מדינת ישראל
רשות המיסים

אגף התקציבים - כרטיס כרך ג'

4678 / 12 - ג

מס פרט: 466028
31/07/2013

מס: 80.14/1 - 940
02-107-08-02-02

מקור הכנסה בחו"ל מס' 1

18/2/11

מס' 1

האוצר

ירושלים ט׳ בניסן תשכ״ו
30 במרץ 1966

18/2/11

לכבוד
מר י. צור
יו״ר הדירקטוריון
קרן קיימת לישראל
ב א ן

א.נ.,

הנדון: **בביש גישה ליד קנדי**

לפנן הסדר, הריני מעלה על הכתב את הסיכום ביניכו בענין מיסוס הבטחת ראש הממשלה בדבר בנית כביש גישה ליד קנדי ע״ח הממדינה.

1. הכביש יבוצע השנה ע״י הקרן הקיימת.
2. אגף התקציבים יתחיב לכך כי סכום מתאים לביטוי הוצאות ביצוע הכביש ייכלל במסגרת הצעת תקציב הממדינה לשנת 196/68, ויאשר זאת לקרן הקיימת בכתב.
3. הסכום ייקבע בצורה גלובלית, על יסוד אומדן הקק״ל, לאחר שהוא ייבדק ע״י אגף התקציבים. אומדנכם יועבר אליכו, בימים הקרובים.

בכבוד רב,

ז. אלנבוגן
סגן הממונה על התקציבים

העתק: מר ע. קמיר, עוזר בלכלי לראש הממשלה
מר ע. מסר, מנכ״ל משרד העבודה
מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים

זא/מפ

מדינת ישראל
הארצר, אגף התקציבים

ירושלים, 20.3.66
מספר, 58

18/2/11

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

הנדון: שינויים בתקציב לשנת 1965/66

שר העבודה מציע את השינויים הבאים בתקציב מדדו ושר האוצר מוכן לקבל הצעה זו ומבקש אישורה של ועדת הכספים של הכנסת לכך, בהתאם לסעיף 8 וסעיף 5 לחוק התקציב לשנת 1965/66.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:-	שינויים ל:-	הקטנות	הגדלות
		ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
72	פיתוח כביעים ושיקומם				
7201	כביעים וגברים ראשיים				
101	סדום-אילת	5,619,000	6,377,000		758,000
103	ערד-שפך זוהר	721,000	474,000	247,000	
104	נתניה-חדרה	3,250,000	2,113,000	1,137,000	
104/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)150,000		(-)150,000
106	אשדות יעקב - גשר	308,000	458,000		150,000
110	טירת-חיפה (בטול הפרט)	68,000	-	68,000	
111	מוצא-ירושלים	1,316,000	1,000,000	316,000	
112	חולון-אזור	202,000	272,000		70,000
113	תל-אביב-גהה	291,000	462,000		171,000
113/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-) 81,000		(-)81,000
114	צומת אשדוד - זכר דב	6,000	226,000		220,000
116	תל-שוקת-ערד	557,000	672,000		115,000
121	גשר על נחל פטיש (בטול הפרט)	400,000	-	400,000	
122	צומת מכובים-צומת אזור (בטול הפרט)	3,000,000	-	3,000,000	
122	צומת גהה-צומת אזור (פרט חדש)	-	3,000,000		3,000,000
123	מטעף המפרץ-קרית ביאליק	1,000,000	550,000	450,000	
130	גהה-גלילות	532,000	832,000		300,000
132	טער הגיא-שואבה	1,200,000	100,000	1,100,000	
133	ריבוד צמתים: אזור, בית דגון	125,000	126,000		1,000
134	קרית-גת באר-שבע: גשר על נחל אדוריים (בטול הפרט)	300,000	-	300,000	
135	כביש מפלסים: גשר על נחל שקמה (בטול הפרט)	150,000	-	150,000	
136	כביש מספר 3: גשר על נחל שורק (בטול הפרט)	100,000	-	100,000	
7202	כביעים ויזוריים וכבישי גישה				
101	כפר חבור - יבניאל	750,000	812,000		62,000
105	טער העמקים אלוני-אבא	45,000	76,000		31,000
106	דיר חנא-עילבון	42,000	52,000		10,000
110	כפר זיתים-מטעף סבריה	200,000	378,000		178,000
111	רמות נפתלי-סיבוב דישון	200,000	149,000	51,000	
112	אחיהוד-שפרעם (בטול הפרט)	200,000	-	200,000	
113	צומת ירוחם-צומת דימונה	300,000	200,000	100,000	
114	בית קמה-בית הגדי	400,000	380,000	20,000	
115	כביש ראש העין	150,000	74,000	76,000	

2/.

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:-	שינויים ל:-	הקטנות	הגדלות
		אלפי ל"י	אלפי ל"י	אלפי ל"י	אלפי ל"י
130	הכנסות ביטוח לישובים, לישובים חקלאיים ולאחרים הסתדרותיים	1,925,000	5,492,000		3,567,000
130/60	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)50,000		(-) 50,000
130/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)3,517,000		(-)3,517,000
131	כביסי גיטה לישובי מעוטים	350,000	850,000		500,000
131/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-) 400,000		(-) 400,000
132	כביס לבורזין	66,000	28,000	38,000	
134	צומת ראש-העין-מכריה	224,000	909,000		685,000
135	צאלים-גבולות (בטול הפרט)	59,000	-	59,000	
137	רעים-גורים (בטול הפרט)	10,000	-	10,000	
138	ניר דוד - השפיה	95,000	160,000		65,000
138/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)65,000		(-) 65,000
139	שלה	199,000	255,000		56,000
140	להבות הבשן - שמיר	150,000	90,000	60,000	
142	כסרא-גת	1,460,000	1,006,000	454,000	
7203	כבישים מקומיים ואחרים				
108	עבודות עבור גופים ומוסדות	1,000,000	1,500,000		500,000
108/61	הכנסות ממשרדי ממשלה	500,000	(-) 750,000		(-) 250,000
108/91	הכנסות מגורמים אחרים	500,000	(-) 750,000		(-) 250,000
7204	שיקום כבישים				
101	רמלה-צומת שמשון (בטול הפרט)	297,000	-	297,000	
102	פתח-תקוה-רמתיים	81,000	163,000		82,000
103	עכו-פרוד	153,000	170,000		17,000
104	חדרה-עפולה	1,950,000	2,164,000		214,000
105	עפולה-גשר	500,000	100,000	400,000	
106	שדה-בוקר-מצפה רמון	12,000	69,000		57,000
113	אזור-אשדוד	137,000	142,000		5,000
116	טייסים-לוד (בטול הפרט)	11,000	-	11,000	
118	עוקף קרית גת (פרט חדש)	-	627,000		627,000
119	מכחה-כנרת	1,500,000	1,850,000		350,000
120	כביש אבא-הלל מילבר	500,000	85,000	415,000	
121	אשקלון-אשדוד	759,000	1,930,000		1,171,000
123	נצרת-עפולה (בטול הפרט)	70,000	-	70,000	
124	חיפה-מבריה	187,000	7,000	180,000	
128	באר-שבע-דימונה	96,000	646,000		550,000
128/61	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)350,000	-	(-) 350,000
129	צומת מגות - צומת אחים	500,000	1,549,000		1,049,000
135	כביש 13 - נמל אשדוד	1,306,000	1,956,000		650,000
135/61	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-) 500,000		(-) 500,000
135/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-) 500,000		(-) 500,000
136	צומת אחים-בית קמה	2,000,000	2,990,000		990,000
137	קרית-גת-אשקלון	608,000	1,058,000		450,000
145	מרר-צומת גולני (פרט חדש)	-	800,000		800,000
145/61	הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-) 800,000		(-) 800,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
101	מדידות ותכנון	1,579,000	1,286,000	293,000	
105	מקר תחבורה הדרום (בטול הפרט)	227,000	-	227,000	
106	תכנון חוץ (בטול הפרט)	24,000	-	24,000	
7206	השתתפויות והכנסות				
101/61	השתתפות הקרן למניעת תאונות	(-)1,200,000	(-)1,485,000		(-) 285,000
		10,253,000	10,253,000		

במקביל לכך יחולו שינויים הבאים בתוספת השלישית:

72	פתוח כבישים ושיקומם				
7201	כבישים ונתיבים ראשיים				
104/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	150,000		150,000

מספר הסעיף	הפרטים	שינויים מ:-	שינויים ל:-	הקטנות	הגדלות
		אלפי	אלפי	אלפי	אלפי
113/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	81,000		81,000
7202	בבישים איזוריים וכביש ביתי				
130/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	3,517,000		3,517,000
131/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	400,000		400,000
138/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	65,000		65,000
7203	כבישים מקומיים ואזורים				
108/91	הכנסות מגורמים אחרים	500,000	750,000		250,000
7204	תיקון כבישים				
135/91	הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	500,000		500,000

דברי הסבר:

השינויים המוצעים נובעים בעקרון:

1. הגדלה בהיקף העבודות שהתאפשרה ע"י מימון גורמים אחרים.
2. קידום עבודות מחד והאטה או דחיה בביצוע מעולות אחרות מאידך.

בכבוד רב,

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מבקר המדינה (2)
החשב הכללי, מח' הדיווח והחשבונות
חשב מ.ע.צ.
מרכז תקציב המיתוח.

/חמ

מדינת ישראל

ירושלים, באדר תשכ"ו
18 במרס 1966
מס' 63205/1

18/2/11

אל: חברי הועדה העליונה לכבישים

מאת: יו"ר הועדה

הנדון: <u>תקציב פיתוח כבישים לשנת 1966-67</u>

בהמשך לדיון האחרון שהתקיים בועדה העליונה לכבישים בישיבתה מיום 15 בפברואר 1966 ובעקבות קיצוץ התקציב לפיתוח הכבישים בסך של 5.5 מיליון ל"י - כפי שהוחלט עליו בממשלה בשלבי הדיון הסופיים על התקציב לשנת 1966-67 - נערך דיון חוזר על פרוש ביצול התקציב.

ברצוני להביא לידיעתכם השינויים כפי שנקבעו:

א. בהתאם להמלצת ועדת הכבישים העליונה הוחלט לבטל סלילת כביש ערקף חדרה בשנת תקציב זאת. התקציב שמתפנה מכך ילקח להמשך סלילת כביש חדרה-חיפה כלפי צפון, בסגמה להשלים עוד השנה הקטע עד סביבות בקודה הנמצאת ממערב לפרדיס.

ב. לדחות ביצוע זיפות כביש באר-סבוחה-אילת עד אשר יווצרו תנאים תקציביים להמשך העבודה.

ב ב ר כ ה

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין, מנהל מח' עבודות ציבוריות
מר מ. שוהמי, סגן מנהל מח' עבודות ציבוריות

מדף 908

משרד החינוך והתרבות
אגף העתיקות והמוזיאונים
ת"ד 586

ירושלים י"ד באדר תשכ"ו
6 במארס 1966

פ/עכו-תל עכו

אל: סגן מנהל מע"צ, המשרד הראשי, תל-אביב, ת"ד 20101

מאת: מ. פראוסניץ, אגף העתיקות והמוזיאונים, י-ם

מר שהמי הנכבד,

הנדון: קטע עוקף עכו - כביש חיפה - ראש הנקרה

אני ממהר להשיב למכתבך מיום 23.2.66. לפי ההסכם שעליו אתה מסתמך - והנני מצרף למכתב זה העתק ההסכם - היינו צריכים לקבל את תכנית סלילת הכביש לפני שנת התקציב השמשפת לשם פנייה לאגף התקציבים בעוד מועד למימון החפירות הארכיאולוגיות הדרושות - לא קבלנו הודעה.

אחרי בדיקה של שטח של הקטע החדש המוצע הנני מודיע שלצערנו אנחנו חייבים להתנגד להווי המוצע. רשת פסי הרכבת הוכנה ונסללה על הגבול המערבי של תל עכו במטרה עוד לאפשר לרכבת מעבר וגם לשמור על שלמותו של התל שהוא אחד התלים החשובים ביותר בארץ ומזרח התיכון כולו. אגף העתיקות אינו יכול להסכים למגיעה ולנזק החמור של תל עכו כתוצאה מסלילת כביש ברוחב של 50 מטר, כולו על שטחי עתיקות - תל עכו.

ב ב ר כ ה,

מ. פראוסניץ

העתקים: האוצר, מנהל אגף התקציבים, י-ם
חשב, מע"צ, משרד ראשי, ת"א
ד"ר א. בירן, כאן
מר י. בן יוסף, שבי-ציון

ה ע ת ק

אל: מהנדס מחוז ת"א והמרכז, ירושלים, חיפה, הדרום והצפון
מהנדס ראשי לכבישים

מאת: מחלקת עבודות ציבוריות, המשרד הראשי

תל-אביב, י"ד בכסלו תשכ"ה
19 בנובמבר 1964

הנדון: כבישים - סלילה - עתיקות.

סוכם עם אגף התקציבים ועם אגף העתיקות שלהבא ימומנו כל הסקרים והחפירות באתרים הארכיאולוגיים, המהווים מטרד בבצוע עבודות כבישים על-ידי אגף העתיקות ישירות.

לשם כך יש להעביר למנהל אגף העתיקות את תכניות העבודה לסלילת הכבישים מבעוד זמן, על מנת לאפשר לו להסדיר את החפירות, במידה ויהיה צורך בהן, תוך תאום אתנו, במגמה למנוע עכובים בעבודה.

הסדר זה נכנס לתקפו החל מ- 1.4.65.

ב ב ר כ ה ,

(-)

מ. שהמי
סגן מנהל מע"צ

העתק: ד"ר א. בירן, מנהל אגף העתיקות
מנהל מע"צ
חשב מע"צ

העוצר

ירושלים, ח' באדר תשכ"ו
28 בפברואר 1966

18/2/11

א ל: מר ב. בסין, מנהל מע"צ

מאת: סגן הממונה על התקציבים

הנדון: <u>זכרון דברים מפגישתנו ביום 27.1.66</u>
הסמך: זכרון דברים מהישיבה בחתימתך

הנני מתיחס לסעיף 2 של סיכום הדברים הדן בחלוקת תקציב ארגון תכנון ופקוח כבישים בין הפעולות. על פי הצעתו של מר שהמי הסכמתי לראות בתכנון הכללי, שלא נתן ליחסו לעבודות אחזקה או פיתוח, משימה מיוחדת ונפרדת מפיתוח והחזקת כבישים, זאת במידה והדבר יידרש ע"י מע"צ.

אולם באשר לענין ההתדיינות המיוחדת והנפרדת לגבי התיקרויות בפרסי הארגון, התכנון והפקוח, היה לי הרושם כי קבלתם בשתי התיקרויות האפשריות בנושאים אלו הנן מבוטלות לעומת היקף פעולות הפיתוח והחזקת הכבישים, וכי פרישת העצבים הכרוכה בהתדיינות זו אינה שווה את הענין.

לפיכך הבינותי כי דרך הדיון בפעולת התכנון והפקוח יהיה זהה לדיון בשאר היחידות המשרתות את הפעולות והמתמנות על ידן.

ב ב ר כ ה,

ז. אלנבוגן

העתק: מר א. זונגשיין - חשב מע"צ
מר מ. גולן - סגן מנהל מע"צ
מר מ. שהמי - סגן מנהל מע"צ

מפעלי ים המלח בע"מ
DEAD SEA WORKS LTD.

COPY - העתק

27.2.66 ר' אדר תשכ"ו

לכבוד
שר העבודה
משרד העבודה
י ר ו ש ל י ם.

28. 11. 1966

שר נכבד,

נודע לי שמשרדך דן באפשרות לצמצם בעבודות כביש מדום-אילת, בעקבות אמצעים במקציב. אני מבקש להעלות לפניך את התביעה לסיים את סלילת הכביש הזה אחת ולתמיד. בזמנו התחייבה הממשלה לגמור עבודות אלו עד סוף שנת 1963. בעקבות זאת הוחקנו מחקנים באילת, נרכש רכב כבד להובלת מחצבים לים מדף והנסיעת כיום על חלק מכביש גסור וחלק מחכביש הישן גורמת לבלאי ברכב, להארכת מדרך ולקשיים רבים. אני סבור כיש הכרח לגמור את העבודה בכל מהקדם על-מנת לא להעמיס קשיים על היצוא דרך אילת שהוא בין כה וכה קשה בגלל מיבות שונות.

מרשה לי לשלוח העתק ממכתב זה לשר האוצר, שר המסחר והתעשיה וכמן שר המשטרה.

בכבוד רב

מ. מקלף

שר האוצר

מדינת ישראל

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

תל-אביב, 5 באדר תשכ"ו
27 בפברואר 1966
מס' 22/10/18

הנדון: שנויים בתקציב המאושר לשנת 1965/66.

... רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת הכספים 1965/66 מס. 10 מיום 27.2.66.

השנויים המבוקשים בבקשה זו נובעים:-

1. הגדלה בהיקף העבודות שתמומן ע"י הגדלה מקבילה בהכנסות.

2. שינויים באומדנים לביצוע העבודות תוך כדי מהלך הביצוע.

3. שינויים בקצב בצוע העבודות.

הבקשה כוללת את תוספת התקציב שאושר לנו בזמנו כדלהלן:-

סעיף 72.01.122	צומת גהה - צומת אזור	200,000.- ל"י
" 72.01.137	צומת טייסים -צומת מסובים	800,000.- "
" 72.02.130	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים היסטוריים	200,000.- "
" 72.02.131	כבישי גישה לישובי מיעוטים	290,000.- " (כולל -.40,000 ל"י עבור כביש גישה לכפר נין).
" 72.02.143	כביש לזרעית (פתוח הגליל)	1,000,000.- "
	סה"כ	2,490,000.- ל"י

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

מדף 908

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

תל-אביב

באדר תשכ"ו
בפברואר 1966
22/10/18

הנדון: שנויים בתקציב המאושר לשנת 1965/66.

... רצ"ב בקשה לשנויים בתקציב המאושר לשנת הכספים 1965/66 מס. 10 מיום 27.2.66.

השנויים המבוקשים בבקשה זו נובעים:-

1. הגדלה בהיקף העבודות שחמושן ע"י הגדלה מקבילה בהכנסות.

2. שינויים באומדנים לביצוע העבודות תוך כדי מהלך הביצוע.

3. שינויים בקצב בצוע העבודות.

הבקשה כוללת את תוספת התקציב שאושר לנו בזמנו כדלהלן:-

סעיף 72.01.122	צומת נהה - צומת אזור	200,000.- ל"י
" 72.01.137	צומת מייטים - צומת מסובים	800,000.- "
" 72.02.130	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים היסטוריים	200,000.- "
" 72.02.131	כבישי גישה לישובי מיעוטים	290,000.- " (כולל 40,000.- ל"י עבור כביש גישה לכפר נין).
" 72.02.143	כביש לזרעית (פתוח הגליל)	1,000,000.- "
	סה"כ	2,490,000.- ל"י

א. זונגשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

מדינת ישראל

העבודה **מ.ע.צ.**

המשרד / היחידה

בקשה לשינויים בתקציב המאושר

התאריך	
27.2.66	
מספר	10

חשב מ.ע.צ.

חתימה

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר.

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

~~הקטנה~~ / פיתוח

מס' אגף התקציבים

אישור תקציב	שנת הכספים	סמוכין:	תאריך האישור	מס' האישור

	הסעיפים	שינויים מ: ל"י	שינויים ל: ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
72	פיתוח כביש ושיקומם				
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום-אילת	5,619,000	6,606,000		987,000
103	ערד-שפך זוהר	721,000	474,000	247,000	
104	נתניה-חדרה	3,258,000	2,113,000	1,145,000	
405/91	נתניה-חדרה-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)150,000		(-)150,000
106	אשדות יעקב - גשר	308,000	458,000		150,000
110	טירה-חיפה(בטול הפרט)	68,000	-	68,000	
111	מוצא-ירושלים	1,316,000	971,000	345,000	
112	חולון-אזור	202,000	272,000		70,000
113	תל-אביב-נתה	291,000	462,000		171,000
113/91	תל-אביב-נתה-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)81,000		(-)81,000
114	צומת אשדוד-זכר דב	6,000	226,000		220,000
116	תל-שוקת-ערד	557,000	672,000		115,000
121	גשר על נחל פטיש(בטול הפרט)	400,000	-	400,000	
122	צומת מסובים-צומת אזור(בטול הפרט)	3,000,000	-	3,000,000	
122	צומת נתה-צומת אזור(פרט חדש)	-	3,200,000		3,200,000
123	מסעף המפרץ-קרית ביאליק	1,000,000	550,000	450,000	
130	נהה-גלילות	532,000	782,000		250,000
132	שער חגיא-שואבה	1,200,000	100,000	1,100,000	
133	ריבוד צמתים:חולון, אזור,בית דגון	125,000	126,000		1,000
134	קריית-גת-באר-שבע:גשר על נחל אדוריים (בטול הפרט)	300,000	-	300,000	
135	כביש מפלסים:גשר על נחל שקמה (בטול הפרט)	150,000	-	150,000	
136	כביש מסמר 3:גשר על נחל שורק (בטול הפרט)	100,000	-	100,000	
137	צומת טייסים-צומת מסובים(פרט חדש)	-	800,000		800,000

מדף 4500

ד.מ. 172/1163 (5.63) 200×50

	הסעיפים	שינויים מ- ל"י	שינויים ל- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
7202	**כביסים איזוריים וכבישי גישה**				
101	כפר תבור-יבניאל	750,000	812,000		62,000
105	שער העמקים - אלוניאבא	45,000	76,000		31,000
106	דיר חנא-עילבון	42,000	52,000		10,000
110	כפר זיתים-מסף טבריה	200,000	378,000		178,000
111	רמות נפתלי-טיבוב דישון	200,000	149,000	51,000	
112	אחיהוד-שפרעם (בטול הפרס)	200,000	-	200,000	
113	צומת ירוחם-צומת דימונה	300,000	200,000	100,000	
114	בית קמה-בית הגדי	400,000	380,000	20,000	
115	כביש ראש העין	150,000	74,000	76,000	
130	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים הסטוריים	1,925,000	6,700,000		4,775,000
130/60	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים היסטוריים-הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)50,000		(-)50,000
130/91	כבישי גישה לישובים, לישובים חקלאיים ולאתרים היסטוריים -הכנסות מגורמים אחרים(פרט חדש)	-	(-)4,717,000		(-)4,717,000
131	כבישי גישה לישובי המעוטים	350,000	1,090,000		740,000
131/91	כבישי גישה לישובי מעוטים -הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)350,000		(-)350,000
132	כביש לכורזין	66,000	28,000	38,000	
134	צומת ראס-כפר זכריה	224,000	909,000		685,000
135	צאלים-גבולות(בטול הפרס)	59,000	-	59,000	
137	רעים-אורים (בטול הפרס)	10,000	-	10,000	
138	ניר דוד-רשפים	95,000	160,000		65,000
138/91	ניר דוד-רשפים-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)65,000		(-)65,000
139	שלח	199,000	255,000		56,000
140	אמסא להבות הבשן-שפיר	150,000	90,000	60,000	
142	כסרא-גת	1,460,000	1,006,000	454,000	
143	כביש לזרעית (פרט חדש)	-	900,000		900,000
7203	**כבישים מקומיים ואחרים**				
108	עבודות עבור גופים ומוסדות	1,000,000	1,500,000		500,000
108/61	הכנסות ממשרדי ממשלה	(-)500,000	(-)750,000		(-)250,000
108/91	הכנסות מגורמים אחרים	(-)500,000	(-)750,000		(-)250,000
7204	**שיקום כבישים**				
101	רמלה-בומת שמשון(בטול הפרס)	297,000	-	297,000	
102	פתח-תקוה -רמתיים (פרט חדש)	-	82,000		82,000
103	עכו-פרוד	153,000	170,000		17,000
104	חדרה-עמולה	1,950,000	2,164,000		214,000
105	עמולה-בסר	500,000	100,000	400,000	
106	שדה-בוקר-מצפה רמון	12,000	69,000		57,000
113	אזור-אשדוד	137,000	142,000		5,000
116	טייסים לוד (בטול הפרס)	11,000	-	11,000	
118	עוקף קרית גת	277,000	627,000		350,000

	הסעיפים	שינויים מ:- ל"י	שינויים ל:- ל"י	הקטנות ל"י	הגדלות ל"י
119	טבחה-כנרת	1,500,000	1,750,000		250,000
120	כביש אבאאחלל סילבר	500,000	85,000	415,000	
121	אשקלון-אשדוד	759,000	1,930,000		1,171,000
123	נצרת-עפולה(בטול הפרט)	70,000	-	70,000	
124	חיפה-טבריה	187,000	7,000	180,000	
128	באר-שבע-דימונה	96,000	646,000		550,000
128/61	באר-שבע-דימונה-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	0	(-)350,000	-	(-)350,000
129	צומת כנות-צומת אחים	500,000	1,549,000		1,049,000
135	כביש 13 - נמל אשדוד	1,306,000	2,006,000		700,000
135/61	כביש 13 -נמל אשדוד-הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)500,000		(-)500,000
135/91	כביש 13-נמל אשדוד-הכנסות מגורמים אחרים (פרט חדש)	-	(-)500,000		(-)500,000
136	צומת אחים-בית קמה	2,000,000	2,990,000		990,000
137	קרית-גת - אשקלון	608,000	1,058,000		450,000
145	מרו-צומת גולני (פרט חדש)	-	800,000		800,000
145/61	מרו-צומת גולני -הכנסות ממשרדי ממשלה (פרט חדש)	-	(-)800,000		(-)800,000
72.05	<u>הוצאות כלליות ושונות</u>				
101	מדידות והכנון	1,579,000	1,478,000	101,000	
105	סקר תחבורת בדרום (בטול הפרט)	227,000	-	227,000	
106	תכנון חוץ (בטול הפרט)	24,000	-	24,000	
				10,098,000	12,588,000

ד.מ. 1160/3580 (3.61) 50×200

18/2/11

מי בעד לפשוט את ידיו?

פרוט הצעת תקציב פיתוח כבישים 1966/67

20.2

מס'	מס' הכביש	שם הכביש	סכום	הערות
1	86	סדום - אילת	5,0	
2	13	גהה - גלילות-רעננה	4,0	
3	12	צ' כנות - צ' ראס	1,3	
4	13	אשדוד - אשקלון	2,0	
5	72	אשקלון - פלוגות	2,0	
6	81	בית קמה - צ' אחים	3,7	
7	716	צ' ראס - זכריה	1,3	
8	32	חדרה - עפולה	2,0	
9	11	חדרה - חיפה	2,0	
10	13	צ' מסובים - צ' גהה	3,5	
11	15	צ' מייסים - צ' מסובים	0,8	
12	21	מוצקין - עכו	1,0	
13	41	מבחה - צמח	1,0	
14	41	בית שאן - בית יוסף	0,5	
15	83	באר שבע - דימונה	0,5	
16	32	מרר - עילבון	0,8	
17	24	חיפה - שבריה	1,0	
18	88	ערד - סדום	0,8	
19		כבישים אזוריים	0.8	
20		כבישי גישה	2,5	
21		תכנון וכו'	3,3	
		ס"ה	39,8	

ינואר 1966

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

מדינת ישראל

ירושלים כח בשבט תשכ"ו
18 בפברואר 1966

מס' 162/63

18/2/66

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

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: תקציב פיתוח כבישים 1966/67

בהמשך לשיחתנו הטלפונית הריני להודיעך: -

א. כביש סדום - אילת

העבודה בכביש זה תתנהל בקצב כפי שנקבע בחוזה בין מ.ע.צ. והקבלן. במידה והסכום המוקצב בס"ה 5 מ' ל"י לא יספיק לבצוע העבודות שיש לבצעם בשנת תקציב 1966/67 תנתן עדיפות ראשונה לפרוייקט זה, מתוך תוספת התקציב המובטחת למשרד העבודה בס"ה 4 מ' ל"י לפתוח הכבישים.

ב. כביש גישה ערד - תשלובת כימית "ערד"

מ.ע.צ. עובדת על תכנון הכביש הנ"ל ותסיים התכנון בהקדם האפשרי. באם במשך השנה יתברר הצורך להבטיח גישה לאתר למען הבטיח הקמה בלתי מופרעת של המפעל, יופנו לכך לאלתר התקציבים הדרושים מהסכום המובטח הנזכר לעיל.

ב ב ר כ ה

עודד מסר

העתק: מר ב. בסין - מנהל מח' עבודות ציבוריות

האוצר

ירושלים כ"ג בשבט תשכ"ו
13.2.66

18/2/11

אל : מר ע. מסר, המנהל הכללי, משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: <u>הצעת תקציב "פיתוח - כבישים"</u>

עד שעה זו טרם קבלתי המכתב בקשר לכבשים סדום אילת וערד צפע, כמוסכם בינינו.

לפיכך, נאלצתי להשאיר בהצעת התקציב לפיתוח כבישים סך של 4 מליון ל"י, בלתי מחולק.

ודאי תבין לרוחי.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

האוצר

ירושלים יז' בשבט תשכ"ז
7 בפברואר 1966

18/2/11

אל: מנכ"ל משרד העבודה
מנהל מע"צ
חשב מע"צ

מאת: חסמונת על התקציבים

הנדון: ביצוע עבודות ע"י אשראי קבלנים וכדומה

למען מנוע אי הבנות ולמען חסיר כל ספק אני רואה צורך להבהיר מעם נוספת את עמדתנו כי בהתאם להוראות הממשלה אנו מתנגדים בהחלט לביצוע עבודת כבישים כל שהיא ע"י מימון של אשראי קבלנים או מימון דומה.

ב ב ר כ ה,

מ. זנדברג

העתק: החשב הכללי

/מם

סיכום תקציב הכנסות
ושימוש הכספים בקיבוץ
בין השנים - תש"ד

1966 בינואר

הכנסות	
11.5	
2.5	דמי מ'
1.5	אחר
15.5	
הוצאות	
35.5	
1.5	
2.8	אחר
39.8	

15.5
39.8
53

נפל בפל

פחות אחרי
ל"ג ובמאזן
פחות הכנסות

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

תל-אביב, ו' שבט תשכ"ו
ינואר 1966 31

30/26

רשום

לכבוד

מר י. אברזי	-	משרד הפנים, ירושלים
מר א. בסין	-	הסוכנות היהודית לא"י, ת"א
מר י. רבינוביץ	-	הסוכנות היהודית לא"י, ירושלים
מר א. הרצפלד	-	המרכז החקלאי, ת"א
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. קול	-	רשות לתכנון כלכלי, ירושלים
מר י. ינאי	-	משרד ראש הממשלה, רח' איתמר בן-אבי 9 ת"א
מר נ. גורביץ	-	משרד הבטחון, הקריה, ת"א
מר א. חנוכי	-	משרד החקלאות, הקריה, ת"א

אדונים נכבדים,

הנדון: ישיבת הועדה בעלת הסמכות
העליונה לעניני כביסים

... רצ"ב פרטי-כל מהישיבה הנ"ל שהתקיימה ביום 21.10.65 בלשכתו של מנהל מ.ע.צ, המשרד הראשי.

בשל סיבות בלתי נמנעות לא יכולנו לשלוח לכם את סכום הדיון עד כה ואתכם הסליחה על האחור.

בכבוד רב,

רבקה עוזרי
מ ז כ י ר ה

1/יכ

העתק: מר אמיר
מר ב. בסין
מר מ. נסר אבי.

פ ר ו ט ו ק ו ל

מישיבת הועדה העליונה לעניני כבישים שהתקיימה
בלשכת מנהל מ.ע.מ., המשרד הראשי בת"א
ביום 21.10.65

חברי הועדה :

מר ע. מסר - משרד העבודה
מר י. אברזי - משרד הפנים
מר א. בסין - הסוכנות היהודית לא"י, ת"א
מר י. רבינוביץ - הסוכנות היהודית לא"י , ירושלים
מר א. הרצפלד - המרכז החקלאי , תל-אביב
מר י. שיין - המרכז החקלאי , תל-אביב
מר י. גיא - משרד התחבורה , תל-אביב
מר ש. גרינשפון - אגף התקציבים, האוצר , ירושלים
מר א. קליין - קצין הנדסה ראשי צה"ל
מר י. שול - רשות לתכנון כלכלי , ירושלים
מר י. ינאי — משרד ראש הממשלה , רח' איתמר בן אבי 9, ת"א
מר נ. גורביץ - משרד הבטחון , הקריה , ת"א
מר א. חנוכי - משרד החקלאות , הקריה , ת"א
מר ב. בסין - מחלקת עבודות צבוריות , משרד העבודה
מר מ. שהמי - " " " "

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

מר מסר על סדר היום 3 סעיפים : -

1) דו"ח על סקר תחבורה ;
2) תכנית ארבע-חמש שנתית ;
3) הצעת תקציב פתוח לשנת 1966/67 ;
4) ש ו נ ו ת .

סדר היום עמוס כזה עוד לא היה לנו ולכן אנסה להסביר את הגיון הפנימי שלו ולהציע לכם איך לטפל בנושא .

סקר התחבורה של החברה הצרפתית משמש עבורנו את הבסיס , כמעט האידיאולוגי . יותר נכון הבסיס הנוח להגשת התכנית הארבע-חמש שנתית לפתוח הכבישים , ולכן לא יכולנו להגיד לכם "בואו ונדון קודם כל על התכנית הארבע-חמש שנתית . היא כולה מבוססת , בהגיון הפנימי שלה , על ממצאי הסקר . מאידך , אף-על-פי שתקציב הפתוח של שנת 1966/67 איננו חלק של התכנית הארבע-חמש שנתית הבאה אלא עוד חלק של התכנית הנוכחית . בתכנית זו של תקציב הפתוח התחשבנו במה שיהיה בעתיד וראינו בה כעין גשר ולכן כשקבענו את סדר היום , החלטנו על הסקר כסעיף ראשון , כלומר הלכנו מן הכלל אל הפרט .

מר שהמי יקור את עיקרי הממצאים של החברה הצרפתית . לא נקיים על כך דיון אלא נתייחס לזה כנתון וכבסיס לתכנית הארבע-חמש שנתית ואח"כ נעבור לסעיפים האחרים . אנחנו מוכרחים לחסל את סדר היום , דהיינו , למצות אותו , מאחר ונציגי הבנק העולמי עומדים להגיע בראשית החודש הבא ארצה ואנו מקווים להתדיין אתם ,אם גם באופן בלתי פורמלי , על תכנית הארבע-חמש שנתית הבאה .

מר מסר (המשך)

התקציב לשנה הבאה למעשה כבר הוגש וברצוננו לשמוע את הערותיכם לכך . כי הרי אתם יודעים שבין התקציב המוצע ובין מה שמתקבל לבסוף , הייתי אומר בציניות , הדמיון הוא מקרי בלבד . אבל אני לא כל כך ציני ואני יכול לומר כי כאשר לבסוף מחלקים את הכסף למשימות אז גוח שתהיינה כנגד עינינו ההערות של הפורום הזה .

אם אין הערות לסדר היום , אבקש את שהמי לפתוח בסעיף הראשון .

מר אברזי

למעשה הייתי צריך לבקש למחוק סעיף 2 ו-3 מסדר היום , מאחר ולא קבלנו אפילו רשימה אחת לעיון וזאת למרות שבקשתי . אבל אינני מציע למחוק זאת רק ברצוני לבקש להבא לצייד אותנו בחומר לפני הישיבה .

מר מסר

הייתי בטוח שהחומר הופץ ולא ברור לי מדוע הדבר לא נעשה . אני בהחלט מתייחס לזה כתקלה . אני רואה עצמי נזוף ומצטרף לנזיפה העצמית .

מר שהמי

כאשר אתייחס לשני המסמכים האלה , התקציב ותכנית החומש , אתן בצורה תמציתית מה שיש בפנים . הפרטים האלה , בצורה זו או אחרת , באמת אינם משנים , כי הם נמצאים במקרדי ובכל מקרד ומקרד הנוגע בדבר , כך שאני חושב שתהיה לנו אפשרות גם לדון בתכנית החומש וגם בתקציב 1966/67 .

קבלנו סיוטה בדו"ח הסופי של סקר התחבורה היבשתית , שהוכן ע"י החברה הצרפתית . את הדו"ח הזה אפשר יהיה לחלק לשני חלקים . חלק ראשון כללי - כלכלי תחבורתי שהוא קובע לנו סטנדרטים וביסוסים כלכליים ואידיאולוגיה כללית של פתוח רשת התחבורה היבשתית בארץ . חלק שני , שהוא הצעה ממשית על כבישים מסוימים ועל דרגתם , שהם מציעים לסלול .

א) הדו"ח הזה מנסה לקבוע לנו סטנדרטים , הן גיאומטריים והן כלכליים ברשת הכבישים בארץ כיום ובעתיד . כידוע לכם תמיד, כאשר באנו להציע איזו שהיא תכנית של סלילת כבישים , היו לנו ספקות, חשבונות ושקולים בקשר לרוחב הכבישים, לחוזק כבישים והרחבת כבישים . הדו"ח הזה מנסה לקבוע את הצורה הגיאומטרית של הכביש כפונקציה של כמות התנועה שנעה בכביש ריזה . הדו"ח הזה מנסה גם לקבוע תחזית תנועה , כמו כן את מבנה הכביש בכל מקרה ומקרה . מובן שבחלק זה הוא לא נכנס לפרטים אלא נרצה להוכיח כדאיות כביש מסוים זה או אחר לפני ביצועו .

הסקר נותן גם הצעות מסוימות בקשר לאחזקת כבישים, היקף האחזקה המוצע על ידיהם במשך 3 - 2 שנים הבאות ביחס לכמות התנועה החזויה ובהשואה להיקף האחזקה הנוכחי . בהתאם לדו"ח הזה מציעים שכביש בעל שני נתיבים יהיה מיועד עד לתנועה של 10000 כלי רכב ליום , ורוחבו יהיה 7 מ' אספלט עם 3 מ' שוליים כל אחד . ברגע שהתנועה תעבור מ-10000 ל-25,000 כלי רכב , ההצעה היא לסלול כביש דו-מסלולי מופרד של שני נתיבים כל אחד . מעל ל-25,000 - ההצעה היא לסלול כביש דו-מסלולי של 3 נתיבים כל אחד ; מטום מה הדו"ח שוקל גם אפשרות של סלילת 3 נתיבים , דבר שאנו מתייחסים אליו בספקנות מסוימת . טרם קבלנו את המלצות האלה סופית כפי שהם מציעים אותם . אנחנו מקוים שיהיה עוד לפני כן דיון ודברים אתם , כלומר לפני עריכת הדו"ח הסופי , כי הסטנדרטים שהם מציעים הרבה יותר גבוהים מכל הארצות הידועות לנו . באמריקה , למשל , מדברים על 5000 - 6000 כלי רכב על כביש דו-נתיבי ואילו בחישובים שלנו הגענו לא יותר מ-7,500 ולכן נראה לנו שהכמות שהם נתנו של 10,000 כלי רכב לכביש דו-נתיבי קצת מוגזם . בסקר הזה התיחסו גם הצרפתים לסטנדרטים שונים בשטח עירוני . לא ארחיב את הדיבור על נושא זה היות ואין הוא מעניין אותנו .

בנוגע לאחזקה , הצרפתים הציעו במשך שלוש השנים הבאות להגדיל את התקציב ב-30% כל שנה . הם חושבים שברגע שנכפיל את תקציב האחזקה העומד לרשותנו , בתנאי שהכבישים הנמצאים עכשיו במצב ירוד ישוקמו ויעודכנו לרמה הנכונה , התקציב של האחזקה צריך להספיק לאחזקה השוטפת של הכבישים . זהו בערך,בקוים כלליים , כל מה שנוגע למסגרת הכבישים בדרך כלל .

3/

מר שהמי (המשך)

אעבור לרשת הכבישים שהם מציעים: -

כידוע לכם, כאשר חשבנו למסור את הסקר הזה לביצוע, חשבנו בעיקר על השטח הדרומי, וזה לאור המלצות הבנק העולמי. תחילה דברנו על גדרה כגבול הצפוני ואח"כ הצפנו והגענו לתל-אביב. לאמיתו של דבר הסקר הזה מתייחס לשטח שהוא דרומה מתל-אביב ולוקח גם בחשבון את העיר חיפה - תל-אביב שיש לו השלכה כללית על רשת הכבישים הדרומית. בדברו על הרכבת כזרוע של תחבורה יבשתית הוא לוקח בחשבון ומתיחס לכל הרכבת - היות ואת הרכבת קשה מאד להפריד לאזורים גיאוגרפיים.

בשטח הכבישים הצרפתים רואים במרכז הארץ את עיקר התפתחות התנועה במשך עשרת השנים הבאות ולכן הם מציעים להקים רשת אוטוסטרדות. לנותיותכם הבאתי מפה של רשת האוטוסטרדות שהם מציעים לנו, מבלי לדון בתל-אביב גופא, הוא מתיחס ליציאות ולכניסות מן ו-אל תל-אביב.

ההצעות כוללות אוטוסטרדה מרכזית ממנסיה לאורך נחל אילון עד הירקון. אחר כך לאורך קו הרכבת עד שהיא מתחברת עם הכביש הקיים מס' 11 צפונה להרצליה.

הציר השני שהם מציעים לסלול חופף את מה שאנו קוראים היום כביש מס' 13, כלומר מגהה עד אזור ועד אשדוד. את הציר הזה הם מציעים להמשיך צפונה ולהגיע בערך עד רמת השרון. על יד רמת השרון הם מסתעפים, זרוע אחת לרעננה וזרוע לגלילות ולגעש.

האוטוסטרדה המזרחית מתחילה ע"י מנסיה וממשיכה לאורך מסילת הברזל או לאורך נחל אילון עד שדה תעופה לד ועד לכביש ירושלים מזרחה מרמלה.

אחד הנושאים שהדאיג את הצרפתים היה הקשר בין האזור ראשל"צ - נס ציונה - רחובות ובין תל-אביב. הכביש הקיים היום מבית דגון הוא כביש צר ורע. הוא נמצא בתוך שטח בנוי והרחבתו קשורה בהוצאות רבות, והריסת בנינים, פיצויים וכן הלאה. כפתרון הם הציעו דרך מהירה המתחילה דרומית מתל-אביב וממשיכה במסלול בין חולון לבת-ים ומתחברת באיזה שהיא נקודה בין ראשל"צ לנס ציונה לכביש 13. מנקודה זו הדרך ממשיכה עם כביש 13 ועם האוטוסטרדה החיצונית עד לאשדוד. סמוך לחבור עם כביש מס' 13 תהיה צומת רב-מפלסית ממנה אפשר יהיה להגיע לשטח הבנוי של ראשל"צ, נס-ציונה, רחובות וגם להמשיך לאשדוד דרומה.

מר גבירץ

האם אנחנו לא הורסים שטח בין שני הכבישים ?

מר שהמי

לא. התואי של הכביש הזה לא נוגע בשום שטח חקלאי. לאורך החוף יש פס גדול של חולות לא מעובדים ויש שם שטחי פתוח של קק"ל. בכל אופן התוי הזה כבר ישנו על הניר והוא עובר מערבה מכל השטחים החקלאיים.

מר גבירץ

מה יהיה גורל השטחים המעובדים בין שני הכבישים ?

מר מסר

הכביש הזה עובר בחלקו בשטח של דיונות אז שם לא יהיה שטח חקלאי ובאותו חלק שהוא עובר באדמה חקלאית בין שני הכבישים - יש מרחק. דוקא באותו חלק הם מתרחקים ואותו חלק הדרומי הוא גדול באופן ניכר עד 3-2 ק"מ בין אחד לשני.

מר גבירץ

גם מבחינת בנין ערים אנחנו צריכים לחשוב מה יהיה. האם מותר יהיה לפנות בשטחים אלה ?

מר שהמי

התוי הזה תואם עם אגף התכנון הממונה על תכניות בנין ערים.

אשדוד בנויה על שלוש כניסות ויציאות. כניסה צפונית הקיימת כיום, כניסה דרומית בערך 15 ק"מ מהכניסה הצפונית של היום וכניסה מרכזית בערך באמצע הדרך הצריכה על יד עזריקם לחתוך ולהתקשר ע"י קטמינה. זה בערך ממצא את הנושא של האוטוסטרדות במרכז הארץ במקום רכוז התנועה ופותר את הבעיה של יציאות וכניסות של תל-אביב.

חוץ מזה הציע הדו"ח הצרפתי רשת מסוימת של כביסים לסלילה, שלאמיתו של דבר לא חורגת בהרבה מהתכניות שלנו לסלילה בכביסי הדרום כפי שהם ידועים לכם. השלמת חצב-נתיבה, השלמת כביש קסטינה-באר שבע, כביש שפך זוהר-סדום, כביש אילת, השלמת כביש תל-ירוחם - דימונה.

מר מסר

תרשו לי להוסיף לדו"ח זה כמה משפטים . ראשית כל, התכנית הצרפתית נוגעת רק בשטח מדרום לחיפה ואיננה עוסקת בשום דבר מצפון לחיפה . שנית , התכנית הצרפתית איננה עוסקת בשקומי כבישים קיימים, דהיינו , אם קיים כביש ומצבו גרוע , הרי אין זה מתבטא בתכנית הצרפתית , כאילו שצריך לבנות אותו מחדש בעוד שבמעמסות הכספיות זה לבטח מתבטא . אומדנים אלה לעומת הצרכים שעשו פקידי הממשלה הם הרבה יותר נמוכים . הם נמוכים , כמעט הייתי אומר , עד לידי חצי . ממה נובע החצי הזה ? זה נובע ראשית מזה שחסר פה חלק של הארץ . שנית מזה שסוגי כבישים חסרים. שלישית מזה שהמצב האיכותי של הכבישים הקיימים איננו מבוטא פה אלא, אם באמת משמעות הדבר בנית כביש מחדש אם בחוי שונה או באגודים שונים .

אפשר לסכם את התכנית הצרפתית בסיסמה , כפי שכבר אמרנו פעם בפורום אחר "התכנית הצרפתית הזאת הופכת את רשת הכבישים הארצית , לפחות לגוש האוכלוסיה הצפופה , מעידן כבישים קונבציונליים לעידן של כבישים מהירים עם הצטלבויות דו-מפלסיות" . אפשר לומר גם כך . התכנית החמש-שנתית הראשונה ביחס למרכז הארץ ודרומה הביאה או תביא את הכבישים הקיימים לכך שהם מתאימים לזמננו .

בצפון אין המצב עדיין כך . חמש השנים הבאות צריכות להביא אותנו לכך שפה ניכנס לעידן של רשת הכבישים בסטנדרט של כבישים קונבנציונליים .

הסקר הצרפתי משתרע על כ-1,200 עמ' (4 כרכים ומפות) . הסקר הועבר לכל המשרדים הנוגעים בדבר . עבדנו עליו בשלבים כפי שכבר הסברנו : - דו"ח ביניים , סיומת הדו"ח הסופי , הדו"ח הסופי . כל זה נדון עם הגורמים השונים ועכשיו הוא בשלבי דיון אחרונים עם הצרפתים . חשיבותו איננה רק בממצאים אותם הסביר שהמי . חשיבותו היא בכך שזו הפעם הראשונה שיש לנו שיטה איך לערוך תכנית אב . יש לנו תכנית אב , יש לנו מודלים מתמטיים לחיזוי תנועה ולעוד כמה וכמה דברים . למעשה עכשיו השאלה היא איך נייזם אותם וזה כבר תלוי בנו . אם נבצע את מה שהם ממליצים בלוח זמנים שהם מציעים , יותר מהר או יותר לאט , זה תלוי בשני גורמים עיקריים, האחד - האם ההתפתחות תהיה , כפי שחזינו , עוד יותר מהירה או יותר איטית . אני מניח , יותר מהירה . דבר שני - כמה כסף דרוש ? לכאורה שני דברים קטנים. זוהי תכנית , אבל לא תכנית פעולה . על בסיס זה צריך לעבד תכנית . (הערה : הסקר , שנערך לפי הזמנה שלנו , מחולק ל-15 השנים הבאות , כשזה מחולק ל-3 תקופות של 5 שנים כל אחת . על 5 השנים הקרובות יש פירוט מדויק . על 5 השנים הבאות יש פירוט שלדי אבל טוב . על 5 השנים האחרונות יש אידיאות) .

ברצוני לעמוד על עוד נקודה אחת והיא שיש גם אי-נוחות, שכן חמש השנים אינן חופפות את תכניות החמש-שנתיות שלנו כפי שקבענו אותן עם הבנק העולמי . זה חשוב , שכן אני פותח כבר בסעיף הבא . התכנית החמש-שנתית הראשונה , שהתחלנו בה ב-14 לפברואר 1960 , מסתיימת ב-31.12.65 . התכנית הצרפתית למעשה משתרעת על חמש השנים הראשונות של 1969 - 1965 , ז.א. מי שמעיין בתכנית החמש-שנתית הראשונה של הצרפתים מוצא שהיא חופפת שנתיים מתכנית החמש-שנתית שעבדנו עם הבנק העולמי ו-3 שנים מהתכנית החמש-שנתית השניה . מזה יוצא שיש גם קצת "בלגן" מוסגי , כי כשאנחנו אומרים שתכנית החמש-שנתית השניה היא נשענת ונאמנה לסקר הצרפתי אז מישהו יכול לפתוח ולראות שזה איננו כך , כי אצלנו יש נוסאים המופיעים בתכנית שלהם בתקופה השניה אבל זה מוסבר מאי-החפיפה .

מר גבירץ

שרם נאמר לנו דבר על סדר גודל במוסגים כספיים . בגלל אי-החפיפות היה מעניין לשמוע בכמה מיליונים משתכמת תכנית החמש-שנתית של הצרפתים .

מר מסר

יש להם שתי הנחות . אחת , מה יקרה באם קצב גידול הרכב הפרטי יהיה כפי שהיה בשנים אלו . השניה , מה יהיה אם אנחנו נצליח להאיט את קצב הגידול. לאחת הם קוראים normal or high assumption ולשניה הם קוראים low assumption . היות והסקר הזה חובר על ידי שני גורמים אז יש לפעמים שהם קוראים לזה high and normal ויש לפעמים שהם קוראים לזה low and normal ולפעמים הם קוראים לזה High and low אבל , היות , וזה תמיד בא בדוגות או תמיד יודעים למה הכוונה ואז הם מוצאים כך , שבמקרה שקצב הפתוח יהיה באותו הקצב , מספר כלי הרכב הפרטיים יגדל פי 5 - 4 במשך 10 שנים . ההצעות בכסף שהם מצביעים עליהם הם די פשוטות . למה שנקרה ה- high הם מניחים שאנחנו נצטרך להשקיע ב-10 שנים כ-460 מיליון . ההבדל ב- low הם מניחים כ-400 מיליון , ז.א. ההבדל הוא כ-60 מיליון .

5/

לתשומת לבכם זאת בהתאם למחירים הקבועים של שנת 1964 , כלומר אם המחירים עולים , המספרים משתנים , ולהוציא את כל מה שאני קודם אמרתי, דהיינו , צפון הארץ, כביסי גיסה , שקומים מסוימים .

כאשר שאלנו אותם , רבותי איך אתם מעיזים להציע לנו 10,000 כלי רכב על כביש של 7 מ' , כאשר הסטנדרט האמריקאי הוא 5,000 וכשאתם , בדו"ח הביניים אמרתם 7,500 - אז הם אמרו : תראו לנו 10,000 נראה גבוה ובלתי סביר אבל יש לנו 2 נמוקים למה אנחנו מעיזים : -

א) מכוון שאחרת נגיע למספרי השקעה כאלה שהדו"ח לא יהיה פרקטי בשבילכם ;

ב) נוכחנו לדעת שאצלכם השעה שבה העומס גבוה מאד היא יותר קצרה מאשר בארה"ב . היות וכך הקיבולת שלכם יכולה להיות קצת יותר גדולה , כי אורך שעת-העומס מקטין את הקיבולת של הכביש .

הם עשו חישובים ולכן רצוני שתבינו שהם לא אמרו - אנחנו לא נחשב מה הארץ הזאת יכולה , הם נקטו בצעדים , שנראים לנו לפעמים בלתי סבירים , בשביל להגיע לאומדן ההשקעה הדרוש שיהיה נמוך ולא גבוה והעובדה לכך שכאשר ועדה מקצועית פנימית שלנו עיבדה את כל הצרכים לחמש השנים הקרובות היא לא הגיעה ל-460 מליון אלא היא עברה את ה-800 מיליון , לא ל-10 שנים אלא ל-5 שנים .

בראש הצוות הצרפתי עמד איש שסמו אסיין הירש. אותו איש היה ראש התכנון הצרפתי לפני דה-גול . הוא כלכלן והוא אמר לנו: "רבותי , אני לא אציע לכם תכנית שהיא דורשת השקעות כאלה שברור שלא תוכלו לעמוד בהן . אני חושב שאם תשקיעו את מה שאני אומר לכם , לא תהיה קטסטרופה וגם לא תהיה נוחיות , ז.א. אתם לא תפתחו פערים , אתם אולי תסגרו פערים , אבל לא תגיעו למצב של אינסטרקטורה כפי שדרוש . זה לא האופטימום אלא זה המינימום. "

לא אמרתי שזה הרע במיעוטו. המספרים שהם נתנו הם הבאים: -

ב-1975 לפי הנחה אחת יהיה מספר כלי הרכב פי 2.75

לפי הנחה שניה " " " " 2.16

ב-1980 לפי הנחה אחת יהיה פי 4,2

לפי הנחה שניה " " 3.14

זה נותן את כל סוגי כלי הרכב בעוד שגידול הרכב הפרטי הוא הרבה יותר גדול .

מר גבירץ

נדמה לי שאחת הבעיות היסודיות בכל הענין הזה של קצב הגידול המהיר הוא אמצעי התחבורה . כועדה , אנחנו צריכים להסתפק או לנסות להעיר את תשומת לב המסרדים הכלכליים דוקא על הבעיה של רבוי קצב רכישת כלי רכב שהוא למעשה הבעיה המרכזית ומהוה עומס עצום של הוצאות המדינה . לו יכולנו להאיט את הקצב כי אז יכולנו להאיט גם את קצב ההוצאה .

ברור שמבחינה זאת הועדה צריכה לתת איזה החלטה אולי אפילו להקים ועדת משנה של מומחים , אשר מתפקידם יהיה לקבוע באיזה אמצעים פיסקליים אפשר לאחוז כדי להקטין את רבוי המכוניות הפרטיות . כמובן שבעיקר מדובר כאן על מכוניות פרטיות . אולי כדאי להבחין בין פרטיות ממש לפרטיות למחצה - של עובדי מדינה , עובדי צבור החיוניים במדה מסוימת . אבל , נדמה לי , שזה אחד המרכיבים החשובים ואיכשהו עלינו לבטל את הדבר הזה .

מר מסר

השאלה של מדיניות פנים והשאלה של מדיניות סוציאלית , באשר לעדוד או אי-עידוד רכישת מכוניות פרטיות , נדמה לי שהיא בעלת אספקטים החורגים כל כך מהפורום הזה . אנחנו צריכים להסתפק ולומר כמה נתונים שהם רקע טוב לדיון זה והנתונים האלה שאנחנו יכולים להגיד כתוב בדו"ח זה , ומה הם הנתונים ? בכבישים הבינעירוניים בחלק הדרומי של הארץ , אם תמשיכו בדרך כפי שהיא היום , כלומר אותה מדיניות פיסקאלית - גידול הכנסה כפי שנחזה מראש , הרי תוך 10 שנים יהיה מספר המכוניות פי 2.75 וזה אומר שלא חשוב המקור אך המינימום של כסף שתצטרכו לקחת ולהעמיד לרשותנו הוא זה. נתון שני - ואת זאת בדקנו , מה יקרה אם תכבידו את ידכם , הכבדה לא מבוטלת , על מערכת המיסוי וכך הלאה , דהיינו , תאיטו את קצב גידול מספר רוכשי כל הרכב . אם תעשו את זה , הגידול יהיה פי 2.16 וסכום הכסף הדרוש יהיה 400 מיליון ולא 460 מיליון . חשבו על שני נתונים אלה . נכון , אנחנו חייבים לאחוז בפעמון ולעורר את האזעקה . יכול להיות שזה קל . מכל מקום , מנקודת ראות ועדת כביסים , אנחנו לא עוסקים בשאלה סוציאלית או בשאלה הידרולוגית . יכול להיות שיש לזה מקום אך לא בפורום הזה . כל מי שיבוא ויעסוק בזה עליו לדעת שקיימת מדיניות , כלומר 460 מיליון במחירים קבועים של היום . באם המחירים משתנים ישתנו גם המספרים .

כמו כן , הרשו לי להעיר בקול דממה דקה של 60 מיליון תוספת הסקעה . אין לזה כל משקל לעומת ההשקעה הדרושה במספר כלי הרכב בין שתי האפשרויות , כך שפה יש מסקנה מאד משונה אצל הצרפתים , אבל היא בדוקה , שההוצאה השבועית , על הגידול היותר מהיר ב-10 שנים , היא בסך הכל 60 מיליון , או מיליון בממוצע לשנה , אם אפשר לסכם כך , שהגורם הזה הוא לא זה שיקבע מאחר והגורם שיקבע צריך להיות לגמרי אחר. כמה אפשר להקציב לדבר שהמו צריכה פרטית, בהנחה שרכישת מכונית פרטית זאת צריכה פרטית. למעשה, הויכוח שמר גבירץ העלה וח"כ הרצפלד המשיך בו , הוא על התחלקות ההכנסה למטרותיה השונות בין צריכה פרטית לבין צריכה צבורית , השקעה וכו' .

מר הרצפלד — אני רוצה להקשות בפרט אחד , אם כי אינני יודע למי הוא שייך. הוא יכול להיות שייך למדיניות הממשלה באופן כללי , אבל זה לא אומר שמאיזה פינה, הדברים האלה יתפרדו מתוך אספקטים שונים . פה זה יכול להתבלט.מתוך אספקטים אחרים אין הבדל . אני למשל מזדהה אתך שהאספקט הקלישאי הוא הבטלה של עומס בדרכים. באופן אוביקטיבי הארץ לא תשא את זה אם אנחנו לא נבלום את הדבר . השאלה שלי היתה, אם זה יכול להיות עם הסדק הזה או לא יכול להיות . ננים שיש פס סדק ואני נאחז בסדק הזה ולא יותר מזה . לכן שאלתי היא , אם יש מקום שאנחנו נהיה המערערים והמעוררים .

מר מסר — יש לי הצעה , הרי מרבית היושבים כאן הם שליחי שרים או מוסדות צבור . אני חושב שהרצפלד צודק . יש ועדת שרים לעניני תכנון ויש רשות התכנון . אני מציע שפה נסכם את הדיון הזה בכך שכל חבר שמרגיש את עצמו כנזעק זעקה גדולה , כפי שהרצפלד ביטא אותה , יתייעץ עם השר שלו איך ובאיזה פורום להביא את הנושא לדיון מעמיק .

מר הרצפלד — עצתך טובה ונבונה אבל היא לא תוסיף הרבה . האם אין מקום בסוף כל הסכומים להוסיף שהתעוררה השאלה הזאת והיא חריפה ונקבע דיון מתאים שמישהו מתאים יאמץ את זה .

מר מסר — אני מוכן להרחיק לכת ולהגיד - "יו"ר הועדה ימסור את הדיון לשר העבודה , בתוקף תפקידו כשר הממונה על הועדה הזאת .

מר אברזי — אמנם חרגנו מהנושא העיקרי . אבל אנחנו ועדה עליונה ואנחנו מוכרחים לקבל נתונים כבסיס . הנתונים יכולים להיות טובים ויכולים להיות רעים או מוטעים , אבל לא כאן המקום לדון בזה .

שמענו את סכום הדברים . האם אתם חושבים להכנס לויכוח על זה (תשובת מסר - לא!) ז.א. שזאת היא פרוגרמה ואיננה תכנית עבודה ממשית לארבע-חמש השנים הבאות .

מר מסר — שר העבודה ושר האוצר החליטו להגיש לבנק העולמי מלווה שלב ב' לכבישים. מינו ועדה מקצועית שהתבקשה לעשות קודם רשימה כוללת של כל הצרכים , מבלי למיין אותם לפי סדר העדיפות וראינו שהצרכים עוברים בהרבה את החזוי מבחינת יכולתנו הכספית . אז התאשף הפורום הממשלתי וקבע לאותה הועדה המקצועית מסגרת ואמר לה "אתם תגישו תכנית של כ-350 מיליון לירות למלוה שלב ב' ". באותה הזדמנות העלתי בפני אותו פורום ממשלתי מחשבה שאותם 350 מיליון לירות יוצאו לא בחמש שנים אלא בארבע שנים , ולכן כל הזמן אני משתמש במונח תכנית ארבע או חמש שנתית הבאה . אתם יודעים , שאנחנו כאילו צמודים למלוה כאשר אנחנו מדברים על תכניות רב-שנתיות , אבל למעשה אנחנו לא צמודים , כי גם כשחתמנו על המלוה הראשון לא התחייב משרד העבודה או הממשלה כולה למלא אחרי זה במלואו אלא אמרנו במפורש - זאת היא מסגרת ותקציב השנתי יקבע כל שנה בנפרד ובאופן בלתי תלוי מזה שחתמנו עם הבנק העולמי , כי הבנק העולמי מעולם לא התנגד שנמשוך פחות כסף מאשר הבטחנו וכן לא התנגד שנוסיף כסף מהמקורות שלנו מעבר למלוה . מכאן שהמושג , תכנית חומש שניה והמושג מלווה שני מהבנק הם אמנם נפגשים בעיתויים אבל אינם נפגשים בהכרח , לא בדיוק ולא בפירוש הנושאים . אתן דוגמא פשוטה . בתכנית החומש הראשונה בצענו גם דברים שהבנק לא הכיר בהם . למשל - כביש עין-גדי , שהבנק לא רצה להכיר בו . יחד עם זה מחקנו כבישים שכן היו בתכנית .

בתום שנת תקציב זאת מבחינת ההוצאה באותם הארבע שנים של העבודה מדבקים בדיוק את התחזית שהיתה לנו עם הבנק . למעשה ב-1.4.66,אנחנו מבחינת ההוצאה הריאלית , לעומת תכנית הבנק נהיה מעודכנים ואולי אפילו נעבור קצת .

7/

מר מטר
(המשך)

התכנית הראשונה היתה בגויה על 22 מיליון דולר שהם 45% של כלל ההוצאה . מה ישאר לבצוע משנת 1966 זה בערך 30 - 28 מיליון לירות ובמילים אחרות אנחנו במשך ארבע שנים נוציא כ 45 מיליון דולר ומזה בארבע השנים הראשונות אנחנו מוציאים 36 מיליון דולר .

אני מעלה כאן את התכנית שאנחנו מתכוונים להגיש , לנציגי הבנק העולמי , כשהם יהיו כאן , לדיון פרמינרי. אנחנו עוד לא יודעים מתי ואיך נגיש את הבקשה אבל אנחנו מרוחים שני דברים . מצד אחד יש לנו מצע לבנק ומצד שני יש לנו תכנית ריאלית פחות או יותר בשביל עצמנו גם אם לא יהיה מלווה . אני רוצה להדגיש את הצד האידיאולוגי של התכנית הזאת ואח"כ יפרט מר שהמי. התכנית הזאת מתבססת על ההנחות הבאות: -

א) אנחנו צמודים ככל האפשר לתכנית הצרפתית לשנים הרלבנטיות , דהיינו , לשלש חמישיות של התקופה הראשונה שלהם ולשתי חמישיות של התקופה האחרונה שלהם - זו הנחה אחת ;

ב) הנחה שניה , למעשה בתכנית חמש-שנתית השניה צריך להגיע למצב שלא יהיה אף יטוב בארץ הזאת שאיננו מתובר בכביש אספלט לרשת הכבישים הארצית ז.א. חיסול כל הפיגורים בכבישי הגישה למיניהם .

ג) כבישים שמיועדים אצלנו מבחינה תכנונית להיות כבישי אגרה , דהיינו , בשלב זה שניים (כביש תל-אביב - אשדוד - כביש החוף וכביש חיפה - חדרה - כביש החוף) הכנסו לתכנית הזאת בהשקעה של 50% מההשקעה החזויה מתוך מחשבה ש-50% הנותרים או שיגויסו ממשקיעים פרטיים, או - במידה ולא יגויסו , יעשו את שני הכבישים האלה לא על שני מסלולים, אלא על מסלול אחד בחמש השנים הבאות . אני יכול להזכיר לכם שבדיון שהתקיים כאן על כביש חדרה - חיפה , אנחנו רוצים ללכת עד הגבעות . למעשה היום אפשר היה להסתפק בעוד 7 מ' ולא בעוד 14 מ' ואז אם אנחנו צריכים לעשות את זה מכספי הממשלה נעשה רק 7 מ' .

אם יהיה משקיע פרטי אז נוביל את זה לקראת זה שנעשה 14 מ'. פה אנחנו שריינו רק חצי ההשקעה הדרושה .

ד) ההנחה הרביעית שיש בתכנית הזאת , היא הקומפלקס הזה ששמו - נתיבי אילון , שזהו כביש מעורב עירוני ובינעירוני. איננו מכוסה בתכנית הזאת אלא רק תכנונו המפורט ז.א. אנחנו נשארים בתחום הכבישים הבין-עירוניים נטו , אבל יש פרויקט אחד והוא נתיבי אילון שאנחנו רוצים , במסגרת המלוה הזה , להבטיח לעצמנו את הכסף הדרוש לתכנון .

למה ? זה תכסיס ! אנחנו חושבים שאם נתן לבנק להשתתף במימון התכנון , זה קושר אותם באופן מוסרי למען אח"כ את הבצוע .

ה) הנחה החמישית בתכנית הזאת , בנוסף לכבישים , צריך לחסל פיגורים בגישור. אם יש גשרים כגון גשר אברהם בנגב שהוא גשר ביילי - צריך להחליפו . לכן יש סעיף מיוחד לגישור .

ו) ההנחה הששית היא - שאין טעם לפתח רשת כבישי גישה שהם נגמרים בכבישים אזוריים אשר אינם יכולים לשרת אותם , לכן יש צורך בפתוח מאוזן של כבישי גישה וכבישים אזוריים .

ז) ההנחה האחרונה - כבישים שמצבם הפיזי או המבנה שלהם איננו עונה על הצרכים לפי תחזיות התנועה - יש לשקם אותם .

לאחר שעמדתי על כל ההנחות האלה ולפני שמר שהמי יפרט קצת , ברצוני לעמוד על חלוקת הכספים כפי שאנחנו רואים אותם . ובכן , התכנית הארבע-חמש שנתית הזאת מבוססת על הוצאה כוללת של 350 מיליון לירות במחירים קבועים של 1965. זה מתחלק כך : -

כבישים חדשים שאינם קיימים היום	73 מיליון לירות
שקום הרשת הקיימת	170 " "
גשרים	4 " "
כבישים אזוריים	25 " "
כבישי גישה	20 " "
נתיבי אילון	6 " "
ציוד	7 " "
בלתי נראה מראש	45 " "
ס"ה	350 מיליון לירות

8/

מר קיין — מה הם הסכויים לסכום שאפשר יהיה לקבל מתכנית זאת ? שנית , האם הגשרים כוללים גם גשרים בהקשר לניקוז , או כמה דברים מיוחדים בלבד ? שלישית , מה עם הנושא של כבישים שלא הגיעו לסטנדרט שאתה מדבר עליהם ?

מר מסר — ביחס לשאלה הראשונה - אני לא רוצה להתיחס מה הם הסיכויים, כי אני הסברתי שאם נקבל - טוב , ואם לא נקבל - אז משלם המסים הישראלי יצטרך לשאת בזה ממילא .

היום אנחנו מכינים תכנית ל-6 שנים אבל אינני יכול להגיד שהגשתי תכנית פתוח לשנה הבאה על 100 מיליון לירות כי איננני בטוח אם אקבל זאת . הועדה הזו צריכה קודם כל לסמוך ידה ולהעיר את הערותיה . אולי לא הייתי די בהיר , אבל יש נוסף לזה ועדה המורכבת ממשרד האוצר, משרד התחבורה ומשרד העבודה , שהיא צריכה להכין את הגשת המלוה . זה יגיע בשבוע הזה לועדה הזאת שאני היו"ר שלה ואותה ועדה ממשלתית תצטרך לאמץ לה את זה או בשלמות או בתוספת או בחלקו כבקשת המלוה . אגב , אני יכול לגלות לכם שהסיכויים לקבלת המלוה גדלו באופן ניכר . באשר לשתי השאלות האחרות מר שהמי ממילא יטלב אותן בדבריו .

מר שהמי — ראשית אתיחס לשאלות .

גשרי ניקוז לא כלולים . 4 מיליון האלה הם רק בכדי להחליף גשרים, גשרי ביילי או גשרים אחרים.

שאלה שניה - כבישים שלא הגיעו לסטנדרט,כולל כבישים שצריך להביא אותם לרמה הגיאומטרית או המכנית או הסטטית , הדרושה.

בקשר לתקציב כביקי גישה , היה לנו חומר שהשוכנות ומועצות אזוריות הגישו . אנחנו התבססנו בעיקר על זה . כל הדרישות שלהם הסתכמו ב-20 מיליון .

אעבור ביעף על כמה נושאים : -

כביקים חדשים - כפי שנשמעתם,הצעת הכביקים החדשים מבוססת על הצעת הצרפתים , אם לא ב-100% אז לפחות ב-90% . זה בסך הכל 9 סעיפים .

גהה - גלילות - רעננה - מופיע 8 מיליון לירות מתוך הנחה שתוך השנה הבאה יושלם שלב ב' של העבודות האלה .

צומת יפו או צומת נס-ציונה - זאת היא האוטוסטרדה של תל-אביב . הוכנסו רק ב-50% תוך מחשבה על כביש אגרה .

צומת נס-ציונה - אשדוד - 7,5 מיליון לירות אנחנו הכנסנו לעוקף מזרחי , ז.א. הכביש היסיר לגמל תעופה לוד והמשכו עד לכביש ירושלים מזרחה מרמלה ע"י צומת של בית חרושת למלט .

חדרה - חיפה - השלמת הכביש מצפונה לנחל חדרה . משנה הבאה מקווים להגיע צפונה לנחל חדרה .

חצב - נתיבה - זהו כביש שאושר בתכנית התומש הקודמת המהוה המשך הכביש אשדוד - כנות , המתחבר לכביש נחשון - מסמיה - קיצור הדרך לירושלים .

שני כביקים בנגב - שאנחנו מקווים לסלול אותם .

א) אורון - עין יהב - שהוכר בתור כביש כלכלי בעוד 3 שנים .

ב) ערד - צפע - כביש דימונה - שקשור בהקמת התשלבת הכימית באזור .

כל הנושאים האלה מסתכמים ב-73 מיליון לירות .

הסעיף השני של 170 מיליון דן בעדכון רשת הכביקים הארצית , בעיקר , הכביקים הראשיים, לרמה הדרושה של כביש ארצי . זה כולל 31 סעיפים שמכסים את כל רשת הכביקים הארצית ממטולה ועד אילת .

גשרים בסכום 4 מיליון לירות - כללנו את הגשרים משום שיש גשרי ביילי הזמן להחליפם או שנצטרך , לא במסגרת כביש מטוים , להחקין אותם .

באשר לשני הסעיפים הבאים, כביקים אזוריים וכביקי גישה -

כביקים אזוריים - 25 מיליון . כביקי גישה - 20 מיליון .
מראש לא כללנו פירוט בתכנית שנגיש לבנק , בכדי לשמור לעצמנו את האפשרות , מתוך נסיון של העבר , להחליט במשך הזמן על הנושאים שנראים לנו כעדיפים . דבר זה חשוב ויש לנו הסכמה עקרונית לזה מהבנק , ע"י זה נתן לנו סכום גדול שאפשר לתמרן בו בהתאם לצרכים כפי שהם מופיעים . זה בערך הפירוט .

מר גבירץ אולי כדאי לדון לחוד בענין האחזקה . אני מניח שגם התכנית הצרפתית מדברת על כך שגודל הסכום שאנחנו מקציבים לאחזקה יצטרך באופן יחסי לגדול בהרבה לא רק לפי גודל רמת הכביסים אלא לגבי סיב יותר מעולה באחזקה , כי נדמה לי שמע"צ עצמה עמדה על כך ותובעת תוספת לב לסעיף הזה .

מר אברזי אתה הזכרת שני מני כביסי גיפה . אמרת שהתכנית כוללת כביסי גיפה לכל היישובים ואח"כ אמרת שהתכנית כוללת כביסי גיפה שהם מתקררים לכביסים אזוריים .

מר מסר אומר לך מה יצא מזה . בתכנית היה למשך , עמיעד - פרוד . זה איננו כאן, על אף שאני חשבתי שזה כביס בסחוני , זה יצא מהתכנית לפי בקשת מערכת הבטחון .

(הויכוח בנושא זה נמשך מהפרוטוקול לפי בקשת נציג צה"ל) .

מר שהמי אתייחס לשאלות בקשר לכביסי גיפה וכביסים אזוריים . מר מסר אמר שלא מספיק לסלול את כביס הגיפה מהמקום שהוא מתחבר לכביס אזורי שלא ניתן למעבר ועדכון כביסי הגיפה מאלץ אותנו, אם אנחנו רוצים להיות יעילים , לעדכן גם כביסים אזוריים שקשורים לכביסי גיפה אלה .

דבר שני , בקשר לאורון - עין יהב . על הנושא הזה , המוערך ב-11 מיליון לירות , עמדו הצרפתים במיוחד והיו גם דרישות מסוימות של האנשים הקשורים במתקנים אלה . הם בדקו את זה והגיעו לתאריך מסוים שבו הכביס יהיה כדאי במובן כלכלי בהתחשב בכמות העוספסים וכו' . היות והם הגיעו לכך ,שזה יהיה כלכלי בערך ב-1970/71 , מובן מאליו שצריך לפעול במסגרת הכנית החומש הזו ולהתחיל מה שיותר מוקדם .

בקשר לאחזקה , אני חייב לכם שתי תשובות : -

א) מה הצרפתים הציעו ; ב) איך זה מתבטא אצלנו .

הצרפתים הציעו להכפיל את תקציב האחזקה תוך שלוש שנים , הווה אומר , להגדיל כל שנה את תקציב האחזקה בכביס . אנחנו אימצנו את המלצתם וזה מתבטא בתקציב המחלקה שהוגשה ושלא נמצאת בדרך כלל בטפול זה , ז.א. אם לשל בשנה שעברה קבלנו 11 מיליון לירות,בשנה הבאה אנחנו מבקשים 15 מיליון .

מר חנוכי האם ידוע לכם כמה מזה משלמים כתשלומי פיצויים עבור נזקים שנגרמים בעקבות בצוע כביסים חדשים והרחבת כביסים קיימים ?

מר שהמי הבעיה של פיצויים היא שונה . אנחנו בדרך כלל נמנעים במידת האפשר , **מלפגוע** במשקים , לא רק מתוך זה שאנחנו לא רוצים לשלם את הפיצויים אלא מפני שאנחנו על ידי זה מערערים ברוב המקרים את החיים התקינים של האיש הנוגע בדבר או של היישוב . לכן אנו מנסים בכל הדרכים להימנע מכך אם כי , בדרך כלל , לא ניתן להמנע מזה ולא אחת אנו נאלצים לפגוע ביישוב ובאנשיו . בדרך כלל, אנו מוצאים הבנה אצל הנפגעים . גודל הפיצויים נקבע ע"י מומחה החקלאות , במידה וזה נוגע לשטח חקלאי . ישנו שמאי ממשלתי המטפל בנושא זה ובהתאם לזה אנו מפצים את האנשים . ב-95% אומדן ההערכה של השמאי הממשלתי מתקבל על דעתם של הנוגעים בדבר ובמידה ולא מתקבל - אז ישנה ועדה קשנה , שהוקמה במשרד זה , שהיא מטפלת בנושא . נגיד , שאם ישנו מקרה שאיש אחד דורש במקום 9,000 ל"י , 10,000 ל"י - הועדה צריכה לשקול אם זה מגיע לו . אתן לכם דוגמא אופינית. בפרדס לטוינסקי היה בית ישן שגרו בו שתי משפחות של 13 נפשות . בא המעריך הממשלתי והעריך את הבית הישן ב-6,000 ל"י . מה אתה עושה עם שתי משפחות המונות 13 איש ? ומה הם יכולים לעשות עם ה-6,000 לירות ? בית חדש , מובן מאליו, שלא יבנו להם והם טוענים עוד טענה צודקת , אם אפילו תתנו לנו בית במקום אחר, הרי אתם מכבידים עלינו , כי גרנו בתוך הפרדס ועבדנו בו ועכשיו נצטרך כל יום לנסוע מרחק רב לעבודה וממנה . לעומת זאת , אומר לנו בעל הבית "בבקשה , תהרוס את הבית. אני רוצה להיפטר מהם זה שנים וזוהי הזדמנות נהדרת כדי להתפטר מהאנשים האלה." במקרה זה כמובן שלא יכולנו לקבל וגם לא היה הגיוני לקבל את ההערכה של השמאי הממשלתי . הוקמה ועדה מיוחדת שדנה בזה והחליטה מה שהחליטה בכדי לתת לאנשים האלה דיור אלטרנטיבי פחות או יותר במטבעת שהיתה להם . מה גודל הפיצוייה בהערכה כללית ? וכמן זה באמת שונה . לפעמים זה 10% , 12% ולפעמים זה יותר .

מר שיין האם דברי מר שהמי , באשר להגדלה אפשרית של האחזקה, כוללים את כל הכביסים בארץ כולל כביסי גיפה ?

10/

מר מסר

כדי שלא תהיינה אי-הבנות , כמובן שזה מותנה בכל ההסדרים המוסדותיים הקשורים בכך . זה אומר שאם אתה צריך לשלם 50% אז השלם 50% מהסכום המוגדל .

סעיף 3 - תקציב הפתוח לשנה הקרובה

רצוני להדגיש פעם נוספת , זאת היא הצעת תקציב . כל מי שיצא מכאן תוך הנחה שזה מה שיבוצע - יאוכזב . אמנם, לדעתי, אנחנו צריכים מינימום את הסכום הזה אם לא יותר , אבל הרי הצעת התקציב היא לפני שיש בידי ממשלת ישראל התמונה הכוללת של הכנסות והוצאות , אמנם יודעים יפה , שהצרכים אינם אמת מידה יחיד לקביעת התקציב וכאשר נקבל את ההגדלות שאנחנו מקווים לקבל מעבר להצעה זאת , או את הקיצוצים שאנחנו פוחדים מהם , נצטרך להתכנס מחדש ולדון היכן זה ואיך זה יאוזן .

אדבר על כמה עקרונות שעליהם מבוססת התכנית הזאת : -

העקרון הראשון הוא פשוט . יש להשלים עבודות כך שיתנו אפקטים . אתן דוגמא פשוטה. אם השנה התחלנו בכביש גהה - גלילות וגהה-מורשה בעבודה שמגמתה היתה , כמעט הייתי אומר , להשתלט על השטחים - בשנה הבאה רוצים לצאת בעלות הכח ולהפוך את מה שעשינו השנה - שזה יותר ויותר יצירת תנאי עבודה בכביש , רוצים לגמור את העבודה ולא להשאר באמצע . יכולתי לתת דוגמא דומה , למשל , שהבעיה שמה חדרה - עוקף חדרה . אתם יודעים שהגענו בדו-מסלולי עד בית חולים חדרה בערך ומאידך הגענו עם שיקום כביש ואדי ערה עד בן-שמואל . לפי התכנית , שני מקומות אלה צריכים להתחבר ע"י המקום שזמו עוקף חדרה , שהתוי שלו הוא בערך זה - מצפון לנחל חדרה מגן שמואל עד לגשר שנמצא בכביש הקיים , כביש חיפה - תל-אביב . הכביש הצר הזה שעל יד אליאנס ומצפון לו , משם לתוי החדש של כביש חיפה-תל-אביב , כביש החולות ומשם בפניה חדה דרומה לבית החולים המשלתי בחדרה , דהיינו , חצי-קשת שעוקפת את חדרה מצפון . השנה התחלנו בהכנות ובשנה הבאה יש ברצוננו להשלים את זה . ובכן , העקרון הראשון לגמור עבודות שנותנים פתרון ולא למשוך דברים לאורך זמן . יכולתי להזכיר בין הדברים שצריכים לגמור גם את כביש שדות - אילת , שהשנה התחלנו בו וצריך לעבוד בו ברציפות ורוצים לגמור אותו בשנה הבאה . אלה סכומים ניכרים למדי . דבר שני , זה גם כן פתרון בעיות אבל לא בעלי אופי של שלילה חדשה אלא של הרחבות, דהיינו , תוספת מסלולים . וכאן נכנס קטע של שער הגיא - ירושלים , קטע של גהה-מסובים ועוד .

עקרון ראשון - השלמת קטעי כביש חדשים אבל רק כך שהם נותנים פתרון .

עקרון שני - תוספת מסלולים בדברים שהם צוארי בקבוק בצמוד ובהתבסס על התכנית הצרפתית .

עקרון שלישי - שיקום והרחבות כבישים עורקיים שהגענו בהם לתנועה העוברת את הקיבולת שלהם .

עקרון רביעי - המשך טיפול בכבישי גישה , קידומם - יהיה זה כבישי גישה באזור המיעומים או יהיו אלה כבישי גישה של תיירים ואתרים היסטוריים .

התכנית כולה היא , כפי שהוגשה , 100 מיליון לירות שמתחלקת בתת-סעיפים כדלקמן: -

שלילה חדשה	31 מיליון לירות
תוספת מסלולים	13 " "
שיקום והיזוק כבישים עורקיים	22 " "
שיקום והיזוק כבישים אזוריים	20 " "
כבישי גישה	7 " "
גשרים , שטפונות	3 " "
תכנון ושונות	4 " "
ס"ה	100 מיליון לירות

11/

מר מסר (המשך)

כאן ניתנו המושגים הכלליים וברצוני להדגיש שוב שזאת רשימת עבודות והצעת תקציב . כאן כדאי להתעכב על הנושאים העיקריים ולקיים עליהם דיון . יש להבדיל בין תקציב וביצוע . התקציב המקורי בביצוע מליה זאת היה 32 מיליון לירות . לפי הערכתי נעבור את ה-40 מיליון לירות בלי בעיות וחושבני שנעבור אפילו את ה-45 מיליון . אם אתם שואלים איך בכל זאת נגיע מ-32 מיליון עד ל-40 , אני יכול לומר לכם זאת - יש קידומי מימון . שנית , יש עבודות שהוחלט עליהן תוך כדי שנה . לדוגמא: הוחלט על 3 מיליון לירות כדי לקדם את העברת שדה תעופה דב . יש עבודות מראש שמתבצעות גם בסיוע גורמים אחרים כך שהתקציב הוא 32 מיליון אבל אני מעריך שהבצוע יגיע ל-40 מיליון וזה עלול להגיע אפילו ל-45 מיליון לירות .

מר שהמי

שלילה חדשה

הרשימה כוללת נושאים שבחלקם התחלנו בהם . גהה - גלילות - רעננה - כשאני דברתי על התכנית הארבע-חמש שנתית, אמרתי שהסכום שמופיע עם הוא בכדי להשלים עבודה שהתחלנו בה ונמשיך אותה בשנת הכספים הבאה .

טירת יהודה - ברקת - זה כביש שקיים רק בחלקו . הדרך משמשת הרבה מאד את מקורות האגרגאטים והחצץ בכביש בית-נבאללה . יש דרישה ואנחנו עומדים לסלול אותו .

חוצה חדרה - גבעת אולגה - זה 6 מיליון להשלמת הקומפלקס הזה .

סדום - אילת - להשלמת הכביש . העבודה נמצאת עכשיו בעיצומה מבאר מנוחה - גרופית לאילת .

עמיעד - פרוד - מופיע עדיין פה וכנראה יוצא מהתכנית .

זרנוגה - גבעת ברנר - זה 2 ק"מ שאנחנו סוללים אותו מכביש על ידי גבעת ברנר שיוצא לכביש החוף על מנת לאפשר לנו להתקין את הגישה החדשה לגבעת ברנר .

מוצא - קרית הדשה - זאת הגישה האלטרנטיבית לבית הנולים הדשה שתאפשר גישה מהירה .

חדרה - חיפה , אורון - עין יהב , תל-אביב - אשדוד - הכנסנו 3 מיליון לתכנון .

החלק השני - תוספת מסלול

שער הגיא - ירושלים - הכנסנו פה 4 קילומטר משער הגיא .

גהה - מסובים - השנה אנחנו עובדים בין מסובים לאזור. בשנה הבאה נמשיך את תוספת המסלול בין מסובים לגיה שזה בערך 6.5 ק"מ .

גהה - פתח תקוה - התחלנו ב-6 נתיבים במסגרת המלווה מכבר עליה עד גהה . שומה עלינו להשלים את הכביש הזה מגהה לפתח-תקוה .

צומת שייסים - צומת מסובים - זה מתחיל על יד שכונת התקוה , מקום שהכביש העירוני מתחבר עד צומת מסובים. בצורה כזו נשלים את הציר מתל-אביב דרומה . אגב , תל-אביב כבר הוציאה מכרז להשלים את הרחבה ל-6 נתיבים מרמת גן עד צומת השייסים .

מוצקין - עכו - סוכם עם עיריית חיפה שהם ירחיבו מצומת וולקן עד כפר-אתא והם התחילו בעבודה . לצערנו לא התקדמו הרבה . אנחנו כבר בצענו מצומת כפר-אתא 4 נתיבים עד קרית מוצקין וקרית ביאליק . בשנה הבאה ברצוננו להמשיך מקרית מוצקין - קרית ביאליק עד לעכו .

שקום והרחבת כבישים עורקיים

צומת כנות - צומת ראס - אנחנו עושים כביש חדש מצומת אשדוד עד כביש גדרה קסטינה .

אשדוד - אשקלון - אנחנו רוצים להשלים את הקטע החסר בין אשדוד דרומה עד שיתחבר לקטע שנמצא עכשיו בעבודה .

עכו - נהריה - יש חלקים ברוחב של 6-5 מ' וקיימת שם סכנת נפשות . אנחנו רוצים לעדכן את הכביש הזה .

מטעף אחיהוד - פרוד - לעני שנתיים ביצענו הרחבת כביש צפת-עכו מכביש נהריה עד כניסת אחיהוד . ברצוננו להמשיך ממטעף אחיהוד לפרוד ואם נבצע את פרוד עמיהוד אז יהיה המשך של כביש אחד .

נצרת - טבריה - 5 ק"מ .

צומת גולני - מרר - על זה לא צריך להרבות מלים . כולנו מכירים את הכביש של 3 מ' הרוס מצומת גולני עד כביש עכו .

צמח - טבריה - הסנה אנחנו נגסים עד כנרת .

בית יוסף - בית שאן - זה כביש שעובר את בית שאן צמח . ברצוננו פעם להכנס ולעשות ממנו כביש כמו שצריך להיות . פתחנו כבר את כביש גשר אחדות יעקב , שהפך את הכביש הזה לציר תנועה חשוב ובדעתנו פעם להתלבש על הציר הזה .

צומת מלאכי - צומת ראס - זה השיך לנושא שדובר עליו , מקסטינה עד מסמיה .

אשקלון - פלוגות - זה כביש הרוס .

באר שבע - צומת מלאכי ובאר שבע - דימונה - היו"ר העלה את הנושא של קידום מימון . חלק רציני מעבודות אלה נמצא כבר בבצוע בכל מיני אפשרויות בכדי לאפשר לנו להשלים אותן בשנה הבאה .

כל הכביסים שדברתי עליהם נמצאים במסגרת עדכון כביסים לרמה הדרושה .

<u>כביסים אזוריים</u>

מנסורה - פרדיס - אם לא נציל את הכביש הזה הוא ייחרס . אגב , כביש זה , במידה שהוא יובא למצב מניח את הדעת , יחסם חשליף רציני ביותר לתנועה שהולכת צפונה מחיפה . חיפה מתלבטת עכשיו בבעיות עומס התנועה בצורה רצינית מאד . אשמה בזה בעיקר התנועה שבאה מצפון לחיפה ועוברת את חיפה דרומה . במידה והכביש הזה , דרך ואדי מילק , יוסדר , נוכל, בלי הפסד קילומטרז' , אבל עם רוח גדול מאד של זמן נסיעה , לשחרר את חיפה התחתית מכל תנועה צפונה מחיפה .

אחוזה - בית אורן - כביש זה הפך לאחד הכביסים הסואנים במדינה זו , בעיקר בשבתות וחגים וגם בימי חול. הסנה התחלנו , במסגרת של תקציבי אחזקה שהיו שהיו לנו , להסדיר קצת את הכביש ואנחנו מוכרחים להסדיר אותו , עד עוספיה לפחות , ללא דיחוי .

נהריה - מעלות - כביש זה הוא 3 מ' , לאמיתו של דבר כמעט בלי שוליים . מי שנוסע בו , יודע שאין כל אפשרות לרדת מהכביש , כאשר שתי מכוניות נפגשות האחת מול השניה , זה ממש סכנת נפשות . לכן הגיע העת להסדיר אותו . אגב , כל הכביסים המצוינים כאזוריים , אנחנו מסדירים לרמה של כביש אזורי , שיהיה ברור , הכוונה ל-6 מ' אספלט עם שוליים של מטר עד שניים בהתאם לצורך .

עין זיתים - עלמה - הכביש היה במצב כזה שאנחנו ניסינו השנה לעשות בו תקונים , בלי אמצעים , כדי לאפשר בו את התנועה .

כפר אתא - אחיהוד - כביש הרוס .

עין הדוד - מולדת - שטלמת הכביש הידוע שאנחנו עשינו בו 3 ק"מ בשנה שעברה .

בית השיטה - שחנה - זה כביש שכיום קיימת עליו תנועה כבדה מאל השחנה , מעין חרוד וכו' .

יבנה - תבור - הסנה עשינו חלק העבודה וברצוננו להשלים אותה .

זכרון - בית רמז - 2 ק"מ בערך .

קרית שמונה - כפר סולד - קטע אחד של הכביש הוא שוב , קטע אחר לגמרי הרוס .

מסמיה - זכריה - עשינו 14 ק"מ בכוון למסמיה . נשארו 6 ק"מ , שם מוכרחים לשנות את התוי ולבנות כביש חדש . במסגרת התקציב של שנה שעברה התחלנו בעבודות עפר וצריך להשלים זאת .

ירוחם - דימונה - הבעיה ידועה . הכביש של 3 מ' הרוס . הסנה אנחנו מקימים גשר במקום שהיו בו נזקים ובשנה הבאה נצטרך לשקם אותו .

מר קהמי (המשך)

כביסי גיסה

בדרך כלל אנחנו לא מכניסים פה כביסי גיסה אבל הפעם נכנסו כמה כביסי גיסה טיפוסיים . המוסד כביסי גיסה זה לא רק כביסי גיסה ליסובים אלא גם כביסי תיירות , כביסי מיעוטים וכן הלאה .

אנחנו נכנסנו למצדה . מצדה הופכת לבעיה עם גמר החפירות . מערד למצדה זה עסק של 21-22 ק"מ . הזמנו כבר את התכנון של הכביס הזה ולאט-לאט בשלבים הדרגתיים נצטרך לפתור את הבעיה הזו .

מר מסר

כדי שיהיה ברור מיד , ה-20 ומה ק"מ יעלו כ-2 מיליון לירות בערך , אם כי פה הכנסנו רק חצי מיליון . אתם יכולים להגיד שזה נוגד את העקרונות שלי ואכן זה בהחלט נוגד אותם .

מר קהמי

אתן לכם קצת יותר פרטים . למצדה יש שלוש גישות. שתים ממערב דרך הדייק , אחת מכביס עין-גדי דרך שביל הנחש . אנחנו התלבטנו בבעיה . בשתיים דרך הדייק יש תבור מכביס ערד-סדום בערך בחצי הדרך , דרך העמק . התבור השני מערד על רשת הגבעות שמגיע למפל מטוים , שני ק"מ לפני הדייק . אחרי שיקולים של השקעות שקטורות בקטר עם שספונות וכך הלאה החלטנו על תוי בין ערד לדייק של מצדה . יש מגמות לקטור את הדייק ע"י כביס עוקף מצדה עם כביס סדום - עין גדי . המועצה האזורית לוחצת מאד על זה והיא עכשיו בוחנת את הענין . מכל מקום כרגע זה לא שייך לנו .

כפר תבור - הבעיה היא רצינית מאד . לכפר תבור באים הרבה צליינים . יש שם שתי נקודות חלשות - דבוריה , שהיא שוכנת על הכביס הזה וכל מה שאתה עושה יש מיד צחנה , התקוות מים וכו' . דבר שני , חמור מאד - זה הסבובים מעלה . לאמיתו של דבר , אף אוטובוס לא לוקח את הסבובים וזה מאלץ את המבקרים לנסוע ברכב קטן, דבר הגורם להתמרמרות רבה מאד בקרב צליינים, שהם היום חלק ניכר של התיירות שלנו .

מוחרקה - כולכם בודאי מכירים את הבעיה . יש כביס של 3.5 ק"מ , מזה 3 ק"מ קיים .

שתנה - בית שאן - יש שם חלק מטוים של הגישה . בצד בית שאן זה שוב יחוב מקומי - אזורי .

כביסי גישה ליסובים - 3.5 מיליון לירות . הכנסנו עוד 1.5 מיליון לירות לגשרים ו-1.5 לכל מיני סדורים , רגולציות וכן הלאה הקטורים בשספונות .

מר מסר

אוסיף עוד משהו על כביסי גישה בכדי למנוע אי-הבנות . כאן כתוב מיליון לירות ערבים . רצוני , שתדעו בדיוק מה המצב .

למעשה , בשנים האחרונות , פתרנו באזור הערבי בעיות רציניות למדי , אבל דוקא הבעיות,הקשות שבהן , ההשקעה היא גדולה והאוביקט הוא קטן נשארו בלתי-פתורים . המיליון הנזכר כאן מתחלק כך - השנה אנחנו עושים את הפריצה לכפר הדרוזי ש מו ג"ת . אנחנו לא עושים יותר מאשר את הפריצה . יש כפרים שהם למעשה במרכז הארץ, אך כמעט בלתי מחוברים . לדוגמא: - הכפר שונם על יד מרחביה , עד היום בלתי מחובר . כל הכפרים בעמק מולות-תמרה-נאורה, בלתי מחוברים . כל הכביסים האלה , הם, הייתי אומר, קטנים . יכולתי לומר כך - אצלנו התקציב לכביסים ערביים מתחלק ל-300,000 לירות לכביסי גישה , שמתוכם פתרנו אין סוף בעיות קטנות . כאשר אנחנו עומדים מול מבצעים כמו כסרה - סמיע , שהשלמנו השנה וג"ת או מול מבצעים כמו בועינה או שונם , אין לנו מוצא אלא להתיחס לזה כדבר יוצא דופן .

רצוני גם להדגיש , שלפי ההגדרות שלנו יש לנו את ההבחנה בין כביס גישה לכביס אזורי, זאת היא הבחנה של קילומטרז' ואז כמו ג"ת, של 9 ק"מ , אי אפשר לקרוא לו כביס גישה וגם אי-אפשר לדרוש מהערבים את אותה השתתפות שאנחנו דורשים מהם .

פה , מיליון לירות זה נשמע כסף , אבל שיהיה ברור שבסכום של מיליון לירות אנחנו לא נפתור את הבעיות של הכפרים הערבים, שעוד נשארו מנותקים , ב-6 השנים הבאות, חשש בתכנית השנה , יישארו עוד פיגורים כי הבעיות הקשות ביותר נשארו . יכולתי לתת דוגמא נוספת . יש כפר ערבי ששמו עין רפה על יד ירושלים מול קרית ענבים, במרכז הארץ . למעשה יש שם שני כפרים . ההשקעה הדרושה לבצוע כביס גישה היא -.250,000 לירות לכפר המונה בסך הכל כ-50 משפחות ואולי אפילו רק 30 משפחות . זו היתה רק הערה צדדית .

מר פריקר לפי טעיף המומיע כאן , מטומן -.65,000 לירות .

מר מטר קיהיה ברור - זה לא סטנדרט דיוני .

מר פריקר אם אתה מפרסם את זה ברבים ואנטים רואים שיש 4000 או 5000 בהרים ויש 5000 פה , אז בטבילה הפריוריטי. אם יש להם הערות , זה עוד פעם הפריוריטי. במציאות ה-5000 בהרים הם לפי דו"ח צרפתי. כאן 16,530 , בו בזמן ש-5000 בתוך השפלה הם 7200 , שזה הבדל בין יום ולילה .

מר חנוכי בשקום כביסים והרחבתם לא נכלל אותו הקטע שבין נבי-יושע עד לקרית שמונה, (בין ג'חולה - לקרית שמונה) מדוע ? לפי מיטב ידיעותי הוא הולך ונהרס . אותו דבר ביחס לכביש שהולך ממירון עד לסיבוב סאסא . זה כביש גישה שגם כן הרוס ויש לו חשיבות בקשר עם העליה למירון . הכביש איננו במצב המניח את הדעת . לעומת זאת נראה לי שלגבי כבישי גישה לאתרים היסטוריים יש דיספרופורציה בנוגע לסכום הכללי שמוקצב כאן למצב הכבישים שאני ציינתי אותם . עיני אינה צרה בכך , אך נראה לי שיש כאן גישה עדיפה יותר ביחס לדברים אחרים .

מר רבינוביץ
האם ישנה איזה הערכה ריאלית במה יגמר העסק הזה ?

מר א.בטין אני מניח שבתוך 3,5 מיליון הוכנסו לפחות אותם המקומות , שבודאי ידועים למע"צ , שאנחנו היינו צריכים לתקן אותם עוד השנה ואמרנו שזה יהיה בשנה הבאה . יחד עם זה כאן הוגשה תכנית לשנת 1966/67 . נוסף ל-4 כבישים שמע"צ כבר לקחה בחשבון לשנה זאת לעוד 10 או 11 שנה . איננני יודע איזה תקציב הוגש , אבל אני מניח שלפחות יהיו עוד 5 או 6 נקודות חדשות , ז.א. שאת זה צריך לקחת בחשבון בגבולות של10 ק"מ כבישים .

מר קי בדרך כלל דובר בועדה על חלוש בחינות מיון שקובעות את המסגרת של התכנית - השקול הטוציאלי , השקול הבטחוני והשקול הכלכלי . האם אפשר לחלק את התכנית הזאת לפי שיטת בחינות המיון האלה .

לאור הנטיון בעבר , בין הצעת התכנית והתקציב למעשה , האם אפשר לקבל את התכנית הזאת לפי סדר עדיפויות .

איך מתיסבת ההצעה כאן עם תכנית ה-5 השנים בקשר לכבישי גישה וכבישים אזוריים . בתכנית 5 השנים מדובר על 25 מיליון לירות לכבישים אזוריים ו-20 מיליון לכבישי גישה . כאן מדובר כבר על 20 מיליון לירות לשנה לכבישים אזוריים ו-7 מיליון לירות לכבישי גישה . איך הענינים מסתדרים ?

גהה - פתח תקוה - הרחבה ל-6 נתיבים. כידוע הולכים לקראת כביש חדש גהה - רעננה שמהוה אלטרנטיבה לכביש גהה פתח תקוה . איך מתיסבת תכנית ההרחבה עם התכנית לטלילת כביש חדש ?

מר מטר לי עצמי יש התלבטות ובה אני נלחם עם ידידי בטין ושהמי . האם כל פעם כשיש עליה חדשה עלינו לבוא ולהגיד , רבותי אתם מבטיחים תקציב להכשרת קרקע , אם כך תבטיחו גם תקציב לכביש אזורי . אנחנו יודעים שלא כל מה שנכון הוא פרקטי ולא כל מה שנכון ניתן לביצוע . זאת עובדה נכונה . בכל זאת,אני אומר , שאם תהיה שאלה להעלות יסוב חדש והתנאי לכך יהיה כביש או נסב יחד עם נציגי הטוכנות ונדחה מתוך הרשימה מיסהו שלא בדיוק מנותק ונעשה כביש מזלבים. קודם מצע, אחר כך תשתית ואחר כך נזפת ולפעמים , אם יהיה צורך, נעשה את הכל יחד . אתן לכם דוגמא : התאחזויות נח"ל במצפה גלבוע ובמי-עמי. לא עשינו , כי אמרנו שהאחזויות נח"ל יציבותם אינה מותנית בכך אם התושבים מרוצים או לא והם יכולים לחכות בתור כמו כל ההתיסבות החלוצית . לעומת זאת לזרעיה ושתולה אנחנו עושים היום כביש גישה מעבר לכל תור ואני לא מצטער על כך . אתם יכולים להגיד שזו לא גישה עקרונית, אך לפעמים אפרגמטית . ובכן , אם יתעוררו בעיות,אומר לכם, תכסו זאת במסגרת התקציבית ואם תהיה בעיה קונקרטית נעביר את זה . כל גישה דוקטרינרית בענין זה , הרי היא יכולה להביא לדבר אחד , שיבואו ויגידו , נבטיח תקציב אבל נקטין את התקציב בצד שני . הממלכתיות של כולנו מאפשרת גם קצת גמישות .

מר קי שאל אותי איפה כאן המיון . כאשר דברתי על עקרונות , אמרתי שזה מתיחס לסקר הצרפתי והרי פה המיון הוא כל כך ברור , שאני מתפלא על השאלה , כי כל הטלילה החדשה היא פונקציה של הסקר הצרפתי .

מר מסר
(המשך)

כל תוספות המסלול , שיקום והרחבה , מצוין עומס התנועה ב-1965 מתחת למסוער מכיון שזה ניתן במספר כליהרכב העיזיים בהתעלמות מיחידה סטנדרטית והתעלמות מהקיבולת של הכביש . אם מופיע כאן , שעומס תנועה בכביש ירושלים - שער הגיא הוא 4920 , שזה לא יחידה סטנדרטית , אנחנו יודעים שזה כביש הרדי ולפי ההמלצות של הצרפתים , בכביש הרדי הקיבולת היא 5000, ז.א. שאנחנו נמצאים מקבר לנקודת רוויה. מכאן שפרק א' - שלילה חדשה , מבוסס כלכלית על הטקר הצרפתי .

הפרק של תוספת מסלולים , שיקום והרחבה, מבוסס על התנועה או מצב הכביש. אני מודה שיש פה פרטים שמיקהו עלול להגיד , רבותי צומת גולני - מרר , יש להם רק 250 כלי רכב , אז איפה פה הביסוס שלך . למעשה , הדרך שם היא כזאת שאינך מעיז לנסוע בה עם מכונית קטנה ועליך לעשות סיבוב ורציני כדי להגיע למקום זה . לכן הסעיפים של תוספות מסלול שקום והרחבת כבישים עורקיים הם רוב רובם ככולם בעלי הצדקה כלכלית או בטיחותית . לגבי כיעוטם יש לנו תחזית מה יקרה לאחר שהם יחוקמו , על אף זה שבמציאות של היום זה בודאי רחוק מאד מהכדאיות הכלכלית כפי שאנחנו מכירים אותם .

חלק קטן של הכבישים האלה , בעיקר אלה שמופיעים במספרים 41 - 35 (להוציא את 38) הם כבישים שאני יכול לצרף אותם לרשימה של הכבישים הקוליניזטוריים . לדוגמא : מסשה - זכריה , לאורכו יש 6 או 7 יישובים , גפן , תירוש וכו' . כבישי הגישה הם רובם ככולם מוגדרים אצלנו ככבישים שההצדקה שלהם היא חברתית ואל לנו לזלזל בזה . מצדה , למשל , הכלולה כאן , אני מעריך שזה כביש , שמבחינת התיירות הפנימית והחיצונית, בעל נכס כלכלי . זה לא ניתן למימוש בכלכלת המדינה אבל זה נכס כלכלי .

הרשימה הזאת לא הוכנה בשביל ועדה זאת . הבאנו את זה היום לכאן , בכדי לשמוע הערות . לגבי סדר העדיפויות עוד נצטרך להתדיין , כאשר נגיע לקיצוצים שרירותיים . אהיה מופתע עם נשיג מהאוצר את ה-100 מיליון לירות .

מחובתה של ועדה זאת להתריע , אם כי עוד לא שמעתי מאף חבר , להוציא את ממלא מקום נציג האוצר , כי אני מניח שהוא ירצה להגיד שיש בתכנית הזאת הפרזה .

אם נגיע לקיצוצים , אנחנו נגיש לכם את המסמך המקורי וגם את ההצעות שלנו ואז תוכלו להשוות את רשימת הנושאים עם רשימת הנושאים החדשה ותכלו לערער על סדר העדיפויות ולהציע סדר אחר .

היסיבה נגעלה .

/חפ

18/2/11

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה

ירושלים

10.22

אל : המנהל הכללי, משרד העבורה

מאת: המפקח על התעבורה - משרד ראשי

הנדון: רשת עליונה לכביסים.

הריני רושם לזכרון, מביום 21.10.65 התקיימה הישיבה האחרונה של הועדה העליונה לכבישים ונשאר בה הדבאת נפגי חברי הועדה, מבגית סלילת כבישים לשנת 1966/67 והמבנית העיתות לכבישים ביגפירוגיים לשבים 1967/68 - 1971/72.
בתום הישיבה בלקח החוטר מידי חברי הועדה תוך כדי הבטחה, שישלח אליהם תוך זמן קצר.

כמו כן, רושם אני לזכרון, שעד יום 25.1.66 לא הגיע לידי מרשם דברי חברי הועדה (אשר הוקלטו על גבי טרם) וכן המבנית סלילת כבישים לשנת התקציב 1966/67.

לאחר מכתב התזכורת אשר שלחתי מס' 10.22 מיום 3.1.66, הגיעה חוברת רבת המבנית "חוטם" 1967/68 - 1971/72, ללא כל הסבר, בצירוף למכתב המזבירה, מס' 30/26 מיום 4.1.66.

2. איבני חושב שדרך רוח זו יש בה כדי לקדם את מיתוף פעולת חברי הועדה. לכן, אבקשך להעביר אלי בהקדם האפשרי, את המבנית לסלילת כבישים לשנת 1966/67 ולזמן את הועדה, לדיון בנושא: סלילת כבישים משנת 1966 ועד לשנת 1972.

3. רצ"ב הנני מעביר ליידיעתך, את העתק מכתב ההערות של המהנדס הראשי לתכנון התנועה לתכנית החוטם. כפי שצויין בסודותיו, אין באפשרות משרדנו להגיב על החוברת, כל עוד לא ידועה לנו תכנית סלילת כבישים בשנת 1966/67, או חלוקת כספים לכל אחת משנות התקציב לשמת השבים הבאות.

ב ב ר כ ה,

י. בינ
המפקח על התעבורה

2/.

העתק:

שר התחבורה
מנכ"ל משרד התחבורה
מר י. אברזי, משרד הפנים, ירושלים
מר א. בסין, הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
מר ב. בסין, מנהל מע"צ, רח' ליבקולן 3, תל-אביב
מר י. רביבוביץ, הסוכנות היהודית לא"י, ירושלים
מר א. הרצפלד, המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. שיין, " " "
מר ש. גרייבספון, אגף הפקביבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין, קצין הנדסה ראשי, צה"ל
מר י. שול, רשות לאכבדון כלכלי, ירושלים
מר י. יבאי, משרד ראש הממשלה, רח' איתמר בן אבי 9, תל-אביב
מר ב. בורביץ, משרד הבטחון, הקריה, תל-אביב
מר א. תבוכי, משרד החקלאות, הקריה, תל-אביב

ל ר ש ת:

העתק הצורת המהנדס הראשי לתכנון התנועה
על תכנית "שלמה" מס' 10.22 מיום 21.1.66
וכן העתק מכתבו בנדון "שער הגיא" מס' 22 מיום 22.1.66

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה (העתק)

ירושלים כס' במבת תשכ"ו
21 בינואר 1966

אל : המנהל הכללי

מאת: המהנדס הראשי לתכנון התנועה

הנדון: תכנית הפיתוח לכבישים בינעירוניים
לשנים 1967/68 - 1971/72
ס מ ך: מכ' מאת מר. מ. גורפונג מס' 9/4/11 מ-6.1.66

נתבקשתי ע"י המפקח על התעבורה להעביר אליך את הערות האגף לתכנית החומש.

כפי שידוע לך, בתאריך 21.10.65 התקיימה ישיבת הועדה העליונה לכבישים, בראשותו של מנכ"ל משרד העבודה. שרם קבלנו את מרשם דברי הישיבה אשר הוקלטו בשעתו על סרט.

באותה ישיבה הובאה בפני חברי הועדה, תכנית לסלילת כבישים בשנת התקציב 1966/67 בסכום כולל של 100 מליון לירות; גם תכנית זו שרם נתקבלה. לעומת זאת נתקבלה תכנית הפיתוח לכבישים לשנים 1967/68 - 1971/72, אולם קשה לי להעיר הערות מדוייקות, כאשר לא ידוע לי בכלל, מה כבר נכלל בתכנית לשנה הבאה, מאחר והחוברת היחידה אשר נתקבלה בקשר לכך אינה מומצת אילו עבודות יושלמו עד 1.4.67.

הדפים בחוברת סומנו על ידי בדיו, והערותי מתיחסות בהתאם לסימון זה.

לדף מס' 1:
בסוג העבודה, מופיעים בסעיף מס' 4 "כבישים איזוריים", אולם אין כל פירוט לסעיף זה; לעומת זאת, מופיעים כבישים איזוריים גם בסעיף מס' 2 , "שיקום רשת קיימת". כתוצאה מכך קשה לדעת מה היא הכוונה בסעיף מס' 4. בסעיף מס' 6 "נתיבי איילון", ניתן סכום של 6 מליון ל"י בלבד. יוצא איפוא, שעד תחילת שנת 1972 יגמר רק התכנון. אם עירית תל-אביב תקים את התחנה המרכזית החדשה, אזי יש לתאם את תאריך השלמת הקמת התחנה, עם השלמת חלק מנתיבי איילון, אשר צריכים לשרת את התנועה, מהצפון לכוון התחנה המרכזית המוצעת ברח' לוינסקי.

לדף מס' 2:
כבישים חדשים: בסעיף מס' 7 מופיע כביש "חצב-נתיבה", אשר צריך לחבר את ירושלים עם אשדוד. בכביש מס' 71 ליד נתיבה, אשר דרכו עוברת כל התנועה מירושלים לאשדוד ולנגב גם יחד, עוברים כיום כ-1000 כלי רכב ליממה ולכן לא ברור לי מה העדיפות לכביש חדש, אשר יספוג חלק מ[illegible]עה קטנה זו.

לעומת זאת חסר ברשימה הכביש מאשדוד למטעף מלאכי, אשר צריך לעקוף את היישובים עזריקם ובאר טוביה ולשחרר מהתנועה העוברת והמסכנת את תושבי המקום. חושבני שכביש זה עדיף על כביש חצב-נתיבה.

לדף מס' 3:
שיקום והרחבת כבישים קיימים: דף זה אינו מאורגן כהלכה וקשה להתמצא בו. לא ברור, מדוע הכבישים אינם מופיעים לפי סדר מסויים, לדוגמא: לפי מספריהם או לפי תת-סעיפים. כמו כן לא ברור, מהן העבודות אשר תבוצעה בשנת התקציב 1966/67, כי רק בשורה שניה בדף זה מופיעה הערה, על גובה הסכום, אשר הוקצב לשנת 1965/66 עבור כביש מס' 1 (ירושלים-שער הגיא).

כביש מס' 13: ברשימה חסר הקטע מצומת מסובים עד צומת גהה על כביש מס' 14 ויחד עם זאת הקטע של כביש מס' 14 מצומת גהה עד פתח-תקוה. יתכן שההקצבה הוכנסה לשנת התקציב 1966/67 והביצוע יסתיים עד תחילת שנת 1967.

כביש מס' 1 - קטע מוצא-שער הגיא: עומס התנועה הנוכחי בכביש זה הוא 6.200 מכוניות ליום ולא 4.920 כפי שצויין בחוברת. כאשר מכפילים מספר זה במקדם כפי שנקבע בדו"ח הצרפתי דף מס' 5.44 כרך 2, מקבלים 13.000 יחידות כלי רכב כיום ובשנת 1972 - 21.000 יחידות. (ביחס לכך, ראה מכתבי מס' 22 מ-12.1.66 בנדון: שער-הגיא)

כביש מס' 3: הוצע לסלול מסלול נוסף, כנראה בתווי הנוכחי. חושבני שסלילת כביש חדש משער הגיא לצומת נחשון בקו ישר ממזרח למערב, עדיף על הכפלת הכביש הקיים, עם כל החיבורים הרבים אשר קיימים בין שער הגיא לבין צומת נחשון, ואשר גורמים לתאונות רבות. חושבני שרצוי היה לבדוק, אם אפשרי היה לבצע תווי ישר וקצר זה, לפני שיוחלט סופית על סלילת מסלול נוסף לכביש מס' 3. דרך אגב, שני המסלולים חייבים להמשך גם בכביש מס' 2 לפחות מצומת שמשון עד תרום-תעוז. דבר זה אינו מופיע ברשימה כלל.

כביש מס' 16: ברשימה צויין כי שיקום והרחבה בקטע צומת בית-דגן צומת נס-ציונה יספיק, בהתחשב עם סלילת כביש חדש מצומת יפו לצומת נס-ציונה. אינני בטוח ש-11.000 כלי רכב, אשר כבר כיום מצריכים 4 נתיבים, ישתמשו בכביש החדש, אם הוא יסלל תוך הזמן הקרוב. לפי התצפית, כביש מס' 16 יהיה עמוס ב-20 אלף כלי רכב ליממה בשנת 1972. בהנחה ש-50% ממספר כלי הרכב יעבור לכביש החדש, כביש ברוחב 7 מטר לא יהיה מסוגל לקלוט את 10.000 כלי הרכב הנותרים.

כביש מס' 13 - קטע אשקלון-ארז: אין ערך לשיקום קטע זה, אם לא ישוקם בעת ובעונה אחת כביש מס' 138, מארז לניר-עם ויכיני. זו היא הדרך הקצרה ביותר מסביבות אשדוד ואשקלון לבשור ולבאר-שבע. ברשימה לא מופיע הכביש החדש אשדוד-באר טוביה-מסעף מלאכי וכמו כן לא מופיע כביש מס' 138, לכן אינני רואה הצעה להיבור קצר ויעיל מאשדוד לנגב. כל אחת משתי האפשרויות הנ"ל, יכולה לפתור את הבעיה.

כביש מס' 71: ברשימה חסר הקטע ממסעף מלאכי לצומת ראם, אשר כבר כיום עמוס ב-9.000 יחידות כלי רכב ליממה, וזאת עוד לפני שנפתח נמל אשדוד לפעולה. יתכן ושיקום הקטע נכלל בתקציב שיקום כבישים לשנת 1966/67, אולם גם אם כך הוא הדבר, יש לדרוש את הרחבתו ל-4 נתיבים, היות וקטע זה הינו "צואר הבקבוק" של התנועה בין מרכז הארץ, ירושלים, אשדוד והנגב. דבר זה ברור לא רק כתוצאה מהסתכלות על המפה, אלא גם ממספרי ספירת התנועה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

כביש מס' 72: הקטע בין אשקלון וצומת גבעתי טרם שוקם והורחב. יתכן שהסכום הדרוש לשם כך הוקצב כבר לשנת 1966/67.

כביש מס' 87: לא הוקצב כל סכום לשיפור הקטע מצומת משמר הנגב עד תקומה.

כביש מס' 86: כמו כן אין כל סכום לשיקום הכביש מק"מ 0 עד ק"מ 20. יתכן שבשני המקרים הנ"ל הסכום הוקצב לשנת התקציב 1966/67.

כביש מס' 24: בשורה האחרונה בדף זה, אמנם כתוב על תוספת מסלול מחיפה עד לצומת העמקים, אולם לא נזכר כלל אם מסלול זה יסלל בהתאם לתווי משוקם, או בהתאם לתווי הנוכחי, אשר אינו נוח.

לדף מס' 4:

כביש מס' 16 - צומת נס ציונה - צומת בילו: הדו"ח הצרפתי קובע 10.000 כלי רכב ליממה כנקודת מפנה להחלטה על סלילת 4 נתיבים. להפתעתי הרבה, הרשימה קובעת תצפית של 14.000 כלי רכב בעוד 5 שנים, אולם הוצע לסלול רק שני נתיבים, בתוך אותה תקופה. הספירה מחודש אוגוסט 1965 מראה על 9.000 כלי רכב בקטע זה ועל כן חושבני, שבהתאם להמלצות הדו"ח הצרפתי יש לכלול בתכנית החומש סלילה של 4 נתיבים.

כביש מס' 241 - (יגור אחיהוד) וכביש מס' 116 (בית אורן-אלייקים): שני כבישים אלה עמוסים במספר קטן של כלי רכב והינם כבישים אזוריים. אינני יודע מה היא הסיבה להכללתם ברשימה זו.

כביש מס' 211:- הקטע בין נהריה ומעלות מסוכן ביותר וחושבני שרצוי היה לכלול את שיקומו מק"מ 5 עד ק"מ 21, והתוויה חדשה בין ק"מ 0 עד ק"מ 5. בכל אופן, כביש צר זה הינו עמוס יותר מאשר שני הכבישים המוזכרים לעיל.

כביש מס' 102 - קטע שבע האחיות-צובה: כביש זה אינו מופיע כלל ברשימה. הקטע משבע האחיות דרך מעוז ציון ועד למחצבות הקסטל דקוק לשיקום בהקדם האפשרי. כל התנועה הכבדה ממחצבות הקסטל עוברת דרכו, בין הולכי הרגל והתנועה המקומית בישובים.

לדף מס' 5:

ג ש ר י ם: ברשימה אינני מוצא את הגשר מעל נחל חדרה ומעל למסילת הברזל בכביש מס' 11 (חדרה-חיפה), את הגשר מעל לנחל אדוריים, ליד תל-קונסרה בכביש מס' 81, וכמו כן את הגשר מעל לנחל פטיש ב-ק"מ 3 של כביש מס' 871 (כביש הרעב) יתכן שסכום מתאים עבור גשרים אלה הוקצב כבר לשנת 1966/67.

ל ס י כ ו ם: ההצעה אינה נותנת את חלוקת הכספים לפי שנות התקציב ולכן אין לדעת מה היא העדיפות בתוך תקופת החומש, לגבי כל קטע וקטע.

ב ב ר כ ה,

(-)

י. פרישר

העתק: מנהל האגף

לוטה: מקור החוברת - "תכנית הפיתוח לכבישים"

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה
ת"ד 867

(העתק)

ירושלים, כ' בטבת תשכ"ו
12 בינואר 1966

אל: מר מ. שהמי, סגן מנהל מע"צ - משרד ראשי, תל-אביב

מאת: המפקח על התעבורה - משרד ראשי

הנדון: שער הגיא

---הנני מצרף בזה העתק ממכתבו של מר לודויג בורנשטיין, אל מערכת העתון "ג'רוזלם פוסט".

2. ישנו צדק מסויים בדבריו של מר בורנשטיין, אם כי התאונה לא היתה קורית לו, אילו היה נוסע בהתאם לתקנות התעבורה. אמנם עובדה היא, שמספר רב של תאונות ארעו בירידה שער הגיא וכיום נחשב מקום זה למסוכן ביותר בתחום ירושלים. לפי מיטב ידיעותי, הירידה בשער הגיא אינה מתאימה יותר לתנועה, ואינני רואה כל אפשרות לשפרה. הסיבה העיקרית לתאונות היא, מבנה ההחלקה בכביש רטוב, ע"י הופעה של AQUAPLANNING וזאת אפשר למנוע רק ע"י סלילת כביש, שיהיה פחות משופע ואשר ידרוש מהנהג פחות עצירות (כי רק העצירה היא שמביאה לתופעה הנ"ל). על כן רצוי היה לתכנן את הכביש בתוי החדש כך, שיכלול גם את העליה לירושלים וגם את הירידה ממנה. גם הכביש הישן אפשר להשאיר ככביש תיירים, ודאת מתוך הנחה, שבזמן גשם התיירים לא ישתמשו בו. אך, נוסף לכך, גם כאשר הכביש יבש רבות התאונות, כפי שמציין המתלונן, בגלל הסיבובים הרבים והשיפוע, אשר מגיע עד ל-9%.

3. הסטטיסטיקה הרשמית אמנם מראה על מספר קטן יחסית של תאונות, כי היא כוללת רק את המקרים אשר הובאו לידיעת המשטרה, אולם במציאות ישנן תאונות רבות, לפעמים 5 תוך יום אחד! בהתאם לסטטיסטיקה, ארעו לפחות 15 תאונות עם נפגעים והרוגים בקטע זה במשך שנה אחת והריני מניח, כמספר נמוך מאד, עוד 60 תאונות, בהן נגרם נזק בלבד או שנפגעו נהגים או בני משפחותיהם וההודעה על כך לא הגיעה לידי המשטרה. יש לציין שכמעט כל התאונות ארעו, כאשר הרכב המעורב נסע בירידה! המספרים הותאמו עם ראש לשכת התנועה במשטרת ירושלים.

בהנחה צנועה של הוצאת -.10,000 ליי עבור תאונה בממוצע (ראה דו"ח צרפתי, תוספת-כרך ב), מסתכם הסכום השנתי ב-.750,000 ליי כהפסד לקופת הלאום.

אם ע"י שיפור התוי והקטנת השיפועים, אפשר לצמצם את מספר התאונות רק כדי מחצה, (הדו"ח הצרפתי מניח ירידה גדולה יותר) החסכון השנתי יסתכם ב-.375,000 ליי!

4. מספר המכוניות העולות ויורדות בשער הגיא מגיע כיום ל6.800 מכוניות ליום מכל הסובים(ראה ספירה מ-15.8.65) ואפילו בשבת כמות התנועה היא כ- 5.257 כלי רכב! הממוצע הוא בערך 6.200 כלי רכב ליממה. בהתאם לנתונים של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מתוך הסך הנ"ל 7.2% הם אוטובוסים ו-13% הם רכב משא כבד. בהתאם לדו"ח הצרפתי, כרך מס'2, יש להכפיל את המספרים הללו ב-3 עבור אוטובוסים וב-8 עבור מכוניות כבדות, בשטח הרוי. יוצא איפוא, שהכמות היומית של יחידות כלי הרכב מגיע כבר כיום ל- 12.700 ביממה! ברור, ש מספר זה גודל מידי שנה בשנה וישנו קשר בין הדרמת תנועה סדירה לבין תאונות, כמו כן אין כל ספק שישנו קשר ישיר בין הצורה ההנדסית של התווית כביש לבין התאונות בו, ונוסף לכך ישנו קשר ישיר בין צפיפות התנועה לבין מספר תאונות באותו הקטע(ראה סיכום בדיקות של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה מיום 19.2.65 על נושא זה). הנני משוכנע, שהגיע הזמן להתחשב בבטיחות התנועה בהתאם להוראות הממשלה והכנסת. על כן, הנני מציע לבטלאת הקטע המסוכן ביותר מבין כבישי מחוז ירושלים, לנסיעה יום-יומית.

המקרה אשר ארע ביום 8.1.66, בו נתקעו 600 כלי רכב בקטע צר זה במשך שעות בגלל תאונת דרכים מראה, שעל ידי סלילת שני כבישים נפרדים יחדיו ואפשר יהיה להקטין את מספר כלי הרכב הממתינים להצי, אבל בהחר קטע קצר. רק בפעם אחד רב יכול היה לאנוס הבנותם [illegible]

ב ב ר כ ה
(-)
י. פרישר
מהנדס ראשי לתכנון התנועה

העתק: המנהל הכללי, משרד התחבורה
מר ע. פרידמן, מהנדס מחוז מע"צ, מחוז ירושלים
מר א. פליסיג, ראש ענף התנועה,
משטרת ישראל, מחוז י-ם והרוחם
מנהל האגף
מר א. מרץ

מדינת ישראל
משרד העבודה

18/2/ז

אישי

תל-אביב בשבט תשכ"ו
30 בינואר 1966
מס' 10/173

1.2.

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

מאת: מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי

הנדון: כביש גישה לכפר הערבי-נין

ב-8.11.65, נשלח לך מכתב על ידי
מנכ"ל משרד העבודה בנדון, אך טרם קבלנו ממך
את התגובה הנאותה.

הנני חוזר על כך, שהעבודה נעשתה.
אודה לך באם תסדיר את הענין בהקדם.

בברכה,

ב. בסין

מנהל מע"צ

העתק: מר מסר, מנכ"ל משרד העבודה
חשב מע"צ

מדף 907

האוצר

ירושלים כח' בשבט תשכ"ו
17 בינואר 1966

13/2/11

אל : מר מ. שחמי, סגן מנהל מע"ץ

מאת: סגן הממונה על התקציבים

הנדון: תכנון הכביש ערד - צמע
סיכום הדברים בנדון

בהתאם לסיכום הדברים ביניכם, אבקשכם לבצע העבודות הכרוכות בתכנון הכביש מערד לצמע.

ב ב ר כ ה

ז. אלנבוגן

העתק: מר לובליני, כימיקלים ופוספטים

18/2/11

שיכון - 230 מיליון ל"י

ההשקעות בשיכון מיועדות בעיקר למטרות הבאות:

		תקציב 1965/66	הצעת תקציב 1966/67
שיכון עולים		187.5	66.0
שיכון בהתיישבות		23.5	30.0
שיכון לחסול משכנות עוני		11.9	35.0
שיכון באזורי פיתוח		24.7	24.0
פרסות צבור		21.2	15.0
חסול מעברות		16.1	-
ממקלים שונים		17.1	20.0
	סה"כ	302.0	180.0
להקטנת יתרת התחייבויות			50.0
			230.0

הלוואות תקציב 66/7 - הלוואות ראשונות

מחדש בבתים ושיקומם - 34 מיליון ל"י

הסכום נועד לסלילת כבישים חדשים, הרחבה ושיקום של הכבישים הקיימים ולסלילת כבישי גישה.

סה"כ תקציב נטו	34.0 מ' ל"י
תקציב ברוטו	35.5 מ' ל"י
השתתפות קרן הבטחון	1.5 (-) ל"י

להלן פירוט התכנית (במיליוני ל"י)

סלילת כבישים חדשים	10.5
בחת - גלולות	3.5
סדום- אילת	7.0
הרחבת כבישים - הוספת המלול	3.0
ירושלים - שער הגיא	1.5
צומת בחת - צומת מסובים	1.5
שיקום והרחבת כבישים קדמיים	10.0
צומת כנות-צומת רתם	1.5
אשקלון - מלונות	2.5
בית קמה - צומת מלאכי	4.0
באר שבע - דימונה	2.0
כבישים איזוריים וכבישי גישה	4.5
תוצאות תכנון והוצאות כלליות	3.0
	31.0
דרישה (כולל השתתפות קרן הבטחון בסך 1.5 מיליון ל"י)	4.5
סה"כ תקציב ברוטו	35.5

בשנת 1965/66 הוקצב להשקעות בכבישים סכום של 34 מיליון ל"י (ברוטו)

שיכון - 230 מליון ל"י

ההשקעות בשיכון מיועדות בעיקר למטרות הבאות:

	הצעת הקציב 1966/67	הקציב 1965/66
שיכון עולים	66.0	187.5
שיכון בהתישבות	20.0	23.5
שיכון לחסול משכנות עוני	35.0	11.9
שיכון באזורי פיתוח	24.0	24.7
הרחבת צבור	15.0	21.2
חסול מעברות	-	16.1
מעקלים שונים	20.0	17.1
סה"כ	180.0	302.0
להקטנת יתרת ההתחייבויות	50.0	
	230.0	

הצעת הקציב - הצעת הממשלה

מחלת כבישים ושיקומם - 34 מיליון ל"י

הסכום נועד לסלילת כבישים חדשים, הרחבה ושיקום של הכבישים הקיימים ולסלילת כביש גיחה.

סה"כ הקציב נטו	**34.0 מ' ל"י**
הקציב ברוטו	35.5 מ' ל"י
השתתפות קרן הבטיחות	1.5 (-) ל"י

להלן פירוט ההכנית (במליוני ל"י)

סלילת כבישים חדשים	**10.5**
בחת - בלולות	3.5
סדום- אילת	7.0
הרחבת הכבישים - הרחבת המסלול	**3.0**
ירושלים - שער הגיא	1.5
צומת בחת - צומת מסובים	1.5
שיקום והרחבת כבישים עורקיים	**10.0**
צומת כנות-צומת רחם	1.5
אשקלון - קלוגות	2.5
בית קמה - צומת מלאכי	4.0
באר שבע - דימונה	2.0
כבישים אזוריים וכבישי גישה	**4.5**
הוצאות תכנון והרחבות כלליות	**3.0**
	31.0
רזרבה (כולל השתתפות קרן הבטיחות בסך 1.5 מליון ל"י)	4.5
סה"כ הקציב ברוטו	35.5

בשנת 1965/66 הוקצב להשקעות בכבישים סכום של 34 מליון ל"י (ברוטו)

מדינת ישראל

ירושלים, יום בשבת תשכ"ו
4 ~~בדצמבר~~ 1965
יבנאלי
מס' 6322

אל: מר מ. זנדברג, הממונה על התקציבים

מאת: המנהל הכללי, משרד העבודה

הנדון: כביש גישה ל"יד-קנדי"

מר יעקב צור, יו"ר הדירקטוריון של קרן הקיימת לישראל, הודיע לנו שראש הממשלה התחייב שממשלת ישראל תשתתף בהקמת אנדרטת זכרון על שמו של בשיא ארה"ב המנוח, ג'ון קנדי, על ידי סלילת כביש גישה למקום האנדרטה.

כמו כן מסר לנו מר י. צור כי חנוכת האנדרטה תתקיים באביב 1966 ולכן יש לבצע את העבודה עוד בשנה תקציבית זאת. מחלקת עבודות ציבוריות אומדת את ההוצאה בסכום של 200 אלף ל"י.

אבקש הנחיותיך בנדון.

ב ב ר כ ה

מלצמן

עודד מסר

העתק: מר יעקב צור, יו"ר הדירקטוריון של קק"ל.

מדף 907

אל: החשב הכללי / מאת: אגף התקציבים
אישור תקציב 1/31 תאריך 4.1.66
מספר: 4.1.66
הננו מאשרים
העתק: מבקר המדינה
החשב הכללי מח' הדיווח והחשבונות
חשב משרד /
(-) א. אגמון

מדינת ישראל
האוצר
אגף התקציבים

18/2/11

ירושלים, 21.12.65

מספר 45

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ו"ד הכספים
של הכנסת
א.נ.,

הנדון: שינוי בתקציב התקציב פיתוח בשנת 1964/65 בשנת 1965/66 - פיתוח כבישים ונקזים

מספר הסעיף	ה ס ע י פ י ם	התקציב על שינויו	יתרה משנת 1964/65	מבוקש לשימוש ב-1965/66	ס"ה התקציב ב-1965/66
72	פיתוח כבישים ונקזים		7,554,000	7,554,000	
7201	כבישים ובשרים ראשיים				
101	סדום - גרופית		619,000		
101	סדום-אילת	5,000,000		619,000	5,619,000
103	ערד - שמר זרחר		221,000		
103	ערד - שמר זרחר	500,000		221,000	721,000
104	נתניה - חדרה		258,000		
104	נתניה - חדרה	-		258,000	258,000
106	אחדות יעקב - גשר		308,000		
106	אחדות יעקב - גשר (פרט חדש)	-		308,000	308,000
110	טירה - חיפה		38,000		
110	טירה - חיפה (פרט חדש)	-		68,000	68,000
111	מוצא - ירושלים		116,000		
111	מוצא - ירושלים	1,200,000		116,000	1,316,000
112	חולון - אזור		202,000		
112	חולון - אזור(פרט חדש)	-		202,000	202,000
113	תל-אביב - בהה		291,000		
113	תל-אביב - בהה(פרט חדש)	-		291,000	291,000
114	צומת אחדות-זכר דב		6,000		
114	צומת אחדות - זכר דב	-		6,000	6,000
116	תל-טרקת - ערד		157,000		
116	תל-טרקת - ערד	400,000		157,000	557,000
117	גשר באר-שבע		675,000		
117	גשר באר-שבע	750,000		675,000	1,425,000
121	גשר על נחל פטיש		400,000		
121	גשר על נחל פטיש(פרט חדש)	-		400,000	400,000
130	בהה - גלילות		32,000		
130	בהה - גלילות	500,000		32,000	532,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
105	שער העמקים -אלוני אבא		45,000		
105	שער העמקים - אלוני אבא(פרט חדש)	-		45,000	45,000
132	כביש לכורזין		66,000		
132	כביש לכורזין(פרט חדש)	-		66,000	66,000
134	צומת ראש - כפר זכריה		224,000		
134	צומת ראש - כפר זכריה(פרט חדש)			224,000	224,000
135	צאלים - גבולות		59,000		
135	צאלים - גבולות (פרט חדש)	-		59,000	59,000

מספר הסעיף	הסעיפים	התקציב של הרשויות	עודף מענה 1964/65	הבוקר לעמדה ב-1965/66	ס"ה התקציב ב-1965/66
136	ריר-חנא - עלבון		42,000		
136	דיר-חנא - עלבון	-		42,000	42,000
137	רעים - שורים		10,000		
137	רעים - שורים (פרט חדש)	-		10,000	10,000
138	ניר-דוד - רעפים		95,000		
138	ניר-דוד - רעפים	-		95,000	95,000
139	טלח		199,000		
139	טלח (פרט חדש)	-		199,000	199,000
140	להבות-הבשן - [illegible]		150,000		
140	להבות הבשן - [illegible] (פרט חדש)	-		150,000	150,000
142	כטרא - ג'ת		710,000		
142	כטרא - ג'ת	750,000		710,000	1,460,000
7204	שיקום חקלאי				
101	רמלה - צומת אמשרון		2,000		
101	רמלה - צומת אמשרון	295,000		2,000	297,000
103	עכו - פרוד		153,000		
103	עכו - פרוד (פרט חדש)			153,000	153,000
106	שדה-בוקר - מצפה רמון		12,000		
106	שדה-בוקר - מצפה רמון (פרט חדש)	-		12,000	12,000
113	אזור - אשדוד		7,000		
113	אזור - אשדוד	130,000		7,000	137,000
116	כביש המישרים - לוד		11,000		
116	כביש המישרים - לוד (פרט חדש)	-		11,000	11,000
117	זכר דב - צומת בזרה		222,000		
117	זכר דב - צומת בזרה (פרט חדש)	-		222,000	222,000
118	עוקף קרית גת		277,000		
118	עוקף קרית גת (פרט חדש)	-		277,000	277,000
120	כביש אבא הלל סילבר		250,000		
120	כביש אבא הלל סילבר (פרט חדש)	250,000		250,000	500,000
121	אשדוד - אשקלון		59,000		
121	אשדוד - אשקלון	700,000		59,000	759,000
123	נצרת - עפולה		70,000		
123	נצרת - עפולה (פרט חדש)	-		70,000	70,000
124	חיפה - טבריה		187,000		
124	חיפה - טבריה (פרט חדש)	-		187,000	187,000
125	באר-שבע - צומת מעד		11,000		
125	באר-שבע - צומת מעד (פרט חדש)	-		11,000	11,000
128	באר-שבע - ריפונה		96,000		
128	באר-שבע - דימונה	-		96,000	96,000
135	כביש 13 - נמל אשדוד		56,000		
135	כביש 13 - נמל אשדוד	1,250,000		56,000	1,306,000
137	קרית גת - אשקלון		108,000		
137	קרית גת - אשקלון	500,000		108,000	608,000
7205	הרצאות כלליות ושונות				
101	מדידות ותכנון		464,000		
101	מדידות ותכנון	1,115,000		464,000	1,579,000
105	סקר תחבורה בדרום		227,000		
105	סקר תחבורה בדרכים (פרט חדש)	-		227,000	227,000
106	תכנון חוץ		24,000		
106	תכנון חוץ	-		24,000	24,000
107	רכישת ציוד קדר		13,000		
107	רכישת ציוד קדר (פרט חדש)	-		13,000	13,000
108	חידוש ציוד מכני		352,000		
108	חידוש ציוד מכני (פרט חדש)	-		352,000	352,000

עודפים אלה ינוצלו לאותן מטרות להן נוצרו בשנת 1964/65

העתק: מבקר המדינה
החשב הכללי, מח' תכנון ותיקון
חשב משלקת עבודות ציבוריות
מרכז תקציב המדינה

ב. זנדברג
הממונה על התקציבים

האוצר

ירושלים יב' בשבט תשכ"ו
4 בינואר 1966

18/2/11

אל : חשב מ.ע.צ.

מאת: אגף התקציבים

הנדון: כביש ערד - ים המלח
מכתבך מס' 6(88) מיום 23.12.65

הענין שהועלה במכתבך הנ"ל ובחומר המצורף אליו הנו בתחום הפעולה והיחסים שמקיימת מ.ע.צ. עם קבלנים - במקרה זה קק"ל. אגף התקציבים לא קבל בעבר, וגם אינו יכול לקבל על עצמו בהוה אחריות על חוזים והסכמים שמקיימת מ.ע.צ. עם קבלנים, ואף לא על פרושם במקרה של חילוקי דעות.

מאידך, פועלת מ.ע.צ. במסגרת של תקציב בלובלי לפיתוח כבישים שאינו משתנה בין אם עבודות מסויימות בוצעו מסיבות שונות בהוצאה הנמוכה מהאומדן שנקבע בחוק התקציב ובין אם הן בוצעו בהוצאה הגבוהה ממנו.

אי לכך, נראה לי שגם במקרה זה יש למצוא את הפתרון לתביעה שהועלתה במכתבך במסגרת התקציב המאושר.

ב ב ר כ ה

שי גרינשפון

/זא

משרד העבודה
מחלקת עבודות צבוריות, המשרד הראשי, רח' ליפקולן 3, ת.ד. 20101
טל' 623271

תל-אביב, בשבט תשכ"ו
ביינואר 1966
30/26

לכבוד

מר י. אברזי - משרד הפנים, ירושלים
מר א. בסין - הסוכנות היהודית לא"י, תל-אביב
מר י. רבינוביץ - " " " , ירושלים
מר א. הרצפלד - המרכז החקלאי, תל-אביב
מר י. שיין - " " "
מר י. גיא - משרד התחבורה, תל-אביב
מר ש. גרינשפון - אגף התקציבים, האוצר, ירושלים
מר א. קליין - קצין הנדסה ראשי, צ.ה.ל.
מר י. שול - רשות למכנון כלכלי, ירושלים
מר י. ינאי - משרד ראש הממשלה, רח' איתמר בן אבי 9, תל-אביב
מר נ. גורביץ - משרד הבטחון, הקריה, ת"א
מר א. חנוכי - משרד החקלאות, הקריה, ת"א.

אדונים נכבדים,

הנדון: תכנית הפיתוח לכבישים לשנים
1967/68 - 1971/72.

... מצו"ב חומר בנדון.

2. פרוטוקול מהישיבה האחרונה של הועדה העליונה לכבישים יועבר אליכם בקרוב.

ב ב ר כ ה,

רבקה לוי-עזרי
מ ז כ י ר ה

.../אש

משרד העבודה

מחלקת עבודות צבוריות

תכנית הפיתוח לכבישים

לשנים

1971/72 - 1967/68

אלול תשכ"ה

ספטמבר 1965

תוכנית הפיתוח לכבישים

1967 - 1972

סוג העבודה	אלפי ל"י
1. כבישים חדשים	73,000
2. שקום רשת קיימת	167,000
3. גשרים	4,000
4. כבישים אזוריים	25,000
5. כבישי גישה	20,000
6. נתיבי איילון	6,000
7. ציוד	7,000
	302,000
בלתי נראה מראש	23,000
סה"כ	325,000

כבישים חדשים

מס' סד'	הכביש	אורך	אומדן באלפי ל"י	הערות
1	גהה - גלילות - רעננה			
	גהה - מורשה, 5 ק"מ, 2 מסלולים, 6.0 מליון ל"י			כולל צ' דן מפלטית בגהה
	מורשה-גלילות, 6 ק"מ, 1 מסלול, 5.5 " "			כולל צ' דו מפלסית בגלילות
	מורשה-רעננה, 6 ק"מ, 1 מסלול, 3.5 " "			"תעש"
	ס"ה 13.0 " "			
	בתוכנית 10.5.1966/67 ק"מ 5.0 " "	2.5	8,000	כולל צמתים דו מפלסיים
2	צ' יפו - צ' נס ציונה, 1 מסלול	13-15	6,000	כולל צ' דו מפלטית ביפו, חולון-בת-ים, נס ציונה
3	צ' נס ציונה - אשדוד, 1 מסלול	18	7,500	" " " בנס ציונה ואשדוד וראשון לציון
4	העוקף המזרחי: כביש 13 לוד, 2 מסלוליים	10-12	8,000	" " " בכביש 13, גשר איילון
5	לוד - גשר (רמלה) 1 מסלול	10-12	6,000	" " " לרכבת, כביש 16, כביש לוד
6	חדרה - חיפה, 1 מסלול	44	20,000	" " " בחדרה, מעגן מיכאל, חיפה רכ-12 מעברים
7	חצב - נתיבה	7	1,500	
8	אורון - עין יהב	55	11,000	
9	ערד - צפע - כביש דימונה	22	5,000	
			73,000	

מספר הכביש	הקטע מק"מ עד ק"מ	שם הקטע	רוחב קיים מ'	עומס תנועה נוכחי מס' כלי הרכב	שנת הספירה	עומס ת' חזוי 1967	1972	סוג העבודה	אורך הקטע ק"מ	אומדן אלפי ל"י	הערות
13	29.8-20.8	צ' אזור - צ' נס-ציונה	7	8901	1965	*	15777	תוספת מסלול	9	5,000	צ' דו מפלסית באזור ומעברים לראשון לציון ונס-ציונה
1	22.8-7.5	שער הגיא-מוצא	6-6.5	4920	1965	5953	8691	" "	13.5	16,300	האומדן מסתכם ב-17.5 מליון ל"י מזה 1.2 מליון ליב-1965/66, בשטח הרדי בלבד
3	28.0-22.8	שער הגיא-צ' שמשון	7	4920	1965	5953	8691	" "	4.0	3,200	
16	14.0-6.5	צ' בית דגון-צ' נס-ציונה	6-6.5	11365	1965	13752	20078	שקום והרחבה ל-7 מ'	6.5	1,300	לא יורחב ל-2 מסלולים בגלל הכביש החדש יפו-נס ציונה
12	23.5-14.8	רמלה-צ' בילו	5	2487	1964	3308	4830	" " "	7.7	2,000	
12	14.8-5.5	צ' בילו-גדרה	6	4915	1965	*	12839	" " "	8.0	2,000	לא כולל קטע בתוך גדרה
13	76.5-67.5	אשקלון-ארז	5-6	2675	1965	*	4440	" " "	9.0	2,250	קטע 64.0-54.0 בוצע. האומדן כולל הסדר צ' יובל גד
71	35.2-20.0	צ' נחשון-צ' ראם	5.5	871	1964	1158	1691	" " "	15.2	4,000	
83	35.4-0.0	באר שבע-דימונה	6	1786	1965	2161	3155	" " "	25.0	4,000	השלמה
83	92.0-69.7	שפך זוהר - צ' אילת	4-6					" " "	22.3	4,000	שפור התוי
86	51.0-33.0	ירוחם-סדה בוקר	4-7					" " "	18.0	2,500	השלמה
73	32.5-0.0	ניצנים-חלץ-סעד	5	1049	1965	1269	1853	" " ""	32.5	8,000	
114	20.9-0.0	פורידיס-מנסורה	5	1190	1964	1583	2311	" " "	20.9	6,000	שפור התוי
242	20.6-0.0	מגידו-מנסורה -ג'למי	5-6	1480	1964	1968	2873	" " "	20.6	6,000	
32	59.8-47.9	מגידו-עפולה	7	1585	1961	2805	4095	" " "	11.9	4,000	
32	47.9-0.0	צ' עפולה - צ' פרוד	3-6.5					" " "	47.9	15,000	
23	53.2-29.7	צ' פרוד - מגדל כרום	5-7	1538	1964	2046	2987	" " "	23.5	6,000	
24	13.2-4.5	חיפה - צ' העמקים	6.5-10	7990	1965	9668	14115	תוספת מסלול	8.7	6,000	

מס׳ סד׳	מספר הכביש	הקטע מק״מ עד ק״מ	שם הקטע	רוחב קיים מ׳	עומס תנועה נוכחי: מס׳ כלי הרכב	עומס תנועה נוכחי: שנת הספירה	עומס תנועה חזוי: 1967	עומס תנועה חזוי: 1972	סוג העבודה	רוחב הקטע ק"מ	אומדן אלפי לי״	הערות
19	24	69.0-13.2	צ׳ העמקים - טבריה	5-7					שקום והרחבה ל-7 מ׳	55.8	17,000	כולל שפור התוי
20	21	28.7-20.2	עכו-נהריה	5.5-6.5	3397	1965	4110	6000	שקום והרחבה ל-7 מ׳	8.5	2,000	
21	41	103.0-73.0	בית שאן-כנרת	5-7	1238	1965	1498	2187	" "	16.0	5,000	לא נכללו החלקים שבוצעו בקטע גשר - בית שאן
22	41	52.0-0.0	כפר נחום-מטולה	4-6	1684	1964	2240	3270	" "	52.0	15,000	
23	16	21.9-13.4	צ׳ נס ציונה - צ׳ בילו	6	7199	1964	9575	13980	" "	8.5	3,700	כולל מעבר דו-מפלסי במפגש הרכבת ועוקף רחובות
24	142	5.5-2.4	כביש 13 - תל-השומר	4-7	4762	1965	5762	8413	" "	3.1	775	
25	71	15.8-0.0	אשקלון-מלאכי	5	2658	1965	*	6113	" "	15.8	3,160	
26	141	11.5-3.0	רמת-גן - הרצליה	5-7	4800	1964	*	16320	הרחבה ל-4 נתיבים	8.5	2,975	
27	31	37.2-0.0	נצרת-עפולה-בית שאן	5-7	1645	1964	2188	3194	שקום והרחבה ל-7 מ׳	37.2	5,620	
28	241	27.0-0.0	יגור-אחיהוד	4	846	1963	1235	1803	" " "	27.0	6,750	
29	116	31.5-14.0	בית אורן-אליקים	3	146	1961	258	377	" " "	17.5	3,470	
30	16	33.9-21.9	בילו-כביש 71	3-5	1332	1964	*	2051	" " "	12.0	4,000	
									ס"ה		167,000	

ג ש ר י ם

מס' סד'	ש ם 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 נבי רובין	" "
7	גשר הפקק	" "
8	גשר בורג'יבה	כביש 411

16/אי

24/12/65

בירושלים — המקום לשיפוץ המשלחת הנסיעה

1) בית-שמש — כפרים בירושלים: סכום 300.000
נשאר במסגרת המקומות המאושרים.

2) גדרה — מקלטים: סכום 500.000 הועבר.
מועדף לשים גדרה - נתיבות - מקלטים.
עבודות עפר ומשרדים ושאת כרכר.

3) * בזמן כולם — בשם כפרים. 450,000 ל"י (יש אישור)
שקמה 14 קיבוץ מבשר כפרים לתירוש.
מתירוש - בזמן בשם - 6 קיבוץ בשביל תבל.
2 קיבוץ מדיר בשם לשם מעמד עדיפות
מאזנים את הכסף הזה.
אומשפן - לא מקדם. כולל מגיע על הכסף 500.000 ל"י.

4) עכולה - מקלט: 1,0 מ"ל
כפרים מעבדות, הנסיעה לשקמה
בשביל הבאה לא - 3 קיבוץ.

5) אשקלון - 3 מגדלים: 150,000 קיבוץ 54-55: יש חבל לתגיעת תלמה
מהבית הבית בשביל מקומות * בשם.
מועדף לעבודות עפר ומשרדים. הנסיעה לבישול לפני הבאה.
בקיבוץ 54-55: הנסיעה שקמה 2 קיבוץ * בנוסף מהיכולה בבנוסף לאומה

6) בזמן כולם - בזמן אחר: 5,4 מ"ל - 300 מ"ל להיכנס הבית
150 - הבדר בנוסף

7 אדי בנין - עקפה ימין גמר חשבון עמ מלל דונלי
ל 57,000

עצמאי הישרה: בעבודות מלאכה
בתי מרכז השלם.

מדינת ישראל

אל: אגף התקציבים, משרד האוצר, ירושלים לידי ש. גרינשפון

מאת: חשב מחלקת עבודות צבוריות

תל-אביב, 23 בכסלו תשכ"ו
23 בדצמבר 1965

מס' 6(88)

רשום

הנדון: כביש ערד - ים-המלח.

... מצ"ב העתק מכתבו של שר העבודה בצרוף נמוקי החלטתו בנדון של המשנה למנהל הכללי מר מ. זגגי על תשלום נוסף לקרן קיימת לישראל בסך -.801,865 ל"י תמורת העבודה שבוצעה על ידם בפריצת הדרך הנ"ל בשנים הקודמות.

אודה לך על אישור תקציב נוסף בסכום הנ"ל בכדי שאוכל לבצע את התשלום.

א. זונגשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: כספים

3/חכ

נא לשלוח את תשובתך
אך ורק לפי ת.ד. 20101

מד

מדינת ישראל
האוצר, אגף התקציבים

ירושלים, 21.12.65
מספר, 45

תקציב פיתוח

לכבוד
יו"ר ועדת הכספים
של הכנסת

א.נ.,

11/2/11

הנדון: שימוש בעודפי תקציב פיתוח משנת 1964/65 בשנת 1965/66
פיתוח כביש ושיקומם
מכתב משרד העבודה מס' 22/10/17 מיום 9.7.65

הנני מבקש את אישורה של ועדת הכספים של הכנסת לשימוש בעודפים הבאים של התקציב לשנת 1964/65 בהתאם לסעיף 10 (ב) לחוק התקציב לשנת 1965/66 - תשכ"ה-1965.

מספר הסעיף (הפרט)	הסעיפים (הפרטים)	התקציב על שנוייו 1965/66	עודף משנת 1964/65	מבוקש לשימוש ב-1965/66	ס"ה התקציב 1965/66
72	פיתוח כבישים ושיקומם		5,568,000	5,568,000	
7201	כבישים וגשרים ראשיים				
101	סדום - אילת		552,000		
101	סדום - אילת	5,000,000		552,000	5,552,000
103	ערד - שפך זהר		218,000		
103	ערד - שפך זהר	500,000		218,000	718,000
106	אשדות יעקב - גשר		155,000		
106	אשדות יעקב - גשר (פרט חדש)	-		155,000	155,000
110	חיפה - טירה		69,000		
110	חיפה - טירה (פרט חדש)	-		69,000	69,000
112	חולון - אזור		29,000		
112	חולון - אזור (פרט חדש)	-		29,000	29,000
113	תל-אביב - גהה		75,000		
113	תל-אביב - גהה (פרט חדש)	-		75,000	75,000
114	צומת אשדוד - זכר דב		7,000		
114	צומת אשדוד - זכר דב (פרט חדש)	-		7,000	7,000
116	תל-טוקת - ערד		108,000		
116	תל-טוקת - ערד	400,000		108,000	508,000
117	גשר באר-שבע		663,000		
117	גשר באר-שבע	750,000		663,000	1,413,000
121	גשר על נחל פטיש		400,000		
121	גשר על נחל פטיש (פרט חדש)	-		400,000	400,000
7202	כבישים אזוריים וכבישי גישה				
105	שער העמקים - אלוני אבא		39,000		
105	שער העמקים - אלוני אבא (פרט חדש)	-		39,000	39,000
132	כביש לכורזין		64,000		
132	כביש לכורזין (פרט חדש)	-		64,000	64,000
134	צומת ראס - כפר זכריה		225,000		
134	צומת ראס - כפר זכריה (פרט חדש)	-		225,000	225,000
135	צאלים - גבולות		59,000		
135	צאלים - גבולות (פרט חדש)	-		59,000	59,000
137	רעים - אורות		10,000		
137	רעים - אורות (פרט חדש)	-		10,000	10,000
138	ניר דוד - רשפים		71,000		
138	ניר דוד - רשפים (פרט חדש)	-		71,000	71,000

מספר הסעיף	הסעיפים (המשך)	התקציב על שנוייו 1965/66	עודף משנה 1964/65	מבוקש לשמוש ב-1965/66	ס"ה התקציב 1965/66
139	שלח		199,000		
139	שלח (פרט חדש)	-		199,000	199,000
140	להבות הבשן - שמיר		150,000		
140	להבות הבשן - שמיר (פרט חדש)	-		150,000	150,000
142	כסכא - ג'ת		581,000		
142	כסכא - ג'ת	750,000		581,000	1,331,000
7204	שיקום כבישים				
101	רמלה - צומת שמשון		3,000		
101	רמלה - צומת שמשון	295,000		3,000	298,000
102	פתח תקוה - רמתים		81,000		
102	פתח תקוה - רמתים (פרט חדש)	-		81,000	81,000
103	עכו - פרוד		53,000		
103	עכו - פרוד (פרט חדש)	-		53,000	53,000
106	שדה בוקר - מצפה רמון		12,000		
106	שדה ב קר - מצפה רמון (פרט חדש)	-		12,000	12,000
113	אזור - אשדוד		6,000		
113	אזור - אשדוד	130,000		6,000	136,000
116	כביש הטייסים - לוד		11,000		
116	כביש הטייסים - לוד (פרט חדש)	-		11,000	11,000
117	זכר דב - צומת גדרה		184,000		
117	זכר דב - צומת גדרה (פרט חדש)	-		184,000	184,000
118	עוקף קריית גת		131,000		
118	עוקף קריית גת (פרט חדש)	-		131,000	131,000
120	כביש אבא הלל סילבר		250,000		
120	כביש אבא הלל סילבר (פרט חדש)	250,000		250,000	500,000
123	נצרת - עפולה		70,000		
123	נצרת - עפולה (פרט חדש)	-		70,000	70,000
124	חיפה - סבריה		180,000		
124	חיפה - סבריה (פרט חדש)	-		180,000	180,000
137	קריית גת - אשקלון		4,000		
137	קריית גת - אשקלון	500,000		4,000	504,000
7205	הוצאות כלליות ושונות				
101	מדידות ותכנון		315,000		
101	מדידות ותכנון	1,115,000		315,000	1,430,000
105	סקר תחבורה בדרום		227,000		
105	סקר תחבורה בדרום (פרט חדש)	-		227,000	227,000
107	רכישת ציוד עזר		15,000		
107	רכישת ציוד עזר (פרט חדש)	-		15,000	15,000
108	חידוש ציוד מכני		352,000		
108	חידוש ציוד מכני (פרט חדש)	-		352,000	352,000

הננו להסב תשומת לב הועדה כי העודפים המוצעים ינוצלו לאותן מטרות להן נועדו בשנת הכספים 1964/65.

מ. זנדברג
הממונה על התקציבים

העתק: מבקר המדינה
החשב הכללי, מח' החשבונות ודווח
חשב מחלקת עבודה צבוריות
מרכז תקציב הפיתוח

18/2/11

עודפי תקציב פתוח
1964/65

72	שם	עודפי תקציב 1964/65	הוצאות 30.6.65-1.4.65	יתרה
01.101	סדוס-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 - בשר	309,000.-	153,327.12	155,672.88
110	טירת 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 נחה	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	בשר באר-שבע	675,000.-	12,000.-	663,000.-
121	בשר על נחל עטיש	400,000.-	-	400,000.-
130	בהה גלילות	32,000.-	32,000.-	-
02.105	שער העמקים אלוני 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 ראס כפר זכריה	225,000.-	-	225,000.-
135	צאלים גבולות	59,000.-	-	59,000.-
137	רעים אורים	11,000.-	230.50	10,769.50
138	ניר דוד רשפים	95,000.-	23,317.18	71,682.82
139	שלח	200,000.-	632.55	199,367.45
140	לחבות הבשן שמיר	150,000.-	-	150,000.-
142	כפרה ג'ת	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 פרוד	54,000.-	84.20	53,915.80
106	שקה בוקר מצפה רמון	12,000.-		12,000.-
113	אזור אשדוד	7,000.-	789.05	6,210.95
116	טייסים לוד	11,000.-		11,000.-
117	זכר דב צומת גדרה	222,000.-	37,409.93	184,590.07
118	עוקף קרית גת	278,000.-	146,758.39	131,241.61
04.120	כביש אבא הלל סילבר	250,000.-		250,000.-
121	אשקלון אשדוד	60,000.-	60,000.-	-
123	נצרת עפולה	70,000.-	-	70,000.-
124	חיפה סבריה	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 לגמל אשדוד	57,000.-	57,000.-	-
137	קרית גת אשקלון	108,000.-	103,493.45	4,506.55
05.101	מדידות ומכנון	489,000.-	173,275.09	315,724.91
105	סקר תחבורה בורדום	227,000.-	-	227,000.-
107	רכישת ציוד עזר	15,000.-	-	15,000.-
108	חדוש ציוד מכני	352,000.-	-	352,000.-
06.101/61	השחת' קרן מניעת תאונות	(-)285,000.-	-	(-)285,000.-
		7,272,000.-	1,977,121.29	5,294,878.71

18/2/11

תאוצר

ירושלים כ' בכסלו תשכ"ו
14 בדצמבר 1965

אל : המנהל הכללי, משרד העבודה

מאת: הממונה על התקציבים

הנדון: מבנה תקציב מע"צ

הממונה על התקציבים נושא כידוע לך באחריות הבלעדית לעניני השיטה והנוהלים התקציביים.

1. חביעות ועדת הכספים, מבקר המדינה והציבור בשאלות אלה מופנים אך ורק אליו. מזה שנים מספר אנו נמבעים ע"י ועדת הכספים ומבקר המדינה לגבש את הנוהלים התקציביים לשיטת מחייבת כוללת ואחידה אשר תן בל אף גושפנקה של חוק במסגרת של מערכת תחיקה מינהלית.

כידוע לך הייגו מזה זמן רב בדעה כי מבנה התקציב של מע"צ טעון שיפור בנקודות מסמר ובאחרות הוא טעון התאמה לנוהלים הנהוגים זה מזמן בסעיפי תקציב אחרים.

ידוע לי כי הנהלת מע"צ, ובמקצת אף אתה אישית מתיחסים במידה רבה של רגישות לאפשרות של הכנסתם של התיקונים כאמור, לדעתי ללא כל הצדקה.

בהתחשב ברגישות זו, הוריתי לסגני מר ז. אלנברגן לבוא אתכם במגע בנושא זה ולקיים אתכם ברור עניני ברוח טובה על הנקודות השונות. תוך השתדלות להגיע לידי הסכמה מירבית אתכם. אולם למרות אורך הרוח שלנו בטיפול בנושא לא הביא לצערי בירורים אלה את התוצאה המקווה.

לצערי הרב אין ביכולתי להמשיך עתה בבירורים מסוג זה וגורמים מספר מאלצים אותי להכריע לאלתר בדבר תיקונים בתקציב מע"צ, והם:

1. בהתאם לדרישת מבקר המדינה וועדת הכספים של הכנסת עומדת בפני ביבוש ופרסום מסגרת של נוהלים תקציביים אחידים. ביבוש זה הוא תוצאת עבודה במשך שנה של יחידה מיוחדת באגף התקציבים אשר הקימותי לצורך זה.

2. אנו עומדים בפני מעבר לעיבוד ועריכת התקציב ע"י מחשב אשר בעקבותיו יבוא גם דיוות הביצוע התקציבי באמצעותו.

במסגרת מעולה זו מוכן השנה הכרטסת היסודית של מערכת התקציב והחשבונות התקציביים ואנו מעונינים כי המערכת החדשה תוכן על הבסיס האפשרי הטוב ביותר, במבמה למעט ככל האפשר בשינויים בעתיד.

.2/..

3. גם במע"צ עומדים להכניס מיכון. אנו רואים את עקר מועלתו בזה שהוא מאפשר שילוב החשבונות התקציביים והחמחיריים. עם הפעלת מערכת זאת אין כל טעם בניהול שתי מערכות של הנהלת חשבונות בנפרד.

עובדה זו מחייבת אף היא תיקונים מספר במבנה התקציב על מנת להתאימו לצרכי דיווח המחירי.

אי לכך, לאחר ששקלתי הענין, ובכלל זה גם בהערותיך ובהערות מנהל מע"צ שהוכאו למשרתי לבי, עלי להמליץ כדלקמן:

1. רישום סוג הוצאה מסויים בסעיף הוצאה אחד ואחיד

בהתאם לכלל התקציבי היסודי המחייב רישום סוג הוצאה מוגדר בפרט אחד בלבד יש לנהוג כדלקמן:

א. שכר לעובדים ארעיים, כולל עובדים המועסקים במשימות תכנון ופיקוח ישולם רק במסגרת התקציב הרגיל.

ב. במידת הצורך תבוא השתתפות מתאימה לכיסויי ההוצאה מתקציב פיתוח או מסעיף פעולה.

2. ארגון תכנון ופיקוח כבישים

פעולה זאת משרתת את פיתוח ואחזקת הכבישים ובאופן עקרוני אין מעמדה שונה משאר מעולות השרות הכלולות בסעיף משנה 1844 - כבישים. אי לכך עליה להיות מכוסה ע"י המחתה שמקורה, אם בתקציב הפיתוח ואם בתקציב לתחזקה ושיקום כבישים, לפי הענין.

3. תשלומים לתמחיר הוצאות

יש לפצל את התשתמרות בתשלומים לתמחיר הוצאות בין פעולות השרות השונות שבמסגרת סעיפי המשנה. (בעיה זו התעוררה לאחר חליפת המכתבים בנושא:

4. מחלקת הכספים

מחלקה זו משרתת את הפעולות כמו שירותי מנהל וארגון אחרים ויש איפוא לזקפה על הפעולות בהתאם לפקובל ליתר שירותים אלו.

5. הפרשה לפנסיה ופיצויים

ענין חיוב היחידות של שירותים משקיים בשירות הממשלה (כולל תכנון ופיקוח) בהפרשה לפנסיה נמצא עתה בדיון במסגרת אגף התקציבים. אשר יוחלט לגבי כל שירות המדינה יומעל גם במע"צ.

עד כאן, אשר נוגע לאחריותי הבלעדית. חולם רואה אני צורך לחזור גם לנקודה נוספת שהועלתה בדיונים אתכם, והיא שיטת חיוב המשרדים עבור שירותי תיכנון ופיקוח בנינים.

אני קורא בהמלצות דוח מחלקת הבקרה הפנימית של מע"צ על תכנון הבניה הממשלתית במע"צ כדלקמן.

.3/..

"המלצות העקריות שהובאו בדו"ח:

1. חיוב בהוצאות עבור תכנון ופיקוח במע"צ בהתאם לתעריף אגודת האינג'נרים והארכיטקטים. התעריף ישמש אינדיקטור ליעילות התכנון ויפגע את הטענות על יוקר התכנון במע"צ."

הריני מודה בהחלט עם המלצה זו של יחידת הבקרה הפנימית של מע"צ, והנני בדעה כי עלינו להפעיל שיטה זאת החל משנת התקציב 1986/87.

ב ב ר כ ה

פ. זנדברג

18/2/11

מדינת ישראל

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

תל-אביב, כ"ו בכסלו תשכ"ו
בדצמבר 1965 A3
מס' 22/10/18

הנדון: תקציב פתוח 1965/66.
מכתבך 18/2/11 מיום 27.10.65

לענין כבישי גישה לישובים חקלאיים ולמיעוטים סוכם עמך ביום 10.10.65 שאגף התקציבים מאשר היקף של 1,100,000.- ל"י (כבישי גישה 600,000.- ומיעוטים 500,000.- ל"י) ואילו מ.ע.צ. מתחייבת להשאיר יתרות בסך 650,000.- ל"י בתקציב הפיתוח שיאושרו כעודפים בתקציב 1966/67.

הסיכום בכתב על כך נשלח אליך בזמנו (ראה מכתבי מס. 30/26/1. מיום 13.10.65 שהעתקו מצ"ב לנוחיותך).

א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/תכ

ה ע ת ק

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

תל-אביב, יז' בתשרי תשכ"ו
13 באוקטובר 1965

30/26/1

הנדון: סיכום דברים מיום 10.10.65.

בפגישה מיום 10.10.65 בענין כבישי גישה לישובים חקלאיים ולמיעוטים סוכם 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.

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

(-) א. זוננשיין
חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/חכ

M E M O

Mr. Rep. Gonzalez, Chairman of the Treasury
and Post Office Appropriations

Re-Hearing, 91st Congress, 2nd
1969 Supplemental

Pages 30/50

Subj: Secret Service Appropriations.

Salaries and Expenses, Secret Service, Department
Appropriations requested are for a total of $-.000,000,0 for
Salaries and -.000,000 for Expenses -.000,000 for Equipment.
We are enclosing copies of the.

S.S.A. Minutes showing Congressman Mahon on pg
of -.000,000 for Salaries Secret Service Service Appropriations
Tuesday.

(-) W. Trickett
Asst Sec'y Treasury, Legislation

Encl: Copies

C:cc

12/2/11

תל אביב

בכסלו תשכ"ו 56
דצמבר 1965 10

30/133

אל: הנהלת הקרן לעליה: תאונות דרכים
ליידי מר י. גיזי, המפקח על התעבורה
מאת: ש. שיחטי, סגן מנהל טע"צ

הנדון: תקציב תיחנת כבישים 1964/65-
השתתפות הקרן

בהתאם לסכום בין מנכ"ל משרד התח"ת ובאגף התקציבים, אנקש להכיר ולשלוח הנהלת הקרן, השתתפות הקרן במשרד התחבורה בתביש נתניה-חדרה, בסך של 285,000 ל"י.

בברכה,

ש. שיחטי
סגן מנהל טע"צ

העתק: מר ו. וירנטל, אגף התקציבים
מר מ. אריינצטון, אגף התקציבים

18/2/11

מדינת ישראל

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

תל-אביב
ז' בכסלו תשכ"ו
7 בדצמבר 1965
מס' 10

הנדון: פניות לאינפורמציה.
מכתביך מס. 18/2/11 מיום 24.11.65
מס. 18/1/16/4 מיום 25.11.65

בקשותיך הנ"ל הדנות בתכניות כבישי גישה וכבישים אזוריים ובמכירת מפעל האספלט הן מענינה של הנהלת מ.ע.צ. ויש איפוא להפנותן למנהל מ.ע.צ. ולא אלי.

ן. בריסקר
ס/חשב מחלקת עבודות צבוריות

העתק: לכספים

3/חכ

מדף 907

אחלה. סגור לארכיון הע ת ק
הלוח הראשון
הל לעקוב ב תל

ירושלים, י"ט בכסלו תשכ"ו
13 בדצמבר 1965

21

אל: מר בסין, מנהל מ.ע.ץ.

הנדון: גמר חשבון קק"ל - כביש ערד

בהתאם לשיחותינו ובעקבות חלוקי הדעות אשר התגלו בין מ.ע.ץ. ו-קק"ל בקשר לגמר חשבון עבודות העפר בכביש שפך זוהר - ערד, בדק מר מ. זגגי ממשרד האוצר עבורי את הנושא והגיע למסקנה שיש להכיר, לצורך חשבון סופי, בסכום כולל של 1,464,733 ל"י. בהתאם לכך אבקשך לעשות את הסידורים הדרושים להעברת היתרה ל-קק"ל. דהיינו, ההפרש בין הסכום המגיע לקק"ל והסכום שהועבר לו בעבר.
לנוחיותך העתק חוות דעתו של מר זגגי והנימוקים להחלטתו.

ב ב ר כ ה

יגאל אלון

העתק: למר י. וייץ
למנהל הכללי

פרוש הצעת תקציב פיתוח כבישים 1966/67

מס'	מס' הכבישים	שם הכבישים	סכום	הערות
1	86	סדום - אילת	5,0	
2	13	גהה - גלילות-רעננה	4,0	
3	12	צ' כנות - צ' ראס	1,3	
4	13	אשדוד - אשקלון	2,0	
5	72	אשקלון - פלוגות	2,0	
6	81	בית קמה - צ' אחים	3,7	
7	716	צ' ראס - זכריה	1,3	
8	32	חדרה - עפולה	2,0	
9	11	חדרה - חיפה	2,0	
10	13	צ' מסובים - צ' גהה	3,5	
11	15	צ' מייטים - צ' מסובים	0,8	
12	21	מוצקין - עכו	1,0	
13	41	שבחה - צמח	1,0	
14	41	בית שאן - בית יוסף	0,5	
15	83	באר שבע - דימונה	0,5	
16	32	מרר - עילבון	0,8	
17	24	חיפה - שבריה	1,0	
18	88	ערד - סדום	0,8	
19		כבישים אזוריים	0,8	
20		כבישי גישה	2,5	
21		תכנון וכו'	3,3	
		ס"ה	39,8	

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

פרוס הצעת תקציב פיתוח כבישים 1966/67

מס'	מס' הכבישים	שם הכבישים	סכום	הערות
1	86	סדום - אילת	5,0	
2	13	גהה - גלילות-רעננה	4,0	
3	12	צ' כנות - צ' ראס	1,3	
4	13	אשדוד - אשקלון	2,0	
5	72	אשקלון - פלוגות	2,0	
6	81	בית קמה - צ' אחים	3,7	
7	716	צ' ראס - זכריה	1,3	
8	32	חדרה - עפולה	2,0	
9	11	חדרה - חיפה	2,0	
10	13	צ' מסובים - צ' גהה	3,5	
11	15	צ' מייטים - צ' מסובים	0,8	
12	21	סוצקין - עכו	1,0	
13	41	שבחה - צמח	1,0	
14	41	בית שאן - בית יוסף	0,5	
15	83	באר שבע - דימונה	0,5	
16	32	מרר - עילבון	0,8	
17	24	חיפה - שבריה	1,0	
18	88	ערד - סדום	0,8	
19		כבישים אזוריים	0.8	
20		כבישי גישה	2,5	
21		תכנון וכו'	3,3	
		ס"ה	39,8	

1966

פרוס הצעת תקציב פיתוח כבישים 1966/67

מס'	מס' הכבישים	שם הכבישים	סכום	הערות
1	86	סדום - אילת	5,0	
2	13	גהה - גלילות-רעננה	4,0	
3	12	צ' כנות - צ' ראס	1,3	
4	13	אשדוד - אשקלון	2,0	
5	72	אשקלון - פלוגות	2,0	
6	81	ביס קסה - צ' אחים	3,7	
7	716	צ' ראס - זכריה	1,3	
8	32	חדרה - עפולה	2,0	
9	11	חדרה - חיפה	2,0	
10	13	צ' טסובים - צ' גהה	3,5	
11	15	צ' טייטים - צ' מטובים	0,8	
12	21	מוצקין - עכו	1,0	
13	41	שבחה - צמח	1,0	
14	41	בית מאן - בית יוסף	0,5	
15	83	באר שבע - דימונה	0,5	
16	32	מרד - עילבון	0,8	
17	24	חיפה - שבריה	1,0	
18	88	ערד - סדום	0,8	
19		כבישים אזוריים	0,8	
20		כבישי גישה	2,5	
21		תכנון וכו'	3,3	
		ס"ה	39,8	

1966

18/2/11

מדינת ישראל
המרכז, אגף התקציבים

ירושלים, כ"א בתמוז תשכ"ה
23.7.65

אל : מר שוהמי, מרכז ועדת המשנה המקצועית לעניני מלווה כבישים

מאת: ז. אלנבוגן, אגף התקציבים

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

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

לצערנו הופץ החומר בלי שניתנה לנו ההזדמנות להעיר ולהשיב על הפרטים הסעוניים, לדעתנו, תיקון.

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

א. שיקום והרחבת כבישים

1. תחזית הגידול בעומס התנועה בכבישים המשקיים

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 המשניים 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 רשימה נפרדת.

במקביל לכך לגבי כבישים צרים(3-4 מ') המיועדים להרחבה ל-6 מ' יש לראות ההשקעה כדאית בעומס תנועה הגיע למחצית העומס המצדיק 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 במצב משביע רצון שאינם מצדיקים 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 מקבלים לכבישים מהירים

כיון שהכבישים המהירים יטלו חלק ניכר מעומס התנועה בעורקים המקבלים 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 הכדאיות מראות שכדאי להשקיע לצורך הרחבה ל7 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 סמך חישובים שערכנו מסתבר שעבור כל 400 כלי רכב נוספים לנפח התנועה כדאי להשקיע עוד 50 אלף ל"י.

.2/..

יש צורך, איפוא להוריד הכביסים בעלי נפח תנועה שאיננו מצדיק השקעה גבוהה כנ"ל.

ההפרש המתקבל הוא כ-15 מיליון ל"י.

7. אומדן נפח התנועה המיוחס בחומר של מע"ץ לכביסים מס' 80,79 ברשימה הועתק כנראה תוך טעות מספירות התנועה. העומס בכביסים 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 הכביסים שאין להכלילם בתכנית לשיקום ולהרחבה, כמוסבר לעיל, תוך פירוט הסיבות לגבי כל קטע כביש.

סך ההוצאה על כביסים 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 פרוייקט "נתיבי איילון" סוכם לכלול בהתאם להנחיות שקיבלנו את הוצאות התיכנון בלבד. הנחתנו לצורך זה היא כ-10 מיליון ל"י.

ג. חומר מתודולגי

בישיבה 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 הפצתם החומר הנ"ל.

ד. סיכום צרכי פיתוח הכבישים בחמש 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).

יצויין שההערות דלעיל מתייחסות לחומר שתכליתו האגת צרכים מכסימליים בפיתוח כבישים, בהתאם להנחיות הועדה הבין מערדית לעניני 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

ז. אלנבוגן

העתק:

חברי הוועדה הבין-מ רדית להכנת בקשה למלווה כבישים

חברי וועדת המשנה המקצועית.

נספח 1

כבישים שלא כדאי לשקם ולהרחיב בשניה 1967/68-71/72

מספר סידורי	מספר ברשימת 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 פותר בעיית העומס
2	7	71	צ' מלאכי - צ' ראס	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' כנות - 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 תעשיה נתניה - 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 - התצליה	350	2,975	ציר הביניים החיצוני פותר 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 פותר 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' ראס - צ' כנות	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 איננו מגיע לסטנדרט (אפילו ל-1200 כלי רכב)
16	59	31	נצרת תל-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 - תל-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 - יושיביה	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 - נחיב 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 - טירת צבי	150	1,080	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
44	110	122	ש.ח. לוד-נבלט	150	675	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
				ס"ה	118,707	
					288,994	האומדן בחומר שהוכן ע"י מע"ץ
				יתרה	170,287	

נספח 2 כבישים מהירים לפי סקר החברה - חומש ראשון

מיליוני ל"י

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

נספח 3

צורכי פיתוח כבישים 1967-71 - סיכום

סוג העבודה	האומדן באלפי ל"י
1. שיקום והרחבת כבישים קיימים	170,287
2. כבישים חדשים	61,835
3. " מקומיים וכבישי גישה	62,510
*4. כבישים מהירים	109,500
	404,132
5. סקרים תיכנון ופיקוח 10%	40,413
	444,545
6. בלתי נראה מראש 5%	22,227
סה"כ	466,772

* כולל 10 מיליון לתכנון "נתיבי איילון"

מדינת ישראל
המרכז, אגף התקציבים

ירושלים, כ"א בתמוז תשכ"ה
23.7.65

אל : מר שוהמי, מרכז ועדת המשנה המקצועית לעניני מלווה כבישים

מאת: ז. אלנבוגן, אגף התקציבים

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

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

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

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

א. שיקום והרחבת כבישים

1. תחזית הגידול בעומס התנועה בכבישים המשקיים

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 המשניים 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 רשימה נפרדת.

במקביל לכך לגבי כבישים צרים(3-4 מ') המיועדים להרחבה ל-6 מ' יש לראות ההשקעה כדאית בעומס תנועה המגיע למחצית העומס המצדיק 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 במצב משביע רצון שאינם מצדיקים 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

כיון שהכבישים המהירים 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 הכדאיות מראות שכדאי להשקיע לצורך הרחבה ל7 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 סמך חישובים שערכנו מסתבר שעבור כל 400 כלי רכב נוספים לנפח התנועה כדאי להשקיע עוד 50 אלף ל"י.

.2/..

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

ההפרש המתקבל הוא כ-15 מיליון ל"י.

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

אומדן ההשקעה לגביהם כ-5 מיליון ל"י.

8. בנספח המצורף (מס' 1) מובא פירוט הכביסים שאין להכלילם בתכנית לשיקום ולהרחבה, כמוסבר לעיל, תוך פירוט הסיבות לגבי כל קטע כביש.

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

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

ב. כביסים מהירים

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

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

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

2. לגבי פרוייקט "נתיבי איילון" סוכם לכלול בהתאם להנחיות שקיבלנו את הוצאות ההיכנון 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. תמוה שלמרות האמור הפצתם החומר הנ"ל.

ד. סיכום צרכי פיתוח הכביסים בחמש השנים

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

יצויין שההערות דלעיל מתייחסות לחומר שתכליתו הצגת צרכים מכסימליים בפיתוח כביסים, בהתאם להנחיות הועדה הבין משרדית לעניני מלווה כביסים, ואינם משקפות עמדת אגף התקציבים לגבי היקף ההשקעות האופטימלי בכביסים מבחינת אפשרויות התקציב ועדיפויות המשק בחמש השנים הבאות.

ב ב ר כ ה

ז. אלנבוגן

העתק:

חברי הוועדה הבין-משרדית להכנת בקשה למלווה כביסים
חברי וועדת המשנה המקצועית.

נספח 1

כבישים שלא כדאי לשקם ולהרחיב בשנים 1967/68-71/72

מספר סידורי	מספר ברשימת 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"ת - צ' רעננה	300	1,200	כביש גהה-רעננה פותר בעיית העומס
2	7	71	צ' מלאכי - צ' ראס	200	840	רוחב נוכחי 6 משר, לא כדאית הרחבה של 1 מ' בהשקעה המוערכת
3	8	12	רמלה - לוד	250	825	רוחב נוכחי 7-6 מ', כנ"ל
4	12	12	צ' כנות - צ' בילו	300	2,790	רוחב נוכחי 6 מ', כנ"ל
5	16	24	צ' העמקים - צ' יקנעם	200	920	רוחב נוכחי 7-6.5 מ', כנ"ל
6	17	24	צ' יקנעם - צ' נהלל	200	1,480	רוחב נוכחי 7-6.5 מ', כנ"ל.
7	21	112	אזור תעשיה נתניה - בית ליד	192	520	רוחב נוכחי 6.5 מ', כנ"ל
8	24	24	צ' נהלל - נצרת	250	2,700	רוחב נוכחי 7-5.5 מ', כנ"ל
9	25	141	ר"ג - הרצליה	350	2,975	ציר הביניים החיצוני פותר בעיית העומס
10	28	12	כביר 15 - פתח-תקוה	250	2,175	רוחב נוכחי 7-6 מ', לא כדאית הרחבה של 1 מ'
11	30	1	צ' בית דגון - צ' אזור	200	240	ציר הביניים פותר בעיית העומס
12	47	83	דימונה-צ' אילת	200	6,860	עומס תנועה חזוי - 1300 כלי רכב רוחב נוכחי 7-6 מ'
13	54	24	צ' גולני - טבריה	400	5,800	ההשקעה הגבוהה איננה כדאית.
14	55	12	צ' ראס - צ' כנות	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 תל-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 - תל-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 5-4 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	ניצניה - חלץ	200	4,020	כנ"ל
36	94	138	יד מרדכי - ירושיביה	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 6-3 מ' ולא כדאית הרחבה ל-6 מ'.
39	100	3	בית שמש - נחיב 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 - טירת 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 בחומר שהוכן ע"י מע"צ	288,994	
				יתרה	170,287	

נספח 2

כביש מהירים לפי סקר ההתחברות - חומש ראשון

מיליוני ל"י

הכביש

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

אומדן ההשקעה בחומר שהופץ ע"י מע"ץ	301.0
ההפרש	201.0

נספח 3

צורכי פיתוח כבישים 1967-71 - סיכום

סוג העבודה	האומדן באלפי ל"י
1. שיקום והרחבת כבישים קיימים	170,287
2. כבישים חדשים	61,835
3. " מקומיים וכבישי גישה	62,510
*4. כבישים מהירים	109,500
	404,132
5. סקרים תיכנון ופיקוח 10%	40,413
	444,545
6. בלתי נ ראה מראש 5%	22,227
סה"כ	466,772

* כולל 10 מיליון לתכנון "נתיבי איילון"

18/2/11

מדינת ישראל
המרכז, אגף התקציבים

ירושלים, כ"א בתמוז תשכ"ה
23.7.65
2

אל : מר שוהמי מרכז ועדת המשנה המקצועית לעניני מלווה כבישים

מאת: ז. אלנבוגן, אגף התקציבים

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

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

לצערנו הופץ החומר בלי שניתנה לנו ההזדמנות להעיר ולהשיג על הפרטים השונים, לדעתנו, תיקון.

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

א. שיקום והרחבת כבישים

1. תחזית הגידול בעומס התנועה בכבישים המשקיים

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 המשניים 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 רשימה נפרדת.

במקביל לכך לגבי כבישים צרים(3-4 מ') המיועדים להרחבה ל-6 מ' יש לראות ההשקעה כבדאית בעומס תנועה הגיע למחצית העומס המצדיק 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 במצב משביע רצון שאינם מצדיקים 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 מקבלים לכבישים מהירים

כיון שהכבישים המהירים ישלו חלק ניכר מעומס התנועה בעורקים המקבלים 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 הכדאיות מראות שכדאי להשקיע לצורך הרחבה ל7 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 סמך חישוביה שערכנו מסתבר שעבור כל 400 כלי רכב נוספים לנפח התנועה כדאי להשקיע עוד 50 אלף ל"י.

.2/..

יש צורך, איפוא להוריד הכביסים בעלי נפח תנועה שאיננו מצדיק השקעה גבוהה כנ"ל.

ההפרש המתקבל הוא כ-15 מיליון ל"י.

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

אומדן ההשקעה לגביהם כ-5 מיליון ל"י.

8. בנספח המצורף (מס' 1) מובא פירוט הכביסים שאין להכלילם בתכנית לשיקום ולהרחבה, במוסבר לעיל, תוך פירוט הסיבות לגבי כל קטע כביש.

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

לפיכך מגיעה לדעתנו ההשקעה בשיקום והרחבת כביסים ל~~[illegible]~~ו למכסימום של כ-170 מיליון ל"י במסגרת תכנית חמש שנים.

ב. כביסים מהירים

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

פירוט הכביסים ~~מ~~מהירים וההשקעה שיש לדעתנו, לכלול בתכנית מופיע בנספח מס' 2.

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

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

ג. חומר מתודולגי

בישיבה 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 הפצתם החומר הנ"ל.

ד. סיכום צרכי פיתוח הכביסים בחמש השנים

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

יצויין שההערות דלעיל מתייחסות לחומר שהכליתו הצגת צרכים מכסימליים בפיתוח כביסים, בהתאם להנחיות הועדה הבין משרדית לענייני מלווה כביסים, ואינם משקפות עמדת אגף התקציבים לגבי היקף ההשקעות האופטימלי בכביסים מבחינת אפשרויות התקציב ועדיפויות המשק בחמש השנים הבאות.

ב ב ר כ ה

ז. אלנבוגן

העתק:

חברי הוועדה הבין-משרדית להכנת בקשה למלווה כביסים
חברי וועדת המשנה המקצועית.

[illegible]

נספח 1

כביש שלא כדאי לתקן ולהרחיב בשנים 1967/68-71/72

מספר סידורי	מספר ברשימת 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"ת - צ' רעננה	300	1,200	כביש גהה-רעננה פותר בעיית העומס
2	7	71	צ' מלאכי - צ' ראס	200	840	רוחב נוכחי 6 משר, לא כדאית הרחבה של 1 מ' בהשקעה המוערכת
3	8	12	רמלה - לוד	250	825	רוחב נוכחי 7-6 מ', כנ"ל
4	12	12	צ' כנות - צ' בילו	300	2,790	רוחב נוכחי 6 מ', כנ"ל
5	16	24	צ' העמקים - צ' יקנעם	200	920	רוחב נוכחי 7-6.5 מ', כנ"ל
6	17	24	צ' יקנעם - צ' נהלל	200	1,480	רוחב נוכחי 7-6.5 מ', כנ"ל.
7	21	112	אזור תעשיה נתניה - בית ליד	192	520	רוחב נוכחי 6.5 מ', כנ"ל
8	24	24	צ' נהלל - נצרת	250	2,700	רוחב נוכחי 7-5.5 מ', כנ"ל
9	25	141	ר"ג - הרצליה	350	2,975	ציר הביניים החיצוני פותר בעיית העומס
10	28	12	כביר 15 - פתח-תקוה	250	2,175	רוחב נוכחי 7-6 מ', לא כדאית הרחבה של 1 מ'
11	30	1	צ' בית דגון - צ' אזור	200	240	ציר הביניים פותר בעיית העומס
12	47	83	דימונה-צ' אילת	200	6,860	עומס תנועה חזוי - 1300 כלי רכב רוחב נוכחי 7-6 מ'
13	54	24	צ' גולני - טבריה	400	5,800	ההשקעה הגבוהה איננה כדאית.
14	55	12	צ' ראס - צ' כנות	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 - תל-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 5-4 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 - ירושיביה	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 6-3 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 - טירת צבי	150	1,080	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
44	110	122	ש.ת. לוד-נבלט	150	675	לא כדאי בתנועה החזויה (550)
				ס"ה	118,707	
				האומדן בחומר שהוכן ע"י מע"צ	288,991	
				יתרה	170,287	

נספח 2

כביש מהירים לפי סקר ההתבורה - חומש ראשון

מיליוני ל"י

הכביש

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

אומדן ההשקעה בחומר שהופץ ע"י מע"ץ	301.0
ההפרש	201.0

נספח 3

צורכי פיתוח כבישים 1967-71 - סיכום

סוג העבודה	האומדן באלפי ל"י
1. שיקום והרחבת כבישים קיימים	170,287
2. כבישים חדשים	61,835
3. " מקומיים וכבישי גישה	62,510
*4. כבישים מהירים	109,500
	404,132
5. סקרים תיכנון ופיקוח 10%	40,413
	444,545
6. בלתי נראה מראש 5%	22,227
סה"כ	466,772

* כולל 10 מיליון לתכנון "נתיבי איילון"

18/2/11

מיגיר 6/מס

חישוב עלות ה ושקלה בבית חולים ובשאר בתי חולים לשלב הגדלה

שם הבית חולים	מלכה	מלאכה	מע"מ	הנחה	הערות
א. בתי חולים מגדלים					
מלכיבלה	1.4	125.000	60.000	65.000	מ.ל. בלעדי

בבית חולים לשלבים מקבלים 6/מס

בבית חולים	מ.מ.	מלאכה	מלאכה	נוקבה	
1. בישלון	בגדלו בעל.	2.4	159.000	159.000	
2. עגבניה	" "	1.6	52.000	52.000	עלות
3. בצל	" "	0.2	16.000	16.000	
4. בטטה	מגדל בגדלו	0.9	33.000	33.250	
5. תפוחה	~~מלא בגדלו~~	~~50~~	~~250.000~~	22.600	
6. אבטיח	" "	5.0	250.000	250.000	
7. חלפון	מעלה בגדלו	0.4	25.000	75.000	
לבן מנגו	מלא בגדר	12	35.000		
גזר אדר	בישלון	0.9	88.000		
כרוב	ע. הירקן	0.3	15.000	12.000	
הסוללה	נחל קישון	0.8	80.000	-	
שדה וגמן	מרשת	2.2	150.000	150.000	
מסע ציוד	הקישון	0.1	15.000	-	
נפר יקבץ	הדר הירקן	0.6	28.000	28.000	
רמת הכרמל	השרון הירקן	0.7	35.000	32.000	
בנגב ב	הירקן	0.8	40.000		
התרשיש	מבקרת שלוף	2.2	117.000		
קב יהודה	יבנה	0.8	40.000	40.000	
שדר	גיבל	0.8	43.000	49.000	
בקלץ	"	0.5	17.000	17.000	
נחשון	"	0.5	25.000	25.000	
מלץ	הגלה	0.4	16.000	16.000	

כרמיר	מלא גשמים	0.7	11,000	—
ישני	מלא הגיע	1.0	60,000	—
גדולה	[illegible]	1.2	34,000	54,000
אילת	[illegible]	1.0	37,000	17,000
[illegible]	עמק חפר	0.4	22,000	22,000
המעפל	" "	0.8	38,000	38,000
[illegible]	[illegible]	0.3	20,000	23,000
מעגן	מעגנים	3.0	140,000	140,000
[illegible]	[illegible]	1.1	90,000	90,000
[illegible]	[illegible]	1.0	42,000	
[illegible]	—	1.0	47,000	
[illegible]	[illegible]	1.0	37,000	
[illegible]	[illegible]	0.4	17,000	
[illegible]	" "	0.8	24,000	
[illegible]	[illegible]	0.9	68,000	
[illegible]	[illegible]	1.2	22,000	
[illegible]	[illegible]	0.8 / 1.2	70,000	
[illegible]	" "	2.2	100,000	
[illegible]	[illegible]		29,000	
[illegible]	[illegible]		30,000	
[illegible]	[illegible]	0.9	—	27,000
[illegible]	[illegible]	0.6	—	41,000
			16,000	16,000
[illegible]			246,000	246,000
[illegible]			52,000	
[illegible]			120,000	

18/2/11

רשימת עבודות לשנת 1966/67 - תקציב מחוז

1964/5

מס' סד'	מספר הכביש	שם הכביש	מק"מ - ק"מ	מצב קיים: רוחב מעשה	מצב קיים: רוחב שוליים	עומס תנועה 1965	סוג העבודה לבצוע	ס"ח ק"מ	אומדן אלפי לי	ה ע ר ו ת
*		**סלילה חדשה**								
1		גוש - גלילות - רעננה					סלילת כביש חדש	17.0	7,500	
2	126	מירית יהודיה - ברקת	כ ב י ש	ק ו ר ק ר			דפות כביש חדש	5.5	500	נדחף העתחעות.
3	11/32	עוקף חדרה-בבעת אולגה					סלילת כביש חדש (15.0)	11.0	6,000	מסר חדרה,2 מסרי רכבת, 5½+½+2.3
4	85	סדום - אילת					השלמה		7,500	
5		עמיעד - מרוד					סבודות עפר ומסר,כביש חדש	13.0	3,500	
6		זרנוקה-בבעת ברנר					סלילת כביש חדש	2.0	700	
7		מעבר- קרית חדשה					סלילת כביש חדש	5.0	2,000	
8		חדרה - חיפה					כביש חדש מכבון חוץ			
9		אזרון - עין יהב					כביש חדש מכבון חוץ		3,000	
10		תל-אביב - אשדוד					כביש חדש - מכבון חוץ			
							ס"ח סלילה חדשה -		30,700	
		תוספת מסלול								
13	1-3	ירושלים - שער הגיא		6-6.5	16.0-22.0	4920	שפור חוי ותוספת מסלול	4.0	3,000	
14	13-12	בחה - כפובים		7	10.9-17.3	10412	תוספת מסלול	6.4	5,000	כולל צמחים דו מסלסיים בחלוף שדה וכביש 14.
15	14	בחה - פתח תקוה		11-13	8.3-11.0	22172	הרחבה ל-6 נתיבים	2.7	1,330	לא כולל שקום חקיים
16	15	צ' טיבים - צ' מסובים		7	4.5-6.2	12624	תוספת מסלול	1.7	750	
17	21-4	מוצקין - עכו		6.5-7	11.0-20.2	8364	תוספת מסלול	9.2	3,000	לא כולל גשר נעמן
							ס"ח תוספת מסלול	24.0	13,100	
		שקום והרחבת - כביש עורקיים								
18	12-1	צ' כגות - צ' ראם	1.5	6.5	0.0-5.5	5120 5534	השלמת הרחבה ושקום	5.5	1,500	
19	13-9	אשדוד - אשקלון	1.5	5-6	44.5-56.5	2675	שפור חוי,הרחבה ושקום	12.0	2,500	
20	21-6	עכו - נהריה	1.5-2.0	5-6.5	20.2-28.7	3397	הרחבה ושקום	8.5	1,700	
21	23-2	מעגן מיכאל - מרוד	1.5	5	35.0-37.0	1500 1692	הרחבה ושקום	2.0	500	
22	24-9	נצרת - טבריה	1.0	5.5	55.0-60.0	1351 1514	הרחבה ושקום	5.0	1,000	
23	32	צ' גולני - מע"ר	1.0	3	0.0-21.6	341 250	שפור חוי,הרחבה ושקום	21.6	3,000	
24	41-8	צמח - טבריה	1.5	5	72.0-76.0	1200 1258	השלמת הרחבה ושקום	4.0	1,000	22 2.0; 22 8.5
25	41	בית יוסף - בית שאן	1.0	6	95.0-103.0	822 455	הרחבה ושקום	8.0	2,000	
26	71	צ' מלאכי - צ' ראם	1.5	6	15.8-20.0	5459	שפור חוי,הרחבה ושקום	4.2	840	
27	72	אשקלון - פלוגות	1.5	3	0.0-16.0	880 912	השלמת הרחבה ושקום	12.0	2,400	
28	81	באר שבע - צ' מלאכי	1.5-3	5-7	33.0-64.5	2462	השלמת הרחבה ושקום	31.5	4,000	
29	83	באר שבע - דימונה	2.0	6	3.0-36.0	1786	הרחבה ושקום	33.0	2,000	
							ס"ח שקום והרחבה כביש עורקיים	147.5	22,440	

מס' סל'	מס' הכביש	שם הכביש	מק"מ-ק"מ	מספר קיים רוחב מהיר	מספר קיים רוחב שוליים	עומס תנועה 1965	סוג העבודה לבצוע	ס"מ ק"מ	אומדן בולמי לי	הערות
		שקום והרחבה - כבישים אזוריים								
30	114	מרפאים - מגדורה	0.0-21.0	5	1-1.5	1300	שטרר הדי, הרחבה ושקום	21.0	5,500	בדיעבד כביש חדש
31	116	אחוזה - צ' בית אורן	9.5-14.1	3	1-1.5	1305	הרחבה ושקום	4.6	1,000	
32	211	נהריה - מעלות	1.0-20.0	3-5	1-1.5	2107	(125)שטרר הדי, הרחבה ושקום	20.0	3,000	
33	234	עין זיתים - קלסה	0.0-10.0	3	1	150	שקום בחלקים	40	500	
34	241	כפר אתא - אחיעזר	9.0-26.0	5-5.5	1-1.5	1024	שטרר הדי, הרחבה ושקום	17.0	2,500	
35	312	עין הרוד - מולדת	0.0-7.3	3	1	384	השלמת שקום והרחבה	3.7	250	
36	313	בית הילל - מחנה	0.0-7.0	3-4	1.2	415	שקום הרחבה	4.0	1,000	כביש חדש!
37	323	יבניאל - חבורי	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	651	הרחבה ושקום	2.0	500	
39	411	קדית שמונה - כפר שאלר	0.0-10.0	3	1	525	הרחבה ושקום - 6 מ'	10.0	2,000	
40	716	ממשית - זכריה	0.0-7.0	3-4	1.5	205	השלמת שקום לשטרר הדרי	7.0	1,000	
41	862	ירוחם - דימונה	0.0-14.5	4	2	256	שטרר הדי, הרחבה ושקום	14.5	1,500	
							ס"ה שקום והרחבה - אזוריים	118.7	20,050	
		כבישי גישה								
42		לטמרה					שטרר וזפות		500	מיון חלק קדום המיכון
43		לכפר הבור					שטרים		500	
44		למוחרקה					שטרים		400	
45		מחנה - בית שאן					רשמים שלוחות והשלמה		165	רשמים שלוחות 165,000 והשלמה
46		~~בקעה בית שאן~~					שטרים ושקום	5.5	+550	טרם סוכם הנושא
47		לכפרי המעוטים					שטרים		1,000	לקביעה עם הבדוי
48		כבישי גישה לישובים					שטרים		3,500	לקביעה עם ארגון המועצות האזוריות
49	1708	מ.ח. גזרות					שקום וזפות	2.0	100	
50		עוקף מעפיל					שקום וזפות	1.3	100	
51	1203	אחיעזר - זיתן - יבל					שקום וזפות		100	
							ס"ה כבישי גישה		6,915	
52		**גשרים**					גשר על הירקון(12)גשר כביש 12 גשר הורכי ע"י לוד		1,500	
53		**שטמונות**							1,500	
							ס"ה גשרים ושטמונות -		3,000	

מלילה חדשה	30,700
תוספת מסלול	13,100
שקום והחזקה - עורקיים	22,440
שקום והחזקה - אזוריים	20,050
כבישי גישה	6,915
גשרים ושטמונות	3,000
	לי 96,205
תכנון ושונות	4,000
	לי 100,205

11 בקבלת

תקציב פעולות כספים - 1966/67

פרוט לפי הוצאות

מס' סעיף	מס' הכנסה	הכנסה ותאור הוצאה	תקציב (אלפי ל"י)
1	86	סמלים - אילת	5,000
		השלמה מלאה הכנסה	
2	13	חמה - קלילות	4,000
		מלא מכיר חדש הלוקח 11 ק"מ	
3	12	כנות - מאיר	1,300
		השלמה הכרחית והשקעה בן ק"מ 0.5 אספקה	
4	13	אשדות - אשקלון	2,000
		המשך ~~השלמה~~ הכרחית והשקעה ושדות האזור	
5	72	אשקלון - פלוגות	2,000
		השלמה הכרחית והשקעה ושדות אזור	
	81	בית - קמה - ג' מחוז	3,700
		השלמה הכרחית והשקעה מק"מ 33 - נ ק"מ 64.5	
7	716	מסמוך - צבריה	1,300
		השלמה השקעה ושדות האזור למלוקן 2 ק"מ בקיבוצים	
8	32	תפרח - עפולה	2,000
		מלא ערך תפרה	
9	11	תפרה - חיפה	2000
		המשך מלא מעבר מלוה מ בלבדים עם ערך תפרה	
10	13	מסלולים - חמה	3,000
		תוספת מסלול בן ק"מ 9.0 עד ק"מ 12.3	
11	21	מנוקדים - מכון	1.000
		המשך מלא מסלול כשר	
12	41	טבתה - גמה	1,000
		המשך השקעה והכרחית	
13	41	בית שאן - בית יוסף	500
		הכרחית והשקעה דקשרים	
14	313	גיבעת - רשפון	100
		מלא הכנסה באזור	
15	83	באר שבע - דימונה	500
		שקעה והכרחית	

מס' סעיף	מס' הנה"ח	הסבר ותאור הפעולה	הוצאות (אלפי ל"י)
16	32	אחזקה - עיתונות	800
		שיקים והכנסות כרגיל	
17	323	וקנ"אל - עבודה	300
		שיקים והכנסות רגילים	
18	-	עקרון - חבלה	400
		סילוק מיש חדש	
19	24	חיפה - טכניון	1,000
		שיקים והכנסות רגילים ושלוח אלאי	
20	88	עדס - סבון	800
		רשלאי, בשבילה נלאה כולם	
21	15	3 טיסות - 3 אטומים	300
		הוצאה אחרת	
22		כרטיס נסיעה	2,500
23		אבנון	3,800
		סה"כ	39,300

18/2/11

משרד העבודה

הצעת תקציב כבישים 1965/66

א)	תקציב החזקה	18,5	מליון ל"י
ב)	תקציב פתוח	51,5	" "
		70,-	" "

תקציב החזקה -

בהתאם לתזכיר הרצוף בזה תקציב ההחזקה הדרוש הוא בסך 30 מליון ל"י. ההצעה בסך 18,5 מליון מתבססת על כך שיש להגיע לתקציב הרצוי הדרגתית תוך 3-2 שנים, בהתאם לשקולים כלליים של מדיניות ממשלתית, וכן לרקמת בתשבון את ההקף המרבי של תקציב הפתוח.

תקציב הפתוח -

כולל 4 סעיפים עקריים -

1) השלמת העבודות בתקציב הפתוח, בהתאם לחוזה עם הבנק עד 65/66.

2) ת כ נ ו ן .

3) המשך הטפול בבזקי שטפונות (בהתאם לתכנית בסך 12 מליון ל"י שאושרה ע"י ועדת הכבישים העליונה).

4) טפול בכבישים אזוריים שאינם במסגרת המלוה.

בצוע מלוה הכבישים בהתאם לחוזה הבנק

ה ש נ ה	ההוצאה לפי החוזה	התקציב על שבויו	ב צ ו ע
62/63	14.000.000	11.354.000	14.382.000
63/64	27.000.000	23.519.000	21.205.000
64/65	32.000.000	23.930.000	
		7.815.000	ב ב צ ו ע
		66.618.000	
65/66	55.000.000		
	108.000.000		

מרצע לבצוע בשנת 65/66 - 41,5 מליון ל"י.

הצעת תקציב פתוח לשנת 1965/66

מס. סד.	ה ע ב ו ד ה	הסכום
1	באר סברוחה - אילת	6,000.-
2	נחביה - חדרה	3,500.-
3	ואדי ערה בסר עוקף חדרה	3,000.-
4	כברת - טבחה	2,000.-
5	חיריה-אזור	3,000.-
6	גהה - בלילות	2,000.-
7	אשדוד - אשקלון	1,000.-
8	קריית גת - אשקלון	2,000.-
9	עכו-פרדס	2,000.-
10	כביש העמקים	1,000.-
11	גישות לנמל אשדוד	1,500.-
12	שער הגיא - ירושלים	2,000.-
13	כפר התבור - יבניאל	1,000.-
14	כבישי גישה	3,500.-
15	רבד עליון לכבישים שנסללו באחרונה (שמשון-רמלה; סוצא-ירושלים; פלסחים-יבנה; ת"א-נחניה;	1,500.-
17	שורות	1,000.-
18	צומת אחים - פלוגות	1,500.-
19	צומת מסמיה - כברת	2,000.-
20	באר טבע - דימונה	500.-
21	כביש מס' 15 (תל ליטוינסקי - לוד)	500.-
	ס"ה לפי טלוה הבנק	41,500.-
22	תכנון	2,500.-
23	שטפונות	4,000.-
24	כבישים אזוריים	3,500.-
	ס"ה	51,500.-

3

פרוט הכבישים האזוריים - סעיף 2

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

שונות לפי סעיף 1

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

/חפ

[illegible]

1. [illegible] ..... [illegible] cents
2. [illegible] ..... [illegible] "
3. [illegible] - [illegible] , [illegible]
   [illegible] - [illegible] ..... [illegible] "
4. [illegible] , [illegible] ..... [illegible] "
5. [illegible] , [illegible] ..... [illegible] "
6. [illegible] , [illegible] ..... [illegible] "
7. [illegible] ..... [illegible] "
8. [illegible] ..... [illegible] "

[illegible] [illegible] cents

[illegible]

1. [illegible] ..... [illegible] cents
2. [illegible] ..... [illegible] "
3. [illegible] ..... [illegible] "

[illegible] [illegible] cents

כבישים

1966/67

השנה האחרונה היתה בבחינת שנת שיא מבחינת פיתוח כבישים בארץ. היקף הפעולות הכולל בסלילה שקום והחזקה הגיע ל-61 מליון ל"י.

ההתרחבות הניכרת בהיקף העבודות בכבישים היתה להם משמעות רבה לא רק מבחינת הכמות הפיזית של כבישים חדשים שנסללו או שוקמו אלא התבטאה גם בשכלול ושיפור איכותי של רמת הסלילה והעמקת המחקר המכני והכלכלי בכדי שהתקבל תמורה נאותה להיקף המוגדל של ההשקעות בכבישים.

תהליך המוטוריזציה נמצא בעיצומו. גידול כלי הרכב נמשך בקצב מואץ חרף אמצעי ההאטה שננקטו ע"י הממשלה.

התקציבים המיועדים לכבישים בשנה הקרובה מסתכמים ב-56.4 מליון ל"י המתחלקים כדלקמן:

~~הכנון ופיקוח~~	~~3.0~~	~~מליון ל"י~~
	1.6	מליון ל"י
החזקה כולל בשאחלה	15.5	" "
8 מיליון לחרום		
פיתוח	39.3	" "

במסגרת תקציב הפיתוח לכבישים לשנה הקרובה עיקר המאמץ יוקדש לשיפור, שיקום והרחבת הרשת הקיימת ואילו עבודות הסלילה החדשה הינם בעיקר השלמת עבודות שהוחל בהם בשנים קודמות.

להלן עבודות הפיתוח לסוגיהם בתקציב 1966/67:

	מליוני ל"י
סלילה חדשה	11.4
תוספת מסלול	6.3
כבישים עורקיים	13.6
כבישים אזוריים	1.7
כבישי גישה	2.5
הכנון	3.8
ס"ה	39.3

2/

בטעיף סלילה חדשה יהיו ארבע עבודות, השלמת כביש הערבה סדום-אילה, כביש זה נפתח אומנם לתנועה ברם, בקטע בין באר-מנוחה לאילת התנהלה הנסיעה בכביש הישן. המשך הסלילה יעשה על התואי החדש שתוכנון מזרחה לתואי הקיים. כמו כן יסלל בשנה זו כביש גהה-גלילות שנועד להשלים את המעגל של עוקף ת"א ויחסוך לתנועה צפון-דרום וצפון-מזרח את הנסיעה ברחובות הסו-אנים של תל-אביב.

עוקף חדרה אשר מטרתו לחבר את כביש עוקף עירון עם כבישי החוף ללא צורך לנוע ברחובותיה של חדרה, וכביש עקרון-ברנר אשר יהווה בעתיד חלק מעוקף רחובות.

יחד עם נתיבים נוספים כולל מעבר בין כביש החוף והמעברים בהמשך רמת-יצחק של הבנק הבינלאומי.

הרחבה ל-4 נתיבים אף היא תתבצע בארבעה כבישים ראשיים הכורעים תחת עומס התנועה. כביש צומת מסובים-צומת גהה שבו נעים כבר מעל ל-10 אלפים כלי רכב ליממה ושגם הוא מהווה חוליה בציר של עוקף ת"א, כביש מוצקין-עכו שהתנועה בו כבר מתקרבת ל-10 כלי רכב ביממה, כביש צומת הטייסים-צומת מסובים שבו נמנו קרוב ל-13 אלף כלי רכב ליממה, כמו כן המשך הסלילה של ת"א-חיפה בתואי החדש היוצא מגבעת אולגה לאורך החוף.

שקום והרחבת הכבישים העורקיים מהווה גם השנה את הסעיף העיקרי בהיקף כספי ובקי-לומטרג' הסלילה. הכבישים באזור הדרום ובעיקר הכבישים המובילים לבאר-שבע יקבלו טפול יסודי בקטע בין מטעף כנות-ראם ובקטע בית-קמה - צומת אחים. כמו כן יושלם השיקום וההרחבה של כביש אשקלון-פלוגות אשר ~~אך כי עדיין~~ נמצא בעומס תנועה קטן יחסית ~~אבל שבחודש אוגוסט~~ מצבו מחייב לגשת לשיקומו בהקדם. כביש אשדוד-אשקלון אף נועד לשיקום והרחבה בשנה הקרובה היות וזהו כביש המחבר בין שני מרכזים עירוניים ומהווה ציר לתנועה בין אשדוד והצפון לבין ישובי הנגב המערבי וחוליה בציר אלטרנטיבי לתנועה בין אשדוד לבאר-שבע. ~~בכביש באר-שבע-מיפונה אשר שוקם בחלקו בשנה הקודמת המשך עבודת השיקום והרחבה גם בשנת התקציב הבאה.~~ כמו כן יעשו השלמות בכביש ערד-סדום.

בצפון המשך עבודת השיקום בכביש טבחה-צמח ישוקמו חלקים מכביש בית-שאן - בית-יוסף, ~~כביש מעל אשקלון~~ וקטעים מכביש חיפה-טבריה.

הכבישים האזוריים מסמיה-זכריה, ניר דוד-רשפים וכביש יבניאל-כפר תבור ישוקמו ויורחבו.

3/

[illegible]

לסלילת כבישי גישה חדשים, שיקום וזפות כבישים קיימים יועד סכום של 2.5 מליון ל"ל המתחלקים כדלקמן: 450 אלף ל"י לכבישי תיירות, 400 אלף ל"י לכבישי גישה לישובי המיעוטים ו-1,650 אלפי ל"י לכבישי גישה להתישבות.

בהקציב ההחזקה תוקדש כל התוספת לעומת ההקציב של השנה החולפת לשני סעיפים; חידוש השכבה האספלטית העליונה והתקנת וחידוש אביזרי תנועה. במיוחד ראוי לציין את עבודת השילוט והסימון הנרחבת שנעשתה השנה ותמשך גם בשנה הבאה, אין ספק שהם משפרים את תנאי הנסיעה ומהווים גורם נכבד במלחמה המנע בתאונות הדרכים.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

לתיק 12/2/11

לאשר

הרשויות התכנון לצאת ומיון מקובלות עליו.

אין לו בהסכמה מאשר בעבודה ויכול להעשות על
ידי מסר או דואר בלבד.

מאידך הוסר הסייגים על הליכי התקשר אין
מניעה לי לבטל את תכנון ~~[illegible]~~ סיתרה
כפי שהיה בהסכמה חוק התקשר.

לכן קיימות כל אפשרויות: הא

1. לבטל לסיבה על הליכי התקשר לכן בהסכמה חוק.
2. לבטל חוק מהתקשר בלי מחוק עד לסיבה על
הליכים.

ש

הצעת תקציב פעולות ביטוח 1966/67

ומאגר הביטוח

להלן הצעות מפורטת העבודה להלוקת תקציב
פעולות ביטוח בסך של 33.3 מיליון ל"י לשנת
הכספים 1966/7:

רגיל

הצעת תקציב ——— לשנת הכספים 1966/67
עיתון

	הסעיפים	הצעת המשרד 1966/67	הצעת האוצר 1966/67	התקציב המאושר 1965/66	ההוצאה למעשה 1964/65

	נקודות מאמר בעבודה	נקודות מאמר בבחינה	
	39,3	39,3	סה"כ יקבלו המעלה בפעולות
	18,1	18,6	סה"כ מגזרה הבשלה והשפה ברבים
101 ✓	5,0	7,0	סדום - אילת
130	4,0	4,0	עבדה - קלוגלוגי
103 ✓	0,8	0,8	עדה - אדם גדה
141	2,0	—	מבוא - עבדלה
140	2,0	—	מגדה - מילדה
122	3,0 3,5	3,0	בומר מעלות - בומר מדה
150	0,3 0,3	0,3	בומר סמוך - בומר מעשה
123	1,0	—	בומר מלכים - עדו
	—	1,5	עדה - בדע
			בומר אבות - בלמדים
	—	—	
	12,8 ✓	11,3	מעלות ומדרגות בעבודה
129 ✓	1,3	1,3	בומר מעלות - בומר מאה
121 ✓	2,0	0,5	אשכול - אשקלון
137 ✓	2,0	2,0	אשקלון - פלגות
136 ✓	3,7	3,7	בומר קמה - בומר אמה
119 ✓	1,0	—	עבדה - בומר
	0,5	—	בומר מעמד - בומר אדם
128	0,5	2,0	בדו מגע - בומר
	0,8	0,8	מדה - ~~עבדה~~ בומר מלכים
	1,-	1,0	מילדה - עבדה
	4,6 ✓	4,6	בבישול מצוות ועשיה מעלה
	1,3		בומר מאה בלא נברות
	0,8		בבישול מצוות אחרות
	2,5		בבישול מעלה
	3,8 ✓	3,8	תפילין ומזוזות

לפניכם פירוט הקריטריונים בהם נבחרו את הפרויקטים:

	בלעדי מאגף העבודה	בלעדי הוועדה	בהפרש
סדנת אולתי - אולתי	5.0	7.0	(+) 2.0
עיר - 03	-	1.5	(+) 1.5
תדיר - עפולה	2.0	-	(-) 2.0
תדרים - תיפרח	2.0	-	(-) 2.0
דוחן לנוער - פלמחים	-	3.0	(+) 3.0
אלדרה - אילון	2.0	0.5	(-) 1.5
פנינה - גזר	1.0	-	(-) 1.0
בית אל - בית אל	0.5	-	(-) 0.5
בוא שמע - אימונה	0.5	2.0	(+) 1.5
עיר ודקן - עכו	1.0	-	(-) 1.0

דברי הסבר:

1. סדנת אולתי: אולמי לפעול בעל מנת להביא לרווחה בעבודה, בשיקום בהלה.
בבית ציר נולד בעיקרו בבית פיתוח והמשתמש בעדכון הרווח לימודו במלבש של משקלי הפיתוח ובכדי לישום אותו העבודה ברכן על אולתי.
המשלמים בבית עשויים להיות גם לקוחות הפסיכיאטרית המשלמים לאמצעות הרכן על אולתי בדרכים מקוטנים הוצאות הבלבלה.

2. עיר - כפר: בבית נועד לתרום פיתוח הבלעדי של העיר עכו. סלולרי תאפשר לעובדות שיעסקו בהקמת הקשרים בשדה כפר להשתקע בעיר.

3. תדרים עפולה, תדרים עפולה מתדרים חיפה: בסלולר בהלכה תדרים תדרים לא מתן בשלב צר יכולן לתעדה מתדרים לחיפה בעבודה על בבית בחלק, אולמי לתעדה הנוער בדם

על בסיס הסכם עבודה לעקרון לא המעבר בתוך העיר.
מלבד לא לבצע הפלגה בשלה צד ~~[illegible]~~ כן משלם שכר אל-
בסלולרי לא הלכה בכשרות כן אשלם קולמס על מרכזי מקומה המלכים
לסתכלן בתנועה כל והעלאים בסדר עבינים גבוה ולב.

~~[illegible]~~

<u>בנוסף לצוד - פלאמים:</u> מלבד להכניס בס"ל גם ~~[illegible]~~ המסמך
לא עדיין התחבורה הרגילה המקשר את הטבעת לגלה לאיבן ובכפן
בארץ ~~[illegible]~~ לגיבעה נתיבים.
ובהכרח גם בס"ל תכיל לסתכלן על שני בעיות חמורות:
1. ~~[illegible]~~ לעיר ולנמל אשדוד. הים נמצא בקצה מרחק גם
כ- 9000 מטר רבה. עם ~~[illegible]~~ בהפעלה עם אשדוד ובפורמה
בעיר ~~[illegible]~~ ולבנות בינה שנמה המרחקה, ומגיע נמה המרחקה ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ מ-10,000 מטר רבה לאמה בשנה בתקנה הבאה, נשאלת המשאלה בהרבה
המרחקה גבוה מהמלבד בארצה מידה רבה. אפשר גם נקבע עד
התחבורה המבלעת את סיר התחבורה בטבעון הרחבה ~~[illegible]~~ בס"ל
לגיבעה נתיבים.
2. גם המרחקה הרחוקה ~~[illegible]~~ בגלל: נמה המרחקה בס"ל גם
מגיע בדר הים לכ- 12000 מטר לאמה. הבסיס הוא ברחב
על כ- 56 נמה המרחקה בטבעון בכה לעשות את הבחינה לגיבעה
נתיבים. ~~[illegible]~~ בגלל בעיות הקשורות בהרחבה בס"ל
גם יגרום פגיעה ~~[illegible]~~ בנכסים המרחקה הוא עדיין תיבדל עם הבס"ל
~~[illegible]~~ המלבד לבחבה (בגלל לצד - פלאמים). בדר שמעבר המרחקה
לשר גם תתאפשר רק במידה ומבצע ההרחבה המלבדת. ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ בחיר בהרחבה המלבדת בס"ל לאחר בסתכלן עדיפה
המרחקה בשר הרחבת בגלל כיר בגלל.

<u>אשדוד - אשקלון:</u> מלבד לשים אל הקו אשדוד מרחקה בדר
לפי ~~[illegible]~~ לעבר עד מעבר. בהתאם בדומה על הקו מלבד לטפל בהמבר
מעבר בתקנה בס"ל, בהתאם לתחבורה ~~[illegible]~~ הבס"ל.
בנוסף - גם נמה המרחקה מגיע לכ- 1200 מטר לאמה
[illegible]

כנרת-צמח ובית יוסף-בית שאן: מבחינה כלכלית ~~[illegible]~~ רצויות עבודות

אלה ~~[illegible]~~ [illegible] ~~[illegible]~~ בתנאי [illegible] ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ לבדוק [illegible] כדאיות ~~[illegible]~~ על ידי כדאיות ההשקעה בנפח התנועה הקיים.

באר שבע - [illegible]: הכביש נבנה במצב גרוע ביותר ~~[illegible]~~

~~לפי [illegible] מהנדס של [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]~~

~~[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]~~

~~[illegible] [illegible] [illegible]~~

תנועת המשאיות והאוטובוסים מהווה חלק ניכר של נפח התנועה, בהרבה למעלה מהממוצע הארצי. כלומר, תנועה ~~[illegible]~~ למטרות פתוח, פעולות משקיות ונסיעה לאזורי עבודה.

ההשקעה המוצעת לק"מ הנמוכה יחסית למקובל ~~[illegible]~~ ונפח התנועה הגבוה (מגיע לכ-2000 כלי רכב ליממה) ומטרת נסיעתו ~~[illegible]~~ עושים את עלות הכביש לכדאי ~~[illegible]~~ מבחינה כלכלית.

אי לכך מומלץ להמשיך בפעולות השיקום בה הוחל ~~[illegible]~~ השנה.

קרית [illegible] - [illegible]: נפח התנועה [illegible] [illegible] עד [illegible] מגיע ל-10,000 כלי רכב ליממה, שנמצא ~~[illegible]~~ ע"י [illegible] ההפרעות המבצעות את [illegible] התחבורה כמצב מעבר לארבעה נתיבים.

אי לכך מומלץ [illegible] [illegible] [illegible].

הערה: תכנית האוצר מבוססת על הנחה ש-1.2 מיליון ל"י ~~[illegible]~~ שהוקצבו בשנת 65/66 להרחבה בשער הגיא יספיקו לתוספת מסלול לאורך של [illegible] ק"מ ולנצל [illegible] את החומר הנחוץ ~~[illegible]~~ (שימוש במיליון) להמשך ההרחבה בעתיד.

יוסף [illegible]

פברואר 1966

18/2/11

נתוני אוכלוסיה

7 ס"מ	8	41.5
	9	42.0
	10	43.0
		44.0
	10	44.5
6 ס"מ	2	46.0
5 ס"מ	5	49.0
	2	50.0
	5	51.0
	2	53.0
	6	54.0

מרכז אוכלוסיה

3.1 קג

בטווח 10 - 7 ס"מ

ס"ד בטווח 5.5 ס"מ

נתוני מדגם

1 קג 5

4 - 8 - 10

רוחב 6 ס"מ

מדגם - מרווח אמון

8 - 10 מליון

מדגם - מרווח אמון

מליון 2

רוחב 6 ס"מ

מדגם - מרווח אמון

מ"ס 3 קג 2

רוחב 10

נתוני מדגם - מרווח אמון

0 - 8	10
9 - 10	5
10 - 12	2
12 - 13	5
13 - 17	8
17 - 19	10
19 - 20	8
20 - 24	10
24 - 26	8
26 - 27	1

רוחב

נתוני מדגם - מרווח אמון

רוחב - 4 ס"מ

מליון 2

מרווח אמון - נתונים מדגם

5 ס"מ	0 - 2	2
	2 - 3	5
	3 - 4.5	6
	4.5 - 6	2
3 ס"מ	6 - 10	1

מדגם בטחון

לכל מי שרוצה - מרווח

משרד העבודה
ירושלים

ז' בטבת תשכ"ו
30 בדצמבר 1965

הודעה על משרה פנויה

מכרז פנימי 183/65

מספר התקן	651/683
תואר המשרה	מנהל חשבונות ז'
היחידה	מע"צ מחוז ירושלים
הדרגה המוצעת	ז' אחיד
מקום העבודה	ירושלים
תאור התפקיד	בדיקת חשבונות מסוגים שונים. רישום בכרטיסים וביומנים מסוגים שונים. סיכום כרטיסים וריכוז דוחו"ת חשבוניים שאינם מורכבים לדו"ח אחד. סיכום חשבונות תעות נוסחות, אס"ל, והוצאות אחרות ובדיקתם. מתן הודעה לממונה במקרה של מציאת טעויות. רישום ביומנים ובכרטיסים המתאימים , הוצאות, הכנסות ופעולות כספיות אחרות כגון: העברות כספיות, זיכויים וחיובים לפי סעיפי העקולה השונים המופיעים בתקציב והמועברים אליו על ידי הממונים או על ידי קובעים אחרים ביחידה. עריכת סיכום ומאזן של יומנים וכרטיסים בסוף כל חודש ובגמר החדשים והעברתם לממונה לשם בדיקה. סיכום דוחו"ת כספיים שונים כגון: דו"ח הוצאות, דו"ח העברות כספיות, דו"ח חיובים או זיכויים כספיים לדו"ח כספי אחד. הפעלת מכונת חישוב.
דרישות התפקיד	השכלה יסודית. נסיון הנהלת החשבונות הנהוגה בממשלה. נסיון של 2 שנים בעבודה דומה. כושר לקיום מגע נאות עם קובדים, כתב יד ברור , דייקנות. ידיעת השפה העברית.

עובדי המשרד הרוצים עצמם מתאימים למשרה הנ"ל, יגישו מועמדותם על טופס מדף 1061, בקשה למשרה פנויה ב-2 העתקים למזכירות בירושלים.

זה הבקשות יש להעביר באמצעות מנהל היחידה שלו משחייך מגיש הבקשה, עד ליום 14.1.66.

[illegible]
סגן מנהל כללי (מינהל)

1966/7 תקציב הוצאות בית"ס
(בשקלים ל"ל)

בדה - גלילות	4,5	1,0 מהסכום ל"ל מתוקן בהתאם לרמת הקיבוץ מעל גילות הבדיל
30 נפר - אילת	7,0	
מושלב - מיקר הגיא	1,5	
בדה - אשדות	3,7	מתוך זה 2,0 ל"ל בהנחת הגלם
בבית הילדים - אשדות	0,8	בהנחת הגלם
ג' כולל - ג' ראם	1,5	
אשקלון - פלוגות	2,0	
ב"ס - ג' מלאכי	4,0	
ב"ס - בוגרים	2,0	
	27,0	
תגבון והשתתפות הקיבוץ הדתי	3,0	בולל 0,5 מ"ל הוצאות השתתפות הקיבוץ בהוצאות הקיבוץ הדתי
	30,0	
בית"ס אזורי, קיבוץ ואחרים	5,5	
	35,5	

אגף התקציב
יולי 1966

הצעת תקציב רגיל לשנת הכספים 1965/66

	ה ס ע י פ י ם	הצעת המשרד 1965/66	הצעת האוצר 1965/66	התקציב המאושר 1964/65	ההוצאה למעשה 1963/64
	החזקת רכב ונסיעות בארץ	.....	.....	.....	.....
381/11	שכר נהגים ורכזי תחבורה	( )	( )	( )	
381/12	הפרשה לפנסיה ופיצויים				
381/17	שעות נוספות				
381/2	ארעיים (ימי עבודה)				
382	החזקת כלי רכב				
383	דלק לכלי רכב				
384	שכירת כלי רכב				
385	נסיעות בארץ, אש"ל והובלה ( )				
386	רכב שרות ( )				

18/2/11

			אינדקס מחירים		
			צבר		
			100.0		100.0 I.64
			99.7		106.0 II.64
			99.7		114.1 III.64
			99.7		115.7 I.65
			99.8		117.6 IV.65
			99.2		118.3 V.65
			100.3		118.7 VI.65
					4%
			100.0		
			115.1		
			108.6		
			110.7		
			112.3		
			120.1		
			113.8		
			100.0		
			100.9		
			100.9		
			101.2		
			106.5		
			109.0		
			109.0		
			101.2		
			102.9		
			103.3		
			105.8		
			105.7		

					אינדקס				
152.05	I.64	2.42	I.64	4.82	I.64	4.54	I.64	2.30	I.64
≈				≈					
152.55	II.64	2.33	VI.64	5.50	IX.64	5.04	II.64		
≈				≈					
152.95	IV.65	2.33	IX.65	5.64	I.65	5.03	I.65	2.43	IV.65
				5.46	IV.65	5.03	IX.65	2.55	IX.65
				5.46	IX.65				

הצעת תקציב רגיל לשנת הכספים 1965/66

	הסעיפים	הצעת המשרד 1965/66	הצעת האוצר 1965/66	התקציב המאושר 1964/65	ההוצאה למעשה 1963/64
	החזקת רכב ונסיעות בארץ	.....	.....	.....	.....
381/11	שכר נהגים ורכזי תחבורה	( )	( )	( )	
381/12	הפרשה לפנסיה ופיצויים				
381/17	שעות נוספות				
381/2	ארעיים (ימי עבודה)				
382	החזקת כלי רכב				
383	דלק לכלי רכב				
384	שכירת כלי רכב				
385	נסיעות בארץ, אש"ל והובלה ( )				
386	רכב שרות ( )				

18/2/11

השקעות בכבישים בנגב

(אלפי ל"י)

	ס"ה	60/61	61/62	62/63	63/64	64/65	65/66 (כולל עודפים)
סדום-אילת	11,577	242	416	769	2,041	2,490	5,619
כביש לאזור הפוספטים	125	125					
סדום - עין גדי	1,741	49	364	1,031	297		
תל-ירוחם-המכתש הגדול	26	26					
סעד-באר-מגן-ניר יצחק	40	40					
אורים-בית יהושע-עין שריד	180	180					
כביש לערד	4,130	-	781	2,389		403	557
ערד-שפך זוהר	6,279			871	2,298	2,389	728
ניצנה - בארותים	259		199	60			
שדה בוקר-מצפה רימון	1,450				1,367	71	12
גשר באר שבע	1,425						1,425
גשר על נחל פשיש	400						400
אלים - גבולות	315					256	59
רעים-אורים	189					179	10
סעד - רעים	500					500	
באר שבע-צומת סעד	599					588	11
באר שבע-מסעף הנגב	135					135	
באר-שבע - דימונה	150					54	96
ירוחם - דימונה	300						300
	29,820	662	1,760	5,120	6,003	7,065	9,210

השקעות בכבישים בנגב

(אלפי ל"י)

	ס"ה	60/61	61/62	62/63	63/64	64/65	(כולל עודפים) 65/66
סדום-אילת	11,577	242	416	769	2,041	2,490	5,619
כביש לאזור הפוספטים	125	125					
סדום - עין גדי	1,741	49	364	1,031	297		
תל-ירוחם-מכתש הגדול	26	26					
סעד-באר-מגן-ניר יצחק	40	40					
אורים-בית יהושע-עין שריד	180	180					
כביש לערד	4,130	-	781	2,389		403	557
ערד-שפך זוהר	6,279			871	2,298	2,389	722
ניצנה - בארותים	259		199	60			
שדה בוקר-מצפה רימון	1,450				1,367	71	12
גשר באר שבע	1,425						1,425
גשר על נחל פשיש	400						400
אליס - גבולות	315					256	59
רעים-אורים	189					179	10
סעד - רעים	500					500	
באר שבע-צומת סעד	599					588	11
באר שבע-משעף הנגב	135					135	
באר-שבע - דימונה	150					54	96
ירוחם - דימונה	300						300
	29,820	662	1,760	5,120	6,003	7,065	9,210

מעולה

חזרה שיעור בבית ספר

18/2/11

אוטובוס כולל	32,0 מיליון
תוספת עיר קיץ ב	2,0 "
	34,0 "
" " " א	1,5 "
	35,5 "
תוספת תל אביב	1,5 "
	37,0
תוספת עיר בילוי עבודות שאולי בטיילות	2,8
	39,8
מין לי עיר כל תקציב ביתוספת מקום בשביל הנוסעים טיילות	1,0 (-)
	38,8
הגבלת מקום הפעולה עיר הקטנה הרקטים הרבה. (נוצר מתמקום מקום פעולה בבלהלה חשוון ובעיה בקשב הרבה)	0,5
	39,3 עיר

מערך האוצר

תאריך : 18.1.66

אל : יחידות האוצר

מאת: עוזר ראשי לעניני עובדים בפוקל

הנדון: משרה פנויה

1. מתבקשים מועמדים למשרה פנויה המפורטת להלן:

2. על היחידות להגיש את בקשות המועמדים בכפיפות לתקשי"ר, עד יום 3.2.66

מכרז מספר : 348

תואר המשרה : מבקר ובוחן כטויות

מקום העבודה : מכס ירושלים

ד ר ג ה : י' של הדירוג האחיד

ה י ח י ד ה : אגף המכס והבלו

מס' המשרה בתקן: 316

תאור התפקיד : עריכת בדיקה השואחית של חביעות היצואנים עם המסמכים המעידים על מצוע היצוא, מבחינה חשבונית כמוחית וערכית. בחוח סוגי חומרי הגלם ששמשו לייצור המוצרים שיוצאו, בדיקת חשובי המס חטמונים במרכיבי המוצרים על בסיס השעורים הקבועים שנקבעו לכל אחד מהמוצרים קביעת נכונות הביעת היצוא, מבחינת סכום המס, לאור ממצאי בדיקתו.

18/2/11

כדורגל סבוים - גיל . מעולה - לדבר-לא נכון

1. מעולה תמר שמיים.

2. עדיפות הכדור אין עדיין מלא. לגבי מלאה של מעולה. הכדור הרחוק - המשחק מעולה - כי כבלן רשת ולדנוך שיחים הלאה שלך תבשיל.
מלאה של מעולה אם כי 7 מגיון כי ומעולה להמשלה מוב ולעדיפה שלך 16-12 אבש.

3. מלאה -
עדכני מעולה - 50 אבש.
עדכוי מאמרים - 13
עדכוי רשת - 50-60

סה"כ - 83-93

4. נוסף עשיה על הכדור כמשחק הנוסף, אין עליה עדיפה על שלך.

5. מעולה הגיעה כדרגשה עדיפה כי - 1 מגיון כי, בגלל 0.7 מי זה כוח מפעל אפשרי שיעבוד מעל. אם מעל יכשל הלאה ~~[illegible]~~ מעולה שהגיעו למעל. כוח זה (0.7) מעולה להמשלה כי-70% כדיפה על.
הטאה זה כוח ~~[illegible]~~ מעבה כי מעולה כמלא מפעל הרגן.

כדורים

(לא מספיק) מין יחיד - אולם ... 12 מ' ג' (רק המלאים שלהם)

שלבים שונים נתיבי אולם מרחב 250 מ' ג'

בכ"ל. (הלבנה מסתיים ל"ל).

איבה מחדרה 10-15 " " (- " -

הנמצא בפנים

בכיוון ל"ל שלהם)

אגם - אשדוד 35 ק"מ. 25 " "

כ.מ. רמה - אז שלבת 3.5 } 8 מ' ג' (רק המלאים

ערב - כפר 4.5 } שלהם

ולא שלהם)

מינים מיוחדים:

מס' הסעיף	הסעיף	התקציב המאושר על סיגוריו	בצוע בתקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעודפים	הערות
72	פיתוח כבישים ושקומם	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	2,091,509	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 סגורסים אחרים	(-) 114,000	(-) 113,547		
108	עוקף נצרת	8,000	6,190	-	
110	טירה 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 סגורסים 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 מסשרדי הממשלה	(-) 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 וכביסי גישה	8,302,000	6,697,395	1,604,000	
105	שער העמקים אלוני אבא ובית לחם	455,000	409,594	45,000	
130	כביסי גישה ליישוב חקלאי	4,348,000	3,568,856		
130/91	הכנסות סגורסים אחרים	(-) 2,246,000	(-) 1,466,856		
131	כביסי גישה ליישובי מעוטים	475,000	468,124		
131/91	הכנסות סגורסים אחרים	(-) 121,000	(-) 114,124		
132	כביש לכורזין	979,000	912,543	66,000	
133	כביש התענכים	1,033,000	1,033,000	-	
134	צומת ראס כפר זכריה	500,000	275,273	225,000	
135	צאלים - גבולות	315,000	255,987	59,000	

מס' הסעיף		הסעיף	התקציב המאושר של שינויו	בצוע בתקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעודפים		הערות
136		דיר חנא - עילבון	424,000	381,515	42,000	42	
137		רעים - אורים	190,000	179,362	11,000	10	
138		גיר דוד - רספים	100,000	4,885	95,000	95	
139		שלח	200,000	82	200,000	199	
140		להבות הבשן - שסיר	150,000	-	150,000	150	
141		סעד - רעים	500,000	499,798	-	-	
142		בעינה כסראא ג'ת	1,040,000	329,356	711,000	710	
142/91		הכנסות שונות אחרים	(-) 40,000	(-) 40,000	-	-	
	72.03	כביסים מקומיים ואחרים	9,000	9,000			
108		עבודות עבור גופים וסוסדות	1,009,000	492,287			
108/61		הכנסות ממשרדי ממשלה	(-) 500,000	(-) 247,760			
108/91		הכנסות שונות אחרים	(-) 500,000	(-) 235,527			
	72.04	סיכום כביסים	8,412,000	6,906,727	1,510,000		
101		רשלה צומת שמשון	681,000	678,012	3,000	2	
102		פתח תקוה רמתיים	110,000	109,303	~~82,000~~	-	
103		עכו פרוד	693,000	424,202	54,000	132	
104		חדרה עפולה	2,473,000	2,608,569	-	132 (-) 136,000	
106		שדה בוקר - מצפה רמון	83,000	70,817	12,000	12	
113		אזור אשדוד	192,000	184,965	7,000	7	
116		כביס הטיסים - לוד	25,000	13,830	11,000	11	
117		זרע דב צומת גדרה	1,000,000	777,661	222,000	222	
118		עוקף קרית גת	400,000	122,495	278,000	277	
119		כנרת - שפחה	1,670,000	1,671,920	-	-72	
119/91		הכנסה שונות אחרים	(-) 720,000	(-) 720,000	-	-	
120		כביס אבא הלל סילבר	250,000	250,000		?	
121		אשדוד אשקלון	100,000	40,129	60,000	59	
123		נצרת - עפולה	70,000	-	70,000	70	
124		חיפה שבריה	200,000	12,159	188,000	187	
125		באר-שבע - צומת סעד	600,000	588,456	12,000	11	
126		באר-שבע - מסעף הנגב	135,000	135,000	-	-	
128		באר-שבע - דימונה	150,000	53,901	96,000	96	
128/61		הכנסות ממשרדי הממשלה	(-) 150,000	(-) 150,000	-	-	

מס' הסעיף	הסעיף	התקציב המאושר על סיבוריו	בצוע בתקופה 1.4.64 - 31.3.65	בקשה לעודפים	הערות
129	צוסת אחים - כנות	50,000	50,000	-	—
135	כביש 13 - נמל אשדוד	200,000	143,436	57,000	56
136	פלוגות - אשקלון	200,000	91,872	108,000	108
72.05	הוצאות כלליות ושונות	3,576,000	2,492,341	1,083,000	
101	סדירות ותכנון	1,223,000	758,116	489,000	464 (+25,000) 2,464 2
104	סידות תכנון ופיקוח העברה	885,000	885,000	-	
105	סקר תחבורה בדרום	600,000	372,618	227,000	227
106	תכנון חוץ	24,000	-	24,000	24
107	רכישת ציוד עזר	490,000	476,607	15,000	13
108	חדוש ציוד שכני	352,000	-	352,000	352
72.06	השתתפויות והכנסות	(-) 2,500,000	(-) 2,215,000	(-) 285,000	
101/61	השתתפות קרן שביעת תאונות	(-) 2,200,000	(-) 1,915,000	(-) 285,000	?
101/91	השתתפות עיריות ומועצות	(-) 300,000	(-) 300,000		

(1) גזל כפרים - תדיר ✓
(2) פנ - רמת-גן ✓
(3) עמ - פולג ✓
(4) חשבון עמלה ✓ מיעון 136,000
(5) שיפור מבנים: מיעון 2,000
(6) עזלי נכסים: עזלי [illegible] 1,000
(7) כפי מה כלל פועלי - מדוע?
(8) השתמשה נקדם לשנה הבאה
(9) מפעל - קרית גת-אשקלון