רוחב קיים 'מ	שם הקטע	הקטע מק"מ עד מק"מ	מס' הכביש	מס' דו
לא יורחב ל-4 נתיבים בגלל סלילת כביש גיה-רעננה, ואומדן כולל החלפת גשרים כולל עוקף יהוד	1,350 1,200 1,280 595	2.7 4.0 2.6 1.7	ל-6 נתיבים ל-7 מ' ל-4 נתיבים ל-4 נתיבים	שקום והרחבה שקום והרחבה שקום והרחבה "	39,169 16,693 11,902 22,302	11-13 6-7 6 7	גיה-רעננה פחח תקווה-צ' רעננה יהוד-בני עשרות כביש הטייסיס-מסרובים	11.0 - 8.3 53.0 - 43.9 14.4 - 11.8 6.2 - 4.5	14 12 15 15	1 2 3 4
כולל עוקף והרחבת רצומה דן מפלסית במפגש הרכבת כולל צומת דן מפלסית בהצטלבות נחניה ומסל פסי הרכבת	5,400 4,000	8.5 0.7	ל-4 נתיבים ל-7 מ'	" "	20,078 9,979	6-6.5 6.5	בית דגור-רחובות צ' נחניה-אזור התעשייה	18.2 - 6.5 0.7 - 0.0	16 112	5 6
שפור תואי והחלפת גשר כולל שפור החוראי, מינהרת הקסטל ועוקף אבו-גורס	840 825 3,700 17,500 775	4.2 3.3 14.8 13.5 3.1	ל-7 מ' ל-7 מ' ל-7 מ' ל-4 נתיבים ל-7 מ'	" " " " "	9,643 9,201 9,020 8,691 8,413	6 6-7 6.6 6-6.5 4-7	צ' מלאכי - צ' ראס רמלה-לוד באר שבע-צ' מסרוב מוצא - טער הגיא כניש 13-תל-השומר	20.0 - 15.8 26.8 - 23.5 14.8 - 0.0 22.8 - 7.5 5.5 - 2.4	71 12 81 1 142	7 8 9 10 11
בשלב ראשון יורחב ל-7 מ', ההרחבה ל-4 נתיבים תנועע יחד עם ראס-כנרת	2,790	9.3	ל-4 נתיבים	"	12,839	6	צ' כנרת-צ' בירל	14.8 - 5.5	12	12

./.

מס' סדר	מס' הכביש	הקטע מק"מ עד ק"מ	הקטע שם	הקטע	רוחב ק"מ	עומס התנועה 1971	סוג העבודה	אורך הקטע ק"מ	אומדן אילופי ק"מ	הערות
13	12	31.5 - 29.0	לורד-ש.ח.לורד	7	8,328	החלפת גשר	ל-4 נתיבים	6.4	5,000	כולל צמחים וז' מפלסיים עם אלוף סדה וכביש ח"א פתח-חקה
14	13	17.3 - 10.9	נהג-צ' סטובים	7	18,395	שקום והרחבה	ל-4 נתיבים	3.0	1,050	בשלב ראשון ישוקט וירוחב ל-7 מ'
15	24	13.2 - 10.2	כביש 241 - צ' העסקים	7	11,892	"	"	4.6	920	
16	24	17.8 - 13.2	צ' העסקים-צ' יקנעם	7	6,762	"	"	7.4	1,480	
17	24	25.2 - 17.8	צ' יקנעם-צ' נהלל	7	6,758	"	"	3.7	1,295	
18	12	35.2 - 31.5	ש.ח.לורד - כביש 15	7	17,566	"	"	3.3	396	
19	13	44.5 - 41.2	צ' לכנור-צ' אשדוד	7	17,372	שקום	ל-4 נתיבים	15.8	3,160	לא ירוחב ל-4 נתיבים בגלל הכביש הסהיר לאסדוד
20	71	15.8 - 0.0	אשקלון - צ' מלאכי	5	6,113	שקום והרחבה	ל-7 מ'	2.7	520	
21	112	3.4 - 0.7	אזור התעשייה נתניה-בית לורד	6.5	6,100	"	"	8.5	1,700	
22	21	28.7 - 20.2	עכו - נהריה	6.5	6,000	"	"	17.2	3,440	
23	81	32.0 - 14.8	צ' טשור הנגב-בית קמה	7	5,483	שקום	ל-7 מ'	10.8	2,700	
24	24	36.0 - 25.2	צ' נהלל - נצרת	7	4,919	שקום והרחבה	ל-4 נתיבים	8.5	2,975	
25	141	11.5 - 3.0	רמת גן - הרצליה	5	16,320	"	"	4.5	900	
26	31	10.3 - 5.8	תל עדשים - עפולה	5.5	4,840	"	"	7.7	1,925	
27	12	23.5 - 14.8	צ' בילר - רמלה	5	4,830	"	"	8.7	2,175	
28	12	43.9 - 35.2	כביש 15-פתח חקה	6	4,796	"	"	6.9	1,380	
29	11	12.9 - 6.0	ח"א - הרצליה	14	52,753	הרחבה	ל-6 נתיבים	1.2	240	
30	1	54.1 - 52.9	צ' בית דגור - צ' אזור	14	51,254	"	ל-6 נתיבים	6.2	1,860	
31	13	27.0 - 20.8	צ' פלמחים - צ' אזור	7	15,777	שקום והרחבה	ל-4 נתיבים	18.0	4,500	
31	13	66.5 - 44.5	אשדוד - אשקלון	5-6	4,440	"	"			ק"מ נמצאים בשקום

מס' סדר	מס' הכביש	הקטע מסלול עד ק"מ	שם הקטע	רוחב קיים מ'	עומס התנועה 1971	סוג העבודה	אורך הקטע	אומדן אלפי ל"י	הערות
56	244	22.0 - 18.5	שפר עם - כביש 241	4	2,425	שקום והרחבה ל-7 מ'	3.5	875	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
57	114	26.5 - 0.0	זכרון יעקב - כביש 24	5	1,311	"	26.5	6,625	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
58	116	14.1 - 9.5	אחוזת - בית אורן	3	2,304	"	4.6	1,150	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
59	31	5.8 - 0.0	נצרת - תל-עודשים	5-5.5	2,273	"	5.8	2,320	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
60	243	11.8 - 0.0	כביש 24 - תל עודשים	5.5	2,254	"	11.8	2,950	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
61	128	9.1 - 0.0	כפר הראוה-המפעיל	3-5	2,197	"	9.1	1,820	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
62	41	81.0 - 64.0	סביריה-אשדוד יעקב	5-7	2,187	"	12.0	3,000	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
63	24	54.5 - 39.5	נצרת - צ' גולני	5-7	2,148	"	15.0	5,250	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
64	32	47.9 - 32.0	כפר חביר-עפולה	6-6.5	2,108	"	15.9	6,360	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
65	124	4.9 - 3.0	כפר סבא-נור ימיר	5.5	2,086	"	1.9	380	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
66	16	33.9 - 21.9	בירל-כביש 71	3-5	2,051	"	12.0	3,000	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
67	117	6.0 - 0.0	כביש 11 (אביר)-כביש 12	5	2,005	"	6.0	1,200	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
68	13	20.8 - 17.3	צ' מסובים - צ' אזור	14.0	34,469	הרחבה ל-6 נתיבים	3.5	4,700	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
69	242	20.6 - 6.7	יקנעם - מגידו	5-5.5	1967	שקום והרחבה ל-7 מ'	13.9	2,780	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
70	73	32.5 - 20.1	תל-צ' סעד	5	1,853	"	12.4	2,480	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
71	86	20.6 - 0.0	באר שבע - צ' חגב	4-5-7	1,845	"	16.6	2,490	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
72	113	2.0 - 0.0	בנימינה - כביש 11	5	1,831	"	2.0	400	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
73	1	41.5 - 32.7	לטרון - צ' נשר	6-6.5	1,818	"	8.8	1,760	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
74	241	27.0 - 0.0	יגור - צ' אחיהוד	5-5.5	1,803	"	27.0	6,750	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
75	21	39.5 - 28.7	נהריה - ראש הנקרה	5	1,787	"	10.8	2,160	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
76	3	32.0 - 28.0	צ' שמשון - בית שמש	5	1,740	"	4	1,000	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי
77	2	50.5 - 28.0	צ' נחשון - צ' נשר	7	10,647	"	22.5	5,625	כביש ואדי טיץ-עוקף חיפה, כולל שפור התואי

מס' סדר	מס' חכמיש	הקטע מק"ם עד ק"ם	שם הקטע	רוחב קו"ם	עומק התבונה 1971	סוג תעבורה	אורך הקטע	אומדן אלפי ל"ר	התבונה - אשדוד
78	71	35.2 - 20.0	צ' ראס - צ' נחשון	5.5	1,691	מקום והרחבה ל-7 מ'	3,040	15.2	התבונה - אשדוד
79	82	13.0 - 0.0	נאר-שבע - תל שוקת	5	1,635	"	1,950	13.0	"
80	87	39.7 - 19.6	צ' אופקיים - טער	5	1,622	"	3,015	20.1	"
81	72	15.8 - 0.0	אשקלון - פלדגרות	3	1,610	"	3,160	15.8	"
82	735	12.8 - 0.0	מבצר יואב - חלץ	4	1,534	"	2,560	12.8	"
83	326	17.1 - 0.0	כביש 32 - זכרון יעקב	3-6	1,502	"	4,275	17.1	"
84	41	8.0 - 1.0	מטולה - קרית שמונה	4-5	1,156	"	1,400	7.0	כביש הררי
85	117	13.0 - 6.0	כביש 21 - כפר יעבץ	4-5	1,152	"	1,050	7.0	"
86	323	19.4 - 15.9	פורייה - כנרת	4	1,023	"	700	3.5	כביש הררי
87	212	3.5 - 0.0	כביש 21 - צ' חניטה	4	1,486	"	700	3.5	"
88	231	11.8 - 0.0	כביש 23 - צ' כברי	3-4.5	1,485	"	2,950	11.8	"
89	121	8.0 - 0.0	לוד - גבלס	5-6	1,467	"	1,600	8.0	"
90	325	22.1 - 3.3	מענית - כביש 112	3-5	1,365	"	3,780	18.9	"
91	31	37.2 - 26.3	שטה - בית שאן	6	1,406	"	2,180	10.9	"
92	32	32.0 - 0.0	צ' פרוז - כפר חנוור	3-6	1,311	"	7,400	32.0	כרלל ערקף מע'ר
93	73	20.1 - 0.0	ניצנצים - חלץ	5	1,305	"	4,020	20.1	"
94	138	20.0 - 0.0	יד מרדכי - ירושלייה	3-6	952	"	2,500	20.0	"
95	411	14.8 - 0.0	רביש 41 - שמיר	3	926	"	2,420	14.8	כרלל החלפת גשר בירלר
96	72	32.5 - 18.3	קרית גת - צ' בניה גובריז	3	1,231	"	2,960	14.8	"
97	118	5.0 - 0.0	כביש 11 - צ' פרזס חנה	5	1,200	"	1,000	5.0	"
98	86	52.0 - 33.0	צ' ירוחם - שדה נוקר	4	861	"	2,850	19.0	"
99	123	30.0 - 0.0	ראש העיר - כביש 112	3-6	821	שקום והרחבה ל-6 מ'	4,500	30.0	"
100	3	41.4 - 32.0	בית שמש - נחבי הל"ה	3	800	"	2,350	9.4	כביש הררי
101	871	21.0 - 0.0	צ' גילה - כביש 872	5	734	"	2,100	21.0	"

./.

מס' סדר	מס' הכניס	הקטע מק"ם עד ק"ם	שם הקטע	רמת קריס מ'	עומס התבונה 1971	סוג העבודה	אורך הקטע	אומדן באלפי ל"י	הערות
102	313	11.7 - 0.0	שטה-בית אלפא-בית שאן	3-4	731	'מ 6-ל	1,755	11.7	
103	323	15.9 - 0.0	כניס - פוריה	3	714	'מ 6-ל	2,385	15.9	
104	312	7.3 - 0.0	עין חרוד - מולדת	3	677	'מ 6-ל	1,095	7.3	
105	136	3.6 - 0.0	כניס - 13 - עזריקס	5	666	'מ 6-ל	432	3.6	
106	322	27.8 - 5.0	עילבון - סחג'ר	3	651	'מ 6-ל	4,560	22.8	כניס הררי
107	321	12.5 - 0.0	מע'ר - סגול	3	638	'מ 6-ל	1,875	12.5	
108	732	5.3 - 0.0	מפלסית - סעד	3	635	'מ 6-ל	636	5.3	
109	419	7.2 - 0.0	כניס - 41 - סירות צבי	3	628	'מ 6-ל	1,080	7.2	
110	122	4.5 - 0.0	ש.ח.לור - גבלס	5-6	625	'מ 6-ל	675	4.5	
					ס"ה		288,994		

הקריטריונים הכלכליים שעליהם מבוססת
תכנית החומש השניה
לפיתוח כבישים

א. כדאיות ההרחבה מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים מופרדים

בתוכנית קבענו כביש עם שני נתיבים שנעים בו 7500 כלי רכב ומעלה יש להרחיבו ל-4 נתיבים מופרדים לשני מסלולי תנועה.

להלן בדיקת הכדאיות הכלכלית של הקביעה הנ"ל:

1. הרחבת הכביש תאפשר לרכב להגדיל את המהירות, הבולי המהירות לפי מספר נתיבי הכביש כפי שהובאו בדוח של הצרפתים הוא כולקמן:

מספר נתיבים	המהירות קמ"ש למשאיות	ליחור סוגי הרכב
2	52.5	65.2
3	55.0	72.2
4	58.0	81.0

2. במידגם שערכנו על 10 כבישים עם עומס תנועה מצי 5000 כלי רכב התקבל שמשקל המשאיות בסוג זה של כביש הוא 15%.

3. החסכון בזמן:

החסכון בזמן לרכב ק"מ

$$\text{שעות} \frac{15.8}{5281.2} = \frac{1}{81.0} - \frac{1}{65.2}$$

החסכון לשנה ל- 7500 $\times$ 0.85 כלי רכב

$$\frac{15.8}{5281.2} \times 6375 \times \text{כלי רכב ליום} \times 300 \text{ ימי תנועה לשנה} = 5.722 \text{ שעות}$$

מספר הנוסעים הנמוצע בכלי רכב להוציא משאיות בהתאם לנתוני הסקל של החברה הצרפתית הוא 6.2 נוסעים.

$$35,476 = 5.722 \times 6.2 \text{ שעות נסיעה בחסכות לשנה.}$$

החסכון בזמן המשאיות:

$$\frac{5.5}{3045} = \frac{1}{58.0} - \frac{1}{52.5}$$

$$610 = 610 + 35476 \times \frac{5.5}{3045} \times 0.15 \times 300$$

ס"ה החסכון בזמן:

$$36.086 = 610 + 35476$$

בסעיף 5.14 בדוח הצרפתי נקבע שהם סומכים את ידם על החישוב שנערך ע"י מע"צ בקשר לערך בזמן הנחסך שבקבע ל-0.625 ל"י לשעת נסיעה. הדו"ח קובע מחיר ממוצע ל שח בהג בחסכת 2.2 ל י. הממוצע שחושב על ידם הוא 1 ל"י לשעה בחסכת ממוצעת. בארה"ב ובצרפת מחשבים בערך שעה בחסכת 4.65 ל"י ו-4.8 ל"י לשעה בהתאמה.

בהתאם לכך ערך הזמן הנחסך מסתכם ב-36.086 ל"י.

4. התוספת בהוצאות התפעול של הרכב

הדוח של החברה הצרפתית קובע שבמסגרת מהירות של 65.3 קמ"ש ל-1 קמ"ש התוספת בהוצאות הדלק היא 13% והתוספת בהוצאות לשמנים וסיכה היא כ-40% מהתוספת לדלק. תוספת ההוצאה בסעיפים הללו בהתאם לתחשיב מפורט שנערך על ידם מסתכמת ב-0.305 אג' לק"מ.

למשאעת במסגרת מהירות של 52.5 קמ"ש ל-58 קמ"ש התוספת בסעיפים הללו מגיעה ל-0.168 אג' לק"מ.

הקילומטרג' השנתי של הרכב לק"מ הוא כדלקמן:

$$1.912.500 = 300 \times 6375$$

$$5.833 = 0.305 \times 1.912.500$$

למשאיות

$$337.500 = 300 \times 1125$$

$$567 = 0.168 \times 337.500$$

ס"ה התוספת בהוצאות לדלק, שמנים וסיכה

$$6400 = 567 + 5833$$

5. החסכון מהקטנת מספר התאונות

לפי המחקרים של רשות הכבישים בארה"ב מספר התאונות הממוצע לק"מ כביש ברוחב 2 נתיבים ועומס תנועה בין 5000 ל- 9000 כלי רכב ליום הוא 4.5 תאונות לכל מליון מיל/רכב ואילו באותו עומס תנועה כאשר הכביש הוא בעל 4 נתיבים מופרדים הסעור מגיע ל- 3.2 תאונות לכל מליון מיל/רכב. לפי הסטטיסטיקה של התאונות בארץ ב-1963 היו 1.4 נפגעים בממוצע לתאונה עם נפגעים. לפי חומרת התאונות החלוקה היא כדלקמן:

הרוגים	2%
פצועים קשה	16.6%
פצועים קל	81.4%

ערך הנזק מהתאונות למסך הוא כדלקמן:

הרוג : 30,000 ל"י בהתאום למחקר מיוחד שנערך בנושא זה
פצוע קשה: אנו מניחים 2 חודשי אשפוז ואיבוד כושר העבודה
בממוצע של 20% מחיר יום אשפוז בממוצע הוא 40 ל"י.
 $60 \times 40 = 2400 + 6000$ אבוד כושר עבודה = 8400 ל"י
פצוע קל : הנחנו שלושה ימי אשפוז + שבוע בטלה. יום בטלה הוערך ב-10 ל"י בהתחשב בכך שחלק מהנפגעים אינם נמלים על כוח העבודה.

$$180 \times 3 + 40 \times 6 + 10 \times 6 = 180 \text{ ל"י}$$

ההוצאה הממוצעת לנפגע בתאונה

2%	$30,000 \times$	$600 =$	ל"י
16.6%	$8,400 \times$	$1394 =$	"
81.4%	$180 \times$	$146 =$	"
		2140	ל"י

ההוצאה הממוצעת (לנפגעים בלבד) בתאונה:

$$2140 \times 1.4 = 2996 \text{ ל"י}$$

7500 כלי רכב $\times$ 300 ימים לשנה $\times$ 0.62 (מיל בק"מ) = 1,395,000 מיל/רכב לשנה

$$\begin{aligned} & 1,395,000 \times 4.3 \times 10^{-6} = 5.6 \text{ תאונות לשנה} \\ & 1,395,000 \times 3.2 \times 10^{-6} = 4.46 \text{ " "} \end{aligned}$$

הקטנת מספר התאונות כתוצאה מהרחבת מסגרי נתיבים ל-4 נתיבים מופרדים

$$5.6 - 4.46 = 1.14 \text{ תאונות}$$

$$3415 = 2996 \times 1.14 \text{ ל"י החסכון מהקטנת מספר התאונות}$$

6. תוספת בהוצאות ההחזקה של הכביש המורחב:

בהתאם לדוח הצרפתי נקבע שהתוספת בהוצאות ההחזקה הקבועות (סאינן נובעות * ממספר כלי הרכב) להחזקת המסלול הנוסף לכל ק"מ תחתם ב-1.200 ל"י לשנה.

7. חישוב הכדאיות

החסכון כתוצאה מהרחבת הכביש מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים מופרדים הוא כדלקמן:

חסכון בזמן	36.086 ל"י
חסכון מהקטנת מספר התאונות	<u>3.415</u> "
ס"ה החסכון השנתי	39.501 ל"י
פחות תוספת בהוצאות תפעול	- 6.400 "
תוספת בהוצאות החזקת הכביש	<u>- 1.200</u> "
	31.901 ל"י

מקדם ההחזק הכלכלי להסקעה בשער רבית של 8% הוא 0.0839

סכום ההסקעה מההחזר השנתי יכול להצדיק מבחינה כלכלית:

$$31.901 / 0.0839 = 370.572 \text{ ל"י לק"מ}$$

כיון שבחישוב החסכון למסק ניכינו את המסים מהוצאות התפעול של הרכב במקביל יש לנכות מסי עקיפין מההסקעה שמעורה נאמד בכ-5%.

$$370.572 / 0.95 = 390.076 \text{ ל"י הסכום שדאי להזקיע בהרחבת כביש מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים כאשר עומס התנועה הוא 7500 כלי רכב.}$$

תערה: הצרפתים לקחו בחשבון בדרך כלל 360 ימי תנועה בשנה, לדעתנו אין לכלול תנועה בחגות וחגים כיון שבימים אלה אין תנועה של משאיות לכן הקיבולת של הכביש גדלה באופן ניכר וכן גם מהירות התנועה של הרכב. בהתאם לשיטה של הצרפתים היתה מתקבלת תוספת של 17.6% מסכום ההסקעה המוצדק מבחינה כלכלית.

ב. סקום והרחבת כבישים עורקיים ל-7 מ' (עבאה לסטנדרט מבחינת מבנה ורוחב)

בסקר החברה הצרפתית לא נדון העניין של סקום והרחבת הכבישים הקיימים אף כי הם מזכירים סיס להביא אותם לרוחב ומבנה מתאימים.

בקביעת הקריטריונים הכלכליים של כדאיות סקום והרחבת הכבישים הללו נסחמך על מחקרים שנערכו בארצות אחרות תוך התאמת הנתונים למסק הישראלי מבחינת ערך הזמן, הוצאות התפעול של הרכב ומחיר ההון להשקעה.

למעשה גם הצרפתים נקטו באותה שיטה, להלן ציטטה מתוך המבוא למסק הבדיקות הכלכליות שבדוח החברה הצרפתית:

"The bases of the calculation will be found in the studies carried out in the United States by the Highway Research Board and by the American Association of State Highway Officials^{ans}, in France by the Ministry of Public works, They have been the subject of the following publications:

- Highway Capacity Manual
- Road User Benefit Analyses for Highway Improvements
- Provisional Instructions of the Economic Analyses of Highway Investments."

בתכנית החומס קבענו שהכבישים אשר עומס התנועה בהם הוא מ-1200 כלי רכב ומעלה יס להביאם לסטנדרט של כביש עורקי מבחינת מבנה ורוחב.

ראוי לציין כאן שבהנחיות שפורסמו על ידי הבנק הבינלאומי לשיקום ופיתוח נקבע שהכבישים אשר עומס התנועה בהם הוא מ-1200 כלי רכב ומעלה יס להביאם לרוחב של 7.3 מ' וסוליים 3 מ' מכל צד.

להלן בדיקת הכדאיות הכלכלית:

1. החסכון בזמן:

בדוח החברה הצרפתית פרק 3.15 צוין שבצרפת מחשבים בדרך כלל תוספת של 20% במהירות כתוצאה מהרחבת כבישים.

בבדיקה מיוחדת שנערכה ע"י מהנדס חנועה במע"צ, נקבע שבמעבר מכביש ברוחב של 5.5 - 5 מ' ל-7 מ' עם סוליים מיוצבים של 3 מ' מכל צד, הפרטי המהירויות יהיו כדלקמן:

למשאיות מ-50 קמ"ס ל-55 קמ"ס
לרכב קל מ-60 קמ"ס ל-70 קמ"ס

מדגם הערכנו לכבישים שעומס התנועה בהם הוא בטביבות 1200 כלי רכב התקבל
הרכב התנועה כדלקמן:

משאיות	26.4 %
מוניות	6.8 %
אוטובוסים	8.6 %
רכב מסחרי	24.8 %
מכוניות נוסעים	28.4 %
אופנועים	5.4 %

החסכון בזמן לרכב/ק"מ:

$$\text{שעות ליחידת רכב קל} \quad \frac{10}{4200} = \frac{1}{70} - \frac{1}{60}$$

$$\text{שעות למשאית} \quad \frac{5}{2750} = \frac{1}{55} - \frac{1}{50}$$

$$0.686 \times 1200 \times \frac{10}{4200} = \text{אחוז כלי הרכב מחוץ למשאיות} \times 300 \text{ ימי תנועה לסנה} = 588 \text{ שעות לרכב קל}$$

$$0.264 \times 1200 \times \frac{5}{2750} = \text{אחוז המשאיות} \times 300 \text{ ימי תנועה לסנה} = 173 \text{ שעות למשאיות}$$

$$6.2 \times 558 = 3633 \text{ שעות נסיעה נחסכות} = 173 +$$

$$3633 \times 1 \text{ ל"י לנוסע, בהתאם לדוח החברה הצרפתית} = 3633 \text{ ל"י החסכון בזמן.}$$

2. החסכון בהוצאות תפעול הרכב:

לפי המחקרים של - RASHO - רשות הכבישים בארה"ב - החסכון בהוצאות

תפעול הרכב במעבר מכביש הדורס סיקוס לכביש מסוקס הוא כדלקמן:

חסכון בדלק	2.2%
חסכון בצמיצים	50.5%
חסכון בממן	22.2%
חסכון בחיקונים	42.9%

החסכון לרכב ק"מ בטעיפים אלה באר' הוא כדלקמן:

<u>מכונות נוסעים</u>		<u>מונית</u>		<u>מסחרי</u>		<u>אוטובוס</u>	
הוצאה	חסכון	הוצאה	חסכון	הוצאה	חסכון	הוצאה	חסכון
2.14	- 0.05	1.10	- 0.02	2.10	- 0.05	3.57	- 0.08
0.51	0.11	0.26	0.06	0.44	0.10	0.96	0.21
1.18	0.60	0.87	0.44	0.70	0.35	2.42	1.22
5.25	2.25	2.94	1.26	4.06	1.74	8.67	3.72
	2.91		1.74		2.14		5.07

למטאיות מקדמי החסכון הם כדלקמן:

חסכון בדלק	19.7%
חסכון בשמן	38.2%
חסכון בצמיגים	67.5%
חסכון בחימום	42.9%

החסכון למטאית באג' לק"מ הוא כדלקמן:

ההוצאה	החסכון
דלק	4.5
שמן	1.0
צמיגים	11.0
חימום	12.0
סה"כ	13.84
פחות 10% מסי עקיטין	1.38
סה"כ החסכון	12.46 אג'

0.284×1200	אחוז מכונות הנוסעים $300 \times$ ימים 2.91 אג' = 2975 ל"י
0.082×1200	אחוז האוטובוסים $300 \times$ ימים 5.07 אג' = 1497 ל"י
0.068×1200	אחוז המוניות $300 \times$ ימים 1.74 אג' = 426 ל"י
0.248×1200	אחוז הרכב המסחרי $300 \times$ ימים 2.14 אג' = 1910 ל"י
0.264×1200	אחוז המטאיות $300 \times$ ימים 12.46 אג' = 11842 ל"י
	סה"כ החסכון בהוצאות תפעול כתוצאה מהסיקום 18,650 ל"י

3. הפרט בהוצאות החזקת הכביש כתוצאה מהסיקום וההרחבה;

ככביש אשר מבנהו דורש סיקום, ואשר רוחבו אינו יכול ליעד נתיב נפרד לכל כיוון, הוצאות החזקתו הן גבוהות יותר מאשר כביש ברוחב סטנדרטי מלא עם סוליים מיוצבים, מאחר ולא נמצאים בידינו נתונים השואתיים לא ניתן ביטוי תחסיבי לחסכון בהוצאות החזקה.

4. חישוב הכדאיות;

החטכון בזמן 3633 ל"י
החטכון בהוצאות תפעול 18650 ל"י
ס"ה החטכון 22,283 ל"י

החטכון יכול להצדיק הטקעה בהיקף של:

$$22,283 \text{ ל"י} = \frac{265,590 \text{ ל"י}}{0.0839} \text{ מקדם החזר ההטקעה}$$

ובניכוי מטי עקיפין מההטקעה בטיעור 5%

265,590 = 279,568 ל"י, הסכום שכדאי להטקיע לק"מ להבאת כביש עם 1200 כלי רכב, למבנה ורוחב סטנדרטים של כביש עורקי. 0.95

ג. שקום והרחבת כבישים ל-6 מ' רוחב ושוליים 2 מ' מכל צד

בהתאם להנחיות הבנק הבינלאומי לסיקוט ומיתוח, יש להביא כבישים עם עומס חנועה מעל 600 כלי רכב לרוחב סטנדרטי של 6 מ' עם שוליים של 2 מ' מכל צד.

להלן בדיקת ההתאמה של ההנחיות הללו לתנאי הארץ מבחינה כלכלית.

1. החסכון בזמן

לפי בדיקת מהנדס החנועה במע"צ במיבר מכביש ברוחב 4 - 3 מ' לכביש של 6 מ' עם שוליים מיוצבים של 2 מ' מכל צד, יתקבלו הפרטי המהירויות הבאים:

למסאות מ-45 קמ"ס ל-52 קמ"ס
לרכב קל מ-52 קמ"ס ל-65 קמ"ס

החסכון בזמן לרכב/ק"מ

$$\frac{13}{3380} = \frac{1}{65} - \frac{1}{52}$$

שעות ליחידת רכב קל

$$\frac{7}{2340} = \frac{1}{52} - \frac{1}{45}$$

שעות למסאות

$$600 \text{ כלי רכב} \times 0.686 \text{ אחוז כלי הרכב מחוץ למסאות} \times 300 \text{ ימים} \times \frac{13}{3380} \text{ שעות} =$$

$$475 \text{ שעות לרכב קל}$$

$$600 \text{ כלי רכב} \times 0.264 \text{ אחוז המסאות} \times 300 \text{ ימים} \times \frac{7}{2340} = 142 \text{ שעות למסאות}$$

$$475 \times 6.2 \text{ נוסעים למכונית במוצע} + 142 = 3087 \text{ שעות נסיעה נחסכות}$$

$$3087 \times 1 \text{ ל"י} = 3087 \text{ ל"י החסכון בזמן}$$

2. החסכון בהוצאות הפעול הרכב:

שערי החסכון כתוצאה משיקום הכביש בהתאם למחקרי רשות הכבישים בארה"ב

הם כדלקמן:

למסאות	לרכב קל	
18.5%	11.9%	חסכון בדלק
34.8%	28.0%	חסכון בשמן
66.7%	55.0%	חסכון בצמיצים
42.9%	42.9%	חסכון בחיפונים

להלן טעורי החסכון בהוצאות התפעול באג' לק"מ בהתאם להרכב הוצאות התפעול של הרכב בארץ.

אומדן	מסחרי	מונית	רכב נוסעים	
0.42	0.25	0.13	0.25	חסכון בדלק
0.27	0.12	0.07	0.14	חסכון בשמן
1.33	0.39	0.48	0.65	חסכון בצמיגים
<u>3.72</u>	<u>1.74</u>	<u>1.26</u>	<u>2.25</u>	חסכון בתקונים
5.74	2.50	1.94	3.29	

למטאיות החסכון הוא כדלקמן:

אג' לק"מ

0.83	חסכון בדלק
0.23	חסכון בשמן
7.34	חסכון בצמיגים
<u>5.15</u>	חסכון בתקונים
13.55	ס"ה
<u>1.35</u>	פחות 10% מסי עקיפין
<u>12.20</u>	

0.284×600 אחוז מכוניות הנוסעים $\times 300$ ימים $\times 3.29$ אג' = 1681 ל"י
 0.082×600 אחוז האוטובוסים $\times 300$ ימים $\times 5.74$ אג' = 847 ל"י
 0.068×600 אחוז המוניות $\times 300$ ימים $\times 1.94$ אג' = 237 ל"י
 0.248×600 אחוז הרכב המסחרי $\times 300$ ימים $\times 2.50$ אג' = 1116 ל"י
 0.264×600 אחוז המטאיות $\times 300$ ימים $\times 12.20$ אג' = 5797 ל"י
 ס"ה החסכון בהוצאות התפעול כחוצאה מהסכום 9678 ל"י

3. חישוב הכדאיות;

החסכון בזמן כחוצאה מההרחבה 3087 ל"י
 החסכון בהוצאות התפעול כחוצאה מהסיקום 9678 ל"י
 ס"ה החסכון 12,765 ל"י

החסכון יכול להצדיק הטקעה בהיקף של :

$$12,765 \text{ ל"י} = 152,145 \text{ ל"י}$$

0.0839 מקדם החזר ההטקעה

ובניכוי מסי עקיפין מההטקעה במיעור 5%

$$152,145 = 160,152 \text{ ל"י, הסכום שכדאי להטקיע לק"מ להבאת כביש לרוחב ומכנה סטנדרטיים}$$

$$0.95 \text{ של כביש אזורי.}$$

18/2/11

ירושלים, כ"א בתמוז תשכ"ה
23.7.65

א. : מר שוהמי, מרכז ועדת המטרה המקצועית לענייני מלווה כבישים
מאת: ז. אלנבוגן, אגף התקציבים

הנדון: תכנית פיתוח כבישים 1967/68-1971/72

בישיבת הוועדה המקצועית מיום 24.6.65 סוכם שהחומר שיוכן ע"י מע"ץ יושבר לעיון ולהערות חברי הוועדה המקצועית.

לצערנו הופץ החומר בלי שניתנה לנו ההזדמנות להעיר ולהשיב על הפרטים הטעונים, לזאת, היקון.

אנו מוצאים לנכון למסור כאן את עיקר הערותינו על החומר המופץ.

א. שיקום והרחבת כבישים

1. תחזית הגידול בעומס התנועה בכבישים במשקיים

נקבע שיש להניח שיעור גידול שנתי ממוצע בסך 10%. כיוון שלגבי הכבישים העיקריים ברשת הובאו התחזיות הספיציפיות של סקר התחבורה הלוקחות בחשבון שיעורי גידול הגבוהים בהרבה מהממוצע (עד 19%), הוסכם שיש מקום להקטין במקביל האומדן הממוצע לגבי הכבישים האחרים. החישוב מראה שיש להעמיד הגידול הממוצע בכבישים המסננים על כ-8%.

שינוי כנ"ל מחייב הורדה של כ-25 מיליון ל"י מסך ההשקעה הכלולה בחומר שהוגש.

2. כבישים בעלי עומס תנועה של 1200-1500 כלי רכב

סוכם שיש לכלול ברשימת הכבישים המיועדים להרחבה ל-7 מטר את הקטעים בעלי נפח של 1500 ומעלה כלי רכב ואילו לגבי כבישים עם עומס 1200-1500 כלי רכב להגיש בשימה נפרדת.

במקביל לכך לגבי כבישים צרים (3-4 מ') המיועדים להרחבה ל-6 מ' יש לראות בהשקעה כדאית בעומס תנועה המגיע למחצית העומס המצויק הרחבה ל-6 מ', דהיינו 750 כלי רכב. ההפרש בין שתי הגישות מסתכם בכ-30 מיליון ל"י.

3. כבישים ברוחב נוכחי של 6-7 מ'

לגבי כבישים ברוחב של 6-7 מ' במצב מטביע רצון שאינם מצויקים שיקום. לא כדאית, לדעתנו השקעה של 200 אלף ל"י לק"מ ע"מ להרחיב המסעה ל-7 מ' גם עם עומס התנועה מעל 1500 כלי רכב ביממה. הוא הדין לגבי כבישים ברוחב 5 מ' שהובאו ברשימת מע"ץ כנועדים להרחבה ל-6 מ'. ההפרש הנובע משינוי זה הוא כ-30 מיליון ל"י.

4. כבישים מקבילים לכבישים מהירים

כיוון שהכבישים מהירים ישלו חלק ניכר מעומס התנועה בעורקים המקבילים להם, יורד הצורך בהרחבת עורקים אלה. ההפרש המתקבל הוא כ-5 מיליון ל"י.

5. כבישים בעלי תחזית גידול מיוחדת בסקר התחבורה

האומדנים המועתקים מסקר התחבורה מתיחסים לשנת 1974, יש איפוא לתקנם לשנת 1971.

6. כבישים המצריכים השקעה ממוצעת גבוהה

בדיקות הדאיות מראות שכדאי להשקיע לצורך הרחבה ל-7 מ', 200 אלף ל"י לק"מ בכבישים בעלי עומס של 1500 כלי רכב ביממה. ברור שאם ההרחבה מצריכה השקעה גבוהה יותר היא לא תהיה כדאית בעומס התנועה הנ"ל.

על מסך היטובים שערבנו מסתבר שעבור כל 400 כלי רכב נוספים לנפח התנועה כדאי להשקיע עוד 50 אלף ל"י.

2. The second section outlines the procedures for handling incoming correspondence. It states that all letters and documents should be opened, dated, and filed in a systematic manner to ensure nothing is overlooked.

3. The third part of the document addresses the issue of budgetary control. It requires that all expenditures be properly categorized and that the total spending remains within the allocated budget for each quarter.

4. The fourth section describes the process for conducting regular audits. It mandates that an independent audit be performed at least once a year to verify the accuracy of the financial statements and to identify any potential areas of concern.

5. The fifth part of the document discusses the role of the management team in overseeing the organization's operations. It highlights the need for clear communication and strategic planning to achieve the organization's long-term goals.

6. The sixth section outlines the policies regarding employee conduct and performance. It states that all employees are expected to adhere to a high standard of professionalism and that their performance will be regularly evaluated.

7. The seventh part of the document addresses the issue of risk management. It requires that a comprehensive risk assessment be conducted to identify potential threats to the organization and to develop effective strategies to mitigate these risks.

8. The eighth section describes the process for handling confidential information. It mandates that all sensitive data be protected and that access be restricted to authorized personnel only.

10. The final section of the document provides a summary of the key points discussed and reiterates the commitment to transparency, accountability, and continuous improvement.

יש צורך, איפוא להוריד הכבישים בעלי נפח הנועה שאיננו מצדיק השקעה גבוהה כנ"ל.

ההוצאה המתקבלת הוא כ-15 מיליון ל"י.

7. אומדן נפח הנועה המיוחס בחומר של מע"ץ לכבישים מס' 80,79 ברשימה הועתק כנראה תוך טעות מספירות הנועה. העומס בכבישים אלה הוא למעשה נמוך בהרבה ואינו מצדיק הרחבה אף לפי הקריטריונים המקובלים ע"י מע"ץ.

אומדן ההשקעה לגביהם כ-5 מיליון ל"י.

8. בנספח המצורף (מס' 1) מובא פירוט הכבישים שאין להכלילם בתכנית לשיקום ולהרחבה, כמסביר לעייל, תוך פירוט הסיבות לגבי כל קטע כביש.

סך ההוצאה על כבישים אלה הסתכם בכ-120 מיליון ל"י.

לפיכך מגיעה לדעתנו ההשקעה בשיקום והרחבת כבישים ~~לדעתנו~~ למכסימום של כ-170 מיליון ל"י במסגרת תכנית חמש שנים.

ב. כבישים מהירים

1. בתכנית צריכים להיכלל הכבישים המומלצים בסקר התחבורה הצרפתי לביצוע בתכנית החומש הראשונה, ולא כל הכבישים המומלצים במסגרת העשור.

פירוט הכבישים המהירים וההשקעה שיש לדעתנו, לכלול בתכנית מופיע בנספח מס' 2.

סך ההשקעה בסעיף זה - כ-100 מיליון ל"י.

2. לגבי פרויקט "נתיבי איילון" סוכם לכלול בהתאם להנחיות שקיבלנו את הוצאות התיכנון בלבד. הנחתנו לצורך זה היא כ-10 מיליון ל"י.

ג. חומר מתודולוגי

בישיבה ביום 24.6.65 סוכם לא להגיש בשלב זה כל חומר הנוגע לבדיקת כדאיות ההשקעות, זאת עקב חילוקי הדעות בקשר להנחיות ולקריטריונים לבדיקה. חמיה שלמרות האמור הפצתם החומר הנ"ל.

ד. סיכום צרכי פיתוח הכבישים בתחום השנים

בעקבות הערותינו לעיל, מסתכמים לדעתנו צרכי פיתוח הכבישים בחומש הבא בהתאם להנחיות המקסימליות שקיבלנו, בכ-470 מיליון ל"י (ראה פירוט בנספח מס' 3).

יצוין שההערות דלעיל מתייחסות לחומר שתכליתו האגת צרכים מקסימליים בפיתוח כבישים, בהתאם להנחיות הוועדה הבין-מסודית לענייני מלווה כבישים, ואינם משקפות עמדת אגף התקציבים לגבי היקף ההשקעות האופטימלי בכבישים מבחינת אפשרויות התקציב ועדיפויות המשק בחמש השנים הבאות.

ב ב ר כ ה
ד. אלנבוגן

הצתק:

חברי הוועדה הבין-מסודית להכנת בקשה למלווה כבישים
חברי וועדת המענה המקצועית.

מספר כידורי	מספר ברשימה מע"צ	מספר הכביש	שם הקטע	אומדן לק"מ באלפי ל"י	אומדן סה"כ ההוצאה באלפי ל"י	סיבת אי ההכללה ברשימה
1	2	12	פ"ח - צ' רעננה	300	1,200	כביש גהה-רעננה פוחר בעיית העומס
2	7	71	צ' מלאכי - צ' ראם	200	840	רוחב נוכחי 6 מטר, לא כדאית הרחבה של 1 מ' בהשקעה המוערכת
3	8	12	רמלה - לוד	250	825	רוחב נוכחי 6-7 מ', כנ"ל
4	12	12	צ' כנרת - צ' בילו	300	2,790	רוחב נוכחי 6 מ', כנ"ל
5	16	24	צ' העמקיה - צ' יקנעם	200	920	רוחב נוכחי 6.5-7 מ', כנ"ל
6	17	24	צ' יקנעם - צ' נהלל	200	1,480	רוחב נוכחי 6.5-7 מ', כנ"ל
7	21	112	אזור תעשייה נחניה - בית ליד	192	520	רוחב נוכחי 6.5 מ', כנ"ל
8	24	24	צ' נהלל - נצרת	250	2,700	רוחב נוכחי 5.5-7 מ', כנ"ל
9	25	141	ר"ג - הרצליה	350	2,975	ציר הביניים החיצוני פוחר בעיית העומס
10	28	12	כביר 15 - פתח-תקוה	250	2,175	רוחב נוכחי 6-7 מ', לא כדאית הרחבה של 1 מ'
11	30	1	צ' בית דגון - צ' אזור	200	240	ציר הביניים פוחר בעיית העומס
12	47	83	דימונה-צ' אילת	200	6,860	עומס תנועה חזוי - 1300 כלי רכב רוחב נוכחי 6-7 מ'
13	54	24	צ' גולני - טבריה	400	5,800	ההשקעה הגבוהה איננה כדאית.
14	55	12	צ' ראם - צ' כנרת	200	1,100	עומס התנועה ב-1971 - 9360 כלי רכב, ב-1974 12,839
15	57	114	זכרון יעקב - כביש 24	250	6,625	עומס התנועה החזוי אינו מגיע לסטנדרט (אפילו ל-1200 כלי רכב)
16	59	31	נצרת חל-עדשים	400	2320	השקעה גבוהה מאד.
17	63	24	נצרת - צ' גולני	350	5250	לא כדאית ההשקעה הגבוהה לעומס החזוי (2150)
18	64	32	כפר תבור - עפולה	400	6360	לא כדאית ההשקעה הגבוהה לעומס החזוי (2100)
19	65	124	כפר סבא - נוה ימין	200	380	הכביש במצב טוב, רובו ברוחב 7 מ'
20	73	1	לטרון - צ' נשר	200	1760	עומס התנועה החזוי - כ-1450 כלי רכב
21	74	241	יגור - צ' אחיהוד	250	6,750	עומד התנועה החזוי - כ-1570 כלי רכב לא משתלם בהשקעה של 250 אלף
22	76	3	צ' שמשון - בית שמש	250	1,000	כנ"ל, עומס התנועה החזוי - 1530 כלי רכב
23	79	82	באר-שבע - חל-שוקת	150	1,950	עומס התנועה החזוי - 520 כלי רכב
24	80	87	צ' אופקים - סעד	150	3,015	עומס התנועה החזוי - 410 כלי רכב
25	81	72	אשקלון - פלוגות	200	3,160	עומס התנועה החזוי - 1420 כלי רכב (8%)
26	82	735	מבצר יואב - חלץ	200	2,560	עומס התנועה החזוי - 1350 כלי רכב (8%)
27	83	326	כביש 32 - זכרון יעקב	250	4,275	עומס התנועה החזוי - 1320 כלי רכב (8%)
28	85	117	כביש 21 - כפר יעבץ	150	1,050	רוחב נוכחי 4-5 מ' - לא כדאית הרחבה ל-6 מ'.
29	87	212	כביש 21 - צ' חניתה	200	700	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500 כלי רכב (1300)
30	88	231	כביש 23-צ' כברי	250	2,950	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500 כלי רכב (1300)
31	89	121	לוד - נבלט	200	1600	כנ"ל
32	90	325	מענית - כביש 112	200	3,780	כנ"ל
33	91	31	שטה - בית שאן	200	2,180	כנ"ל
34	92	32	צ' פרוד - כפר תבור	231	7,400	כנ"ל
35	93	73	ניצנים - חלץ	200	4,020	כנ"ל
36	94	138	יד מרדכי - יוסיביה	125	2,500	הכביש במצב טוב בחלקו ברוחב של 6 מ' ולא כדאי להרחיבו ל-6 מ'
37	97	118	כביש 11-צ' פרדס חנה	200	1,000	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500
38	99	123	ראש העין - כביש 112	150	4,500	הכביש במצב טוב וברוחב של 3-6 מ' ולא כדאית הרחבה ל-6 מ'.
39	100	3	בית שמש - נתיב הל"ה	250	2,350	השקעה גבוהה לעומת העומס החזוי (704)
40	101	871	צ' גילת - כביש 872	100	2,100	רוחב נוכחי 5 מ' לא כדאית הרחבה ל-6 מ'
41	105	136	כביש 13-עזריקם	120	432	כנ"ל
42	106	322	עילבון - סחנין	200	4,560	לא כדאי בתנועה החזויה (575)
43	109	419	כביש 41 - סירת צבי	150	1,080	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
44	110	122	ש.ת. לוד-נבלט	150	675	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
			סה"כ	118,707		
			האומדן לחומר שהוכן ע"י מע"צ	288,994		
			יחרה	170,287		

הכביש

	102.0	1. ציר הביניים החיצוני
86.0	<u>(-) 16.0</u>	פחות: קטעים חופפים
	9.0	2. היציאה המזרחית
4.0	<u>(-) 5.0</u>	פחות: קטעים חופפים
<u>10.0</u>		3. היציאה הדרומית
100.0		סה"כ

אומדן ההשקעה בחומר
שחופץ ע"י מע"ץ

301.0

201.0

ההפרש

האומדן באלפי ל"י

סוג העבודה

170,287	1. שיקום והרחבת כבישים קיימים
61,835	2. כבישים חדשים
62,510	3. " מקומיים וכבישי גישה
<u>109,500</u>	4*. כבישים מהירים
404,132	
<u>40,413</u>	5. סקרים תכנון ופיקוח 10%
444,545	
<u>22,227</u>	6. בלתי נראה מראש 5%
466,772	סה"כ

* כולל 10 מיליון לתכנון "נתיבי איילון"

מבנית ישראל

אל

מאה

☐ דחוף

☐ רגיל

טיפול נוסף

תשובה לפונה

☐ לשיחת אחי

☐ חירבית

☐ להערותיך

☐ שלילית

☐ לבירור הודיעתי

☐ שהענין בטיפול

☐ לידיעתך

☐ בחתימתי

מזכירה/תקיון

פעולה

☐ לצרף התכתבות/תוס

☐ לעיוןך / ולהחזרה

☐ לחייק

☐ לאישורך / לחתימתך

☐ לטיפול חוזר ביום

☐ לסיום הטיפול

☐ מוחזר כבקשתך

☐ לתשלום

הסברים נוספים

חתימה

התאריך

ירושלים, כ"א בתמוז תשכ"ה
28.7.65

אג : פר שוהמי מרכז ועדת המטרה המקצועית לעניני מלווה כבישים
מאת: ד. אלנבוגן, אגף התקציבים

הנדון: תכנית פיתוח כבישים 1967/68-1971/72

בישיבת הוועדה המקצועית מיום 24.6.65 סוכם שהחומר שיוכן ע"י מע"ץ ינובר
לעיון ולהערות חברי הוועדה המקצועית.

לצערנו הופץ החומר בלי שניתנה לנו ההזדמנות להעיר ולהשיג על הפרטים
הטעונים, לזאת, תיקון.

אנו מוצאים לנכון למסור כאן את עיקר הערותינו על החומר המופץ.

א. שיקום והרחבת כבישים

1. תחזית הגידול בעומס התנועה בכבישים

נקבע שיש להניח שיעור גידול שנתי ממוצע בסך 10%. כיוון שלגבי הכבישים
העיקריים ברשת הובאו התחזיות הספיציפיות של סקר התחבורה הלוקחות בחשבון
שיעורי גידול הגבוהים בהרבה מהממוצע (עד 19%), הוסכם שיש מקום להקטין
במקביל האומדן הממוצע לגבי הכבישים האחרים. החישוב מראה שיש להעמיד
הגידול הממוצע בכבישים הסניניים על כ-8%.

סינוי כנ"ל מחייב הורדה של כ-25 מיליון ל"י מסך ההשקעה הכלולה בחומר
שהוגש.

2. כבישים בעלי עומס תנועה של 1200-1500 כלי רכב

סוכם שיש לכלול ברשימת הכבישים המיועדים להרחבה ל-7 מסר את הקטעים בעלי
נפח של 1500 ומעלה כלי רכב ואילו לגבי כבישים עם עומס 1200-1500 כלי רכב
להגיש רשימה נפרדת.

במקביל לכך לגבי כבישים צרים (3-4 מ') המיועדים להרחבה ל-6 מ' יש לראות
ההשקעה כדאית בעומס תנועה המגיע למחצית העומס המצויק הרחבה ל-6 מ',
דהיינו 750 כלי רכב. ההפרט בין שתי הגישות מסתכם בכ-30 מיליון ל"י.

3. כבישים ברוחב נוכחי של 6-7 מ'

לגבי כבישים ברוחב של 6-7 מ' במצב משביע רצון שאינם מצויקים שיקום. לא כדאית,
לזאתנו השקעה של 200 אלף ל"י לק"מ ע"מ להרחיב המסעה ל-7 מ' גם עם עומס
התנועה מעל 1500 כלי רכב ביממה. הוא הדין לגבי כבישים ברוחב 5 מ' שהובאו
ברשימת מע"ץ כנועדים להרחבה ל-6 מ'. ההפרט הנובע מסינוי זה הוא כ-30
מיליון ל"י.

4. כבישים מקבילים לכבישים מהירים

כיון שהכבישים מהירים יסלו חלק ניכר מעומס התנועה בעורקים המקבילים להם,
יורד הצורך בהרחבת עורקים אלה. ההפרט המתקבל הוא כ-5 מיליון ל"י.

5. כבישים בעלי תחזית גידול מיוחדת בסקר התחבורה

האומדנים המועתקים מסקר התחבורה מתייחסים לשנת 1974, יש איפוא לחקנם
לשנת 1971.

6. כבישים המצויקים השקעה ממוצעת גבוהה

בדיקות הסדאיות מראות שבדאי להשקיע לצורך הרחבה ל-7 מ', 200 אלף ל"י לק"מ
בכבישים בעלי עומס של 1500 כלי רכב ביממה. כרוך שאם ההרחבה מצריכה
השקעה גבוהה יותר היא לא תהיה כדאית בעומס התנועה הנ"ל.

על סמך חישובים שערכנו מסתבר שעבור כל 400 כלי רכב נוספים לנפח התנועה
כדאי להשקיע עוד 50 אלף ל"י.

יש צורך, איפוא להוריד הכבישים בעלי נפח הנועה שאיננו מצדיק השקעה גבוהה כנ"ל.

ההפרש המתקבל הוא כ-15 מיליון ל"י.

7. אומדן נפח הנועה המיוחס בחומר של מע"ץ לכבישים מס' 80,79 ברשימה הועתק כנראה תוך טעות מספירות הנועה. העומס בכבישים אלה הוא למעשה נמוך בהרבה ואינו מצדיק הרחבה אף לשי קריטריונים המקובלים ע"י מע"ץ.

אומדן ההשקעה לגביהם כ-5 מיליון ל"י.

8. בנספח המצורף (מס' 1) מובא פירוט הכבישים שאין להכלילם בתכנית לשיקום ולהרחבה, כמסביר לעיל, תוך פירוט הטיבות לגבי כל קטע כביש.

סך ההוצאה על כבישים אלה הסתכם בכ-120 מיליון ל"י.

לפיכך מגיעה לדעתנו ההשקעה בשיקום והרחבת כבישים לדעתנו למכסימום של כ-170 מיליון ל"י במסגרת הכנית המט שנים.

ב. כבישים מהירים

1. בתכנית צריכים להיכלל הכבישים המומלצים בסקר התחבורה הצרפתי לביצוע בתכנית החומש הראשונה, ולא כל הכבישים המומלצים במסגרת העשור.

פירוט הכבישים מהירים וההשקעה שיש לדעתנו, לכלול בתכנית מופיע בנספח מס' 2.

סך ההשקעה בטעיף זה - כ-100 מיליון ל"י.

2. לגבי פרויקט "נתיבי איילון" סוכם לכלול בהתאם להנחיות שקיבלנו את הוצאות התיכנון בלבד. הנחתנו לצורך זה היא כ-10 מיליון ל"י.

ג. חומר מתודולוגי

ביטיבה ביום 24.6.65 סוכם לא להגיש בשלב זה כל חומר הנוגע לבדיקת כדאיות ההשקעות, זאת עקב חילוקי הדעות בקשר להנחיות ולקריטריונים לבדיקה. תמוה שלמרות האמור הפחתם החומר הנ"ל.

ד. סיכום צרכי פיתוח הכבישים בחמש השנים

בעקבות הערוחינו לעיל, מסתכמים לדעתנו צרכי פיתוח הכבישים בחומש הבא בהתאם להנחיות המקסימליות שקיבלנו, בכ-470 מיליון ל"י (ראה פירוט בנספח מס' 3).

יצוין שההערכות דלעיל מתייחסות לחומר שתכליתו הצגת צרכים מקסימליים בפיתוח כבישים, בהתאם להנחיות הועדה הבין משרדית לענייני מלווה כבישים, ואינם מסקנות עמדה אגף החקציבים לגבי היקף ההשקעות האופטימלי בכבישים מבחינת אפשרויות התקציב ועדיפויות המשק בחמש השנים הבאות.

בברכה
ד. אלנברג

הצתק:

חברי הוועדה הבין-משרדית להכנת בקשה למלווה כבישים
חברי וועדת המטרה המקצועית.

1. The first part of the report is a summary of the work done during the year.

2. The second part is a detailed account of the work done during the year.

3. The third part is a summary of the work done during the year.

4. The fourth part is a summary of the work done during the year.

5. The fifth part is a summary of the work done during the year.

6. The sixth part is a summary of the work done during the year.

7. The seventh part is a summary of the work done during the year.

8. The eighth part is a summary of the work done during the year.

9. The ninth part is a summary of the work done during the year.

10. The tenth part is a summary of the work done during the year.

11. The eleventh part is a summary of the work done during the year.

12. The twelfth part is a summary of the work done during the year.

13. The thirteenth part is a summary of the work done during the year.

14. The fourteenth part is a summary of the work done during the year.

15. The fifteenth part is a summary of the work done during the year.

16. The sixteenth part is a summary of the work done during the year.

17. The seventeenth part is a summary of the work done during the year.

18. The eighteenth part is a summary of the work done during the year.

19. The nineteenth part is a summary of the work done during the year.

הכביש

	102.0	1. ציר הביניים החיצוני
86.0	<u>(-) 16.0</u>	פחות: קטעים חופפים
	9.0	2. היציאה המזרחית
4.0	<u>(-) 5.0</u>	פחות: קטעים חופפים
<u>10.0</u>		3. היציאה הדרומית
100.0		סה"כ
		אומדן ההשקעה בחומר
301.0		שהופץ ע"י מע"ץ
<u>201.0</u>		ההפרש

האומדן באלפי ל"י

סוג העבודה

170,287	1. שיקום והרחבת כבישים קיימים
61,835	2. כבישים חדשים
62,510	3. " מקומיים וכבישי גישה
<u>109,500</u>	*4. כבישים מהירים
404,132	
<u>40,413</u>	5. סקרים תכנון ופיקוח 10%
444,545	
<u>22,227</u>	6. בלחי נ דאה מראש 5%
466,772	סה"כ

* כולל 10 מיליון לחכנון "נתיבי איילון"

מספר סידורי	מספר ברשימת מע"צ	מספר הכביש	שם הקטע	אומדן לק"מ באלפי ל"י	אומדן סה"כ החוצאה באלפי ל"י	סיבת אי ההכללה ברשימה
1	2	12	פ"ח - צ' רעננה	300	1,200	כביש גחם-רעננה פוחר בעיית העומס
2	7	71	צ' מלאכי - צ' ראש	200	840	רוחב נוכחי 6 מטר, לא כדאית הרחבה של 1 מ' בהשקעה המוערכת
3	8	12	רמלה - לוד	250	825	רוחב נוכחי 6-7 מ', כנ"ל
4	12	12	צ' קנות - צ' בילו	300	2,790	רוחב נוכחי 6 מ', כנ"ל
5	16	24	צ' העמקים - צ' יקנעם	200	920	רוחב נוכחי 6.5-7 מ', כנ"ל
6	17	24	צ' יקנעם - צ' נהלל	200	1,480	רוחב נוכחי 6.5-7 מ', כנ"ל
7	21	112	אזור העשיה נחניה - בית ליד	192	520	רוחב נוכחי 6.5 מ', כנ"ל
8	24	24	צ' נהלל - נצרה	250	2,700	רוחב נוכחי 5.5-7 מ', כנ"ל
9	25	141	ר"ג - ההצליה	350	2,975	ציר הביניים החיצוני פוחר בעיית העומס
10	28	12	כביר 15 - פתח-תקוה	250	2,175	רוחב נוכחי 6-7 מ', לא כדאית הרחבה של 1 מ'
11	30	1	צ' בית דגון - צ' אזור	200	240	ציר הביניים פוחר בעיית העומס
12	47	83	דימונה-צ' אילת	200	6,860	עומס תנועה חזוי - 1300 כלי רכב רוחב נוכחי 6-7 מ'
13	54	24	צ' גולני - טבריה	400	5,900	ההשקעה הגבוהה איננה כדאית.
14	55	12	צ' ראש - צ' כנרת	200	1,100	עומס התנועה ב-1971 - 9360 כלי רכב, ב-1974 12,839
15	57	114	זכרון יעקב - כביש 24	250	6,625	עומס התנועה החזוי אינו מגיע לסטנדרט (אפילו ל-1200 כלי רכב)
16	59	31	נצרת חל-עדשים	400	2320	השקעה גבוהה מאד.
17	63	24	נצרת - צ' גולני	350	5250	לא כדאית ההשקעה הגבוהה לעומס החזוי (2150)
18	64	32	כפר תבור - עפולה	400	6360	לא כדאית ההשקעה הגבוהה לעומס החזוי (2100)
19	65	124	כפר סבא - נוה ימין	200	380	הכביש במצב טוב, רובו ברוחב 7 מ'
20	73	1	לטרון - צ' נשר	200	1760	עומס התנועה החזוי - כ-1450 כלי רכב
21	74	241	יגור - צ' אחיהוד	250	6,750	עומד התנועה החזוי - כ-1570 כלי רכב לא משתלט בהשקעה של 250 אלף
22	76	3	צ' שמשון - בית שמש	250	1,000	כנ"ל, עומס התנועה החזוי - 1530 כלי רכב
23	79	82	באר-שבע - חל-שוקת	150	1,950	עומס התנועה החזוי - 520 כלי רכב
24	80	87	צ' אופקים - סעד	150	3,015	עומס התנועה החזוי - 410 כלי רכב
25	81	72	אשקלון - פלוגות	200	3,160	עומס התנועה החזוי - 1420 כלי רכב (8%)
26	82	735	מבצר יואב - חלץ	200	2,560	עומס התנועה החזוי - 1350 כלי רכב (8%)
27	83	326	כביש 32 - זכרון יעקב	250	4,275	עומס התנועה החזוי - 1320 כלי רכב (8%)
28	85	117	כביש 21 - כפר יעבץ	150	1,050	רוחב נוכחי 4-5 מ' - לא כדאית הרחבה ל-6 מ'.
29	87	212	כביש 21 - צ' חניתה	200	700	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500 כלי רכב (1300)
30	88	231	כביש 23-צ' כברי	250	2,950	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500 כלי רכב (1300)
31	89	121	לוד - נבלט	200	1600	כנ"ל
32	90	325	מענית - כביש 112	200	3,780	כנ"ל
33	91	31	שסה - בית שאן	200	2,180	כנ"ל
34	92	32	צ' פרוד - כפר תבור	231	7,400	כנ"ל
35	93	73	ניצנים - חלץ	200	4,020	כנ"ל
36	94	138	יד מרדכי - יוסיביה	125	2,500	הכביש במצב טוב בחלקו ברוחב של 6 מ' ולא כדאי להרחיבו ל-6 מ'
37	97	118	כביש 11-צ' פרדס חנה	200	1,000	עומס התנועה החזוי נמוך מ-1500
38	99	123	ראש העין - כביש 112	150	4,500	הכביש במצב טוב וברוחב של 3-6 מ' ולא כדאית הרחבה ל-6 מ'.
39	100	3	בית שמש - נחית הל"ה	250	2,350	השקעה גבוהה לעומת העומס החזוי (704)
40	101	871	צ' גילת - כביש 872	100	2,100	רוחב נוכחי 5 מ' לא כדאית הרחבה ל-6 מ'
41	105	136	כביש 13-עזריקס	120	432	כנ"ל
42	106	322	עילבון - סחנין	200	4,560	לא כדאי בתנועה החזויה (575)
43	109	419	כביש 41 - סירת צבי	150	1,080	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
44	110	122	ש.ח. לוד-נבלט	150	675	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
					118,707	סה"כ
					288,994	האומדן לחומר שהוכן ע"י מע"צ
					170,287	יתרה

מדינת ישראל

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

תל-אביב, 6 בתמוז תשכ"ה

19 ביולי 1965

מס' 6(1003)

הנדון: כביש שער הגיא - שואבה.

בזמנו הודעת לי שהסך של 1,2 מיליון ל"י בתקציב פתוח
סעיף 72.01.132 (שער הגיא - שואבה) מוקפא עד להחלטת קרן בטיחות
בכבישים.

אודה לך באם תודיעני על הפשרת ההקפאה בסעיף הנ"ל מאחר
והמנהל הכללי של משרד התחבורה הודיע במכתבו מס. 41/6/9 מיום
7.7.65 עם העתק לאגף התקציבים על הקצבת הסכום הנ"ל לט.ע.צ.

ב ב ר כ ה,

א. זוננשיין

חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לחיק 30/133
לכספים

תכ/3

מדינת ישראל

ירושלים, 18 בתמוז תשכ"ה

13 ביולי 1965

162/63

מס'

אל: הממונה על התקציבים, האוצר

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פיתוח מע"צ

מאשר קבלת מכתבכם מיום 3 ביוני 1965 והריני להודיעכם שנשתדל להגיש את הצעת תקציב פיתוח כבישים בהתאם למתכונת המוזכרת בסעיף 1 תוך פרוט מהות העבודה וציון הפרטים המוזכרים בסעיפים 4, 6 ו-7 במידה ויהיו בידינו.

אין בכוונתנו לפרט את סעיף התכנון והמדידות, להציג את תכניתנו לפי סדר עדיפויות, לפרט אומדנים תקציביים של שלבי העבודה. נתונים אלה נתונים לשיקולו הבלעדי של משרד העבודה.

ב ב ר כ ה ,

עודד מסר

הפתק: מר ב. בסיון, מנהל מע"צ

מדינת ישראל

ירושלים

בתמוז ה'
ביוני 1965

אל : הממונה על התקציבים, האוצר

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פיתוח מע"צ

מאשר קבלת מכתבכם מיום 3 ביוני 1965 והריני להודיעכם
שנשחזר להגיש את הצעת תקציב פיתוח כבישים בהתאם למתכונת
המוזכרת בסעיף 1 תוך פרוט מהות העבודה וציון הפרטים
המוזכרים בסעיפים 4, 6 ו-7 במידה ויהיו בידינו.

אין בכורונתנו לפרט את סעיף התכנון והמדידות, להציג
את תכניתנו לפי סדר עדיפויות, לברר אומדנים תקציביים של
שלבי העבודה. נתונים אלה נתונים לשיקולו הבלעדי של משרד
העבודה.

ב ב ר כ ה,

(-)

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין מנהל מע"צ

10.
18/2/44

עיריית ירושלים
הנוברות

ישראל
כב' בסיון תשכ"ה

22/6/65

כתשומה נא להוכיח מספר:

לכבוד

מר א. אגמון

סגן מנהל אגף התקציבים

האזור

הקריה

כ.א.ן.

א.נ.

הנדון: הקצבה בח' סליון ל' לסלילת דרכים בירושלים.

בהמשך לשיחותינו בנדון, להלן רשימת הכבישים העורקיים המחבצעים במסגרת תוכנית דו-שנתית 1964/65 - 1965/66.

- | | | | |
|---|----------------------------|-----------|-----------------------|
| 1 | צומת רופין המוזיאון | 150,000 ₪ | (חלקה של העיריה בלבד) |
| 2 | צומת גולומב - הרב הרצוג | 150,000 ₪ | (כביש מנחת-הקטמונים) |
| 3 | שדרות הרצל | 920,000 ₪ | |
| 4 | רחוב ירמיהו | 200,000 ₪ | |
| 5 | חבור רח' קומין - הרב הרצוג | 400,000 ₪ | |
| 6 | סלילה מחדש שד' בן-צבי | 315,000 ₪ | |

סה"כ 2,135,000 ₪

למטף הבטחת ההקצבה, נגשנו לבצוע התוכנית ואודה לך על שחרורו המהיר של הסכום כמבוקש.

כבוד רב,

א.נ.
גזבר העיריה

מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת"ד 20101, טל. 623271 ת"א

סיון תשכ"ה
יוני 1965

תל-אביב

30/26

לכבוד	
מר י. אברז	- משרד הפנים, ירושלים
מר י. גבירץ	- " " "
מר ברוצקוס	- " " "
מר א. בטיץ	- הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
מר י. רבינוביץ	- " " "
מר א. הרצפלד	- המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. שיין	- " " "
מר י. גיא	- משרד החובלות
מר ש. גרינשטון	- אגף המקציבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין	- קצין הנדסה ראשי, בח"ל
מר י. שול	- ושות' להכנון כלכלי, ירושלים
י. ינאי	- משרד ראש הממשלה, תל-אביב
א. חנוכי	- משרד החקלאות, תל-אביב
נ. גורביץ	- משרד הכסאות, הקרית, תל-אביב

אדונים נכבדים,

הנדון: פרטי-כל משיבת הועדה העליונה
לעניני כבישים מיום 18.5.65 -
תקנון מעות

בעמוד הראשון של הפרוטוקול הנ"ל נמלה טעות. בשורה האחרונה
צריך להיות במקום "ההדס" - הקיים.

לידיעתכם בבקשה.

בברכה,

רבקה לוי

מזכירה

THE UNITED STATES OF AMERICA DEPARTMENT OF THE INTERIOR BUREAU OF LAND MANAGEMENT

4/10/54

OFFICE OF THE ASSISTANT ATTORNEY GENERAL
WASHINGTON, D. C.

TO: THE SECRETARY OF THE INTERIOR
FROM: THE ATTORNEY GENERAL
SUBJECT: [Illegible]

[Illegible text follows, appearing to be a list or series of points.]

Very truly yours,

[Illegible signature and title]

Enclosed for the Secretary of the Interior are two copies of the report of the [Illegible] dated [Illegible].

Very truly yours,

[Illegible signature]

[Illegible title]

18/2/6

DRAFT

Dear Sirs,

In reply to your letter of, I am pleased to inform you that the Ayalon Highways Authority has decided to continue negotiations with your firm for carrying out a feasibility study of the Ayalon Project. Three firms have been selected for further negotiations.

In order to enable us to proceed with the final selection, we should appreciate it if you would supplement your original proposal with the following information:

1. The proposed stages of work, including the estimated time schedule for each stage.
2. Your estimated total fees for carrying out the study (in lump sums and/or in any other method of payment), specifying:
 - (a) the cost for each stage
 - (b) The detailed estimates on which the total fee is based, and the suggested method of payment
 - (c) the part of the total fee to be paid in Israel currency. The total fees shall include remuneration for all expenses and costs of the Consultants incurred in Israel and abroad in connection with the study.
3. The names of the persons you intend to assign to the job, their respective responsibilities in the team, their respective qualifications and experience.

Please specify those who are proposed to spend full time on the job in Israel; for the others please specify the estimated time each person will spend on the job, separately in the head office and in Israel. It is of interest also to receive an estimate of the amount of time which will be devoted to the study by the firm's principals.

4. It would be helpful if you could send us detailed additional information on similar studies undertaken by your firm in foreign countries. We would appreciate if it were possible to send us copies of such reports.

In order to provide additional time for selecting the Consulting Firm and for finalizing the contract, the starting date of the study has been postponed.

In addition to the information attached to our letter of the, we enclose herewith short terms of reference, a copy of the drilling survey, sections through the Ayalon creek (T. O. R. for the surveys in hand?).

We expect to receive your proposal not later than 60 days from the date of this letter. Should you require additional information or clarification, we shall be pleased to submit same to you.

Sincerely yours,

Col. B. Amir
Managing Director
Ayalon Highways Authority

DRAFT

AYALON HIGHWAYS AUTHORITY

Tel Aviv

A. General description of the Project

1. The client, the Ayalon Highways Authority, is a joint venture of the Government of Israel and the Municipality of Tel Aviv - Jaffa. The Authority will be registered in Israel as a public corporation. The contract to be signed by the a/m bodies and the Consulting Firm will be transferred automatically to the public corporation after its registration.
2. The project under consideration concerns the optimum utilisation of the Ayalon creek bed for various transportation purposes.
3. The Ayalon creek enters the municipal area in the South at point and drops into the Yarkon river in the North at point. For the purpose of this project, a strip varying between 80 to 120 meters width along the creek length has been reserved already.
4. The Ayalon creek carries rain water only during the rainy season between October and April. The measured peak quantities are up to 800 cu. m/sec. From April to October the creek carries normally only small quantities of industrial waste water.
5. It is intended to construct an Express-Throughway of a total length of about Kms. (out of which about $4\frac{1}{2}$ Kms. on the creek bed). This Throughway will connect the Haifa Highway at a point near Gaash at with the proposed new Expressways to Ashdod and to Jerusalem.
6. It is also intended to investigate possible utilisation of the creek bed for other means of transportation, if feasible in addition to the Express-Throughway, such as the connection between the railway system of the North and of the South, the metropolitan mass transport media, etc.

B. Terms of Reference

1. The Consultants are requested to carry out an Economic and Engineering Feasibility Study covering all aspects of the Ayalon Throughway Project.

This study will include:

- a) A comprehensive general plan of the various alternatives included in the project, such as throughways for interregional, metropolitan and urban traffic (with various numbers of lanes, accesses, interchanges, etc.), interregional railroads, means of mass transportation and other feasible means of transport suggested by the Consultants. The alternatives should be related to each of the following variants respectively:
 - (1) a dried-up creek-bed (in case of immediate diversion by a channel to the Mediterranean coast)
 - (2) a tunnel (in case of diversion at a later stage)
 - (3) a tunnel (in case of continuing use of creek as rainwater carrier)
 - (4) elevated lanes (in case of continuing use of creek as rainwater carrier and possible diversion at a later stage, if economically feasible)
 - (5) any other variant to be developed.

The physical planning shall take into account the urbanistic concepts in the vicinity of the project and landscaping problems.

- b) A comparative analysis of economic and technical features of the various alternatives and variants shown in para 1 a, as to their purpose, costs and various capacities.
- c) A forecast of the total volume of transportation demand for Ayalon transport facilities up to the year 1985. This forecast should be based on the interurban economic transportation survey, which is available as a draft-final report, and on the results of the metropolitan transportation survey, to be commissioned in the near future. The planned structure should allow for extension after 1985.

- (d) A proposal of detailed measures required for future optimum utilisation and proper integration of the express-throughway into the existing and the future transport network, for assuring an efficient and economic distribution of traffic.
 - (e) An elaboration of tentative schedules for detailed planning and for construction and completion, establishing a time-sequence for phasing individual construction components as related to the overall targets for the entire project.
 - (f) A critical evaluation of simultaneous and/or alternative uses of the Ayalon creek for transport facilities (such as throughways, railroad, subway, monorail and any other means of mass transport), in conjunction with the two surveys mentioned in para 1 c.
2. The Consultants shall provide a comprehensive economic analysis of all the interim alternatives, based on the magnitudes and timing of costs and benefits, both to users and to the national economy.
- (1) The benefits shall include both tangible and intangible ones^x).
 - (2) The costs shall include:
 - (a) Total investment (in capital and labour costs), including real estate values, water diversion work, earth work, engineering, construction, supervision, transfer of existing electrical lines, sewage lines, water pipes, provisions for reasonable margins of contingencies, etc.
 - (b) Maintenance and operation costs (including also administration and regulation)

x) (a) benefits for all transport users
(b) socio-economic benefits, derived from impact on industrial, commercial, agricultural and social activities
(c) substitution benefits

(c) Any other relevant costs.

For the purpose of calculating the economic justification of each of the interim alternatives, the Consultants should base their calculations on real costs to the national economy (without indirect taxes), specifying the foreign exchange components.

In addition, the Consultants shall provide detailed investment estimates expressed in Israel currency (including taxes, etc.,) specifying the foreign exchange component.

3. The Consultants will submit, at periodic intervals, reports as agreed with the client, and consecutively the final report.

The final report should be prepared in such a way that the time table of construction may be adjusted by the management of the Ayalon Highways Authority, year by year, in case of unforeseen developments in costs of deviations from the forecasts having a direct bearing on the project. The Consultants shall suggest the proper method to be used for such adjustments.

The Consultants will use the decimal system for weights and measures. Reports will be submitted in English.

4. The client will furnish the Consultants with the following information and estimates:

- a) real estate values
- b) unit prices for labour, construction materials and equipment (incl. foreign exchange and tax components)
- c) available economic data and forecasts
- d) maps and topographical data
- e) geotechnical data
- f) hydrological data
- g) land uses in the vicinity of the project
- h) existing outline schemes of the metropolitan area

- i) the report of the interurban economic transportation survey
- j) interim reports of the Tel Aviv Transportation Survey and - at a later date - report of the Metropolitan Transportation Survey.
- k) any additional information agreed upon by the client before signing the contract.

All the material to be made available to the Consultants shall be used critically by them.

- 5. In case of diversion of the Ayalon creek water, the detailed planning of the diversion scheme will be carried out by "Water Planning of Israel, Ltd. (Tahal)".

של

האם גם ישרא גולדברג
על סמך תבואת הנדסה וסוף
גולדברג הנדסה וסוף
האם גם ישרא גולדברג
על סמך תבואת הנדסה וסוף

18/2/11

**קריטריונים להרחבת כבישים -
חוקת 1977**

נתונים בהחלטה

1. התפלגות החנוכה לפי סוג כלי הרכב בכבישים בעלי גומה חנוכה של 5000 כלי רכב וספיקה הוא כלהלן:

11.2%	מוניות
35.7%	מכוניות בנסיעה
5.7%	אוטובוסים
	מטאיות
19.9%	(רגילות וסורכבות)
	מנועים, רכב מסחרי
16.9%	ורכב סירות
	אופנועים, קטנועים,
10.6%	עגלה ואפסיה

(החלטות: ראה בספר מספר 1)

2. מחירי הנסיעה של מחירי החנוכה בפידה מועדפת ותחסיכון שבנסיעה הוא בלתי משפיע.

3. גומה החנוכה המסופקת לשעה בסך 14 שעות (בין השעות 6.00 בבוקר עד השעה 20.00 או בין שעה 7.00 עד 21.00, הלוי בכביש) בכביש בעל גומה חנוכה של כ-9.000-10.000 כלי רכב ליסחה מביע לכ-550-600 כלי רכב.

4. גומה החנוכה בסך 14 שעות אלו מהורה כ-85% מנחה החנוכה ביסחה.

5. גומה החנוכה במספרת הלילה - בפער שעות היסחה הנותרות - מהורה כאסור 15% מנחה חנוכה ביסחה, ואילו גומה החנוכה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.

6. מחירי הנסיעה ב-14 שעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובגומה חנוכה של כ-600 כלי רכב לשעה הוא כלהלן (עמ"י ספר מחירי שנסעה ע"י הטכניון):

57.0	קט"מ	מכוניות בנסיעה
61.0	"	אוטובוסים
62.5	"	מוניות

המחירי המסופקת למכוניות המסוקללים בגומה החנוכה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היסחה הנה 58 קט"מ.

7. מחירי הנסיעה המסופקת למכוניות בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קט"מ (הנחה מריחות וטקטימליות בהנחה להגבלות על מחירי הנסיעה).

8. מחירי הנסיעה המסופקת למכוניות בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה הוא 67.0 קט"מ וסגירה ל-75 קט"מ בכביש בעל 4 נתיבים.

9. הערך של שעה נחשבת לגומה באסור ב-93.95 ואילו מספר הנסיעה המסופקת למכוניות הוא 5.1 (החלטות: ראה בגומה 2.00).

10. ההפקה היחידה בדורסה להוספת מסלול לק"מ כביש באסור ב-350,000 ל"מ. זהו יש להוריד 5% מסי עקיפין ולהוסיף 10% הוצאות הכבון ועיקרם ו-5% להוצאות בלתי צפויות.

חישוב שכיכי התוכון

1. החסיכון בזמן הנסיעה

להלן טבלה המראה את זמן הנסיעה והחסיכון במסירות לק"מ נסיעה למכוניות במחירי החנוכה

החסיכון במסירות:		זמן הנסיעה במסירות במחירי החנוכה		
(2)-(3)	(1)-(3)	(3)	(2)	(1)
6	14	75 קט"מ	67 קט"מ	58 קט"מ
		48	54	62

חישוב ערך החסיכון בזמן הנסיעה

ב-14 שעות היסחה העמוסות (או 85% מנחה החנוכה) החסיכון בזמן הנסיעה למכוניות לק"מ הוא 14 שניות.

ב-10 שעות היסחה הנותרות (או לבני 15% מנחה החנוכה ביסחה) החסיכון בזמן הנסיעה למכוניות לק"מ הוא 6 שניות.

לפי בפת הנוסחה של 10,000 כלי רכב ליפסה, 19.9% ממחירה בבפח הנוסחה, 300 ימים בבפח, 5.1 ברכיב בטכניקה למכונות ו-0.93 ל"י ערך שעה בחסכה בטכניקה לגופה נקבל את החסכון הבא: בל"י כחוצה מהחסכון בזמן נפישת:

$$8001 \times 300 \times 5.1 \times (0.85 \times \frac{14+0.15}{3600} \times \frac{6}{3600}) \times 0.93 = 39854$$

2. החסכון בתחזוקה ורכיב (ל"מ)

החיסוב המכסי של הנהלת מ.מ.מ. בטיבוי אחד. אסכח הרחבה כביש גורטת לחקטבת בטכניקה התחזוקה אולה ידוע שחוסרת התחזוקה עולה, וגם הדו"ח של החברה הצריכתית הדגיש זאת. מסום כך מוקטן החסכון ב-50% בתחזוקה לדרך החיסוב התחזוקה ע"י מ.מ.מ.

מאחר והחסיב מ.מ.מ. בטכניקה של 7500 כלי רכב ואילו החסיב זה מבוסס על 10,000 כלי רכב, גופה המומדן באופן יחסי לגידול בפח התחזוקה.

החסכון בגורט זה יהיה לכן:

$$(\frac{10,000}{7500} \times 3415) : 2 = 2271$$

3. חוסכה בתחזוקה הפעול (ל"מ)

החיסוב נעשה על בסיס החסיב מ.מ.מ., ונורטה בגידול בבפח התחזוקה:

$$\frac{10,000}{7500} \times 6400 = 8551$$

4. חוסכה בתחזוקה ההחזקה של הנהלת הרכיב הרכיב (ל"מ) : 1200 ל"י

39854 ל"י

" 2271

ל"י 42,125

8,551 ל"י

" 1,200

ל"י 9,751

ס"ח החסכון : 1. כחוצה מהחברה הפחירות
2. מתקטבת תחזוקה

חוסכה בתחזוקה: 1. תחזוקה הפעול
2. החזקה

$$42,125 - 9751 = 32,374$$

החסכון במדו

ה ח ס ק ט ח

ט"ח התחזוקה היפחירה והעקיפה לטחף לתחבת ק"מ: 350,000 x 110 = 385,000 (רמת הערת 10)

385,500 x 0.0039 = 1,502,300 החוצה השבתית - פחח וריכבית

פ ס ק ב ר ת

מאחר ותחזוקה השבתית דומה לחסכון בטו לשבת תחית התחבתה כדאית בבפח הנוסחה של 10,000 כלי רכב ליפסה.

1. הקביעה הכוללת של הגדלת מחירות הנסיעה ב-20% כתוצאה מתרחבת כבישים בראית כסוגזמת לגבי תפישת הרלוונטיות, מאחר ומתייחסים לעבודה פוגדת יש לקבוע את התחום הספציפי, היות והשינוי במחירות הנסיעה הוא פזנקציה של גובה התכונה בשעת נדחת הסכמה.

2. במידה ואסגם פניהם הגדלה במהירות הנסיעה, יש להשב את תוצאות התפעול בהתאם למהירות הגבוהה יותר. לגורם של עליית מהירות הנסיעה יש השפעה בכוון של הקטנת החסכון בתוצאות התפעול הנושגת כתוצאה משיקום הכביש.

3. לא ברור לאיזה סוג מסמית חושב התסכרון בהוצאות התפעול. בבדיקה לחלן השתמשנו בהוצאות תפעול על מסמית ג"י.מ.סי. - 8 טון, שבחשבה כמסמית מייצגת לבדיקות שנעשו בעבר ע"י מ.פ.ץ. ואגף התקציבים.

1. חסכון בזמן

4- למרות שההוצאה על הגדלת הסתירות ב-20% נראית כמוספת כלפי העלה במידה ניכרת, הכנסנו בשלב זה את החישוב כפי שהוצג ב"י.מ.ע.צ., פחוטר בתוך אלטרנטיבי מבוסס. בהתאם לכך יסתכם החסכון ב-0,0165 מ"ל לרכב ק"מ. (פירוט החישוב ראה בנספח מס. 3).

2. התסכרן בתוצאות תפעול:

השווינו את הגידול בהוצאות התפעול לגבי כל כלי הרכב חוץ מסמאיות:
 מהוצאות תפעול במחירות בסיסה של 32 מיל לשעה לפני השיפור, להוצאות במחירות של
 40 מיל אחרי השיפור. באופן מקביל השווינו לגבי מסאיות סמחירות בסיסה של 28 מיל
 למחירות של 34 מיל.

כל התואר בשר לבי שיפור בסיסה של 0-3 מעלות ע"פ מחקר שבבסה ע"י AAASHO.
בהתאם לכך התקבלו שיעורי התסכול למרכיבי הוצאות התפעול, שיעוריהם אלו במוכים
מהשעורים שהתקבלו בשיעור שבבסה ע"י מ.ע.צ. מאחר וכאמור לקחנו בחשבון את עליית
מחירות הבסיסה שגרסה לקדנז התסכול שבבסה ששיקום.

כמו כן נעשת הישרוב החסכון למטאיות לגבי מטאית ג'י.מ.סי. 8 מון בחבול
מחיסוב מ.ע.צ.

להלן הישרב החסכרון:

החשכון באג'				הוצ. החשכון באג' לק"ט				שער החשכון		רכיב
סמאיות	מוציות	אומדנות	סכ' מוצ'ים	סמאיות	מוציות	אומדנות	סכ' מוצ'ים	רכב	סמאית	רכיב
0.19	0.01	0.04	0.02	3.03	1.10	3.57	1.75	1.0%	6.4%	דלק
0.15	0.05	0.14	0.07	0.71	0.36	0.96	0.52	14.3%	21.1%	שמן
1.97	0.40	1.08	0.17	3.62	0.90	2.42	0.39	44.6%	54.4%	צמיגים
1.88	1.03	2.09	1.15	5.64	3.08	8.67	3.44	33.3%	33.3%	תקונים
4.19	1.49	4.15	1.41							ס"ה החשכון לפי סוגי הרכב (1)
26.4%	6.8%	8.6%	53.2%							המסקל בזמן התנועה (2)
1.11	0.10	0.36	0.75							החשכון משוקלל בזמן התנועה (3) = (1) x (2)

סה"כ שורה (3): 2,32 אגורות, וזה החסכון הממוצע למכובית לק"ס.

סה"כ החסכון: 1. החסכון לק"מ רכב בזמן בטיעה 0,0165 ל"י

2. " " " " בהוצאות תפעול 0.0232

 $\chi^2 = 0.0397$

3. חישוב הכדאיות

חישוב הכדאיות נעשה לגבי אומדני העסקה שונים הנעים בין 100,000 ל"י לק"מ לבין 400,000 ל"י - העסקה יחידה.

על אומדני העסקה הוספו 10% הוצאות מכרז, פיקוח וכלליות נסוד 5% בלתי בראש מראש; מאידך הורדו 5% טקס מקיפים, פת"כ התוספת בסך על העסקה היחידה - 10%.

בהתאם לכך חושב הפחם והריבית לשנה בהנחה שאורך חיי העסקה נגיע ל-40 שנה בעוד שער הריבית 8%.

את הוצאות הפחם והריבית חלקנו בפת"כ החסכון בהוצאות הפעול דסמ"ל לק"מ רכב לשנה (0,0397 x 300) כדי לקבל את גמל העבודה ליחסה שיצויק את העסקה.

לחלן החישוב :

בסל התבונה שיכטה הפחה מכאסמ (ל"י)	פחה וריבית	(2) (1)+10%	(1) הוצאה יחידה
772	9,200	110,000	100,000
1,159	13,800	165,000	150,000
1,555	18,500	220,000	200,000
1,940	23,100	257,000	250,000
2,326	27,700	330,000	300,000
2,712	32,300	385,000	350,000
3,098	36,900	440,000	400,000

הרכב החבורה בכבישים עם נוח חבורה של לפעלה מ-55000
כלי רכב ליחסה לפי סוג כלי הרכב (באחוזים)

מס. חב"ה והקצאה	סוגיות בנספח	אוטובוסים בנספח	טמ רביל	טמ פזרב	רכב סטורי וטבדריה	רכב סיוח	אוטובוסים קטנות, פגלות ואפניות
01-06	16.4	29.7	6.5	14.6	1.0	15.8	15.3
01-07	15.7	22.9	6.5	16.1	1.3	14.9	11.8
01-09	16.1	32.9	7.9	13.8	1.5	15.8	11.5
01-10	21.0	27.7	9.0	11.9	0.8	16.0	12.2
11-8	10.3	42.8	3.6	15.4	1.4	14.5	6.3
11-9	13.2	38.9	4.6	16.7	1.5	16.6	7.8
11-10	10.7	42.6	3.2	18.2	2.0	14.6	8.3
11-11	10.3	38.3	4.0	24.4	3.2	14.2	5.0
11-12	9.3	36.9	8.9	21.4	1.3	13.8	6.8
12-12	3.8	36.0	8.2	20.1	2.7	14.7	13.2
13-1	5.4	37.1	5.3	20.8	1.4	16.2	12.8
13-2	2.8	40.2	2.2	22.6	1.8	17.2	11.8
13-3	2.3	37.7	1.1	30.2	2.8	16.3	8.9
13-4	9.6	33.9	1.6	28.1	1.7	19.4	5.4
15-4	6.4	36.0	9.5	14.5	0.5	16.2	16.3
16-2	15.3	35.9	8.0	11.9	1.0	16.0	11.0
16-4	15.2	34.4	8.6	13.8	0.8	14.7	11.7
16-6	14.9	30.4	7.9	12.7	1.0	18.8	12.8
	198.7	634.3	101.3	327.2	27.7	285.3	188.7
במסופה	11.2	35.7	5.7	18.3	1.6	16.0	10.6

נספח מס. 2

חישוב מספר הנספחים המסופים למכונות והערך המסופים של טמ באחסון לבוסט

סוג הרכב	(1) מקל הרכב בנספח החבורה	(2) מספר הנספחים למכונות	(3) החסכון בל"י לנספח מכונות	(1)X(2)	(1)X(3)
סוגיות	0,112	6	5,33	0,672	0,597
סוגיות					
בוסטים	0,357	2	2,83	0,714	1,010
אוטובוסים	0,057	35	23,45	1,995	1,337
רכב סטורי	0,069	1	2,20	0,169	0,372
	0,695			3,550	3,316

$$3,550 : 0,695 = 5,1$$

מספר הנספחים המסופים למכונות:

$$3,316 : 3,550 = 0,93$$

החסכון המסופים בל"י לבוסט

1. חישוב ערך החסכון לעצת צטיעת נחטכת לכלי רכב המפורטים:

סוג הרכב	סס. הנוסעים (1)	סס. הנוסעים לפי 22 ל"י לעצת החסכון (2)	סס. הנוסעים לפי 0,625 ל"י לעצת (3)	ס"ה החסכון למכונות $(2) \times 2,2 + (3) \times 0,625$
אומנוסית	35	1	34	23,45
טוביות	6	1	5	5,33
פרטיות	2	1	1	2,83
סמחיות	1	1	-	2,20

2. חישוב סספר הנוסעים למכונות טכונצת לשי"ר העצת הנחטכת המכונצת לנרטת:

סוג הרכב	סספר הנוסעים (1)	סס. הנוסעים למכונות (2)	החסכון לנ"י לעצת מכונות (3)	$(1) \times (2)$	$(1) \times (3)$
טוביות	0,068	6	5,33	0,408	0,362
אומנוסית	0,086	35	23,45	3,010	2,017
רכב סמחית	0,248	1	2,20	0,248	0,546
רכב פרטי	0,284	2	2,83	0,568	0,804
	<u>0,686</u>			<u>4,234</u>	<u>3,729</u>

$$4,234 : 0,686 = 6,2$$

סספר הנוסעים טכונצת למכונות:

$$3,729 : 4,234 = 0,88$$

החסכון המכונצת בל"י לנרטת:

$$\frac{1}{66} - \frac{1}{55} = \frac{11}{3630}$$

3. החסכון בזמן לרכב/ק"מ:

$$\frac{11}{3630} \times 0,88 \times 6,2 = 0,0165$$

החסכון בל"י לרכב/ק"מ:

18/2/11

**קריטריונים להרחבת כבישים -
תוספת מסלול**

בתונים והנחות

1. התפלגות התנועה לפי סוג כלי הרכב בכבישים בעלי נפח תנועה של 5000 כלי רכב ומעלה הוא כלהלן:

11.2%	מוניות
35.7%	מכוניות נוסעים
5.7%	אוטובוסים
	משאיות
19.9%	(רגילות ומורכבות)
	מצוריות, רכב מסחרי
16.9%	ורכב מיוחד
	אופנועים, קטנועים,
10.6%	עגלות ואפנים

(החשוב: ראה בספח מספר 1)

2. מהירות הנסיעה של משאיות תשתנה במידה מועטת והחסכון שבעמיה הוא בלתי משמעותי.
3. נפח התנועה הממוצע לשעה במסך 14 שעות (בין השעות 6.00 בבוקר עד השעה 20.00 או בין השעה 7.00 עד 21.00, הלוי בכביש) בכביש מעל נפח התנועה של כ-10,000-9,000 כלי רכב ליממה מגיע לכ-600-550 כלי רכב.
4. נפח התנועה במסך 14 שעות אלו מהווה כ-85% מנפח התנועה ביממה.
5. נפח התנועה בשעות הלילה - בעשר שעות היממה הנותרות - מהווה כאמור 15% מנפח התנועה ביממה, ואילו נפח התנועה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.
6. מהירות הנסיעה ב-14 שעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובנפח תנועה של כ-600 כלי רכב לשעה הוא כלהלן (עפ"י סקר מהירות שנעשה ע"י הטכניון):

57.0	קמ"ש	מכוניות נוסעים
61.0	"	אוטובוסים
62.5	"	מוניות

המהירות הממוצעת למכוניות המשוקללת בנפח התנועה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היממה הנה 58 קמ"ש.

7. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש (הנחה שרירותית ומקסימלית בהתאם להגבלות על מהירות הנסיעה).
8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה הוא 67.0 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל 4 נתיבים.
9. הערך של שעה נחסכת לנוסע באחד ב-0.93 ואילו מספר הנוסעים הממוצע למכונית הוא 5.1 (החשוב ראה בספח מס. 2).
10. ההשקעה הישירה בדרושה לתוספת מסלול לק"מ כביש נאמדת ב-350,000 ל"מ. מזה יש להוריד 5% מסי עקיפין ולהוסיף 10% הוצאות הכנון ופיקוח ו-5% להוצאות בלתי צפויות.

חישוב מרכיבי החסכון

1. החסכון בזמן הנסיעה

להלן טבלת המראה את זמן הנסיעה והחסכון בשניות לק"מ נסיעה למכונית במהירות הבאות:

החסכון בשניות:		זמן הנסיעה בשניות במהירות הבאות:		
(2)-(3)	(1)-(3)	(3)	(2)	(1)
		75 קמ"ש	67 קמ"ש	58 קמ"ש
6	14	48	54	62

חישוב ערך החסכון בזמן הנסיעה:

- ב-14 שעות היממה העמוסות (או 85% מנפח התנועה) החסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 14 שניות.
- ב-10 שעות היממה הנותרות (או לגבי 15% מנפח התנועה ביממה) החסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 6 שניות.

לפי נפח הנדסה של 10,000 כלי רכב ליממה, 19.9% משאיות בנפח הנדסה, 300 ימים בשנה, 5.1 נוסעים בממוצע למכונית ו-0.93 ל"י ערך שעה נחשבת בממוצע לנוסע נקבל את החסכון הבא: בל"י כחוצאה מהחסכון בזמן בטיעה:

$$8001 \times 300 \times 5,1 \times (0.85 \times \frac{14+0,15}{3600} \times \frac{6}{3600}) \times 0,93 = 39854$$

2. החסכון בתאונות דרכים (לק"מ)

החיסוב התבסס על הנחות מ.ע.צ. בשינוי אחד. אמנם הרחבת כביש גורמת להקטנה במספר התאונות אולם ידוע שחומרת התאונות עולה, וגם הדו"ח של החברה הצרפתית מדגיש זאת. משום כך מוקטן החסכון ב-50% בהשוואה לדרך החיסוב שהוצעה ע"י מ.ע.צ.

מאחר ותחשיב מ.ע.צ. מבוסס על 7500 כלי רכב ואילו תחשיב זה מבוסס על 10,000 כלי רכב, נופח האומדן באופן יחסי לגידול בנפח הנדסה.

החסכון בגורם זה יהיה לכן:

$$(\frac{10,000}{7500} \times 3415) : 2 = 2271$$

3. תוספת בהוצאות תפעול (לק"מ)

החיסוב נעשה על בסיס תחשיב מ.ע.צ., ונופח בגידול בנפח הנדסה:

$$\frac{10,000}{7500} \times 6400 = 8531$$

4. תוספת בהוצאות ההחזקה של הנתיב הנוסף (לק"מ) : 1200 ל"י

ס"ח החסכון :	1. כחוצאה מהגברה המהירות
39854 ל"י	" 2. מקטנת תאונות
2271 "	
42,125 ל"י	
8,531 ל"י	תוספת בהוצאות: 1. הוצאות תפעול
1,200 "	2. החזקה
9,731 ל"י	

החסכון נטו:

$$42,125 - 9731 = 32,394 \text{ ל"י}$$

ה ה ש ק ע ה

ס"ח ההשקעה הישירה והעקיפה למשק להרחבת ק"מ: $350,000 \times 110 = 385,000$ (ראה הערה 10).

ההוצאה השנתית - פחת וריבית: $385,500 \times 0,0039 = 32,300$

מ ס ק ב ו ת

מאחר ותחוצאה השנתית דומה לחסכון נטו לשנה תהיה ההרחבה כדאית בנפח הנדסה של 10,000 כלי רכב ליממה.

1. PROBLEM 1

Let $f(x) = x^2 + 2x + 1$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = 2x + 2$.

2. PROBLEM 2

Let $f(x) = x^3 - 2x^2 + 3x - 4$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = 3x^2 - 4x + 3$.

3. PROBLEM 3

Let $f(x) = \sin(x)$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = \cos(x)$.

4. PROBLEM 4

Let $f(x) = \cos(x)$.	Find $f'(x)$.
Solution: $f'(x) = -\sin(x)$.	

5. PROBLEM 5

Let $f(x) = e^x$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = e^x$.

6. PROBLEM 6

Let $f(x) = \ln(x)$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = \frac{1}{x}$.

7. PROBLEM 7

Let $f(x) = x^2 \sin(x)$. Find $f'(x)$.

Solution: $f'(x) = 2x \sin(x) + x^2 \cos(x)$.

קריטריון מילוי בקיפול / הוצאה (2-6)

הבדיקה נעשתה על סמך החומר שהוגש ע"י מ.ע.צ. (20.6.65). לחלן הערותינו לבדיקה:

1. הקביעה הכוללת של הגדלת מהירות הנסיעה ב-20% כתוצאה מהרחבת כבישים נראית כסוגזמת לגבי הבעיה הרלוונטית. מאחר ומתייחסים לעבודה סוגדרת יש לקבוע את הנתון הספציפי, היות והשינוי במהירות הנסיעה הוא פונקציה של גובה התנועה בשעה ורוחב המסעה.
2. במידה ואמנם מביחים הגדלה במהירות הנסיעה, יש לחשב את הוצאות התפעול בהתאם למהירות הגבוהה יותר. לגורם של עליית מהירות הנסיעה יש השפעה בכוון של הקטנת החסכון בהוצאות התפעול המושגת כתוצאה משיקום הכביש.
3. לא ברור לאיזה סוג משאית חושב החסכון בהוצאות התפעול. בבדיקה לחלן השתמשנו בהוצאות תפעול על משאית ג'י.מ.סי. - 8 טון, שנחשבה כמשאית מייצגת לבדיקות שנעשו בעבר ע"י מ.ע.צ. ואגף התקציבים.

מרכיבי החסכון

1. חסכון בזמן

- 4- למרות שההנחה על הגדלת המהירות ב-20% נראית כמושה כלפי מעלה במידה ביכרת, ^{הקל} הכנסנו בשלב זה את החישוב כפי שהוגש ע"י מ.ע.צ., סחוטרת נתון אלטרנטיבי מבוסס, בהתאם לכך יסתכם החסכון ב-0,0165 לי לרכב ק"מ. (פירוט החישוב ראה בנספח ס. 3).

2. החסכון בהוצאות תפעול:

השווינו את הגידול בהוצאות התפעול לגבי כל כלי הרכב חוץ ממשאיות: מהוצאות תפעול במהירות נסיעה של 32 מיל לשעה לפני השיפור, להוצאות במהירות של 40 מיל אחרי השיפור. באופן מקביל השווינו לגבי משאיות במהירות נסיעה של 28 מיל למהירות של 34 מיל.

- כל ההשוואות נעשו לגבי שיפור נסיעה של 0-3 מעלות ע"פ מחקר שנעשה ע"י AASHO. בהתאם לכך התקבלו שעורי החסכון למרכיבי הוצאות התפעול. שיפורים אלו נמוכים מהשעורים שהתקבלו בחישוב שנעשה ע"י מ.ע.צ. מאחר וכאמור לקחנו בחשבון את עליית מהירות הנסיעה שגרמה לקצוז החסכון שנבע מהשיקום.
- כמו כן נעשה חישוב החסכון למשאיות לגבי משאית ג'י.מ.סי. 8 טון בהבדל מחישוב מ.ע.צ.

לחלן חישוב החסכון:

מרכיב ההוצ.	שעור החסכון		הוצ. התפעול באג' לק"מ				החסכון באג'	
	משאית	רכב	אוסובוס	מוניות	משאיות	סכ' ע"מ	אוסובוס	מוניות
דלק	6.4%	1.0%	1.75	3.57	1.10	3.03	0.02	0.04
שמן	21.1%	14.3%	0.52	0.96	0.36	0.71	0.07	0.14
צמיגים	54.4%	44.6%	0.39	2.42	0.90	3.62	0.17	1.08
תקונים	33.3%	33.3%	3.44	8.67	3.08	5.64	1.15	2.89
ס"ה החסכון לפי סוגי הרכב (1)							1.41	4.15
המשקל בגוף התנועה (2)							53.2%	8.6%
החסכון משוקלל בגוף התנועה (3) = (1) x (2)							0.75	0.36

סה"כ שורה (3): 2,32 אגורות, וזה החסכון הממוצע למכונית לק"מ.

סה"כ החסכון: 1. החסכון לק"מ רכב בזמן נסיעה 0,0165 ל"י

2. " " " " בהוצאות תפעול 0,0232 "

0,0397 ל"י

1. The first part of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the study and the objectives of the research.

2. The second part of the report is a detailed description of the methodology used in the study. It includes information about the sample, the data collection methods, and the statistical analysis.

3. Results and Discussion

3.1. The results of the study are presented in this section. It includes a summary of the findings and a discussion of their implications.

3.2. Limitations and Future Research

3.2.1. The limitations of the study are discussed in this section. It includes a discussion of the strengths and weaknesses of the study.

3.2.2. Future research is discussed in this section. It includes a discussion of the areas that need further investigation.

3.2.3. The conclusions of the study are presented in this section. It includes a summary of the findings and a discussion of their implications.

3.2.4. References

Author	Year	Title	Journal	Volume	Page
Smith, J.	1995	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	273	1234
Johnson, M.	1996	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	274	1235
Williams, K.	1997	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	275	1236
Miller, L.	1998	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	276	1237
Davis, N.	1999	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	277	1238
Wilson, P.	2000	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	278	1239
Moore, Q.	2001	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	279	1240
White, R.	2002	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	280	1241
Black, S.	2003	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	281	1242
Green, T.	2004	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	282	1243
Gray, U.	2005	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	283	1244
King, V.	2006	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	284	1245
Lee, W.	2007	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	285	1246
Ng, X.	2008	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	286	1247
Patel, Y.	2009	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	287	1248
Roberts, Z.	2010	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	288	1249
Scott, A.	2011	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	289	1250
Taylor, B.	2012	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	290	1251
Thompson, C.	2013	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	291	1252
Wright, D.	2014	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	292	1253
Young, E.	2015	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	293	1254
Zhang, F.	2016	The effects of stress on the immune system	Journal of the American Medical Association	294	1255

3.2.5. The conclusions of the study are presented in this section. It includes a summary of the findings and a discussion of their implications.

3. חישוב הכדאיות

חישוב הכדאיות נעשה לגבי אומדני השקעה שונים הנעים בין 100,000 ל"י לק"מ לבין 400,000 ל"י - השקעה ישירה.

על אומדני ההשקעה הוספנו 10% הוצאות תכנון, פיקוח וכלליות ועוד 5% בלתי בראה מראש; מאידך הורדנו 5% מסים עקיפים, סה"כ המוספת נמו על ההשקעה הישירה - 10%.

בהתאם לכך חושב הפחת וריבית לשנה בהנחה שאורך חיי ההשקעה מגיע ל-40 שנה בעוד ששער הריבית 8%.

את הוצאות הפחת וריבית חלקנו בסה"כ ההסכון בהוצאות תפעול וזמן לק"מ רכב לשנה (300 x 0,0397) כדי לקבל את גוף ההנחה ליחס שיצויק את ההשקעה.

להלן החישוב :

גוף ההנחה שיכסה הפחת והוצאות (כ"י)	פחת וריבית	(2) (1)+10%	(1) הוצאה ישירה
772	9,200	110,000	100,000
1,159	13,800	165,000	150,000
1,553	18,500	220,000	200,000
1,940	23,100	257,000	250,000
2,326	27,700	330,000	300,000
2,712	32,300	385,000	350,000
3,098	36,900	440,000	400,000

1. חישוב ערך החסכון לשעת בטיחה בחסכת לכלי רכב המפורטים:

סוג הרכב	מס. הנוסעים (1)	מס. הנוסעים לפי 22 ל"י לשבת חסכון (2)	מס. הנוסעים לפי 0,625 ל"י לשעת (3)	ס"ה החסכון למכונית $(2) \times 2,2 + (3) \times 0,625$
אוטובוסים	35	1	34	23,45
מוניות	6	1	5	5,33
פרטיות	2	1	1	2,83
מסחריות	1	1	-	2,20

2. חישוב מספר הנוסעים למכונית ממוצעת לערך השעה הנחסכת הממוצעת לנוסע:

סוג הרכב	משקלו (1) בנפח התנועה	מס. הנוסעים למכונית (2)	החסכון לב"י לשעת מכונית (3)	$(1) \times (2)$	$(1) \times (3)$
מוניות	0,068	6	5,33	0,408	0,362
אוטובוסים	0,086	35	23,45	3,010	2,017
רכב מסחרי	0,248	1	2,20	0,248	0,546
רכב פרטי	0,284	2	2,83	0,568	0,804
	<u>0,686</u>			<u>4,234</u>	<u>3,729</u>

$$4,234 : 0,686 = 6,2$$

מספר הנוסעים ממוצע למכונית:

$$3,729 : 4,234 = 0,88$$

החסכון הממוצע בל"י לנוסע:

$$\frac{1}{66} - \frac{1}{55} = \frac{11}{3630}$$

3. החסכון בזמן לרכב/ק"מ

$$\frac{11}{3630} \times 0,88 \times 6,2 = 0,0165$$

החסכון בל"י לרכב/ק"מ

הרכב התנועה בכבישים עם נפח תנועה של למעלה מ-55000
כלי רכב ליממה לפי סוג כלי הרכב (באחוזים)

מס. חביש והקטע	מוביות (4)	מכוביות נוסעים	אוטובוסים (3)	משא רגיל	משא מורכב	רכב מסחרי וטנדרים	רכב מיוחד	אופנועים קטנועים, פגלות ואפניים
01-06 3.5	16.4	29.7	6.5	14.6	1.0	15.8	0.7	15.3
01-07 4.0	15.7	22.9	6.5	16.1	1.3	14.9	0.8	11.8
01-09 2.8	16.1	32.9	7.9	13.8	1.5	15.8	0.5	11.5
01-10 3.0	21.0	27.7	9.0	11.9	0.8	16.0	0.9	12.2
11-8 1.5	10.3	42.8	3.6	15.4	1.4	14.5	0.5	6.3
11-9 1.7	13.2	38.9	4.6	16.7	1.5	16.6	0.7	7.8
11-10 16.0	10.7	42.6	3.2	18.2	2.0	14.6	0.4	8.3
11-11 38.0	10.3	38.3	4.0	24.4	3.2	14.2	0.6	5.0
11-12 4.5	9.3	36.9	8.9	21.4	1.3	13.8	1.6	6.8
12-12 9.3	3.8	36.0	8.2	20.1	2.7	14.7	1.3	13.2
13-1 2.2	5.4	37.1	5.3	20.8	1.4	16.2	1.0	12.8
13-2 4.0	2.8	40.2	2.2	22.6	1.8	17.2	1.4	11.8
13-3 3.5	2.3	37.7	1.1	30.2	2.8	16.3	0.7	8.9
13-4 6.4	9.6	33.9	1.6	28.1	1.7	19.4	0.3	5.4
15-4 1.8	6.4	36.0	9.5	14.5	0.5	16.2	0.6	16.3
16-2 2.3	15.3	35.9	8.0	11.9	1.0	16.0	0.9	11.0
16-4 9.8	15.2	34.4	8.6	13.8	0.8	14.7	0.8	11.7
16-6	14.9	30.4	7.9	12.7	1.0	18.4	1.9	12.8
	198.7	634.3	101.3	327.2	27.7	285.3	15.6	188.7
בממוצע:	11.2	35.7	5.7	18.3	1.6	16.0	0.9	10.6

נספח מס. 2

חישוב מספר הנוסעים הממוצע למכוביות והערך הממוצע של שעה בחסכת לנוסע:

סוג הרכב	(1) משקל הרכב בנפח התנועה	(2) מספר הנוסעים למכוביות	(3) החסכון בל"י לשעה מכוביות	(1)x(2)	(1)x(3)
מוביות	0,112	6	5,33	0,672	0,597
מכוביות					
נוסעים	0,357	2	2,83	0,714	1,010
אוטובוסים	0,057	35	23,45	1,995	1,337
רכב מסחרי	0,069	1	2,20	0,169	0,372
	0,695			3,550	3,316

$$3,550 : 0,695 = 5,1 \quad \text{מספר הנוסעים הממוצע למכוביות:}$$

$$3,316 : 3,550 = 0,93 \quad \text{החסכון הממוצע בל"י לנוסע:}$$

18/241

20.6.1965

מחלקת עבודות צבוריות

הקריטריונים הכלכליים שעליהם מבוססת

הכנית והחלטת הנסיה

לפיתוח כבישים

א. כדאיות התרחבות מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים מופרדים

בהוכנסת קבענו שכביש עם שני נתיבים סנקים בו 7500 כלי רכב ומעלה יש לתרויבו ל-4 נתיבים מופרדים לשני מסלולי חנוקה.

להלן בדיקת הכדאיות הכלכלית של הקביעה הנ"ל.

1. תרחובת הכביש תאפשר לכבד להגדיל את המהירות, הגדלי המהירות לפי מספר נתיבי הכביש כפי שחובאו בדות של הצרמחים הוא כדלקמן:

מספר הנתיבים	המהירות קמ"ש למסעיות	ליחור סוגי הרבב
2	52.5	65.2
3	55.0	72.2
4	58.0	81.0

2. במידגם שערבנו על 10 כבישים עם דומט חנועה מעל 5000 כלי רכב התקבל שמשקל המהירות בפסוג זה של כבישים הוא 15%

3. החשבון בזמן:

החשבון בזמן לרכב ק"מ

$$\text{שעות} \frac{15.8}{5281.2} = \frac{1}{81.0} - \frac{1}{65.2}$$

$$\text{החשבון לשנה ל} - 0.85 \times 7500$$

$$\frac{15.8}{5281.2} \times 6375 \text{ כלי רכב ליום} \times 300 \text{ ימי חנוכה לשנה} = 5.722 \text{ שעות}$$

מספר הנוסעים הממוצע בכלי רכב להוציא משאיות בהתאם לנהוגי הסקר של החברה הצרפתית הוא 6.2 נוסעים.

$$5.722 \times 6.2 = 35,476 \text{ שעות נסיעה בחשבות לשנה.}$$

החשבון בזמן המשאיות:

$$\text{שעות למשאית ק"מ} \frac{5.5}{3045} = \frac{1}{58.0} - \frac{1}{52.5}$$

$$\frac{5.5}{3045} \times 7500 \times 0.15 \times 300 \text{ ימי חנוכה לשנה} = 610 \text{ שעות לשנה}$$

ס"ה החשבון בזמן:

$$35476 + 610 = 36,086 \text{ שעות לשנה}$$

במסלול 5.14 בדוח הצרפתי נקבע שהם שוכנים את ידם על ההיטוב שנערך ע"י מע"צ בקשר לפרך בזמן הנחתך שנקבע ל-0.625 ל"י לשעה נסיעה. היות קובע מחיר ממוצע לשעה נהג בחשבה 2.2 ל"י. הממוצע מחושב על ידם הוא 1 ל"י לשעה בחשבה ממוצעת. בארז"ב ובצרפת מחשבים כערך שעה בחשבה 4.65 ל"י ו-4.8 ל"י לשעה בהתאמה.

בהתאם לכך פרך הזמן הנחתך בחשבה ב-36,086 ל"י.

4. החוסמה בהוצאות התפעול של הרכב

הדוח של החברה הצרפתית קובע שבמקביל המחירות של 65.3 קמ"ש ל-81 קמ"ש החוסמה בהוצאות הדלק היא 13% והחוסמה בהוצאות לשכנים וסיכה היא כ-40% מהחוסמה לדלק. חוסמה התוצאה בסעיפים הללו בהתאם להחשיב מפורט שנתון על ידע מסכמת ב-0.305 אב"לק"מ.

למטאית במקביל המחירות של 52.5 קמ"ש ל-88 קמ"ש החוסמה בסעיפים הללו מגיעה ל-0.168 אב"לק"מ.

הקילומטר "השנתי של הרכב לק"מ הוא כדלקמן:

$$6375 \times 300 = 1.912.500 \text{ ק"מ}$$

$$1.912.500 \times 0.305 \text{ אב"לק"מ} = 5.833 \text{ ל"י}$$

למטאית

$$1125 \times 300 = 337.500 \text{ ק"מ}$$

$$337.500 \times 0.168 \text{ אב"לק"מ} = 567 \text{ ל"י}$$

ס"ה החוסמה בהוצאות לדלק, שנתית וסיכה

$$5833 + 567 = 6400 \text{ ל"י}$$

5. חומכון מתקנת מספר המאונות

לפי המחקרים של רשות הכבישים בארה"ב מספר המאונות הממוצע לק"מ כביש ברוחב 2 נתיבים ועומס תנועה בין 5000 ל-9000 כלי נכב ליום הוא 4.5 מאונות לכל מילון מיל/רכב ואילו באותו עומס תנועה מאגר הכביש הוא בעל 4 נתיבים מופרדים השעור מביע ל-3.2 מאונות לכל מילון מיל/רכב. לפי הסטטיסטיקה של המאונות בארץ ב-1963 היו 1.4 נמבעים בממוצע למאונת עם נמבעים. לפי חוקרת המאונות החלוקה היא כדלקמן:

2% הרובים

16.6% מבעים קטן

81.4% מבעים קל

ערך הנזק מהתאבדות למשק הוא בדלקתך:

הרוב : 30,000 ל"י בתמס לטחקר מיוחד שנקרך בנושא זה
 מצוע קעה : אנו מניחים 2 חודשי אטמוז ואיבוד כושר העבודה בממוצע של 20%
 מחיר יום אטמוז בממוצע הוא 40 ל"י
 $60 \times 40 = 2400 + 6000$ אבוד כושר עבודה = 8400 ל"י
 מצוע קל : הנחנו שלושה ימי אטמוז + שבוע בשלה. יום בשלה הוערך ב-10 ל"י
 בהתחשב בכך שחלק מהנמבעים אינם נמנים על כוח העבודה.
 $3 \times 40 + 6 \times 10 = 180$ ל"י

ההוצאה הסמוצעה לנחגע בתאבדה

2% $\times 30,000 = 600$ ל"י
 16.6% $\times 8,400 = 1394$ "
 81.4% $\times 180 = 146$ "
 2140 ל"י

ההוצאה הסמוצעה (לנמבעים בלבד) בתאבדה:

$2140 \times 1.4 = 2996$ ל"י

7500 כלי רכב $\times 300$ ימים לשנה $\times 0.62$ (מיל בק"מ) = 1,395,000 מיל/רכב לשנה

$1.395.000 \times 4.3 \times 10^{-6} = 5.6$ האבדות לשנה
 $1.395.000 \times 3.2 \times 10^{-6} = 4.46$ "

הקטנה מספר התאבדות כתוצאה מהרזבה מעמי נתיבים ל-4 נתיבים מופרדים

$5.6 - 4.46 = 1.14$ האבדות

$2996 \times 1.14 = 3415$ ל"י החסכון מהקטנה מספר התאבדות

6. התוספת בהוצאות החזקה של הכביש המורחב.

בנתאם לדוח הצרמתי נקבע שהתוספת בהוצאות החזקה הקבועות (שאינן נזכרות במספר כלי הרכב) להחזקה המסלול הנוסף לכל ק"מ הסתכם ב-1.200 ל"י לשנה.

7. חישוב הכראיות

החשכון כמוצאם מהרחבת הכביש מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים מוגדרים הוא כדלקמן:

חיכון בזמן	36.086 ל"י
— הסכון מחקטנת מספר המאונות	3.415 "
— פחות חוסמת בהוצאות הסעול	39501 ל"י
— חוסמת בהוצאות החזקה הכביש	6400 - "
	1200 - "
ס"ה החשכון הסכמי	31.901 ל"י

מקדם ההחזר הכלכלי להשקעה בשער רבית של 8% הוא 0.0839.

סכום ההשקעה שהחזר השנתי יכול להצדיקה מבחינה כלכלית

$$= \frac{31.901}{0.0839} = 370.572 \text{ ל"י לק"מ}$$

כיוון שהחישוב החשכון למשך ניכינו את המסים מהוצאות התפעול של הרכב במקביל יש לנכות מסי עקימין מההשקעה ששעורם נאמד בכ-5%.

$$= \frac{370.572}{0.95} = 390.076 \text{ ל"י הסכום שכדאי להשקיע בהרחבת כביש מ-2 נתיבים ל-4 נתיבים כאשר עומם התנועה הוא 7500 כלי רכב.}$$

הערות: הצרמתיים לקחו בחשבון בדרך כלל 360 ימם תנועה בשנה, לרעחור אין לכלול תנועה בשבתות וחגים כיוון שבימים אלה אין תנועה של משאיות לכן הקיבולת של הכביש גדלה באופן ניכר וכך גם מהירות התנועה של הרכב. בנתאם לשיטה של הצרמתיים תיחה מחקבלם חוסמת של 17.6% לסכום ההשקעה המוגדק מבחינה כלכלית.

ג. שקום והרחבת כבישים עורקים ל-7 מ" (הבאה לסטנדרט כבישת מבנה ורוחב)

במקרה חומרה הצדקה לא נדרש העניין על שקום והרחבת הכבישים הקיימים אף כי הם מזכירים שיש להביא אותם לרוחב ומבנה המאובנים.

בקביעת הקריטריונים הכלכליים של כדאיות שקום והרחבת הכבישים הללו נסמך על מחקרים שנערכו בארצות אחרות מן התחומים המובנים למשק הישראלי כבישת ערך הזמן, הוצאות התפעול של הרכב ומחיר ההון לחסוקה.

למעשה גם הצדקה נקטו באותה שיטה, לחלן ציטטה כחוק המבוא למדק הבדיקות הכלכליות שבדוח החברה הצדקה.

"The bases of the calculation will be found in the studies carried out in the United States by the Highway Research Board and by the American Association of State Highway Officials, and, in France by the Ministry of Public Works. They have been the subject of the following publications:

- Highway Capacity Manual
- Road User Benefit Analyses for Highway Improvements
- Provisional Instructions on the Economic Analyses of Highway Investments. "

במבנה המוסט קבענו שהכבישים אשר עומס התנועה בהם הוא מ-1200 כלי רכב ומעלה יחליבו לסטנדרט של כביש עורקי כבישת מבנה ורוחב.

ראוי לציין כאן שהחזיות שפורטו על ידי הבנק הבינלאומי לשיקום ומיתוח נקבעו שכבישים אשר עומס התנועה בהם הוא מ-1200 כלי רכב ומעלה יחליבו לרוחב של 7.3 מ' ושוליים 3 מ' בכל צד.

1. The first of these is the fact that the

the second of these is the fact that the

the third of these is the fact that the

the fourth of these is the fact that the

the fifth of these is the fact that the

the sixth of these is the fact that the

the seventh of these is the fact that the

the eighth of these is the fact that the

the ninth of these is the fact that the

the tenth of these is the fact that the

the eleventh of these is the fact that the

the twelfth of these is the fact that the

the thirteenth of these is the fact that the

the fourteenth of these is the fact that the

the fifteenth of these is the fact that the

the sixteenth of these is the fact that the

the seventeenth of these is the fact that the

the eighteenth of these is the fact that the

the nineteenth of these is the fact that the

the twentieth of these is the fact that the

the twenty-first of these is the fact that the

להלן בחינה הכדאיות הכלכלית

1. החשבון בזמן

בדו"ח החברה הצגתה פרק 3.15 צוין שבצורה מחשבים בדרך כלל חוספת של 20% במהירות כמוצאה מהרחבת הכבישים.

כמוצאה מהרחבת הכבישים הקיימים מ 5 - 5.5 מ"ל-7 מ" עם שוליים מיוצבים חביל המהירות מ-55 קמ"ש ל-66 קמ"ש חוספת של 20%.

מדגם שקרכנו לכבישים שיוטט חנופה בהם הוא בסביבות 1200 כלי רכב החקבל שהמטאיות מהוות 26.4% המוניות 6.8% האוטובוסים 8.6% הרכב המטאורי 24.8%, מכוניות הנוסעים 28.4% ואופנועים ורכב לא מוטורי 5.4%.

החשבון בזמן לרכב/ק"מ

$$0,0165 = 6.2 \times 0.88 \times \frac{11}{3630} ; 867$$

$$\text{שעות} \frac{11}{3630} = \frac{1}{66} - \frac{1}{55}$$

החשבון לשנה

$$= \frac{11}{3630} \times 1200 \times 0.686 \times \text{כלי רכב מחוץ למטאיות} \times 300 \text{ ימי חנוכה לשנה} = 748.4 \text{ שעות}$$

$$6.2 \times 478.4 \text{ נוסעים לכלי רכב בממוצע} = 4640 \text{ שעות לשנה}$$

לפי הערך של 1 ל"י לשעה נסיעה החשבון יסתכם ב-4640 ל"י

2. החשבון בהוצאות הפעול

לפי המחקרים של החשבון בהוצאות הפעול הרכב במעבר מכביש הדורש שיקום לכביש משוקם הוא כדלקמן:

4.0%	15.1%	הסכון בדלק
14.3%	30.8%	הסכון בשמן
44.6%	59.1%	הסכון בצמיגים
33.3%	42.9%	הסכון בתקונים

ההסכון לרכב/ק"מ בהעצמים אלה הוא כדלקמן:

מכוניות			אסטרטגיה			מכוניות נוסעים			מרכיב וחומרים
חומרים והחומרים			חומרים והחומרים			חומרים והחומרים			
0.01	0.17	1.10	0.04	0.54	3.57	0.02	0.26	1.75	דלק
0.05	0.11	0.36	0.14	0.30	0.96	0.07	0.16	0.52	שמן
0.40	0.53	0.90	1.08	1.43	2.42	0.17	0.23	0.39	צמיגים
1.03	1.32	3.08	2.83	3.72	8.67	1.15	1.48	3.44	תקונים
1.49	2.12		4.15	5.99		1.41	2.13		

1200 x 0.284 אחוז מכוניות הנוסעים x 2.13 אג" x 300 ימי חנוכה בשנה = 2177.7 ל"מכוניות נוסעים

1200 x 0.082 אחוז האוטובוסים x 5.99 אג" x 300 ימי חנוכה בשנה = 1768.2 ל"מאוטובוסים

1200 x 0.068 אחוז המוניות x 2.13 אג" x 300 ימי חנוכה בשנה = 521.4 ל"ממוניות

1200 x 0.248 אחוז הרכב הסחרי x 2.13 אג" x 300 ימי חנוכה בשנה = 1901.7 ל"מסחריים ורכב מסחרי

סה"כ ההסכון 6369.0 ל"מ

למחשבות לקחנו בהסכון מקורות של 45 קמ"ש בכביש הדורש שיפור והרחבה ו-54 קמ"ש בכביש לאחר שהורחב ושוקם. מקדמי ההסכון בהוצאות התפעול הם כדלקמן:

6.4%	18.5%	הסכון בדלק
21.1%	46.4%	הסכון בשמן
54.4%	66.7%	הסכון בצמיגים
33.3%	42.9%	הסכון בתקונים

החשבון למטאית לקס"מ הוא כדלקמן:

החשבון	אב"	החשבון	אב"	החשבה	
				מרכיב החשבה	אב"
0.18	0.83	6.4	18.5	דלק	4.5
0.15	0.46	21.1	46.4	שמן	1.0
1.88	8.00	33.3	66.7	פיקודים	12.0
1.97	4.72	54.4	42.9	צמיגים	11.0
	14.01	ס"ה החשבון			
	1.40	פחות 10% מסים			
4.18	12.61				

1200 כלי רכב $\times 0.264$ אחוז המטאיות = 317 מטאיות

317 $\times 12.61$ אב" $\times 300$ ימי הגרעה לשנה = 11.992 ל"י לשנה

ס"ה החשבון בהוצאות המעול הרכב = 11.992 + 6.369 = 18.361 ל"י

3. המוש בהוצאות החזקה הכביש

בכביש אשר מכנתו דורש שקום ואשר רוחבו אינו יכול ליעד נחלב נפרד לכל כיוון הוצאות החזקה הן בכוהות יותר מאשר כביש ברוחב סטנדרטי מלא עם שוליים מיוצבים. מאחר ולא במצאים בידינו נתונים הסטטיים לא ניתן כיסוי החשובי לחשבון בהוצאות החזקה.

4. חשב הכדאיות

החשבון בזמן 4640 ל"י
החשבון בהוצאות המעול 18361 ל"י
23001 ל"י

החשבון יכול להצדיק הסקעה בהיקף שלו:

ובנכרי מסי עקיפין מחשוקה בסכום 5%

$$= \frac{274.148}{0.95} = 288.576 \text{ ל"י, הסכום שצדאי להטקיע להבטח כביש עם 1200 כלי}$$

רכב למכנה מטנדרטי ורוחב של 7 מ"ר.

3. מקום והרחבת כבישים ל-6 מ' רוחב ו-2 מ' שוליים מכל צד.

בהתאם להנחיות הבנק הבינלאומי לעקום ופתוח יש להביא כבישים עם עומס
הנוסע מעל 600 כלי רכב לרוחב של 6 מ' ושוליים 2 מ' מכל צד

להלן בדיקת התאמת ההנחיות הללו לתנאי הארץ שבחינה כללית:

אנו מניחים שמקדמי החסכון זהים עם אלה שנקבעו לכביש עם 1200 כלי רכב.

פכום החסקה הדרוש להרחבת הכבישים האזוריים מרוחב סמוע של 4 - 3 מ'
ל-6 מ' והחקנת השוליים הוא כ-150 אלף ל"י בסמוע לק"מ.

חוסכון הטנתי הדרוש לכסוי החסקה:

$$150 \times 0.95 \times 0.0839 = 11.956 \text{ ל"י}$$

בהתאם למקדמי החסכון שחושבו בערך הקונוס סטנדר כלי הרכב שיכול לכסות את

החסקה הזו:

$$624 \text{ כלי רכב} = \frac{23001}{1200} \times 11.956$$

השיקום וההרחבת מוצקים החל מ-624 כלי רכב ליחידה.

1. כל מכונה שנה בכביש עם עומס חנועה מעל 7500 כלי רכב ליממה מצדיקה העסקה

בסכום

$$52 \text{ ל"י} = \frac{390.076}{7500}$$

2. כל מכונה שנה בכביש עם עומס חנועה מעל 1200 כלי רכב ליממה מצדיקה העסקה

בסכום

$$240.5 \text{ ל"י} = \frac{288.576}{1200}$$

3. כל מכונה שנה בכביש עם עומס חנועה בין 600 ל-1200 כלי רכב ליממה מצדיקה העסקה בטכום דומה לזה שהושג בסעיף (2) - כיוון שהתממשנו באותם מקדמי הסכון.

על סנה לקבוע את סדר העדיפויות בין העבודות, נחשב את עודף החסכון על והעסקה בקומט החנועה הבסיסי ששימש לחישוב הכדאיות, לאחר מכן נחשב את עודף החסכון שיוצר כאשר עומס החנועה גדל בכל אחד משלוש סוגי העבודות.

סדר העדיפות כפי שמוצג בלוח הוא להפך מסדר המספרים, כלומר מס. 1 הוא בעל העדיפות הנמוכה ביותר ובכל שהמספר גדל יותר כן עולה בסולם העדיפות.

סדר העדיפויות
המשולב למילואי מוגי העבודות

מספר הנקודות	הרחבה ב-2 נתיבים ל-4		שקוב והרחבה ל-7 מ"		שקוב והרחבה ל-6 מ"	
	זרם החבוקה	קניף החסכון על החסכה ל"י	זרם החבוקה	קניף החסכון על החסכה ל"י	זרם החבוקה	קניף החסכון על החסכה ל"י
1	-				624	-
2					700	18278
3	7500	40076				
4					800	42328
5	8000	66076				
6					900	66378
7			1200	88576		
8					1000	90428
9	8500	92076				
10			1300	112626		
11					1100	114478
12	9000	118076				
13			1400	136676		
14	9500	144076				
15			1500	160726		
16	10000	170076				
17			1600	184776		
18	10500	196076				
19			1700	208826		
20	11000	222076				
21			1800	232876		
22	11500	248076				
23			1900	256926		
24	12000	274076				
25			2000	280976		

DATE	STATION 1 - 1000		STATION 2 - 1000		STATION 3 - 1000	
	TIME	TEMP	TIME	TEMP	TIME	TEMP
1						
2						
3	10:00	100				
4						
5	10:15	100				
6						
7						
8						
9	10:30	100				
10						
11						
12	10:45	100				
13						
14	11:00	100				
15						
16	11:15	100				
17						
18	11:30	100				
19						
20	11:45	100				
21						
22	12:00	100				
23						
24	12:15	100				
25						
26	12:30	100				
27						
28	12:45	100				
29						
30	13:00	100				

סיכום החוזה עם הבנק העולמי - מלווה כבישים

18/2/11
21/11

1. החשלומים ע"ח עבודות במסגרת המלווה יחולו אחרי ה-15.2.62.
2. הלווה יגרום לכך שכל המכונות והציוד שלו לסלילת כבישים והחזקתם יוחזקו במצב משביע רצון.
3. הלווה 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 הלווה לבנק. התכנית נחנת לשינויי ע"י הסכם נוסף.
 - (ב) סלילה ושיפור כבישי גישה. כנ"ל. הכבישים הספציפיים שיכללו יקבעו מזמן לזמן ע"י הסכם בין הלווה לבנק.
 - (ג) קניה ע"י מ.ע.צ. של מכונות חישוב, ציוד להחזקת כבישים ואינסטלציה וציוד לפיקוח על התנועה ולאיסוף נחונים על תנועה.
 - (ד) לימוד של הצרכים ועדיפויות כלכליות עבור תחבורה ארצית בארץ הלווה 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 גובה המלווה בשעור של 45% מההוצאה, שהוא מרבץ מטבע חוץ שבהוצאה. הנחונים נתנים לשינויי ע"י הסכם חדש על מנת שיוכלו לשקף השינויים בסה"כ האומדן או של מרכיב מטבע 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. סולל יהיה שחרור ההלוואה על בסיס הוצאות חודשיות ב-א, 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
עמיד - פרוד	15 ק"מ
10. יועסקו יועצים לביצוע המחקר הנכלל בחלק ד' מהר ככל האפשר.
11. ההלוואה היא ל-17 שנה וב-5% ריבית.
12. 22 מיליון הדולר יוחזרו בשני תשלומים שנתיים בחודשים ינואר ויולי החל משנת 1967. החשלום החצי שנתי יסתכם בסך \$ 1,165,000 לערך.

THE HISTORY OF THE

1. The first part of the history is the history of the world.
2. The second part of the history is the history of the world.
3. The third part of the history is the history of the world.
4. The fourth part of the history is the history of the world.
5. The fifth part of the history is the history of the world.
6. The sixth part of the history is the history of the world.
7. The seventh part of the history is the history of the world.
8. The eighth part of the history is the history of the world.
9. The ninth part of the history is the history of the world.
10. The tenth part of the history is the history of the world.
11. The eleventh part of the history is the history of the world.
12. The twelfth part of the history is the history of the world.
13. The thirteenth part of the history is the history of the world.
14. The fourteenth part of the history is the history of the world.
15. The fifteenth part of the history is the history of the world.
16. The sixteenth part of the history is the history of the world.
17. The seventeenth part of the history is the history of the world.
18. The eighteenth part of the history is the history of the world.
19. The nineteenth part of the history is the history of the world.
20. The twentieth part of the history is the history of the world.

ניצול המלווה מהבנק העולמי לביצוע
תכנית הכבישים

סה"כ התכנית לכבישים	138,000,000	ל"י
<u>הלואת הבנק: 45% מתכנית הכבישים הנ"ל</u>	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 מיליון 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 מהר טוב	100,000
6. ניר דוד - רשפים	100,000
7. עבודות אחרות למניעת שטפונות	2,500,000
סה"כ	4,950,000

TABLE 1
Summary of Data

1. Total number of cases	1,000	100
2. Number of cases by sex		
Male	500	50
Female	500	50
3. Number of cases by age		
Under 10	100	10
10-20	200	20
20-30	300	30
30-40	200	20
40-50	100	10
4. Number of cases by race		
White	800	80
Negro	200	20
5. Number of cases by education		
Less than high school	100	10
High school graduate	200	20
Some college	300	30
College graduate	400	40

(2) - Summary of Data by Age and Sex

1. Total number of cases	1,000
2. Number of cases by sex	
Male	500
Female	500
3. Number of cases by age	
Under 10	100
10-20	200
20-30	300
30-40	200
40-50	100

המסכתא דהעמודות — — — אי

במות
הסיתוח והתכנון לעוד
אדמות אלו עם ביצוע הפרצל
סופית.
הסובר בנוש הגדול
1,067 והמשתתף של
שטחם שייכים כ-250 דונם
הל מקרקעי ישראל, נציגי

קטע
מעשה
"שער"
21 חלק 5

1

2

האוצר

ירושלים ג' בסיון תשכ"ה
3 ביוני 1965.

18/2/11

אל : מר ע. מסר, מנהל משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: תכנית הצעת תקציב פתוח לכבישים

בהמשך לחוזר מיום 2.5.65 בקשר להנחיות להכנת הצעת התקציב לשנת הכספים 1966/67 הריני חוזר ומבקש להגיש את הצעת תקציב הפתוח במבוקש, דהיינו לא יאחר מ-15.7.65.

אני מייחס חשיבות רבה להקדמת הגשת הצעת תקציב הפתוח של משרדך לאור הצורך בבחינה מקיפה ויטודית של הפרוייקטים אשר משרדך מציע לבצע בשנה הבאה.

בנוסף להנחיות הכלליות להכנת תקציב הפתוח כפי שהועברו במסגרת ההנחיות להכנת הצעת התקציב לשנת הכספים 1966/67 הנני רואה חשיבות רבה בנתוני לוואי להצעת חכנית הפיתוח הספיצימית לכבישים כלהלן:

1. פרטים מזהים לגבי העבודה: מספר הכביש מספר הקטע ומאיוז ק"מ ועד לאיוז ק"מ מתייחסת העבודה. במידה וביצוע ותפרייקט מתוכנן ליותר משנת תקציב אחת יש לתת את החלוקה המתוכננת של הביצוע לשי שנים.

2. מהות העבודה : סלילה חדשה, הרחבה כביש קיים, שיקום חוואי וכו'. רצוי לציין כאן את מצבו הנוכחי של הכביש, רוחב המסעה והשוליים לעומת המצב הקודם לאחר ביצוע העבודה, וכמו כן פרט של עבודות מיוחדות בתפרייקט כמו גשרים, הסדר צמתים וכו'.

3. השלב בו נמצא התכנון המפורט: הושלם, טרם הוחל או שהוא נמצא בעיצומו ואם כך איזה חלק ממנו הושלם והאריך חזוי להשלמתו.

4. במידה והמדובר על המשך ביצוע של פרויקט יש לציין את ההוצאה בפועל בשנים קודמות ולהוסיף על זה את התקציב בשנת הכספים הנוכחית, כולל עודפים מועברים משנה קודמת.

5. אומדן מפורט ככל האפשר לפי שלבי העבודה: עבודות עפר, תשתית, מצע וכו' המבוסס על מחירים וכמויות וכמו כן אומדנים נפרדים ומפורטים לאובייקטים מיוחדים שהם חלק מהפרוייקט כמו גשרים, צמתים וכו'.

10000 10000 10000

10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

10000 10000 10000

6. נתונים על נפח התנועה והרכבה ועל האונות הדורשים למי סוג הנספעים
בפרויקט המוצע בשנים האחרונות.

7. קריטריונים כלכליים כלליים לכדאיות ביצוע עבודות שיקום הרחבה
וכד' ויישומים לכל תכנית השקעה באופן נפרד.

במידה והוחלט לכלול עבודה מסוימת בהצעת התקציב נעשתה על סמך שיקולים
שאינם מובנים מבחינה כלכלית יש לציין זאת ביחד עם השיקול לפיו הוחלט על
הכללת העבודה.

כמו כן יש להציג את התכנית לפי סדר עדיפויות לביצוע העבודות השונות.

8. מירוט הסעיף המוצע לתכנון ומדידות לפי אובייקטים.

כמו כן יש לנת את מלוא ההוצאה לתכנון ופיקוח במסגרת התקציב הרגיל ולחייב
את תקציב הפיתוח ותקציב החזקת הכבישים בחלקן הריאלי בתוצאות אלו.

ב ב ר כ ה,

ח. זנדברג

האוצר

ירושלים ג' בסיון תשכ"ה
3 ביוני 1965.

18/2/11

אל : מר ע. סטר, מנכ"ל משרד העבודה

פאת: הממונה על התקציבים

הנדון: הכנת הצעת תקציב פתוח כבישים

בהמשך לחוזר מיום 2.5.65 בקשר להנחיות להכנת הצעת התקציב לשנת הכספים 1966/67 תריני חוזר ומבקש להגיש את הצעת תקציב הפתוח כמבוקש, דהיינו לא יאחר מ-15.7.65.

אני מייחס חשיבות רבה להקדמת הגשת הצעת תקציב הפתוח של משרדך לאור הצורך בבחינה מקיפה ויטודית של הפרוייקטים אשר משרדך מציע לבצע בשנה הבאה.

בנוסף להנחיות הכלליות להכנת תקציב הפתוח כפי שהועברו במסגרת ההנחיות להכנת הצעת התקציב לשנת הכספים 1966/67 הנני רואה חשיבות רבה בנחוני לוואי להצעת תכנית הפיתוח הספיציפית לכבישים כלהלן:

1. פרטים מזחים לגבי העבודה: מספר הכביש מספר הקטע ומאיוז ק"ס ועד לאיוז ק"ס מתייחסת העבודה. במידה וביצוע הפרוייקט מתוכנן ליותר משנה תקציב אחת יש לחת את החלוקה המתוכננת של הביצוע לפי שנים.

2. מחות העבודה : סלילה חדשה, הרחבת כביש קיים, שיקום תוואי וכו'. רצוי לציין כאן את מצבו הנוכחי של הכביש, רוחב המסעה וחשוליים לעומת המצב העתידי לאחר ביצוע העבודה, וכמו כן פרוט של עבודות מיוחדות בפרוייקט כמו גשרים, הסדר צמתים וכו'.

3. השלב בו נמצא התכנון המפורט: הושלם, סרם הוחל או שהוא נמצא בעיצומו ואם כך איזה חלק נמצא הושלם ותאריך חזוי להשלמתו.

4. במידה והמדובר על המשך ביצוע של פרויקט יש לציין את ההוצאה בפועל בשנים קודמות ולהוסיף על זה את התקציב בשנת הכספים הנוכחית, כולל עודפים מועברים משנה קודמת.

5. אומדן מפורט ככל האפשר לפי שלבי העבודה: עבודות עפר, תשתית, מצע וכו' המכוסס על מחירים וכמויות וכמו כן אומדנים צפודים ומפורטים לאוביקטים מיוחדים שהם חלק מהפרוייקט כמו גשרים, צמתים וכו'.

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

1000 1000 1000
1000 1000 1000
1000 1000 1000

6. נתונים על נפח התנועה והרכבה ועל האונות הדרכים לפי סוג הנפגעים
בפריקט המוצע בשנים האחרונות.

7. קריטריונים כלכליים כלליים לכדאיות ביצוע עבודות שיקום הרחבה
ובד' ויישומים לכל חכנית השקעה באופן נפרד.

במידה וההחלטה לכלול עבודה מסוימת בהצעת התקציב נעשתה על סמך שיקולים
שאינם מוכחים מבחינה כלכלית יש לציין זאת ביחד עם השיקול לפיו הוחלט על
הכללת העבודה.

כמו כן יש להציג את החכנית לפי סדר עדיפויות לביצוע העבודות השונות.

8. מירוס הסעיף המוצע לתכנון ומדידות לפי אובייקטים.

כמו כן יש לזהר את מלוא ההוצאה לתכנון ופיקוח במסגרת התקציב הרביל ולחייב
את תקציב הפיתוח ותקציב החזקת הכבישים בחלקן הריאלי בהוצאות אלו.

ב ב ר כ ה ,

מ. זנדברג

מדינת ישראל
שרד העבודה

מחלקת עבודות צבאיות, המשרד הראשי
רח' לינקולן 3, ת.ד. 20101 סל. 623271

תל-אביב כת' באייר תשכ"ה
30 במאי 1965

30/26

לכבוד

מר י. אברזי	-	משרד הפנים, ירושלים
מר י. גבירץ	-	" " "
מר ברוצקוס	-	" " "
מר א. בסין	-	הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
מר י. רבינוביץ	-	" " "
מר א. הרצפלד	-	המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. שיין	-	" " "
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
י. ינאי	-	משרד ראש הממשלה, תל-אביב
א. חנוכי	-	משרד החקלאות, תל-אביב.
נ. גורביץ	-	משרד הבסחון, הקריה, תל-אביב

אדונים בכבודים,

הנדון: ישיבת הועדה בעלת הסמכות
העליונה לעניני כבישים.

... רצ"ב פרסי-כל מהישיבה הנ"ל שהתקיימה ביום 18.5.65 בלשכתו של מנכ"ל
משרד העבודה, בירושלים.

בכבוד רב,

רמק לוי.
רמק לוי.

העתק: מר ע. מסר.
מר ב. בסין.
מר מ. שהמי.
מר ז. חן.

פרוסורל

מישיבת הועדה בעלת הסמכות העליונה לענייני כבישים שהתקיימה
בלשכת המנכ"ל, משרד העבודה, ירושלים ביום 18.5.65

חברי הועדה :	ע. מסר	- משרד העבודה
	א. בסין	- הסוכנות היהודית, ירושלים
	י. רבינוביץ	- " " "
	א. הרצפלד	- המרכז החקלאי, תל-אביב
	י. שיון	- " " "
	י. אברזי	- משרד הפנים, ירושלים
	י. גיא	- משרד החחבורה, תל-אביב
	י. ינאי	- משרד ראש הממשלה, תל-אביב
	א. קליין	- קצין הנדסה ראשי, צה"ל
	י. שול	- רשות לתכנון כלכלי, המלך ג'ורג' 27, י-ם
	א. גרינשפון	- אגף התקציבים, ירושלים
	נ. גורביץ	- משרד הבטחון, הקריה, ת"א
	א. חנוכי	- משרד החקלאות, הקריה, תל-אביב
	ב. בסין	- מחלקת עבודות צבוריות, תל-אביב
	מ. שהמי	- " " " "

נוכחו ה"ה : ע. מסר, ב. בסין, מ. שהמי, ז. חן, א. בסין, א. הרצפלד, י. שיון,
י. גבירץ, ש. גרינשפון, א. קליין, י. שול, א. ברוצקוס.

מ ס ר : אני רוצה לפתוח דיון של הועדה העליונה לכבישים. הדיון האחרון
שלנו התקיים ב-10.12.64, והיינו לפני חצי שנה. כפי שאתם זוכרים היה
מוקדש בעיקרו לעיבוד תכנית העבודה לשנת 1965/66. ב-10 לדצמבר היינו
עדיין תוך כדי ביצוע התכנית הקודמת. היום ב-18 למאי אנחנו רוצים
קודם כל למסור דין וחשבון על האופן בו הטתיים ביצוע שנת העבודה
1964/65. (ב) לדווח כיצד נכנסנו לשנת העבודה 65/66. (ג) כסעיף אחרון,
לדבר על השלבים להכנת מלווה כבישים שלב ב'. נושא זה יהיה קשור
באינפורמציה על ענייני סקר החחבורה, שכפי שאתם זוכרים התחלנו בו לפני
כשנה ורבע. אי לכך, תרשו לי לתת את רשות הדיבור למר שהמי שיפתח
בסעיף דו"ח ביצוע 1964/65.

ש ה מ י : ב-1964/65 עבדנו בהיקף של 41.750.000 ל"י. מתוך זה ביצענו עבודות
במסגרת של 38.5 מליון ל"י וכ-3 מליון ל"י אלה עבודות שהסתהו בעיקר
בגלל סיבות חכנוניות, כמו כן בענין גשרים, שאני אח"כ אעמוד עליהם
במסגרת עבודות שביצענו. אני אתחיל מהצפון:

השלמנו את הכביש אשדות יעקב - גשר. השלמנו את הכביש האזורי בכבישי
גישה של אלונזי-אבא - בית-לחם. אלמגור, את כל כבישי התעצבים. הגענו
בכביש חורה - עפולה עד ק"מ 80, זה בערך 3 ק"מ צפונה מצומת כרכור.
השלמנו כ-80% של שקום, הרחבה ושפור של כביש כנרת - טבחה. במרכז
המשכנו בחוספת מסלול בכביש ת"א - נתניה - חורה והגענו בערך עד
צומת בית ינאי, או יותר נכון חצי ק"מ לפני זה, ע"י נעורים. השלמנו
השבה את החלק מחולון עד אזור ודגון כולל עוקף אזור. כמו כן השלמנו
השבה את כביש ששת הנתיבים מעלית ועד צומת גהה, בעיקר בשטח של
בני ברק. סללנו קטע חדש מצומת אשדוד - זכר דב והמשכנו את התואי הזה
עד צומת כנות ועל ידי זה השלמנו חוליה חשובה מאוד בציר התנועה
מהדרום ומירושלים לנמל אשדוד. אנחנו המשכנו, ומשלימים השבה, את
הכביש ממוצא לירושלים, הפיכתו לארבעה נתיבים. אנחנו ממשיכים השבה
מצומת כנות בכרון למסמיה. גמרנו 14 ק"מ מהכביש האזורי צומת ראם -
כפר זכריה, ואנחנו חושבים להמשיך 6 ק"מ בתואי חדש השבה. כמו כן
התחלנו בשנה שעברה בכביש גישה לנמל אשדוד, באורך של כ-5,6 ק"מ.
השלמנו כבר את החוליה החסרה בין הכביש הקיים ובין הכניסה החדשה
לנמל והשנה אנחנו בוגים את המסלול החדש הדרומי של כביש הגישה.
תזוזה גדולה חלה גם בדרום. אנחנו בשנה שעברה התחלנו ב-4 ק"מ של
כביש קסטינה באר-שבב בין צומת פלוגות לעזזה, זה החלק שאנחנו מזניחים
בו את הכביש החדש וטוללים תואי משופר יותר.

התחלנו בהרחבה, שיקום וטיפול של הכביש אסדוד - אשקלון ואשקלון - פלוגות. יותר דרומה נקבעו, שפרנו והרחבתו בכביש באר-טבע-סעד כ-5 ק"מ, בין צומת יכני לצומת סעד. אנחנו סללנו את כביש צאליס-גבולות, על ידי זה השלמנו את הפרסה והבטחנו גישה למסך צאליס גם בימי סטפונות. כמו כן סללנו כניסה מיוחדת, גישה מיוחדת, למסך רעים, שהוא בזמן סטפונות מנותק גם מהצפון וגם מהדרום ע"י נחל גרר ונחל הנשר. התקנו 4 מעברי מים בכביש תל-טוקת-ערד והשלמנו את צפוי הכביש ערד-ספר-זהר. כמו כן הגענו עד באר-מבוחה עם כביש סדום-אילת ונשאר לנו עוד קטע של כ-89 ק"מ עד אילת. נוסף לזה ביצענו כבישי גישה בהיקף כולל של כ-3,6 מליון ל"י מזה 2 מליון ל"י בקירוב בקידום מימון. כפי שאמרתי נשאר לנו כ-3 מליון ל"י שלא ביצענו בגלל שלא הספקנו לתכנן, בעיקר גשרים, ואנחנו השנה תכננו כ-16 גשרים מהם כמה מהגדולים בארץ. החשוב ביניהם זה גשר על נחל באר-טבע, שאורכו 80 מטר והוא יהיה באמת הגשר הכי ארוך בארץ. גשר על נחל אלכסנדר, אנחנו לא הספקנו לבנות גשרים על נחל פסיס, שלח, להבות שמיר וגשרונים בסדום-אילת. אף-על-פי שהכספים לכך היו והועברו לשנה זו. ולבסוף אולי רצוי להדגיש שאנחנו ביצענו עבודות תכנון בממדים בלתי רגילים. נוסף לעבודות תכנון במסגרת המנגנון הקיים, ביצענו עבודות תכנון על ידי מנגנון נוסף או ע"י מסירת עבודות תכנון החוצה, בהיקף של כ-900.000 ל"י וביחד יגיע היקף התכנון שביצענו השנה לכ-1,600.000 - 1,700.000 ל"י. היקף תכנון זה יאפשר לנו לעמוד בהתחייבויותינו השנה הן בניסוח והן בסלילה חדרה.

מ ס ר : האם יש שאלות לדברים שנאמרו ע"י מר שהמי?

הרצפליד : היתי רוצה לשאול ביחס לכביש ירושלים-מוצא, האם זה ענין סופי שהקירות ישארו כך בלתי מושלמות, או שיהיה איזה תיקון? יש חלקים שהעין מקבלת אותם, אך יש דברים שהעין אינה מקבלת אותם, כמו במקרה זה שהדרך היא ישרה ואילו הקירות אינן ישרות.

ברוצקוס : אני היתי מבקש פירוש של עבודות תכנון שנמסרו בשנת 64/65.

ש ה מ י : קודם כל ברצוני להשיב להרצפליד בקשר לקירות. בעולם הנאור משקיעים הרבה מאוד כסף בטביבה המידית של הכביש הן על ידי סידור דשאים, עצים וכך הלאה. מקדישים תשומת לב מיוחדת לנוף. אנחנו, לצערנו, בעורנוהינו הרבים סובליט בגלל חוסר תקציב כרונני חסידי ועל כן הזנחנו דבר זה. אין להשתבח או להתפאר בזאת. בעירייה של כביש ירושלים אנחנו מקורים לעשות משהו. שם קרה משהו, בוודאי זה לא נעלם מאף אחד, ששם היתה תזוזה של אדמה בקירות, היות וערערו את שווי המשקל שם ע"י פעולות חציבה נרחבות, אפשר היה לצפות לתזוזות איזור דומות. אני חושב שאחרי שתהיה סטביליזציה מסוימת אולי ניתן את דעתנו לא להשאיר את זה בצורה פראית כזו, כמובן במסגרת אמצעינו האפשריים. נקודה אחת שמדאיגה אולי את כולנו, זו בעית שדה ראיה, באיזה מידה יש שם בליטות שמסתירות את הראיה? ובכן, אנחנו בודקים ומבטיחים שבכביש כזה, ביחס למהירות הגדולה שתכננו בו, יהיה מרבטח שדה ראיה טוב. (תשובה למר ברוצקוס) אני מאוד מצטער שאין לי כאן הפירוט. אנחנו תכננו את הביצוע לשנת 1965/66, סמר בסין עוד יעמוד עליו. נוסף לזה תכננו 14-15 גשרים, שאם תקח היקף עבודה של בערך 10-12 מליון ונגיד שתקח 6% אז יש לך כבר 600.000 ל"י של תכנון גשרים וזאת בלי כל המתלווה לזה.

שני הכבישים עמיעד - פרוד ואורון - עין יהב, נמצאים בתכנון בהשתתפות ובעזרת מחלקת המדידות אנחנו חושבים שלעמיעד-פרוד, שזה בערך 14 ק"מ עם ואדי עמוד באמצע, נהיה מוכנים לכל הפחות עם חצי העבודות של החלק, בלי הגשר, תוך חמישה שבועות; אורון - עין יהב, זאת היא פרשה בפני עצמה. זה 50 ק"מ כביש מאוד מאוד קשה ואנחנו משלימים עתה בערך 50% של התכנון ואילו 50% הנוותרים נמצאים עכשיו בתכנון.

מ ס ר : על הדיון וחשבון של שהמי אני רוצה להוסיף 2-3 הערות:

הערה ראשונה: אנחנו למעשה, בשנה הקודמת צעדנו, לפי דעתי לפחות, צעד גדול קדימה. באשר לאופן התכנון המחבצע כתכנון עצמי. אנחנו משקיעים מאמצים גדולים להגיע למקסימום שלבים אפשריים של תכנון באמצעות מיכון. מחלקת המדידות רכשה ציוד מודרני אשר מאפשר להעביר שלבים מסוימים של תכנון למחשבים וחלק של התכנון נעשה גם בעזרת אי.בי.אם. אנחנו עשינו את זה לא רק בגלל המחיר של התכנון אלה בעיקר בגלל בעיות כח אדם. היום, מה שדוחף אותנו לתכנון בעזרת מכונות ככל האפשר, זה פשוט ענין שאין כח אדם ויש גם הגבלות מוסדתיות איזה כח אדם לקלוט. אז כשפה דובר על היקף זה של תכנון, כדאי לדעת שחלק גדול בוצע בתכנון חוץ ודבר שני, שבתכנון עצמי

ויש גם הגבלות מוסדתיות איזה כח אדם לקלוט. אז כשפה דובר על היקף זה של תכנון, כדאי לדעת שחלק גדול בוצע בתכנון חוץ ודבר שני, שבתכנון עצמי אנחנו מסתדלים מאוד לעבור לתכנון סמוכן-מתוכנן. זאת נקודה אחת. נקודה שניה, אני לא שמתי לב אם שהמי עמד על כך. אנחנו הולכים ומבצעים חלקים יותר ויותר גדולים של עבודה באמצעות קבלנים. אני חושב שבשנה הקודמת, אם לדבר על קבלנות ישירה ולא קבלני משנה, אני לא אטעה אם אני אומר שכ-40% של העבודה בוצעה באמצעות קבלנים ישירים ובנוסף לזה בעבודות העצמאיות הרי עובדים סמיקונטרקטורים. אני רוצה שתדעו שהפילוסופיה, במרכאות כפולות, שלנו אומרת "כוסר ביצוע עצמי יהיה המינימלי - החירוני (בשביל: א) שלא יכתיבו לנו מחירים, שנוכל לווסת מחירים ע"י ביצוע עצמי. (ב) שנוכל לבצע עבודות, שבגלל אופיין לא ניתנים להגדרה טובה לקבלנות. אתן דוגמה פשוטה: שהמי דיבר על קטע גזה לכיוון בני ברק, זאת עבודה, עם המון מטרידים שלא ניתנת להגדרה טובה לצרכי משרד. יתרון גדול בביצוע עצמי עם כל הגמישות הכרוכה בדבר. זאת היתה ההערה השניה. הערה שלישית, ההיקף התקציבי שעמד לרשותינו של 41,780.000 ל"י הוא למעשה הרבה יותר גדול מאשר ההיקף התקציבי כפי שזה רשום בספר התקציבים, כי בסכום זה כלולות עבודות שביצענו אותם לפי העברות תקציביות של גופים שונים כגון; רשויות מקומיות, היתה זו גם הגדלה תקציבית עקב השטפויות, קרן הבטיחות בדרכים ואולי קצת קידום כספים. כך שלמעשה אני רוצה להפנות את תשומת לבכם שה-41,780.000 ל"י זה תקציב יותר גדול מאשר רשום בספר התקציבים. הערה אחרונה; כששהמי אמר שעד 1.4 ביצענו 38 מליון ל"י, דהיינו שבשארנו לנו לעבודה 3-4 מליון בערך. מזה למדנו את הלקח, והלקח שאנחנו למדנו מזה הוא, שאם אנחנו רוצים באמת לגמור את התקציב עד 1.4 של כל שנה, אנחנו מוכרחים לפתח עבודות קצת מעבר לתקציב. אני לא אומר נושאים מעבר לתקציב, כי תמיד יש איזה שהם עיכובים, ובסך הכל מוטב לא לעשות את ההעברות הכספיות הנמשכות כי יש לנו כבר נסיון שבהיקף עבודה זה כ-7% - 6% כדאי לעבוד מעל התקציב הנומינלי וזאת מסיבת פשוטה, כשאנחנו מציג לעצמך יעד ביצוע של 110% אתה מבצע את ה-100%. אני מדגיש שאנחנו לא מכניסים כמובן נושאים חדשים, אבל אנחנו חושבים שצריך לפתח עבודות קצת מעל בשביל למלא ב-100%. אמנם הכסף לא הולך לאיבוד והוא מושקע בחודשים אלה, אבל זמן יש לו גם כן משמעות. אבקש את בסין לפתוח בסעיף השני.

ב ס י ן : רציתי לנגוע בשתי שאלות שדיברו עליהם כאן, לפני שאעבור לנושא שאני לקחתי על עצמי לדבר עליו. אנחנו לא גמרנו את כביש מוצא - ירושלים, לא בקשר לצורה האסתטית שלו ולא בקשר להבטחת תנועה ללא תקלות. מפני שיש להניח שעד שזה יתייצב יהיו זחילות בהר, וגם אחרי שזה מתייצב. אחר-כך יש עניין של התפוררות. בדרך כלל אחד מהרצונות שלנו הוא לצקת שם תעלה לאורך המדרון הגבוה - המתרומם, כדי שאפשר יהיה בנקל לנקותה, ובארצות אחרות מקובל לצפות לפחות חלק מהמדרון כדי שלא יזחל יותר. אנחנו לא עושים זאת אך ורק מתוך זה שזה קשור בהוצאה הרבה יותר גדולה מזו שיש ביכולתנו להכניס בעבודה זו, בהתחשב גם בעובדה שהכסף שברשותנו מוגבל ורצוי לנו לעשות עבודה יותר רבה. כמו כן רציתי לנגוע עוד בעניין של עבודה עצמית ועבודת קבלנים. אנחנו נמצאים תמיד בפרובלמות של התנועה הקיימת שבדרך כלל מקטות עלינו את העבודה. ואתן לכם דוגמה למה אני מתכוון: אנחנו מסרנו עבודות אדמה, לקבלן, בכביש באר-שבע-דימונה. הקבלן פתח 8 ק"מ של הכביש ולא רצה להתחשב בשום דבר, מה שענין אותו זה איך להוציא את העבודה לפועל, שהוא קבל בקבלנות, כך שיוכל להוציא רווח לעצמו. נוכחנו לדעת שאנחנו עשינו עוול לנוסעים שם, על-ידי זה שגרמנו להם קטעים רבים. כנראה שבצטרך, במקרים כאלה, ללכת בעבודת רג'י מתוך זה שאז אתה יכול לכוון את זה גם לסובת הנוסעים שמשתמשים בכביש לפני שהוא משוקם, ע"י פתיחת עורק יותר קטן של כביש בבת אחת.

א. בסין : עודד אמר שאחם בתתם 40% עבודה לקבלנים, אם כן מהו אחוז העבודה הקבלנית לקבלני משנה?

ב. בסין : אני לא יכול להגיד לך ביחס לשנה, אבל אנחנו בדרך כלל מגיעים לסך כולל של מעל ל-60%, כמו שזה מצטייר השנה. בשנה שעברה היה לנו משהו דומה לכך ואנחנו עוד לא קבלנו את הנתונים לכך אבל יש להניח שעם גידול כמויות העבודה ותעסוקה יותר גדולה, והיות ולא הגדלנו את היכולת שלנו, אז אנו מעריכים שזה יבוע בין 70% - 60%. ואני חושב שתוך זמן קצר אוכל להגיד לכם בדיוק.

מ ס ר : (הערת ביניים) הגדלנו את היכולת שלנו אבל לא את הציוד שלנו.

ב ס י ן : לא את הציוד ולא את כח האדם. קבלנו לטובה זה, ולא חשוב עכשיו טיש עוד איזה טהם בירורים, בכל אופן קבלנו תקציב של 34 מיליון לירות פיתוח. וכמו כן, דרך אגב, 11 מיליון לירות לאחזקה לעומת 8 מיליון לירות לאחזקה בשנה הקודמת. יש לנו 34 מיליון, כמו כן יש לנו 3,5-3,4 מיליון לירות משנה קודמת שזה ביחד 37,5 מיליון. ומחוך נסיון של הטנים הקודמות, בהתחשב עם גורמים אחרים, יש להניח שגם השנה נעמוד בביצוע של יותר מ-40 מיליון לירות בעבודות פיתוח. כרגע התחלנו, הייתי אומר כמעט את כל העבודות טיש לפנינו, לפי הרשימה שאני אקרא אותה לפניכם. חלק נמצא בשלבי התקדמות יפה וחלק בהתקדמות יותר איטית. בכל אופן המצב הוא כזה; אנחנו עובדים בכח רב בפריצת הדרך בין באר-מנוחה לאילת. העבודה היא עבודת קבלנים ויש להניח שבימים הקרובים בגמור גם מסירת עבודות לסבנה העליון. אמנם לא לוחץ לנו לגמור זאת כרגע, כי אנחנו צריכים להכין שטח מספיק בכדי שאחד לא ידרוך על היבלות של השני. בבאר-שבע, כפי שצויין כבר, התחלנו בבניית גשר באר-שבע. זה נושא שיעלה על מיליון לירות. כמו כן אנחנו מוכנים להתחלת עבודה של 3 גשרים. שניים על נחל יתיר ועל נחל חברון, בכביש טל-שווקת - ערד, וגשר מעל לרכבת בכביש באר-שבע - דימונה. אני מניח שבימים הקרובים אנחנו גם נוציא לפחות את הגשר שאנחנו מעוניינים בו מאוד; זהו גשר על נחל פטיש, העיכוב הוא רק בגמר התכנון. אנחנו מטקמים כרגע חלק של השוליים ומחליפים אותם לשוליים יציבים מבאר-שבע למשמר הנגב ועד לבית קמה. כמו כן אנחנו נשקט עוד 5 ק"מ של כביש מביית-הגדי לבית-קמה. אלה הן בערך העבודות הנקראות שפומדות לפנינו במחוז באר-שבע. אנחנו מטקמים עכשיו 8 ק"מ של כביש בין באר-שבע-דימונה ונעשה גם משהו למען הכביש המחבר את כפר-ירוחם עם דימונה.

יותר צפונה, הרי כרגע אנחנו מבצעים שלוש עבודות והם; עובדים בשיקום ובסלילה מחדש של 4 ק"מ שהתחלנו בשנה הקודמת. אני מדבר על צומת אחים - בית קמה. אנחנו נוציא שם יותר מ-2 מיליון לירות (מחוז ל-4 הק"מ) לשקום של הכביש. אנחנו עובדים בשקום קטן מקריית-גת לאשקלון. אני מוכרח להגיד לכם שזהו אחד הכבישים ההרוסים ביותר שאפילו אני מכיר. כמו כן אנחנו עובדים ב-8 ק"מ שקום בין אשקלון לאשדוד, מאשקלון צפונה, בטכום של 1.200.000 ל"י. ועוד משהו השייך למחוז ירושלים; אנחנו גומרים את כביש מוצא - ירושלים. כרגע אנחנו בעבודות מדידה מליצירת תואי נוסף בכיוון אחד של שני הנתיבים מהתחלת שער הגיהן עד לתחנת שער הגיא, כ-2 ק"מ. בכון אמנם ששל הנושא הזה ישנו איזה שהוא בירור עם האוצר, בכל אופן אנחנו כרגע עוסקים במדידה ואני מקווה שנתחיל שם עוד השנה בפריצת הדרך ואז תהיה לנו כבישה לירושלים בחלק היותר עליון, כלומר יותר צפונה מהדרך הקיימת. ואילו הירידה מירושלים תהיה בתואי הקיים. אנחנו ממשיכים את העבודה שהתחלנו בפברואר. זהו כביש גישה מצומת אשדוד לנמל אשדוד. עשינו שם קטע חדש וכרגע אנו עושים קטע מקביל לזה שהיה קיים, כ-4,5 - 4 ק"מ. בכנות - מסמיה, אנחנו עובדים כרגע בשקום ושפור התואי ומקורים שאולי השנה נעשה את רוב העבודה, על מנת שאפשר יהיה להתנועע עליו יותר טוב. אנחנו עובדים היום בכביש גהה - גלילות ואחר-כך נמשיך לרעננה. השנה בספיק לעשות שני דברים; בפרוץ את הדרך ונתחיל במצע ראשון על הכביש. מצד שני נמסור לפחות את הגשר על הירקון לביצוע. בכביש מס' 11 למעשה גמרנו את כולו עד לצומת גבעת אולגה, מחוץ לקטע שבו אנחנו סוטים מהתואי בגשר החדש של נחל אלכסנדר. את כל השאר גמרנו. חלק נמסר כבר לתנועה וחלק קטן של 3,5 ק"מ על יד גבעת אולגה יפתח לתנועה, בודאי חוך שבוע עד עשרה ימים. ברצוני שתדעו שבקטע כל-יד נחל אלכסנדר זזנו 17 מטר מזרחה מהגשר הקיים, וזה בעקבות תכנון משותף עם החברה לשמירת נוף הארץ, הנושעים שם פארק והם הכניסו תכנון זה לתוך התכנית הכללית של הפארק. אנחנו עובדים בכביש ודי-ערה, ממשיכים אותו מברקאי בכיוון לגן שמואל עד מקום המפגש של כביש עוקף חדרה. קטע שהתחלנו אותו בזמן החורף. לא התקדמנו יפה, כי היינו נקטע של אדמה כבדה עם חוסר נקודת בכל הסביבה. אבל כעת אנחנו כבר גומרים את המצע ואני חושב שתוך חודש ימים אולי קצת יותר נפתח אותו לתנועה. מגן שמואל אנחנו פונים לכביש עוקף חדרה לכיוון מערבה - צפונה. אנחנו רוצים להגיע עם כביש עוקף זה צפונה לנחל חדרה איפוא שהוא יתחבר עם הכביש שילך מגבעת אולגה בכיוון לחיפה. נבייל זה אנחנו צריכים לבנות על נחל חדרה גשר, ועד שהגשר לא יהיה מוכן אין לנו שום ענין לגמור לא את עוקף חדרה ולא את הקטע מגבעת אולגה, והלאה.

בקטע של עוקף חדרה, אנחנו צריכים לעבור פעמיים מעל לשני קווי רכבת - המזרחי והמערבי. בימים הקרובים נתחיל לעבוד במפרץ חיפה מצומת כפר אתא לכוון קריית מוצקין. ועיריית חיפה תסלול מצומת וולקן עד צומת כפר אתא, כמובן בהשתתפותנו. אם נדבר עוד על כבישים עורקים, שאנחנו עכשיו מפלים בהם, הרי אנחנו התחלנו בגמר של עבודת סבחה-כנרת. זהו הסדר הקטע מגן הרוטם על יד מגדל בכוון לטבריה, עד לתחנה הקטע. עבודה די קשה, כי שם צריך לפרוץ בשטח של מדרון גבוה ויש עבודות העברה של כבל אלפוני ועוד. כמו כן התחלנו בשקום קטע של הכביש יבנאל - תבור. אנחנו מתחילים לשקם קטע של הכביש מבית שאן בכוון לגשר אשדות יעקב, כך שאנחנו מקווים שהעורק הזה יהיה עורק של תנועה מחיפה והמרכז לעמק הירדן, בעיקר לתנועה כנדה. אגב התנסיתי כבר על ידי אנשי עמק הירדן, שאחרי פתיחת הכביש, אגב פתח כבר קו אוטובוסי לעמק הירדן דרך בית שאן. אנחנו מקווים שזה יתן הרבה מאוד לפיתוחה של עמק בית שאן. אנחנו עובדים במספר כבישים ערביים. אנו גומרים כביש לסמיע ולכסרא וכמו כן לבעבה ובקרוב נתחיל בפריצת הדרך לג'ת. אני רוצה להגיד לכם שכל אלה הם כבישים יקרים, למרות שהתנועה עליהם קטנה. ברצוני להביא לידיעתכם שעשינו קצת עבודות שקום בכבישים איזוריים ועושים עבודות, לא כל-כך גדולות אבל הן מביאות, לפי דעתי, ברכה גדולה. למשל אנחנו גומרים לשקם את הכביש האזורי המחבר את כפר חסידים עם כפר הזיתים. גמרנו קטע של 3 ק"מ בכביש רמת נפתלי דיסון. אנחנו עושים משהו בכביש רשפים - מסילות. כרגע עובדים בזיפות, בקטע שהתחלנו לשקם עוד בשנה הקודמת אבל לא הספקנו לסיימו מסיבת החורף, בכביש נאות מרכזי-להבות הבשן ובקטע של כפר סולד-שמיר. עובדים בגשרים בצפון. וביחס לכבישי הגישה, בחלק התחלנו ובחלק, אני מקווה, נתחיל בימים הקרובים. העיכוב הוא לא כל כך באשמתנו, אבל אני מקווה שהכל יסתדר. בתור הראשון התחלנו כבר את כביש עלמה לדיסון, אני חושב שבימים הקרובים נתחיל בכביש לאידמית, הבטחנו ואנחנו צריכים לקיים זאת. רבותי, ברצוני להודיש שהמצב בכבישים הוא קשה מאוד, בעיקר בגליל. זה אמנם לא נכנס לסדר היום, אבל אני מוכרח לציין זאת. למען האמת אני מאוד פסימי לאפשרות של אחזקתם מפני שהם הגיעו כבר להתפוררות שלמה ואני מאמין שאתם, כמוני, נמצאים הרבה בדרכים ורואים זאת, כך שאין לי צורך אפילו ללכת ולהצביע עליהם.

נרוצקוס : הייתי מבקש פירוש על כביש תיירות!

גבירץ : האם בתכנית ישנו הכביש שדה בוקר - רביבים? דובר עליו....

מ ס ר : אני מוכרח להפסיק אותך, כי אנחנו דנים על תכנית כפי שאושרה על ידי הועדה הזאת והכביש הזה איבנו כלול בשנת 65/66.

גבירץ : אני שואל אם הוא ישנו באופק?

בסין ב : ביחס לכבישי תיירות אנחנו בדיון עם שניים-שלושה גורמים, משרד התיירות, המחלקה לשמירת גוף הארץ ושמורות הטבע, על רשימת העבודות. שני דברים אני רוצה להזכיר פה: אנחנו עשינו עבודה בתנאים קשים בסך של 125.000 ל"י בכביש גישה למצדה מהצד המערבי של ההר, להעביר דבר שני, סיכמנו שאנחנו עושים תשתית ואספלט בכביש לעין נטפים ברגע שאנחנו נתקדם עם המפעל שלנו בערבה. יש להניח שדבר זה יעשה תוך מספר חודשים.

ש ה מ י : עוד שני דברים; אושר במסגרת כבישי התיירות, גישה לאקוה-בלה. חוץ מזה שני השותפים, או שלושת השותפים האחרים, טרם סיכמו ביניהם מה הם היו רוצים לעשות. זה גם תלוי בקידום עבודות על ידי ק.ק.ל., אז סוכם שאנחנו נפגש בעוד חודשיים-שלושה על מנת לסכם סופית מה שיש לעשות.

מ ס ר : לסעיף זה התייחסתי יותר כסעיף אינפורמציה. בעבור לסעיף השלישי והוא מלווה שלב ב' מהבנק העולמי. לפני שאכנס לעומק הנושא, אני רוצה לומר שהפורום, היושב סביב שולחן זה, צריך להתייחס לכל ענין המלווה סך הכל כדרך למימון תקציב המדינה, לא פחות ולא יותר. אולי שמתם לב שאנחנו בסך הכל ביחסים, בין הצרכים והתקציבים, בין משרד העבודה ובין האוצר, השתחררנו מהכבלים של המלווה. על אף זה שהשתחררנו אתם הרי יודעים שאנחנו למעשה, לגבי תכנית המלווה הראשון, מעודכנים ואין אנחנו מפגרים בבצוע אולי רק במליון לירות.

ב ס י ן : החשבון האחרון שהגשנו היה קרוב ל-68 מליון לירות, תשלומים.

על כל פנים אם בצרף את החקציבים שעמדו לרשותינו מ-1.2.62, שזה תאריך התחלת המלוה, עד 31.3.66, הרי אנחנו בסך הכל, פחות או יותר אפשר לומר, איננו מפגרים אחרי תכנית המלוה. אני מדגיש שמלוה זה אמצעי מימון תקציב, זה אמנם מהווה איזה סמל. זאת אמנם התחייבות רב-שנתית של המדינה אבל את התחייבות הזאת אפשר להתיר או אפשר להגדיל ואני אף פעם לא ראיתי את עצמי כבול על ידי המלוה לא כלפי מעלה ולא כלפי מטה, פרט לאותם הדברים שקבלנו על עצמנו כגון: סטנדרטים, אופן ביצוע, עומס יתר וכך הלאה. עכשיו למעשה, בעיני ווחי, המושג מלוה התמזג עם מושג תכנית ארבע או חמש-שנתית, כי כשאתה מגיש את המלוה ומאשר אותו אתה בסך הכל מעבד תכנית לפי עדיפויות, כפי שנראות לך, לחקופה של 4-5 שנים, אלא אם יש סיבות מיוחדות שכביש זה או אחר לא ניתן להגשה בזירה הבינלאומית או שנמחק על ידה. והיו לנו דוגמאות מעשיות לכך. למשל כביש סדום-עין-גדי, שביצענו אותו בתקופת המלוה הנוכחית הוא לא בכלל מכיוון שחשבו שזאת היא הדרך שבה אנחנו רוצים לכבוש את ירדן ואז הם לא אישרו. או למשל היה לנו בתכנית כביש תיירות לסוסיא והם מחקו אותו כי הם חשבו שכך אנחנו רוצים לכבוש את סוריה. אחד מאלה עשינו ואת השני לא עשינו. אני רוצה לטכס את ההקדמה ולומר; כשאנחנו אומרים מלוה שלב ב', למעשה בשביל השולחן הזה, בואו ונגיד תכנית ל-5 השנים שתבואנה אחרי גמר מלוה שלב א' או תכנית חמש-שנתית זאת. ובכן כך, המלוה הנוכחית בגמר ב-31.12.66. היינו מאוד רוצים שהמלוה הבא יהיה חופף במקצת את המלוה הנוכחית אם לא יהיה חופף גם לא אסון. לכן אנחנו מכינים אותו כך שתהיה אפשרות או לאשר אותו בגובמבר זה, דבר שאני לא מאמין בו, או לאשר אותו בגובמבר 66. ברצוני לדבר קצת על מה אנחנו הולכים לבסס את המלוה הזו. תראו! כאשר עיבדנו את התכנית החמש-שנתית הקודמת, אפשר להגיד שעבדנו על בסיס עבודה עצמית. ישב צוות וחקר את הספות, חקר במקצת את צפיפות התנועה הקיימת, כמעט שלא היו לנו תחזיות, ועיבדו תכנית. לקראת המלוה הזו או לקראת התכנית החומש הבאה, מצבנו יהיה הרבה יותר טוב. יהיה לנו סקר התחבורה הארצי או סקר תחבורה שמשתרע מדרום לחיפה, כפי שהזמנו אותו, שהוא יתן לנו גם ביסוס לחמש השנים הבאות וגם תחזית לעוד חמש שנים, דהיינו לעשר שנים. ובכן הסקר הזה נותן לנו תשובה מה נחוץ מבחינת האינסטרקטורה בכבישים הבין-עירוניים בשטח שמדרום לחיפה ועד לאילת. אבל אני רוצה להדגיש שהחברה למעשה לא עסקה בשני נושאים חשובים גם בתחום זה. ראשית כבישי גישה. שנית, בשיקום כבישים קיימים אשר אין צורך להרחיבם. ז.א. היא כיסתה לנו רק צירים חדשים או צירים קיימים שצריך לשנות או ל-4 נתיבים או ל-6 נתיבים אל לבנות הצטלבות דו-מפלסיות. מכאן שההתבססות על סקר זה בלבד לא יתן לנו את הצרכים, כי חסר לנו כל צפון הארץ מחיפה צפונה. חסרים לנו כבישי הגישה וחסר שיקום כבישים הרוטים בחלק זה של הארץ, להוציא אותם הכבישים שצריך לשנות אותם מבחינת הקיבולת שלהם. אני לא הולך להרצות היום על המימצאים שיש להם כאן. אנחנו עוד נביא את זה לפורום הזה. אני רק רוצה לתת לכם איזה שהוא מושג על מה מדובר. והתמונה היא הבאה: ישנן שתי הנחות. הנחה אחת שהמדינה תצליח על ידי מיטוי דרסטי להקטין ככל האפשר את גידול הרכב הפרטי במדינה. אם הנחה זאת תתקיימ, הרי תוך 10 השנים מטפר כל הרכב הפרטי יגדל רק פי 3,5. אבל אם הנחה זאת לא תתקיים ותימשך הבסיון הקיימת לגידול כלי הרכב הפרטיים, הרי כמות כלי הרכב הפרטיים תגדל תוך אותן עשר השנים בערך פי 4,5. על כן צריך לדעת שבהנחה שאנחנו נצליח לצמצם ככל האפשר, הרי לחמש השנים הקרובות, באותו שטח אותו ציינתי ובאותם הנושאים שאני ציינתי, לפי דו"ח הצרפתים נהיה זקוקים להשקעה של 255 מליון לירות ואני מוסיף, זהו אומדן בסוף כי הם התבססו על מחירים כפי שהיו ב-1964 ולא לקחו בחשבון בלתי נראה מראש. למעשה לקחו את הבלתי נראה מראש רק - 5% מסך ההיקף, בעוד שבתכנית החמש-שנתית שעכשיו בביצוע לקחנו את הבלתי נראה מראש בכ-15%. ובכן הם מצביעים על 255 מליון תוך חמש שנים באותם השטחים ובאותם הנושאים. ואני יכול להגיד, באומדן הזהיר ביותר, שאם אנחנו מוסיפים את הנושאים הנוספים שאנחנו זקוקים להם, הרי אנחנו בודאי נגיע למעל 300 מליון לירות בחמש שנים. זה אינו כולל כבישים עירוניים ולא כולל עוד ועוד כמה דברים. עכשיו בהנחה היותר גבוהה של פי 4,5, הם מגיעים בערך ל-257 מליון לירות ואנחנו בהתאם לכך בודאי נעבור את ה-350 מליון בלי שום בעיות. תבינו, כשאני אומר את זה איך אני מתחייב ואין אני רוצה לומר שהתכנית החמש-שנתית הקרובה תהיה בסכומים אלה, כי אנחנו יודעים שהתחזית הזאת נמצאת בסתירה בולטת לתכנון הכלכלי, כפי שהוכן ע"י רשות לתכנון כלכלי ולטיוטות תקציבים חמש-שנתיים שהכין אותם האוצר. מה שאמרתי עד כה, מתוך הסקר הזה, זה מבטא את הצרכים ואיננו מכסה את האפשרויות. ובכן אני אומר, אנחנו נחבס בעיבוד התכנית החמש-שנתית על מימצאי הסקר, אותם נביח על שולחן זה, אני מקווה בישיבה הבאה, לגבי השטח שיש בידנינו,

על הניתוח העצמי של הצורך בשיקום כבישים בשטח זה, וכבישי גישה בשטח זה ועל כבישי תכנון עצמי של צפון הארץ. עכשיו הייתי רוצה לסווג את הנושאים שאנחנו מתכוונים לכלול לכמה קבוצות: קודם כל אפשר לבוא ולהגיד, אנחנו כוללים את הקבוצות הבאות: כבישים, שהם פונקציה ברורה וחד-משמעית של צרכים כלכליים. דוגמא פשוטה - כביש עין יהב - אורון נבחן לאור הצורך הכלכלי שלו. יש הצדקה אין הצדקה, יש בפנים או החוצה. יש קבוצה שניה שאפשר לקרוא לזה כבישי התישבות, שהם בסורח הקצר אינם מוצדקים מבחינה כלכלית, כשאתה בודק תנועה נוכחית או תנועה חזויה כשאתה מקים ישוב או עיר, לעומת מה שזה עולה. דוגמא פשוטה: אם תהיה החלטה לפתח את עיר הבשור הוך חמש השנים הקרובות נצטרך לעשות כביש לעיר בשור, בציר מזרחי או בציר צפוני, כרגע זה לא משנה, בכל אופן זה תנאי למיתוח. אני יכול, לצורך הדיון, לשייך לקבוצה של הכבישים הקולוניאליזטורים גם כבישי גישה. אי אפשר להוכיח כלכלית שכביש אידימית, שיעלה לנו הרבה מעל לנזקי מליון לירות ושאין לנו ביחס אליו שום חובות להשלים, כי פרצנו אותו כך שיש בו תנועה נמשך כל ימות השנה, שהוא מוצדק לעומת התועלת הכלכלית הישירה שהוא מביא, אני מוכן גם להוסיף לתועלת הבטחונית הישירה אבל הוא תנאי בטטדרס החיים הקיים היום למען שישבו שם. קבוצה שלישית, שהיא נמידה מסוימת שייכת לקבוצה הכלכלית, אבל פה לא מדובר על כבישים חדשים אלא על כבישים קיימים, זאת פונקציה של צמיפות תנועה. אנחנו יודעים שבשטח מישורי נקודת הרוויה של כביש של 7 מטר במצאת, לפי האמריקאים ב-5.000 כלי רכב, ולפי הצרפתים, במקרה זה אני צריך להגיד "סקוטטים", אי שם בסביבות 7.500 כלי רכב. והיה ונתקרב לצפיפות זאת אין לך מוצא אלא לתת אלטרנטיבה לתנועה. יהיה זה בכביש דו-מסלולי או בכביש חדש. הקבוצה הרביעית, זה צרכים בטחוניים. יש כבישים שאין להם כל הצדקה חוץ מבטחונית. אני רוצה להזכיר דבר פשוט. יש לי ספק אם ניתן להוכיח שכביש עמיד-פרוד הוא צורך כלכלי אבל אין לי ספק שהוא צורך בטחוני ממדרגה ראשונה. ואני רוצה לבשר לכם בהזדמנות זו, שאנחנו למעשה נתחיל לעבוד עליו עוד השנה בפריצת דרך, מתוך לסגרת התקציב, לאור כמה וכמה צרכים כולל בטחוניים. יכולתי בוודאי לתת לכם עוד כמה וכמה דוגמאות כאלה אבל אני מסתפק בזאת. הקבוצה החמישית הייתי קורא לה, הטרם מטרדים. לזה אני משייך גשרים ביילים, ויש בכורונתנו לכלול, בתכנית החמש-שנתית, למעשה הסרת כל הגשרים הביילים, אולי את מרבית הקיימים, אני לא אומר דווקא גשר אברהם, שאולי איננו בפנים, אבל בניה עתלית, יחזקל ועוד כל מיני דברים מסוג זה. אני משייך לקבוצה זו של מטרדים גם מטרדים בטיחותיים כגון: סבובים מסוכנים, או עוקפי הרים וכך הלאה. ובכן אלה הם הנושאים כפי שאנחנו רואים אותם לפי הקריטריונים שאנחנו רוצים לכלול בתכנית. אבל יש עוד נושא אחד והוא תכנון וסקוים. גם במלוח הנוכחי היה לנו סכום כסף לביצוע תכנון-חוץ לקראת השלב השני ולביצוע סקרים לקראת השלב השני. גם הפעם אנחנו רוצים להציע במסגרת המלוח, במלים אחרות לכלול במסגרת התכנית החמש-שנתית שלנו, ביצוע אי אלו סקרים ואי אלה תכנונים לקראת הפחיד. בין הסקרים שאנחנו רוצים לממן אותם באמצעות הבנק יהיה בודאי גם סקר נתיבי אילון, שאנחנו כבר היום משוכנעים שהוא באופיו מהורה שילוב בין כביש ארצי-עורקי וכביש גושי של גוש דן ובין כביש עירוני של תל-אביב. אני אומר את זה קצת בהסתיוגות, כי יכול להיות שבגלל רצון לקדם את הנושא נצטרך להוציא ולהקדים את הסקר עוד לפני שלב ב' של המלוח. אבל אין ספק שיש עוד כמה וכמה נושאים שברצת לכלול אותם במסגרת הסקרים והתכנון. עכשיו, איך אנחנו מתכוונים לארגן את העבודה? בשלב הנוכחי עובדת מ.ע.צ. בשיתוף פעולה עם גורמים אחרים הנוגעים להכנת, הייתי אומר סטוק, רשימה ראשונה של כל הנושאים שצריכים להכנס פנימה. הם ימיינו את זה לפי סדר עדיפויות, אבל אמרנו להם: 'אתם לא מקצצים, אתם לא עובדים על בסיס מה הם האפשרויות, אלא אתם תעשו לנו סטוק של הצרכים'. כאשר יהיה לנו סטוק של הצרכים מפורט לפי נושאים; קילומטרז' ואומדני השקעה, נעשה את השורה התחתונה ונתחיל להתדיין על עדיפויות ועל המסגרת של התכנית החמש-שנתית. ברגע שיהיה לנו סטוק של צרכים, כמובן שנביא את זה הנה בכדי שתהיה לכם אפשרות מלאה להגיד מה נחוץ ומה לא נחוץ, מה חסר ומה לא. אין לי ספק שאנחנו מראש לא מתכוונים לכלול כמה וכמה נושאים. אנחנו לא מתכוונים לכלול נושאים שקשורים במטרדים שאינם מטרדים תחבורתיים. למה הכוונה, (אני אומר זאת ליוסקה) אנחנו לא הולכים לכלול כל נושא שהוא בא לחסל מטרד לחקלאות, הנוצר על ידי הכביש. אנחנו לא מתכוונים לכלול נושאים עירוניים מובהקים. לעומת זאת באומדנים החקציביים אנחנו מתכוונים לכלול כביש עם כל האביזרים שבו, גם אם אנחנו חושבים שחלק מהאביזרים צריכים להיות ממרבים מתקציבי בטיחות, כי כרגע אנחנו לא עוסקים במלחמת היהודים או במלחמת הגויים.

זאת אומרת, אנחנו רוצים לדעת כמה זה יעלה לעם ישראל כולו ולא כמה זה יעלה לתקציב הבטחון, או לתקציב משרד העבודה, או לתקציב משרד התחבורה או לחלקם של הישובים בפיתוח איזה שהוא, אם יש דברים כאלה. לפי לוח הזמנים שלנו אנחנו רוצים עכשיו לגמור את הסטוק הזה עד 15.6 כדי להמשיך בחלק השני של יוני לדון על כך ולתת את זה לבנק לפני הסתיו, על מנת שיהיה להם שנה לדיונים כדי שיאשרו לנו את זה בסתיו 66. אני רוצה להגיד לכם עוד דבר אחד; את תקציב הפיתוח לשנת 66/67, לפי בוחל חדש שאגף התקציבים הגיש, צריכים להגיש עד 15.7.65, כך שאם עד עכשיו הועדה הזאת התכנסה ברוח של חצי שנה, הרי שבשלושת החודשים הקרובים נצטרך לקרוא לכם פעמיים או שלוש. פעם אחת לדיון על הסקר, פעם אחת לדיון על התכנית החמשה-שנתית הבאה ופעם אחת לדיון על תקציב 66/67. לא עמדתי כאן על שום פרוייקטים מעשיים, רק מסרתי על מה הולך לקרות. על הפרוייקטים נעמוד בבוא הזמן.

הרצפלד : לא הזכרתי בקשר לסקר של ההתישבות החדשה. ואם אתה מדבר על תכנית חמש-שנתית אולי זה יגיע ל-50 או למעלה מזה. תדעו שכל המקומות האלה הם מקומות קשים, בעיקר באזור הגליל שם הגישה להר קשה מאוד. מה מצבנו כשאנחנו לא נמצאים בסקר וגם לא בתכנית החומש החדשה לשנה הבאה. זו שאלתי וזו גם הערתי. האם הדברים האלה הם ברוח של הלכה למעשה?

מ ס ר : ובכן כך, התכנית ידועה ואנחנו כבר יודעים בכמה היא מתבטאת. והיא מתבטאת ב-115 ק"מ כבישי גישה. את פילוטן קיבלה עכשיו על עצמה קרן קיימת ולכן אנחנו לא מתכוונים להזכיר אותם אפילו במסגרת התכנית הזאת. אנחנו מצונו, לאחר שהם מפלסים, עוסקים במעבירי מים במצב, תשתית וזיפות. בדיון ועדת שרים לענייני כלכלה שדנו על כך, סיכם ראש הממשלה שהוא איננו רואה את הכביש מצופה האספלט כתנאי להעלאה הישובים האלה. וכאשר אנחנו הופענו שם ואמרנו שזה דורש, נוסף לתקציבים עבור שכונ ותיבות, עוד 20 מליון לירות או משהו דומה לזה, אז נאמר לנו שהיות וזה לא תנאי, אז אם יהיה יהיה, לא יהיה אז לא יהיה. לפיכך, בסטוק שלנו אנחנו בכניס את זה, אבל בסדר העדיפות בלך לפי התביעה של ראש הממשלה. אני רוצה להגיד לך (להרצפלד) עוד דבר אחד. אתה קורא לזה תכנית חמש-שנתית ואני יכולתי להגיד ארבע-שנתית, לפי הצעה מחלקת ההתישבות. אם אמנם נזכה לכך שזה יתבצע תוך עשר שנים אני חושב שמדינת ישראל תעשה דבר גדול.

ש י י : אמרת מה שאמרת בקשר לכבישים בהתישבות החדשה. האם התכוונת לומר שאתם תביאו בחשבון, באמר, תשתית אבל לא זיפות או בכלל לא, אלא לפי הצורך?

מ ס ר : בכדי שיהיה ברור ליוסקה, בסטוק של הצרכים עלינו להכניס את זה בעדיפויות.

א. בסין : יש לי רק דבר אחד לומר, השונה במקצת ממה שאמרת. אני יודע למה אנחנו נגשים השנה. אנחנו נגשים, אולי כפי שאמרת אומר, ל-10%, אבל 10% אלה ידרשו ממך לפחות 30 ק"מ כבישים.

ש י י : אני אמנם חוכך בדעתי אם לומר כבר את שאני רוצה לומר, אבל לדעתי טוב יהיה אם בעקבות האינפורמציה אומר את שיש לי, כדי שזה גם יובא בחשבון, במידת האפשר, בשפת עויכת הסטוק. אני רוצה לומר מספר דברים ביחס לכבישי הגישה להתישבות הקיימת. ובכן לאחרונה, דומני ששר העבודה אמר שתוך שנתיים ימים לא יהיה ישוב שלא יהיה לו כביש גישה נאות. אני לא הייתי עד שמיעה לכך ורק קראתי את הדברים. ברור לי שזה לא יכול להיות לפי האפשרויות של משרד העבודה של מ.ע.צ. והלואי והנושא ימצא את פתרוננו הראוי במסגרת שלב ב'.

מ ס ר : (הערתי ביניים) השאלה היא זאת - מה נאות בעיניך יותר? בשביל לתת לך דוגמא. למשל בגדרות, בכל המועצה האזורית יש כבישי גישה עם כורכר, האם זה נאות בעיניך?

ש י י : אנחנו יודעים למה שאנחנו מתכוונים ואני ממשיך ואומר, עד כה נאמר לשקם ולזפת עוד כ-120 ק"מ כבישי גישה. אנחנו נגיש רשימה, כפי שמע"צ ביקשה. זה דבר אחד. דבר שני כ-300 ק"מ בקירוב של כבישי גישה, שהיו מצופי אספלט בטרם היות תכנית החומש שלב א', אינם במצב טוב. חלק מהם סופל בשנים האחרונות על ידי ביצוע עבודות רבודים. אם כן אינני אומר שכל ה-300 טעונים שיפור ביכר מאוד כדי להגיע לרמה של כבישים שנשללו ושוקמו במסגרת שלב א'. אבל אין לי ספק שנצטרך לתת על זה את הדעת. אם כי רק אתמול דנו כאן, בראשותו של עודד מסר, על אמצעים לאחזקה סבירה לשמירת הכבישים הללו בעיקר על ידי הישובים.

אז אני אומד בזהירות את ההשקעה הנחוצה, לפי מחירים של היום, ב-15 מליון לירות בקירוב. ומכיוון שהיה בינינו לצערנו הרב, דין ודברים קשים, אחרי שנקבע מה שנקבע במסגרת שלב א', כלומר 6 מליון בלבד והתברר כמובן שהמחירים הם פחות קבועים, אני מבקש שהענין ידון במלוא הרצינות כדי שאחת ולתמיד, במסגרת שלב ב', נפתור את הבעיה הזאת. דבר שני אני מבקש לתת את הדעת על כבישים הקיימים-האזוריים, כלומר אלה המובילים לכביש הגישה בתחומינו בעיקר. הרשימה ידועה להנהלת מ.ע.צ. יפה ואני מקווה שבשנה האחרונה כבר הערכנו את זה. היה צעד קדימה במסגרת היכולת המצומצמת לזה צריך להיות המסך.

ברוצקוס : היתה לי אפשרות בחצי עין להציץ בסקר של הצרפתים. כל זמן שהסטוק שלהם כולל כבישים בגב ובגליל, הרחבת כבישים קיימים או שקומים זה לא פרובלמה. אבל הסקר הזה, דווקא באזור הכי צפוף, מחוז המרכז ובאזור סביב תל-אביב כולל כמה דברים מהפכניים. ההצעות לעזוב כבישים עורקים של היום, למשל כביש ירושלים ולטרול MOTOR WAY בלי גישה מיוחדת לירושלים ועוד כמה וכמה הצעות כאלה. אני מוכרח להגיד שזאת היא בודאי הנחיה תכנונית מאוד חשובה, שצריכים למצוא לה פתרון. אבל בצפיפות הקיימת יש איזה שהיא היערכות מרחבית. ישונים חקלאיים, משבצות, תכניות בבין ערים, קוי מים, קוי חשמל שכרוכים בזה וכו'. מכמה בחינות אלה דברים מהפכניים. מתוך זה, לפי דעתי, יש שתי מסקנות: קודם כל בזמן שמדובר פה על כסף, ללא כל ספק יתווספו סכומים די ניכרים לביצועים, מפני שזה מהפכה רצינית באזור די צפוף, שנית עצם האפשרות להכניס, ואני מקבל את זה בתור הנחיה, תכנונים אם כי אני חושב שמה שניתן קדימה קיים כבר ומזמן נעשה על ידי הרחבה, אולי על ידי סגירת הסתעפויות, למעשה זה מיותר לעשות. אבל עצם הענין לשלב את ההנחיה הזו במערכת הזו זה ידרוש די הרבה זמן. זה בודאי לא עד ה-15.6.65 זה דורש עבודה יסודית שלכם בתאום עם לשכות התכנון שלנו וזה יקח זמן. לכן, אני שוב חוזר, במידה שזה בגב, גליל, הרחבה וכו' זו בעיה, אולם במידה שיש לכלול כבר בסטוק את הדברים המהפכניים האלה, אז דרושה עבודה ארוכה וממושכת ודי מסובכת, כיצד להכניס את ההנחיות התכנוניות האלו בסביבה הצפופה מאוד. זה חוצה ישונים ודורש שני תכניות בבין ערים וכו'. אנחנו התחסינו כבר באזור קצת פחות צפוף - אזור חדרה - חיפה, זה לגמרי לא היה פשוט וזה הוציא גם תוצאה כל כך טובה ופה זה הרבה יותר צפוף.

א. קליין : אני מעוניין לדעת, בהקשר לתכנית החומש הזאת, איפה נכנס פה ענין הרכבות? אם ישנו ענין כזה? מצד אחד מעונינים להקטין את העומס של התנועה בדרכים ובמקום ראשון טוענים שמסעמי כלכלה, לשגשוגה של המדינה, אין צורך ברובי כזה של כלי רכב פרטיים, וזה נכון! וכנראה עומדים, או שלא נותנים, לנזקם באמצעי מיסוי, דבר שעד היום, בשנים הקצרות של מדינת ישראל, לא הוכח באיזה שהוא סקטור שאמצעי מיסוי עשויים היו להגביל במיה של בוחיות כלשהי, שיהיה זה מכוניות, או מקררים, או דירות גדולות וכיוצ"ב. שום אמצעי לא הצליח עד היום. ויתכן שיצליחו ויתכן גם שלא יצליחו. לעומת זאת חלק גדול מהתעבורה בכבישים היא תעבורה של רכב משא, שנעשה יותר ויותר קשה.

פ. ס. ר. : השאלה היא די ברורה. אני רוצה להגיד לך שהסקר הזה כלל לא רק כבישים אלא גם את הצרכים של המדינה ברכבות. הם נותנים גם לזה תשובה, פשוט לא מסרתי על כך.

א. קליין : אני רציתי להרחיב את הנושא בעוד שתיים-שלוש בקורות. במשך השנים האלה נבנו אזורי תעשייה גדולים וחדשים במקומות שלא היה כל קושי לעשות לשם שלוחות רכבת. לדוגמא: אזור יאזור על יד תל-אביב. אזור תעשייה חדש על יד יבנה. התבשרנו היום שכביש הגישה הראשי מירושלים לנמל תוקן ויש לברך על כך ששטו אותו. אבל שלוחת רכבת שתעבור מודי סרר ומהדרום, או מסילת רכבת לנמל-איבנה. אם היתה מסילת רכבת לנמל יפו, חיסלו אותה. שני הנמלים, יפו-תל-אביב, ללא רכבת, זה תוצאה של משטר רע. ממסיכים לפתח כל מיני אזורים. נתניה - לדוגמא, אזור התעשייה שלה ללא שלוחת רכבת. כל העסק הזה במישרין או בעקיפין, ויותר מאשר במישרין, מגביר את העומס בכבישים. אני לא יודע מה מחיר ק"מ של מסילה לעומת ק"מ של כביש. אולם נראה לי שכביש מתחיל להיות הרבה יותר יקר מאשר ק"מ של מסילה. גוצרת שאלה של הקלת העומס. אז במקום לחפש דרך, המצריכה ללכת בגד הקהל ובגד מדיניות, אולי התחילו לחפש זאת בפתרון מסילות אם ישנו אזור שעוד לא נגעו בו, כמו בדרום. אפילו אם עכשיו עשינו את דרך הערבה והגענו עד באר-מנחה וחסרים עוד כך וכך קילומטרים ועוד דרכים בכיוון לזה ששטם מתחילים לדבר על בנק, אם לא היום אז תוך חמש עשר השנים בודאי ובודאי, אם כן מדוע לא לבסות לפתור את בעיות התחבורה הכבדה בצורה רציונלית. בכל מקום ובכל ארץ בעולם, רשת הכבישים באה כהשלמה לרשת הרכבות.

היא לא באה בשום מקום בעולם, על כל פנים לא בארצות המקובלות, כתחליף. יש לי הרושם שאנחנו בסך הכל חותרים לכך שאנחנו עושים את זה כתחליף מבלי לתת את דעתנו על התחבורה הזולה.

ש ה מ י :

קודם כל תשובתי לשייך. אני מתפלא על התרעומת שלך לגבי שלב א'. אני רוצה להעמיד דברים על דיוקם. כבישי גישה בשלב א' הוכנסו בסכום של 7 מליון לירות ולא יותר. היות ולא קבלנו בזמן את החומר הדרוש שצריכים היינו לקבל. בהזמנות זו ברצוני טוב להדגיש שביקשנו עכשיו בזמן את החומר מארגון המועצות האזוריות מהסוכנות היהודית וממסרכת הבטחון. בקשנו שהחומר יגיע אלינו ב-31.5.65, כפי ששטמעתם, אנחנו צריכים להגיש את תכנית המקסימום, שזיבר עליה עודד, עד 15.6.65. נשארו עוד שבועיים לעבודה. במידה שהחומר לא יוגש, יכול להיות שתעמדו טוב באותו מצב שעמדתם בו ב-1962. בקשר לסכום אשר לאמיתו של דבר הוצע, אתה יודע טוב מאוד שאף-על-פי שהוכנסו 7 מליון לירות, הוצאו כבר יותר מ-7 מליון לירות. אז ללא ספק שאנחנו בעלה בהרבה מאוד על מה שהכנסנו וזאת אף-על-פי שהחומר לא היה לפנינו.

מ ס ר :

תרשו לי לענות על כמה דברים שנשמעו. קודם כל לברוצקוס. היום כשישבנו על מפה זמנית ששלחה לנו מהסקר, אחד הדברים שאמרנו לעצמנו; את זה צריך לתרגם היכף ומיד למשמעויות של הפקעה ושל אפשרות לרכוש את השטחים. אתה צדקת שחלק גדול מאוד של הכסף שההשקעה החזויה כלול בחלק הארץ הצפוף. אני יכול להגיד לכם כמה. בהנחה הנמוכה, קצת למעלה מ-50% הם באזורים הצפופים, כשאני אומר אזורים הצפופים אני מתכוון לאזור, בניה, מואדי פאליק שבצפון דרומה עד הגבול הצפוני של נפת אשקלון, בזה למעלה מ-50% של השקעה. אנחנו יודעים יפה מאוד שצריך לבדוק את זה ביחס למעשיות שבדבר, ביחס למשמעויות של הקרקע החקלאית ולפיצול שטחים חקלאיים וכך הלאה. אנו מעדיפים כמובן להתלבש על שטחים שכבר מוכרזים ממילא, זה לא להרבות בהכרזות. אבל אני רוצה לבשר לך ולנבא לך שבחצי השנה הקרובה, אחרי קבלת הסקר, תעמדו תחת לחץ כבד של דיונים אתנו על התכניות החדשות שהן לא מהפכניות ומיד אגיד לך למה הן לא מהפכניות: על כביש מהיר לשדה תעופה לוד, כחלק של כביש מהיר לירושלים, אנחנו מדברים לפחות מאז שאני יושב פה. על כביש אשדוד - תל-אביב הוא מוכרז. מה שבוסף, לפי הצעות הצרפתים, נצמד לקווי האפיק הקיימים. למעשה יש פה ניצול של הטוטררה לא רק בתחום העירוני של תל-אביב אלא גם למעשה ניצולו לחלק היותר מזרחי שלו עד לסביבות שדה תעופה לוד, שמשמעותו מבחינה חקלאית ומבחינת שטחים תפוסים, יחסית קלה. אבל אנחנו מכינים את הנושא וכשיהיה כל החומר בצורך לשבת יחד ולעשות עבודה גדולה מאוד. לאלחנן קליין. החברה שערכה את הסקר, בדקה במפורש כל הצעות של עורקי רכבת, אני לא אומר של שלוחות רכבת, אבל של עורקי רכבת סדום - אילת, צפע - ממשיה, חיבור לאשדוד ועוד. בדקה השקפות ברכבת וכדאיותן לעומת זאת אלטרנטיבת השקפות בכביש וכן הלאה. אני הרי לא סוקר פה, אבל אני רוצה להגיד לך שיש גם 75 מליון לירות לצרכי רכבת ל-10 השנים הקרובות. אני רוצה שתדע שחלק של הדברים שאתה הצגת פה נפסלו מהבחינה של הכדאיות הכלכלית למשל, בחמש השנים הקרובות, (אני לא בטוח כרגע אם חמש או עשר) רכבת סדום - אילת נפסלה. לעומת זה החיבור לאשדוד, מבלי לעבור את לוד, ז.א. מהדרום, היום הרי נוסעים מהדרום ללוד ומסם חוזרים לאשדוד. חיבור כפר מנחם לאשדוד, גם הוא נבדק ולחמש השנים הקרובות הוא נמצא כבלתי כדאי. אני רק רוצה שתדע שזה לא היה סקר כבישים אלא סקר האינפרסטרוקטורה היבשתית, כולל כל האלטרנטיבות של הרכבת. אני מסכים איתך שכמה שלוחות היו יכולות אולי לסייע לעומס על הכבישים, אבל זה כפי שאתה אומר, לחבר את אזור לקו תל-אביב ירושלים, על כך אין תשובה בסקר הזה. יש רק תשובה על עורקים ולא על שלוחות. ליוסקה שייך אני רוצה לומר כך. תראה! להכניס בסטוק את ה-300 ק"מ שכאילו לא במצב טוב, זה דבר קל. אבל 15 ק"מ של וויץ - הרצפלד אז אני חושב את זה כמבצע ללא תקדים. אבל אני בטוח שלא נצליח.

גבירץ :

בעתונות מדברים על כבישי אגרה שנאחת מהישיבות תמסר אינפורמציה.

קליין :

אני הייתי מבקש אינפורמציה על עין נספים, שמשום מה אנחנו מרגישים שקופחנו מאוד בגלל זה שזה לא מתבצע בזמן.

ב ס י ן :

לא קופחתם. פשוט מאוד הכסף, שהוא שלי ושליך יחד, איבנו מספיק במדה ונצטרך להוביל למרחקים כאלה חסר מעורבל לכביש.

קליין : אני בכורונה נקטתי במילה קופחנו אחרת הייתי צריך להגיד שלא עמדתם בזמן בלוח הזמנים. מפני, שכפי שידוע לך, אנחנו בתאום מלא עם מ.ע.צ. קבענו מתי אנחנו מתחילים על מנת שתהיה המסכיות לנושא זה. משום כך רציתי להעלות נושא זה, כי אני בסוף שכאשר תגשו לעבודה תדונו בזה, כי כבר בוצעה עבודה על דרך עפר, ובודאי תהיינה שם עוד עבודות. הייתי רק רוצה שתקבלו זאת על עצמכם. אנחנו אולי נכנס לעבודות נוספות של ביצוע. זה נושא אחד. רציתי לשאול עוד שאלה אינפורמטיבית, וזה מופנה למ.ע.צ. - בענין הצירוף המכני. האם אתם מחסלים את כל הנושא הזה או שאתם ממשיכים בו? יש כל מיני שמועות ...

מ ס ר : איש לא מחסל שום ציוד מכני, להיפך, היחידה נשארת במבנה הנוכחי שלה ובתפוקת ביצוע עולה, אם גם מספר הכלים נשאר קבוע או אף קטן. אבל בכוסר ביצוע היא עלתה במידה ניכרת ואין כל מגמה לחסל להיפך, כי אני כבר קודם אמרתי מה גישתנו. אנחנו צריכים להחזיק רזרבה מספקת בשביל שלא יכתיבו לנו.

ולסיום אני רוצה לברך את אלחנן קליין לעלייתו בדרגה.

הישיבה נבעלה.

8/אי

מדינת ישראל

אל: מר ז. אלנבוגן, משרד האוצר, ירושלים
מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

18/2/11
תל-אביב, באייר תשכ"ה

17 במאי 1965

30/133

מס'

הגדון: השתתפות הקרן למניעת תאונות

בתקציב הפיתוח מ.ע.צ.

הנזכר: סיכום דברים בנדון מיום 14.9.64

מאחר והסך - 285,000 ל"י (מאתים שמונים וחמשה אלף ל"י)
לא נתקבל על ידי בשנת הכספים 1964/65, אודה לך באט תדאג לכסוי
התקציבי הנ"ל בשנת הכספים הנוכחית דבהתאם למסוכם בינינו.


א. זוננשיין

חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים (2)

תכ/3

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

ירושלים, ה' באייר תשכ"ה
7 במאי 1965

מספר: 72/1

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת
א.נ.,

הנדון: שימוש ברזרבה להוצאות פיתוח בתקציב הפיתוח לשנת 1965/66
סיכום דברים מספר 18/2/11 מיום 25.1.1965

בהתאם לסעיף 9 לחוק התקציב לשנת 1965/66, תשכ"ה-1965, הנני מחבר להודיע לוועדת הכספים של הכנסת כי הסכומים המפורטים להלן מתוך סעיף 83 - רזרבה להוצאות פיתוח - ישמשו למטרות הבאות:

מספר הסעיף		ה פ ר ט י מ		ש י נ ו ר י י מ		הקטנות	הגדלות
				מ: -	ל: -	ל"י	ל"י
72	פיתוח כבישים ושיקומם						
7202	כבישים איזוריים וכבישי גישה						
130	כבישי גישה ליישובים, ליישובים חקלאיים ולאחרים הסטוריים						
83	רזרבה להוצאות פיתוח						
				1,900,000	1,925,000		25,000
							25,000

הסכום הנ"ל מהווה את השתתפות האוצר להשלמת סלילת כביש גישה להר-ציון.

בכבוד רב,

א. אגמון
סגן הממונה על התקציבים

העתק: החשב הכללי
מבקר המדינה (2)
החשב הכללי, מחלקת הדיווח והחשבונות
מנהל מע"צ
חשב מע"צ

18/2/11

היום (ה'תש"א)

למחרת ב' ב' ב' ב'

למחרת ב' ב' ב'

למחרת ב' ב' ב'

למחרת ב' ב' ב'

למחרת ב' ב' ב'

ה'תש"א

הצעת תקציב להוצאה לשנת הכספים 1964/65

430

מערך 70	פירות - שינוי (המשך)	תקציב לשנת 1964/65	תקציב לשנת 1963/64	ההוצאה למעשה כ"ב 1962/63
	מיליון 500 מיליון 7027	10,000,000 (+)	10,000,000 (+)	ל"ש
	מיליון 101/96	10,000,000 (-)	10,000,000 (-)	ל"ש
	מיליון 7028	12,000,000	12,000,000	ל"ש
	מיליון 101	8,000,000	8,000,000	ל"ש
	מיליון 103	3,000,000	3,000,000	ל"ש
	מיליון 101	1,000,000	1,000,000	ל"ש

הוצאות על חשבון הוצאות

1963 1962 1961 1960 1959

6.54 127.3 9.44 119.5 6.88 109.2 2.27 102.2 100.0 הוצאות על חשבון הוצאות

5.35 126.3 12.6 129.4 9.56 119.9 5.44 105.4 100.0 הוצאות על חשבון הוצאות

100

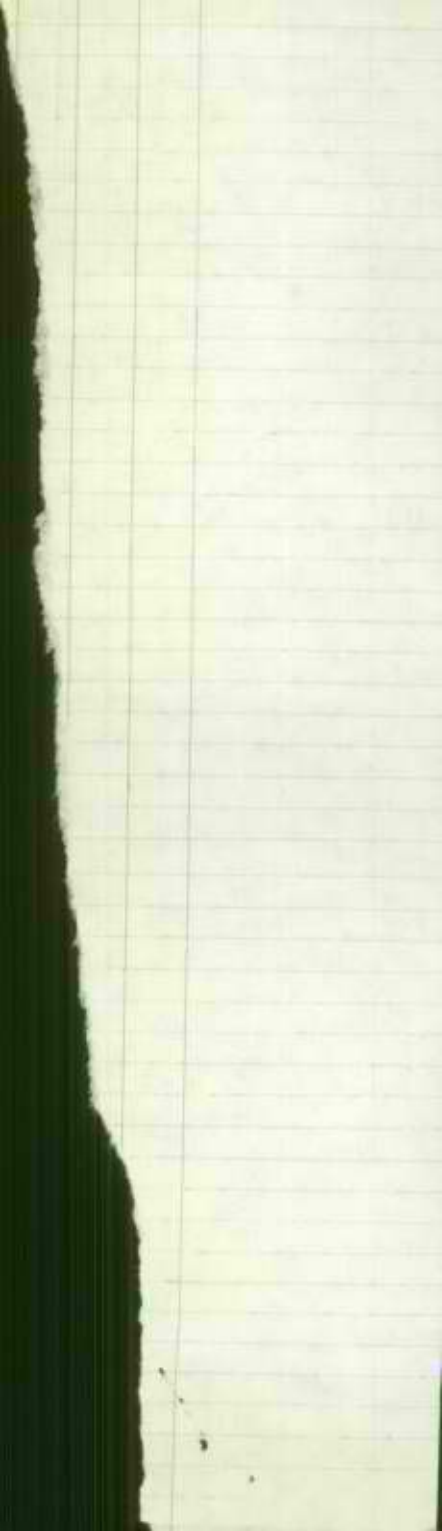
730

100.0 הוצאות על חשבון הוצאות

1064

3.5%

141.0



$\frac{1}{1000} \times 3.91 = 0.00391$
 $\frac{1}{1000} \times 14.338 = 0.014338$
 $\frac{1}{1000} \times 6.440 = 0.006440$
 $\frac{1}{1000} \times 4.000 = 0.004000$
 $\frac{1}{1000} \times 4.412 = 0.004412$
 $\frac{1}{1000} \times 4.420 = 0.004420$
 $\frac{1}{1000} \times 3.476 = 0.003476$
 $\frac{1}{1000} \times 3.448 = 0.003448$
 $\frac{1}{1000} \times 1.9339 = 0.0019339$
 $\frac{1}{1000} \times 2.441 = 0.002441$
 $\frac{1}{1000} \times 0.765 = 0.000765$
 $\frac{1}{1000} \times 0.965 = 0.000965$
 $\frac{1}{1000} \times 0.970 = 0.000970$
 $\frac{1}{1000} \times 0.946 = 0.000946$
 $\frac{1}{1000} \times 0.938 = 0.000938$
 $\frac{1}{1000} \times 0.242 = 0.000242$

$\frac{1}{1000} \times 1.389 = 0.001389$
 $\frac{1}{1000} \times 1.498 = 0.001498$
 $\frac{1}{1000} \times 1.062 = 0.001062$
 $\frac{1}{1000} \times 1.154 = 0.001154$
 $\frac{1}{1000} \times 0.322 = 0.000322$
 $\frac{1}{1000} \times 0.344 = 0.000344$
 $\frac{1}{1000} \times 0.322 = 0.000322$
 $\frac{1}{1000} \times 0.344 = 0.000344$

$\frac{1}{1000} \times 6.853 = 0.006853$
 $\frac{1}{1000} \times 7.327 = 0.007327$
 $\frac{1}{1000} \times 2.760 = 0.002760$
 $\frac{1}{1000} \times 3.000 = 0.003000$
 $\frac{1}{1000} \times 2.367 = 0.002367$
 $\frac{1}{1000} \times 2.573 = 0.002573$
 $\frac{1}{1000} \times 1.732 = 0.001732$
 $\frac{1}{1000} \times 1.998 = 0.001998$
 $\frac{1}{1000} \times 1.584 = 0.001584$
 $\frac{1}{1000} \times 1.647 = 0.001647$

$\frac{1}{1000} \times 2.9886 = 0.0029886$
 $\frac{1}{1000} \times 30.150 = 0.030150$
 $\frac{1}{1000} \times 21.000 = 0.021000$
 $\frac{1}{1000} \times 23.500 = 0.023500$
 $\frac{1}{1000} \times 0.921 = 0.000921$
 $\frac{1}{1000} \times 3.175 = 0.003175$
 $\frac{1}{1000} \times 5.345 = 0.005345$
 $\frac{1}{1000} \times 5.725 = 0.005725$
 $\frac{1}{1000} \times 3.436 = 0.003436$
 $\frac{1}{1000} \times 3.617 = 0.003617$
 $\frac{1}{1000} \times 1.417 = 0.001417$
 $\frac{1}{1000} \times 1.467 = 0.001467$
 $\frac{1}{1000} \times 0.442 = 0.000442$
 $\frac{1}{1000} \times 0.391 = 0.000391$

$\frac{1}{1000} \times 0.410 = 0.000410$
 $\frac{1}{1000} \times 0.700 = 0.000700$
 $\frac{1}{1000} \times 0.751 = 0.000751$
 $\frac{1}{1000} \times 0.400 = 0.000400$
 $\frac{1}{1000} \times 0.435 = 0.000435$
 $\frac{1}{1000} \times 0.300 = 0.000300$
 $\frac{1}{1000} \times 0.316 = 0.000316$
 $\frac{1}{1000} \times 0.300 = 0.000300$
 $\frac{1}{1000} \times 0.316 = 0.000316$

$\frac{1}{1000} \times 0.551 = 0.000551$
 $\frac{1}{1000} \times 0.666 = 0.000666$
 $\frac{1}{1000} \times 0.702 = 0.000702$
 $\frac{1}{1000} \times 0.172 = 0.000172$
 $\frac{1}{1000} \times 0.187 = 0.000187$
 $\frac{1}{1000} \times 0.497 = 0.000497$
 $\frac{1}{1000} \times 0.520 = 0.000520$
 $\frac{1}{1000} \times 0.520 = 0.000520$

$\frac{1}{1000} \times 3.000 = 0.003000$
 $\frac{1}{1000} \times 3.441 = 0.003441$
 $\frac{1}{1000} \times 3.700 = 0.003700$
 $\frac{1}{1000} \times 1.840 = 0.001840$
 $\frac{1}{1000} \times 2.000 = 0.002000$
 $\frac{1}{1000} \times 1.564 = 0.001564$
 $\frac{1}{1000} \times 1.700 = 0.001700$

$\frac{1}{1000} \times 2.500 = 0.002500$
 $\frac{1}{1000} \times 3.404 = 0.003404$
 $\frac{1}{1000} \times 3.700 = 0.003700$
 $\frac{1}{1000} \times 3.700 = 0.003700$

$\frac{1}{1000} \times 4.000 = 0.004000$
 $\frac{1}{1000} \times 5.060 = 0.005060$
 $\frac{1}{1000} \times 5.500 = 0.005500$

$\frac{1}{1000} \times 2.692 = 0.002692$
 $\frac{1}{1000} \times 2.692 = 0.002692$

$\frac{1}{1000} \times 8.500 = 0.008500$
 $\frac{1}{1000} \times 15.000 = 0.015000$
 $\frac{1}{1000} \times 17.5 = 0.0175$
 $\frac{1}{1000} \times 48.000 = 0.048000$

11/2/81

הוגמרת ופירושים אפשריים מעיקר

תוצאות הבטיחות שנעשו ע"י AAASHO

המקור 1- משרד התחבורה של הממשלה הפדרלית המערב-גרמנית.

1. כללי

מאז שנות ה-20 ערכה ארה"ב בטיחות הקשורים בכבישים, על מנת לקבוע בבירור את הקשר שבין עומס התנועה (כובד ציר, ומספר צירים) מצד אחד, ומצד שני הציפוי והתערובת מסבה הרכב הכביש, וסיבת הקלקול המהיר בציפוי הקשור בהיקף התנועה.

אחת המטרות של הבטיחות האמריקאיים הייתה לקבוע את השפעת משקל הצירים ברשת הדרכים הקיימת.

הבטיחות האחרונים שנערכו ע"י *AAASHO* בתור חומר מספיק וקריטריונים מכביים לפתרון. מטרתם העיקרית הייתה, לקבוע את היחס בין מספר הצירים שסברו על הכביש, ובין התנהגות ציפוי הכביש. הבטיחות שנעשו ע"י *AAASHO* היו מלווים בהשוואות מודיעות באופן מדעי וסטטיסטי, מצד אחד תקופת קיומו של הציפוי ומצד שני משקל הצירים ומשך הזמן אשר ציפוי הכביש נשאר במצב תקין.

בשעת הבטיחות השוו את 1-

א) כלי הרכב בעלי ציר אחד, עם משקל ציר של 8,2 טון, 10,2 טון ו-13.6 טון.

ב) כלי רכב בעלי ציר כפול, עם משקל ציר כפול של 14,5 טון, 18,1 טון ו-21,8 טון. כל זה על ציפויים גמישים וקשהים.

2. השפעת משקל הציר

הפשטת מסקנות בסדירים אלו, מאפשרת להגביל את מספר המסלולים של צירים בעלי משקל מוגה. דבר זה הכרחי כדי להשיג מלב של שימוש מוגבל בציפוי או מגבלת תקופת קיומו התקינה.

אם לוקחים בחשבון את מובי הציפויים הגמישים והקשהים אפשר לקבוע שאריכות הימים שלהם היא:-

1,000,000 מעברי צירים רבילים עם משקל ציר של 8,2 טון, ציר יחיד עם משקל ציר של 10,2 טון 350,000 מעברי צירים רבילים על ציפוי כביש גמיש, ו-400,000 מעברי צירים על ציפוי קשיח. ציר רגיל עם משקל ציר של 13,6 טון 85,000 מעברי צירים בציפוי גמיש, ו-110,000 מעברי ציר בציפוי קשיח. הגדלת משקל ציר רגיל ב-24% (מ-8,2 טון ל-10,2 טון) מקצרת את אריכות ימיו של הציפוי ב-60%-65%. הגדלת משקל הצמיג ב-67% (מ-8,2 טון ל-13,6 טון) מקצרת את אריכות ימיו של הציפוי ב-89%-91%.

למעשה קיימת אותה השוואה עבור צירים כפולים. הגדלת המשקל של ציר כפול ב-25% (מ-14,5 טון ל-18,1 טון) מקצרת את תקופת קיומו של הציפוי ב-65%. הגדלת המשקל הציר הכפול ב-50% (מ-14,1 טון ל-21,8 טון) מקצרת את תקופת קיום הציפוי ב-86%-87%.

הגדלת משקל ציר רגיל ב-34% (ב-10,2 טון ל-13,6 טון) מקצרת את אריכות ימי הציפוי ב-72%-75%. ואילו הגדלת משקל ציר כפול ב-20% (מ-18,1 טון ל-21,8 טון) מקטינה את אריכות ימי הציפוי ב-55%-62%.

ההשוואות הנ"ל מראות בבירור שאריכות ימי הציפוי תלויה במשקל הצירים, ופוטרת ביחס הפוך למשקל הצירים, כלומר קטנה ככל המשקל הצירים עולה.

3. השפעת סוגי הצירים, השוואת בין ציר רגיל וכפול

בהמשך הבסיונות מוצגו ע"י *ААШШ* השוואת המשקל הציר הרגיל והציר הכפול על ציפוי כביש בעלי עובי שונה.

א	ציר רגיל של 8,2 טון	השוואת	לציר כפול של 14,5 טון.
ב	" " " " 10,2 " "	" " " "	" " " " 18,1 טון.
ג	" " " " 13,6 " "	" " " "	" " " " 21,8 טון.

התוצאות הראו ו- ציפוי גמיש סבל יותר מצירים רבילים, וציפוי קשיח סבל יותר מצירים כפולים.

4. מסעון בהעברה

על יסוד הדברים האמורים בקטעים - 3,2, אפשר להסיק מסקנות בקשר להעברת משאות. הפרכת מסופצת מאפשרת לקבוע שההובלה ע"י כלי רכב מורכבים היא ו-

עבור ציר רגיל	מ - 8.2	עד 12.14	סון
עבור ציר כפול	מ - 14.5	עד 22.35	סון
עבור ציר רגיל	מ - 10.2	עד 15.94	סון
עבור ציר כפול	מ - 18.1	עד 28.22	סון
עבור ציר רגיל	מ - 13.6	עד 20.95	סון
עבור ציר כפול	מ - 21.8	עד 34.44	סון

למרות שההבדלה במשקל הסותר על ציר ב-24%-25% (מ-8.2 ל-10.2 סון לציר רגיל, או מ-14.5 ל-18.1 סון לציר כפול) מתייחסת להבדלת הקיבולת של כלי הרכב ב-26%-28%, הרי שבגרס בלתי כבישים מוגבר, והסמסון הכולל שיועבר יקטן ב-49%-56%.

כאשר מבדילים את משקל הציר ב-50%-67% (מ-8.2 ל-13.6 לציר רגיל, או מ-14.5 ל-21.8 סון לציר כפול) יקטן הסמסון הכולל שיועבר ב-78%-86%.

ביסודי 49540 הכחישו את הבקורת לפיה הגדלת משקל הסותר על ציר גורמת להגדלת הסמסון המועבר, ללא הקטנה הגיונית של תקופת קיום ציודי הכביש.

לתיפך, המספרים המסכמים את החישובים ההשוואתיים המופיעים, מראים כי עבור אותו סמסון מועבר, הציר הכפול מעמיט ב"כ פחות את הכביש, מאשר הציר הרגיל המקביל לו.

צירי רגילים

משקל ציר		הסמסון המועבר		אריכות ימי הכביש	
סון	%	סון	%	מספר מעברי צירים	סון
8.2	100	12.44	100	ציפוי במים-1,000,000	6,220,000
				ציפוי קשיח-1,000,000	6,220,000
10.2	124	15.94	128	ציפוי במים-350,000	2,790,000
				ציפוי קשיח-400,000	3,190,000
13.6	167	20.95	167	ציפוי במים-85,000	890,000
				ציפוי קשיח-110,000	1,150,000

צירי כפולים

משקל ציר		הסמסון המועבר		אריכות ימי הכביש	
סון	%	סון	%	מספר מעברי הצירים	סון
14.5	100	22.35	100	ציפוי במים-1,000,000	11,175,000
				ציפוי קשיח-1,000,000	11,175,000
18.1	125	28.22	126	ציפוי במים-350,000	4,940,000
				ציפוי קשיח-350,000	4,940,000
21.8	150	34.44	154	ציפוי במים-140,000	2,410,000
				ציפוי קשיח-130,000	2,240,000

הרגמות ופירושים אפשריים מעיקר
תוצאות הנסיונות שנעשו ע"י AASHO

הסקר 1 - אגוד יצרני המכוניות הצרפתי.

1. תיאור והסבר התוצאות

מטרת הנסיונות :

- א. לחפש קשר בין מספר הצירים שעובר על הכביש, בין המסעון ובין אורך חיי הכביש.
- ב. לגבי גשרים כב"ל.
- ג. הטפעה אמצעי הזהירות ולחץ האויר על כוח פטירות הכביש.
- ד. שכלול מכשירים ושיטות ניסוי, כדי לחקל בעתיד על תכנון הכבישים.

הרכב הכבישים

הכבישים חולקו ל-2 קטגוריות דרכים בעלות ציפוי גמיש, ודרכים בעלות ציפוי קשיח.

ציפוי גמיש: שכבה דחוסה של ביטון מזופת, שכבה יטודית מחומרים

המכילים סיד מחוץ כבד או לא כבד בזפת או במלט, שכבה יסוד של חול עם חצץ.

ציפוי קשיח: שכבה דחוסה של ריצוף ביטון מזוין ולא מזוין, עם שכבה תחתית של חול עם חצץ.

כל הקבוצות נבנו על אדמת יסוד של חומר בעלת הרכב שווה. בשולי הכביש הונח אספלט עבור חלק מהכבישים, אבל ברובם תיו השוליים מחוץ לשטח טרגע שהתחילו בנסיונות.

הצבת התוצאות

הרס מוחלט של כביש בסימן 4, היה מושג לאחר

200,000 מעברי ציר רגיל של 13.6 טון

450,000 מעברי ציר כפול של 21.8 טון

800,000 מעברי ציר רגיל של 10.2 טון

כביש סימן 4 הוא כביש גמיש המורכב משכבה דחוסה של 3 אינצט,

שכבה בסיסית בלתי דחוסה של 10 אינצט, שכבה יסוד של 12 אינצט העובי הכללי 62.5 ס"מ.

לחץ האויר

בנוגע לכבישים בעלי ציפוי גמיש, בראה שחלחץ ותכנונו יש להם חשיבות מועטה ביותר על הלחצים הסועברים לתחתית. יתכן אמנם שגורמים אלו משפיעים על הלחץ בעובי הכבישים, אבל שום מכשיר ידוע אינו יכול לטווד תופעה זו.

1/10/54
1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

1/10/54

בקשר לכבישים עם ציפוי קשה, השינויים בלחץ או במבנה החלק הפנימי של הצמיג, לא יצרו שום השפעה בעלת משמעות על חלוצים והציבור בשולי הכבישים.
יכול להיות שמסקנה זו תינתן מוגה אילו היו סכשירים מתאימים למידה כזו לא רק בשוליים.

עצירה :

עבור כבישים בעלי ציפוי גמיש, השינוי ביציבות הכבישים (כולל המבנה ושכבת היסוד) נמדד עבור שימות טובות של עצירה ולא בתגלו דברים בעלי ערך.

ההגבלות מבטירות של AA5H0

גם עורכי הבטירות הדגישו שם שתוצאות הבטירות ולבטירות לתנאים הנתונים בלבד.

הבטירות היו מובטלות בזמן, וכללו קצת יותר מ-1,000,000 מעברי צירים.

בטירות ה-AA5H0 אינם מאפשרים להשוות בתנאים הריאליים של התנועה, את "עומות" הכביש המוגבל ל-10 מ"ן לציר וזה של 13 מ"ן לציר.

תכנית רכב מיוחדת לחובלת מלח במסגרת

בתקופתו למחיר שמוס מרכב המדון הבטיח הנגב, עלינו הימור לבחון מחילת
מידת הנזק אשר ייגרם לכבישים הקיימים עקב שמוש זה, עד היום לא קיימת שיטה
קלאסית ומקובלת המאפשרת הערכה נכונה של הנזק למבנה כביש קיים על ידי כלי
רכב שונים ומיוחדים המגיעים אלינו. מ"מ, בדו"ח של
המבנה נוסחאות המאפשרות לחישוב כזה, בנוי רחב המדידה זה, נבדקה המבנה
כביש מהם השפעה קטנה עדן שונים לפי מידות מדידתם ועודי המבנה על כל שבסופו,
המבנה זה, לאורך זמן קיים המבנה, מבוססת על ידי מידת ה"מדידות" כלומר המקינות
של הכביש בזמן המדידה - המוסד המדידה, (במדידות) המוסד המדידה, מדידה, מידת
המדידה וכו', נמוך זה לא כלל מדידה המאפשרת של מ"מ המדידה, וכלל רק במידת
שטחי המדידה המדידה של הכביש, במידת המדידה המדידה המדידה המדידה
רגילות, למדידה המדידה נקבע מולם מדידה המדידה מ-0 עד 15 מדידה המדידה של
1.5", מדידה המדידה של הכביש הוא כזה המדידה מדידה מדידה המדידה.

יישום הנוסחאות דלעיל לקראת שלפנינו:

מבנה הכביש - מדידה בעומק 30 מ"מ, שכבה נוספת במסלול 8 מ"מ.

עומק המדידה - 35 מדידה, שהוא בערך הממוצע של העומק על מדידה המדידה
המדידה של המדידה.

במדידה מלח, הכביש יובא למדידה המדידה 1.5" אחרי 10,500 מדידה של מדידה.
ולפי המדידה של המדידה ים המדידה, מספר המדידה כאלה יהיה 32 ליום (במדידה המדידה
ימם עומק רק במדידה אחת) והמדידה יגיע לקראת המדידה המדידה 326 ימי מדידה, שהם
שנה אחת ושני חודשים קלנדריים. והמדידה מדידה-מדידה-מדידה, מספר המדידה ליום הוא 44
וקיים המדידה יהיה אומדן 238 ימי מדידה, שהם בערך 295 ימים קלנדריים.

נוסף על כך אין לשכוח שבכביש המדידה במ המדידה המדידה עומדת למדידה
כלי רכב כאלה אחרי סלילת כביש מדידה-מדידה יתב.

כדאי לציין שלפי הנוסחאות דלעיל הכביש הנובע יובא למדידה המדידה של
1.5" אחרי 316,000 מדידה של עומק מדידה מדידה 17.5 מדידה, (העומק המדידה המדידה),
לעומת 10,500 מדידה של מדידה המדידה המדידה. יובא הימור שהנזק אשר המדידה המדידה
המדידה לכביש במידת המדידה של שנה היא אפסית לעומת הנזק שייגרם על ידי המדידה המדידה.
יחד על כך מדידה המדידה, במידת המדידה של 3.05 מדידה לעומת מדידה של 2.5 מדידה,
הנזק גדול מדי, ויש מדידה רבה של מדידה במדידה המדידה מדידה של 7 מ"מ.

עלי לציין שלחן המחיר הממוצע במדידה של המדידה המדידה מדידה ואלו
מדידה למדידה מדידה מדידה, מדידה למדידה המדידה המדידה. במדידה המדידה
המדידה של המדידה מדידה מדידה-מדידה במדידה שלפנינו מדידה המדידה המדידה
של 35 מדידה למדידה, שהיא בערך המדידה של המדידה.

המדידה לעיל יש להסיק שלא נזכר למחיר לרכב המדידה למדידה המדידה המדידה.

בקטעי זה מדידה המדידה למדידה המדידה המדידה המדידה המדידה המדידה.

(-)

מ"מ
12.5.64

19/2/11

תכנית וועד - סלילה ושקום כבישים 1964/65 - 1969/70

נכלל בתכנית הבנק	אומדן באלפי ל"י	אורך ק"מ	ה צ ר ה	ה א ו ר	שם הכביש	מספר הכביש	מס' סד'
א. כבישים ראשיים - חוספת מסלול, הרחבה וחזוק מבנה							
3,000	28,500	95	הרחבה ל-7 מ' וחזוק מבנה		מסולה - ראש פנה - סבריה - בית שאן	41	1
4,000	5,500	22	כנ"ל		עכו - פרוד	23	2
	2,750	11	הרחבה ל-4 נתיבי חנופה		עכו - קריית מוצקין	21	3
	2,500	5	הרחבה ל-4 נתיבי חנופה + 2 דרכי שרות		קריית מוצקין - צומת בחי זקוק	21	4
3,500	25,000	84	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה כולל כביס עוקף חדרה		חדרה - עפולה - צומת גולני - מרד כולל עוקף חדרה	32	5
	3,500	10	הרחבה ל-4 מסלולים		חיפה - הסתעפות למגידו	24	6
	5,000	20	הרחבה ל-7 מ' - שפורים בחואי		ג'למה - מגידו	242	7
	13,300	38	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה		נצרת - עפולה - בית שאן	31	8
15,000	17,000	55	חוספת מסלול - כולל הרחבת הגשרים מעל לנהלים פאליק, אלכסנדר, חדרה ומעל לרכבת		נחניה - חדרה - חיפה	11	9
900	7,050	23.5	הרחבה ל-7 מ' ושפור התואי		רמלה - בילו - גדרה - צומת ראם	12	10
3,000	3,500	4	חוספת מסלול		צומת מסובים - אזור	13	11
5,000	6,000	31	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה		אשדוד - ארז	13	12
3,000	3,000	6	השלמת ההרחבה ל-6 נתיבים		בני ברק - פתח תקוה	14	13
	3,000	16	הרחבה וחזוק המבנה		בית דגן - רחובות - צומת בילו	16	14
37,400	125,600	420.5	להעברה -				

נכלל בתכנית הבנק	אומדן באלפי ₪	אורך מ"ק	העבודה	האור	הכביש	שם	מספר הכביש	מס' סד'
37,400	125,600	420.5	מהעברה -					
875	875	3.5	השלמת ההרחבה ל-7 מ' ושפורים בחואי וחזוק המבנה			זכר דב - כביש מס' 12	17	15
1,200	1,500	10	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה			סבוב הסייסים - כביש מס' 12	15	16
1,000	2,225	3.5	סלילה וזפוח 7.0 מ' רוחב			עוקף רמלה	1	17
4,000	22,200	22	חוספת מסלול לסני הנתיבים			סער הגיא - מוצא - ירושלים	1	18
500	1,000		השלמת ההרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה			רמלה - צומת ססטון	2	19
2,500	12,425	35.5	כנ"ל			אסקלון - צומת ראם - צומת נחשון	71	20
2,500	3,700	16	כנ"ל			אסקלון - פלוגות - קריית גת	72	21
5,000	5,000	50	השלמת ההרחבה וחזוק המבנה			צומת מלאכי - צומת מסמר הנגב	81	22
2,200	3,300	33	כנ"ל			באר טבע - דימונה	83	23
1,500	2,000	20	כנ"ל			ספך זוהר - צומת אילת	83-837	24
	3,000	20	כנ"ל ושפורים בחואי			באר טבע - ניצנה (עד מסעף הנגב)	84	25
3,050	4,575	61	כנ"ל			כביש מרכזי לאילת	86	26
10,000	15,000	150	כנ"ל			סדרים - חצבה - אילת	85	27
	750	2.5	הרחבה ל-7 מ' וחזוק המבנה			צומת ססטון - צומת הר-טוב	3	28
1,000	2,000	6.5	חוספת מסלול וסלילה עוקף אזור (השלמה)			טולון - אזור - בית דגון	1	29
72,725	205,150	854	להעברה -					

מס' סדר	סם הכביט	האור העבודה	אורך ק"מ	אומדן באלפי לי	נכלל בתכנית החומש
	<u>ב. כביטים חדשים</u>	מקערה -	854	205,150	72,725
1	עמיעד - פרוז	סלילה וזפות 7 מ' רוחב	15	7,500	
2	גהה - רעננה - גלילות	כנ"ל		6,500	6,500
3	ערד - ים המלח (השלמה)	כנ"ל	26	4,200	4,200
4	חל-טוקה - בית קמה	כנ"ל	20	3,500	
5	צומת פלוגות - עוזה	כנ"ל - ספור החואי	4	1,000	1,000
6	נחניה - אילנות - קדימה	כנ"ל 4 מ' רוחב	8	1,200	800
7	חצב - נחיה	כנ"ל 7 מ' רוחב	6	1,500	900
8	חל-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	
11	כביט הבטור 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	
			<u>1,159.7</u>	<u>277,800</u>	<u>87,625</u>
				30,000	
				10,000	
				<u>6,000</u>	
				<u>323,800</u>	

ג. כביטים אזוריים - סקום הרחבות וחזוק מבנה

ד. כביטי גישה ליישובים הקלאיים

ה. כביטי גישה בהתייבות החומש

18/2/11

מחירי חומרי גלם למבטח
1964 תשכ"ד

מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר	מ"ר
2000	75	14.0	10.0	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0		
1867.8	78.7	46.0	20.6	473.0	316.6	274.6	236.1	124.0	מ"ר	מ"ר
1166.8	57.8	—	4.7	23.8	69.8	266.4	400.5	344.0	מ"ר	מ"ר
386.1	71.0	—	—	7.7	13.0	61.2	115.4	117.8	מ"ר	מ"ר
3120.7	207.8	45.0	25.3	503.3	399.6	602.2	752.0	585.8	מ"ר	מ"ר
713.0	249.0	—	—	—	—	—	464.0	—	מ"ר	מ"ר
60.0	—	—	60.0	—	—	—	—	—	מ"ר	מ"ר
5893.7	456.5	456	65.3	503.3	399.6	602.2	1216.0	598.8	מ"ר	מ"ר

כדישים - וקוציר אציון עם האור
 11/2/81

1. הקל והשקט כדישים
2. קלם סטנדרט וצביות אהפאם כדישים
3. וואו עזאם התקליד
4. כדישים רגילות אצ"צ: ~~אצ"צ~~ אצ"צ
 אצ"צ - ביח קום
 כדישים אצ"צ
 אצ"צ - עזאם
 עזאם - אצ"צ
 אצ"צ - אצ"צ

אליהו התקליד
 30.6.64

מדינת ישראל
המועצה, ג' התשע"ב

אל: החדש המללי

106:

מפגש :

מפגש :

[illegible]

העורך: משרד מבקר המדינה
חשב משרד

מדינת ישראל
התאחדות, וגם התקציבים

אל: החיב הכללי

איסור הקציב:

: 56

מספר :

196 / 6 לתקופה שנה הכספים

סימוכין:

[illegible]

העחק: מסרד מבקר המדינה
חשב מסרד

י"ז בניסן תשכ"ה

19 באפריל 1965

תחזית הוצאות לאסדודא. נקודות מוצא כלליות ;

1. בהתאם לתכנית יוסלם טלב א' של בניה הנמל באוקטובר 1965.
2. מערך הרכבת באסדוד הכולל מגרסי עיתוקים, שלוש מסילות בסיס בדשא הנמל ומסילות חיבור לרציפים יוכן עד תחילת 1966.
3. מחסני המחצבים ומחקני העדיקה והסעינה יהיו מוכנים בעוד שנה - בהתאם לתכניות - חודשי מאי, יוני 1966.
4. מחסני ערובה ומחקני אחסנה למטענים סונים לא יהיו מוכנים לפתיחת הנמל ובבניהם יוחל בתקופה הקרובה.
5. כביש החוף הממוכן בין אסדוד לת"א יוסלם בהתאם להנחתנו ב-1968. ההובלות מהצפון יבוצעו עד אז בכביש 13 ובחלקם בכביש 12.

ב. הובלות - מסען כללי ;

לפי הנתונים שנחשבו מהאגף לכלכלה ומסק ברשות הנמלים, כמות היבוא והיצוא של מסען כללי סיעברו דרך נמל אסדוד הם כדלקמן:

ה ס נ ה	יבוא	יצוא
	אלפי טונות	אלפי טונות
1965/66	270	50
1966/67	500	150
1967/68	600	200
1968/69	700	200
1969/70	800	250
1970/71	900	300

על מנת לקבוע את דרכי ההובלה והעומס היתוסף לכבישים כתוצאה מהובלת המטענים

הללו יס להתחשב בגורמים הבאים:

1. חלק מהמטאות הללו הם מטעני נפח. הנחנו שהתפוסה הממוצעת למטאית תהיה 4 טון (הנחה זו נראית גם לאנטי מסדר החבורה).
2. כמעט כל מטעני היבוא יובלו לאזור ת"א, והפיזור לחלקי הארץ הסונים - במיוחד בחקופה הראשונה - יתבצע מהמחסנים המרכזיים באזור ת"א.
3. מטעני היצוא מהווים כסלים מהיבוא כך שיש להניח שחלק ממטעני היצוא יובלו ע"י מטאיות העוסקות בהובלת היבוא. אנו מניחים שהסדר זה יקיף כמחצית היצוא הכללי.
4. לא קיימת עונתיות ביחס ליבוא ויצוא מסען כללי ולכן ההובלה תתפזר לאורך כל השנה - 280 יום.
5. כל ההובלה של מסען כללי, יבוא ויצוא תבוצע במטאיות

מספר המטאיות שיועסקו בהובלת מסען כללי בימים 1965/66 - 1970/71 בשני הכיוונים

הוא כדלקמן:

ה ש נ ה	יבוא	יצוא	ס"ה מטאיות
<u>ממוצע יומי</u>	<u>ממוצע יומי</u>	<u>ממוצע יומי</u>	<u>ממוצע יומי</u>
1965/66	432	45	527
1966/67	892	134	1016
1967/68	1070	179	1249
1968/69	1249	179	1428
1969/70	1427	223	1650
1970/71	1606	268	1874

ג. פרי הדר ;

התחלקות יצוא פרי הדר בין נמלי חיפה ואסדוד נקבעה באופן כללי במחצית המרחק בין שני הנמלים, היינו אזור פתח-תקוה ויפלת לוד ייצאו דרך אסדוד ומנתניה צמונה דרך חיפה,

את האזור הדרומי שתחיד ליצא דרך אסדוד חלקנו לשלושה אזורים:

אזור אסקלון מיצא 653 אלפי תיבות. כל ההובלות חיבוצעו במסאיות מאזור זה יגיעו דרך הכבישים הדרומיים והמזרחיים לאסדוד.

אזור רחובות הכולל את ראיון-לציון / ונס ציונה מספק 3275 אלפי תיבות. בתי האריזה נמצאים במרחק של 13 - 18 ק"מ מאסדוד. למרבית בתי האריזה ובמיוחד לגדולים שבהם קיימות שלוחות רכבת, ברם, בגלל המרחק הקצר היה כאן תחרות חריפה של מסאיות ואנו מניחים שמחצית הכמות מאזור זה תובל במסאיות. המסאיות הללו יגיעו לכביש 13 בחלוף הסתעפויות עיקריות, צומת פלמחים, יבנה, וכנות, נראה שמסליל הכמות תובל דרך כנות ושני סלישים יעברו דרך כביש 13 מפלמחים ויבנה. כמות זו בהתאם להנחות שהובאו לעיל תסתכם ב-1092 אלפי תיבות אשר יעסיקו כ-5460 מסאיות - הובלה במסמחים, 3 סונות למסאית שהם 200 תיבות סטנדרטיות.

באזור פתח-תקוה ולוד, ציר ההובלה העיקרי במסאיות יהיה כביש 12 עד כנות. יש להניח שחלק מהמסאיות יעשו דרכם בכביש 13 תוך ימיו בהסתעפויות של קטע גבה - אזור ובהמשך אזור - אסדוד. אנו מניחים כ-20% מההובלות מבתי האריזה שאין להם שלוחות רכבת באזור זה יסתמסו בדרך זו. הווה אומר 277 אלפי תיבות יעסיקו 1385 מסאיות.

ס"ה המסאיות מהאזורים צפונית לאסדוד יסתמסו בכביש 13 הוא 6945 מסאיות.

עונת היצוא של ההדרים מתחלקת בדרך כלל לכ-100 ימים. לכן הממוצע היומי של תוספת העומס הוא כ-140 מסאיות בשני הכיוונים. שמרביתן תכנסנה לכביש בצומת פלמחים או יבנה.

זה אמור במידה וייושלם מערך הרכבת באסדוד לפני עונת הפרי הקרובה, דבר שהוא מוטל בספק כיון שעדיין לא הוחל בביצוע העבודה. במידה ומערך הרכבת לא יהיה מוכן יש לצפות לעומס בכביש 13 כדלקמן:

מאזור פתח-תקוה ולוד 1385 מסאיות ומאזור רחובות נס-ציונה וראשון-לציון 10,916 מסאיות שהם 246 מסאיות ליום בשני הכיוונים.

ראוי לציין שעדיין לא סוכם בין הרכבת, מטרד התחבורה והמועצה לסיווק פרי הדר, ענין הובלת הפרי דרך אסדוד. ברם נראה לנו שגם אם ההנחות שהובאו לעיל יסתנו במידה רבה, לא תהיה הפרעה רצינית לתנועה לאסדוד כיוון שמסלול ההובלות הללו בכלל התנועה לאסדוד הוא קטן.

ד. מחצבים ;

בין רשות הנמלים, משרד התחבורה ומפעלי ים-המלח נקבע הסדר לפיו כל יצוא המחצבים עד להשלמת המחסנים באסדוד - יתנהל דרך חיפה. במידה ונמל חיפה יהיה עמוס כך שלא תהיה אפשרות להספיק מחצבים סם, עלול להיוצר מצב שיאלצו להוביל דרך אסדוד ואז יסעינו מהמסלול ישר לאניה.

הסדר זה בא כאמור כתוצאה מכך שמערך הרכבת, המחסנים ומתקני הפריקה והסעינה לא יהיו מוכנים בשנה הראשונה לפתיחת הנמל. ציר ההובלה במסלול של המחצבים הוא מדרום ויטפיע על העומס הכבישים המקטרים את אסדוד עם באר-הבע. ההפרעות בכביש זה תהיינה רציניות אם כי לזמן קצר כיון שאם מדובר על הסענה ישר לאניה, יש להניח שההובלה תהיה אינטנסיבית ביותר על מנת לצמצם את זמן ההמתנה של האניה הנמל דבר הקטור בהוצאות לא קטנות.

ה. הובלות לצרכי בנית מתקנים הקטורים בהפעלת הנמל ;

קצב הבניה של הנמל לאחר השלמת שלב א' לא יחלט ולדעת אנשי רשות הנמלים ניתן להניח שאותה הובלה הקיימת היום והקטורה בבינוי הנמל תמסך גם להבא.

בחקופה הקרובה יוחל בבניה מתקנים להסענה, אחסנה ובנייני משרדים, מבנים אלה מבחינת סלנג ההובלה קטנים יותר ברם הם מחייבים תוספת יותר גדולה של רכב היות ויש להם אופי של מטעני נפח ומאידך כוללים פריטים רבים כגון עצים מסוגים שונים, מרצפות, חומרי אינסטלציה ועוד. לכך יש להוסיף חנועה של עובדים מקצועיים שיבואו בעיקר מאזור ת"א לבצוע העבודות הללו. אומדן החנועה בסעיף זה הוא כ-250 מסאות ורכב נוסעים ליום.

ו. חנועה הקטורה בתפעול הנמל ;

רשות הנמלים מתכננת להעביר את העובדים מנמלי ת"א ויפו לאסדוד. רק חלק מהעובדים האלה יסתקע במקום בחקופה הראשונה וגם אלה יהיו קטורים מבחינה חברתית לאזור מגוריהם הקודם.

יש לצפות גם לחנועה של יבואנים, יצואנים, סוכני הובלות, עמילי מכס ועוד, אשר יעבירו את פעילותם מת"א וחלקם גם מחיפה לאסדוד.

אומדן החנועה הקטור בתפעול הנמל היא 500 כלי רכב עם גדול סנתי של 15%.

ז. התפתחות העיר אסדוד ;

פתיחת הנמל תהווה דחף חזק לפיתוחה של העיר אסדוד, תוכנית פיזור האוכלוסיה

סאזורה ע"י ועדת התיישבות לעניין זה קבעה את גידול האוכלוסיה באסדוד כדלקמן:

31.12.1962	11.7 אלף תושבים
31.12.1964	21.0 "
31.12.1966	30.5 "
31.12.1968	40.0 "
31.12.1969	45.0 "

התחזית לעיל מראה שהאוכלוסיה באסדוד תוכפל בסוף 1968 לעומת סוף 1964. ניתן לקבוע שהתנועה של הרכב הפרטי לאסדוד תוכפל אף היא כתוצאה מהכמלת מספר התושבים. נוסף לכך את "הגידול המבטי" במספר המטפחות בעלות רכב ונקבע אותו ל-50% חוץ 4 שנים יתקבל שהתנועה של הרכב הפרטי תגדל פי 3 לעומת שפורה ב-1964. גם אם התנועה תגדל רק פי 2 הרי שהתוספת עד 1968 תהיה ב-2000 מכוניות נוסעים.

ח. התנועה, צפון - דרום, דרך כביש אזור - אסדוד ;

מתוך 7200 כלי רכב ליום ב-1964 טנעו בכביש 13 בין אזור לאסדוד, 2100 התפלגו לצומת כנות. לאחר סלילת אסדוד - זכר-דב ותיקום ודחבת הכביש עד כנות, יש להניח שחלק מהתנועה העוברת בכביש 16 מאזור ת"א לדרום תעדיף לנסוע דרך כביש 13 ולעקוף את המוסבות ראשון לציון, גם ציונה, רחובות וגדרה, מאידך בגלל העומס על כביש 13 עלול להתבטל היחרון של עקיפת המוסבות והגידול בתנועה זו על כביש 13 יהיה מצומצם יותר. לכן הנחנו שהתנועה זו תגדל רק ב-15% לשנה. גידול זה אין בו כדי לספוג את התוספת הנחיתה בתנועה צפון-דרום ומכל שכן אינו מניח גיצול הכביש החדש כאלטרנטיבה לתנועה דרך המוסבות.

התנועה לאשקלון והנגב המערבי מאסדוד הסתכמה ב-1964 ל-2250 כלי רכב ליום. יש להניח שכמחצית התנועה היא מקומית בין אסדוד לאשקלון לכן נוסיף גידול של 15% למחצית ההיקף של תנועה זו. (לא הבאנו בחיבון בנית הכור להחפלה העתיד לקום לפי המסוער באזור ניצנים או לפי אלטרנטיבה אחרת מצפון לאסדוד).

ט. תחזית התנועה לאסדוד ;

בהתאם לאמור לעיל הגידול הצפוי בהיקף התנועה לאסדוד בלילות 1965 - 1968 יהיה

כדלקמן:

<u>1968</u>	<u>1967</u>	<u>1966</u>	<u>1965</u>	סוג הרכב	סוג ההובלה
1428	1249	1016	527	משאיות	מסען כללי
175	150	150	250	משאיות	פרי הדר
250	250	250	250	כלי רכב טונים	בנית מחקני הנמל
760	660	575	500	נוסעים	רכב הקסור בחפעול הנמל
2000	1350	750	500	נוסעים	רכב לעיר אסדוד
1527	1054	650	300	כלי רכב טונים	חנועה לצומח כנוח
<u>738</u>	<u>518</u>	<u>320</u>	<u>150</u>	כלי רכב טונים	חנועה לאחקלון והנבב המערבי
6878	5231	3411	2477	ס"ה הגידול בחנועה	

עומס החנועה היומי בכביש 13 בקטע אזור - אסדוד ב-1964 היה כדלקמן:

8750	אזור - פלמחים
7745	פלמחים - יבנה
7195	יבנה-הסתעפות לכנוח
5105	הסתעפות לכנוח-אסדוד

החנועה החזויה לטנים 1965 - 1968, כלי רכב ליממה:

<u>הסנה</u>	<u>אזור-פלמחים</u>	<u>פלמחים-יבנה</u>	<u>יבנה-כנוח</u>	<u>הסתעפות לכנוח-אסדוד</u>
1965	11,227	10,222	9,672	7,582
1966	12,161	11,156	10,606	8,516
1967	13,981	12,976	12,426	10,336
1968	15,628	14,623	14,073	11,913

11/11/11

לשנת 1951

מס' 37

מחיר	תיאור	מחיר	מס' סדר
0,500	מחיר לידה	מחיר - 100	872
0,600	מחיר 5 ק"מ	מחיר - 100	87
0,600	מחיר 4 מ"מ	מחיר - 100	88
1,200	מחיר 10 מ"מ	מחיר - 100	89
0,400	מחיר 5 ק"מ	מחיר - 100	
0,150	מחיר 10 מ"מ	מחיר - 100	9123
0,200	מחיר 10 מ"מ	מחיר - 100	
0,070	מחיר 5 מ"מ	מחיר - 100	91
0,050	מחיר 3 מ"מ	מחיר - 100	92
0,450	מחיר 10 מ"מ	מחיר - 100	93

הצעת תקציב להכנסה ולהוצאה לשנת הכספים 1964/65
(תוספת שלישית)

472

הכנסו למעשה ב-1962/63	אמדן לשנת 1963/64	אמדן לשנת 1964/65	ה ס ע י מ
ל"י	ל"י	ל"י	
		<u>24,000,000</u>	<u>מפעל החיסכון לבנין</u> 7025
			מימון הלוואות מפעל החיסכון 212/96
		9,000,000	לבנין מכספי חוץ (תכנית 1963/64)
		11,000,000	מימון מכספי חוץ - תכנית בסך 16,000,000 (תכנית 1964/65) 215/96
		2,000,000	מימון מכספי חוץ - תכנית בסך 4,000,000 ל"י (שיכון עממי) 217/96
		2,000,000	מימון מכספי חוץ - תכנית בסך 4,000,000 ל"י (זוגות צעירים) 218/96
		-	פרטים שאינם חוזרים -
		<u>10,000,000</u>	<u>מימון מפקדונות חוסכים</u> 7027
		10,000,000	מימון מפקדונות חוסכים 101/96
			<u>שיכון לחיסול מעברות</u> 7028
			<u>תכנית 1964/65</u>
		300,000	השתתפות המשתכנים - תכנית בסך 800,000 ל"י 105/96
		<u>320,000</u>	<u>שיכון לחיסול שכונות עובי</u> 7029
		20,000	השתתפות המשתכנים (תכנית 1963/64) 109/96
		200,000	מימון על-ידי בנקים - תכנית בסך 570,000 ל"י 114/96
		100,000	השתתפות המשתכנים תכנית בסך 380,000 ל"י (תכנית 1964/65) 114/97
		-	פרטים שאינם חוזרים -
		<u>2,100,000</u>	<u>שיכון באיזורי פיתוח</u> 7031
		100,000	השתתפות המשתכנים (תכנית 1963/64) 125/96
		600,000	מימון ע"י בנקים - תכנית בסך 2,800,000 ל"י (בצרת, כרמיאל, ערד וכו') 130/96
		400,000	השתתפות המשתכנים - תכנית בסך 2,800,000 (בצרת, כרמיאל, ערד וכו') 130/97
		600,000	מימון ע"י בנקים - תכנית בסך 1,950,000 ל"י (ערי פיתוח אחרות) 131/96
		400,000	השתתפות המשתכנים תכנית בסך 1,950,000 ל"י (ערי פיתוח אחרות) 131/97
		<u>1,970,000</u>	<u>מוסדות ציבור</u> 7033
		50,000	השתתפות גורמים אחרים (גני ילדים) 210/90
		100,000	השתתפות גורמים אחרים (חברות) 211/96
		100,000	השתתפות גורמים אחרים (בניני ציבור אחרים) 214/90
		1,400,000	הכנסות מתורמים - תכנית בסך 3,500,000 ל"י (נתי-ספר) 218/96

סעיף 70	פיתוח - שיכון (המשך)	תקציב לשנת 1964/65	תקציב לשנת 1963/64	ההוצאה למעשה ב"ב 1962/63
		ל"י	ל"י	ל"י
7034	מפעלי שיכון	5,000,000		
	תכניות שנים קודמות	2,000,000		
101	המשך תכניות קודמות	155,000		
201	הלואות לשיכון לבני מיעוטים	45,000		
211	מפעלי שיכון שונים	100,000		
103	מענקים לשיכון לבני מיעוטים	100,000		
212	הלואות לשיכון לבני מיעוטים	470,000		
213	מוסדות ציבור בשכונות לבני מיעוטים	30,000		
214	מפעלי שיכון שונים	800,000		
215	השתתפות בקרן משותפת לשיכון זוגות צעירים	300,000		
-	פרטים שאינם חוזרים	-		
	תכנית 1964/65	3,000,000		
105	מענקים לשיכון לבני מיעוטים - תכנית בסך 150,000 ל"י	50,000		
217	450 יחידות דיור או הלואות לבני מיעוטים - תכנית בסך 2,200,000 ל"י	900,000		
218	מבני ציבור לבני מיעוטים - תכנית בסך 150,000 ל"י	50,000		
219	מפעלי שיכון שונים - תכנית בסך 2,500,000 ל"י	2,000,000		
7037	תכנון ופיתוח מראש	6,000,000		
	תכניות שנים קודמות	3,000,000		
101	המשך תכניות קודמות	500,000		
104	פיתוח כרמיאל וערד	1,800,000		
105	פיתוח איזורי מלאכה ותעשייה	200,000		
106	תכנון ופיתוח מראש בשנת 1963/64	4,500,000		
106/61	החזרת השקעות בפיתוח מראש של שנים קודמות	(-) 4,000,000		
-	פרטים שאינם חוזרים	-		
	תכנית 1964/65	3,000,000		
108	פיתוח איזורי תעשייה ומלאכה - תכנית בסך 6,000,000 ל"י	1,000,000		
109	תכנון ופיתוח כרמיאל, ערד ומודיעים - תכנית בסך 3,150,000 ל"י	1,650,000		
110	תכנון ופיתוח מראש בשנת 1964/65 - תכנית בסך 10,000,000 ל"י	7,000,000		

<u>1211</u>	<u>הקצות ארבע</u>	<u>121</u>	<u>1212</u>
0,900	15 יום	1212 - 1211	874
0,480	8 יום	121 - 1212	872
0,250	הקצות ארבע	1213 - 1211	872
0,300	הקצות ארבע	121 - 1212	
0,050	הקצות ארבע	121 - 1212	86
0,300	הקצות ארבע	1212 - 1211	73
0,300	הקצות ארבע	1212 - 1211	81
0,400	הקצות ארבע	1212 - 1211	12
0,350	הקצות ארבע	1212 - 1211	41
0,250	הקצות ארבע	1212 - 1211	41
0,050	הקצות ארבע	1212 - 1211	41
0,500	הקצות ארבע	1212 - 1211	31
0,050	הקצות ארבע	1212 - 1211	243

4,180

12/2/11
עם קום המדינה היתה תנופה רבה בפיתוח רשת הכבישים הבינעירוניים, צריך היה

לחבר אזורים חדשים שזה עתה נפתחו להתיישובות ולאחוז קרעי כבישים אשר חלקים מהם נשארו

מעבר לגבול. ברם לאחר התנופה שניתנה לפיתוח כבישים בתקופה הראשונה של המדינה בא

קפאון שנמשך עד 1961, בתקופה זו צומצמו עבודות הפיתוח להיקף של 4 - 5 מיליון ל"י לשנה.

התוצאה מכך היתה הצטברות פיגור רב בהתאמת רשת הכבישים לקצב ההתפתחות הכלכלית והחברתית

בארץ.

כבישי המנדט ואלה שנשללו עם קום המדינה הותאמו לקיבולת תנועה, להמהירות ועומס

נמוכים מאלה שאנו עדים להם בשנים האחרונות. הרוחב המורטה של הרכב גדל מ-2.20 ל-2.50

מטר והאורך המורטה מ-7.0 ל-10.0 מטר למכונית רגילה ו-11.50 למכונית עם טרילר, הגובה

המורטה גדל מ-3.20 ל-3.80 מטר, המהירות המורטה למכונית נוסעים הוגדלה מ-60 ל-80 ק"מ

לשעה ולמסאית מ-45 ל-60 ק"מ לשעה. העומס החוקי על ציר הוגדל מ-5 טון ל-12 טון ולמעטה

רוב ההובלות מבוצעות בעומס מעל למותר ע"פ החוק.

נוסף לאי התאמתם של הכבישים לעמוד בפני התפתחות התחבורה המוטורית שהתחוללה

בארץ הם גם לא קבלו טפול מתאים מבחינת החזקה וחדוסי שכבות שהתבלו, והתוצאה היתה הרס

מצטבר שהלך והעמיק. עם אסור המלוה מהבנק הבינלאומי לטקום ופתוח, ניתנה דחיפה לפיתוח

רשת הכבישים ובעיקר לטקום הכבישים שהתבלו, הרחבתם והתאמתם לדרישות התנועה הנוכחיות.

מחלקת עבודות צבוריות ערבה סקר על מצב רשת הכבישים. בסקר זה נבדק מצבו של כל

ק"מ כביש ע"פ אמות מידה טכניים שכללו; רוחב, עובי המבנה, סוג השכבות ומצבן. על פי

מימצא הסקר סווגו הכבישים ל-6 דרגות מבחינת מצבם והתוצאות שהתקבלו היו כדלקמן:

40
20
300

התחלקות הכבישים לפי הרוחב (ק"מ)

כבישים מקומיים	כבישים אזוריים	כבישים עורקיים	ס"ה כבישים	הרוחב מ'
137.1	378.3	124.0	639.4	3
107.9	370.1	236.1	714.1	4
70.1	279.6	275.3	626.0	5
47.3	82.2	316.4	445.9	6
17.2	49.5	475.5	542.2	7
-	4.7	136.9	141.6	14-10
78.6	88.4	80.0	247.0	ללא אספלט
379.6	1164.4	1565.2	3109.0	ס " ה

מצב הכבישים (ק"מ)

כבישים מקומיים	כבישים אזוריים	כבישים עורקיים	ס"ה כבישים	מצב הכביש
47	127	415	589	I טוב
77	162	188	427	II מסביב רצון
85	305	255	645	III לא מסביב רצון
56	92	92	240	IV כמעט רע
83	309	275	667	V רע
31	170	340	541	VI רע מאד
379	1165	1565	3109	ס " ה

הלוחות שהובאו לעיל מראים שרק 39% מהכבישים העורקיים מתאימים להגדרה של

כביש עורקי מבחינת רוחב ומחציתם נמצאים במצב ירוד מבחינת סיבם, שני שלישים מהכ-

בישים האזוריים רוחבם 4 - 3 מ' ומחציתם נמצאים במצב רע.

תכנית החומש

תכנית החומש לפיתוח כבישים מתחלקת לשני חלקים: 1- סלילת כבישים חדשים 2-

ספור הרשת הקיימת והתאמתה לדרישות התנועה.

החלק הראשון ממחיש לסלילת כבישים חדשים מבוסס על המלצות החברה הצרפתית

שבצעה את סקר התחבורה היבשתית בתוספת כביש אחד אשר נמצא מחוץ לתחומי הסקר של החברה.

החלק השני מתבסס על סטנדרטים אשר עובדו על ידינו ואשר נקבעו ע"פ חישובי

הכדאיות הכלכלית של ההטקעות בהתחשב במחיר ההון להטקעה בהוצאות הפעול הרכב וערך הזמן

הנחסף.

ההבדלים בין התכנית המוגשת להלן לבין התכנית שעובדה על ידי החברה הצרפתית

נובעים מכך שהסקר שנערך על ידי החברה התייחס לעורקים ראשיים בלבד ולא כלל את חלקי

הארץ צפונית לחיפה בעוד שתכניתנו מתייחסת לכל הארץ וכוללת את כל מערכת הכבישים

הבינעירוניים.

תכנית החומש לפיתוח רשת הכבישים
לשנים 1965/66 - 1969/70

מליוני ל"י	סלילת כבישים חדשים
59.4	
146.9	סקום והרחבת כבישים קיימים ל-7 מ'
38.8	סקום והרחבת כבישים קיימים ל-6 מ'
52.7	חוספת מסלול בעל שני נתיבים
15.0	כביסי גישה
31.3	תכנון ופיקוח 10 %
17.2	בלתי נראה מראש 5 %
361.3	סה"כ

תכנית החומש לפיתוח כבישים

לעומת התפתחות התחבורה המוטורית

התחזית שקובנה ע"י משרד התחבורה לגבי התפתחות התחבורה המוטורית בארץ תואמת בקווים כלליים את התחזית שנעשתה ע"י החברה הצרפתית שהגישה שתי הערכות, הערכה גבוהה המניחה שמדיניות הממשלה ביחס לרכב תשאר כפי שהיא כיום והערכה נמוכה אשר מביאה בחשבון נקיטת אמצעים פיסקאליים ואדמיניסטרטיביים נוספים להאטת גידולו. למעשה התחזית של משרד התחבורה נוקטת במספרי בוניים בין שתי ההערכות. בהתאם לתחזית זו תהיה התפתחות התחבורה המוטורית עד 1969/70 כדלקמן:-

ה ש נ ה	ס"ה כלי רכב	מכונות נוסעים	מוניות	אוטובוסים	מסאות
1963/64	87,870	52,500	2500	2670	30,200
1964/65	103,977	65,625	2550	2929	32,873
1965/66	121,065	79,405	2600	3196	35,864
1966/67	138,859	93,700	2650	3464	39,045
1967/68	157,645	108,690	2700	3708	42,547
1968/69	178,252	124,995	2750	3969	46,538
1969/70	201,620	143,745	2800	4236	50,839

למשך 4 שנים

בהתאם ללוח שהובא לעיל חיטבנו את התנועה הצפויה בכבישים ב-5 השנים הנ"ל:

התנועה בכבישים (מליוני רכב/ק"מ), בשנים 1963/64 - 1969/70

ה ש נ ה	ס"ה קילומטר הרכב	מכונות נוסעים	מוניות	אוטובוסים	מסאות
1963/64	2073.9	787.5	145	190.4	951.0
1964/65	2367.7	984.5	148	205.6	1029.6
1965/66	2684.2	1191.0	151	224.9	1117.3
1966/67	3011.9	1405.5	154	241.0	1211.4
1967/68	3362.9	1630.5	157	260.7	1314.7
1968/69	3749.8	1875.0	160	282.9	1431.9
1969/70	4185.0	2156.0	163	307.3	1558.7

למשך 4 שנים
(המשך)

הלוח הנ"ל מראה שההנועה בכבישים - רכב/ק"מ - ב-1969/70 תוכפל לעומת

היקפה בסנת 1963/64.

הוצאות התפעול של החבורה המוטורית בארץ בסנים הללו יהיו כדלקמן:

הסנה	מליוני ל"י
1963/64	622
1964/65	698
1965/66	779
1966/67	863
1967/68	957
1968/69	1066
1969/70	1180

הבטים לעריכת החישוב על הוצאות המסק לחבורה מוטורית מבוססים על הוצאות

התפעול של כלי הרכב כדלקמן:-

מכונות נוסעים	15 אג' לק"מ
מוניות עירוניות	" " 28.34
מוניות בינעירוניות	" " 17.24
אוטובוסים	" " 73.55

חישובים מפורטים שהוכנו ע"י משרד החבורה.

מטאיות

הנתונים לעיל מלמדים שהוצאות התפעול לחברה מוטורית (לא כולל השקעות בכבישים והחזקתם) יסתכמו בסנים 1965/66 - 1969/70 בכ-4,845 מליון ל"י, תכנית החומש לפחוח בכבישים תהווה בהתאם לכך כ-7% מכלל הוצאות התחבורה המוטורית.

תקבולי המדינה ממסוי כלי רכב ב-1963/64 הסתכמו ב-222.8 מליון ל"י.

האומדן שנערך ע"י משרד התחבורה קובע שהכנסות המדינה ב-1969/70 יגיעו ל-437 מליון ל"י. ט"ה התקבולים צ-5 הסנים 1969/70 - 1964/65 יסתכמו בכ-1,650 מליון ל"י.

בבחינת היחס בין שלוש הנתונים על הוצאות התחבורה המוטורית, תקבולי המדינה ממסוי כלי רכב והשקעותיה בפיתוח בכבישים, יט להביא בחשבון את העובדה שמרבית ההשקעות בכבישים מתחייבות מהמצב הנוכחי של רשת הכבישים וההנזעה הנוכחית עליהם.

ההרחבות התחבורה המוטורית, תגדיל את תקבולי המדינה ממסוי כלי הרכב, לעומת זאת, צרכי ההשקעה בכבישים אף כי יגדלו בסכומים מוחלטים הרי שבאופן יחסי לעומת התקבולים חלקם ילך ויצטמצם. דבר זה אמור גם לגבי חלקם היחסי של ההשקעות בכבישים לעומת כלל הוצאות המסע על התחבורה המוטורית.

הסטנדרטים עליהם מבוססת תכנית החומש

1. תוספת 2 נתיבי תנועה

בתכנית החומש קבענו את גבול הקיבולת לכביש בעל שני נתיבים - 7500 כלי רכב, תנועה מעבר להיקף הנ"ל תביא להגדלת הוצאות התפעול של כלי הרכב ולבזבוז זמן של רכב וכוח אדם.

להלן החטוא בין הוצאות ההרחבה ב-2 נתיבים לבין התמורה המתקבלת כחסכון למס.

ההוצאה הממוצעת להרחבת ק"מ כביש בשני נתיבים היא כ-350 אלף ל"י. הפחת והרביית

הטנתיים על ההסקעה בהנחה שאורך חיי הכביש 40 שנה, רבית מצטברת של 8% ובנכוי מסי

עקיפין בסעור 5% מההסקעה.

$$27,897 = 0.0839 \times 0.95 \times 350 \text{ ל"י}$$

החסכון : במחקרים של : American Association of State - "AASHO"

Highway Officials, נקבע שערך העת חסכון בזמן לנוסע הוא 0.86 דולר, ניתן להשתמש

בחיסוב זה של ערך הזמן לצבי הארץ ע"י החסכונות בסער החליפין של המטבע וההבדלים בתוצר

הלאומי לחוטב, סער המטבע של הל"י לעומת הדולר הוא 1 : 3 והתוצר הלאומי לחוטב בארץ

לעומת ארה"ב הוא 1 : 3 מכאן שערך העת המוקדשת לנסיעה בארץ הוא 0.86 ל"י.

ההבדל בין המהירות האפקטיבית הממוצעת בין כביש בעל שני נתיבים שהתנועה בו .

הגיעה ל-7500 כלי רכב לבין כביש בעל 4 נתיבים מופרדים מוערך בכ-20 ק"מ לשעה.

החסכון בזמן לק"מ יהיה בהחלט לכך 0.25 דקות. (אם לא תהיה תנועה של 80 קמ"ש)

80 קמ"ש - אגב! אגב! אגב! אגב! !!

12.834.400

1.301.911.200

361647

ערך החסכון בזמן לנוסע

$$0.36 \text{ אג} = 0.25 \times \frac{86}{60}$$

הרכב התנועה בכביש עם עומס תנועה מעל 5000 כלי רכב - לפי מדגם סכלל 10

כבישים - הוא כדלקמן: מסאיות 15%, אוטובוסים 7.8%, מוניות 10.6%, מכוניות

נוסעים 35%, רכב מסחרי 19.4%, אופנועים ורכב לא מוטורי 12.2%.

למכונית נוסעים הנחנו 2 נוסעים בממוצע, למונית 6 נוסעים כולל הנהג,

לאוטובוס 35 נוסעים ולרכב מסחרי נוסע אחד (הנהג), מסאיות לא נכללו בחישוב הה-

סכון בזמן מחוץ הנחה שלא יחול שנוי בעל מסמעות החטיבית במהירותם.

החסכון הממוצע לכלי רכב בהתחשב במסקל כל אחד מסוגי הרכב מסתכם ב-1,53

אג.

הקטנה מסך הזמן המוקדש לנסיעה מביא לחסכון גם בהוצאות הרכב שהם פונקציה

של זמן דהיינו רבייה, ביטוח, החיסנות, שעות נוספות והוצאות כלליות. *הצדדית (השנייה) קהילתית (השנייה)*

בהחשיב שנערך ע"י מינהל הכנסות המדינה ועודכן ע"י אגף התקציבים הוערכו

הוצאות אלה ב-7.57 ל"י לשעה אוטובוס ו-0.92 ל"י למונית. לרכב פרטי בהתאם להחשיב

של מינהל הרכב הממסלתי כ-2 אג' לק"מ ובהנחה של 15,000 ק"מ נסיעה לשנה החסכון

יהיה 1 ל"י לשעה. לסטנדרים ורכב מסחרי הנחנו מחיר דומה לרכב פרטי.

המחיר הממוצע לשעה כלי רכב בהתחשב במסקל סוגי הרכב השונים - לא כולל

מסאיות ואופנועים - 1.78 ל"י.

החטכון לכלי רכב במעבר מסני נתיבים ל-4 נתיבים

$$0.25 \times \frac{178}{60} = 0.74 \text{ אג"ל לק"מ}$$

החטכון בזמן הנוסעים + החטכון בזמן הרכב הוא 2.27 אג"ל לכלי רכב לק"מ.

החטכון ל-7500 כלי רכב

(1) אג"ל נתיב נוסעים 178
הנתיבים לפעול נתיב 60 הנתיבים
אג"ל (אג"ל) החטכון באג"ל אג"ל ק"מ
(2) אג"ל נתיב נוסעים 178

$$300 \times 7500 \times 2.27 = 51.075 \text{ ל"י לשנה}$$

ההסקה כפי שחושבה לעיל מטחמת ב-27.897 ל"י לשנה, החטכון הנובע מבצוע

ההסקה להרחבת כביש ל-4 נתיבים כאשר עומס התנועה מגיע ל-7500 כלי רכב מראה

שהתמורה מצדיקה את ההסקה.

בתכנית החומש כללנו בהרחבה לארבעה נתיבים גם כבישים טעומים התנועה בהם

הוא מעל 5000 כלי רכב בהנחה שהתנועה תגדל ב-12% בממוצע לשנה ולחזון הקופת
אג"ל

החומש הם יעברו את הקיבולת של 7500 כלי רכב.

תוספת 2 נתיבי תנועה

מס. סדר	מס. הכביש	ס ס ה כ ב י ש	עומס תנועה	מק"מ - לק"מ	ס"ה ק"מ	ההוצאה באלפי ל"י
1	14	תל-אביב - פתח-תקוה	20832*	8.3 - 11.0	2.7	1350
2	13	כביש 14-ראשון-אשקלון	15806	17.0 - 20.5	3.5	3000
3	15	ת"א - בני עטרות	12235	4.5 - 6.2	1.7	510
4	11	ת"א - חיפה	10333	86.0 - 87.8	1.8	540
5	16	יהוד-בית דגון - בילו	10082	6.5 - 10.0	3.5	1225
6	"	" " " "	9898	15.5 - 18.0	2.5	875
7	"	" " " "	8845	12.0 - 14.5	2.5	875
8	11	ת"א - חיפה	8746	49.0 - 86.0	37.0	11100
9	"	" "	8412	37.0 - 49.0	12.0	3600
10	112	נתניה - סול כרם	8190	0.0 - 0.7	0.7	300
11	13	כביש 14-ראשון-אשקלון	8030	10.9 - 17.0	6.1	1830
12	21	חיפה - עכו	7491	9.9 - 21.0	11.1	3330
13	12	צ' ראט-פ"ת-חדרה	6830	10.0 - 15.0	5.0	1500
14	15	ת"א - בני עטרות	6793	6.2 - 8.0	1.8	540
15	24	חיפה - בצרת	6731	4.5 - 10.2	5.7	1710
16	15	ת"א - בני עטרות	6447	8.0 - 10.0	2.0	600
17	71	אשקלון - מסמיה	6412	16.0 - 20.0	4.0	1000
18	1	ת"א - ירושלים	5172**	7.0 - 22.8	15.8	15800
19	12	צ' ראט-פ"ת-חדרה	5149	0.0 - 10.0	10.0	3000
		ס " ה			129.4	52685

* 6 נתיבים

** שטח הררי

2. סקוט והרחבת כבישים עורקים

ל-7 מ' וסוליים 3 מ' מכל צד

בהתאם להנחיות שפורסמו ע"י הבנק הבינלאומי לשקום ופיתוח נקבע שהכבישים אשר

עומט התנועה בהם מגיע ל-1200 כלי רכב ליממה מחייב לסלול כביש ברוחב של 7.3 מ'

וסוליים 3 מ' מכל צד.

ערכנו כאן בדיקה כלכלית על מידת התאמת הסטנדרטים הנ"ל לתנאי הארץ חוץ-התח-

טבות בהוצאות ההרחבה והסקוט, מחיר ההון להטענה, ערך הזמן הנחסך וחיסכון בהוצאות

תפעול הרכב.

ההטענה - הוצאות ההרחבה ל-7 מ' והבאה לסטנדרט של כביש עורקי מבחינת מבנה

מוערכות בכ- 200 אלף ל"י לק"מ. הפחת והרכיב הסנתיים פטחמים ב-15.941 ל"י.

החסכון בזמן הנוסעים - כתוצאה מהרחבת הכביש מ-5.5 - 5 מ' ל-7 מ' והתקנת

סוליים ברוחב של 3 מ' מכל צד במקום כ-1.5 מ' הקיימים בדרך כלל, אנו מניחים שכלי

הרכב יוכלו להגדיל את המהירות בכ-15 ק"מ לשעה מ-60 ל-75 קמ"ט, דהיינו חסכון של

0.20 דקות לק"מ (מסקל המטאיות בהרכב החנועה בכבישים אלה מגיע ל-26.4%).

ערך החסכון בזמן לנוסע

$$0.29 \text{ ל"י} = 0.20 \times \frac{0.86}{60}$$

מדגם טערכנו על כבישים עם עומט חנועה מ-800 - 1200 כלי רכב הראה שמסקל

כלי הרכב הפרטיים מגיע ל-28.4%, מוניות 6.8%, אוטובוסים 8.2%, מטאיות 26.4%

טנדרים ורכב מסחרי 24.8%, אופנועים ורכב לא מוטורי 5.4%.

מספר הנוסעים הממוצע לכלי רכב בהרכב הנ"ל הוא 4.09 - לא כולל מטאיות

ואוטובוסים.

החסכון בזמן הנוסעים לכלי רכב

$$4.09 \times 0.29 = 1.19 \text{ אג'}$$

ס"ה החסכון בזמן הנוסעים ל-1200 כלי רכב לשנה

$$1200 \times 1.19 \times 300 \text{ ימי נסיעה לשנה} = 4,284 \text{ ל"י}$$

החסכון בזמן הרכב - החסכון בזמן לכלי רכב המתבטא בחסכון בהוצאות קבועות

לרביית, התישנות, ביטוח, טעות נוספות והוצאות כלליות בהתאם לחישוב שנערך בפרק

על תוספת הנתיבים ובהתחשב בהרכב התנועה בכבישים עם 1200 כלי רכב מסתכם ב-1.75

ל"י לשעה.

$$0.29 \times \frac{175}{60} = 0.68 \text{ אג' החסכון לכלי רכב לק"מ}$$

$$1200 \times 0.68 \times 300 = 2,448 \text{ ל"י החסכון בזמן הרכב לשנה}$$

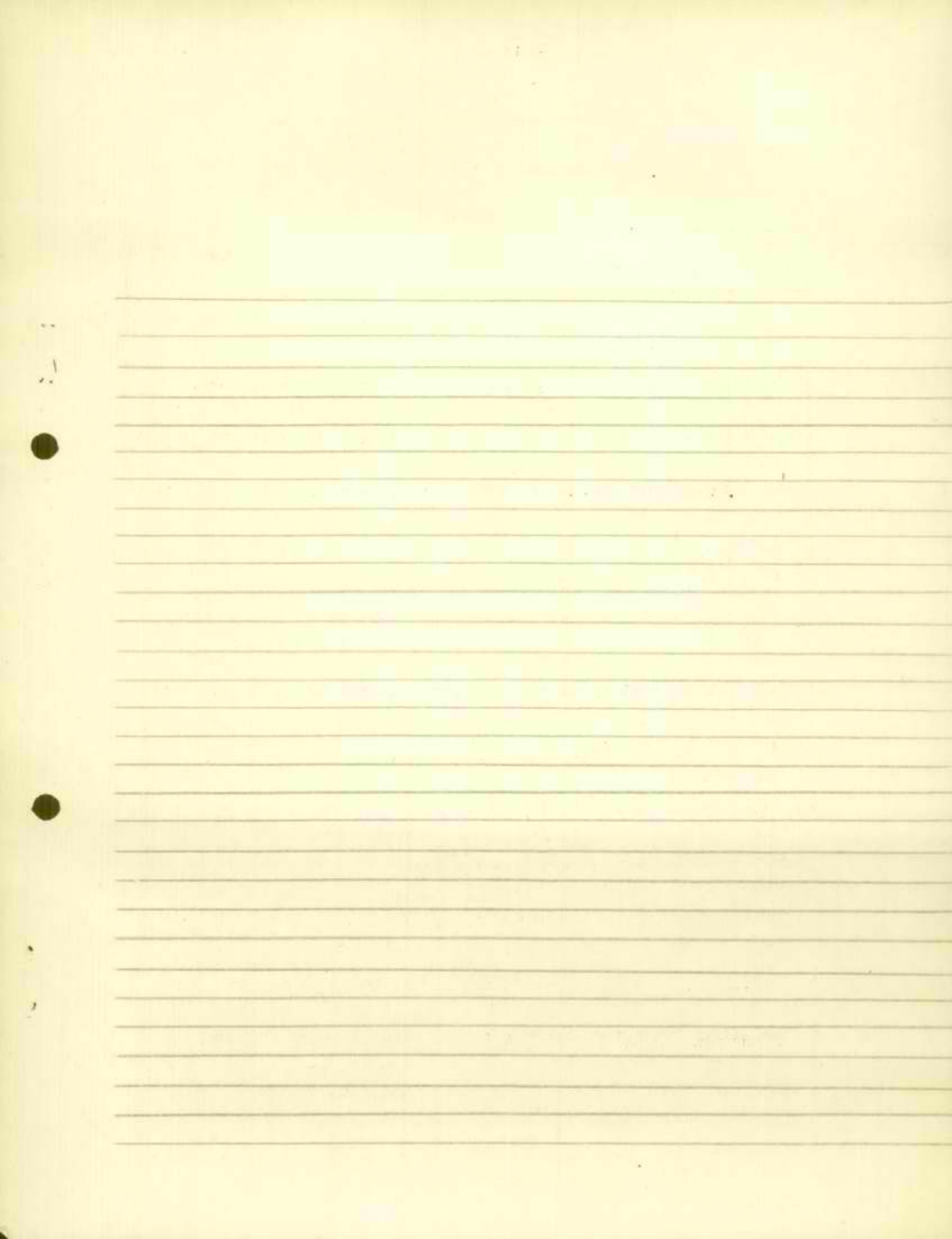
חסכון בהוצאות התפעול -

שקום הכביש והבאחו לסטנדרט מבחינת המבנה יפטינו את הוצאות הרכב בדלק,

סמן, בלאי על הצמיגים, הסנוע, ההילוכים והמעצורים. במחקר שנערך ע"י "AASHO"

הוערך בחסכון במעבר מכביש סוג ב' לכביש סוג א' מבחינת מצב המסעה ובמהירות

ממוצעת של 70 קמ"ס כדלקמן:-



שקום ו/או התיבה ל-7 מסר מסעה ושוליים 3 מסר
מיוזבים מכל צד

ההוצאה באלפי ל"י	ס"ה ק"מ	מק"מ - לק"מ	עומס התנועה	ש ש ה כ ב ש	מס. סדר	מס. הכביש
800	4.0	44.0 - 53.0	8474	צ' ראם-פ"ת-חדרה	12✓	1
3200	16.0	28.0 - 44.0	5821	" "	12✓	2
1900	7.6	10.2 - 17.8	4783	חיפה-נצרת-סבריה	24✓	3
900	3.0	0.0 - 3.0	4769	הרצליה - רעננה	111✓	4
675	2.7	0.7 - 3.4	4678	נתניה - טול כרם	112✓	5
2100	10.5	21.0 - 31.5	4547	חיפה - עכו	21✓	6
1550	6.2	17.8 - 24.0	4547	חיפה-נצרת-סבריה	24✓	7
1120	5.6	79.0 - 84.6	4357	צ' ראם-פ"ת-חדרה	12✓	8
1025	4.1	10.0 - 14.1	4140	ת"א - בני-עטרות	15✓	9
600	3.0	86.0 - 89.0	4125	שיבס - עפולה - חדרה	32✓	10
500	2.5	24.0 - 26.5	3978	צ' ראם-פ"ת-חדרה	12✓	11
900	3.1	2.4 - 5.5	3875	כביש 13 - חל-השומר	142✓	12
1000	3.6	6.5 - 10.1	3839	רמת-גן - הרצליה	141✓	13
3500	14.0	0.0 - 14.0	3442	יגור - שפרעם	241✓	14
460	2.3	64.4 - 66.7	3103	כביש 14-ראשון-אשקלון	13✓	15
1400	7.0	79.0 - 86.0	2969	שיבס-עפולה-חדרה	32✓	16
4500	18.0	8.0 - 26.0	2959	לוד-נבלס-ראש העין	121✓	17
900	4.5	5.8 - 10.3	2502	נצרת-עפולה-בית שאן	31✓	18
1500	15.0	0.0 - 15.0	2287	באר-שבע - פלוגות	81✓	19
3600	12.0	4.0 - 16.0	2166	אשקלון-צ' ראם-לסרון	71✓	20
2780	13.9	51.0 - 64.9	2055	באר-שבע - פלוגות	81✓	21
6500	26.0	38.0 - 64.0	2031	מטולה-סבריה-בית שאן	11✓	22
2250	9.0	15.0 - 24.0	1983	צ' ראם-פ"ת-חדרה	12✓	23
1625	6.5	0.0 - 6.5	1908	ג'לסה - מגידו	242✓	24
625	2.5	0.0 - 2.5	1900	נס-ציונה - בית-עובד	161✓	25
3000	12.0	24.0 - 36.0	1890	חיפה-נצרת-סבריה	24✓	26
1825	7.3	0.0 - 7.3	1862	רחובות - יבנה	162✓	27
3650	36.5	0.0 - 36.5	1847	ב"ש-דימונה-סדום	83✓	28
250	0.8	0.0 - 0.8	1806	כביש 1 - מחנה צריפין	104✓	29

מס. סדר.	מס. הכביש	שם הכביש	עומס התנועה	מק"מ - לק"מ	ס"ה ק"מ	ההוצאה באלפי ל"י
30	71	אשקלון-צ' ראם-לטרון	1753	0.0 - 4.0	4.0	1200
31	41	מסולה-טבריה-בית שאן	1718	8.0 - 20.0	12.0	3000
32	327	כביש 326 - גבעת עדה	1609	0.0 - 1.8	1.8	360
33	112	בתניה - טול-כרם	1600	3.4 - 12.6	9.2	1840
34	32	שיבם-עפולה-חדרה	1585	49.0 - 59.8	10.8	3240
35	21	חיפה-עכו-ראש הנקרה	1574	31.5 - 41.8	10.3	2060
36	41	מסולה-טבריה-בית שאן	1552	73.0 - 81.0	8.0	2000
37	242	ג'למה - מגידו	1519	6.5 - 20.8	14.3	3575
38	24	חיפה-נצרת-טבריה	1519	39.0 - 67.0	28.0	7000
39	16	יהוד-ביא/בילור-חולדה	1472	22.0 - 33.8	11.8	2950
40	211	נהריה - סאסא	1439	1.0 - 4.9	3.9	1170
41	3	שער-הגיא-הר-טוב-בצרת	1430	28.0 - 31.0	3.0	750
42	214	נצרת - ספרעם	1429	0.0 - 21.8	21.8	6540
43	41	מסולה-טבריה-בית שאן	1420	1.0 - 8.0	7.0	1750
44	16	יהוד-ביא/בילור-חולדה	1410	0.0 - 6.5	6.5	1625
45	243	תל-עדשים - נהלל	1359	0.0 - 11.8	11.8	2950
46	411	קרית שמונה-כפר סאלד	1298	0.0 - 5.8	5.8	1450
47	81	באר-שבע - פלוגות	1292	15.0 - 51.0	36.0	7200
48	13	כביש 14-ראשון-אשקלון	1281	44.5 - 64.4	9.9	1980
49	13	" " "	1234	66.7 - 76.0	9.3	1860
50	31	נצרת-עפולה-בית שאן	1050	10.5 - 26.0	15.5	3100
51	128	כפר-הרואה - הסעפיל	1031	0.0 - 8.0	8.0	1600
52	83	ב"ש - דימונה - סדום	995	69.5 - 91.5	22.0	3300
53	116	אחוזת - דליה	980	9.7 - 14.5	4.8	1440
54	103	עוקף לוד	972	0.0 - 3.0	3.0	750
55	87	כביש 81 - סעד	956	14.8 - 19.6	4.8	720
56	41	מסולה-טבריה-בית שאן	948	20.0 - 38.0	18.0	4500
57	41	" " "	945	65.0 - 73.0	8.0	2000
58	326	פרדס חנה-בנימינה זכרון	930	0.0 - 17.1	17.1	4275
59	114	פרדס - שדה יצחק	911	0.0 - 2.6	2.6	780
60	32	עפולה - חדרה	897	32.0 - 49.0	17.0	4250

מס. סד.	מס. העביש	ש מ ה כ ב י ש	עומס התנועה	מק"מ - לק"מ	ס"ה ק"מ	ההוצאה באלפי ל"ר
61	86 ✓	באר-טבע - מצפה רמון	866	0.0 - 20.5	20.5	3075
62	241 ✓	יגור - שפרעם	846	14.0 - 23.8	9.8	2450
63	23 ✓	עכו - צפת	839	80.0 70.0 - 74.0	9.0	1800
64	31 ✓	נצרת-עפולה-בית שאן	800	0.0 - 5.8	5.8	2320
65	114 ✓	פרדיס - ידית יצחק	800	15.4 - 20.9	5.5	1375
146,870 655.8 ס " ה						

1 ז' 1

3 ז' 2

6,5.4 ז' 3

1 ז' 4

3 ז' 5

3. טקום והרחבת כבישים

ל-6 מ' ושוליים 2 מ' מכל צד

תכנית החומט כוללת טיקום והרחבת הכבישים טעומט התנועה בהם הוא 900 - 1200

כלי רכב לסטנדרט של כביט אזורי מבחינת המבנה והרחבת המסעה ל-6 מ' ושוליים 2 מ'

מכל צד.

ההסקעה הדרושה להבאת הכבישים הנ"ל לסטנדרט של כביט אזורי מטחכמה ב-150 אלף

ל"י בממוצע לק"מ.

הפחת והרביית הסנתיים על ההסקעה 11,956 ל"י

החסכון בזמן הנוסעים - כחוצאה מהרחבת הכבישים הללו מרוחב קיים של 4 - 5 מ'

ל-6 מ' והחקנת שוליים של 2 מ' מכל צד אנו מניחים טמהירות הנסיעה תגדל בכ-15 קמ"ס,

או 0.20 דקות לק"מ.

בהתאם להרכב התנועה והחסכון לנוסע כפי שחושבו בפרק הקודם החסכון שיתקבל

הוא כדלקמן:-

$$3,213 = 300 \times 1.19 \times 900 \text{ ל"י חסכון בזמן הנוסעים}$$

$$1,836 = 300 \times 0.68 \times 900 \text{ ל"י חסכון בזמן הרכב}$$

החסכון בהוצאות תפעול

$$7,965 = 300 \times 2.95 \times 900 \text{ ל"י}$$

ס"ה החסכון מטחכמה ב-13,014 ל"י לשנה לעומת הסקעה של 11,956 ל"י.

הכבישים הכלולים בקבוצה זו הם אלה שעומם התנועה בהם הוא מעל 500 כלי רכב,

הכבישים הללו נספרו אחת ל 4 - 3 שנים כך שעד שנת 1970 יש להביא בחשבון גדול ממוצע

של 8 - 9 שנים.

הסטנדרטים של הבנק הכינלאומי קובעים שיש להביא את הכביש לרוחב של 6 מ'

וטוויים 2 מ' מכל צד כאשר התנועה תגיע ~~X~~ להיקף של 600 כלי רכב ליממה.

בהתאם לטערכת התמורה להסקעה בכבישים מסוג זה בארץ נראה שקיימת הצדקה

להנהגת הסטנדרט הנ"ל רק כאשר הכביש מגיע ל-900 כלי רכב ומעלה.

שקום ו/או הרחבה ל-6 מטר מסעה ו-2 מ' שוליים מכל צד

מס. סד.	מס. הכביש	שם הכביש	עומס התנועה	מק"מ - לק"מ	ס"ה ק"מ	ההוצאה באלפי ל"ר
1	82	באר-טבע - זכרון	767	0.0 - 13.0	13.0	1300
2	87	כביש 81 - סעד	761	19.6 - 39.7	20.1	2010
3	73	נצנים - מפלסים	728	20.0 - 32.5	12.5	1875
4	23	עכו - צפת	727	72.0 - 74.0	2.0	400
5	212	גבול הצפון	697	0.0 - 8.0	8.0	1200
6	231	כפר יסיף-כברי-מצובה	696	0.0 - 11.8	11.8	1770
7	114	פרדיס - סדה יצחק	683	2.6 - 15.4	12.8	1920
8	73	נצנים - מפלסים	612	0.0 - 10.0	10.0	1500
9	23	עכו - צפת	610	33.0 - 55.0	22.0	4400
10	124	כפר סבא - קלקיליה	604	3.0 - 4.9	1.9	285
11	23	עכו - צפת	589	70.0 - 72.0	2.0	400
12	325	כביש 32-בקה אל גרביש	581	3.3 - 22.1	18.8	2820
13	871	גילת-אורים-מגן	574	0.0 - 4.3	4.3	430
14	73	ניצנים - מפלסים	574	10.0 - 20.0	10.0	1500
15	71	אשקלון-צ' ראם-לטרון	569	20.0 - 35.0	15.0	2250
16	121	לוד-נבלם-ראש העין	568	0.0 - 8.0	8.0	1200
17	32	טיבס-עפולה-חדרה	558	22.0 - 32.0	10.0	1500
18	31	נצרת-עפולה-בית שאן	544	26.0 - 43.0	17.0	2550
19	72	אשקלון - בית גוברין	542	0.0 - 16.0	16.0	2400
20	871	גילת-אורים-מגן	532	4.3 - 21.3	17.0	1700
21	23	עכו - צפת	530	55.0 - 70.0	15.0	3000
22	211	נהריה - טאסא	500	4.9 - 21.0	16.1	2415
		ס"ה			263.3	38.825

4. כבישים חדשים

ההסקעות בפיתוח כבישים חדשים שנכללו בתכנית החומש מבוססים על המלצות החברה

הצרפתית המבצעת את סקר התחבורה בדרום, אליהם הוספנו את כביש פרוד - עמיעד הנמצא

מחוץ לתחום הסקר של החברה, כביש זה נועד להיות החבור הראשי לאזור הגליל המזרחי

והעליון ולעקוף את הבדלי הגובה הקיימים בין מירון, צפת וראש פינה ולהוות המסך

לכביש עכו - פרוד עד לחיבורו עם כביש מטולה - ראש פינה - סבריה.

להלן רשימת הכבישים החדשים ואומדן ההסקעות הדרושות לביצוען:-

<u>אלפי ל"י</u>	
7,500	פרוד - עמיעד
10,000	ח"א - אסדוד
2,000	ח"א - אסדוד - כביש 13
6,500	נהה - גלילות - רעננה
3,500	ח"א - ראשון לציון
1,500	חצב - נתיבה
10,000	אורון - עין יזב
13,000	סדום - אאלת (הסלמה)
<u>5,400</u>	כבישי הבטור
<u>59,400</u>	סה"כ

460
911

$$\begin{array}{r} 53 \\ 2 \\ \hline 42 \\ 32 \\ \hline 84 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 12 \\ 24 \\ \hline 32 \end{array}$$

12 ביולי 1964

תזכיר

ע ל

חכנית הפיתוח לכבישים

במסגרת חכנית החמש לפיתוח המסק

מוגש ע"י ח. עילם

פיתוח מסק הארץ מאז קום המדינה לא נעשה ע"פ חכניות רב שנתיות, אף כי מטרותיה של המדיניות הכלכלית נוסחו בהזדמנויות שונות ונקבעו יעדים וסדרי עדיפויות, ברם, בטיסת פיתוח ע"פ חקציבים שנתיים ללא חכנית אב מסקית נוצרים עיוותים וחוסר תאום בין הענפים, גורמים פרוזאיים וקוניוקטוראליים מהווים לחצים לנקיטת מדיניות אשר נראית בזמנה כמחויבת המציאות אולם, לעתים היא מובילה לתוצאות מנוגדות ליעדים שהוצבו, או שנוצרת דיספרופורציה בפיתוח, דהיינו הפנית אמצעים להסקעה פחות חיונית ומאידך טלילת אמצעים אלה ממטרות טעדי - פותם גבוהה יותר למסק.

בתכנון לסוח ארך יש חשיבות רבה ל- Complimentary Investments לא די בקביעת היעדים וסולם העדיפויות בין הענפים ובחור הענפים, אלא חשובה גם האינטגרציה ביניהם.

בסימור רסת הכבישים והתאמתה לצרכים הנובעים מהתפתחות המסק והתחבורה המוטורית

היתה הזנחה אשר מקורה בהעדר תכנון דהיינו העדר פרספקטיבה מקיפה אשר מדאג לפרופורציה

מתאימה.

להלן מספר אינדיקטורים הממחישים את חוסר התאום בין התפתוח המסק וההסקעות

בכבישים.

השנה	מדד הייצור התעשייתי	מדד הייצור החקלאי	מדד סחר החוץ יצוא + יבוא	מדד מספר התיירים	מדד תנועת המסענים בנמלים	מדד תנועת המסופים	מדד ההסקעות בכבישים
1956	100	100	100	100	100	100	100
1957	112	118	104	-	110	116	106
1958	123	124	116	160	111	164	96
1959	141	130	135	191	136	192	85
1960	157	150	155	258	147	258	74
1961	184	168	183	369	147	336	124

בשנת 1962 הוחל בביצוע עבודות בהיקף רחב יותר שמוננו בחלקן ע"י המלוה מהבנק הבינלאומי לסקום ופתוח. הוכנה תכנית אופרטיבית אשר הוסכם על ביצועה חוץ 5 שנים. ברם, כבר בשנה השניה קוצץ ההיקף השנתי של הביצוע בנימוק שהמסק נמצא בתהליך אינפלציוני ושההסקעות בכבישים עלולות להגביר אותו. מטענות הדבר מבחינת מצב הכבישים היתה שהפער בין קצב הסיקום לבין ההרס המצטבר הלך והתרחב.

זוהי אולי דוגמא מאלפת כיצד טיקולים לטוח קצר מביאים לידי דחיית הסקעה שהוכרה כחיונית ורחופה. הענין הוא סביר כאשר המדיניות הכלכלית פועלת לפי טיקולים כאלה כאשר מצב המסק מחייב זאת, אולם במידה וטיקול זה חוזר מדי שנה - כיון שהאינפלציה היא תופעה בלתי נמנעת במסק מתפתח - הרי שמגבילים באופן חמור את התפתחותו של ענף חיוני עד כדי הפיכתו לצואר בקבוק אשר עלול להוות מחסום בפני התפתחות המסק.

המדיניות הכלכלית החדשה שהוכרזה ע"י סר האוצר בפברואר 1962 שואפת להעמיד את מטק הארץ במצב תחרות עם ארצות חוץ, על רקע זה באה חטיפת הייצור המקומי ליבוא מתחרה וצמצום ההגנה על תוצרת הארץ. הכבישים כפי שהם כיום גורמים לייקור הוצאות ההובלה ולבזבוז כוח עבודה ובודאי אינם מתאימים למטק דינמי הטואף לתפוס את מקומו בין המטקים היעילים.

בארצות האירופאיות המהירות פרטנרים בסחר החוץ של ישראל תופס התקציב לפיתוח הכבישים חלק נכבד בהוצאה הלאומית. להלן נתונים ממספר ארצות המראים את החלק שמפרישות מהתוצר הלאומי להטקעה בכבישים.

הארץ (X)	ההוצאות לכבישים כ- % מהתוצר הלאומי 1962	ההוצאות לכבישים לנפש, 1962 ב-\$
גרמניה המערבית	2.68	30.1
סודיה	2.48	35.7
סוויץ	2.29	38.0
דניה	1.70	20.4
אירלנד	1.43	10.7
צרפת	1.06	14.9
בריטניה	0.84	12.1
ישראל (XX)	0.60	6.1

(X) המקור לנתונים על ארצות חוץ: Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe - United Nations 1963.

(XX) כולל רשויות מקומיות

בהשואת צרכי הארץ מבחינת פיתוח כבישים לעומת הארצות האירופאיות יש להתחשב ב:

1. ההשקעה בכבישים בארצות הללו נושאת אופי שולי. זוהי חוסמת השקעה לרשת קיימת ומבוטסת ואילו בארץ ההשקעה היא בסיסית ולעתים ראשונית הנובעת מהעובדה שכמחצית משטח הארץ עדיין לא מפותח, וההתחברות לשטחים האלה מהווה תנאי ראשוני לפיתוח, כגון, הכביש לערד אשר אין לתאר שניתן היה לגשת לביסוס הנקודה בלעדיו, דבר זה אמור לגבי חבל הבשור, התיסבות בערבה וכו'.
2. גידול הייצור במונחים פיזיים והגידול השנתי באוכלוסיה הוא פי 2 - 3 לעומת ארצות אירופה והיחס בין ההשקעה לתוצר או לצריכה הוא גבוה יותר.
3. בארצות אירופה ואמריקה השימוש באמצעי התעופה הוא נרחב וחלקו בתחבורה הפנימית הולך וגדל, ממדי הארץ מאפשרים שימוש מצומצם ביותר באמצעי זה. נוסף לכך מטסת-י שים בנתיבי המים כאמצעי תחבורה פנימית ואף בינלאומית דבר שלא קיים בארץ, ולמעשה כל התחבורה הפנימית היא יבשתית.
4. מאז קום המדינה עד הסגת המלווה מהבנק הבינלאומי לשיקום ופיתוח ב-1962, ההשקעות בכבישים היו בסדר גודל מצומצם ביותר לעומת התפתחות מסק הארץ והתחבורה המוטורית, מכאן, שמרבית ההשקעות המבוצעות בשנים האחרונות אינן מיועדות לפיתוח במובן הרחבת הרשת והגדלתה, כי אם בעיקר לצמצום הפיגורים ושיקום הבלאי שהצטבר.
5. מדיניות פיזור האוכלוסיה שמטרתה נוגדת לתהליך האורבניזציה הקיים בכל העולם ואיננו פוסח גם על הארץ, מחייבת נקיטת אמצעים מיוחדים; הבטחת תעסוקה ורמת חיים אשר לא תפגר אחר זאת שבערים או בספלת החוף. קיומו של דבר זה מותנה בקטר נוח ומהיר למרכזים הן לצרכים משקיים והן לצרכים חברתיים.

אומנם עומדות בפני המטק הישראלי משימות נכבדות וחמורות אשר בארצות הללו אינן קיימות או שמטקלן מצומצם יחסית כגון צרכי הבטחון, קליטת העליה, טכון, חנוך ועוד, אשר לעומתם נראה שפור דרכי התחבורה כבעיה בעלת חשיבות משנית, ברם, אין מקום לסבך את עדיפותם של הכבישים בסולט זה, קנה המידה להסקעות בכבישים חייב להיות במיסור הפיתוח הכלכלי בין ענמי התעסיה, החקלאות, הכסרת הקרקע, פיתוח המחצבים וכו'.

תכנית החמט לפיתוח הכבישים חייבת להקיף לא רק את הטלמת הפיגור שהצטבר אלא גם להתחשב בהתפתחות העמידה של המטק בכללותו ושל התחבורה המוטורית בפרט, להלן ננסה להעריך התפתחות זו והמסקנות הנובעות ממנה לגבי רשת הכבישים

התחבורה המוטורית הפרטית בארץ בשנים האחרונות התפתחה בקצב מהיר לעומת כל

ענף אחר במטק, להלן סדרת הגידול בשנים 1956 - 1963.

ה ש נ ה	מספר כלי הרכב הפרטיים	הגידול השנתי במספרים מוחלטים	הגידול השנתי ב-%	מדד הגידול
1956	15,713	-	-	100
1957	17,585	1,872	11.9	111.9
1959	20,408	2,823	16.1	129.9
1960	23,980	3,572	17.5	152.6
1961	29,444	5,464	22.8	187.4
1962	37,474	8,030	27.3	238.5
1963	46,711	9,237	24.6	297.3

השוואת הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים לעומת הגידול השנתי בצריכה הפרטית

מראה שלא קיימת קורולציה בין שני הבורמים הללו:

הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים לנפש ב-%	הגידול בצריכה הפרטית לנפש ב-%	ה ש נ ה
		1956
6.0	1.4	1957
(	7.0	1958
(		
9.8	6.6	1959
14.1	5.4	1960
18.2	6.0	1961
21.9	6.2	1962
22.2	6.2	1963

ב-8 השנים האחרונות עלתה הצריכה הפרטית לנפש בטעור קבוע ואילו כלי הרכב

הפרטיים גדלו בקצב גובר והולך, לפי כך יט להניח שהאטת הגידול בצריכה הפרטית ל 3 -

3.5 אחוזים לשנה בהתאם להנחיות רשות התכנון, לא תגרום להאטת הקצב של גידול מספר

המכוניות הפרטיות באותו טעור. נראה שהמגמה הקיימת בשנים האחרונות תמשיך גם בשנים

הבאות אלא אם תטיל הממשלה הגבלות אדמיניסטרטיביות ופיסקאליות נוסף לאלה הקיימות

כיום.

הסתכלות בהתפתחות המוטוריזציה בארצות אחרות מראה שקיים קשר מובהק בין הגודל

המוחלט של התוצר הלאומי לבין מידת המוטוריזציה הפרטית כפי שמראים הנתונים להלן:

ה א ר ץ	התוצר הלאומי לתוסב 1962 \$	מספר התוסבים למכונת פרסית
סוויץ	1658	9
סודיה	1441	5
אנגליה	1434	8
צרפת	1403	7
דניה	1197	9
בלגיה	1188	10
נורבגיה	1137	11
גרמניה המערבית	1124	9
פינדלנד	1012	17
הולנד	844	16
אוסטריה	774	13
אירלנד	748	13
איטליה	658	17
ישראל	1009	62

הנתונים לעיל מראים טפוטנציאל הביקוש לרכב פרסי בארץ הוא נרחב ביותר. רמת

החיים הנוכחית בארץ אשר גובה התוצר הלאומי משמש לה מודד להסוואה עם ארצות אחרות

מאפשרת כבר כיום התרחבות ניכרת במספר כלי הרכב הפרטיים, בארצות אשר התוצר הלאומי

הוא ברמה זהה או נמוכה מאסר בארץ, מספר כלי הרכב הפרטיים ביחס למספר התוסבים הוא פי 4

עד 5. אף כי הארצות הללו נמצאות ברמת מוטוריזציה גבוהה, קצב גידול הרכב הפרטי ממשיך לעלות

באחוז ניכר מדי שנה כפי שנראה להלן:

ה א ר ץ	גידול מספר כלי הרכב הפרטיים מ-1961 עד 1962 ב-%
אוסטריה	15
בלגיה	10
דניה	25
פינדלנד	24
איילנד	15
איטליה	18
פולין	18
בריטניה	12

ב-23 ארצות אירופאיות כולל חלק מארצות אירופה המזרחית ממוצע הגידול בכלי

הרכב הפרטיים היה 15% תוך שנה.

בארץ, מספר כלי הרכב הפרטיים עולה בקצב מהיר כך שמספר התושבים לכלי רכב

הולך וקטן מטנה לטנה כפי שמראים המספרים הבאים:

ה ט נ ה	מספר התושבים לכלי רכב פרטי
1959	102
1960	90
1961	76
1962	62
1963	51

באם קצב הגידול יסאר ברמתו הנוכחית, מספר כלי הרכב בסנים 1964 - 1969 יהיה

כדלקמן:

ה. ס. ג. ה.	מספר כלי הרכב הפרטיים	מספר התושבים לכלי רכב פרטי
1964	57,900	42.8
1965	71,800	35.9
1966	89,000	30.0
1967	110,400	25.0
1968	136,900	20.8
1969	169,800	17.3

כאמור פוטנציאל הבקו לרכב פוטי לא יצטמצם ע"י האטת הגידול בצריכה הפרטית, ניהן לצמצמו רק באמצעים אדמיניסטרטיביים או פיסקאליים יטירים, אולם יס להביא בחטבון סאמצעים אלה מוגבלים מבחינת הספעתם. עובדה היא סמסוי כלי הרכב בארץ הוא מהגבוהים ביחס לרוב הארצות האחרות ובכל זאת קצב הגידול גבוה יותר.

תכנית החמס חייבת להביא בחטבון הערכה ריאלית סל ההתפתחות ולא להתחטב רק ברצוי, במידה ויוצע לנקוט בהגבלות אדמיניסטרטיביות או פיסקאליות יס להעריך באופן זהיר את מידת הספעתם סל הגבלות אלה, לדוגמא מחירי הרכב הפרטי נעים כיום בין 8 ל-25 אלף ל"י ליחידה, הגדלת טעורי המסוי יכולה להספיע על מעבר מרכיטת כלי רכב גדולים ויקרים לרכב קטן וזול יותר כך שטעור הגידול הכולל יצטמצם רק במידה מועטה.

ההתפתחות בענף ההובלה מתבססת על תחזית התפתחות ענפי המסע. להלן נתונים שנחשבו

מרטות התכנון ואטר יכולים לשמש אינדיקטור להערכת ההתפתחות הצפויה במסע המטאיות.

ה ש נ ה	הובלת מוצרים וחמרים תעשייתיים		הייצור החקלאי		מסעני היבוא		מסעני היצוא		הסקעות בבניה	
	אלפי טון/ק"מ	מדד	אלפי טונות	מדד	אלפי טונות	מדד	אלפי טונות	מדד	מליוני ל"י	מדד
1962/63	945	100	6250	100	2325	100	1179	100	1132	100
1969/70	2108	223	7200	115	3187	137	3785	321	1932-1609	171-142

הרכב ההובלה טון/ק"מ כיום הוא כדלקמן: 19.8% תוצרת חקלאית, 46.8% חמרים

ומוצרים תעשייתיים ו-27.4% חמרי בניה. בהתחשב בגידול הענפים הללו עד 1969/70 ובהתאם

למסקל כל סוג הובלה, סך הכל טון/ק"מ שיהיה במסע ב-1969/70 יעלה ב-70% לעומת הטון/ק"מ

הובלות שהיה ב-1962/63.

התפתחות התחבורה הצבורית מוספעת מגידול האוכלוסיה ופיזור, מטרותיה של תכנית

החמש מבחינת האוכלוסיה היא גידול שנתי של 3.5% והשגת פיזור גדול יותר, מכאן טערי

התחבורה הצבורית יגדלו בטעור העולה על הגידול במספר התושבים. מאחר ואין בידינו מודד

לחישוב הספעת גורם פיזור האוכלוסיה נצא מהנחה שהתחבורה הצבורית תגדל בפחות בטעור הדומה

לגידול האוכלוסיה. דהיינו 3.5 אחוזים לשנה או גידול ב-27% עד 1969/70.

האופנועים והקטנועים עלו בקצב ניכר בשנים האחרונות 15 - 20 אחוזים לשנה. הנסיון

בארצות אחרות מראה טעור הגידול בכלי רכב אלה מצטמצם כאשר מתרחב הביקוש למכוניות פרטיות,

לכן אנו מניחים שיואט קצב הביקוש לאופנועים וקטנועים ועלול להצטמצם לתוספת שנתי של 10%.

הרכב התנועה בכבישים - רכב/ק"מ - ב-1962 היה כדלקמן:

מסאיות	45.7
מכוניות פרטיות	40.0
אוטובוסים	7.9
אופנועים וקטנועים	6.4
ס"ה	100.0

היקף התנועה בכבישים ב-1969/70 לפי סעורי הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים,

אופנועים וקטנועים וקילומטרז' המסאיות והאוטובוסים יהיה כדלקמן:

מסאיות	$77.7 = 1.70 \times 45.7$
מכוניות פרטיות	$181.2 = 4.53 \times 40.0$
אוטובוסים	$10.0 = 1.27 \times 7.9$
אופנועים וקטנועים	$12.5 = 1.95 \times 6.4$
ס"ה	281.4

מהאמור לעיל מסתבר שהתנועה בכבישים עד 1969/70 תגדל ב-181.4% לעומת היקף

התנועה - רכב/ק"מ ב-1962/63.

אם ינקטו אמצעי הגבלה טונים להאט גידול מספר כלי הרכב הפרטיים ואמצעים

אלה יצליחו לצמצם את הגידול הטנתי למחצית סיעורו הנוכחי, התנועה בכבישים - רכב/ק"מ -

תתפתח עד 1969/70 כדלקמן:

יש להבחין בין גידול מספר כלי הרכב הפרטיים לבין גידול התנועה בכבישים. גידול התנועה הוא גידול הקילומטרים הנסעו בכלי הרכב הפרטיים. גידול מספר כלי הרכב הפרטיים הוא גידול מספר הכלים עצמם. גידול התנועה הוא גידול המכונה "רכב/ק"מ".

$77.7 = 1.70 \times 45.7$	מטאיות
$110.4 = 2.76 \times 40.0$	מכונות פרטיות
$10.0 = 1.27 \times 7.9$	אוטובוסים
$9.4 = 1.47 \times 6.4$	אופנועים וקטנועים
207.5	ס"ה

המספרים לעיל מציגים בפנינו שתי אלטרנטיבות של התרחבות החבורה המוסורית

בכבישים - רכב/ק"מ - לפי האלטרנטיבה המכסימלית יגדל עומס התנועה בכבישים פי 2.8

עד 1969/70 האלטרנטיבה המינימלית אומרת שהתנועה תגדל לפחות פי 2.

מסמעות הנתונים האלה חמורה ביותר לגבי רשת הכבישים הארצית במיוחד אם ימשיך

הקצב הנוכחי של הטיקום.

תכנית החמש שהוכנה ע"י מע"צ מתבססת על המצב הנוכחי של עומס התנועה בכבישים

ומגמתה להדביק את הפיגור שהצטבר בכבישים.

תכנית החמש לפיתוח כבישים חייבת להיות נגזרת מתכנית הפיתוח הכוללת של המסק

על כל האימפליקציות המסתמעות ממנה לגבי התחבורה המוסורית. לכן, מוצע שהתכנית שהוגשה

תקרא תכנית להסלמת הפיגורים בכבישים ובמקביל תעובד תכנית פיתוח אסר תהווה חלק

אינטגרלי מההתפתחות העתידה המכוונת ע"י תכנית החמש.

יתכן שדבר זה יצטרך להיות מלווה בסנוי מוסגים על היקף ההסקעות בכבישים,

אולם מבחנה של כל תכנית הוא באיזו מידה היא מסתחררת ממוסגים קדומים ואינה נרתעת

מניסות חדשות שהם כורח המציאות במסק דינמי.

$$\begin{array}{r} 28 \\ 8 \\ \hline 364 \end{array}$$

$$\begin{array}{r} 418 \\ 8 \\ \hline 4152 \end{array}$$

סכום דיון פנימי התקיימה ביום ב'
26 באפריל 1965 ביום סיום כניסת
על ב'

השתתפו: ה"ח ד"ר י' ארנון, מ' מר, מ' זנדברג, ב' בסין, ד' אלגובון,
 מ' מרמז, מ' גרינשפון, מנחם מרד המבורג

בדיון הנ"ל נוכחו

(1) ועדה מקצועית בהרכב ד"ר מר מ' מרמז, מר ד' אלגובון, מר י' מר
 ונציג מרד המבורג, חברים, מכין רשימת פרויקטים מפורטת אשר תוכנס
 יקבעו הפרויקטים שיוגשו לבנק העולמי כמסגרת מלוואה שלב ב.

(2) הועדה תמכסס על ההגדרות הבאות:

(א) תקופת המלוואה: 5 שנים. יש להגיש תחילתו תהיה בסוף 1966 או
 ראשית 1967.

(ב) הרשימה תהיה כולל כל הפרויקטים שלועדה המקצועית בראש מר
 צורך לבצע, מבלי שתופנה מחסב בהיקף המלוואה הרצוי. ההגבלה
 לגבי תועלת מהיה הצדק הפרויקט מחד ואפשרויות בצד שני.

(ג) אסדגי המוצא יכלול את כל המוצאים הישירים הדרושים לסלילת בנים
 על אביזרים, כולל סדרי במילוח ודומיות. הנהגה זו לא באה לקבוע
 המדגם באשר להפלה מאידה ספייס קאפביים יכנסו במידת המוצאים
 על תריסים המוגים.

(ד) לצורך קביעת "המחזקה" לבצוע הפרויקט תתחבב הועדה בהצדקה כלכלית,
 בטחונות, סוביאליות-קולוגיזטורית ובמיוחדיות. הועדה תמכסס על "סקר
 ההתכונות" שתכננה מ"י 8.C.E.O.M לגבי אותו השטח עליו נאצר
 השקר. במידה ובסקוליה חזקה הוצאה לתחנה לגבי סדור המכלולותיה,
 תמכסס הועדה על המלצות כוכב לפזור אוכלוסיות. כן תמכסס הועדה
 על תחזית גדול הרכב כפי שתורה השקר מציגה עליו.

(ה) בנוסף לפרויקטים "לבצוע", תמליץ הועדה על פרויקטים להכנסון וסקרים
 אשר חון תקופת המלוואה יהיה צורך לבצע בהתאמות חכרות חז. בין
 נושאי ההכנסון יכלול הכנסון "במיבי מיילון".

(ו) הפרויקטים לבצוע יקובצו לקבוצות הבאות:

- (1) בנים כניסים מהירים - דהיינו כניסים שגם התנועה הרצויה בין
 שתי נקודות ישוב מודיק סלילת כניס ללא
 מעצור-הצמיחה. *הקויה העליונה*
- (2) הרחבת כניסים קיימים או סלילת חדשה - כפונקציה של צמיח תנועה.
- (3) סקר כניסים קיימים - כפונקציה של מצב האוכלוס
- (4) גושאי מפורים כניסים קיימים, דהיינו אשר מפורים כגון גורים
 ארים או גמרי ביילי, שקוסות מסוככים במחיצה במיוחדיות, פוקאי
 ארים וכד'.
- (5) סלילת כניסים חדשים במסגרת קולוגיזטורית.
- (6) סלילת כניסים חדשים מפורקים בטחונות.

בקבוצות הנ"ל יכללו כבישים קדוקיים ארציים, הן כבישים אזוריים וכבישי גישה
ותן אובייקטים "טמי עירוניים", דהיינו, כבישים ארציים ו"בוטיים" הנכנסים או חוצים
השטחים העירוניים.

(ז) הועדה המקצועית תכלול בתצורתה מעיף "דכישת ציוד". במעוף זה לא יכלל ציוד
הדיוט לבצוע העבודות, אלא רק ציוד קזר ואיזוד מקוה וכד', כדוגמת מלוח שלב א".

3. הוקדה תביש תצורתה עד 15 ביוני 1965.

4. היקף בקשה תכלודת בקבע בנסרד.

5. בר מסר הווייע שהנושא כולו יועלה לריזון בועדה עליונה לענייני כבישים.

שכונת דירון מפגישת ההתקיימות ביום ב'
26 באפריל 1965 בדבר חלוקת כבישים
על ב'

השתתפו: ה"ח ד"ר י' הרבון, פ' סער, ס' זנדברג, ב' בסין, ז' אלנבוגן,
 ס' שוחסי, ס' גרינשפרון, פוזי אבל, נציב משרד ההחבורה

בדירון הב"ל טוכט:

(1) **רעדה מקצועית בהרכב יו"ר מר ס' שוחסי, מר ז' אלנבוגן, מר י' שול**
ובציג משרד ההחבורה, חברים, תכין רשימת מרויקסים מפורטת אשר מטרתם
יקבעו המרויקסים שיוצאו לבק המולטי במסגרת חלוקה של ב'.

(2) **הרעדה המבססת על ההנחות הבאות:**

(א) **תקופת המלוות: 5 שנים. ים להגות שתחילתו תהיה בסוף 1966 או**
ראשית 1967.

(ב) **הרעדה שתוכן הכלול כל המרויקסים שלרעה המקצועית בראה שיש**
צורך לבצע, מבלי שהרעה תתחשב בהיקף המלוות הרצוי. ההגבלה
לגבי הרעה תהיה הצדק המרויקס סמוך ואסטריות בצדק מיידי.

(ג) **אמצעי ההוצאה יכללו את כל ההוצאות הישירות הדרושות לסלילת כביש**
על אביזרים, כולל סדרי במיתות ודוסימס. הבאת זו לא באה לקבוע
מאותה באשר לשאלה מאיזה סעיפים תקציביתם יכוסו בעמיד ההוצאות
על המיסימס המובנים.

(ד) **לצורך קביעת "ההצדקה" לבצוע המרויקס תתחשב הרעה בהצדקה כלכלית,**
במחויבות, סוציאלית-קולוניזטורית ובמיתותיות. הרעה המבססת על "סקר
ההחבורה" המתבצע ע"י B.C.E.O.M. לגבי אותו השטח עליו בפרק
הסקר. במידה ובאקוליה חוזק הרעה לחסונה לגבי מזור האוכלוסייה,
תתבסס הרעה על המלצות כוכב לפזור אוכלוסייה. כן תתבסס הרעה
על מחזית גדול הרכב כפי מחברה הסקר הצביעה עליו.

(ה) **בזרטי המרויקסים "לבצוע", תמליץ הרעה על מרויקסים לתכנון וסקרים**
אשר חרן תקופת המלוות יהיה צורך לבצע באמצעות חבורה חוז. בין
נושאי התכנון יכלול תכנון "נתיבי אידלון".

(ו) **המרויקסים לבצוע יקובצו לקבוצות הבאות:**

(1) **בניית כבישים מהירים - דהיינו כבישים מנפת התבועה הרצונה בין**
שתי נקודות יחוב מצדוק סלילה כביש ללא
מגירת-מסלול. חלוקה 1/100

(2) **הרחבת כבישים קיימים או סלילה חדשה - כפונקציה של גפה חדרה.**

(3) **מקום כבישים קיימים - כפונקציה של מצבם האיכותי**

(4) **נושאי מפרדיס בכבישים קיימים, דהיינו הרעה מפרדים כבון גמרים**
צרים או גמרי בילוי, מקומות מסוכנים במחיצה במיתותיות, עוקפי
ערים וכד'.

(5) **סלילה כבישים חדשים במסרת קולוניזטורית.**

(6) **סלילה כבישים חדשים מסוקים במחויבות.**

בקבוצות הנ"ל יכללו כבישים עורקיים ארציים, הן כבישים אזוריים וכבישי בישה והן אוביקטים "טמי עירוניים", דהיינו, כבישים ארציים ו"גושמים" הנכנסים או אובים השמים העירוניים.

(ז) הועדה המקצועית הכלול בהצעותיה סעיף "רכישת ציוד". בסעיף זה לא יכלל ציוד הדרוש לבצוע העבודות, אלא רק ציוד קצר ואיור מקור ומד; כדוגמת מלוח מלב א'.

3. הועדה הגיש הצעותיה עד 15 ביוני 1965.

4. היקף בקשת המלווה נקבע במסדר.

5. הר מסר הודיע שהנחיה כולו יועלה לריון בועדה עליונה לענייני כבישים.

18/12/11

תחילת

1. כדור הארץ - כדור הארץ

2. כדור הארץ - כדור הארץ

3. כדור הארץ - כדור הארץ

4. כדור הארץ - כדור הארץ

5. כדור הארץ - כדור הארץ

6. כדור הארץ - כדור הארץ

7. כדור הארץ - כדור הארץ

8. כדור הארץ - כדור הארץ

9. כדור הארץ - כדור הארץ

10. כדור הארץ - כדור הארץ

11. כדור הארץ - כדור הארץ

12. כדור הארץ - כדור הארץ

13. כדור הארץ - כדור הארץ

סך הכל - 13

14. כדור הארץ - כדור הארץ

15. כדור הארץ - כדור הארץ

III

12/2/11

12/5
 יום שבת 12/5 - אל תהיו חסידים. היום

7	0.600	(1) <u>ליל שבת - ערב</u> (ליל שבת)
		מבשר כדור. מלח. קמח. קמח.
7	0.500	(2) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.400	(3) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.180	(4) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.400	(5) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.250	(6) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.100	(7) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.600	(8) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.150	(9) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.500	(10) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	1.000	(11) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.150	(12) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.100	(13) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.070	(14) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.500	(15) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.200	(16) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.050	(17) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	5.450	
	0.200	(18) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.070	(19) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	0.150	(20) <u>מלח - מלח</u> (ליל שבת)
	<u>5.600</u>	

היום שבת 12/5 - אל תהיו חסידים. היום

יום שבת 12/5 - אל תהיו חסידים. היום

65/6 השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20

23/10/11 (1)

0.750

(עלון) השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (2)

השאלה 3,000

✓ השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (3)

1.250

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (4)

1.200

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (5)

0.500

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (6)

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20

0.750

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (7)

1.000

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (8)

0.750

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (9)

0.900

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (10)

2.250

? השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (11)

1.500

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (12)

0.250

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (13)

14.100

השאלות ה-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 (14)

כחלק מפרויקט

האגודה להשכלת שהוקמה בעת העברת כחציית המעלות של
החברה אשדוד ליד הממשלה. התכנסה באחרונה בראשותו של
החבר ז. ארן ואישרה הכנסת פעולה למספר שנים. לפי הכנסת זו
התקבלו לאיור חניון ההשכלה ב-4 מיליון ל"י. שסקרן ברו חי
החברה, העוסקת במימון אשדוד ומבוססת.

[illegible]

בן איצרה האגודה במסגרת של
ההינדוס בעל מילדות למי
הכל עתה בפתחיים ללמד
אשר מילדות למי המילדות חזק
המילדות למי המילדות חזק

"הזכור"

נחתם הסכם לשיתוף פעולה כלכלי
וסכני ישראל-חוף השנהב

אברהם, 20 (צ"ז). — ש"ד האוצר, המסדה והתעשיית,
 ש"ד סתם ספר וש"ד האוצר, התעשיית הכלכלית והתעשיית
 ש"ד השנה, ש"ד האוצר, התעשיית היום אח"כ באמצעות
 על אברהם לעצמו ספר כלכלי וש"ד בין ישראל לחוץ
 ש"ד, לעצמו ש"ד האוצר, המסדה והתעשיית,

בנאום שהתקיים השבוע האחרון, נאם ראש הממשלה, משה שרת, כי המדינה תמשיך להשקיע משאבים רבים במחקר ופיתוח, במטרה להפוך למדינה מובילה בתחומים אלו. שרת הדגיש כי הממשלה תמשיך לתמוך את המחקר והפיתוח, במטרה להפוך למדינה מובילה בתחומים אלו.

נציב מס הכנסה:

הגדלתה של ההכנסה ממסים
לא תגדיל את עול הפרט

— 1980 —

החזר. הגדלת ההכנסה מסב אין ספק
שה הגדלת על המסים האלה, והיא
נכונה בריבוי מספר המפרנסים (הר
בית לעצרת). הגדלת ההכנסה יואמר
בית לבנים ושיפור הגבית לזכרים.
המסעה הצומחת במני השלטונות היא
בכך לחלק את עומס המס. נדרשו
על אם רחוקו הן אמר כך שסיכנות
כי הנהגות אלו פורשה המסדה אלא
הלקוח המסים בצורת נזילות.
העם השמורים

— 75 —

במקום את פועל הוֹרֵחוֹת
עבור ילדיו שולדו באמצע ה'
גנה. בניגוד לסה יהיה בוגר
על כל התחומים ויזמי עבור
ילד אסילו נולד ביום האחרון
לשנה השם. מיטר סר פסיכר
ברג מהו נולדו בִּסְלֵן המאמר
רעד בה גזנה מציפי גזנה מס
סלמה אולם סגנו. אל העלית
התאגדות. העליל נולד רק ב'
ב באפריל. חלל גזנה השם ה'
באה. השארת הנהוג הקודם
סלמה על כל לרצוי גזנים מס
הנהוג אפילו ברחוב.

עליית השכר ב-1964 - 12%

[illegible]

גבתי מחיש הקמת קרו
לביטוח נזקים בחקלאות
האוצר רומז על פיצויים לפרדסנים

באת סופר, "האחד" לעניי סיוע

ש"ר החקלאות מר ד"ר גברי' מנחם את הקמת הקרן ההדדית
בפסח נזקים בחקלאות, בעקבות השטפונות האחרונות המוקדים
ם אורח חקלאות. בעצמים שעם שובו של ש"ר האוצר יסתיימו הכר
דמים בענין הקרן.

ביתנים הקרוב ונדה מנותנת לו
בפני האוצר וההקלות מסקנות
ענין, אן נחנך עוד להבטחה ולי
רעה מספר סיפורים, ביניהם (א)
והיא גובה היתממות האוצר; ב)

החלטות המועצה הועברו לדיון
ועל ידיה הוחלט כי המועצה
תמשיך לעבוד כמנהגיה הישנים
ועל ידיה הוחלט כי המועצה
תמשיך לעבוד כמנהגיה הישנים
ועל ידיה הוחלט כי המועצה
תמשיך לעבוד כמנהגיה הישנים

הוא מופתת החרדים מפרו, כי הוא
מרים בין האנשי לכן ארצנו התח
לצות בעניי סדוקים למרדנותם הם
גור, כי סדוקי הסכסכה אינם סדוק
דום למרדנות את הסכסכה סוף הסכסכה
סדוקותם כירי זה לזה את האנשי
בסכסכה סדוקה

מוצרי תעשייה עלו ב-1964
ב-2% בלבד בממוצע

— מאת סופר, חבורה
לעניני כלכלה

התחלית לזרוע ב-1957.
את עיקר עלות החיזוק בתעופה
על לוקט להעריץ מוצר מכלות
והתחלית לטווחים עלו ב-3.5%
מדי שנה ומדי שנה עלו ב-6% ממדי
על במספר המנה המדי מדי שנה
הוא המנה המדי עלו ב-3%
ב-4.5% ומדי שנה עלו ב-2%
לעומת זאת חלק קטן
על חלק אחד במדי מדי שנה
מדי

הצליח המסוועט ביז 1961 ל-1964
היה קטן מהשליח המסוועט שנה
אחת קודם לכן, בערך המסוועט הי
פחות מולגט בעיקר ב-1961, וב
אולה שנה היו עלות גברות המסו
ר כמסר דים

1231 by 1232 ^{or} 37 - 1231 1232

1/2 1. 22301 23/1/16 - 2364 2

445 - 225 rja

495-355 ⁴⁹⁵ 100 1/2 8
23/9/18 10/11

• 25^{te} jour du mois de Mars +

- אגף ליד בית המדרש 37 1000 - 100
- אגף ליד בית המדרש 1/6 . 24.75

the adjective $\tilde{N}$

קצת מזה (הערות 2) בלוח הערות - קצת מזה

2000

(4) $\frac{1}{2}$ of 100,000 = 50,000 = 50,000

הנהגת הרכב : נהגת ברכב

הנהגת הרכב : נהגת ברכב

4 ק"מ

הנהגת הרכב : נהגת ברכב

הנהגת הרכב : נהגת ברכב

4 ק"מ

הנהגת הרכב : נהגת ברכב

הנהגת הרכב

per hour 8

0.5

1.0

0.5

1.0

0.5

0.5

1.5

0.5

5.0

total

1.000
1.000

1.000

1.000

1.000

1.000

1.000

1.000

19/10/64-2 (22)

הצעת תקציב שנת 1965/66

(באלפי לירות)

מס' סד'	מס' הכביש	שם הכביש	הקטע	אורך הקטע	תאור העבודה	אומדן	הערות
1		כדום - אילה	המשך העבודה	87	סלילה חדשה	5,500	
2	11	נחניה - חדרה	35.5 - 48.5	13	חומפת מסלול	3,500	
3	32	עפולה-חדרה-כביש 11	80 - 92	12	שקום 8 ק"מ; סלילה 4 ק"מ.	3,000	
4	13	מסובים - אזור	17 - 20.5	3.5	חומפת מסלול	3,000	
5	13	בהה - גלילות	בהה-רעננה- גלילות		סלילה חדשה	2,000	
6	1306	נמל אשדוד-כביש 13		6	סלילה חדשה	1,500	
7	12	גדרה - צומת ראם	0 - 6	6	שפורים לחואי, הרחבה ושקום	1,700	
8	71	צומת ראם-צומת אחים	15.5 - 20	4.5	- " -	1,000	
9	81	צומת אחים - פלוגות - בית קמה	36 - 65	25	חזק מבנה ושקום	2,500	
10	72	קריה גת - אשקלון	5.5 - 14	8.5	הרחבה ושקום	1,000	
11	13	אשדוד - אשקלון	50 - 55	5	שפור חואי הרחבה ושקום	1,000	
12	1	טער הגיא - ירושלים		4	חומפת מסלול ושקום	2,500	
13	83	באר שבע - דימונה	בקטעים: 4.5 - 8	10	הרחבה ושקום	500	
14	15	תל-אביב - לוד	12 - 14.5	6	הרחבה ורבוד	500	
15	23	עכו - פרוז	43 - 53	10	הרחבה ושקום	2,000	
16	41	כנרת - מבחה	59 - 63 52.5 - 53 73 - 75.5	7	הרחבה ושקום	2,000	
17	31	עפולה - בית שאן	26 - 33 16 - 21	12	רבוד והסדר שוליים	1,000	
18	323	כפר חבור - יבנאל	0 - 11.5	11.5	הרחבה ל-6 מ' ושקום	1,000	
19	21	חיפה - עכו	6.5 - 10.5	4	חומפת מסלול	1,000	השתתפות מע"צ
					להעברה -	36,200	

מס' סדר	מס' הכביש	שם הכביש	הקטע	אורך הקטע	תאור העבודה	אומדן	הערות
					מהעברה -	36,200	
20	11,13,2	שמשון - רמלה; חל-אביב-נחניה	6				
		אזור - יבנה; מוצא - ירושלים; עפולה - חדרה;	5				
				50	רבודים	1,500	
21	86	אילת - טבה			הרחבה ושקום	500	
22	862	דימונה - ירוחם			הרחבה ושקום	500	
23		עקיר - זרנוקה		3	סלילה חדשה	500	
24	2409	כפר זיתים - טבריה	0 - 5	5	שקום וזפות	200	
25	234	רמות נפתלי - עלמה	18 - 21	3	שקום וזפות	200	
26	41	עמק בית שאן				200	
27	241	אחיזה - ספרעם		בחלקים	שקום וזפות	200	
28		כביש אבא הלל טילבר			הרחבה ושקום	250	השתתפות מע"צ
29		כביש למפעל מלח"ם			סלילה כביש חדש	250	
30		כבישים לבועינה וג'אח			השלמה	1,000	
31		כבישי גישה				2,500	44,000
		חכנון				2,500	
		שטפונות				4,000	
		קדוח עבודות				1,000	7,500
							51,500

אג/22

11.10.64

1

18/5/65 מחירי דגים

12/11

41.750,000 ^(מחירי דגים) 18/5/65 מחירי דגים

38.500,000 (מחירי דגים) מחירי דגים

מחירי דגים - 64/5 - 2 מחירי דגים

מחירי דגים - מחירי דגים 2/7

מחירי דגים - מחירי דגים 3/7

מחירי דגים - מחירי דגים 6/7
מחירי דגים - מחירי דגים 14/7

מחירי דגים - מחירי דגים 1/7

מחירי דגים - מחירי דגים 4/7

מחירי דגים - מחירי דגים 8/7

מחירי דגים - מחירי דגים 3/6

מחירי דגים - מחירי דגים 3/0

2

~ of 1,700,000 / year for #
the amount of 400,000 =

15/6 of 1000 1 : (1000)
max 15-14 2

amount in 1 year { 1000 1000
10. 1000-1000

40%
the amount of 40%
(the amount of 40% is 40%)

15/6 - 1000 - 1000
the amount of 1000

the amount of 1000 - 1000 - 1000

the amount of 1000 - 1000 - 1000

the amount of 1000 - 1000 - 1000
the amount of 1000 - 1000 - 1000

21

8 יום 1,2

2136k - 10000 -

הנה - 2136k : 10000
הנה - 2136k : 10000

10000 - 2136k : 10000
10000 - 2136k : 10000

10000 - 2136k : 10000

10000 - 2136k : 10000
10000 - 2136k : 10000

26.6

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

16.13 / Andy - p. 6.2

- yB1 a total of 100
 - yB1 26 -
 - yB1 100 - 100

10 { 35
 45

100 - 100

עליו - כלל נקודות

הנה נקודות עליו - כלל נקודות 45 - נקודות

נקודות 115 - נקודות { נקודות 42
נקודות 2

נקודות - נקודות

נקודות - נקודות נקודות
נקודות

נקודות

נקודות 120 - נקודות

נקודות - נקודות

נקודות 300 - נקודות
נקודות נקודות נקודות

נקודות נקודות נקודות נקודות

very fine - 1/4 inch hole and 1/2 inch hole.

9

~~9 / 11111~~

9/11

17/2/11
מדינת ישראל

משרד ראש הממשלה

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

הודעה לעתונות

עבודות ציבוריות בשנת 1964

בשנת 1964 נסתיימה סלילת דרכים באורך של כ-514 ק"מ (עלייה של 26% לעומת 1963) והושלמה הרחבת דרכים באורך של כ-97 ק"מ (ירידה של 11% לעומת 1963). כן הוחל בשנה זו בסלילת דרכים באורך של כ-547 ק"מ (ירידה של 3% לעומת 1963) ובהרחבת דרכים באורך של כ-128 ק"מ (עלייה של 60% לעומת 1963). יצוין, כי הפעילות בסלילת דרכים והרחבתן, כפי שהיא נמדדת על ידי ממוצע התחלה וגמר של סלילה והרחבת דרכים, התגברה לקראת סוף שנת 1964, והיתה גבוהה במחצית השנייה של שנת 1964 ב-60% לערך מהפעילות במחצית הראשונה של השנה, על כך מודיע דובר הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בהסתמך על סיכום הנתונים של עבודות ציבוריות שנעשה בלשכה.

מסיכום הנתונים מתברר עוד כי בשנה הנדונה נגמרה הנחתם של צינורות מים באורך של כ-670 ק"מ (ירידה של 16% לעומת 1963). באותה שנה הוחל גם בהנחתם של צינורות מים באורך של 748 ק"מ (ירידה של 17% לעומת 1963).

כן נסתיימה בשנת 1964 הנחתם של צינורות ביוב באורך של כ-176 ק"מ (ירידה של 30% לעומת 1963) והוחל בהנחת צינורות ביוב באורך של כ-243 ק"מ (ירידה של 3% לעומת 1963).

כן מתברר כי גם בהתחלה וגם בגמר העבודות, יותר ממחצית אורך סלילת דרכים ויותר ממחצית אורך צינורות מים התרכזו במחוזות הצפון והדרום, ו-60% לערך מאורך צינורות הביוב שהונחו היו במחוזות תל-אביב והמרכז.

מדינת ישראל

תל-אביב, באייר תשכ"ה

3 במאי 1965

מס' 10

אל : ה"ה אלנבובן, מ. האוצר, ירושלים.
בן אפרים, מ. החחבורה, ירושלים.
גרינשפון, מ. האוצר, ירושלים.
שול, הרשות לתכנון כלכלי, מ. הפנים, ירושלים.

שאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

הנדון: הגשת מלווה לכבישים שלב ב'.

... רצ"ב הנני מתכבדת להעביר אליכם העתק סכום
מישיבת הועדה המקצועית בדבר הגשת מלווה לכבישים, שלב ב',
שהחקיימה בלשכת הרשות לתכנון כלכלי, ירושלים ביום 26.4.65.

ב ב ר כ ה,

אסתר נחמקין
אסתר נחמקין
מזכירה

העתק: מר מ' שהמי.

אב/

ad-acted W. Carter 1941

1941 1941

ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941
ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ad-acted W. Carter 1941

ס ו כ ו

מישיבת הוועדה המקצועית בדבר הגשת מלוח לכבישים - שלב ב' -
שנחמנה בפגישה אצל מנכ"ל משרד האוצר מיום 26.4.65.

בהשתייכות: ה"ה אלנבוגן, בן אפרים, גרינשפון, שול, שהמי.

החלטות: החקיקה בלשכת הדרשות לתכנון כלכלי, ירושלים ביום 2.9.1965.

ס ו כ ו

1. מע"צ תכין הצעותיה לשקום כבישים קיימים ולהרחבת כבישים לצרכי החבורה
חוץ הדגשת נפח התנועה הקיימת, תאונות דרכים וההשקעה הדרושה בכל קטע
וקטע.
2. משרד החבורה יעביר הצעותיו בקשר למטרדים לחבורה בכבישים הקיימים,
נושאים עירוניים לתכנון, או לבצוע, בהתאם להחלטה המנכ"לים, וחשבותיו
בקשר לכבישים מהירים וכבישי גישה.
3. הדרשות לתכנון כלכלי תבוא בדברים עם משרד המסים על-מנת לברר את הדרשות
לכבישים קולוניזטוריים חדשים.
4. מע"צ תפנה למערכת הבטחון לקבלת הצעותיהם במסגרת כבישי בטחון, ולארגון
המועצות האזוריות ולסוכנות היהודית בקשר לכבישי גישה.
5. כל המשתתפים יעבירו הצעותיהם בקשר לסקרים ותכנון.
6. כל החומר יועבר למר שהמי בהקדם האפשרי ולא יאוחר מ- 15.5.65.

O C T O

George Henry Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

Children: John Howard, of New York, Attorney, etc., etc.

George Henry Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

O C T O

1. John Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

2. George Henry Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

3. John Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

4. George Henry Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

5. John Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

6. George Henry Howard, a man who was married - wife -
widow's name was Mary Howard born 1848.

1848

8/2/11
בא"ייר חש"ה
במאי 1965

תל-הביב

10

אל : ח"ה אלנבוגן, מ. האוצר, ירושלים.
בן אפרים, מ. התחבורה, ירושלים.
גרינשטון, מ. האוצר, ירושלים. ✓
שול, הרשות לתכנון כלכלי, מ. הפנים, ירושלים.

נאחו: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי.

הנדון: הגשת מלוח לכבישים שלב ב'.

... רצ"ב הנני מתכבדת להעביר אליכם העתק סכום
מישיבת הוועדה המקצועית בדבר הגשת מלוח לכבישים, שלב ב',
שהתקיימה בלשכת הרשות לתכנון כלכלי, ירושלים ביום 26.4.65,
צמטקב

ב ב ר כ ה,

אסתר בוזמקי
מזכירה

העתק: מ"י שחמי.

10-10-54

10-10-54

00

10-10-54
10-10-54
10-10-54
10-10-54
10-10-54

10-10-54

10-10-54
10-10-54
10-10-54
10-10-54
10-10-54

10-10-54
10-10-54
10-10-54

10-10-54

ס כ ו ס

מישיבה הועדה המקצועי ה בדבר הגשת מלוח לכבישים - שלב ב' -
שנחתמה בפגישה אצל מנכ"ל משרד האוצר מיום 26.4.65.

בהתאמה ה"ה אלנבוגן, בן אמרי, גרינשטון, שול, שהמי.

החלטות/החקיקה בלשכת הרשות להכנון כלכלי, ירושלים ביום 2.9.1965.

ס כ ו ס

1. מע"צ הכין הצעותיה לטקום כבישים קיימים ולהרחבת כבישים לצרכי החבורה
חוץ הרגעה בשם התנועה הקיימת, תאונות דרכים והתקנת הדיוטה בכל קטע
וקטע.
2. משרד התחבורה יעביר הצעותיו בקשר למטריים להחבורה בכבישים הקיימים,
נושאים עירוניים להכנון, או לבצוע, בהתאם להחלטת המנכ"ל, והצעותיו
בקשר לכבישים מהירים וכבישי גישה.
3. הרשות להכנון כלכלי תבוא בדברים עם משרד הפנים על-מנת לברר את הדרישות
לכבישים קולוניאליזטוריים חדשים.
4. מע"צ תמנה למערכת הבטחון לקבלת הצעותיהם במסגרת כבישי בטחון, ולארגון
המועצה האזורית ולסוכנות היהודית בקשר לכבישי גישה.
5. כל המטותחפים יעבירו הצעותיהם בקשר לסקרים ותכנון.
6. כל החומר יועבר למר שהמי במקום האמורי ולא יאוחזר מ- 15.5.65.

Section 1

1. The purpose of this section is to provide for the establishment of a fund to be used for the benefit of the community.

2. The fund shall be established by the Board of Directors of the Corporation.

3. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

Section 2

1. The fund shall be established by the Board of Directors of the Corporation.

2. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

3. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

4. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

5. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

6. The fund shall be used for the purpose of providing for the benefit of the community.

Section 3

1. The fund shall be established by the Board of Directors of the Corporation.

מדינת ישראל

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

18/2/11
תל-אביב, בניסן תשכ"ה

30 באפריל 1965

מס' 10/6/4/8

הנדון: כביש להר-ציון.

רשמתי לפני את הודעתך כי הסכום של 25,000 ל"י -השתתפות
בכביש הנ"ל מובטח ויועבר אלינו בימים הקרובים.

י. בריסקר
ס/חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

SECRET

THE SECRETARY OF DEFENSE
WASHINGTON, D. C. 20301

SECRET

SECRET
EXCLUDED

02

SECRET: NOFORN

SECRET: NOFORN - (S, C, R, E, T) - (S, C, R, E, T)
SECRET: NOFORN - (S, C, R, E, T) - (S, C, R, E, T)

SECRET

SECRET: NOFORN

SECRET: NOFORN

SECRET

18/2/11

משרד העבודה
המחלקה לעבודות צבוריות, המשרד הראשי רח' לינקולן 3
ח.ד. 20101 סל. 623271

חל-אביב 5 בניסן תשכ"ה
29 באפריל 1965

30/26

לכבוד
מר י. אברזי { משרד הפנים, ירושלים
מר י. גבירץ {
מר ברוצקוס {
מר א. זקין {
מר י. רבינוביץ { הסוכנות היהודית לא"י, חל-אביב
מר א. הרצפלד {
מר י. שיינ { המרכז החקלאי, חל 4 אביב
מר י. גיא, משרד התחבורה
מר ז. גרינשפון, אגף החקציבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין, קצין הנדסה ראשי, צה"ל
מר י. שול, רשות לתכנון כלכלי, ירושלים.
אדוניי כבודי,

הנדון: ישיבת הועדה העליונה לכבישים

הנכם מוזמנים בזה לישיבת הועדה העליונה
לכבישים, אשר תתקיים בלשכתו של מר ז. מסר, משרד
העבודה ירושלים, ביום ג' - 18.5.65 בשעה 15.00.

על סדר היום

1. דו"ח ביצוע לשנת 1964/65.
2. הביצוע בשנת 1965/66.
3. מלווח כבישים שלב ב'.

כבוד רב,

רבקה לוי

פ ז כ י ר ה

העתק: מר ז. מסר
מר ב. זקין
מר מ. שחמי

מדינת ישראל
משרד העבודה

חל-אביב, יום בניסן תשכ"ה
1965 באפריל 20

מס' 6/126

אל : מר ז. אלנבוגן, אגף התקציבים, משרד האוצר, ירושלים
מאת: מנהל המחלקה לעבודות צבוריות, המשרד הראשי.

הנדון: כביש גישה לטירת יהודה.

טרם פתרנו את סלילת הכביש מס. 126 לטירת יהודה, ברקת וגבעת כח. הדרך הזאת משמשת גם להעברת חמרי המחצבות בגבעת כח המגיעים ליותר ממליון טון לשנה. כחוצאה מרבוי התנועה במקום זה סובלים הישובים מדרך גרועה ואבק רב.

מ לאור האמור לעיל, יש ברצוננו לשקם את הדרך ולכסותה באספלט. היות ורוחב רגיל של כביש גישה לא יכול לענות על הדרישות והצרכים במקרה זה, ויש צורך לסלול כביש של 7 מ' רוחב, לא יכולנו, מסיבת הסכום הגבוה הדרוש למטרה זו, להכניס אותו לרשימת כבישי גישה של השנה אבל נעשה זאת בשנת התקציב 1966/67. ההוצאה הכוללת היא 400.000 לירות בערך.

הנהלח המחצבה, המעוניינת בכביש זה, מוכנה להשתתף בשליש (1/3) ההוצאות וכמו כן לממן את השאר ללא רכית וזה כחנאי שהכביש יסלל השנה והסמון יוחזר בשנת 1966/67.

אודה לך באם אקבל את הסכמת אגף התקציבים לפעולה זאת ותודיעני על כך.

בכ"ר כ"ה,
מ. בסין

מנהל המחלקה לעבודות צבוריות

לר/

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

1911

**סכום דיון מפגישת ההקדמה ביום ב'
26 באפריל 1965 בזמן מלוח כבישים
שלב ב'**

השתתפו: ה"ר י' ארנון, ע' מסר, ט' זנדברג, ב' בסין, ז' אלנבוגן,
מ' שוחמי, ס' גרינשפון, עוזי אבל, נציג משרד החברות

בדיון הנ"ל סוכמו:

(1) ועדה מקצועית בהרכב יו"ר מר ס' שוחמי, מר ז' אלנבוגן, מר י' שול
ונציג משרד החברות, חברים, חכין רמיסס פרויקטים ספורטס אשר סוכמו
יקבעו הפרויקטים מיוגשו לבקש העולמי בספגרת מלוח שלב 1.

(2) הועדה תתבסס על ההנחות הבאות:

(א) תקופת המלוח: 5 שנים. יש להניח שתחילתו תהיה בסוף 1966 או
ראשית 1967.

(ב) הריסות סוכן הכלול כל הפרויקטים מלוחות המקצועית בראש שים
צורך לבצע, מבלי שהועדה תתחשב בהיקף המלוח הרצוי. ההנבלת
לגבי הועדה תהיה הצדקה הפרויקט סנד ראספרויט בזרם סאידן.

(ג) אמדני ההוצאה יכללו את כל ההוצאות הישירות הדרושות לסלילת כביש
על אביזרים, כולל סדרי במיחות ודומיהם. הנחה זו לא באה לקבוע
סאומה באשר למאלה סאידה ספריים תקצביים יכוסו בצמיד ההוצאות
על פריטים המובים.

(ד) לצורך קביעת "התצדקה" לבצוע הפרויקט תתחשב הועדה בהצדקה כלכלית,
בסחובים, טוציאלית-קולוניזטורית ובמיחוחית. הועדה תתבסס על "סקר
החברות" הסמבצע ע"י B.C.E.O.M. לגבי אדמו הססה עליו נערך
הסקר. במידה ובמקוליה תצדק הועדה לתמוכה לגבי פזור האוכלוסייה,
תתבסס הועדה על המלצות כוכב לפזור אוכלוסייה. כן תתבסס הועדה
על תחזית גזול הרכב כפי שחברת הסקר פצביעה עליו.

(ה) כגורם לפרויקטים "לבצוע", תמליץ הועדה על פרויקטים לאכבון וסקרים
אשר חרן תקופת המלוח יהיה צורך לבצעם באמצעות חברות חרן. בין
נושאי האכבון יכלול האכבון "בתיבי איללון".

(ו) הפרויקטים לבצוע יקובצו לקבוצות הבאות:

(1) בנים כבישים מהירים - דהיינו כבישים חספה המנועה הרצוה בין
אתי בקודות יסוב סצדיק סלילת כביש ללא
אציעם/האסלילציעם. מלוח 10/1

(2) הרחבת כבישים קיימים או סלילת חדשה - כפונקציה של צפה המנועה.

(3) סקור כבישים קיימים - כפונקציה של סצבס האכיות

(4) נושאי ספורים כבישים קיימים, דהיינו הסרת ספורים כגון גשרים
צדים או גשרי בילי, מקוסות ססוכבים מבחינה במיחוחית, עוקפי
ערים וכד'.

(5) סלילת כבישים חדשים במסרת קולוניזטורית.

(6) סלילת כבישים חדשים סנסוקים במחוביים.

בקבוצות הנ"ל יכללו כבישים עורקיים ארציים, הן כבישים אזוריים וכבישי גישה
וחן אוביקטים "סמי עירוניים", דהיינו, כבישים ארציים ו"גושיים" הנכנסים או חוצים
השטחים העירוניים.

(ז) הועדה המקצועית הכלול בהצעותיה סעיף "רכישת אדמה". בטענה זו לא יכלל אזור
הדרוש לבצוע העבודות, אלא רק אזור עזר ואזור מקנה וכד', כדוגמת מלוח שלב א'.

3. הועדה הגיש הצעותיה עד 15 ביוני 1965.

4. היקף בקשת המלווה נקבע בנספח.

5. נר מסר הודיע שהנושא כולו יועלה לדיון בוועדה עליונה לענייני כבישים.

18/2/11

סכום דיון מערכת המפקדים ביום ב'
26 באפריל 1965 בדבר מלוח כבדנים
על ב'

התחפזו: ה"ה ד"ר י' ארנון, ע' ספר, ס' זכרוב, ב' בסין, ז' אלנברג,
ס' ארמסי, א' גרינשפון, עוזי אבל, נציב ספרד הממלכית

בדיון הו"ל סוכם:

(1) ועדת מקצועית בהרכב יו"ר ס' ארמסי, סר ז' אלנברג, סר י' סול
ונציב ספרד הממלכית, חברים, מכין רשימת פרויקטים שפורטת את סוכם
יקבעו הפרויקטים שיוכנסו לבק המולטי במסגרת מלוח סל ב'.

(2) הרעיה תמכס על התבחות הבאות:

(א) תקופת הסלוח: 5 שנים. יש להבית אתחילתו מהיה בסוף 1966 או
ראשית 1967.

(ב) הרשימה שמוכן הכלול כל הפרויקטים שלועדה המקצועית בראש הית
צורך לבצע, סליל שתועדה תמכס בהיקף הסלוח הרצוי. ההגבלה
לבגי הועדה הית הצדק הפרויקט סוף ואפשרויות בצד סאידן.

(ג) אמדני המוצא יכללו את כל המוצאות הישירות הדרושות לשלילת כביש
על אניזריו, כולל סורי במיתוח ודומיות. הבאה זו לא באה לקבוע
מארה באחד לשאלה מיתוח ספייס הקצביות יכוסו במיז המוצאות
על מריסס המובים.

(ד) לצורך קביעת "המוקד" לבצוע הפרויקט תמכס הועדה במעדה כלכלית,
בסחונות, סוציאלית-קולוניזטורית ובמיתוחית. הועדה תמכס על "סקר
המחבורה" המקבצ ע"י B.C.E.D.M לבגי אותו תסס עליו צורך
הסקר. במיתוח ובסקוליה חזק הועדה לאסונה לבגי סור המוכלוסית,
תמכס הועדה על הסלוח כוכ למזור אוכלוסית. כן תמכס הועדה
על חתית גדול הרכב כפי מחברה הסקר מצביעה עליו.

(ה) בנוסף לפרויקטים "לבצוע", תמליץ הועדה על פרויקטים למכנון וסקרים
אחר סור תקופת הסלוח יהיה צורך לבצעם באמצעות חברות חרז. בין
בוטאי המכנון יכלל מכנון "מיתבי איילון".

(ו) הפרויקטים לבצוע יקובצו לקבוצות הבאות:

(1) בנית כבישים מהירים - דהיינו כבישים סנסת המנופה הרעפה בין
חתי נקודות יסוב סצדיק סלילת בנית ללא
מיתוח במיתוח. *מיתוח מיתוח*

(2) הרחבת כבישים קיימים או סלילת חדש - כמנוקציה סל באה סנועה.

(3) סקור כבישים קיימים - כמנוקציה סל מצב האיתוחי

(4) בוטאי מבורים בכבישים קיימים, דהיינו ססור מבורים כנון גמרים
צית או צורי ביליי, מקומות ססוכנים סכחית במיתוחית, עוקפי
צרים וכד'.

(5) סלילת כבישים חדשים במסור קולוניזטורית.

(6) סלילת כבישים חדשים סנסוקים בסחונות.

בקבוצות הנ"ל יכללו כבישים קורקרים ארציים, הן כבישים מזוריים וכבישי גישה
והן אוביקטים "טמי קירוביים", והיינו, כבישים ארציים ו"בוטיים" הנבנומים או חוצים
הטמחים הקירוביים.

(ז) הוקדה הטקסופיה הכלול בתצפומיה סקיף "רכישה פיוד". במקיף זה לא יכלל פיוד
הדורש לבצוע העבודות, אלא רק פיוד עזר ופיוד מקום וכו'; כדוגמה כלוח שלב א'.

3. הוקדה תגיש הצעומיה עד 15 ביוני 1965.

4. היקף בקשת המלווה נקבע בנפרד.

5. עד סטר הודיע שהנושא כולו יועלה לדיון בוקדה קליטנה לענייני כבישים.

18/2/11

Handwritten signature

4. 200 2232 1/2
 13 1/2 1/2 1/2 1/2

1891

25.65

12

~~שם~~ ת.ר.נ. וכל מה-ג'ה
 כ.ר.ר. ל. ע.ב.נ. מ.ר.ר. ל.ר.
 מ.ר.ר. מ.ר.ר. ל.ר.

Q. D.

3/1/65

הסתמכות על השוק

מאת ד"ר מיכאל גורן

כיום מוטיביות מבטלה באמצעות הנדסה דדוקטיב של העורך בתקציב הממשלה שיכולה להתבצע רק על ידי קיצוץ אספק בתקציב הממשלה.

ב) מעבר לסיפא של שער חליטין יידי. סיפא כזאת משונה באופן אוטומטי את היצוא ליבוא סחורי התוצרת וכן נפתרת בעית הפער בין מאזן הסחורה. בין הראוי להגדיל סגס סחור המלחה במדינות כלליות נאותה וגם המעבר לשיטה של שער חליטין יידי. מוטיביות קרובה לזו השיטות החיות מלוח בתחילת רות של מדינות עם מדיניות יבוא האגוד המקצועי יעצור לוחות על ההוצאה לאינדוסטריה הנבצעת מתחילת רות מוצרי היבוא. אחלה יעלה שער הצבורה הממשלה חילוף להקטין את הערך בתקציבה. וכך ייבנס המסע טוב להחליף של אינפלציה שאין לו סוף. הנגנה כלכלית שאינה מוכנה להסביר לעם שפירות דורש קרבן. פוסקת במחאה הציבור.

עיוורון דעירה באמצעות הוויזות
לכסוף, כמה מילים על הפוטנציאל תאגודי בשחח ארדך. כעתיד הלי רחוק יסנה העם הקורדי כ-15 מיליון נפש. עליה מברית המועצות אינה נראית באיפן. טעמים דווקא. כי רבע מיליון יהודים עשויים לעלות לישראל באמצעות המצוקה. ואשר ידלה מטר זה, יסאר למעשה מקור אחד לעליה — יהודי אר"י. אם נבטייר לעצור בשביל העסקלק בו או נמצאים כעת, יגדלו העיוותים בו ככלכליים במדינה. יקטן חושש הקרע. ילך ויחשבת יותר ויותר משמר ה"צבורה. — יורע מצב הטרוריות ה" ציבוריים. עד שניה מדינה לבנטיי ניה סגורה במסחה של סוציאליזם.

שונה כי סכבור שלמות המיגור ההכרחי-כלכלי יעלו לי כאן יהודים בני הדור הצעיר כי אחרים בגלל ערעור רוחניות של ישראל. רוח אינה צומחת במשטר כלכלי ספגה. רוח וכלכלה מודרניות הולכים כינו יד ביד. הוויזיה הרר הנית באוניברסיטאות אמריקאיות אינה נפלת מוויזיה הרוחנית כי אוניברסיטאות ישראליות, שלא לי דבר על יצירה מדעית וטכנית. יותר מזה, מי סכבור שלמות א' היתרון שלנו בשדות הכלכלה הרוחנית ישראלי יהודים בני הדור הצעיר אר"י שסוף שכאן מבחינה נפשית הם יריגשו יותר טוב — משלה את עצמו. ההלגשה של הפרט נוגדת סככול של גורמים. ביניהם גורם הרווחה והופש כלכלי אינם מבטי לים. ואינם פחות חשובים מוגורי כים של סביבה יהודית.

אם נרצה שיעלו לישראל רבבות יהודים בני הדור הצעיר באר"י, עלנו לעלות על הדרך הצעיר. אם תוך עשר שנים נפתח בארץ משק מודרני עם ספרכת מסים רציונלית, שירותים העומדים על רגל בידלאר מית — ומשטר צבורה כדוגמת אר" צות הרווחה, ייתכן שלא אחרנו את המבצע, משום שליהודים בני הדור הצעיר באר"י צריין יש זיקה לי ישראל. אם נמשיך במסחה הקיימת, משנו להתנגד למדינה לבנטייית עם משק פחות בה הים שניים-שלושה מיליונים יהודים. במחד של ורים.

עולה על ופער המבצעת במאמציה הקרן למבוא לו סקום צבורה חדש. קיטה כזאת מבטלה את נייחות כח האדם ולכן מביאה למסכסום כל יידי ויל תחלוקת מסום סחור באר"י או טמסי מביאה את המועד למקום ה" צבורה בו ערך התרומה שלו כעת ילך הויגור הוא מסכסולי מסיסה זו נהנה מסופו כל דבר גם הסועה. כי תואי שהעבר צבור לערך התרומה הויגורית של העובר — כמחיצ בי ארצות הרווחה.

ב) י" לאסור באמצעות חוק של סביבות כשרותים חרונים של ה" מדינה כנון דואר ומכס.
ג) י" לאסור מדיניות מתקבע את שער הצבורה בתחומים בערכי שיק הצבורה.

שכר והוצאות
דוגמא לדר הוא הסחבור ברוטאים ביסובי ספר בעיה זו היתה נפתרת פוטן אם היו משלים את מסכורות של רוטאים ביסובי ספר ומעלים פחות. או מקטאנים את סכום של רוטאים אחרים. אבל במקרה זה אי סומים היסורואיגיה בשכר הרוח אים ומסכמים אידאולוגיות עלול להביא למדינה חמורה בחושש ה" פרט כבר כיום מברכים על חוב הרוטאים לשבת שנה אחת בשוב ספר. חוב כזה, אם יקרא יחזה סגירה חמורה בחושש הפרט. והפרט הזה היום הוא רוטא. ומחר יהיה מ" הגדל או מורה. בין השאר, דמקור" סיה מירושלם שהפרט הפסי לבחור את מקום צבורה. הוצאות מסל"י ה"ח שאינה נוגדת את הדמוקרטיה. עירושט שהמדינה מבטלה את ה" תשלום לרוטאים ביסובי ספר אם הממשלה מבטלה שיש להגדיל את מסכר הרוטאים ביסובי ספר. חקיקת חוק המחרים רוטאים ללכת ליסוב ספר. ולוא רק לשנה אחת. מירושלם לא חלוצית סכסכות. ולא חלוציות עצמית. כמין יורע.

ביסובי ספר להגדיל שחפער במאזן הסחורי שלנו. שכולם דשים כי הוא היסוססום ולא המהלה של המסע. המסע לוקח במערכת מיסים סעוהות. כשרותים לקיים ובמסטר צבורה שאינו מאפשר יעול תחלוקת כל האדם בצורה אוטוסיבילית. המסע לוקח גם ח"ך סטנדרטיו הכלכליים שנים סוכנים לתת לו אגור. במחא אר"י. אם נתקדם לקראת מדינה יחלת לפי הקיים שותחת לעיל. יגבר פרוין. חמבר נרומת הון פרטי לי י"ך. מה יביא לנידול היצוא וה" ילת היצור של מוצרים מחלופי לוא. כשונה הקצ, צמצום הפער מאזן התשלומים יכול להיעשות כי חת משתי תרומים הבאות:

1) פיתוח המלוה במדיניות אנסי ונפלציונית מובחנת. באמצעות מדי

מסכה להגברת הייצוא. להצדקת יידי רות כח האדם היסובי סביבות פראיות. יעצור אותנו סחור מיל לקראת הוויגו מדינה שער מודי ניה. אפשר להסיק נורמליזציה זאת באמצעים הבאים:
א) י" לבסל את הסיטה ליה פיסורי יעול כרומים במספר כמפי גדול לעצבד הויגו לשלם למוי פיר מדיין. מסלים סיטה זו י" לעצור את הסיטה המדינה כדור ארצות הרווחה ליה סכבורים וצורכים מסכמים אהוז מסרים לקרן מסכלות. וכי אר"י העובר סחור כי אחרים י"י

מסכורות והספוד מסלים באוזן סכום. אם י" צורר כמפיו יעול — המצבד מסכר את המרוא. כמלי נפית איתו. ומכיל להחליף בת"י נגדות של ואיגור המקצועי. והספוד סככל תשלום שבוני מספרן המסכלי ה"ח עד העלמי במסום צבורה חדש. הקיור הקרן הוא גם לעצור למוי ס"ל לחפש סקום צבורה חדש. וקבלת ההחלטות כחקרן סותחת בדיחוף י"י

עוד מוצרים יחשפו בפני יבוא מתחרה

דיון על כך יערך ביום ב' הקרוב

— מאת סופר, "הבוקר" לעניני כלכלה —
חלקי הילוף למכוניות, מוצרי מקסמיל שונים, סביקים, קונסטרוקציות ומזוני אור ויהי בין המוצרים שידיו על חשיפתם ליבוא מתחרה ייערך בישיבת הוועדה הצירובות המיעטת להגנה על תוצרת הארץ, שתערך ביום שני הבא בירושלים.

מוצרי המקסמיל המיוצאים להישות
מוצרי המקסמיל שמגיעים לה"ר מס הם כרמלק ובסוגים מספר מר עקים והיקף סחורים כמיליונים) מוצרי מויקו ישרא (1100 מיליון) 16 מיליון ל"י. רמגים. להעצא מרבי: מילון הספרן (150) 3.5 מילי י"ך טמסי צמר (150) 7 מיליון טמסי סוכסטים (28 מיליון) 2 מיליון סוכים אקריליים (90 מר על) בדי צמר סוק ודמסי 650 מיל. מחזור 7.5 מיליון.

כן ייבא ליריח דבר השיטה של ע"ה המוצרים החשמלים. המצפיק כיום 500 פרעל השאחרי 12 מיליון ל"י לסנה. ענין דב יעצור גם הוויגו בחשיפת ע"ה המבנים מחלקים מר רכבים (קונסטרוקציות). המצפיק 2500 מיליון ומחזורי השנה 25.5 מיליון לירות. יורע גם בחשיפת ע"ה מוצרי הארד המבנים מרמז. הענף מסיק 170 פרעל ומחזורי 3.65 מיליון לשנה.

בין המוצרים האחרים שיעלו לר י"ן בישיבת הוועדה יהיה אכסוריו יאקטים לצנאות. מכונות ומכשירי תשל לריתוך והלחמה. מכונות לי חקלאות ולנגות. שטיחים מסוגים שונים והגם מיליות מסוגים שר גם. אטק גפרית חקקי יאצורים שונים אחרים שהיקף יצורם קטן.

אם נרצה באסח ובחסיס לעלות על דרך העלך. נצטרך להסתפר יותר ויותר על השוק ועל יכולתו לקבוע מחירים לסי הנאי התעצ והמיוסם ונצטרך להשתחרר מהמסכר את מסמלה צריכה לקבוע את מחירו של כל סריס — מסרוד ועל עד גבינה צוים. עזר זה יעצור להיות מלוח בוהיקת חומים וגד קרטלים והעידון ההחרות ויעול המפעלים באמצעות השיטה הוצור. השיטה היצור הספר מי וסבירת פרסלים ווי ידע יעצור סת לא נילתה בו ההנהגה הכלכלית לא יונת ולא אסוף. בהוצאות נעשה פעט מאר להשיגת היצור המקומי ובחרבה מפרים במקום להחם

קרטלים נחנה להם הממשלה נשי סנקא חקיקת הנכיה לפקח על מח" י" מוצרים מסוכמים היעלים באסר תבולת ההגנה על השכר לאינוקס מה שזאכר במאסר הקורם בקסר למכוניות חסיסים. רלבובי וגם במעף ה"י

גרמרוצות של משמר העבודה
גרמרוצות של משמר עבודה ב"י

מחין נכמה להשלים את חשיפת הסללת עד לאקטסור שנה זו. כמל שהסמית בשחחו חער ספיר. הולט כי היצובת תבאה וכן זו שלאחרית ימסכי יום שלם. ולא שחמים ככל קימל עד סח. ערר המוצרים ששל חשיפתם יתגול הוויגו כיום שני ה" בא ספר 144.1 מיליון לירות. והם מסיקים כמל 200 מיליון.

ענין דב מוצרי ביחור הוויגו ח"י פ"י על חשיפת חלקי החליף ליבוא מתחרה. כמכר. חרדיו כסוד המכר ה" ההוצאות למני כאלמה שבר שות כי עקב אי כבינה היצורים בענף להתארגן חילט את יצורם. תחליט. חרדת משנה להביא ליריח את התצעה לחשוף חסיים להכב אים ברמרי החסר של תנהלת ה" מסרד לסדר הוויגו של חשיפת צור. כי אם חשמי החלפים. לפני חר"י לת היבוא יגישו היצורים חכיות משיות להתארגנות. לשם שיוק מ" שותף. ריכית חר"י תלם כמחמן סעות ימיר. חסיים נהלת מסרד המסחר והחשפת לקופיה את ב"י צרנה העפשי של החשיפת עד כה סחינות נהלת המסרד הוויגו ח"י יצורים כעת הצעות דרך חיל (אר"י ו"ן יצירי החלפים). אך סל ההצעות כולל ההצעה נחתה. לא ענו על חר"י שיות. לסי נחתה המסרד. של ס"ק הנוף 1360 עורבים והיקף מ"י יורו הננוי 26.5 מיליון לירות.

האוצר

ירושלים י"ח בניסן תשכ"ה

20.4.65

12/2/11

אל : מר ב. בסין, מנהל מע"צ
מחוז הממונה על החקייבים

הנדון: כביש באר-מנחת - אילת

בא להעביר מנום של 500,000 ל"י ל"מקדמות"
ע"ח עבודתם עבודתם בכביש, כחלק מהמסדר הכללי
שחשב לבני מחיר ומימון העבודה.

ב כ ר ה,

פ. זנדברג

העמק: מר ד. בן יהודה, מחשב הכללי

26.6

לשכת שר האוצר

סיכום פגישה שהתקיימה ביום 19.4.65 בלשכת שר האוצר בירושלים

נוכחים: - השר פ. ספיר, מ. זגבי, א. אגמון, צבי רכטמן מ"סולל-בונה",
איש שלום - ראש העיר ירושלים.

נושא הדיון: - אשואי לסלילת כבישים לעיריית ירושלים - הבטחת שר האוצר
לסייע לעירייה בהשגת המימון לבני סכום של 1 מיליון ל"י.

הרקע: - "סולל בונה" נתן לעיריית ירושלים הלואה צמודה בסכום של 1 מיליון ל"י
לחקופה של 7 שנים, למטרה הנ"ל.

סוכם: - א. החשב הכללי יקציב ל"סולל בונה" מיליון ל"י מחשבון
השוטף בין הממשלה ו"סולל בונה".

המקדמה הנ"ל תינתן בשני שיעורים: הראשון בתודש זה והשני
בפברואר 1966. תנאי המקדמה (רביית וכו') יהיו זהים לתנאי
ההלוואה שחיתן "סולל בונה" לעיריית ירושלים.

ב. הסכום הנ"ל יוקטן בשיעורים שווים, במל שש שנים כל פעם
בכ-170,000 ל"י, מההתחשבות עם "סולל בונה".

ג. למען הסר ספק - לא יוקצב תקציב לשם מימון הנ"ל.

מנחם קירשנר

Handwritten signature

4/4/65

12/2/11

~~16/2/2025~~
~~14/2/2025~~

:087

הבדור: מקור לעולם שם - צמח

[illegible]

10/10/10

[illegible]

Q. 4. 65

12 1/2"

תיק מס:

2. 1. 200, 1. 1. 15 x 24: 28

מאת: ד"ר יעקב יצחק

הגדרון: קבר בנה ע"פ א' ח' 1965/66

לשם שיהיה ידוע, שכל
הענין הזה, הוא רק

(Faint handwritten notes)

בבית

1961

משרד הביטחון - אגף הכספים

הקריה כ"ח באדר ב' תשכ"ה

1 באפריל 1965

כא - 16

מר א' זוננשיין

חשב מחלקת עבודות ציבוריות

רחוב לייקולן 3

ת ל - א ב י ב

הנדון: מביש לדימונה

מכתב מס* 6(83) מ-29.3.65

1. מאשר בחזרה קבלת מקורה סילוקין בסך - 100,000 ₪.
2. בשנת הכספים 65/66 נעביר לך - 350,000 ₪ נוספות בחתום לקצב ביצוע העבודה וכפי שהכסף יהיה דרוש לך.
3. אין לנו כל הקצב נוסף מעל לסכום הנ"ל ולכן לא נוכל לממן יותר.

ב ב ר כ ה,

י"ג גורן

ראש אגף הכספים

העתק: אל"מ קשהי - המנהל הכללי

משרד האוצר/אגף התקציבים - מר ש' טר-שלום

מחלקת הגזברות

מ/א/ג/ה

יב/ממ