

18/09/14
4679/4

66/67

4679/4

מזהה פנים - 4679/4
מזהה לוגי - 4679/4
כתובת - 4679/4

מדינת ישראל
ארכיון המדינה

ג

מדינת ישראל
משרד הממשלה

4679/4



אגף התקציבים - חמש שנים, מע"צ

ג - 4679

466035

31/07/2013

מס פריט:

80.14/1 - 947

02-107-08-02-02

שם

מזהה פנים
מזהה לוגי
כתובת

תוכנית החומש לפיתוח כבישים

1970/71 - 1974/75

אלפי ל"י	
218,000	סלילה חדשה
29,500	הוספת מסלול
89,850	הרחבה ושיפור
47,650	שקום
25,000	כבישים אזוריים וביטה
409,000	ס"ה
41,000	תכנון ופיקוח 10%
450,000	ס"ה

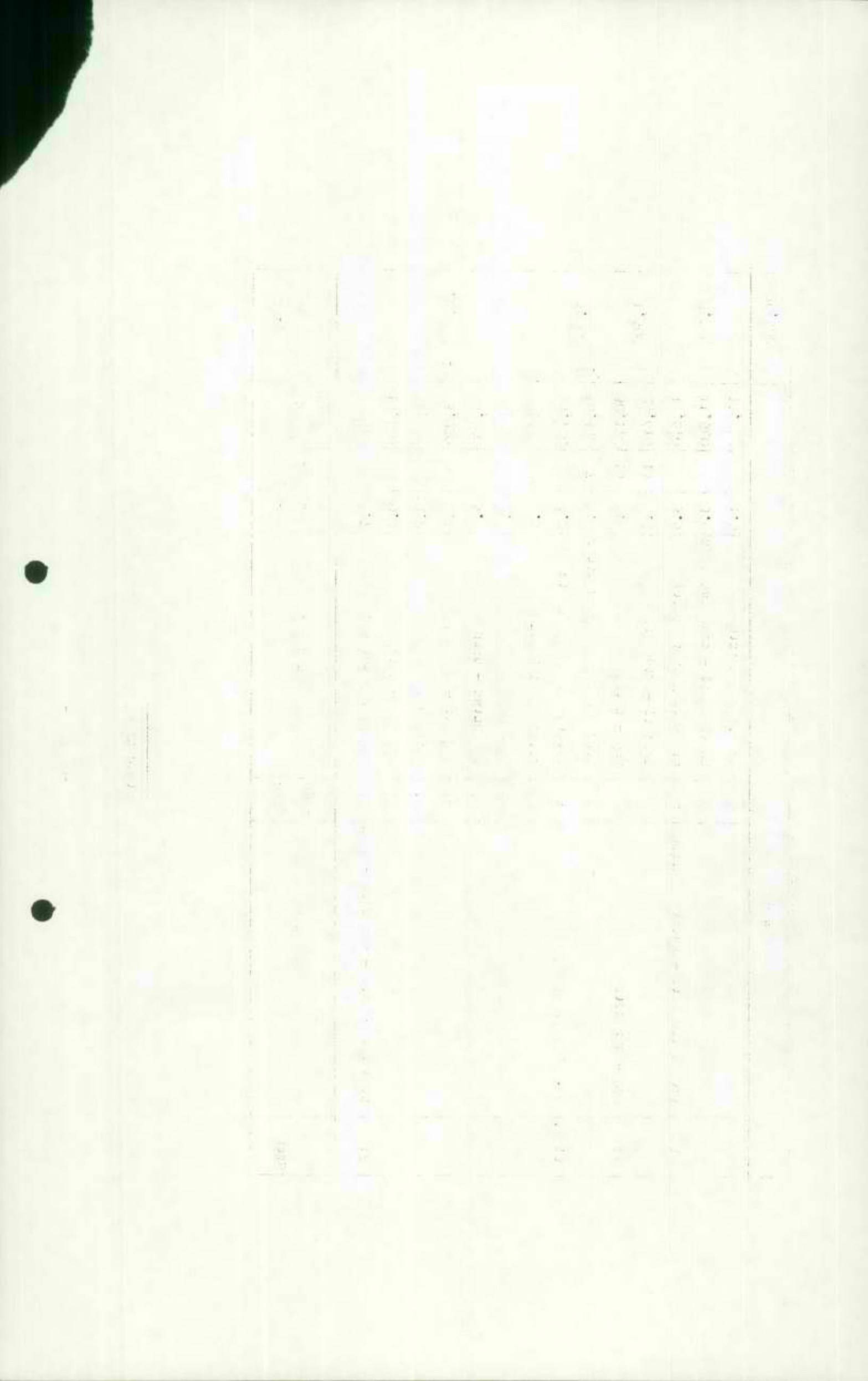
סלילה חדשה

מספר סדורי	שם הכביש	אלפי ל"י
1	חל אביב - אשדוד	33,000
2	גנוח - צומת לוד (מסלול דרומי)	5,000
3	צומת לוד - סער הגיא	60,000
4	עוקף רמלה - לוד	3,000
5	חצב - נתיבה	2,500
6	חל טוקה - בית קמה	6,000
7	ספך זוהר - צומת אילה	10,000
8	צומת מלאכי - כביש 13	4,000
9	סירה - עין ורד	1,000
10	יגור - כבר אתא - עוקף עין-זרה	12,000
11	פרוד - עפיעד	5,000
12	בית קמה - באר טבע	10,000
13	טבחה - עפיעד	3,000
14	עתלית - חיפה	7,000
15	עוקף רמלה	2,500
16	עוקף אבו גוש והסלמה סער הגיא - ירושלים	15,000
17	כביש דימונה - כביש ניצנה	1,000
18	גוש חלב - צומת הירם	1,000
19	דלמיה - כביש 41	1,000
	צמתים דו מפלסיים :	35,000
20	<u>כביש 11</u> : עוקף חדרה	
21	חדרה	
22	בית ינאי	
23	ביתן אהרון	
24	נחניה	
25	קרית נורדוי	
26	<u>כביש 13</u> : כפר הירוק	
27	מורשה	
28	גהה	
29	מסובים	
30	אזור	
31	אלוף סדה	
32	בר אילן	
33	גבעת שמואל	
	ס " ה	217,000

חוספת מסלול

אלפי לי	עומם חנודע 1968	רוחב מ'	אורך ק"מ	ה ק ט ע ס י	מספר הקטע	ה כ ב י ס י	מספר הכביש
20,000	8,970	8.7	15	פתח תקוה - כפר סבא	15	צומת ראס - רמלה - פתח תקוה - חדרה	12
	13,180	0.4	16	כפר סבא - רעננה	16		
	7,400	16.8	17	רעננה - בית ליד	17		
	5,920	7.7	18	בית ליד - כפר הרואה	18		
5,000	5,100	5.0	19	כפר הרואה - חדרה	19		
	7,930	3.2	20	חדרה - אליאנס	20		
	6,590	1.3	21	אליאנס - עוקף חדרה	21		
	5,100	7	1	גליליות - צומת כפר הירוק	1	כביש גליליות מורסה	13
3,000	10,340	7	2	צומת כפר הירוק - צומת מורסה	2		
	30,170	13	8	גתה - בלינסון	8		
	24,610	13	9	בלינסון - עוקף פת תקוה	9	גתה - פת תקוה	14
	14,670	3.5	2	בית דגון - ראסון לאיון	2	יהוד - בית דגון - חזובות - חולדה	16
5,000	11,980	3.0	4	ראסון לאיון - מסוף באר יעקב	4		
	11,870	1.9	6	נס ציונה - החובות	6		
29,500							

ס"ה



הרחבה ושיפור בהתאם לעומס התנועה החזורי

אלפי לי	עומס תנועה 1968	רוחב מ'	אורך ק"מ	מספר מספר הקטע	מספר מספר הקטע	מספר מספר הקטע	מספר מספר הקטע
900	1,680	5.0	3.0	צומת סמטון - מס ר סמטון	2	סער הגיא - בית גוברין	3
2,700	4,750	6.0	9.0	בילו - רמלה	4	צומת ראס - רמלה - פתח תקוה- חדרה	12
2,450	4,420	5.0	7.0	מסעף אסדוד - צומת נוצניס	11	רעננה - ראסדון לציון - יבנה-אסדוד	13
1,050	4,300	6.0	3.0	כפר סילבר - מסעף אסדוד	12		
750	10,690	6.5	3.0	יהוד - צומת יהוד (כביש 12)	6	חל-אביב - יהוד	15
1,500	2,390	6.5	6.5	יהוד - בית דגון	1	יהוד - בית דגון - רחובות - חולדה	16
2,500	1,120	5.0	8.5	נהריה - כביש הצפון	8	חיפה - עכו - נהריה - ראס הנקרה	21
7,000	2,280	6.0	23.5	מסעף אחיהוד - צומת פרוז	2	עכו - צפת - ראס פינה	23
3,600	1,540	6.0	11.9	צומת פרוז - מירון	3		
1,400	2,210	6.0	4.6	מירון - מסעף עין זיתים	4		
1,000	940	5.5	2.9	מסעף עין זיתים - צפת	5		
2,200	5,130	6.0	7.4	מסעף יקנעס - צומת נהלל	5	חיפה - נצרת - טבריה	24
3,000	3,310	6.5	10.8	צומת נהלל - נצרת	6		
2,000	2,310	5.0	5.8	נצרת - חל עדסית	1	נצרת - עפולה - בית סאן	31
1,200	4,600	6.0	4.2	חל עדסית - עפולה	2		
1,000	7,390	6.0	4.0	גן סמואל - חדרה	10	פרוד - צומת גולני - עפולה - חדרה	32
7,000	1,730	6.0	22.0	ראס - נחשון - לטרון	4	אסדוד - ראס - נחשון - לטרון	71
1,200	1,130	5.0	6.1	ניצניס - חודיה	1	ניצניס - חודיה - גבעתי - מפלסית	73

הרחבת ושיפור סממנים לעומת התנועה החזו"י (המשך)

אלפי	עומת תנועה 1968	רווח מ' קיים	הקטע	מספר הקטע	סממנים	מספר חבביס
3,300	2,090	5.0	13.0	1	באר טבע - מסעף ערד	82
1,000	1,050	5.5	5.5	1	באר טבע - מסעף הנגב	86
1,500	2,900	5.0	4.8	1	מסעף הנגב - מסעף אופקים	87
700	5,560	6.5	2.7	2	אזור התעשייה נתניה - צומת ב'רץ	112
2,300	3,020	5.5	9.2	3	צומת בית ליד - מסעף בוחן	
500	1,550	5.0	2.0	1	צומת בנימינה חתונה הרבה	113
4,350	1,270	5.0	13.5	2	זכרון יעקב - צומת אלקים	114
1,650	1,000	5.0	5.5	3	צומת אלקים - מסעף יקנעם	
6,000	1,200	3.0	15.0	2	כביש בית אורן - צומת אלקים	116
4,500	3,650	5.5	18.0	3	בית נחמיה - כביש ליד ראש העין	121
500	8,300	4.5	2.0	1	בר אילן - חל הסומר	142
1,200	2,200	5.0	2.7	1	נס ציונה - בית עובר	161
2,500	1,880	5.0	7.3	1	רחובות - יבנה	162
1,200	1,060	3.0	3.5	2	מסעף מעלות - חוסן	211
2,700	1,540	5.5	9.0	2	כפר אהא - נפר עט	241
2,500	2,290	5.0	6.7	1	מסעף העסקים - מסעף יקנעם	
5,000	2,000	5.0	13.9	2	מסעף יקנעם - צומת מגידו	242
4,000	1,780	5.5	11.8	1	כביש חיפה נצרת - כביש נצרת	243
1,000	1,240	4.0	3.5	2	נפר עט - כביש יגור אחיהוד	244
1,000	1,450	5.5	2.9	1	חורה עפולה - פרדס חנה	326
89,850					ס"ח	

Date		Time		Location		Remarks	
1911	10/1	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/2	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/3	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/4	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/5	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/6	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/7	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/8	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/9	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/10	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/11	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/12	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/13	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/14	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/15	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/16	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/17	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/18	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/19	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/20	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/21	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/22	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/23	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/24	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/25	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/26	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/27	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/28	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/29	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/30	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15
1911	10/31	10:00	10:15	10:30	10:45	11:00	11:15

שיקום בגלל המצב האזרחי

אלפי לי	עומס חנייה	רוחב מ'	אורך ק"מ	שם הקטע	מספר הקטע	שם הכביש	מספר הכביש
1968							

3,100	620	3.0	10.4	מסעף מסעיה - כביש נחיר הל"ה	3	סער הגיא - בית ג'וברין	3
2,500	870	3.0	10.0	בילד - כביש 71	9	יהוד - בית דגון - רחובות - חולדה	16
700	820	5.0	2.3	כביש הצפון-ראש הנקרה	9	חיפה - עכו - נהריה - ראש הנקרה	21
5,000	320	3.0	17.0	פרוד - גולני	1	פרוד - גולני - עפולה - חדרה	32
850	520	5.0	4.3	הודיה - גבעתי	2	ניצניס - הודיה - גבעתי - מפלסיס	73
2,500	480	5.0	10.0	מסעף ערד - הקו הירוק	2	באר טבע - חברון	82
1,100	360	4.0	10.7	מסעף הנגב - מסעף רביבים	1	מסעף הנגב - ניצנה	84
4,000	230	4.0	41.0	מסעף רביבים - ניצנה	2		
7,000	380	4.0	20.0	ירוחם - טדה בוקר	3	באר טבע - מצפה רמון - גרופיה	86
2,940	610	5.5	9.8	מסעף ספר עט - מסעף דיר חנה	3	יגור - כפר אהא - אחיהוד	241
960	510	5.0	3.2	מסעף דיר חנה - מסעף אחיהוד	4		
6,000	480	3.0	18.5	נצרת - טפר עט	1	נצרת - טפר עט	244
2,000	670	4.0	9.0	אלומות - כנרת	2	כנרת - כפר חבור	323
1,500	750	5.0	5.0	כניסינה - זכרון יעקב	3	פרד חנה - כניסינה - זכרון יעקב	326
2,500	330	4.0	18.0	מצדה - עין גדי	1	סדום - עין גדי	837
3,000	440	3.0	13.0	ירוחם-דימונה	1	ירוחם - דימונה	862
2,000	110	4.0	10.0	עין יורקעס - צומת מסעיה	2	כביש אורון	963
47,650							

12/2/14
782/16

27.11.69

אגרות אפרים
1970/71 - 1971/72
25/11/71

8'11'20" חלום
דולר

325

00

260

דמי סיווג

325

65

דמי סיווג

260

דמי סיווג

260

100

25

485

385

50

מבטן

25

דמי סיווג

40

דמי סיווג

25

דמי סיווג

400

50

דמי סיווג

70/71

460

525

445

380

6

37047

03846277

260

דמי סיווג

135

425

אילון

460

130

590

100

690

260

דמי סיווג

130

דמי סיווג

390

650

270

60

326

130

45-0

21

75

8044

90

1210

1 4 0

150

655

המכון לפריון העבודה והייצור

תל-אביב, רח' הנריטה סולד 4 * ת.ד. 18007 * טל. וכו' 25



ליו משור העבודה
ובשיתוף
ההסתדרות הכללית
של העובדים בא"י
התאחדות בעלי
המעשיות
ואגודת האינג'נירים
והארכיטקטים
בישראל

18/1/14

אל: מר ע. סמיר, נציבות שירות המדינה,
ירושלים

בתשובה נא להזכיר:

מספכם

מכתבכם מתאריך

חוק מס'

תאריך

31.10.68

כפי שספרתי לך בפגישתנו האחרונה בתאריך 22.10.68, הגשנו
לנציב שירות המדינה תכנית לצורת העסקת עובדים במכון.

תכנית זו כוללת העסקת של עובדים קבועים, בחוזים ובהעסקת
ארעית ושרונה לחלוטין מהצורה הזמנית המבוססת על תקן מקובל
ו"מסגרת העסקה".

הצעתנו מונחת על שולחנו של הנציב ונראה לי שכל עוד לא
יתקבל סיכום, אין מקום להקבת תקן מקובל ומסגרת העסקה.

מצאתי לנכון להודיעך על כך, כדי להסביר את אי עמידתי בלוח
הזמנים שנקבע על ידך.

אשמח להבהיר הצעתנו בפניך בכל עת שתמצא בכך.

בברכה

י. רוטשטיין
הממונה על המינהל

העתק: אגף התקציבים, לידי מר ברזון

מיוסד ב'
14.1.1968
מוריה

18/2/14

ג. אמצעי התחבורה

אמצעי התחבורה (הכוללים כבישים, גשרים, מתקני חניה וכו') משמשים את הרכב המוסרי בחנוכתו וחבירתו. אמצעי התחבורה הם מילימית לכלי רכב, לכן המדיניות באמצעי התחבורה היא חלק בלתי נפרד מהמדיניות בתחבורה בכלל.

פיתוח אמצעי התחבורה הוא פונקציה של הביקוש לשרותי תחבורה ומוטפע מהגידול המהיר בצי כלי הרכב, ובמיוחד מהגידול המואץ ברכב הפרטי. מערכת כבישים תקינה חיונית לפעילות הכלכלית של המסק. היא מאפשרת חנוכה נוסעים סדירה, מהירה וזולה, ומעבר נוח, זול ומהיר של גורמי ייצור וסחורות ברחבי המדינה. פיתוח אמצעי התחבורה עונה גם על צרכים אחרים במיוחד האוכלוסיה ובטיחות הנוסעים.

1. סקירת העבר

ב-1951 היו בארץ כ-34 אלף כלי רכב, ומספרם גדל לכ-204 אלף ב-1967, הינו פי 6⁽¹⁾. בתקופה זו גדל מספר הסוכנויות הפרטיות בעצב מהיר יותר, מ-9.6 אלף ל-97.7 אלף, הינו יותר מפי 10. פיקר הגידול ברכב הפרטי היה בנינים 1959-1964 (24 אחוזים ממוצע שנתי) עם כסול ההגבלות המנהליות והנהגות ליברליזציה ביבוא, בד בבד עם העליה הניכרת בהכנסות לבתי. מ-1964 שיעור הגדול היה נמוך יותר וירד בהדרגה עד 1967 עקב עליה הוצאות הרכישה והאחזקה, ואח"כ בתיאפע המיתון הכלכלי.

אורך רשת הכבישים גדלו בעצב איטי מגידול מספר כלי הרכב, וכחוצאה מכך רבתה הצפיפות בכבישים. ב-1951 היה אורך הכבישים הבינעירוניים 2,218 ק"מ ואילו ב-1966 3,158 ק"מ. מספר כלי הרכב לק"מ כביש בינעירוני עלה במידת התקופה מ-15.4 ל-60.8. ההוצאות הממוצעת על אחזקה כביש ליחידת רכב במחירים קבועים הלכה ופחתה, והגיעה ב-1967 לכליש סרסחה ב-1951.

פיתוח רשת הכבישים הבינעירוניים בארץ מאז קום המדינה נעשה במספר שלבים כשכל שלב נבדל מקודמו לא רק בקילומטריז של הכבישים אלא אף באיכותם.

(1) הנחונים ל-30.9.1967.

בשלב הראשון היתה תכנית העיקרית אחרי קרעי רשת הכבישים הארצית, חלקים מסנה נשארו מחוץ לגבולות שביחם הנשק (כגון הכביש לירושלים דרך לטרון), הבור אזורים חדשים שנפתחו להתיישבות רק לאחר קום המדינה וחבור הישובים החדשים שהוקמו לרשת הארצית.

השלב השני נמשך עד 1961 אופיין ע"י האמת פיתוח רשת הכבישים שפיגרה אחרי תהליך המסורייזציה המהיר (מ-1956 עד 1961 גזל מספר כלי הרכב פי יבניים).

בשלב השלישי שהחל בשנות הששים הראשונות שוקמה מרבית רשת הכבישים הארצית והאזורית. נסללו כבישים חדשים בעיקר בדרום ומרכז; הוסדרו הכניסות לערים והורחבו הכבישים המחברים את המרכזים העירוניים הגדולים. בשלב זה בוצעה תכנית החומה הראשונה לכבישים שמומנה בחלקה ע"י הבנק הבינלאומי לשיקום ופיתוח.

השלב הרביעי שאבד נמצאים עתה בעיצומו, כולל סלילת כבישים מהירים (אוטוסטרדות), סלילת צמתים דו-מפלתיים לכבישים מצטלבים והשלמת השיקום של כבישים ברשת הבינעירונית.

לגבי שיטות העבודה בסלילת הכבישים נוכל להבחין בשלבים דומים. עם קום המדינה הועסקו בסלילת הכבישים עולים חדשים, בעיקר בעבודת ידיים. החל מ-1955 הוכנסו שיטות חדשות והורחבו ההתלמויות בתכנון ובאופי של כבישים מודרניים. נערכו מחקרים רבים והוקמו מעבדה מרכזית ומעבדות שדה לבדיקת סוג החומרים, סוג ועובי המבנה וכיו"ב (במסגרת מ.ע.צ. ובשיתוף עם הטכניון).

ההוצאה לפיתוח, שיקום ואחזקת רשת הכבישים הבינעירוניים בשלבים הנונים

היו כדלקמן:

במחירים נוספים	במחירי 1966	
החומש הראשון 1952/3-1948/9	25.9 מליון ל"י	142.5 מליון ל"י
החומש השני 1957/8-1953/4	52.2 " "	113.0 " "
החומש השלישי 1962/3-1958/9	79.8 " "	114.7 " "
החומש הרביעי 1967/8-1963/4	323.5 " "	335.5 " "
סה"כ	481.4 מליון ל"י	705.7 מליון ל"י

ההוצאה השנתית הממוצעת ליחידת רכב (במחירי 1966) הייתה בסוף החומש הראשון 963.5 ל"י, ירדה ל-332.8 ל"י בסוף החומש השני, הגיעה ל-356.8 ל"י בסוף החומש השלישי, ובילוי ב-1967/8 היא משוערכת ב-492.2 ל"י.

(1) הוצאות מוצגות רשת הכבישים ב-1950 וב-1965 חתך את התמונה הבאה

אורך כבישים קיימים (בק"מ)		
1965	1950	
2,988	1,473	סה"כ כבישי אספלט
429	140	מזה: כבישים כרום 3 מ'
854	443	" " 4 מ'
1,604	890	" " 5-7 מ'
101	-	" רב נתיבים, 14-21 מ'

היחס המרובץ האספלט היה ב-1965 16 מיליון מ"ר לעומת 6.6 מיליון מ"ר ב-1950.

ההוצאה השנתית על כבישים עלה מ-5.7 מיליון ל"י ל-77.5 מיליון ל"י (במחירי 1966) באותן השנים.

לוח יב' מבטא את הגדול המהיר במספר כלי הרכב והגדול בהיקף ההוצאות בתקופה 1967-1950, וכן את גודל הצפיפות בכבישים והירידה בהשקעה במוצק לכלי רכב.

(1) בשנים הנ"ל נפרכו סקרים הנדסיים מעורבים על רשת הכבישים ע"י מ.ע.צ.

לוח (יב). מספר כלי הרכב, צמיחה כלי הרכב וההוצאות לכבישים בינעירוניים
בשנים 1950-1967

השנה	(1) מספר כלי הרכב (אלפים)	(2) מספר כלי רכב לק"מ כביש	(3) מספר כלי רכב למ"ר כביש	(4) הוצאות לכבישים ליחידת רכב (במחירי 1966 ב"ל"י)	(5) סה"כ הוצאות לכבישים (במחירי 1966 מליוני ל"י)
1950	32.7	..	..	1477.7	48.0
1951	34.1	15.4	..	1234.4	42.0
1952	38.0	17.1	..	963.5	36.5
1953	41.6	17.5	..	744.0	30.9
1954	44.0	17.0	..	489.0	21.4
1955	46.8	16.6	..	494.9	23.2
1956	50.8	17.5	..	349.3	17.8
1957	56.1	19.0	..	332.8	18.6
1958	59.6	20.0	..	293.2	17.5
1959	63.1	20.9	..	309.1	19.6
1960	59.6	20.9	..	254.2	15.2
1961	80.4	26.2	5.3	321.8	25.9
1962	93.5	30.5	..	333.6	34.1
1963	111.1	36.0	6.9	398.7	44.3
1964	134.2	42.9	8.0	416.6	55.9
1965	173.3	55.1	10.4	456.0	79.0
1966	192.1	60.8	11.9	359.0	69.0
1967	204.0			492.2	100.4

המקור: טורים (1) (2) (3) למ"ס
טורים (4) (5) ל"י נחוני ס.צ.

בין הפרויקטים הבולטים הוצעו בשנים האחרונות יזם לתכנת הרחבת הקטעים 'א'-

חדרה, מוצא-ירושלים, כנרת-מברית וסלילת כביש טדום-אילת.

23 956/0 3/1

22 206 1/0 1/6

22 206 1/0 1/6

21 206 1/0 1/6

20 206 1/0 1/6

23 206 1/0 1/6

22 206 1/0 1/6

21 206 1/0 1/6

20 206 1/0 1/6

19 206 1/0 1/6

18 206 1/0 1/6

17 206 1/0 1/6

16 206 1/0 1/6

15 206 1/0 1/6

2. תכנית הפיתוח

בשנת 1971 חזוי צי הרכב להגיע ל-315 אלף כלי רכב, מזה כ-170 אלף מכוניות פרטיות. לאור הגידול הצפוי במספר כלי הרכב, דרושות התקפות באמצעי תשתית לא רק על מנת לספק את מצב התנועה, ייתכן גם ע"מ למנוע את התמרות. תכנית ההשקעה לענים 1968-1971 היא בהיקף 625 מיליון ל"י בקירוב.

פיתוח הכבישים הבינעירוניים בשנים 1968-1971 יכלול סלילה כבישים מהירים (אוטוסטרדות), סלילה צמתים דו-תחליתיים לכבישים מצלבים והשלמת השיקום של כבישים בדרום הבינעירוניים אשר עדיין נותרו לאחר תכנית החומש הראשונה. בקביעת ההשקעה החזויה בכבישים בינעירוניים, נלקחו בחשבון צרכי תעבורה הייא.

ההשקעות

כלל ההשקעות המסוגלות באמצעי תשתית בחלקה כגון לסחי קבוצות:

(א) כבישים בינעירוניים: בטן הכל יותקנו ביניהם התקציב 1968/9 עד 1971/2 כ-329 מיליון ל"י בכבישים בינעירוניים, למי הפירוש המופיע בלוח (יג) להלן.

לוח (יג). תכנית הפיתוח לכבישים בינעירוניים לשנים 1968-1971
(במיליון ל"י, מחירי 1966)

סה"כ 1971-1968	1971	1970	1969	1968	
110.0	45.5	33.0	13.5	18.0	סלילה חדשה
151.0	33.0	35.5	43.6	38.9	הרחבה, שיקום ושיפור
16.0	5.0	4.5	4.0	3.0	כבישים איזוריים
16.0	4.0	4.0	4.0	4.0	כבישי גישה
23.5	6.5	6.0	5.5	5.5	תכנון
8.0	5.0	3.0	-	-	צמתים
4.0	2.0	2.0	-	-	גשרים
329.0	101.0	88.0	70.6	69.4	סה"כ

המקור: תכנית הפיתוח של מ.ע.צ.

הערות: הנתונים מהיחסים לינוח תקציב.

101	28	78	61
20	20	9	
25	20	11	14
147	130	98	75
101	28	78	61

הסלילה החדשה תכלול כבישים מהירים (אוטוסטרדות) בקטעים: חדרה-חיפה
(40 ק"מ); תל אביב-אשדוד (27.7 ק"מ); גנות-לוד-רמלה (19 ק"מ); רמלה-ער
הביא (20 ק"מ, 4 נתיבים); חיפה-צומת העמקים (9 ק"מ, 4 נתיבים); תל אביב-
תתח תקוה (11 ק"מ); תל אביב-הרצליה (7 ק"מ). כבישים חדשים נחרים ייסללו
הם בקטעים תל הוקת-להב-בית קמה (22 ק"מ); ירד-צפת-דימונה (22 ק"מ); חצב-
נתיבה (7 ק"מ); פוקף חדרה (5.5 ק"מ). סה"כ סלילה חדשה היא באורך של
191.9 ק"מ. בנוסף יורחבו, יוקמו ויטופרו כבישים בכל הארץ באורך כולל של
603 ק"מ.

(ב.) התקנות תכנוניות ותכניות התקנה אחרות

ההתקנה המתבצעת ע"י הרשויות המקומיות היא בהיקף שנתי נמוך של כ-40
מליון ל"י.

בנוסף לכך קיימים פרויקטים מיוחדים בעליהקף החורג מסדרי הגודל המקובלים
להתקנה בכבישים בערים. תכניות אלו כוללות:

(1) פרויקט נתיבי אילון. תכנית זו מתווכת לנצול החורגי תל נחל אילון להקמת
נתיבי תנועה מהירים ויחבצו את תל אביב מצפון לדרום ולהפך. תכנית זו כוללת
מבחינה כלכלית יותר מהרחבת הנתיבים ולטרנסביזיה קיימים, ואפואם היה מצריך
התקנות נרחבות ביותר.

ההקנה תעשה בשני שלבים:

בשלב ראשון, ייחבצו בגנות התכנית, יוקמו כ-48 מיליון ל"י (ובנוסף
לכך כ-17.5 מיליון ל"י הוצאות לרכישת קרקע). ההחלטה על עתוי לב ב' על
הפרויקט ועל הגודל המדויק של ההתקנה הנוספת תיגדל בהתאם להתפתחות התנועה
באזור.

(2) פרויקטים החבורתיים אחרים: סעיף זה כולל יפגור הכניסות לערים,
חניונים, הקמת מעברות תת-קרקעיים ופיליות וכ". כמו כן כולל סעיף זה בניית
תחנות מרכזיות (להוציא הוצאות הקצרות בפיתוח הממחרי בתוכן).

סך ההתקנה נאמדת ב-88 מיליון ל"י בקירוב.

לוח (יד). החקירות באמצעי תחזית 1968-1971 (מליוני ל"י)

סה"כ החקירה	625
כבישים בינעירוניים	329
כבישים עירוניים	160
פרויקטים מיוחדים	136
מזה: (1) נתיבי חילון	48
(2) פרויקטים תחבורתיים אחרים	88

העסקה (1)

ב-1971/2 יועסקו בכבישים בינעירוניים ב-4,400 אלף עובדים, לעומת ב-3,600 ב-1967/8.

(3) ההתפתחות הצפויה אחרי 1971

עיקר ההתפתחות הצפויה עד שנות ה-80 היא הוספת כבישים מהירים (אוטוסטרדות) והצטלבויות דו-מסלוליות. כתוצאה ממלילה זו יצטמצם בהרבה הזמן המוקדש לנסיעות בינעירוניות.

ב-1985 לפי התחזית יגיע צי הלי הרכב/לכ-700 אלף, מתוכם ב-500 אלף מכוניות פרטיות, בהנחה זהירה של היעדר גידול שנתי ממוצע של 8.5% לגבי רכב פרטי ו-4% לגבי טאק סוגי הרכב. מתוך מספרים אלה מתברר כי תדרושה הקצעה נרחבת מאד כדי להבטיח את רמת הכבישים לקבלת עומס הנסיעה זה.

(1) דיון מפורט בהעסקה בכבישים מוחזיק כערך הכניה.

18/2/14

1970/71 - 1971/2 - 1972/3

(7) (10.0)

1972/3

1971/2

1970/71

1970/71

1970/71

1970/71

2.0

7.0 2.0 10.0 13.0 16.0 19.0 22.0 25.0 28.0 31.0 34.0 37.0 40.0 43.0 46.0 49.0 52.0 55.0 58.0 61.0 64.0 67.0 70.0 73.0 76.0 79.0 82.0 85.0 88.0 91.0 94.0 97.0 100.0

1/2 1/3 2/3 3/4 4/5 5/6 6/7 7/8 8/9 9/10 10/11 11/12 12/13 13/14 14/15 15/16 16/17 17/18 18/19 19/20 20/21 21/22 22/23 23/24 24/25 25/26 26/27 27/28 28/29 29/30 30/31 31/32 32/33 33/34 34/35 35/36 36/37 37/38 38/39 39/40 40/41 41/42 42/43 43/44 44/45 45/46 46/47 47/48 48/49 49/50 50/51 51/52 52/53 53/54 54/55 55/56 56/57 57/58 58/59 59/60 60/61 61/62 62/63 63/64 64/65 65/66 66/67 67/68 68/69 69/70 70/71 71/72 72/73 73/74 74/75 75/76 76/77 77/78 78/79 79/80 80/81 81/82 82/83 83/84 84/85 85/86 86/87 87/88 88/89 89/90 90/91 91/92 92/93 93/94 94/95 95/96 96/97 97/98 98/99 99/100

3

4.0

13.0

(2.0)

7.0 13.0 19.0 25.0 31.0 37.0 43.0 49.0 55.0 61.0 67.0 73.0 79.0 85.0 91.0 97.0 103.0 109.0 115.0 121.0 127.0 133.0 139.0 145.0 151.0 157.0 163.0 169.0 175.0 181.0 187.0 193.0 199.0 205.0 211.0 217.0 223.0 229.0 235.0 241.0 247.0 253.0 259.0 265.0 271.0 277.0 283.0 289.0 295.0 301.0 307.0 313.0 319.0 325.0 331.0 337.0 343.0 349.0 355.0 361.0 367.0 373.0 379.0 385.0 391.0 397.0 403.0 409.0 415.0 421.0 427.0 433.0 439.0 445.0 451.0 457.0 463.0 469.0 475.0 481.0 487.0 493.0 499.0 505.0 511.0 517.0 523.0 529.0 535.0 541.0 547.0 553.0 559.0 565.0 571.0 577.0 583.0 589.0 595.0 601.0 607.0 613.0 619.0 625.0 631.0 637.0 643.0 649.0 655.0 661.0 667.0 673.0 679.0 685.0 691.0 697.0 703.0 709.0 715.0 721.0 727.0 733.0 739.0 745.0 751.0 757.0 763.0 769.0 775.0 781.0 787.0 793.0 799.0 805.0 811.0 817.0 823.0 829.0 835.0 841.0 847.0 853.0 859.0 865.0 871.0 877.0 883.0 889.0 895.0 901.0 907.0 913.0 919.0 925.0 931.0 937.0 943.0 949.0 955.0 961.0 967.0 973.0 979.0 985.0 991.0 997.0 1003.0 1009.0 1015.0 1021.0 1027.0 1033.0 1039.0 1045.0 1051.0 1057.0 1063.0 1069.0 1075.0 1081.0 1087.0 1093.0 1099.0 1105.0 1111.0 1117.0 1123.0 1129.0 1135.0 1141.0 1147.0 1153.0 1159.0 1165.0 1171.0 1177.0 1183.0 1189.0 1195.0 1201.0 1207.0 1213.0 1219.0 1225.0 1231.0 1237.0 1243.0 1249.0 1255.0 1261.0 1267.0 1273.0 1279.0 1285.0 1291.0 1297.0 1303.0 1309.0 1315.0 1321.0 1327.0 1333.0 1339.0 1345.0 1351.0 1357.0 1363.0 1369.0 1375.0 1381.0 1387.0 1393.0 1399.0 1405.0 1411.0 1417.0 1423.0 1429.0 1435.0 1441.0 1447.0 1453.0 1459.0 1465.0 1471.0 1477.0 1483.0 1489.0 1495.0 1501.0 1507.0 1513.0 1519.0 1525.0 1531.0 1537.0 1543.0 1549.0 1555.0 1561.0 1567.0 1573.0 1579.0 1585.0 1591.0 1597.0 1603.0 1609.0 1615.0 1621.0 1627.0 1633.0 1639.0 1645.0 1651.0 1657.0 1663.0 1669.0 1675.0 1681.0 1687.0 1693.0 1699.0 1705.0 1711.0 1717.0 1723.0 1729.0 1735.0 1741.0 1747.0 1753.0 1759.0 1765.0 1771.0 1777.0 1783.0 1789.0 1795.0 1801.0 1807.0 1813.0 1819.0 1825.0 1831.0 1837.0 1843.0 1849.0 1855.0 1861.0 1867.0 1873.0 1879.0 1885.0 1891.0 1897.0 1903.0 1909.0 1915.0 1921.0 1927.0 1933.0 1939.0 1945.0 1951.0 1957.0 1963.0 1969.0 1975.0 1981.0 1987.0 1993.0 1999.0 2005.0 2011.0 2017.0 2023.0 2029.0 2035.0 2041.0 2047.0 2053.0 2059.0 2065.0 2071.0 2077.0 2083.0 2089.0 2095.0 2101.0 2107.0 2113.0 2119.0 2125.0 2131.0 2137.0 2143.0 2149.0 2155.0 2161.0 2167.0 2173.0 2179.0 2185.0 2191.0 2197.0 2203.0 2209.0 2215.0 2221.0 2227.0 2233.0 2239.0 2245.0 2251.0 2257.0 2263.0 2269.0 2275.0 2281.0 2287.0 2293.0 2299.0 2305.0 2311.0 2317.0 2323.0 2329.0 2335.0 2341.0 2347.0 2353.0 2359.0 2365.0 2371.0 2377.0 2383.0 2389.0 2395.0 2401.0 2407.0 2413.0 2419.0 2425.0 2431.0 2437.0 2443.0 2449.0 2455.0 2461.0 2467.0 2473.0 2479.0 2485.0 2491.0 2497.0 2503.0 2509.0 2515.0 2521.0 2527.0 2533.0 2539.0 2545.0 2551.0 2557.0 2563.0 2569.0 2575.0 2581.0 2587.0 2593.0 2599.0 2605.0 2611.0 2617.0 2623.0 2629.0 2635.0 2641.0 2647.0 2653.0 2659.0 2665.0 2671.0 2677.0 2683.0 2689.0 2695.0 2701.0 2707.0 2713.0 2719.0 2725.0 2731.0 2737.0 2743.0 2749.0 2755.0 2761.0 2767.0 2773.0 2779.0 2785.0 2791.0 2797.0 2803.0 2809.0 2815.0 2821.0 2827.0 2833.0 2839.0 2845.0 2851.0 2857.0 2863.0 2869.0 2875.0 2881.0 2887.0 2893.0 2899.0 2905.0 2911.0 2917.0 2923.0 2929.0 2935.0 2941.0 2947.0 2953.0 2959.0 2965.0 2971.0 2977.0 2983.0 2989.0 2995.0 3001.0 3007.0 3013.0 3019.0 3025.0 3031.0 3037.0 3043.0 3049.0 3055.0 3061.0 3067.0 3073.0 3079.0 3085.0 3091.0 3097.0 3103.0 3109.0 3115.0 3121.0 3127.0 3133.0 3139.0 3145.0 3151.0 3157.0 3163.0 3169.0 3175.0 3181.0 3187.0 3193.0 3199.0 3205.0 3211.0 3217.0 3223.0 3229.0 3235.0 3241.0 3247.0 3253.0 3259.0 3265.0 3271.0 3277.0 3283.0 3289.0 3295.0 3301.0 3307.0 3313.0 3319.0 3325.0 3331.0 3337.0 3343.0 3349.0 3355.0 3361.0 3367.0 3373.0 3379.0 3385.0 3391.0 3397.0 3403.0 3409.0 3415.0 3421.0 3427.0 3433.0 3439.0 3445.0 3451.0 3457.0 3463.0 3469.0 3475.0 3481.0 3487.0 3493.0 3499.0 3505.0 3511.0 3517.0 3523.0 3529.0 3535.0 3541.0 3547.0 3553.0 3559.0 3565.0 3571.0 3577.0 3583.0 3589.0 3595.0 3601.0 3607.0 3613.0 3619.0 3625.0 3631.0 3637.0 3643.0 3649.0 3655.0 3661.0 3667.0 3673.0 3679.0 3685.0 3691.0 3697.0 3703.0 3709.0 3715.0 3721.0 3727.0 3733.0 3739.0 3745.0 3751.0 3757.0 3763.0 3769.0 3775.0 3781.0 3787.0 3793.0 3799.0 3805.0 3811.0 3817.0 3823.0 3829.0 3835.0 3841.0 3847.0 3853.0 3859.0 3865.0 3871.0 3877.0 3883.0 3889.0 3895.0 3901.0 3907.0 3913.0 3919.0 3925.0 3931.0 3937.0 3943.0 3949.0 3955.0 3961.0 3967.0 3973.0 3979.0 3985.0 3991.0 3997.0 4003.0 4009.0 4015.0 4021.0 4027.0 4033.0 4039.0 4045.0 4051.0 4057.0 4063.0 4069.0 4075.0 4081.0 4087.0 4093.0 4099.0 4105.0 4111.0 4117.0 4123.0 4129.0 4135.0 4141.0 4147.0 4153.0 4159.0 4165.0 4171.0 4177.0 4183.0 4189.0 4195.0 4201.0 4207.0 4213.0 4219.0 4225.0 4231.0 4237.0 4243.0 4249.0 4255.0 4261.0 4267.0 4273.0 4279.0 4285.0 4291.0 4297.0 4303.0 4309.0 4315.0 4321.0 4327.0 4333.0 4339.0 4345.0 4351.0 4357.0 4363.0 4369.0 4375.0 4381.0 4387.0 4393.0 4399.0 4405.0 4411.0 4417.0 4423.0 4429.0 4435.0 4441.0 4447.0 4453.0 4459.0 4465.0 4471.0 4477.0 4483.0 4489.0 4495.0 4501.0 4507.0 4513.0 4519.0 4525.0 4531.0 4537.0 4543.0 4549.0 4555.0 4561.0 4567.0 4573.0 4579.0 4585.0 4591.0 4597.0 4603.0 4609.0 4615.0 4621.0 4627.0 4633.0 4639.0 4645.0 4651.0 4657.0 4663.0 4669.0 4675.0 4681.0 4687.0 4693.0 4699.0 4705.0 4711.0 4717.0 4723.0 4729.0 4735.0 4741.0 4747.0 4753.0 4759.0 4765.0 4771.0 4777.0 4783.0 4789.0 4795.0 4801.0 4807.0 4813.0 4819.0 4825.0 4831.0 4837.0 4843.0 4849.0 4855.0 4861.0 4867.0 4873.0 4879.0 4885.0 4891.0 4897.0 4903.0 4909.0 4915.0 4921.0 4927.0 4933.0 4939.0 4945.0 4951.0 4957.0 4963.0 4969.0 4975.0 4981.0 4987.0 4993.0 4999.0 5005.0 5011.0 5017.0 5023.0 5029.0 5035.0 5041.0 5047.0 5053.0 5059.0 5065.0 5071.0 5077.0 5083.0 5089.0 5095.0 5101.0 5107.0 5113.0 5119.0 5125.0 5131.0 5137.0 5143.0 5149.0 5155.0 5161.0 5167.0 5173.0 5179.0 5185.0 5191.0 5197.0 5203.0 5209.0 5215.0 5221.0 5227.0 5233.0 5239.0 5245.0 5251.0 5257.0 5263.0 5269.0 5275.0 5281.0 5287.0 5293.0 5299.0 5305.0 5311.0 5317.0 5323.0 5329.0 5335.0 5341.0 5347.0 5353.0 5359.0 5365.0 5371.0 5377.0 5383.0 5389.0 5395.0 5401.0 5407.0 5413.0 5419.0 5425.0 5431.0 5437.0 5443.0 5449.0 5455.0 5461.0 5467.0 5473.0 5479.0 5485.0 5491.0 5497.0 5503.0 5509.0 5515.0 5521.0 5527.0 5533.0 5539.0 5545.0 5551.0 5557.0 5563.0 5569.0 5575.0 5581.0 5587.0 5593.0 5599.0 5605.0 5611.0 5617.0 5623.0 5629.0 5635.0 5641.0 5647.0 5653.0 5659.0 5665.0 5671.0 5677.0 5683.0 5689.0 5695.0 5701.0 5707.0 5713.0 5719.0 5725.0 5731.0 5737.0 5743.0 5749.0 5755.0 5761.0 5767.0 5773.0 5779.0 5785.0 5791.0 5797.0 5803.0 5809.0 5815.0 5821.0 5827.0 5833.0 5839.0 5845.0 5851.0 5857.0 5863.0 5869.0 5875.0 5881.0 5887.0 5893.0 5899.0 5905.0 5911.0 5917.0 5923.0 5929.0 5935.0 5941.0 5947.0 5953.0 5959.0 5965.0 5971.0 5977.0 5983.0 5989.0 5995.0 6001.0 6007.0 6013.0 6019.0 6025.0 6031.0 6037.0 6043.0 6049.0 6055.0 6061.0 6067.0 6073.0 6079.0 6085.0 6091.0 6097.0 6103.0 6109.0 6115.0 6121.0 6127.0 6133.0 6139.0 6145.0 6151.0 6157.0 6163.0 6169.0 6175.0 6181.0 6187.0 6193.0 6199.0 6205.0 6211.0 6217.0 6223.0 6229.0 6235.0 6241.0 6247.0 6253.0 6259.0 6265.0 6271.0 6277.0 6283.0 6289.0 6295.0 6301.0 6307.0 6313.0 6319.0 6325.0 6331.0 6337.0 6343.0 6349.0 6355.0 6361.0 6367.0 6373.0 6379.0 6385.0 6391.0 6397.0 6403.0 6409.0 6415.0 6421.0 6427.0 6433.0 6439.0 6445.0 6451.0 6457.0 6463.0 6469.0 6475.0 6481.0 6487.0 6493.0 6499.0 6505.0 6511.0 6517.0 6523.0 6529.0 6535.0 6541.0 6547.0 6553.0 6559.0 6565.0 6571.0 6577.0 6583.0 6589.0 6595.0 6601.0 6607.0 6613.0 6619.0 6625.0 6631.0 6637.0 6643.0 6649.0 6655.0 6661.0 6667.0 6673.0 6679.0 6685.0 6691.0 6697.0 6703.0 6709.0 6715.0 6721.0 6727.0 6733.0 6739.0 6745.0 6751.0 6757.0 6763.0 6769.0 6775.0 6781.0 6787.0 6793.0 6799.0 6805.0 6811.0 6817.0 6823.0 6829.0 6835.0 6841.0 6847.0 6853.0 6859.0 6865.0 6871.0 6877.0 6883.0 6889.0 6895.0 6901.0 6907.0 6913.0 6919.0 6925.0 6931.0 6937.0 6943.0 6949.0 6955.0 6961.0 6967.0 6973.0 6979.0 6985.0 6991.0 6997.0 7003.0 7009.0 7015.0 7021.0 7027.0 7033.0 7039.0 7045.0 7051.0 7057.0 7063.0 7069.0 7075.0 7081.0 7087.0 7093.0 7099.0 7105.0 7111.0 7117.0 7123.0 7129.0 7135.0 7141.0 7147.0 7153.0 7159.0 7165.0 7171.0 7177.0 7183.0 7189.0 7195.0 7201.0 7207.0 7213.0 7219.0 7225.0 7231.0 7237.0 7243.0 7249.0 7255.0 7261.0 7267.0 7273.0 7279.0 7285.0 7291.0 7297.0 7303.0 7309.0 7315.0 7321.0 7327.0 7333.0 7339.0 7345.0 7351.0 7357.0 7363.0 7369.0 7375.0 7381.0 7387.0 7393.0 7399.0 7405.0 7411.0 7417.0 7423.0 7429.0 7435.0 7441.0 7447.0 7453.0 7459.0 7465.0 7471.0 7477.0 7483.0 7489.0 7495.0 7501.0 7507.0 7513.0 7519.0 7525.0 7531.0 7537.0 7543.0 7549.0 7555.0 7561.0 7567.0 7573.0 7579.0 7585.0 7591.0 7597.0 7603.0 7609.0 7615.0 7621.0 7627.0 7633.0 7639.0 7645.0 7651.0 7657.0 7663.0 7669.0 7675.0 7681.0 7687.0 7693.0 7699.0 7705.0 7711.0 7717.0 7723.0 7729.0 7735.0 7741.0 7747.0 7753.0 7759.0 7765.0 7771.0 7777.0 7783.0 7789.0 7795.0 7801.0 7807.0 7813.0 7819.0 7825.0 7831.0 7837.0 7843.0 7849.0 7855.0 7861.0 7867.0 7873.0 7879.0 7885.0 7891.0 7897.0 7903.0 7909.0 7915.0 7921.0 7927.0 7933.0 7939.0 7945.0 7951.0 7957.0 7963.0 7969.0 7975.0 7981.0 7987.0 7993.0 7999.0 8005.0 8011.0 8017.0 8023.0 8029.0 8035.0 8041.0 8047.0 8053.0 8059.0 8065.0 8071.0 8077.0 8083.0 8089.0 8095.0 8101.0 8107.0 8113.0 8119.0 8125.0 8131.0 8137.0 8143.0 8149.0 8155.0 8161.0 8167.0 8173.0 8179.0 8185.0 8191.0 8197.0 8203.0 8209.0 8215.0 8221.0 8227.0 8233.0 8239.0 8245.0 8251.0 8257.0 8263.0 8269.0 8275.0 8281.0 8287.0 8293.0 8299.0 8305.0 8311.0 8317.0 8323.0 8329.0 8335.0 8341.0 8347.0 8353.0 8359.0 8365.0 8371.0 8377.0 8383.0 8389.0 8395.0 8401.0 8407.0 8413.0 8419.0 8425.0 8431.0 8437.0 8443.0 8449.0 8455.0 8461.0 8467.0 8473.0 8479.0 8485.0 8491.0 8497.0 8503.0 8509.0 8515.0 8521.0 8527.0 8533.0 8539.0 8545.0 8551.0 8557.0 8563.0 8569.0 8575.0 8581.0 8587.0 8593.0 8599.0 8605.0 8611.0 8617.0 8623.0 8629.0 8635.0 8641.0 8647.0 8653.0 8659.0 8665.0 8671.0 8677.0 8683.0 8689.0 8695.0 8701.0 8707.0 8713.0 8719.0 8725.0 8731.0 8737.0 8743.0 8749.0 8755.0 8761.0 8767.0 8773.0 8779.0 8785.0 8791.0 8797.0 8803.0 8809.0 8815.0 8821.0 8827.0 8833.0 8839.0 8845.0 8851.0 8857.0 8863.0 8869.0 8875.0 8881.0 8887.0 8893.0 8899.0 8905.0 8911.0 8917.0 8923.0 8929.0 8935.0 8941.0 8947.0 8953.0 8959.0 8965.0 8971.0 8977.0 8983.0 8989.0 8995.0 9001.0 9007.0 9013.0 9019.0 9025.0 9031.0 9037.0 9043.0 9049.0 9055.0 9061.0 9067.0 9073.0 9079.0 9085.0 9091.0 9097.0 9103.0 9109.0 9115.0 9121.0 9127.0 9133.0 9139.0 9145.0 9151.0 9157.0 9163.0 9169.0 9175.0 9181.0 9187.0 9193.0 9199.0 9205.0 9211.0 9217.0 9223.0 9229.0 9235.0 9241.0 9247.0 9253.0 9259.0 9265.0 9271.0 9277.0 9283.0 9289.0 9295.0 9301.0 9307.0 9313.0 9319.0 9325.0 9331.0 9337.0 9343.0 9349.0 9355.0 9361.0 9367.0 9373.0 9379.0 9385.0 9391.0 9397.0 9403.0 9409.0 9415.0 9421.0 9427.0 9433.0 9439.0 9445.0 9451.0 9457.0 9463.0 9469.0 9475.0 9481.0 9487.0 9493.0 9499.0 9505.0 9511.0 9517.0 9523.0 9529.0 953

18/2/14

תוכנית תקציב ביתר כביש 269/10 - 1970/71

(ב.א.א. 5)

	7/71	69/70	מ.א.י. 77
1. מס' המסלול - מס' בעסקים	4.0	1.0	10.0
2. מ.ב.מ. - מ.א.א. - מ.א.א.	-	3.0	12.0
3. מ.א.א. - כ.א.א.	2.0	-	8.5
4. צומח ארץ 377 כביש ימית	4.0	2.0	11.0
5. ימית - א.א.א. (ב.א.א.א.)	5.0	4.0	18.0
6. מס' ארץ - א.א.א.		7.0	18.0
7. כביש ארץ, כביש ארץ ארץ	7.0	4.0	11.0
8. ארץ, ארץ ארץ	13.0	13.0	130.0
9. כביש ארץ, ארץ ארץ	6.0	6.0	
10. מ.א.א. ארץ	7.0	7.0	
	<u>48.0</u>	<u>47.0</u>	

א.א.א. ארץ, ארץ ארץ, ארץ ארץ
4.9.67

18/2/14

**מבין החקציבים
סודי-סגור**

**תחזית חקציב פיתוח כבישים בשנים 1969/70 ו-1970/71
(במליוני ל"י)**

	70/71	69/70	האורך ב"פ	
1. מסעף המסרץ-מסעף הענקים	4.0	1.0	10.0	
2. גת-בורסה-גלילות	-	3.0	12.0	
3. בורסה - רכונה	2.0	-	8.5	
4. צומת לוד עד כביש רמלה-ים	4.0	2.0	11.0	
5. רמלה - שער הביא (דרך לטרון)	5.0	4.0	18.0	
6. מסעף מלחמים - אסדוד		7.0	18.0	
7. כבישים חדשים, הרחבות וצמתים אחרים	7.0	4.0		
8. שיקום והרחבת כבישים	13.0	13.0	130.0	
9. כבישי ביטחון וכבישים אזוריים	6.0	6.0		
10. מכנון ושונות	<u>7.0</u>	<u>7.0</u>		
	<u>48.0</u>	<u>47.0</u>		

התקבל
4.9.67

UNITED STATES DEPARTMENT OF THE ARMY
OFFICE OF THE CHIEF OF STAFF
WASHINGTON, D. C.

	1947	1948	1949	
1. Army Department	0.00	0.00	0.00	Army Department
2. Army Staff	0.00	0.00	0.00	Army Staff
3. Army G-1	0.00	0.00	0.00	Army G-1
4. Army G-2	0.00	0.00	0.00	Army G-2
5. Army G-3	0.00	0.00	0.00	Army G-3
6. Army G-4	0.00	0.00	0.00	Army G-4
7. Army G-5	0.00	0.00	0.00	Army G-5
8. Army G-6	0.00	0.00	0.00	Army G-6
9. Army G-7	0.00	0.00	0.00	Army G-7
10. Army G-8	0.00	0.00	0.00	Army G-8
11. Army G-9	0.00	0.00	0.00	Army G-9
12. Army G-10	0.00	0.00	0.00	Army G-10
13. Army G-11	0.00	0.00	0.00	Army G-11
14. Army G-12	0.00	0.00	0.00	Army G-12
15. Army G-13	0.00	0.00	0.00	Army G-13
16. Army G-14	0.00	0.00	0.00	Army G-14
17. Army G-15	0.00	0.00	0.00	Army G-15
18. Army G-16	0.00	0.00	0.00	Army G-16
19. Army G-17	0.00	0.00	0.00	Army G-17
20. Army G-18	0.00	0.00	0.00	Army G-18
21. Army G-19	0.00	0.00	0.00	Army G-19
22. Army G-20	0.00	0.00	0.00	Army G-20
23. Army G-21	0.00	0.00	0.00	Army G-21
24. Army G-22	0.00	0.00	0.00	Army G-22
25. Army G-23	0.00	0.00	0.00	Army G-23
26. Army G-24	0.00	0.00	0.00	Army G-24
27. Army G-25	0.00	0.00	0.00	Army G-25
28. Army G-26	0.00	0.00	0.00	Army G-26
29. Army G-27	0.00	0.00	0.00	Army G-27
30. Army G-28	0.00	0.00	0.00	Army G-28
31. Army G-29	0.00	0.00	0.00	Army G-29
32. Army G-30	0.00	0.00	0.00	Army G-30
33. Army G-31	0.00	0.00	0.00	Army G-31
34. Army G-32	0.00	0.00	0.00	Army G-32
35. Army G-33	0.00	0.00	0.00	Army G-33
36. Army G-34	0.00	0.00	0.00	Army G-34
37. Army G-35	0.00	0.00	0.00	Army G-35
38. Army G-36	0.00	0.00	0.00	Army G-36
39. Army G-37	0.00	0.00	0.00	Army G-37
40. Army G-38	0.00	0.00	0.00	Army G-38
41. Army G-39	0.00	0.00	0.00	Army G-39
42. Army G-40	0.00	0.00	0.00	Army G-40
43. Army G-41	0.00	0.00	0.00	Army G-41
44. Army G-42	0.00	0.00	0.00	Army G-42
45. Army G-43	0.00	0.00	0.00	Army G-43
46. Army G-44	0.00	0.00	0.00	Army G-44
47. Army G-45	0.00	0.00	0.00	Army G-45
48. Army G-46	0.00	0.00	0.00	Army G-46
49. Army G-47	0.00	0.00	0.00	Army G-47
50. Army G-48	0.00	0.00	0.00	Army G-48
51. Army G-49	0.00	0.00	0.00	Army G-49
52. Army G-50	0.00	0.00	0.00	Army G-50
53. Army G-51	0.00	0.00	0.00	Army G-51
54. Army G-52	0.00	0.00	0.00	Army G-52
55. Army G-53	0.00	0.00	0.00	Army G-53
56. Army G-54	0.00	0.00	0.00	Army G-54
57. Army G-55	0.00	0.00	0.00	Army G-55
58. Army G-56	0.00	0.00	0.00	Army G-56
59. Army G-57	0.00	0.00	0.00	Army G-57
60. Army G-58	0.00	0.00	0.00	Army G-58
61. Army G-59	0.00	0.00	0.00	Army G-59
62. Army G-60	0.00	0.00	0.00	Army G-60
63. Army G-61	0.00	0.00	0.00	Army G-61
64. Army G-62	0.00	0.00	0.00	Army G-62
65. Army G-63	0.00	0.00	0.00	Army G-63
66. Army G-64	0.00	0.00	0.00	Army G-64
67. Army G-65	0.00	0.00	0.00	Army G-65
68. Army G-66	0.00	0.00	0.00	Army G-66
69. Army G-67	0.00	0.00	0.00	Army G-67
70. Army G-68	0.00	0.00	0.00	Army G-68
71. Army G-69	0.00	0.00	0.00	Army G-69
72. Army G-70	0.00	0.00	0.00	Army G-70
73. Army G-71	0.00	0.00	0.00	Army G-71
74. Army G-72	0.00	0.00	0.00	Army G-72
75. Army G-73	0.00	0.00	0.00	Army G-73
76. Army G-74	0.00	0.00	0.00	Army G-74
77. Army G-75	0.00	0.00	0.00	Army G-75
78. Army G-76	0.00	0.00	0.00	Army G-76
79. Army G-77	0.00	0.00	0.00	Army G-77
80. Army G-78	0.00	0.00	0.00	Army G-78
81. Army G-79	0.00	0.00	0.00	Army G-79
82. Army G-80	0.00	0.00	0.00	Army G-80
83. Army G-81	0.00	0.00	0.00	Army G-81
84. Army G-82	0.00	0.00	0.00	Army G-82
85. Army G-83	0.00	0.00	0.00	Army G-83
86. Army G-84	0.00	0.00	0.00	Army G-84
87. Army G-85	0.00	0.00	0.00	Army G-85
88. Army G-86	0.00	0.00	0.00	Army G-86
89. Army G-87	0.00	0.00	0.00	Army G-87
90. Army G-88	0.00	0.00	0.00	Army G-88
91. Army G-89	0.00	0.00	0.00	Army G-89
92. Army G-90	0.00	0.00	0.00	Army G-90
93. Army G-91	0.00	0.00	0.00	Army G-91
94. Army G-92	0.00	0.00	0.00	Army G-92
95. Army G-93	0.00	0.00	0.00	Army G-93
96. Army G-94	0.00	0.00	0.00	Army G-94
97. Army G-95	0.00	0.00	0.00	Army G-95
98. Army G-96	0.00	0.00	0.00	Army G-96
99. Army G-97	0.00	0.00	0.00	Army G-97
100. Army G-98	0.00	0.00	0.00	Army G-98
101. Army G-99	0.00	0.00	0.00	Army G-99
102. Army G-100	0.00	0.00	0.00	Army G-100

תכנית התקציבים
סודי-פנימי

תחזית ותקציב פיתוח כבישים בשנים 1969/70 ו-1970/71
(במיליוני ל"י)

	<u>70/71</u>	<u>69/70</u>	<u>האורך ב"מ</u>	
1. מסעף המפרץ-מסעף העמקים	4.0	1.0	10.0	
2. בהה-מורשה-בלילות	-	3.0	12.0	
3. מורשה - רעננה	2.0	-	8.5	
4. צומת לוד עד כביש רמלה-ים	4.0	2.0	11.0	
5. רמלה - שער הגיא (דרך למרון)	5.0	4.0	18.0	
6. מסעף פלחמים - אשרוד		7.0	18.0	
7. כבישים חדשים, הרחבות וצמתים אחרים	7.0	4.0		
8. שיקום והרחבת כבישים	13.0	13.0	130.0	
9. כבישי ביטחון וכבישים איזוריים	6.0	6.0		
10. מכון ורנגר	<u>7.0</u>	<u>7.0</u>		
	<u>48.0</u>	<u>47.0</u>		

Handwritten signature
4.9.67

תכנית התקציב
סדרי-ימים

תחזית תקציב פיתוח כבישים בשנים 1969/70 ו-1970/71
(במליוני ל"י)

	<u>70/71</u>	<u>69/70</u>	<u>האורך ב"פ</u>	
1. ספקיך אמבון-מסעך הנקיים	4.0	1.0	10.0	
2. גומי-מורסה-גלילור	-	3.0	12.0	
3. מורסה - רעננה	2.0	-	8.5	
4. ציבת לוד עד כביש רמלה-ים	4.0	2.0	11.0	
5. רמלה - שער הגיה (דרך למרון)	5.0	4.0	18.0	
6. מסעך פלחמים - אשדוד		7.0	18.0	
7. כבישים חדשים, הרחבות ובמחלים אחרים	7.0	4.0		
8. שיקום והרחבת כבישים	13.0	13.0	130.0	
9. כבישי גישה וכבישים איזוריים	6.0	6.0		
10. תכנון ושדרה	<u>7.0</u>	<u>7.0</u>		
	<u>49.0</u>	<u>47.0</u>		

49.67

2 + 815-2212

1966/67

פ.ד.ג. - פ.ד.ג. - פ.ד.ג.

(1/10)

18/2/14

32,800

1965/66

1966/67

14,600

5,000

15,400

2,000

3,000

40,000

פ.ד.ג. 7204

פ.ד.ג. 7201

פ.ד.ג. 7201

פ.ד.ג. 7202

פ.ד.ג. 7205

פ.ד.ג.

825 - Fur
 462 -
 502 -

$7,500$ ~~$7,500$~~ כמות - נמכרה
 E) $7,500$ כמות במל"ג מיליון ימנים
 $\frac{0}{0}$

3,000
4,000
77,500

20,500

29,000

$$\begin{array}{r} 62,510 \\ - 15,000 \\ \hline 47,510 \end{array}$$

15,000,000 

מחבר: ר' יצחק

הצעת חקציב רגיל לשנת הכספים 1965/66

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

תכנית חמש שנים - פיתוח כבישים ושיקומם 1966/67-1970/71

תחזית הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני

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

1963	1962	1961	הקילומטרו' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אופנועים וקטנועים)
1,212	1,067	1,000	
11.5%	8.7%	-	% הגידול
1963	1962	1961	כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים)
96,518	81,277	68,733	
16.8%	16.3%	-	% הגידול

התקבל שהיחס בין הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני ל- הגידול במספר כלי הרכב ב-1962 היה 0.48 ואילו ב-1963 הוא היה 0.61. לצורך הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בחמש השנים הבאות הונה שיעור היחס של 0.61 בינו לבין הגידול במספר כלי הרכב.

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

1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65	
130,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכוניות פרטיות
5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,8	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,8	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	1,9	5. רכב מיוחד
121,5	166,6	152,2	138,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,8%	12,3%	-	% גידול

שיעור הגידול הממוצע למשך התקופה: 10.4%

בהתאם לתנחה לעיל שיעור היחס בין שיעור גידול כלי הרכב המנועיים לשיעור גידול הקילומטרו' הבין-עירוני (0.61) מתקבל שהגידול בקילומטרו' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-6.3% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכרת בגידול הקילומטרו' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11.5%. ירידה זו נובעת בעקרה כתוצאה מחקטנת קצב הגידול של מכוניות פרטיות, וזאת כתוצאה מהגנה של גידול של 3% בהצרכנות הפרטית. קצב הגידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שנק בין 20% ל-30% לשנה, בעוד שלמי התחזית שלעיל יצוץ שיעור הגידול בקצב של כ-12% לשנה.

האומדנים הנ"ל הנם ממוצעים ארציים וברור שאינם צריכים להיות תואמים את התפתחות הקילומטרו' הבין-עירוני בעורקי התחבורה שונים ובאזורים שונים. מחוסר נתונים מפורטים יותר התבססה עליהם התוכנית עם כל הסבילות שהם פורמים בחובתם.

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE BUREAU OF PLANT INDUSTRY

REPORT OF THE COMMISSIONER OF PLANT INDUSTRY

During the year 1907, the Bureau of Plant Industry has been engaged in a number of important projects, the results of which are here reported. The work has been carried on in accordance with the plan adopted at the beginning of the year, and has been successful in many respects.

	1906	1907	1908
Plants introduced from foreign countries	1,234	1,567	1,890
Plants introduced from domestic sources	567	678	789
Plants introduced from other sources	123	145	167
Total	1,924	2,390	2,846

The following table shows the number of plants introduced from foreign countries during the year 1907, classified according to the country of origin. The total number of plants introduced from foreign countries during the year 1907 was 1,567.

Country	1906	1907	1908
France	123	145	167
Germany	145	167	189
Italy	167	189	211
Spain	189	211	233
Portugal	211	233	255
Other countries	233	255	277
Total	1,234	1,567	1,890

The following table shows the number of plants introduced from domestic sources during the year 1907, classified according to the State of origin. The total number of plants introduced from domestic sources during the year 1907 was 678.

State	1906	1907	1908
California	123	145	167
Florida	145	167	189
Illinois	167	189	211
Mississippi	189	211	233
Other States	211	233	255
Total	567	678	789

The following table shows the number of plants introduced from other sources during the year 1907, classified according to the source of origin. The total number of plants introduced from other sources during the year 1907 was 145.

שיקום כבישים ותרבותם (ל- 6-7 סטר)

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

הונה שבישים שסווגו בסקר כ-2, 1-ד' (שלוש הדרגות הנמוכות ביותר מתוך שש דרגות סיב לפיהן סווגה רשת הכבישים) יגיעו למצב המקביל למצב של *Good surface* לקראת שנת 1963. לגבי כ-20% מהם הונה שטיפול ע"י ריבוד ותיקונים יסודיים במסגרת תקציב החזקה כבישים יחסוך את הצורך בשיקום יסודי של הכביש. סוג זה של טיפול מוערך בכ- 6-7 ל"י למטר בהשקעה ל-35-30 ל"י למטר בעבודות שיקום.

חישוב החסכון בהוצאות תפעול כלי הרכב:

להלן טבלה המראה את החסכון ^{שנ} בהוצאות התפעול של פשאיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל ממחקר שנערך בארה"ב, למעבר מכביש המוגדר כ- *Good surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני גומינים. לגבי פשאיות הוצאת החסכון ביחס לפהירות נסיעה של 38 מיל בטיפול שבין 3 ל-5 מעלפות ואילו לגבי כלי רכב אחרים הוצאת החסכון ^{שנ} במהירות נסיעה של 44 מיל לשעה ובאותו טיפוס. הוצאות התפעול של הרכב מתייחסות למצב סטנדרט המוגדר כ-2' (ראה מרוס בעבודה המתייחסת להחזקה כבישים) לק"מ ונחונות באגורות:

ה ח ס ב ו				הוצאות התפעול				% החסכון	
מכ"ס	אוסר-בוסים	משאיות מוניות	מכ"ס	אוסר-בוסים	משאיות מוניות	מכ"ס	אוסר-בוסים	כלי רכב אחרים	משאיות
0.40	0.61	0.25	0.43	1.83	3.75	1.16	3.17	21.6	13.6
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.08	4.42	60.4	65.3
1.48	0.33	0.12	0.25	4.44	1.05	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.84		9.72	3.45	8.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.05						
50.5%	6.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.89						

(1) = סח"כ

(2) = הרכב התנועה ב-2'

(3) = (1) x (2)

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

(*) מכוניות פרטיות כוללות רכב מסחרי.

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

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

ה ה ש ק ע ה

אומדני ההשקעה לבני כל קטע כביש נלקחו ממכניית החומש של מע"צ לפיתוח רשת

המכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים הוצאות תכנון, מדידות ומיקוח המחירים כ-10% מההשקעה הישירה.

כמו כן יש להוסיף על ההשקעה כ-5% הוצאות בלתי צפויות. מאידך יש להפחית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מסי העקיפין, כאשר בודקים את כדאיות השיקום למסק. מכאן

שסח"כ בוסית 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

חישוב הכוזאיות

להלן טבלה המראה את אומדני ההשקעה, את הוצאות הפחם (מחושב ל-40 שנה) והריבית (8%), את מספר המכונות המשוקללות בתרכובת התנועה שהחשבון לגביהן (לפי 11.25 ל"י לשנה לחכונות לק"מ) יצדיק את ההשקעה, ואת נפחי התנועה ב-1964 שבקצב גידול של 6,3% בקילומטרוז הכין-עירוני יצדיקו את השיקום בשנים הבאות:

נפח התנועה בשנת 1964 שיצדיק השיקום בשנים הבאות:						נפח התנועה שיכסה את הפחם והריבית	פחם וריבית לשנה	(2) 10%+ (1)	(1) הוצאה ישירה
1970/71	1969/70	1968/9	1967/8	1966/7	1965/6				
532	565	601	639	679	722	767	9,200	110,000	100,000
798	848	901	958	1018	1082	1150	13,800	165,000	150,000
1069	1136	1206	1284	1365	1451	1542	18,500	220,000	200,000
1335	1419	1508	1603	1704	1811	1925	23,100	275,000	250,000
1599	1700	1807	1921	2042	2171	2308	27,700	330,000	300,000
1865	1983	2108	2241	2382	2532	2692	32,300	385,000	350,000
2132	2266	2409	2561	2722	2893	3075	36,900	440,000	400,000

להלן רשימת קטעי הכבישים שיטוקמו במסגרת תכנית החומש לפי השנה בה תבוצע העבודה ובתחום לקריטריונים שנקבעו לעיל: (באלפי ל"י)

70/71	69/70	68/9	67/8	66/7	נפח התנועה 1964-ב	אומדן לק"מ באלפי ל"י	סה"כ ק"מ	מק"מ עד ק"מ	מספר הקטע	מספר חכונות
				2,870		287882	10,0	-	13	11
				1,606		287	5,7		4	12
				86		287	0,3		5	
				488		287	1,7		6	
				115		230	0,5		7	
				1,081		230	4,7		16	
				480		230	2,0		19	
				437		230	1,9		20	
				1,265		230	5,5		9	13
				1,702		230	7,4		10	
				414		230	1,6		11	
			2,139			230	9,3		12	
				603		287	2,1		6	15
3,444						287	12,0		9	16
				2,645		230	11,5		2	23
				574		287	2,0		3	24
				287		287	1,0		4	
				1,435		287	5,0		5	
2,009						287	7,0		9	
287						287	1,0		10	

THE FOLLOWING TABLES SHOW THE RESULTS OF THE ANALYSES OF THE SAMPLES OF THE
 ...
 ...
 ...

No.	Date	Locality	Depth	Analysis				Remarks
				Moisture	Organic Matter	Acid Soluble	Insoluble	
1	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
2	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
3	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
4	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
5	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
6	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
7	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
8	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
9	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
10	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...

THE FOLLOWING TABLES SHOW THE RESULTS OF THE ANALYSES OF THE
 ...
 ...
 ...

No.	Date	Locality	Depth	Analysis				Remarks
				Moisture	Organic Matter	Acid Soluble	Insoluble	
11	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
12	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
13	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
14	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
15	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
16	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
17	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
18	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
19	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
20	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
21	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
22	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
23	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
24	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
25	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
26	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
27	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
28	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
29	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...
30	10/10/00	...	...	...	...	...	...	...

					מס' החנוכה 1964-2	אומדן לק"מ במל"י	סה"כ מ"מ	מק"מ עד מ"מ	מספר הפע	מספר הכביש
70/71	69/70	68/9	67/8	66/7						
				230		230	1,0		2	31
				460		230	2,0		3	
				1,380		230	6,0		4	
1,384						173	8,0		5	
				4,071		345	11,8		5	32
				230		230	1,0		10	
				631		287	2,2		3	41
				2,152		287	7,5		5	
			574			287	2,0		8	
	1,073					173	6,2		4	71
2,678						173	12,0		1	72
2,143						173	12,4		4	73
				2,001		230	8,7		2	81
				2,990		230	13,0		3	
				3,622		115	31,5		1	83
				778		173	4,5		4	
	3,028					173	17,5		1	86
				1,851		115	16,1		2	87
				430		287	1,5		1	103
				430		287	1,5		2	
				287		287	1,0		1	104
				690		345	2,0		1	111
				345		345	1,0		2	
				506		230	2,2		2	112
692						173	4,0		2	121
				3,157		287	11,0		3	
						173	4,0		1	126
		1,027		1,070		345	3,1		2-3	142
				428		287	1,7		1	161
	2,095					287	7,3		1	162
				1,234		287	4,3		2	242
				414		230	1,8		1	327
12,037	6,196	1,027	2,713	45,545			302,2			סה"כ

האסור לעיל הרי שלגבי כ-20% מהכבישים שמוצע לשקם עדיף לבצע עבודות החזקה יסודיות. מאחר ויהם המוצאם בין עבודות אלו לעבודות השיקום הן בסדר גודל של 5:1 הרי שעל כל הוצאה על מיליון ל"י מההוצאות הנ"ל יש להוסיף 0,2 מ' ל"י לתקציב החזקה כבישים.

בהתאם לכך יסוקמו במקום 302,2 ק"מ רק כ-240 ק"מ וההוצאה לכך תסתכם בכ- 54,0 מיליון ל"י (במקום 67,56 מיליון ל"י) לשיטת החתלקות המפורשת הבאה:

(במיליוני ל"י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	<u>סה"כ</u>
10,0	5,0	1,0	2,0	36,0	54,0

הוראות כבישים - תוספת מסלול

נתונים והנחות:

1. הצירוף בקילומטרוז' חבין-עירוני יהיה בשעור של 6,3% לשנה.
2. התפלגות התנועה, לפי סוג כלי הרבב, בכבישים בעלי נפח תנועה של 5,000 כלי רכב ומעלה הוא כלהלן:

12,5%	מוניות
39,9%	מספר נוסעים
6,3%	אוטובוסים
22,3%	משאיות
19,0%	טנדרים ורכב מסחרי

3. מחירות הנסיעה של משאיות לא תשתנה כתוצאה מההרחבה.
4. נפח התנועה הממוצע לשעה במשך 14 שעות (בין השעות 6 בבוקר עד השעה 20.00 או בין השעה 7.00 לבין 21.00, הלוי בכביש) בכביש בעל נפח תנועה של כ-9000 כלי רכב ליממה מגיע לכ-550 כלי רכב.

5. נפח התנועה במשך 14 שעות אלו מהווה כ-85% מנפח התנועה ביממה.
6. נפח התנועה בשעות הלילה - בעשר שעות היממה הנותרות - מהווה כאמור 15% מנפח התנועה באמצע היממה ונפח התנועה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.

7. מחירות הנסיעה ב-14 השעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובנפח תנועה של כ-550 כלי רכב לשעה הוא כלהלן:

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

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

8. מחירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש.
9. מחירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,0 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. מחסכון למסך כתוצאה מההרחבה הוא לגבי זמן נסועים בלבד. הפרך של שעה נחסכה נאמד ב-0,86 ל"י - נתון המקובל בבדיקות בזמירות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לתוספת מסלול לק"מ כביש נאמדה ב-350,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקיפין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למסך, ולחוסף 10% הוצאות חכנון ומיקוח ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקת הכדאיות

1. ההשקעה למסך לק"מ הרהבה (ראה סעיף 11): 385,000 ל"י.
2. בהנחה שההשקעה מחולקת לאחר 40 שנה, ובחנחה של שיעור ריבית בגובה של 8% תהייה החוצאה השנתית 32,300 ל"י = $385,000 \times 0,0839$ (ל"י).
3. מספר השקות הנחסכות בזמן נוסעים שיצדיק ההשקעה הוא: $37,558 = 32,300 \div 0,86$ ל"י.

REPORT OF THE

COMMISSIONER OF THE

1. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000

2. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

3. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

4. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000
Amount paid for	\$1,000

5. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

6. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

7. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

8. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

REPORT OF THE

9. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

10. The Commission has the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above subject.

4. חישוב החסכון: (הכריזה מתייחסת לנפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה).

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

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

סוג הרכב	מספר הנוסעים	מסלול בנפח התנועה	(2)	(3)
				(1) x (2)
אוטובוס	35	8.1%	2.8	
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0	
טנדר ורכב מסחרי	1	24.5%	0.2	
מוניות	6	16.1%	1.0	

5.0 - מספר הנוסעים למכונית.

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

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

ד. מספר השעות הנחסכות ביממה:

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

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

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

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

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

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

ל-37,296.

תכנית ההרחבה

התכנית התבססה על סמך חשבוני שלילי, על סמך ספירות תנועה משנה 1964

ובהנחה של שיעור גידול של 6.3% בקילומטריז' הבין-עירוני.

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

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7965	8467	9000

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

	(1)	(2)	(3)
1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
0.9999	0.9999	0.9999	0.9999
0.9998	0.9998	0.9998	0.9998
0.9997	0.9997	0.9997	0.9997
0.9996	0.9996	0.9996	0.9996
0.9995	0.9995	0.9995	0.9995
0.9994	0.9994	0.9994	0.9994
0.9993	0.9993	0.9993	0.9993
0.9992	0.9992	0.9992	0.9992
0.9991	0.9991	0.9991	0.9991
0.9990	0.9990	0.9990	0.9990

2. The second part of the report is a detailed description of the experimental procedure. It includes a list of the equipment used, the methods of data collection, and the results of the experiments.

Experimental Data		Calculated Data	
Time (s)	Distance (m)	Time (s)	Distance (m)
0.00	0.00	0.00	0.00
0.10	0.10	0.10	0.10
0.20	0.20	0.20	0.20
0.30	0.30	0.30	0.30
0.40	0.40	0.40	0.40
0.50	0.50	0.50	0.50
0.60	0.60	0.60	0.60
0.70	0.70	0.70	0.70
0.80	0.80	0.80	0.80
0.90	0.90	0.90	0.90
1.00	1.00	1.00	1.00

3. The third part of the report is a discussion of the results of the experiments. It compares the experimental data with the calculated data and discusses the sources of error. It also includes a conclusion and a list of references.

4. The fourth part of the report is a summary of the findings of the study. It includes a list of the main results and a discussion of their significance.

References

1. The first reference is a book by [Author] on the subject of [Topic]. It is a comprehensive treatment of the subject and is highly recommended for anyone interested in the field.

2. The second reference is a paper by [Author] on the subject of [Topic]. It is a detailed study of the subject and is highly recommended for anyone interested in the field.

3. The third reference is a paper by [Author] on the subject of [Topic]. It is a detailed study of the subject and is highly recommended for anyone interested in the field.

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		מס' התנועה 1964	אומדן לק"מ באלפי לי	האורך ב"מ	מספר מ"ר	מספר הכביש
	5,600	6,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
600						6,250		1.5	10	12
	600					6,680		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,876		8.1	13	
				880		7,914		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				880		10,945		2.2	3	
				680		11,355		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,308		10.0	4	21
		2,680				7,246		6.7	2	24
		280				7,358		0.7	1	112
600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,760			56.4	מ"ר	

כבישים חדשים

(11/12 7)

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

סיכום תכנית פיתוח כבישים

(מ"ל)

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

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

(x)

הונח שקצב הגידול בנפח התכנון בעורקים הראשיים של המדינה גבוה מהממוצע הארצי ובהתאם לכך הוגדל האומדן להרחבות. סה"כ האומדן להרחבות (כולל רזרבה) מבוסס על קצב גידול שנתי שנע בין 6% ל-11%.

(xx)

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

(xxx)

בתכנית לא נלקחו בחשבון עבודות כבישים מנימוקים טרזיאליים, כסחוניים, עבודות למניעת נזקי שטפונות, למניעת האונות וכד'. רזרבה זו באה לכסות עבודות מסוג זה.

(xxxx)

STATE OF NEW YORK

(ch. 1)

ARTICLE	SECTION	AMOUNT	DATE	REMARKS	AMOUNT	DATE
1	1	100,000	1900	...	100,000	1900
2	2	50,000	1901	...	50,000	1901
3	3	25,000	1902	...	25,000	1902
4	4	12,500	1903	...	12,500	1903
5	5	6,250	1904	...	6,250	1904
6	6	3,125	1905	...	3,125	1905
7	7	1,562	1906	...	1,562	1906
8	8	781	1907	...	781	1907
9	9	390	1908	...	390	1908
10	10	195	1909	...	195	1909
11	11	97	1910	...	97	1910
12	12	48	1911	...	48	1911
13	13	24	1912	...	24	1912
14	14	12	1913	...	12	1913
15	15	6	1914	...	6	1914
16	16	3	1915	...	3	1915
17	17	1	1916	...	1	1916
18	18	0	1917	...	0	1917
19	19	0	1918	...	0	1918
20	20	0	1919	...	0	1919
21	21	0	1920	...	0	1920
22	22	0	1921	...	0	1921
23	23	0	1922	...	0	1922
24	24	0	1923	...	0	1923
25	25	0	1924	...	0	1924
26	26	0	1925	...	0	1925
27	27	0	1926	...	0	1926
28	28	0	1927	...	0	1927
29	29	0	1928	...	0	1928
30	30	0	1929	...	0	1929
31	31	0	1930	...	0	1930
32	32	0	1931	...	0	1931
33	33	0	1932	...	0	1932
34	34	0	1933	...	0	1933
35	35	0	1934	...	0	1934
36	36	0	1935	...	0	1935
37	37	0	1936	...	0	1936
38	38	0	1937	...	0	1937
39	39	0	1938	...	0	1938
40	40	0	1939	...	0	1939
41	41	0	1940	...	0	1940
42	42	0	1941	...	0	1941
43	43	0	1942	...	0	1942
44	44	0	1943	...	0	1943
45	45	0	1944	...	0	1944
46	46	0	1945	...	0	1945
47	47	0	1946	...	0	1946
48	48	0	1947	...	0	1947
49	49	0	1948	...	0	1948
50	50	0	1949	...	0	1949
51	51	0	1950	...	0	1950
52	52	0	1951	...	0	1951
53	53	0	1952	...	0	1952
54	54	0	1953	...	0	1953
55	55	0	1954	...	0	1954
56	56	0	1955	...	0	1955
57	57	0	1956	...	0	1956
58	58	0	1957	...	0	1957
59	59	0	1958	...	0	1958
60	60	0	1959	...	0	1959
61	61	0	1960	...	0	1960
62	62	0	1961	...	0	1961
63	63	0	1962	...	0	1962
64	64	0	1963	...	0	1963
65	65	0	1964	...	0	1964
66	66	0	1965	...	0	1965
67	67	0	1966	...	0	1966
68	68	0	1967	...	0	1967
69	69	0	1968	...	0	1968
70	70	0	1969	...	0	1969
71	71	0	1970	...	0	1970
72	72	0	1971	...	0	1971
73	73	0	1972	...	0	1972
74	74	0	1973	...	0	1973
75	75	0	1974	...	0	1974
76	76	0	1975	...	0	1975
77	77	0	1976	...	0	1976
78	78	0	1977	...	0	1977
79	79	0	1978	...	0	1978
80	80	0	1979	...	0	1979
81	81	0	1980	...	0	1980
82	82	0	1981	...	0	1981
83	83	0	1982	...	0	1982
84	84	0	1983	...	0	1983
85	85	0	1984	...	0	1984
86	86	0	1985	...	0	1985
87	87	0	1986	...	0	1986
88	88	0	1987	...	0	1987
89	89	0	1988	...	0	1988
90	90	0	1989	...	0	1989
91	91	0	1990	...	0	1990
92	92	0	1991	...	0	1991
93	93	0	1992	...	0	1992
94	94	0	1993	...	0	1993
95	95	0	1994	...	0	1994
96	96	0	1995	...	0	1995
97	97	0	1996	...	0	1996
98	98	0	1997	...	0	1997
99	99	0	1998	...	0	1998
100	100	0	1999	...	0	1999

- (a) ...
- (b) ...
- (c) ...
- (d) ...

תחזית הבידול בקילומטרו' הבין-עירוני

הערכת הבידול בקילומטרו' הבין-עירוני נעשתה בדרך עקיפה וזאת מחוץ מדדים ישירים לקביעתו. הוא נאמד ע"י בציאת קשר בין שיעור הבידול בכלי הרכב לבין שיעור הבידול בקילומטרו' הבין-עירוני בתקופות מקבילות.

1963	1962	1961	הקילומטרו' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אופנועים וקטנועים)
1,212	1,087	1,000	
11.5%	8.7%	-	% הבידול
81,247	81,277	66,733	כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים)
96,518	81,277	66,733	% הבידול
18.3%	18.3%	-	

התקבל שהיחס בין הבידול בקילומטרו' הבין-עירוני ל- הבידול במספרת כלי הרכב ב-1962 היה 0,63 ואילו ב-1963 הוא היה 0,61. לצורך הערכת הבידול בקילומטרו' הבין-עירוני בחמש השנים הבאות הונה שיטת היחס של 0,61 כינו לבין הבידול במספרת כלי הרכב.

לחלן תחזית בידול כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים) כפי שהוערכה בחכנית חמש שנים המכילה את המספר התחבורה (באלפים):

1960/70	1965/69	1967/66	1966/67	1965/66	1964/65	
120,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכוניות פרטיות
5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,8	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	1,9	5. רכב סיוע
161,5	166,6	152,2	136,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,6%	12,3%	-	% בידול

שיעור הבידול הממוצע לפי התקופה: 10.4%

בהתאם להנחה לפיל שיטת היחס בין שיעור בידול כלי הרכב המנועיים לשיעור בידול הקילומטרו' הבין-עירוני (0,61) התקבל שהבידול בקילומטרו' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-6,3% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכרת בבידול הקילומטרו' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11,5%. ירידה זו נובעת בעקרה כתוצאה מהקטנת קצב הבידול של מכוניות פרטיות, וזאת כתוצאה מהנחה של בידול של 3% בתצורות הפרטיות. קצב הבידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שנע בין 20% ל-30% לשנה, בעוד שלפי התחזית שלפיל ינוף שיעור הבידול בקצב של כ-12% לשנה.

האופנועים הנ"ל הם פמועים ארציים וברור שהינם גריכים לחיות חואמים את התפתחות הקילומטרו' הבין-עירוני בעורקי החברה שונים ובאזורים שונים. מחוץ בחונים ספורים יותר התבססה עליהם התוכנית עם כל המגבלות שהם סופנים בחובם.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

שיקום כבישים ורחבתם (ל- 6-7 מטר)

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

הונה שבישים שטונו בסמ"ק כ-ג', ג'2; ו-ד' (שלוש הדרכות הנסמכות ביותר מהן שש דרכות שיש לפיהן סווגה רשת הכבישים) יגיעו למצב המקביל למצב של *Goose surface* (מסר שנערך בארה"ב). לגבי כ-20% מהם הונה ששיפור ע"י ריבוד ומיקומים יסודיים במסגרת הקצב החזקת כבישים יחסוך את הצורך בשיקום יסודי של הכביש. סוג זה של שיפור סווגר בכ- 7-6 ל"י למס"ר בתוצאה ל- 30-35 ל"י למס"ר בעבודות שיקום.

חישוב החסכון בתוצאות התפעול של כלי הרכב

להלן טבלה המראה את החסכון בתוצאות התפעול של משאיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל ממחקר שנערך בארה"ב. המחקר מבטיח המוגדר כ- *Loose surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני נתיבים. לגבי משאיות חושב החסכון ביחס למבירות נסיעה של 36 מיל בשימוש שבין 0 ל-5 מעלות ואילו לגבי כלי רכב אחרים חושב החסכון במבירות נסיעה של 64 מיל לסעה ובאופן שימושי. תוצאות התפעול של הרכב מתייחסות למצב מסעה המוגדר כ-ג'2 (ראה פרט בעבודה המתייחסת להחזקת כבישים) לק"מ ונמונה באגורות:

ה ח ס כ ו ן				תוצאות התפעול				החסכון	
מס' *	אוסר- בוסים	מס' *	אוסר- בוסים	מס' *	אוסר- בוסים	מס' *	אוסר- בוסים	מס' *	אוסר- בוסים
0.40	0.81	0.25	0.43	1.53	3.75	1.18	3.17	21.6	13.8
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.00	4.42	60.4	65.3
1.48	0.33	0.12	0.25	4.44	1.05	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.64		9.72	3.45	7.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.09						
50.5%	8.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.89						

(1) = סמ"כ
(2) = הרכב התנועה ב-
(3) = (1) x (2)

סכום שורה מס' (3) הנו 3.75 אגורות וזהו החסכון בתוצאות התפעול למכוניות המוקללת בהרכב התנועה לק"מ.

(*) מכוניות מרפיות כוללות רכב מחארי.

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

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

ה ח ס כ ו ן

אומדני ההשקעה לגבי כל קטע כביש נלקחו מתכנית התחמש של מע"צ לפיתוח רשת

הכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים הוצאות תכנון, מדירות ומיקוח המהווים כ-10% מההשקעה הישירה. כמו כן יש להוסיף על ההשקעה כ-5% הוצאות בלתי צפויות. מאידך יש להחסית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מס' העקיפתן, כאשר בודקים את כוונות השיקום למסע. מכאן סמ"כ נוסף 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

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

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

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

Table 1: Summary of Results				
Variable	Mean	Standard Deviation	Minimum	Maximum
Variable 1	1.2	0.5	0.5	2.0
Variable 2	1.5	0.6	0.8	2.2
Variable 3	1.8	0.7	1.0	2.5
Variable 4	2.1	0.8	1.2	2.8
Variable 5	2.4	0.9	1.5	3.0

4. The fourth part of the report is a discussion of the implications of the study. It discusses the potential applications of the findings and the limitations of the study.

5. The fifth part of the report is a conclusion. It summarizes the main findings of the study and provides a final statement about the significance of the research.

חיצוניות הכרזות

להלן טבלה המראה את אופי החשקעה, את חוצאות המהח (מחושב ל-40 שנה) והריבית (8%),
 את מספר המכונות המשוללות בהרכב המנועה שהתכנן לגביהן (לפי 11.25 ל"י לשנה
 למכונת לק"מ) יצריק את החשקעה, ואת נפחי המנועה ב-1964 שנקבע ביורל על 6,3 בקילופטר
 הבין-עירוני יצריקו את השיקום בשנים הבאות:

נפח המנועה בשנה 1964 שיצריק השיקום בשנים הבאות:						נפח המנועה שיכסה את המהח והריבית	מהח וריבית לשנה	(2) (1) 10%+	(1) חוצאה ישירה
1970/71	1969/70	1968/9	1967/8	1966/7	1965/6				
532	565	601	639	679	722	767	9,200	110,000	100,000
796	848	901	953	1013	1082	1150	13,800	165,000	150,000
1069	1136	1206	1284	1365	1451	1542	18,500	220,000	200,000
1335	1419	1508	1603	1704	1811	1925	23,100	275,000	250,000
1599	1700	1807	1921	2042	2171	2306	27,700	330,000	300,000
1865	1983	2106	2241	2382	2532	2692	32,300	385,000	350,000
2132	2266	2409	2561	2722	2893	3075	36,900	440,000	400,000

להלן רשימת קטעי הכבישים שיצריקו במסגרת תכנית החומש לפי השנה בה תבוצע העבודה
 ובהתאם לקריטריונים שנקבעו לעיל: (באלפי ל"י)

מספר תכנית	מספר הקטע	מק"מ עד	מק"מ	אופיון לק"מ באלפי ל"י	נפח המנועה 1964-2	70/71	69/70	68/9	67/8	66/7
11	13	10,0	287892	2,870						
12	4	5,7	287	1,636						
	5	0,3	287	66						
	6	1,7	287	488						
	7	0,5	230	115						
	15	4,7	230	1,081						
	19	2,0	230	460						
	20	1,9	230	437						
13	9	5,5	230	1,265						
	10	7,4	230	1,702						
	11	1,6	230	414						
	12	9,3	230	2,139						
15	6	2,1	287	603						
16	9	12,0	287	3,444						
23	2	11,5	230	2,645						
24	3	2,0	287	574						
	4	1,0	287	267						
	5	5,0	287	1,435						
	9	7,0	287	2,009						
	10	1,0	287	267						

70/71	69/70	68/9	67/6	66/7	חצו החודש 1964-2	אוסון לק"מ באל"מ	סה"כ מ"מ	מק"מ קו מ"מ	1964 מ"מ	1965 מ"מ
				230		230	1,0		2	31
				460		230	2,0		3	
				1,380		230	6,0		4	
1,384						173	6,0		5	
				4,071		345	11,8		5	32
				230		230	1,0		10	
				631		287	2,2		3	41
				2,152		287	7,5		5	
			574			287	2,0		8	
	1,073					173	6,2		4	71
2,076						173	12,0		1	72
2,145						173	12,4		4	73
				2,001		230	6,7		2	81
				2,990		230	13,0		3	
				3,622		115	31,5		1	83
				776		173	4,5		4	
	3,023					173	17,5		1	86
				1,851		115	16,1		2	87
				430		287	1,5		1	103
				430		287	1,5		2	
				287		287	1,0		1	104
				690		345	2,0		1	111
				345		345	1,0		2	
				306		230	2,2		2	112
692						173	4,0		2	121
				3,157		287	11,0		3	
		1,027				173	4,0		1	128
				1,070		345	3,1		2-3	142
				428		287	1,7		1	161
	2,095					287	7,5		1	162
				1,234		287	4,3		2	242
				414		230	1,8		1	327
12,037	6,196	1,027	2,713	45,545			302,2			ד"מ

האמור לעיל הרי שלגבי כ-20% מהכבישים שמוצע לשקם עדיף לבצע עבודות החזקה יסודיות. מאחר ויהם החוצאת בין עבודות אלו לעבודות השיקום הן בסדר גודל של 5:1 הרי שעל כל הוצאה על מליון ל"י מהחובות ה"ל יש להוסיף 0,2 מ' ל"י לתקציב אחזקה בבישים.

בהתאם לכך יועדו במקום 302,2 ק"מ רק כ-240 ק"מ דאחזקה לכך מסתכם בכ- 54,0 מליון ל"י (במקום 67,58 מליון ל"י) לפי ההתחלקות המוערכת הבאה:

(במיליוני ל"י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	<u>כח"ב</u>
10,0	5,0	1,0	2,0	36,0	54,0

הרשאת כבישים - חוספת מסלול

בחזרים והנחות:

1. הגידול בקילומטריז' הבין-עירוני יהיה בשעור של 6,3% לשנה.
2. התפלגות החנוכה, לפי סוג כלי הדרכה, בכבישים בעלי גומה חנוכה של 5,000 כלי רכב ומעלה הוא כלהלן:

פונדיות	12,5%
קטעני נוסעים	39,9%
אוטובוסים	6,3%
משאיות	22,3%
סנורים ורכב מסחרי	19,0%
3. מחירות הנסיעה של משאיות לא תשתנה כתוצאה מהחלפתה.
4. גומה חנוכה הממוצע לשעה במסך 14 שעות (בין השעות 6 בבוקר עד השעה 20.00 או בין השעה 7.00 לבין 21.00, הלוי בכביש) בכביש בעל גומה חנוכה של כ-9000 כלי רכב ליהפך מביע לכ-550 כלי רכב.
5. גומה חנוכה במסך 14 שעות אלו מהווה כ-85% מגומה חנוכה ביפמה.
6. גומה חנוכה בשעות הלילה - בעשר שעות היפמה הנותרות - מהווה כאמור 15% מגומה חנוכה בשיא ביפמה וגומה חנוכה בשעה אינו עולה בדרך כלל על 200.
7. מחירות הנסיעה ב-14 השעות העמוסות בכביש בעל שני נתיבים ובגומה חנוכה של כ-550 כלי רכב לשעה הוא כלהלן:

מכוניות נוסעים	57,0 קמ"ש
אוטובוסים	61,0 "
מוניות	62,5 "
8. המחירות הממוצעת למכונית המשוקלת בגומה חנוכה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היפמה הגה 56 קמ"ש.
9. מחירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,9 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. החשבון למשק כתוצאה מהחלפתה הוא לגבי זמן נסיעה בלבד. הערך של שעה בחשבון נאמד ב-0,68 ל"י - נכון המקובל בבדיקות מדאיות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לחוספת מסלול לק"מ כביש נאמדה ב-350,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% עקמיין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למשק, ולתוסף 10% הוצאות תכנון ומיקום ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקה הכדאיות

1. ההשקעה למשק לק"מ חלפתה (ראה סעיף 11): 385,000 ל"י.
2. בהנחה שההשקעה מתכלה לאחר 40 שנה, ובחננתה של שיעור ריבית בגובה של 8% תהייה התוצאה השנתית 32,300 ל"י = $\{0,0839 \times 385,000\}$ ל"י.
3. מספר השעות הנחשבות בזמן נוסעים שיבדיק ההשקעה הוא:

$$37,559 = 0,86 \text{ ל"י} : 32,300 \text{ ל"י}$$

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

OFFICE OF THE DEAN

TO THE DEAN, UNIVERSITY OF CHICAGO

FROM THE DEAN, UNIVERSITY OF CHICAGO

RE: [illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

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

[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

4. חישוב החסכון: (הבדיקה מחיטת לבנה חנוכה של 9000 בלי רכב ליפמה).

א. נפח החנוכה הרלבנטי לחסכון בזמן נוסעים (לא כולל 22.3% חנוכה משאיות): $9000 \times 77.7\% = 6993$.

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

סוג הרכב	מספר הנוסעים	מסלול בנסה	(2)	(3)
אוסובוס	35	8.1%	2.8	(1)
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0	(2)
עגור ורכב מסחרי	1	24.5%	0.2	(3)
מוניות	6	16.1%	1.0	(1)

5.0 - מספר הנוסעים למכונית.

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

החסכון בשניות:		זמן הנסיעה בשניות במהירויות הבאות		
(2)-(3)	(1)-(3)	(2)	(2)	(1)
		75 קמ"ש	67 קמ"ש	53 קמ"ש
6	14	48	54	62

ד. מספר השעות הנחסכות ביפמה:

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

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

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

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

5. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שמכסה החשקעה הוא 37,296 שעות (ראו סעיף 5)

בעוד שמספר השעות הנחסכות לפי נפח חנוכה של 9000 בלי רכב ליפמה מגיע

ל- 37,296.

תכנית ההרחבה

החבנית התכנסה על סמך התמצאים שלקיל, על סמך ספירות חנוכה משנה 1964

ובהנחה של שיעור גידול של 6.3% בקילומטרו' הבין-עירוני.

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

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7965	8467	9000

1. The first part of the report is a general description of the project and its objectives. This section should provide a clear and concise overview of the work that has been done and the results that have been achieved.

Project Description		Project Objectives	
Project Name	Project Description	Project Objectives	Project Objectives
Project Number	Project Description	Project Objectives	Project Objectives
Project Start Date	Project Description	Project Objectives	Project Objectives
Project End Date	Project Description	Project Objectives	Project Objectives

The second part of the report is a detailed description of the project and its objectives. This section should provide a clear and concise overview of the work that has been done and the results that have been achieved.

The third part of the report is a detailed description of the project and its objectives. This section should provide a clear and concise overview of the work that has been done and the results that have been achieved.

The fourth part of the report is a detailed description of the project and its objectives. This section should provide a clear and concise overview of the work that has been done and the results that have been achieved.

The fifth part of the report is a detailed description of the project and its objectives. This section should provide a clear and concise overview of the work that has been done and the results that have been achieved.

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		מס' התנועה 1964	אומדן לק"מ במל"י	האורך ב"מ	מספר יג	מספר הכביש
	5,600	8,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
600						6,250		1.5	10	12
	600					6,600		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,276		6.1	13	
				880		7,214		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				580		10,945		2.2	3	
				660		11,385		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,308		10.0	4	21
		2,680				7,246		6.7	2	24
		280				7,388		0.7	1	112
600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,760			56.4	סה"כ	

TABLE 1

(in %)

DATE	TIME	TEMP.	WIND	WAVE	SEA	SWELL
1954-07-15	0800	24.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-15	1200	25.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-15	1600	25.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-15	2000	25.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-15	2400	24.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	0000	24.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	0400	23.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	0800	23.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	1200	22.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	1600	22.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	2000	21.5	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5
1954-07-16	2400	21.0	10-15	1.0-1.5	1.0-1.5	1.0-1.5

1954-07-15
1954-07-16
1954-07-17
1954-07-18
1954-07-19
1954-07-20
1954-07-21
1954-07-22
1954-07-23
1954-07-24
1954-07-25
1954-07-26
1954-07-27
1954-07-28
1954-07-29
1954-07-30
1954-07-31
1954-08-01
1954-08-02
1954-08-03
1954-08-04
1954-08-05
1954-08-06
1954-08-07
1954-08-08
1954-08-09
1954-08-10
1954-08-11
1954-08-12
1954-08-13
1954-08-14
1954-08-15
1954-08-16
1954-08-17
1954-08-18
1954-08-19
1954-08-20
1954-08-21
1954-08-22
1954-08-23
1954-08-24
1954-08-25
1954-08-26
1954-08-27
1954-08-28
1954-08-29
1954-08-30
1954-08-31
1954-09-01
1954-09-02
1954-09-03
1954-09-04
1954-09-05
1954-09-06
1954-09-07
1954-09-08
1954-09-09
1954-09-10
1954-09-11
1954-09-12
1954-09-13
1954-09-14
1954-09-15
1954-09-16
1954-09-17
1954-09-18
1954-09-19
1954-09-20
1954-09-21
1954-09-22
1954-09-23
1954-09-24
1954-09-25
1954-09-26
1954-09-27
1954-09-28
1954-09-29
1954-09-30
1954-10-01
1954-10-02
1954-10-03
1954-10-04
1954-10-05
1954-10-06
1954-10-07
1954-10-08
1954-10-09
1954-10-10
1954-10-11
1954-10-12
1954-10-13
1954-10-14
1954-10-15
1954-10-16
1954-10-17
1954-10-18
1954-10-19
1954-10-20
1954-10-21
1954-10-22
1954-10-23
1954-10-24
1954-10-25
1954-10-26
1954-10-27
1954-10-28
1954-10-29
1954-10-30
1954-10-31
1954-11-01
1954-11-02
1954-11-03
1954-11-04
1954-11-05
1954-11-06
1954-11-07
1954-11-08
1954-11-09
1954-11-10
1954-11-11
1954-11-12
1954-11-13
1954-11-14
1954-11-15
1954-11-16
1954-11-17
1954-11-18
1954-11-19
1954-11-20
1954-11-21
1954-11-22
1954-11-23
1954-11-24
1954-11-25
1954-11-26
1954-11-27
1954-11-28
1954-11-29
1954-11-30
1954-12-01
1954-12-02
1954-12-03
1954-12-04
1954-12-05
1954-12-06
1954-12-07
1954-12-08
1954-12-09
1954-12-10
1954-12-11
1954-12-12
1954-12-13
1954-12-14
1954-12-15
1954-12-16
1954-12-17
1954-12-18
1954-12-19
1954-12-20
1954-12-21
1954-12-22
1954-12-23
1954-12-24
1954-12-25
1954-12-26
1954-12-27
1954-12-28
1954-12-29
1954-12-30
1954-12-31

Q 7.

$$\frac{84 + 1.8}{14} =$$

$$\begin{array}{r} 102 : 14 = 7.3 \\ \underline{98} \\ 40 \\ \underline{42} \end{array}$$

סיכום תכנית פיתוח כבישים

(האלף פ')

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

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

(א)

הוצאת שקב הגידול בנפת התנועה בעורקים הראשיים של מדינת ישראל, במסגרת תוכנית התחזוקה והתחזוקה של כבישי המדינה, כפי שהוגדרה באומדן להרחבת כבישי המדינה (כולל הרחבה) מבוסס על קצב גידול שנתי שנע בין 6% ל-11%.

(אא)

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

(אאא)

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

(אאאא)

(200. 7)

1. The first step is to identify the problem. This involves understanding the situation and the goals that need to be achieved. It is important to gather all relevant information and to define the problem clearly.

1. The first step is to identify the problem or question that needs to be answered. This involves understanding the context and the specific information required.

תחזית הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני

הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני נעשתה בדרך עקיפה וזאת מאוסר מדדים ישירים לקביעתו. הוא נאמד ע"י פציאה קשר בין שיעור הגידול ככלי הרכב לבין שיעור הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בתקופות מקבילות.

1963	1962	1961	הקילומטרו' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אופנועים וקטנועים)
1,212	1,067	1,000	
11.5%	8.7%	-	% הגידול
1963	1962	1961	כלי הרכב הסנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים)
96,516	81,277	68,733	
18.6%	16.3%	-	% הגידול

המקבל שהיחס בין הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני ל-^{11.5%} הגידול במספר כלי הרכב ב-1962 היה 0.48 ואילו ב-1963 הוא היה 0.61. לצורך הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בחמש השנים הבאות הונה שישמר היחס של 0.61 בינו לבין הגידול במספר כלי הרכב.

להלן תחזית גידול כלי הרכב הסנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים) כפי שהוערכה בתכנית חמש שנים המתרחשת למשך התחבורה (באלפים):

1969/70	1966/69	1967/68	1968/67	1965/66	1964/65	
120,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכוניות פרטיות
5,2	4,6	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,8	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	1,9	5. רכב מיוחד
181,5	166,6	152,2	136,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,6%	12,3%	-	% גידול

שיעור הגידול הסמוצע למשך התקופה: 10.4%

בהתאם להנחה לעיל שישמר היחס בין שיעור גידול כלי הרכב הסנועיים לשיעור גידול הקילומטרו' הבין-עירוני (0.61) מתקבל שהגידול בקילומטרו' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-6.3% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכרה בגידול הקילומטרו' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11.5%. ירידה זו נובעת בעקרה כתוצאה מהקטנת קצב הגידול של מכוניות פרטיות, וזאת כתוצאה מהנחה של גידול של 3% בתצרוכת הפרטית. קצב הגידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שנע בין 20% ל-30% לשנה, בעוד שלמי התחזית שלעיל יבוצע שיעור הגידול בקצב של כ-12% לשנה.

האומדנים הנ"ל הנם סמנטיים ארציים וברור שאינם צריכים להיות תואמים את ההסתהות הקילומטרו' הבין-עירוני בעורקי התחבורה שונים ובאזורים שונים. מאוסר נתונים ספורטיים יותר התבססה עליהם התוכנית עם כל המגבלות שהם סופנים בחובם.

ANNUAL REPORT OF THE BOARD OF TRUSTEES

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

DEPARTMENT	1911-12	1912-13	1913-14
Faculty	100	100	100
Students	100	100	100
Administrative	100	100	100
Library	100	100	100
Physical Education	100	100	100

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

DEPARTMENT	1911-12	1912-13	1913-14	1914-15	1915-16	1916-17
Faculty	100	100	100	100	100	100
Students	100	100	100	100	100	100
Administrative	100	100	100	100	100	100
Library	100	100	100	100	100	100
Physical Education	100	100	100	100	100	100
Other	100	100	100	100	100	100

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

The Board of Trustees of the University of Chicago, in its annual report, has the honor to acknowledge the many contributions of the faculty and the students, and to express its appreciation for the many services rendered by the various departments of the University.

שיקום כבישים והרחבתם (ל- 6-7 מטר)

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

הונה שבישים שסווגו בסקר כ-ג', ג'2; ו-ד' (שלוש הדרכות הנמוכות ביותר מחוץ שש דרכות טיב לפיהן סווגה רשת הכבישים) יגיעו לפצב המקביל לפצב של *Loose surface* לקסר שנערך בארה"ב. לגבי כ-20% מהס הונה ששיפור ע"י ריכוז ומיקונים יסודיים במסגרת תקציב החזקת כבישים יחסוך את הצורך בשיקום יסודי של הכביש. סוג זה של שיפור כדורך כ-7-6 ל"י למטר בחשואה ל-30-35 ל"י למטר בעבודות שיקום.

חישוב החסכון בחוצאות התפעול כלי הרכב:

להלן טבלה המראה את החסכון בחוצאות התפעול של משאיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל ממחקר שנערך בארה"ב, למעבר מכביש המוגדר כ- *Loose surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני נתיבים. לגבי משאית חושב החסכון ביהס למהירות נסיעה של 36 מיל בשיעור שבין 0 ל-3 מעליות ואילו לגבי כלי רכב אחרים חושב החסכון במהירות נסיעה של 44 מיל לשעה ובאותו שיעור. חוצאות התפעול של הרכב מתייחסות לפצב מסעה המוגדר כ-ג'2 (ראה פירוט בעבודה המתייחסת להחזקת כבישים) לק"מ ונחונות באגורות:

ה ח ס כ ו ן				חוצאות התפעול				% החסכון	
מכ"ס	אוטו-בוסים	משאיות מוניות	משאיות פרטיות	מכ"ס	אוטו-בוסים	משאיות מוניות	משאיות פרטיות	כלי רכב אחרים	משאיות
0.40	0.61	0.25	0.43	1.83	3.75	1.16	5.17	21.6	13.6
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.08	4.42	60.4	65.3
1.49	0.33	0.12	0.25	4.44	1.05	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.84		9.72	3.45	8.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.05						
50.5%	8.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.89						

(1) = סה"כ

(2) = הרכב התנועה ב-2%

(3) = (1) x (2)

סכום שורה מס' (3) חנו 3.75 אגורות וזהו החסכון בחוצאות התפעול למכוניות משוקללות בהרכב התנועה לק"מ.

(*) מכוניות פרטיות כוללות רכב סחרי.

החסכון לשנה (300 ימים) למכוניות משוקללות לק"מ נסיעה יהיה:

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

ה ח ס כ ו ן

אומדני ההשקעה לגבי כל קטע כביש נלקחו ממכניה החושש של מע"צ לפיתוח רשת

הכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים חוצאות חכנון, מדירות ומיקוח המהווים כ-10% מההשקעה הישירה. כמו כן יש לחוסיף על ההשקעה כ-5% חוצאות בלתי צפויות. מאידך יש להטחית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מסי העקימין, כאשר בודקים את כדאיות השיקום למסק. מכאן שסה"כ נוסף 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

THESE RESULTS ARE THE RESULT OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION.

THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION ARE AS FOLLOWS:

THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION ARE AS FOLLOWS:

CONCENTRATION OF SOLUTION (M)	RATE OF REACTION (MOL/LITRE/SEC)				RATE OF REACTION (MOL/LITRE/SEC)			
	1	2	3	4	5	6	7	8
0.1	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.08
0.2	0.02	0.04	0.06	0.08	0.10	0.12	0.14	0.16
0.3	0.03	0.06	0.09	0.12	0.15	0.18	0.21	0.24
0.4	0.04	0.08	0.12	0.16	0.20	0.24	0.28	0.32
0.5	0.05	0.10	0.15	0.20	0.25	0.30	0.35	0.40
0.6	0.06	0.12	0.18	0.24	0.30	0.36	0.42	0.48
0.7	0.07	0.14	0.21	0.28	0.35	0.42	0.49	0.56
0.8	0.08	0.16	0.24	0.32	0.40	0.48	0.56	0.64
0.9	0.09	0.18	0.27	0.36	0.45	0.54	0.63	0.72
1.0	0.10	0.20	0.30	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80

THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION ARE AS FOLLOWS:

THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION ARE AS FOLLOWS:

THE RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE DATA OBTAINED FROM THE EXPERIMENTAL STUDY OF THE EFFECT OF THE CONCENTRATION OF THE SOLUTION ON THE RATE OF REACTION ARE AS FOLLOWS:

חיסוב הכראיות

להלן טבלה המראה את אומדני ההשקעה, את הוצאות הפחת (מחושב ל-40 שנה) והריבית (8%), את מספר הסכומים המשוקללים בהרכב התנועה שהסכום לגביהן (לפי 11.25 ל"י לשנה למכונות לק"מ) יצריק את ההשקעה, ואת נפחי התנועה ב-1964 שבקצב גידול של 6,3% בקילומטריז חבין-עירוני יצריקו את השיקום בשנים הבאות:

נפח התנועה בשנת 1964 שיצריק השיקום בשנים הבאות:						נפח התנועה שיכסה את הפחת והריבית	פחת וריבית לשנה	(2) (1) 10%+	(1) הוצאת יסירה
1970/71	1969/70	1968/9	1967/8	1966/7	1965/6				
532	565	601	639	679	722	767	9,200	110,000	100,000
798	848	901	958	1016	1082	1150	13,800	165,000	150,000
1069	1138	1208	1284	1365	1451	1542	18,500	220,000	200,000
1335	1419	1508	1603	1704	1811	1925	23,100	275,000	250,000
1599	1700	1807	1921	2042	2171	2308	27,700	330,000	300,000
1865	1983	2106	2241	2382	2532	2692	32,300	385,000	350,000
2132	2266	2409	2561	2722	2893	3075	36,900	440,000	400,000

להלן רשימת קטעי הכבישים שישוקמו במסגרת תכנית החומש לפי השנה בה תבוצע העבודה ובהתאם לקריטריונים שבקבעו לעיל: (באלפי ל"י)

מספר הכביש	מספר הקטע	מק"מ עד מק"מ	סה"כ ק"מ	אומדן לק"מ באלפי ל"י	נפח התנועה 1964-ב	66/7	67/8	68/9	69/70	70/71
11	13	10,0	287	2,870						
12	4	5,7	287	1,636						
	5	0,3	287	86						
	6	1,7	287	488						
	7	0,5	230	115						
	15	4,7	230	1,081						
	19	2,0	230	460						
	20	1,9	230	437						
13	9	5,5	230	1,265						
	10	7,4	230	1,702						
	11	1,8	230	414						
	12	9,3	230	2,139						
15	6	2,1	287	603						
16	9	12,0	287	3,444						
23	2	11,5	230	2,645						
24	3	2,0	287	574						
	4	1,0	287	267						
	5	5,0	287	1,435						
	9	7,0	287							2,009
	10	1,0	287							267

					מס' התנועה 1964-2	אומדן לק"מ באל"מ י"י	סה"כ מ"מ	מק"מ ער מ"מ	מספר מקצא	מספר מקצא
70/71	69/70	68/9	67/8	66/7						
				230		230	1,0		2	31
				460		230	2,0		3	
				1,380		230	6,0		4	
1,394						173	8,0		5	
				4,071		345	11,8		5	32
				230		230	1,0		10	
				631		267	2,2		3	41
				2,152		267	7,5		5	
			574			267	2,0		8	
	1,073					173	6,2		4	71
2,076						173	12,0		1	72
2,145						173	12,4		4	73
				2,001		230	8,7		2	81
				2,980		230	13,0		3	
				3,322		115	31,5		1	83
				778		173	4,5		4	
	3,028					173	17,5		1	86
				1,881		115	16,1		2	87
				430		267	1,5		1	103
				430		267	1,5		2	
				267		267	1,0		1	104
				690		345	2,0		1	111
				345		345	1,0		2	
				306		230	2,2		2	112
692						173	4,0		2	121
				3,157		267	11,0		3	
						173	4,0		1	126
		1,027		1,070		345	3,1		2-3	142
				468		267	1,7		1	161
	2,095					267	7,3		1	162
				1,234		267	4,3		2	242
				414		230	1,6		1	327
12,037	6,196	1,027	2,713	45,545			302,2			נ"מ

DATE	TIME	WIND DIRECTION	WIND SPEED	WIND GUST	WIND CHILL	RELATIVE HUMIDITY	SEA STATE	WAVE PERIOD	WAVE DIRECTION	WAVE HEIGHT
10/1	1		1.1	0.0		100				
	2		0.0	0.0		100				
	3		0.0	0.0		100				
	4		0.0	0.0		100				
10/1	5		0.0	0.0		100				
	6		0.1	0.0		100				
10/1	7		0.2	0.0		100				
	8		0.2	0.0		100				
	9		0.0	0.0		100				
10/1	10		0.0	0.0		100				
	11		0.0	0.0		100				
10/1	12		0.0	0.0		100				
	13		0.0	0.0		100				
10/1	14		0.0	0.0		100				
	15		0.0	0.0		100				
10/1	16		0.0	0.0		100				
	17		0.0	0.0		100				
10/1	18		0.0	0.0		100				
	19		0.0	0.0		100				
10/1	20		0.0	0.0		100				
	21		0.0	0.0		100				
10/1	22		0.0	0.0		100				
	23		0.0	0.0		100				
10/1	24		0.0	0.0		100				
	25		0.0	0.0		100				
10/1	26		0.0	0.0		100				
	27		0.0	0.0		100				
10/1	28		0.0	0.0		100				
	29		0.0	0.0		100				
10/1	30		0.0	0.0		100				
	31		0.0	0.0		100				
10/1	32		0.0	0.0		100				
	33		0.0	0.0		100				
10/1	34		0.0	0.0		100				
	35		0.0	0.0		100				
10/1	36		0.0	0.0		100				
	37		0.0	0.0		100				
10/1	38		0.0	0.0		100				
	39		0.0	0.0		100				
10/1	40		0.0	0.0		100				
	41		0.0	0.0		100				
10/1	42		0.0	0.0		100				
	43		0.0	0.0		100				
10/1	44		0.0	0.0		100				
	45		0.0	0.0		100				
10/1	46		0.0	0.0		100				
	47		0.0	0.0		100				
10/1	48		0.0	0.0		100				
	49		0.0	0.0		100				
10/1	50		0.0	0.0		100				
	51		0.0	0.0		100				
10/1	52		0.0	0.0		100				
	53		0.0	0.0		100				
10/1	54		0.0	0.0		100				
	55		0.0	0.0		100				
10/1	56		0.0	0.0		100				
	57		0.0	0.0		100				
10/1	58		0.0	0.0		100				
	59		0.0	0.0		100				
10/1	60		0.0	0.0		100				
	61		0.0	0.0		100				
10/1	62		0.0	0.0		100				
	63		0.0	0.0		100				
10/1	64		0.0	0.0		100				
	65		0.0	0.0		100				
10/1	66		0.0	0.0		100				
	67		0.0	0.0		100				
10/1	68		0.0	0.0		100				
	69		0.0	0.0		100				
10/1	70		0.0	0.0		100				
	71		0.0	0.0		100				
10/1	72		0.0	0.0		100				
	73		0.0	0.0		100				
10/1	74		0.0	0.0		100				
	75		0.0	0.0		100				
10/1	76		0.0	0.0		100				
	77		0.0	0.0		100				
10/1	78		0.0	0.0		100				
	79		0.0	0.0		100				
10/1	80		0.0	0.0		100				
	81		0.0	0.0		100				
10/1	82		0.0	0.0		100				
	83		0.0	0.0		100				
10/1	84		0.0	0.0		100				
	85		0.0	0.0		100				
10/1	86		0.0	0.0		100				
	87		0.0	0.0		100				
10/1	88		0.0	0.0		100				
	89		0.0	0.0		100				
10/1	90		0.0	0.0		100				
	91		0.0	0.0		100				
10/1	92		0.0	0.0		100				
	93		0.0	0.0		100				
10/1	94		0.0	0.0		100				
	95		0.0	0.0		100				
10/1	96		0.0	0.0		100				
	97		0.0	0.0		100				
10/1	98		0.0	0.0		100				
	99		0.0	0.0		100				
10/1	100		0.0	0.0		100				

האסור לעיל הרי שלובי כ-20% מהכבישים שמוצע לשקם עדיף לבצע עבודות החזקה יסודיות. מאחר ויהם ההוצאה בין עבודות אלו לעבודות השיקום הן בסדר גודל של 5:1 הרי שעל כל הוצאה על מליון ל"י מהחובניות הנ"ל יש להוסיף 0,2 מ"ל ל"י לחציבה אחזקה כבישים.

בהתאם לכך יועקמו במקום 302,2 ק"מ רק כ-240 ק"מ וההוצאה לכך תסתכם בכ- 54,0 מליון ל"י (במקום 67,58 מליון ל"י) לפי התחלקות המועצה הבאה:

(במיליוני ל"י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	<u>סה"כ</u>
10,0	5,0	1,0	2,0	36,0	54,0

הוצאת כבישים - חוטמת מסלול

נתונים והנחות:

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

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

מכוניות נוסעים	57,0 קמ"ש
אוטובוסים	61,0 "
מוניות	62,5 "
- המהירות הממוצעת למכוניות המשוקללת בנפח התנועה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היממה הנה 58 קמ"ש.
8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש.
9. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,0 קמ"ש ומביעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. החסכון למשך כתוצאה מהתרחבה הוא לגבי זמן נסיעים בלבד. הערך של שעה נחסכת נאמד ב-0,86 ל"י - נכון המקובל בבדיקות כדאיות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לחוטמת מסלול לק"ס כביש נאמדה ב-350,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקיפין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למשך, ולחנטיף 10% הוצאות תכנון ומיקוח ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקת הכדאיות

1. ההשקעה למשך לק"ס הרחבה (ראה טעין 11) 385,000 ל"י.
2. בהנחה שההשקעה שתכלה לאחר 40 שנה, ובהנחה של שיעור ריבית בגובה של 8% תהיה הוצאה השנתית 32,300 ל"י = $(385,000 \times 0,0839)$ ל"י.
3. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שיצדיק ההשקעה הוא:

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

《新民主主义论》,《毛泽东选集》第二卷,北京:人民出版社,1965年。

1. The first paragraph of the first page of the report is as follows:

[illegible]

1. FOR THE YEAR 2000, THE TOTAL NET GROSS IS \$10,000,000.00.

1. The first part of the report is a general statement of the purpose of the study and the scope of the work.

4. הישוב החסכון: (הכדיקה מחייבת לנפח תנועה של 9000 כלי רכב ליממה).

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

ב. הישוב מספר הנוסעים הממוצע למכוניות (לא כולל משאיות):

סוג הרכב	מספר הנוסעים (1)	מסלול בנסה התנועה (2)	(3) $(1) \times (2)$
אוטובוס	35	8.1%	2.8
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0
מנוף ורכב מסחרי	1	24.5%	0.2
מוניות	6	16.1%	1.0

5.0 - מספר הנוסעים למכוניות.

3. זמן הנסיעה והחסכון (בשניות) לק"מ נסיעה למכוניות במהירויות הבאות:

זמן הנסיעה בשניות במהירויות הבאות		החסכון בשניות	
(1)	(2)	(3)	(4) $(1) - (2)$
58 קמ"ש	67 קמ"ש	75 קמ"ש	
62	54	48	14
			6

1. מספר השעות הנחסכות ביממה:

ב-14 שעות היממה העמוסות (או 65% מנפח התנועה) החסכון בזמן הנסיעה למכוניות לק"מ הוא 14 שניות.

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

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

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

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

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

ל- 37,296.

תכנית ההרחבה

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

ובהנחה של שיעור גידול של 6.3% בקילומטריז' הבין-עירוני.

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

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7955	8487	9000

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the results of the survey. It is divided into two main sections: (a) General situation and (b) Results of the survey.

General situation		Results of the survey	
Area	Value	Area	Value
Area 1	100	Area 1	100
Area 2	200	Area 2	200
Area 3	300	Area 3	300
Area 4	400	Area 4	400
Area 5	500	Area 5	500

Area 1 = 100, Area 2 = 200, Area 3 = 300, Area 4 = 400, Area 5 = 500.

2. The second part of the report deals with the detailed results of the survey. It is divided into two main sections: (a) Detailed results of the survey and (b) Conclusions.

Detailed results of the survey		Conclusions	
Area	Value	Area	Value
Area 1	100	Area 1	100
Area 2	200	Area 2	200
Area 3	300	Area 3	300
Area 4	400	Area 4	400
Area 5	500	Area 5	500

3. The third part of the report deals with the conclusions of the survey. It is divided into two main sections: (a) Conclusions and (b) Recommendations. The conclusions are based on the results of the survey and the recommendations are based on the conclusions.

4. The fourth part of the report deals with the recommendations of the survey. It is divided into two main sections: (a) Recommendations and (b) Conclusions.

CONCLUSIONS

The conclusions of the survey are based on the results of the survey and the recommendations are based on the conclusions.

The recommendations of the survey are based on the conclusions of the survey.

Area	Value	Area	Value	Area	Value	Area	Value
Area 1	100	Area 2	200	Area 3	300	Area 4	400
Area 5	500	Area 6	600	Area 7	700	Area 8	800

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		נפח התנועה 1964	אומדן לק"ם באלפי לי	חאורר ב"מ	סטטר סטטר 1964	סטטר הכביש
	5,600	6,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
600						6,250		1.5	10	12
	600					6,620		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,276		3.1	13	
			880			7,914		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				880		10,945		2.2	3	
				680		11,355		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,306		10.0	4	21
		2,680				7,245		6.7	2	24
		280				7,356		0.7	1	112
600	7,800	13,680	10,120	1,580	33,760			56.4	סה"כ	

STATION	DATE	TIME	WIND	TEMP	HUMID	SEA	WAVE	SWELL	WIND	TEMP	HUMID	SEA	WAVE	SWELL	WIND	TEMP	HUMID	SEA	WAVE	SWELL
1	10/1	0800	10	20.0	75	1.0	1.0	1.0	10	20.0	75	1.0	1.0	1.0	10	20.0	75	1.0	1.0	1.0
2	10/1	1200	15	22.0	78	1.5	1.5	1.5	15	22.0	78	1.5	1.5	1.5	15	22.0	78	1.5	1.5	1.5
3	10/1	1600	20	24.0	80	2.0	2.0	2.0	20	24.0	80	2.0	2.0	2.0	20	24.0	80	2.0	2.0	2.0
4	10/1	2000	25	26.0	82	2.5	2.5	2.5	25	26.0	82	2.5	2.5	2.5	25	26.0	82	2.5	2.5	2.5
5	10/2	0600	10	18.0	70	1.0	1.0	1.0	10	18.0	70	1.0	1.0	1.0	10	18.0	70	1.0	1.0	1.0
6	10/2	1000	15	20.0	72	1.5	1.5	1.5	15	20.0	72	1.5	1.5	1.5	15	20.0	72	1.5	1.5	1.5
7	10/2	1400	20	22.0	75	2.0	2.0	2.0	20	22.0	75	2.0	2.0	2.0	20	22.0	75	2.0	2.0	2.0
8	10/2	1800	25	24.0	78	2.5	2.5	2.5	25	24.0	78	2.5	2.5	2.5	25	24.0	78	2.5	2.5	2.5
9	10/3	0600	10	16.0	65	1.0	1.0	1.0	10	16.0	65	1.0	1.0	1.0	10	16.0	65	1.0	1.0	1.0
10	10/3	1000	15	18.0	68	1.5	1.5	1.5	15	18.0	68	1.5	1.5	1.5	15	18.0	68	1.5	1.5	1.5
11	10/3	1400	20	20.0	70	2.0	2.0	2.0	20	20.0	70	2.0	2.0	2.0	20	20.0	70	2.0	2.0	2.0
12	10/3	1800	25	22.0	72	2.5	2.5	2.5	25	22.0	72	2.5	2.5	2.5	25	22.0	72	2.5	2.5	2.5
13	10/4	0600	10	14.0	60	1.0	1.0	1.0	10	14.0	60	1.0	1.0	1.0	10	14.0	60	1.0	1.0	1.0
14	10/4	1000	15	16.0	63	1.5	1.5	1.5	15	16.0	63	1.5	1.5	1.5	15	16.0	63	1.5	1.5	1.5
15	10/4	1400	20	18.0	65	2.0	2.0	2.0	20	18.0	65	2.0	2.0	2.0	20	18.0	65	2.0	2.0	2.0
16	10/4	1800	25	20.0	68	2.5	2.5	2.5	25	20.0	68	2.5	2.5	2.5	25	20.0	68	2.5	2.5	2.5
17	10/5	0600	10	12.0	55	1.0	1.0	1.0	10	12.0	55	1.0	1.0	1.0	10	12.0	55	1.0	1.0	1.0
18	10/5	1000	15	14.0	58	1.5	1.5	1.5	15	14.0	58	1.5	1.5	1.5	15	14.0	58	1.5	1.5	1.5
19	10/5	1400	20	16.0	60	2.0	2.0	2.0	20	16.0	60	2.0	2.0	2.0	20	16.0	60	2.0	2.0	2.0
20	10/5	1800	25	18.0	63	2.5	2.5	2.5	25	18.0	63	2.5	2.5	2.5	25	18.0	63	2.5	2.5	2.5
21	10/6	0600	10	10.0	50	1.0	1.0	1.0	10	10.0	50	1.0	1.0	1.0	10	10.0	50	1.0	1.0	1.0
22	10/6	1000	15	12.0	53	1.5	1.5	1.5	15	12.0	53	1.5	1.5	1.5	15	12.0	53	1.5	1.5	1.5
23	10/6	1400	20	14.0	55	2.0	2.0	2.0	20	14.0	55	2.0	2.0	2.0	20	14.0	55	2.0	2.0	2.0
24	10/6	1800	25	16.0	58	2.5	2.5	2.5	25	16.0	58	2.5	2.5	2.5	25	16.0	58	2.5	2.5	2.5
25	10/7	0600	10	8.0	45	1.0	1.0	1.0	10	8.0	45	1.0	1.0	1.0	10	8.0	45	1.0	1.0	1.0
26	10/7	1000	15	10.0	48	1.5	1.5	1.5	15	10.0	48	1.5	1.5	1.5	15	10.0	48	1.5	1.5	1.5
27	10/7	1400	20	12.0	50	2.0	2.0	2.0	20	12.0	50	2.0	2.0	2.0	20	12.0	50	2.0	2.0	2.0
28	10/7	1800	25	14.0	53	2.5	2.5	2.5	25	14.0	53	2.5	2.5	2.5	25	14.0	53	2.5	2.5	2.5
29	10/8	0600	10	6.0	40	1.0	1.0	1.0	10	6.0	40	1.0	1.0	1.0	10	6.0	40	1.0	1.0	1.0
30	10/8	1000	15	8.0	43	1.5	1.5	1.5	15	8.0	43	1.5	1.5	1.5	15	8.0	43	1.5	1.5	1.5
31	10/8	1400	20	10.0	45	2.0	2.0	2.0	20	10.0	45	2.0	2.0	2.0	20	10.0	45	2.0	2.0	2.0
32	10/8	1800	25	12.0	48	2.5	2.5	2.5	25	12.0	48	2.5	2.5	2.5	25	12.0	48	2.5	2.5	2.5
33	10/9	0600	10	4.0	35	1.0	1.0	1.0	10	4.0	35	1.0	1.0	1.0	10	4.0	35	1.0	1.0	1.0
34	10/9	1000	15	6.0	38	1.5	1.5	1.5	15	6.0	38	1.5	1.5	1.5	15	6.0	38	1.5	1.5	1.5
35	10/9	1400	20	8.0	40	2.0	2.0	2.0	20	8.0	40	2.0	2.0	2.0	20	8.0	40	2.0	2.0	2.0
36	10/9	1800	25	10.0	43	2.5	2.5	2.5	25	10.0	43	2.5	2.5	2.5	25	10.0	43	2.5	2.5	2.5
37	10/10	0600	10	2.0	30	1.0	1.0	1.0	10	2.0	30	1.0	1.0	1.0	10	2.0	30	1.0	1.0	1.0
38	10/10	1000	15	4.0	33	1.5	1.5	1.5	15	4.0	33	1.5	1.5	1.5	15	4.0	33	1.5	1.5	1.5
39	10/10	1400	20	6.0	35	2.0	2.0	2.0	20	6.0	35	2.0	2.0	2.0	20	6.0	35	2.0	2.0	2.0
40	10/10	1800	25	8.0	38	2.5	2.5	2.5	25	8.0	38	2.5	2.5	2.5	25	8.0	38	2.5	2.5	2.5
41	10/11	0600	10	0.0	25	1.0	1.0	1.0	10	0.0	25	1.0	1.0	1.0	10	0.0	25	1.0	1.0	1.0
42	10/11	1000	15	2.0	28	1.5	1.5	1.5	15	2.0	28	1.5	1.5	1.5	15	2.0	28	1.5	1.5	1.5
43	10/11	1400	20	4.0	30	2.0	2.0	2.0	20	4.0	30	2.0	2.0	2.0	20	4.0	30	2.0	2.0	2.0
44	10/11	1800	25	6.0	33	2.5	2.5	2.5	25	6.0	33	2.5	2.5	2.5	25	6.0	33	2.5	2.5	2.5
45	10/12	0600	10	0.0	20	1.0	1.0	1.0	10	0.0	20	1.0	1.0	1.0	10	0.0	20	1.0	1.0	1.0
46	10/12	1000	15	2.0	23	1.5	1.5	1.5	15	2.0	23	1.5	1.5	1.5	15	2.0	23	1.5	1.5	1.5
47	10/12	1400	20	4.0	25	2.0	2.0	2.0	20	4.0	25	2.0	2.0	2.0	20	4.0	25	2.0	2.0	2.0
48	10/12	1800	25	6.0	28	2.5	2.5	2.5	25	6.0	28	2.5	2.5	2.5	25	6.0	28	2.5	2.5	2.5
49	10/13	0600	10	0.0	15	1.0	1.0	1.0	10	0.0	15	1.0	1.0	1.0	10	0.0	15	1.0	1.0	1.0
50	10/13	1000	15	2.0	18	1.5	1.5	1.5	15	2.0	18	1.5	1.5	1.5	15	2.0	18	1.5	1.5	1.5
51	10/13	1400	20	4.0	20	2.0	2.0	2.0	20	4.0	20	2.0	2.0	2.0	20	4.0	20	2.0	2.0	2.0
52	10/13	1800	25	6.0	23	2.5	2.5	2.5	25	6.0	23	2.5	2.5	2.5	25	6.0	23	2.5	2.5	2.5
53	10/14	0600	10	0.0	10	1.0	1.0	1.0	10	0.0	10	1.0	1.0	1.0	10	0.0	10	1.0	1.0	1.0
54	10/14	1000	15	2.0	13	1.5	1.5	1.5	15	2.0	13	1.5	1.5	1.5	15	2.0	13	1.5	1.5	1.5
55	10/14	1400	20	4.0	15	2.0	2.0	2.0	20	4.0	15	2.0	2.0	2.0	20	4.0	15	2.0	2.0	2.0
56	10/14	1800	25	6.0	18	2.5	2.5	2.5	25	6.0	18	2.5	2.5	2.5	25	6.0	18	2.5	2.5	2.5
57	10/15	0600	10	0.0	5	1.0	1.0	1.0	10	0.0	5	1.0	1.0	1.0	10	0.0	5	1.0	1.0	1.0
58	10/15	1000	15	2.0	8	1.5	1.5	1.5	15	2.0	8	1.5	1.5	1.5	15	2.0	8	1.5	1.5	1.5
59	10/15	1400	20	4.0	10	2.0	2.0	2.0	20	4.0	10	2.0	2.0	2.0	20	4.0	10	2.0	2.0	2.0
60	10/15	1800	25	6.0	13	2.5	2.5	2.5	25	6.0	13	2.5	2.5	2.5	25	6.0	13	2.5	2.5	2.5

בכישים חדשים

(7.4.79)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/6</u>	<u>1966/7</u>	אומדן (באלפי ל"י)	תאריך בק"ט	שם הפכיש
		5,000	5,000	1,000	11,000	35.0	ח"א-אשרוד
			3,000	3,600	6,600		בהת-גלילות-דעננה
			4,000	4,800	8,800		טרום - אילת
		5,000	5,000	5,000	15,000	36.0	חדרה-חיפה
	2,800				2,800		חאב-נחיתה
				1,000	1,000		ערד - צפ
-	<u>2,800</u>	<u>10,000</u>	<u>17,000</u>	<u>15,400</u>	<u>45,200</u>		סה"כ

ט"כום תכנית פיתוח כבישים

(7 א"ל)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/9</u>	<u>1967/8</u>	<u>1966/7</u>	<u>סה"כ</u>	
10,000	5,000	1,000	2,000	(X) 56,000	54,000	טיקום כבישים
0,600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,760	הרחבת כבישים-מוס' פסלול
9,000	1,000	-	-	-	10,000	רזרבה להרחבת כבישים (אא)
-	2,800	10,000	17,000	15,400	45,200	סלילה כבישים חדשים
10,000	7,000	-	-	-	17,000	רזרבה לסלילה כבישים חדשים (אאא)
<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>2,000</u>	<u>10,000</u>	כבישי גישה
31,600	25,600	26,680	31,120	54,960	169,960	
<u>3,400</u>	<u>4,400</u>	<u>3,320</u>	<u>2,880</u>	<u>3,040</u>	<u>17,040</u>	רזרבה כללית - 10% (אאאא)
35,000	30,000	30,000	34,000	58,000	187,000	סה"כ תקציב
-	-	-	-	(-) 28,000	(-) 28,000	פיגורים משנים קודמות
35,000	30,000	30,000	34,000	30,000	159,000	סה"כ תקציב - לא כולל פיגורים

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

(אא) הונה שקצב הגידול בנפח התנועה בקורקים הראשיים של נמל תל אביב גבוה מהממוצע הארצי ובהתאם לכך הוגדל האומדן להרחבות. סה"כ האומדן להרחבות (כולל הרזרבה) מבוסס על קצב גידול שנתי שנע בין 6% ל-11%.

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

(אאאא) בתכנית לא נלקחו בחשבון עבודות כבישים מנימוקים סוציאליים, בסמוכיים, עבודות למניעת נזקי שפונות, למניעת תאונות וכד'. רזרבה זו באה לכסות עבודות מסוג זה.

(154.7)

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the work of the Commission.

2. The second part of the report deals with the specific work of the Commission in the various fields of its activity.

3. The third part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

4. The fourth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

5. The fifth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

6. The sixth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

7. The seventh part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

8. The eighth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

9. The ninth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

10. The tenth part of the report deals with the financial situation of the Commission and the progress of the work of the Commission in the various fields of its activity.

תחזית הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני

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

1963	1962	1961	
1,212	1,067	1,000	הקילומטרו' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אוטובוסים וקטנועים)
11.5%	8.7%	-	% הגידול
96,518	81,277	68,733	כלי הרכב המנועים (לא כולל אוטובוסים וקטנועים)
18.8%	18.3%	-	% הגידול

התקבל שהיחס בין ^{11.5%} הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני ל-^{18.8%} הגידול במצבת כלי הרכב ב-1962 היה 0.48 ואילו ב-1963 הוא היה 0.61. לצורך הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בחמש השנים הבאות הונה שיטת היחס של 0.61 בינו לבין הגידול במצבת כלי הרכב.

לחלן תחזית גידול כלי הרכב המנועים (לא כולל אוטובוסים וקטנועים) כפי שהוערכה בחכנית חמש שנים המתייחסת למשך ההחבורה (באלפים):

1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65	
120,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכונות פרטיות
5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,8	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
2.7	2.5	2.4	2.2	2.1	1.9	5. רכב מיוחד
181,5	166,6	152,2	138,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,8%	12,3%	-	% גידול

שיעור הגידול הממוצע למשך החקופה: 10.4%

בהתאם להנחה לעיל שיטת היחס בין שיעור גידול כלי הרכב המנועים לשיעור גידול הקילומטרו' הבין-עירוני (0.61) מתקבל שהגידול בקילומטרו' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-6.3% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכדה בגידול הקילומטרו' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11.5%. ירידה זו נובעת בעקרה כתוצאה מהקטנת קצב הגידול של מכונות פרטיות, וזאת כתוצאה מהנחה של גידול של 3% בתארוכת הפרטיות. קצב הגידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שנע בין 20% ל-30% לשנה, בקור שלפי התחזית שלעיל יצוץ שיעור הגידול בקצב של כ-12% לשנה.

האומדנים הנ"ל הנס ממוצעים ארציים וברור שאינם צריכים להיות דאטטים את ההסתוות הקילומטרו' הבין-עירוני בעורקי החבורה שונים ובאזורים שונים. מהמר נחונם מפורשים יותר התבטת עליהם התוכנית עם כל המבילות שהם טומנים בחובם.

CHICAGO UNIVERSITY LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

	1974	1975	1976
1. General	100.00	100.00	100.00
2. Special	100.00	100.00	100.00
3. Total	200.00	200.00	200.00

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
1. General	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
2. Special	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
3. Total	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

THE UNIVERSITY OF CHICAGO LIBRARY
1207 EAST 58TH STREET, CHICAGO, ILL. 60637
NEW YORK BRANCH: 120 EAST 57TH STREET, NEW YORK, N.Y. 10022

שיקום כבישים ורחבתם (ל- 6-7 מטר)

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

הונה שכישים שסוגו בסקר כ-1, ג'2; ו-ד' (שלוש מדרגות הנמוכות ביותר מתוך שש דרגות סיב לפיהן סיווגה רשת הכבישים) יגיעו למצב המקביל למצב של *Low surface* ^{המקור} שנערך בארה"ב. לגבי כ-20% מהם הונה ששימול ע"י ריבוד וחיקונים יסודיים במסגרת תקציב החזקה כבישים יחסוך את הצורך בשיקום יסודי של הכביש. סוג זה של שימול מוערך בכ- 7-6 ל"י למטר בהשואה ל- 30-35 ל"י למטר בעבודות שיקום.

חישוב החסכון בהוצאות התפעול כלי הרכב:

להלן טבלה המראה את החסכון בהוצאות התפעול של טאקיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל ממחקר שנערך בארה"ב ^{Vink} למעבר סכביט המוגדר כ- *Low surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני נתיבים. לגבי טאקיות חושב החסכון ביחס למחירים נסיעה של 36 מיל בשימוש שבין 0 ל-3 מעליות ואילו לגבי כלי רכב אחרים חושב החסכון ^{המקור} במחירים נסיעה של 44 מיל לשעה ובאותו שימוש. הוצאות התפעול של הרכב מתייחסות למצב מסעה המוגדר כ-ג'2 (ראו פירוט בעבודה המתייחסת להחזקה כבישים) לק"מ ונחונות באגורות:

ה ח ס ב ו				הוצאות התפעול				% החסכון	
מכ"מ	אומדן- בוסים	מטאיות מכונות	מכ"מ	אומדן- בוסים	מטאיות מכונות	מכ"מ	אומדן- בוסים	כלי רכב אחרים	מטאיות
0.40	0.81	0.25	0.43	1.83	3.75	1.16	3.17	21.6	13.6
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.08	4.42	60.4	65.3
1.48	0.33	0.12	0.25	4.44	1.08	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.84		5.72	3.45	7.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.05						
50.5%	8.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.09						

(1) = סה"כ

(2) = הרכב החנועה ב-1

(3) = (1) x (2)

מכוח שורה מס' (3) הנו 3.75 אגורות וזהו החסכון בהוצאות התפעול למכונות המסוקללות בהרכב החנועה לק"מ.

(*) מכונות פרטיות כוללות רכב מסחרי.

החסכון לשנה (300 ימים) למכונות מסוקללות לק"מ נסיעה יהיה:

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

ה ח ס ב ו

אומדני ההשקעה לגבי כל קטע בביש נלקחו מתכנית החומש של מע"צ לפיתוח רשת

הכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים הוצאות מכנון, מדידות ומיקוח המהווים כ-10% מההשקעה הישירה. כמו כן יש להוסיף על ההשקעה כ-5% הוצאות בלתי צפויות. שאיך יש להפחית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מסי העקיפין, כאשר בודקים את כדאיות השיקום למשק. מכאן שסה"כ נוסף 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

1. General Information

The purpose of this study is to determine the effect of the independent variable on the dependent variable. The study was conducted in a laboratory setting and involved a group of participants who were randomly assigned to two conditions: control and experimental.

The independent variable was manipulated at two levels: low and high. The dependent variable was measured using a standardized scale. The results of the study are presented in the following table. *Table 1*

2. Methodology

The study was conducted in a laboratory setting. Participants were randomly assigned to two groups: control and experimental. The control group received the standard treatment, while the experimental group received the treatment with the independent variable manipulated. The dependent variable was measured using a standardized scale. The results of the study are presented in the following table. *Table 1*

Group	Low Level		High Level		Total
	Mean	SD	Mean	SD	
Control	10.5	2.5	12.5	3.0	23.0
Experimental	11.5	2.0	13.5	2.5	25.0
Total	22.0		26.0		48.0
Mean	11.0		13.0		
SD	2.25		2.75		
95% CI	10.5 - 11.5		12.5 - 13.5		
90% CI	10.2 - 11.8		12.2 - 13.8		
99% CI	10.0 - 12.0		12.0 - 14.0		

The results of the study indicate that the independent variable had a significant effect on the dependent variable. The experimental group showed higher scores than the control group, suggesting that the manipulation of the independent variable had a positive effect on the dependent variable.

The study was limited by the laboratory setting and the use of a standardized scale. Future research should investigate the effect of the independent variable on the dependent variable in a more naturalistic setting and using a more comprehensive scale.

3. Conclusion

The study found that the independent variable had a significant effect on the dependent variable. The experimental group showed higher scores than the control group, suggesting that the manipulation of the independent variable had a positive effect on the dependent variable. The study was limited by the laboratory setting and the use of a standardized scale. Future research should investigate the effect of the independent variable on the dependent variable in a more naturalistic setting and using a more comprehensive scale.

70/71	69/70	68/9	67/8	66/7	מס' חשבון 1964-2	מס' חשבון לפי המל"י	מס' חשבון מ"פ	מס' חשבון מ"פ	מס' חשבון מ"פ	מס' חשבון מ"פ
				230		230	1,0		2	31
				460		230	2,0		3	
				1,380		230	6,0		4	
1,384						173	6,0		5	
				4,071		345	11,8		5	32
				230		230	1,0		10	
				631		287	2,2		3	41
				2,152		287	7,5		5	
			574			287	2,0		8	
	1,573					173	6,2		4	71
2,076						173	12,0		1	72
2,145						173	12,4		4	73
				2,001		230	8,7		2	81
				2,390		230	13,0		3	
				3,622		115	31,5		1	83
				778		173	4,5		4	
	3,028					173	17,5		1	86
				1,851		115	16,1		2	87
				430		287	1,5		1	103
				430		287	1,5		2	
				287		287	1,0		1	104
				690		345	2,0		1	111
				345		345	1,0		2	
				506		230	2,2		2	112
692						173	4,0		2	121
				3,157		287	11,0		3	
		1,027				173	4,0		1	126
				1,070		345	3,1		2-3	142
				488		287	1,7		1	161
	2,095					287	7,3		1	162
				1,234		287	4,3		2	242
				414		230	1,8		1	327
12,037	6,196	1,027	2,713	45,545			302,2			3"no

האמוד לעיל הרי שלגבי כ-20% מהכבישים שמופע לשם עדיף לבצע עבודות החזקה יסודיות. מאחר וישם החוצאה בין עבודות אלו לעבודות השיקום הן בפרז בודל של 5:1 הרי שקל כל הורדה על מליון ל"י מהחובות אנ"ל יש להוסיף 0,2 מ"מ" ל"י לתקציב החזקה כבישים.

בהתאם לכך יאוקמו במקום 302,2 ק"מ רק כ-240 ק"מ והחוצאה לכך תסתכם בכ- 54,0 מליון ל"י (במקום 67,58 מליון ל"י) לפי ההתחלקות המוערת הבאה:
(במיליוני ל"י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	פח"ב
10,0	5,0	1,0	2,0	36,0	54,0

הרכבת כבישים - חומפת מסלול

נחוצים וחנאות:

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

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

מכוניות נוסעים	57,0 קמ"ש
אוטובוסים	61,0 "
מוניות	62,5 "
8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש.
9. מהירות הנסיעה הממוצעת למכונית בכביש בעל שני נתיבים כ-10 שעות חלילה היא 67,0 קמ"ש ומביעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. התסכון למסך כתוצאה מהתרחבות הוא לבני זמן נוסעים בלבד. הערך של שעה נחסכת נאמד ב-0,86 ל"י - נכון המקובל בבדיקות כדאיות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לחומפת מסלול לק"מ כביש נאמדה ב-250,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקימין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למסך, ולהוסיף 10% הוצאות חכנון ופיקוח ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקת הכדאיות

1. ההשקעה למסך לק"מ הרכבת (ראה סעיף 11): 385,000 ל"י.
2. כהנחת שההשקעה מתכלה לאחר 40 שנה, ובהנחה של שיעור דיכית בגובה של 8% תחייב התוצאה השנתית 32,300 ל"י = $(385,000 \times 0,0839)$.
3. מספר השעות הנחסכות בזמן נוסעים שיבדק ההשקעה הוא:

$$37,550 = 32,300 \times 0,86 \text{ ל"י}$$

General Notes

- 1. The following information is for your information only.
- 2. The following information is for your information only.

Item	Value
Item	Value
Item	Value
Item	Value
Item	Value

- 3. The following information is for your information only.
- 4. The following information is for your information only.

- 5. The following information is for your information only.
- 6. The following information is for your information only.

- 7. The following information is for your information only.

Item	Value
Item	Value
Item	Value

- 8. The following information is for your information only.

- 9. The following information is for your information only.
- 10. The following information is for your information only.

- 11. The following information is for your information only.

- 12. The following information is for your information only.

General Notes

- 1. The following information is for your information only.
- 2. The following information is for your information only.

- 3. The following information is for your information only.

4. חישוב התסכון: (הכריזה מחימת לנפח הנזקה של 9000 בלי רכב ליטמה).

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

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

סוג הרכב	מספר הנוסעים	מסלול בנפח התנועה	(2) / (3)
אוטובוס	35	8.1%	2.8
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0
שדר ורכב משאית	1	24.5%	0.2
מוניות	6	16.1%	1.0

5.0 - מספר הנוסעים למכונית.

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

התסכון בשניות:		זמן הנסיעה בשניות במהירויות הבאות		
(2)-(3)	(1)-(3)	(3)	(2)	(1)
		75 קמ"ש	57 קמ"ש	58 קמ"ש
6	14	48	54	62

ד. מספר השעות הנחשבות ביטמה:

ב-14 שעות היטמה הקטנות (או 85% מנפח התנועה) התסכון בזמן הנסיעה למכונית לק"מ הוא 14 שניות.

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

סה"כ השעות הנחשבות ליטמה יהיה (לפי 300 ימים בשנה):

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

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

בעוד שמספר השעות הנחשבות לפי נפח תנועה של 9000 בלי רכב ליטמה מגיע

ל-37,296.

תכנית ההרחבה

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

ובאנחה של שיעור גידול של 6,3% בקילומטריז' הבין-עירוני.

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

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7965	8467	9000

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		מספר החנות 1964	אומדן ל"מ באלפי ר'	האורך ב"מ	מספר י"ג	מספר הכביש
	5,600	6,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
600						6,250		1.5	10	12
	600					6,680		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,676		6.1	13	
			880			7,914		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				680		10,945		2.2	3	
				680		11,355		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,308		10.0	4	21
		2,680				7,246		6.7	2	24
		280				7,359		0.7	1	112
600	7,800	13,680	10,120	1,560	33,780			56.4	2"ה	

בב"שים חדשים

(א"פ / %)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/6</u>	<u>1966/7</u>	אומדן (באלפי ר"ל)	האורך במ"ס	שם המקום
		5,000	5,000	1,000	11,000	35.0	ת"א-אשדוד
			3,000	3,000	6,000		גחה-גלילות-רעננה
			4,000	4,800	8,800		סדום - אילת
		5,000	5,000	5,000	15,000	36.0	חדרה-חיפה
	2,800				2,800		חצב-נחיה
				1,000	1,000		קרד - צפ
-	2,800	10,000	17,000	15,400	45,200		סח"ב

טיכום תכנית פיתוח כבישים

(ג' א"י)

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

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

(xx) חונה שקצב הגידול בגובה התנועה בעורקים הראשיים של עמק הירדן גבוה מהממוצע הארצי ובהתאם לכך הוגדל האומדן להרחבות, סה"כ האומדן להרחבות (כולל הרזרבה) מבוסס על קצב גידול שנתי שנע בין 6% ל-11%.

(xxx) יש מקום להגדיל שהידועות כיום על סלילה חדשה בסוף תקופת החומש הן לוקות בחסר. משום כך נלקחה רזרבה מיוחדת לשנתיים האחרונות של התכנית.

(xxxx) בתכנית לא נלקחו בחשבון עבודות כבישים מניפוקים סוציאליים, בטחוניים, עבודות למניעת נזקי שטפונות, למניעת תאונות וכד'. רזרבה זו באה לכסות עבודות מסוג זה.

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

(2)

	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Wheat	1,000,000	1,200,000	1,100,000	1,300,000	1,400,000	1,500,000
Barley	500,000	600,000	550,000	650,000	700,000	750,000
Oats	300,000	350,000	320,000	380,000	400,000	420,000
Rye	100,000	120,000	110,000	130,000	140,000	150,000
Triticum	200,000	250,000	220,000	280,000	300,000	320,000
Other grains	100,000	120,000	110,000	130,000	140,000	150,000
Total	2,200,000	2,620,000	2,300,000	2,770,000	2,980,000	3,140,000
Wheat	1,000,000	1,200,000	1,100,000	1,300,000	1,400,000	1,500,000
Barley	500,000	600,000	550,000	650,000	700,000	750,000
Oats	300,000	350,000	320,000	380,000	400,000	420,000
Rye	100,000	120,000	110,000	130,000	140,000	150,000
Triticum	200,000	250,000	220,000	280,000	300,000	320,000
Other grains	100,000	120,000	110,000	130,000	140,000	150,000
Total	2,200,000	2,620,000	2,300,000	2,770,000	2,980,000	3,140,000

- (a) The above figures are based on the best available information and are subject to revision.
- (b) The above figures are based on the best available information and are subject to revision.
- (c) The above figures are based on the best available information and are subject to revision.
- (d) The above figures are based on the best available information and are subject to revision.

תחזית הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני

הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני נעשתה בדרך עקיפה וזאת מחוטר מדויק יסודית לקביעתו. הוא נאמד ע"י מציאת קשר בין שיעור הגידול בכלי הרכב לבין שיעור הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בתקופות מקבילות.

<u>1963</u>	<u>1962</u>	<u>1961</u>	
1,212	1,067	1,000	הקילומטרו' הבין-עירוני באלפי ק"מ (לא כולל אופנועים וקטנועים)
11.5%	8.7%	-	% הגידול
96,518	81,277	62,733	כלי הרכב המנועיים (לא כולל אופנועים וקטנועים)
18.8%	18.3%	-	% הגידול

התקבל שהיחס בין % הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני ל- % הגידול במספרת כלי הרכב ב-1962 היה 0,48 ואילו ב-1963 הוא היה 0,61. לצורך הערכת הגידול בקילומטרו' הבין-עירוני בחמש השנים הבאות הונה שיטטר היחס של 0,61 בינו לבין הגידול במספרת כלי הרכב.

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

<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	<u>1965/66</u>	<u>1964/65</u>	
120,0	110,0	100,0	90,0	80,0	70,0	1. מכוניות פרטיות
5,2	4,8	4,5	4,1	3,8	3,4	2. אוטובוסים
2,8	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	3. מוניות
50,6	46,5	42,6	39,0	36,0	33,0	4. משאיות
<u>2,7</u>	<u>2,5</u>	<u>2,4</u>	<u>2,2</u>	<u>2,1</u>	<u>1,9</u>	5. רכב מיוחד
161,5	166,6	152,2	138,0	124,5	110,9	סה"כ
8,9%	9,5%	10,3%	10,8%	12,3%	-	% גידול

שיעור הגידול הממוצע לפטר התקופה: 10.4%

בהתאם להנחה לעיל שיטטר היחס בין שיעור גידול כלי הרכב המנועיים לשיעור גידול הקילומטרו' הבין-עירוני (0,61) מתקבל שהגידול בקילומטרו' הבין-עירוני יגדל בחמש השנים בממוצע ב-6,3% לשנה.

ראוי להזכיר כאן שאומדן זה מראה על ירידה נכרת בגידול הקילומטרו' הבין-עירוני שהגיע בשנת 1963 ל-11,5%. ירידה זו נובעת בעקרה כתוצאה מהקטנה קצב הגידול של מכוניות פרטיות, וזאת כתוצאה מהנחה של גידול של 3% בתארוכת הפרטיות. קצב הגידול של אלו הגיע בשנים האחרונות לשיעור שגב בין 20% ל-30% לשנה, בעוד שלמי התחזית שלקיל ינוק שיעור הגידול בקצב של כ-12% לשנה.

האומדנים הנ"ל הנם ממוצעים ארציים וברור שאינם צריכים להיות תואמים את התפתחות הקילומטרו' הבין-עירוני בעורקי התחבורה שונים וכאזורים שונים. מחוטר נחוצים מפורטים יותר התבססה עליהם התוכנית עם כל המגבלות שהם שומנים בחובתם.

שיקום כבישים וחרבתם (ל- 6-7 מטר)

בדיקת הכדאיות הכלכלית לשיקום כבישים נעשתה על בסיס סקר מצב הכבישים שהוכן על ידי מע"צ בקיץ 1963 ועל סמך סקור שנערך באר"ב לטיי נקבע שיפור החסכון בהוצאות התפעול של כלי רכב כהוצאה ששיקום הכביש.

הונה שבישים שסורבו בסקר כ-2, ג'2; ו-ד' (שלוש הדרכות הנמוכות ביותר שהיו שם דרכות שיש לפיהן מונחה רשת הכבישים) יגיעו למצב הסקביל למצב של *Loose surface* *Loose surface* סקר שנערך באר"ב. לבני כ-20% מהם הונה ששיפור ע"י ריבוד והיקונים יסודיים במסגרת הקצב החזקת כבישים יחסון את הצורך בשיקום יסודי של הכביש. טוב זה של שיפור מוערך כ-7-6 ל"י למטר בהוצאה ל-30-35 ל"י למטר בעבודות שיקום.

חישוב החסכון בהוצאות תפעול כלי הרכב:

להלן טבלה המראה את החסכון בהוצאות התפעול של משאיות וכלי רכב אחרים כפי שהתקבל מהסקר שנערך באר"ב. המעבר מביט המוגדר כ- *Loose surface* לכביש אספלט במצב טוב בעל שני גומינים. לבני משאית חוטב החסכון ביהם למחירות נסיעה של 38 מיל בשיעור שבין 0 ל-3 מעליות ואילו לבני כלי רכב אחרים חוטב החסכון *שיפור* למחירות נסיעה של 44 מיל לשעה ובאותו שיעור. הוצאות התפעול של הרכב שהתחפזה למצב מטפה אספלט כ-2'2 (ראה פירוט בעבודה המתייחסת להחזקת כבישים) לק"מ ונחונות באגורות:

ה ח ס כ ו				הוצאות התפעול				% החסכון	
מכ"מ	אוסו-בומים	משאיות מוניות	מכ"מ	אוסו-בומים	משאיות מוניות	מכ"מ	אוסו-בומים	כלי רכב אחרים	משאיות
0.40	0.61	0.25	0.43	1.83	3.75	1.16	3.17	21.6	12.6
0.31	1.90	0.71	2.89	0.47	2.91	1.08	4.42	60.4	65.3
1.48	0.33	0.12	0.25	4.44	1.05	0.39	0.79	27.6	31.8
	3.24	1.15	2.84		5.72	3.45	7.52	33.3	33.3
2.19	6.28	2.23	6.05						
50.5%	8.4%	9.8%	31.3%						
1.11	0.53	0.22	1.69						

(1) = סה"כ

(2) = הרכב התנועה ב-2

(3) = (1) x (2)

מכוס שורה מס' (3) הנו 3.75 אגורות וזהו החסכון בהוצאות התפעול למכוניות הסוקללת כהרכב התנועה לק"מ.

(*) מכוניות פרטיות מוללות רכב טמחרי.

החסכון לשנה (300 ימים) למכוניות שסוקללת לק"מ נסיעה יהיה:

11.25 ל"י - 300x0,0375

ה ח ס כ ו

אומדני ההשקעה לבני כל קטע כביש נלקחו מהכביש החופש של מע"צ למיחות רשת

הכבישים. אומדנים אלו אינם כוללים הוצאות תכנון, מדידות ומיקוח המהווים כ-10% מההשקעה הישירה. כמו כן יש להוסיף על ההשקעה כ-5% הוצאות בלתי צפויות. מאידך יש להפחית כ-5% מההשקעה, שהם אומדן למרכיב מסי העקיסין, כאשר בודקים את כדאיות השיקום למסק. מכאן סה"כ נוסף 10% על אומדן ההשקעה הישירה.

חישוב הכנסות

להלן טבלה המראה את אומדני ההשקעה, את חוצאות הפחת (מחושב ל-40 שנה) והריבית (6%), את מספר המכונות המשוקללות בהרכב התנועה שהתכונן לגביהן (לפי 11.25 ל"י לשנה למכונת לק"מ) יצריק את ההשקעה, ואת נפחי התנועה ב-1964 שבקצב גידול של 6,3% בקילומטרון הבין-עירוני יצריקו את השיקום בשנים הבאות:

נפח התנועה בשנה 1964 שיצריק השיקום בשנים הבאות:						נפח התנועה שיכסה את הפחת והריבית	שחם ורביית לשנה	(2) (1) 10%+	(1) חוצאות ישירה
1970/71	1969/70	1968/9	1967/8	1966/7	1965/6				
532	565	601	639	679	722	767	9,200	110,000	100,000
798	848	901	958	1018	1082	1150	13,800	165,000	150,000
1069	1138	1208	1284	1365	1451	1542	18,500	220,000	200,000
1335	1419	1508	1603	1704	1811	1925	23,100	275,000	250,000
1599	1700	1807	1921	2042	2171	2308	27,700	330,000	300,000
1865	1983	2108	2241	2382	2532	2692	32,300	385,000	350,000
2132	2286	2409	2561	2722	2893	3075	36,900	440,000	400,000

להלן רשימת קטעי הכבישים שישוקמו במסגרת תכנית תחומית לפי השנה בה תבוצע העבודה ובהתאם לקריטריונים שבקבעו לקילו: (באלפי ל"י)

70/71	69/70	68/9	67/8	66/7	נפח התנועה 1964-3	אומדן לק"מ באלפי ל"י	סה"כ ק"מ	קט"מ ק"מ	מספר חפצות	מספר חכמים
				2,870		287282	10,0		13	11
				1,636		287	5,7		4	12
				86		287	0,3		5	
				486		287	1,7		6	
				115		230	0,5		7	
				1,081		230	4,7		15	
				480		230	2,0		19	
				437		230	1,9		20	
				1,265		230	5,5		9	13
				1,702		230	7,4		10	
				414		230	1,6		11	
			2,139			230	9,3		12	
				603		287	2,1		6	15
3,444						287	12,0		9	16
				2,645		230	11,5		2	23
				574		287	2,0		3	24
				287		287	1,0		4	
				1,435		287	5,0		5	
2,009						287	7,0		9	
287						287	1,0		10	

1. The first part of the report is a summary of the work done during the year. It is a brief statement of the results of the work, and is intended to give a general impression of the progress made. It is not a detailed account of the work, but a summary of the main results. It is intended to be read by those who are not directly concerned with the work, but who are interested in the progress of the work.

No.	Name	Age	Sex	Religion	Marital Status	Occupation	Income	Assets	Liabilities	Net Worth
1	John Doe	35	M	Protestant	Married	Teacher	\$12,000	\$10,000	\$2,000	\$8,000
2	Jane Doe	32	F	Catholic	Married	Homemaker	\$12,000	\$10,000	\$2,000	\$8,000
3	John Smith	45	M	Protestant	Married	Engineer	\$15,000	\$12,000	\$3,000	\$12,000
4	Jane Smith	42	F	Catholic	Married	Homemaker	\$15,000	\$12,000	\$3,000	\$12,000
5	John Brown	55	M	Protestant	Married	Retired	\$10,000	\$8,000	\$2,000	\$6,000
6	Jane Brown	52	F	Catholic	Married	Homemaker	\$10,000	\$8,000	\$2,000	\$6,000
7	John White	65	M	Protestant	Married	Retired	\$8,000	\$6,000	\$2,000	\$4,000
8	Jane White	62	F	Catholic	Married	Homemaker	\$8,000	\$6,000	\$2,000	\$4,000

The second part of the report is a detailed account of the work done during the year. It is a statement of the results of the work, and is intended to give a general impression of the progress made. It is not a summary of the main results, but a detailed account of the work. It is intended to be read by those who are directly concerned with the work, but who are not interested in the progress of the work.

No.	Name	Age	Sex	Religion	Marital Status	Occupation	Income	Assets	Liabilities	Net Worth
9	John Black	75	M	Protestant	Married	Retired	\$6,000	\$4,000	\$2,000	\$2,000
10	Jane Black	72	F	Catholic	Married	Homemaker	\$6,000	\$4,000	\$2,000	\$2,000
11	John Green	85	M	Protestant	Married	Retired	\$4,000	\$2,000	\$2,000	\$0
12	Jane Green	82	F	Catholic	Married	Homemaker	\$4,000	\$2,000	\$2,000	\$0
13	John Gray	95	M	Protestant	Married	Retired	\$2,000	\$1,000	\$1,000	\$0
14	Jane Gray	92	F	Catholic	Married	Homemaker	\$2,000	\$1,000	\$1,000	\$0
15	John Blue	105	M	Protestant	Married	Retired	\$1,000	\$500	\$500	\$0
16	Jane Blue	102	F	Catholic	Married	Homemaker	\$1,000	\$500	\$500	\$0
17	John Red	115	M	Protestant	Married	Retired	\$500	\$250	\$250	\$0
18	Jane Red	112	F	Catholic	Married	Homemaker	\$500	\$250	\$250	\$0
19	John Purple	125	M	Protestant	Married	Retired	\$250	\$125	\$125	\$0
20	Jane Purple	122	F	Catholic	Married	Homemaker	\$250	\$125	\$125	\$0

					מס' התנועה 1964-3	אומדן לק"מ במל"י	מ"מ כ"פ	מק"מ מ"מ	מס' התפע	מס' הכביש
70/71	69/70	68/9	67/8	66/7						
				230		230	1,0		2	31
				460		230	2,0		3	
				1,360		230	6,0		4	
1,364						173	8,0		5	
				4,071		345	11,8		5	32
				230		230	1,0		10	
				631		267	2,2		3	41
				2,182		267	7,5		5	
			574			267	2,0		8	
	1,073					173	6,2		4	71
2,076						173	12,0		1	72
2,145						173	12,4		4	73
				2,001		230	8,7		2	81
				2,990		230	13,0		3	
				3,822		113	31,5		1	83
				778		173	4,5		4	
	3,028					173	17,5		1	86
				1,851		113	16,1		2	87
				430		267	1,5		1	103
				430		267	1,5		2	
				267		267	1,0		1	104
				690		345	2,0		1	111
				345		345	1,0		2	
				506		230	2,2		2	112
692						173	4,0		2	121
				3,157		267	11,0		3	
						173	4,0		1	126
		1,027		1,070		345	3,1		2-3	142
				488		267	1,7		1	161
	2,095					267	7,3		1	162
				1,234		267	4,3		2	242
				414		230	1,8		1	327
12,037	6,196	1,027	2,713	45,548			302,2			3"ה

DATE	TIME	WIND	TEMP	REL. HUM.	SEA	WAVE	WIND	TEMP	REL. HUM.	SEA	WAVE
10/1	0		21.1	85			0.1				
10/1	1		21.1	85			0.1				
10/1	2		21.1	85			0.1				
10/1	3		21.1	85			0.1				
10/1	4		21.1	85			0.1				
10/1	5		21.1	85			0.1				
10/1	6		21.1	85			0.1				
10/1	7		21.1	85			0.1				
10/1	8		21.1	85			0.1				
10/1	9		21.1	85			0.1				
10/1	10		21.1	85			0.1				
10/1	11		21.1	85			0.1				
10/1	12		21.1	85			0.1				
10/1	13		21.1	85			0.1				
10/1	14		21.1	85			0.1				
10/1	15		21.1	85			0.1				
10/1	16		21.1	85			0.1				
10/1	17		21.1	85			0.1				
10/1	18		21.1	85			0.1				
10/1	19		21.1	85			0.1				
10/1	20		21.1	85			0.1				
10/1	21		21.1	85			0.1				
10/1	22		21.1	85			0.1				
10/1	23		21.1	85			0.1				
10/1	24		21.1	85			0.1				
10/1	25		21.1	85			0.1				
10/1	26		21.1	85			0.1				
10/1	27		21.1	85			0.1				
10/1	28		21.1	85			0.1				
10/1	29		21.1	85			0.1				
10/1	30		21.1	85			0.1				
10/1	31		21.1	85			0.1				
10/1	32		21.1	85			0.1				
10/1	33		21.1	85			0.1				
10/1	34		21.1	85			0.1				
10/1	35		21.1	85			0.1				
10/1	36		21.1	85			0.1				
10/1	37		21.1	85			0.1				
10/1	38		21.1	85			0.1				
10/1	39		21.1	85			0.1				
10/1	40		21.1	85			0.1				
10/1	41		21.1	85			0.1				
10/1	42		21.1	85			0.1				
10/1	43		21.1	85			0.1				
10/1	44		21.1	85			0.1				
10/1	45		21.1	85			0.1				
10/1	46		21.1	85			0.1				
10/1	47		21.1	85			0.1				
10/1	48		21.1	85			0.1				
10/1	49		21.1	85			0.1				
10/1	50		21.1	85			0.1				
10/1	51		21.1	85			0.1				
10/1	52		21.1	85			0.1				
10/1	53		21.1	85			0.1				
10/1	54		21.1	85			0.1				
10/1	55		21.1	85			0.1				
10/1	56		21.1	85			0.1				
10/1	57		21.1	85			0.1				
10/1	58		21.1	85			0.1				
10/1	59		21.1	85			0.1				
10/1	60		21.1	85			0.1				
10/1	61		21.1	85			0.1				
10/1	62		21.1	85			0.1				
10/1	63		21.1	85			0.1				
10/1	64		21.1	85			0.1				
10/1	65		21.1	85			0.1				
10/1	66		21.1	85			0.1				
10/1	67		21.1	85			0.1				
10/1	68		21.1	85			0.1				
10/1	69		21.1	85			0.1				
10/1	70		21.1	85			0.1				
10/1	71		21.1	85			0.1				
10/1	72		21.1	85			0.1				
10/1	73		21.1	85			0.1				
10/1	74		21.1	85			0.1				
10/1	75		21.1	85			0.1				
10/1	76		21.1	85			0.1				
10/1	77		21.1	85			0.1				
10/1	78		21.1	85			0.1				
10/1	79		21.1	85			0.1				
10/1	80		21.1	85			0.1				
10/1	81		21.1	85			0.1				
10/1	82		21.1	85			0.1				
10/1	83		21.1	85			0.1				
10/1	84		21.1	85			0.1				
10/1	85		21.1	85			0.1				
10/1	86		21.1	85			0.1				
10/1	87		21.1	85			0.1				
10/1	88		21.1	85			0.1				
10/1	89		21.1	85			0.1				
10/1	90		21.1	85			0.1				
10/1	91		21.1	85			0.1				
10/1	92		21.1	85			0.1				
10/1	93		21.1	85			0.1				
10/1	94		21.1	85			0.1				
10/1	95		21.1	85			0.1				
10/1	96		21.1	85			0.1				
10/1	97		21.1	85			0.1				
10/1	98		21.1	85			0.1				
10/1	99		21.1	85			0.1				
10/1	100		21.1	85			0.1				

המסור לעיל חרי שלגבי כ-20 סחכבישים שמוצע לסקט עדיף לבצע עבודות
החזקה יסודיות. מאחר ויתם החוצאה בין עבודות אלו לעבודות השיקום הן בסדר
גודל של 5:1 חרי שקל כל הורדה על מליון ל"י סחכוכית חנ"ל יס להוסיף 0,2 מ"ל
להקציב אחזקה כבישים.

בהתאם לכך ישוקמו במקום 302,2 ק"מ רק ב-240 ק"מ והחוצאה לכך סחכוכ
בכ- 54,0 מליון ל"י (במקום 67,58 מליון ל"י) לפי האחחלקות הסוערת הבאה:

(במליוני ל"י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	<u>סח"ב</u>
10,0	5,0	1,0	2,0	58,0	54,0

הוצאת כבישים - חוסמת מסלול

נתונים והנחות:

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

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

מכוניות גומעים	57,0 קמ"ש
אוטובוסים	61,0 "
מוניות	62,5 "
- המהירות הממוצעת למכוניות המשוקללת בנפח התנועה של סוגי כלי רכב אלו בחלק זה של היממה הנח 58 קמ"ש.
8. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל 4 נתיבים היא 75 קמ"ש.
9. מהירות הנסיעה הממוצעת למכוניות בכביש בעל שני נתיבים ב-10 שעות הלילה היא 67,0 קמ"ש ומגיעה ל-75 קמ"ש בכביש בעל ארבעה נתיבים.
10. התכנון למסך כתוצאה מההרחבה הוא לגבי זמן גומעים בלבד. הדרך של שעה נוספת נאמד ב-0,86 ל"י - נתון המקובל בבדיקות כדאיות של מע"צ.
11. ההשקעה הישירה הדרושה לחוסמת מסלול לק"מ כביש נאמדה ב-380,000 ל"י. מזה יש להוריד 5% מסי עקמין כדי לקבל את ההשקעה הישירה למסך, ולחוסף 10% הוצאות תכנון ומיקוח ו-5% להוצאות שאינן נראות מראש.

בדיקת הכדאיות

1. ההשקעה למסך לק"מ הרחבה (ראו סעיף 11): 385,000 ל"י.
2. בהנחה שההשקעה מתחלה לאחר 40 שנה, ובאמצעה של שיעור ריבית בגובה של 8% תחילה ההוצאה השנתית 32,300 ל"י = $385,000 \times 0,0839$ (ל"י).
3. מספר השעות הנחשבות בזמן גומעים שיצוין ההשקעה הוא:

$$37,556 = 32,300 \times 0,86 \text{ ל"י}$$

4. חישוב החסכון: (הכדיקה מתייחסת לנפח תנועה של 9000 כלי רכב ליטמה).

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

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

סוג הרכב	מספר הנוסעים	מסלול בנפח התנועה	(1) x (2)
אוטובוס	38	8.1%	2.8
מכוניות נוסעים	2	51.3%	1.0
סנדר ורכב מסחרי	1	24.5%	0.2
מוניות	6	16.1%	1.0

5.0 - מספר הנוסעים למכונית.

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

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

ד. מספר השעות הנחסכות ביטמה:

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

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

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

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

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

בעוד שמספר השעות הנחסכות לפי נפח התנועה של 9000 כלי רכב ליטמה מגיע

ל- 37,296.

תכנית ההרחבה

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

ובאנחה של שיעור גידול של 6.3% בקילומטרו' הבין-עירוני.

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

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65
6238	6631	7049	7493	7965	8467	9000

THESE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE
 EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF
 REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH
 POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION.

TEMPERATURE (°C)	INITIAL CONCENTRATION OF H ₂ O ₂ (M)	INITIAL CONCENTRATION OF KI (M)	INITIAL RATE OF REACTION (M/LIT/SEC)
20	0.01	0.01	0.0001
30	0.01	0.01	0.0002
40	0.01	0.01	0.0004
50	0.01	0.01	0.0008
60	0.01	0.01	0.0016

THE ABOVE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION.

TEMPERATURE (°C)	INITIAL CONCENTRATION OF H ₂ O ₂ (M)	INITIAL CONCENTRATION OF KI (M)	INITIAL RATE OF REACTION (M/LIT/SEC)
20	0.01	0.01	0.0001
30	0.01	0.01	0.0002
40	0.01	0.01	0.0004
50	0.01	0.01	0.0008
60	0.01	0.01	0.0016

THE ABOVE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION. THE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION. THE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION.

THE ABOVE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION. THE DATA WERE OBTAINED FROM A STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION.

CONCLUSION

THE DATA OBTAINED FROM THE STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION INDICATE THAT THE RATE OF REACTION INCREASES WITH INCREASING TEMPERATURE.

THE DATA OBTAINED FROM THE STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION INDICATE THAT THE RATE OF REACTION INCREASES WITH INCREASING TEMPERATURE.

THE DATA OBTAINED FROM THE STUDY OF THE EFFECT OF TEMPERATURE ON THE RATE OF REACTION OF HYDROGEN PEROXIDE WITH POTASSIUM IODIDE IN AQUEOUS SOLUTION INDICATE THAT THE RATE OF REACTION INCREASES WITH INCREASING TEMPERATURE.

בהתאם לכך התקבלה התכנית הבאה:

1970/71	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67		נפח התנועה 1964	אומדן לק"מ באלפי לי	האורך בק"מ	מספר 197	מספר הכביש
	5,600	6,000	6,000			4,300	17,600	16.0	2-3	1
600						6,250		1.5	10	12
	600					6,600		1.5	11	
	800					6,792		2.0	12	
			3,240			7,876		6.1	13	
				960		7,914		2.2	1	13
	800					6,946		2.0	2	
				660		10,945		2.2	3	
				680		11,355		1.7	3	15
		720				7,319		1.8	4	
		4,000				7,306		10.0	4	21
		2,680				7,245		6.7	2	24
		280				7,356		0.7	1	112
600	7,600	13,680	10,120	1,560	33,760			56.4	סה"כ	

בכישים חדשים

(ב' א/י)

<u>1970/71</u>	<u>1969/70</u>	<u>1968/69</u>	<u>1967/68</u>	<u>1966/67</u>	אוהדן (באלפי י"ט)	חאורן בכ"מ	שם הכביש
		5,000	5,000	1,000	11,000	35.0	ח"א-אשדוד
			3,000	3,600	6,600		בחה-גליליות-דקונה
			4,000	4,800	6,800		סרוס - אילת
		5,000	5,000	5,000	15,000	36.0	הדרה-חיפה
	2,800				2,800		חצב-נתיבה
				1,000	1,000		פרד - צמח
-	2,800	10,000	17,000	15,400	45,200		סה"כ

סיכום תכנית פיתוח כבישים

(מ"ל ש"ח)

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

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

(x)

הוצא שקבב הגידול בנתח התנועה בעורקים הראשיים של המנהל גבוה מהממוצע הארצי ובהתאם לכך הוגדל האומדן להרחבות. סה"כ האומדן להרחבות (כולל הרזרבה) מבוטא על קצב גידול שנתי של 6% ל-11%.

(xx)

יש מקום להניח שהירידה כיום על פלילה חדשה בסוף תקופת החומש הן לוקות בהסר. משום כך נלקחה רזרבה מיוחדת לשנהיים האחרונות של התכנית.

(xxx)

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

(xxxx)

(1) 4. 2. 2.

[illegible]

1. The first of these is the fact that the
2. second of these is the fact that the
3. third of these is the fact that the
4. fourth of these is the fact that the
5. fifth of these is the fact that the
6. sixth of these is the fact that the
7. seventh of these is the fact that the
8. eighth of these is the fact that the
9. ninth of these is the fact that the
10. tenth of these is the fact that the

18/2/14

7.65

תקציב מדינת ישראל לשנת 1965/66 - 1966/67

הכנסות 4-1 : 130 ק"ח
 : 350,000 ש"ח
 : 45.5
 : 15.5
 : 7.65
 : 10.5
 : 130 ק"ח
 : 350,000 ש"ח
 : 45.5
 : 15.5
 : 7.65
 : 10.5

הוצאות - 1965/66 - 1966/67

(הוצאות על פי התקציב - 1000 ש"ח)

(2, 1, 1)

הוצאות על פי התקציב

488 ק"ח : 200,000 ש"ח

הוצאות על פי התקציב

280 ק"ח : 200,000 ש"ח

7.65

7.65

7.65

הוצאות

(הוצאות על פי התקציב - 1000 ש"ח)
 : 1000 ש"ח
 : 1000 ש"ח
 : 1000 ש"ח
 : 1000 ש"ח

191.5

19.0

210.5

10.5

221.0

20.0

241.0

הוצאות על פי התקציב - 1000 ש"ח

10% : 123

5% : 50

5% : 50

(4 : 1) : 4

הוצאות על פי התקציב : 48

134.5

13.5

148.0

7.5

155.5

170.0

הוצאות על פי התקציב - 1000 ש"ח

10% : 123

50

5% : 50

(3 : 1) : 3

הוצאות על פי התקציב : 34.0

48.0

34.0

המחיר של המוצר הנמכר

$$1 \times 82.0 : 2 = 41$$

המחיר של המוצר

205.0

1965/70
43.0

1967/9
48.0

1967/8
43.0

1966/7
42.0

1965/6
34.0

מדינת ישראל
משרד התחבורה

לשכת המנהל הכללי

ירושלים
בטבת תשכ"ה
15 בדצמבר 1964

25/1/5/1/2

אל: אגף התקציבים

מאת: סגן מנכ"ל בכיר משרד התחבורה

הנדון: עבודות עפר בשנים 63/64, 64/65, 65/66
סמוכין: מכתבכם מס. 18/4/2 מ-22.10.64

להלן בחובים לגבי רכבת ישראל.

שנת 1963/64 :	205,000 מטרים מעוקבים
מחצית ראשונה של 64/65	1,012,000 ממ"ע
תחזית למחצית השניה של 64/65	525,000 ממ"ע
תחזית לשנת התקציב 65/66	800,000 ממ"ע

במידה ויספיקו לבנות את הגשרים, יתכן ויהיה אפשר לבצע כמות בוספת של 600,000 ממ"ע עבודות העפר שבין ק"מ 125 ובין אורון.

לא ניתן להכין כמויות בנפרד לכל רבע שנה.

כמויות העפר כוללות עבודות הפירה המבוצעות במישרין ע"י מח' ההנדסה לנקודות סתימות בתעלות הביקוז לאורך המסילות, וכן עבודות עפר שנוצרו או שיבוצעו מתקציב הפיתוח לבניית קווי מסילה חדשים ושלוחות חדשים.

ב ב ר כ ה

י. באהר

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

מקורות חברת מים בע"מ
המשרד הראשי
 תל-אביב רחוב לינקולן 9
 טל. 36211 • ת.ד. 20128

לכבוד
 מר גרינשפן / אגף הקציבים
 ה א ו צ ר
י ר ו ש ל י מ

17.12.64 תאריך

סמנכס
 מכתבס

סמנו מה/7343

משרד

א.נ.א.

הנדון: עבודות עפר בשנים 1963/4, 1964/5, 1965/6.
 מכתב מס' 18/4/2, מיום 22.10.64

בהשוואה למכתבך הנ"ל הננו להודיעך כי השתדלנו לרכז פרטים בנדון והנתונים
 בטבלה להלן מתאימים להיקף החוזים שנחתמו עם קבלנים המבצעים עבודות עפר, בחקופות
 הנדרשות על ידך.

יתכן כי עצם כצוץ העבודות לא נעשה בדיוק בחקופות שפורטו בטבלה להלן:

שנה	חשוי מסירת עבודות	מ
1963/64	אפריל - מרץ	2,250,000
1964/65	אפריל - ספטמבר אוקטובר - מרץ	900,000 100,000
1965/66	אפריל - מרץ	500,000

בכבוד רב,

פ. מיטקוביץ

מנהל מחלקת מכרזים וחוזים

העתק: מר ט. לאפר - מנהל הפתוח
 מר ש. זלינגר - מנהל יח' הבניה
 מכרזים וחוזים
 מזכירות הבניה.

זכר
 מר גרשון / מר גרשון
 מ ר ג ר
 מ ר ג ר

מנ/מנ

17.12.84

מ.ל.מ.

מנ/מנ: מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ, מנ/מנ, מנ/מנ.
 מנ/מנ מנ/מנ, מנ/מנ, מנ/מנ, מנ/מנ.

מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ
 מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ

מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ

מנ/מנ	מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ	מנ/מנ
מנ/מנ	מנ/מנ - מנ/מנ	000,000,000
מנ/מנ	מנ/מנ - מנ/מנ מנ/מנ - מנ/מנ	000,000 000,000
מנ/מנ	מנ/מנ - מנ/מנ	000,000

מנ/מנ מנ/מנ

מ. מנ/מנ
 מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ מנ/מנ

מנ/מנ: מנ/מנ מנ/מנ - מנ/מנ מנ/מנ
 מנ/מנ מנ/מנ - מנ/מנ מנ/מנ
 מנ/מנ מנ/מנ
 מנ/מנ מנ/מנ

מדינת ישראל

משרד החקלאות, האגף לשמור הקרקע

תל-אביב, ג' בכסלו תשכ"ה

8 בנובמבר 1964

מס' 11

אל: מר ש' גרינשפין, אגף החקציבים, האוצר י-ם

הנדון: עבודות עפר בשנים 1963/4,
1964/5, 1965/6

סמוכין: מכתב 18/4/2 מ-22.10.64

אין אנו מבצעים עבודות עפר עם ציוד
ממשלתי.

כל עבודות העפר נעשות ישירות ע"י
המשקים.

ב ב ר כ ה

נ' גיל
מנהל האגף

קרן קימת לישראל

מינהל פיתוח הקרקע

משרד ראשי: בית הקה"ל - רחביה, ירושלים, ת.ד. 283, טל. 24663

ירושלים ו' בכסלו תשכ"ה
(11.11.64)

מס' 252/בצס

הסניפים:

מפרץ חיפה:

קרית - ת"י
45 ת.ד.
מל. חיפה 71367

חיפה:

רחוב הבנקים 18
ת.ד.
מל. חיפה 51271

צפת:

בית הקה"ל
1157 ת.ד.
מל. צפת 30159

יקנעם:

בית הקה"ל
ת.ד.
מל. יקנעם 218

אשדוד:

משתלת הקה"ל
דאר נע שמשון
מל. אשדוד 278

קרית גת:

פ.ל.ו.ג.ת.
דאר נע לכיש דרום
מל. קרית גת 91359

לכבוד

מר ש. גרינשפון

אגף התקציבים

משרד האוצר

הקרית

ירושלים

א.נ.

הנדון: היקף עבודות הטרקטורים במינהל פיתוח
הקרקע.

סמוכין: - מכחך מס' 18/4/2 מיום 22.10.64

בתשובה למכתבך הנ"ל, הרינו מפרטים להלן את היקף
עבודות הטרקטורים במינהל פיתוח הקרקע לשנת 1963/64 ולחופה
אפריל - אוגוסט 1964:-

1963/64

טרקטורים גדולים	5,572,960.- ל"י
טרקטורים קטנים	1,514,300.- "
ס"ה	<u>7,087,260.- ל"י</u>

1964/65 (5 חודשים-אפריל-אוגוסט 1964)

טרקטורים גדולים	2,984,398.- ל"י
טרקטורים קטנים	935,633.- "
ס"ה	<u>3,920,031.- ל"י</u>

התחזית לשנת התקציב 1965/66 היא עלייה עבודת הטרקטורים
בשיעור של 5-10% בהשוואה לשנת 1964/65.

בכבוד רב,

ש. בן-שמע

מנהל מינהל פיתוח הקרקע



רשות הנמלים בישראל

מסמך: 5538 - 10 - הנ

תל-אביב: כ"ט כסלו תשכ"ה
4 דצמבר 1964

לירי מר גרינשפן

לכבוד
משרד האוצר
אגף התקציבים
הקריה
ירושלים

א. נ.

הנדון: עבודות עפר בשנים 63/64, 64/65, 65/66
סמוכין: מכחך 18/4/2 מיום 22.10.64

הרי להלן הפרטים המבוקשים בהתאם למכחך שבסך, כמפורט:-

נמל אשדוד	נמל אילת	א. לסעיף 1
10,000	8,000	63/64 אפריל-יוני
10,000	-	" - יולי-ספטמבר
10,000	100,000	" - אוקטובר-דצמבר
10,000	180,000	" - ינואר-מרץ
410,000	40,000	64/65 אפריל-יוני
460,000	30,000	" - יולי-ספטמבר
		ב. לסעיף 2
410,000	40,000	64/65 אוקטובר-דצמבר
150,000	30,000	" - ינואר-מרץ
100,000	-	65/66 (כל השנה)

בכבוד רב,



י. קפלן
מהנדס ראשי

בשם ראש אגף הנדסה ופיתוח

Page 10 - 11 - 1955

Page 12 - 13 - 1955

Page 14
Page 15
Page 16
Page 17
Page 18

Page 19 - 20 - 1955

Page 21

Page 22 - 23 - 1955
Page 24 - 25 - 1955

Page 26 - 27 - 1955

Page 28	Page 29	Page 30
Page 31 - 32 - 1955	000,00	000,00
Page 33 - 34 - 1955	000,00	000,00
Page 35 - 36 - 1955	000,00	000,00
Page 37 - 38 - 1955	000,00	000,00
Page 39 - 40 - 1955	000,00	000,00
Page 41 - 42 - 1955	000,00	000,00
Page 43 - 44 - 1955	000,00	000,00
Page 45 - 46 - 1955	000,00	000,00
Page 47 - 48 - 1955	000,00	000,00
Page 49 - 50 - 1955	000,00	000,00
Page 51 - 52 - 1955	000,00	000,00
Page 53 - 54 - 1955	000,00	000,00
Page 55 - 56 - 1955	000,00	000,00
Page 57 - 58 - 1955	000,00	000,00
Page 59 - 60 - 1955	000,00	000,00
Page 61 - 62 - 1955	000,00	000,00
Page 63 - 64 - 1955	000,00	000,00
Page 65 - 66 - 1955	000,00	000,00
Page 67 - 68 - 1955	000,00	000,00
Page 69 - 70 - 1955	000,00	000,00
Page 71 - 72 - 1955	000,00	000,00
Page 73 - 74 - 1955	000,00	000,00
Page 75 - 76 - 1955	000,00	000,00
Page 77 - 78 - 1955	000,00	000,00
Page 79 - 80 - 1955	000,00	000,00
Page 81 - 82 - 1955	000,00	000,00
Page 83 - 84 - 1955	000,00	000,00
Page 85 - 86 - 1955	000,00	000,00
Page 87 - 88 - 1955	000,00	000,00
Page 89 - 90 - 1955	000,00	000,00
Page 91 - 92 - 1955	000,00	000,00
Page 93 - 94 - 1955	000,00	000,00
Page 95 - 96 - 1955	000,00	000,00
Page 97 - 98 - 1955	000,00	000,00
Page 99 - 100 - 1955	000,00	000,00

Page 101 - 102 - 1955

Page 103 - 104 - 1955
Page 105 - 106 - 1955
Page 107 - 108 - 1955

18/2/14

סיוטא מס' 3
7.8.1964

אגף התקציבים
סודי-מנימי

אומדן הצעת התקציב לשנת 1965/66

דברי הסבר לתקציב רגיל - מע"צ

מ"כ 11

יש להניח שבתחילת שנה התקציב הבאה (1965/66) מעבור מע"צ לפיכון הנהלת החשבונות ולהכנסת ניהולי המהיר בביצוע עבודות, זאת במידה ונסיון סיעור בסוף שנה זאת במחוז מע"צ בת"א יוכיח את כדאיות השיטה המוצעת.

בחזקת כבישים

מאחר ובמע"צ לא קיימים טכנודטים בשטח זה, יצאנו מבסיס של התקציב בשנת 1964/65. עקר הגידול בתקציב החזקת כבישים נובע מהעולה סגירת האפסנאות והשיכתה ליחידה המכסה עצמה מהכנסות. תקציבה האפסנאות בסך של כ-0.4 מ"ל יועבר לתחזקת כבישים חן משום הצורך בהגדלת השתתפות עבודות הכבישים בחוצאות האפסנאות והן כחמריץ לסגירת היחידה.

יחידת הגידול נובעת הן מהגדלת רשת הכבישים כחוצאת ממלילת כבישים חדשים ודחפת כבישים קיימים, ומעליה משוערת של כ-7% בקילומטראז' הבין קירוני.

הכנסות מהכנון ותחזקת בחקמה בנינים

התעריף שמע"צ גובה כיום עבור הכנון ותחזקת בחקמה בנינים הוא 11% מערך המבנה. הכוונה בהגדלת ההכנסות היא להתאים את גובה התעריף לשעור ריאלי כך שיכסה את ההוצאות חוץ מאשר את ההוצאות לשרותים שונים שעל מע"צ לבצע ללא חסלוס (בגובה של כרבע מ' ל"י).

הגדלת ההכנסות תחייב הגדלת ההשתתפויות של המשרדים השונים עבורם יבצע מע"צ את העבודות.

הכנסות בשרות אפסנאות

האפסנאות במע"צ הנה אחת מהחידות מסוג זה במשרדי הממשלה שאינה מתנהלת כייחידה סגורה. הכוונה בהגדלת ההכנסות ב-0.4 מ' ל"י היא לתפוך יחידה זו ליחידה סגורה ע"י הגדלת היקף מקבלי השרות: משרדי הממשלה האחרים והעבודות שבביצוע מע"צ.

סיוטת מס' 3

7.8.64

אגף התקציבים

סודי-סניט

דבריו המפורסמים לטובת 1965/66

דבריו המפורסמים לתקציב מחוז - כבישים

ראוי לציין שהתקציב המוצע המפורק בזה הינו מחזית ולא תכנית וכחמאס
לכך הוא מוקף לתקציב 1965/6 כפי שמופיע בתכנית מס' סניט.

שלושים מליון ל"י תקציב לטובת 1965/6 הינם תקציב נטו. תקציב ברוטו
יתיה בטך של כ-35 מ"ל בהנחה שהשתתפות הקרן למניעת האובדות דרכים תגיע
לכ-2.5 מ"ל ל"י והשתתפות עיריות ומועצות מקומיות לכ-0.5 מ"ל ל"י.

בהנחה שכל עבודות שהוצענה בשנה זו נכללת בתכנית הבנק העולמי או
תאשרנה על ידו, תגיע השתתפות הבנק העולמי בתקציב (כחלואה) לכ-14.0 מ"ל ל"י.

מח"כ החלואה מהבנק העולמי מסתכם בכ-68.0 מ"ל ל"י, מתוכם 62.1 מ"ל ל"י
לתכנית סלילה ושיקום כבישים. יתרה החלואה במוף שנת התקציב 1965/6 לתכנית
סלילה ושיקום כבישים מסתכם בכ-16 מ"ל ל"י.

18/2/74
1/10/74
ע.י.

סיוטת מס' 3
7.8.64

מס' התקציבים
110-111

אומדן הוצאות תקציב לשנת 1965/66
דברי הסדר לתקציב פחות - בבישים

ראוי לציין שהתקציב המוצע המפורק בזה הינו תאזית ולא תכנית ובחמאם
לכך הוא חופף לתקציב 1965/6 כפי שמופיע בתכנית מס' שניה.

שלושים מליון ל"י תקציב לשנת 1965/6 הינם תקציב נסד. תקציב ברוטו
יהיה בסך של כ-33 מ' ל"י בהנחה שהשתתפות הקרן למניעת האוננות דרכים תגיע
לכ-2.5 מ' ל"י והשתתפות קרירות ומועצות מקומיות לכ-0.5 מ' ל"י.

בהנחה שכל עבודות שתוכננה בשנה זו וכללה בתכנית הבנק העולמי או
תאורגנה על ידו, תגיע השתתפות הבנק העולמי בתקציב (כחלואה) לכ-14.0 מ' ל"י.

סה"כ המלוואה מהבנק העולמי בסתכס ככ-68.0 מ' ל"י, מתוכם 62.1 מ' ל"י
לתכנית סלילה ותיקום כבישים. יתרה מהלואה בסוף שנה התקציב 1965/6 לתכנית
סלילה ותיקום כבישים תסתכס בכ-10 מ' ל"י.

18/2/64

סיומת מס' 1
1964-1965
7.8.1964

מגף התקציבים
סדרה-מנייה

הוצעת תקציב לשנת 1965/66

34/11

דברי הסבר / מקרה מיוחד - כחול

מסמך פנימי

דברי הסבר לפיתוח בביטוי 1965/66

אמנתה... ראוי לציין שהתקציב המוצע...
תכנית דברתהם לכך הוא חובף לתקציב 1965/6 כפי שמופיע בתכנית המס' מנייה.
עלושים מליון ל"י תקציב לשנת 1965/6 הינם תקציב גסו. התקציב ברוטו
יהיה בסך של כ-35 מ' ל"י בהנחה שהשתתפות הקרן לסניקים מאונות דרכים
הגיע לכ-2.5 מ' ל"י והשתתפות עיריות ומקצות מקומיות לכ-0.5 מ' ל"י.

בהנחה שכל התכניות שמוצעות בשנה זו נכללות בתכנית הבנק העולמי או
מאונות על ידו, הגיע השתתפות הבנק העולמי בתקציב (כחלואה) לכ-1.0 מ' ל"י.

סה"כ המלווה מתבנק העולמי מתחכם בכ-39.0 מ' ל"י, מתוכם 32.1 מ' ל"י
לתכנית סלילה ושיקום בביטויים. יתרה החלואה בסוף שנה התקציב 1965/6 לתכנית סלילה
ושיקום בביטויים מתחכם בכ-1.6 מ' ל"י.

הגלגל 6
1964/65
25.5

280:5 = 56 H. 10/a

18/2/14

תכנית הומט-סלילה ושקוט כבישים
1964/65 - 1969/70

18/2/14

מספר מדורי	מספר הכביש	שם	תאור העבודה	אורך ב"מ	אומדן בא"מ	הערות
1	41	מטולה-ראש פנה-טבריה-כית שון	הרחבה ל-7 מ' וחזק מבנה	95	28,500	השתתפות עיריית חיפה
2	25	עכו - טרוד	כנ"ל	22	5,500	
3	21	עכו - קריית מוצקין	הרחבה ל-4 נתיבי תנועה	11	2,750	
4	21	קריית מוצקין - צומת בחי דקוק	הרחבה ל-4 נתיבי תנועה 24 זדכי שדות	5	2,500	
5	38	חדרה-קפולה-צומת בולבי	הרחבה ל-7 מ' נוחסוק המבנה כולל כביש קוקף חדרה	60	18,000	
6	24	חיפה - הטחמנה למבדיו	הרחבה ל-4 מסלולים	10	3,500	
7	242	ג'למה - מבדיו	הרחבה ל-7 מ' - שטחים בחור	20	5,000	
8	31	נמיר - קפולה - בית שון	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	38	13,300	
9	11	נמניה - חדרה - חיפה	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה			
10	12	דמלה - כילו - גדרה - צומת ראש	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	55	19,375	
11	13	צומת מסביב - אזור	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	25 1/2	7,050	
12	13	אשדוד - טרוד	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	4	3,500	
13	14	בני ברק - פתח תקוה	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	31.0	6,000	
14	16	בית צנן - רמבנות - צומת בילו	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	6.0	3,000	
14	16	בית צנן - רמבנות - צומת בילו	הרחבה ל-7 מ' וחזק המבנה	10	3,000	

נמיר לרובת.
מסלול 7-5-2-1

1964/65

הערות	אומדן באלפי ל"ט	אורך ק"מ	הערות	האור	שם הכביש	מספר הכביש	מספר דור
	675	3½	השלמת ההרחבה ל-7 מ' ושטחים בחי והדוק המבנה		זכר דב - כביש מס' 12	17	15 ✓
	1,500	10	הרחבה ל-7 מ' והדוק המבנה		מבוא הטייטס - כביש מס' 12	15	16 °
	2,225	3½	מלילה וזרוע 7.0 מ' רוחב		עוקף רמלה	1	17 ✓
(4) 10	12,200	22	הוספת בטלית לשני הנתיבים		שער הקיץ - מוצא - ירושלים	1	18 ✓
(-10) 2	1,000	2½	השלמת ההרחבה ל-7 מ' והדוק המבנה		רמלה - צומת שפון	2	19 ✓
	12,425	35½	כנ"ל		אשקלון - צומת ראם - צומת נחשון	71	20 ✓
	3,700	16	כנ"ל		אשקלון - פלוגות - קריית גת	72	21 ✓
	5,000	50	השלמת ההרחבה והדוק המבנה		צומת פלמחי - צומת מנשר הנגב	81	22 ✓
	3,300	33	כנ"ל		באר שבע - דימונה	83	23 ✓
	2,000	20	כנ"ל		שפך זחור - צומת אילת	83-837	24 ✓
	3,000	20	כנ"ל ושטחים בחי		באר שבע-ניצנה (עד סמך הנגב)	84	25 ✓
(4) 10	4,575	61	כנ"ל		כביש מרכזי לאילת	86	26 ✓
	13,000	150			סידום - הצבה - אילת	85	27 ✓
	750	2½	הרחבה ל-7 מ' והדוק המבנה		צומת מנשר - צומת הר טוב	3	28 ✓
	2,000	6.5	הוספת סלול, וטילית עוקף אזור (השלמה)		חולון - אזור - בית דגון	1	29 ✓
	168,525						

סה"כ

ה ע ר ו ת	אובדן באלפי ל"ט	אורך ק"מ	מ א ו ר ה ע ל ב ו ד י ה	ש מ ה כ כ י ש	מספר הכביש	מ"ר טור
-----------	--------------------	-------------	-------------------------	---------------	---------------	------------

כ. כבישים חיצוניים

1	7,500	15	סלילה וזפת 7 מ' רוחב	קטעד - סרוד	ע	1
2	4,500	25	כנ"ל	גהח - רעננה - גלילות		2
3	4,200	26	כנ"ל	ערד - יט המלח		3
4	3,500	20	כנ"ל	חל-שווקה-כית קמה		4
5	1,000	4	כנ"ל	ערק קרית גת		5
6	1,200	8	כנ"ל 4.0 מ' רוחב	נחניה - צילנות - קרימה		6
7	1,500	6	כנ"ל 7.0 מ' רוחב	חשב - נמיבה		7
8	10,000	26	סלילה וזפת 7 מ' רוחב	חל-אביב - אשדוד		8
9	750	2.7	סלילה וזפת 7 מ' רוחב	אשדוד - זבר דב		9
10	1,500	5	כנ"ל	אשדוד יעקב - גשר		10
11	22,000	110	כנ"ל	כביש המסוד וחגב המערבי והמזרחי		11
12	10,000	60	כנ"ל	אורון - קין יתב		12
13	5,000	23	כנ"ל	דימונה - ערד		13
	72,650	סה"כ				

סיכום

מ"ק א	188,525
מ"ק ב	72,650
מ"ק ג, ד, ה	43,825
	305,000

72,6
188,5
261,1

התאריך

: 58

מלאת:

הבדוק:

אמר, אינני חכם, ו

27.825

① $\frac{1}{2} \ln \frac{1}{2}$

3. כמות מים ויבולת חיה 10.000

6.000 \$¹ מיליון דולר ,, ,)

43.825

1870

Jan 1st 1870
to Jan 31st 1870
Total 1870

1871

13/11/10 14,2 15/6 : 11/100000

(up 4' x 40 vel 730) 2, 12 7.5 12200

($\frac{1}{2}$ m. d. l. at 100 ft. - 7' 6") " " 12.5 April

$\begin{pmatrix} - & 2,5 & \text{לבן} & 10 \\ - & 2,0 & \text{צהוב} & 9 \\ - & 4,5 & \text{אדום} & 14 \\ - & 1,0 & \text{ירוק} & 12 \\ \hline - & 10,0 & & \end{pmatrix}$

(7) $\frac{1}{2} \times 2.0 = 1.0$

3,0 Styl: 2001/2005/2008 2

1,5 Spur der Nacht

26,5

2.5

Chemistry 2

29, 0

(-) 45

76.10.17

(-) 0,5

لايدوان ۱۵۲/۳۳۸

19 mpr 26, 0

מערך 70	פיתוח - שיכון (המשך)	תקציב לשנת 1964/65	תקציב לשנת 1963/64	ההוצאה למעשה ב-1962/63
	ל"י	ל"י	ל"י	ל"י
187	השתתפות בהקמת 1,000 חדרים בבצוע "עמידר" למשפחות עולים מרובות ילדים -	1,000,000		
188	תכנית בסך 1,000,000 ל"י השתתפות בשפודים בשכונת עולים שנבנו בשנים			
189	קודמות בניצוע "עמידר" - תכנית בסך 1,000,000 ל"י שפודים ותקונים בשיכוני עולים שנבנו בשנים	1,000,000		
	קודמות - תכנית בסך 500,000 ל"י	200,000		
190	מקלטים בשכונת עולים שנבנו בשנים קודמות - תכנית בסך 500,000 ל"י	200,000		
202	הלואות משלימות לשכונת עולים - תכנית	300,000		
203	בסך 1,500,000 ל"י 400 הלואות לתוספת חדרים - תכנית בסך 500,000 ל"י	300,000		
7011	שיכון בהתישבות	-		
	-----	-----		
	ס"ה בניה בהתישבות	22,000,000		
	תכניות שנים קודמות	16,000,000		
				
201	המשך תכניות קודמות	5,000,000		
232	בניה בקבוצים צעירים, משקי ביסוס ומושבי עולים	2,000,000		
233	בניה בהתישבות הותיקה	1,000,000		
234	בנית מוסדות ציבור ובניה עבור עליית הנוער	200,000		
235	בנית יחידות דיור לקליטה חדשה בהתישבות הותיקה והלואות לשיכון זוגות צעירים במושבים ותיקים	200,000		
236	בניה בקבוצים צעירים, משקי ביסוס ומושבי עולים	5,000,000		
237	בניה בקבוצים ותיקים	1,500,000		
238	בניה עבור עליית הנוער, מוסדות ציבור ואולפנים בקבוצים	500,000		
239	הלואות לשיכון זוגות צעירים ובתי עם במושבים ותיקים	100,000		
240	מי-ספר במושבים ובמועצות אזוריות	500,000		
-	פרטים שאינם חוזרים	-		
	תכנית 1964/65	6,000,000		
				
241	בניה במושבי עולים - תכנית בסך 9,925,000 ל"י	2,525,000		
241/65	השתתפות תקציב בנינים לצרכים דתיים - תכנית בסך 25,000 ל"י	(-) 25,000		
242	בניה בקבוצים צעירים ומשקי ביסוס - תכנית בסך 6,100,000 ל"י	1,800,000		

דברי הסבר לאומדן התקציב הרגיל - מע"צ 1969/70 - 1965/66

התקציב חולק באופן כללי לשני חלקים:

- (1) החזקת כבישים.
- (2) הוצאות אחרות (הנהלה, שירותים, כספים, אפסנאות, בנינים וכבישים - תכנון ופקוח)

1. החזקת כבישים

הגידול בתקציב החזקת כבישים נובע:

- א. התיקרות בשכ"ע.
- ב. גידול באורך רשת הכבישים והרחבתה.
- ג. גידול בקילומטרוז' הבנעירוני בשעור של כ-7% לשנה.
- ד. הפיכת יחידת האפסנאות למשק סבור מבחינת תקציבית. לפיכך יקטן במקביל החלק של הוצאות אחרות.

מחוסר סטנדרטים מוסכמים שימש תקציב החזקת כבישים בשנת 1964/65 כבסיס

לתכנית זו.

2. הוצאות אחרות

ההקטנה בסך ההוצאות האחרות מ-3,1 מיליון ל"י בשנת 1964/65 ל-24 מיליון ל"י בשנת 1965/66 נובעת:

- א. סגירת יחידת האפסנאות לעומת תקציב נסר של 400,000 ל"י כיום (סכום זה יועבר כאמור להחזקת כבישים).
- ב. התאמת התעריף שמע"צ גובה עבור תכנון ופיקוח של בנינים. כיום גובה מע"צ תעריף גלובלי של 11% בלי להתחשב בדרישות התכנון של האובייקטים השונים, בתכנון חוזר ועוד. התאמת התעריף להוצאה הריאלית תעמיד את תקציב יחידת המסנה בנינים על כרבע מיליון ל"י לעומת כ-750 אלף ל"י בשנת 1964/65. הקטנת התקציב תבוא על חשבון המזמינים ובטוח ארוך יותר ע"י הגדלת היעילות ביחידה עצמה. התקציב של כ-250 אלף ל"י נועד לכיסוי הוצאות ייעוץ הנדסי למשרדי הממשלה - שרות שנעשה ללא תמורה, ולהוצאות החזקת הקריה בירושלים.
- ג. להתיקרות שכר עבודה השמעה מקזות על ההקטנה הנובעת מ-א' ו-ב'.

3. כמו כן למטה מנהל המנהל הכלכלי של משרד המבחין (ד-6/6) (הצעה מקצבת על התקציב הנקבע מ-2/1) (הצעה מקצבת על התקציב הנקבע מ-2/1)

אוסון תקציב רגיל - מ.ע.צ. (מסד העבודה) מ-1965/66 עד 1969/70
(מיליוני לירות)

אופנים ל-					הצעת התקציב 1964/65	סעיפי הוצאה עקריים
1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66		
<u>12.5</u>	<u>12.4</u>	<u>12.0</u>	<u>11.6</u>	<u>11.2</u>	<u>11.1</u>	<u>סה"כ תקציב (רגיל)</u>
11.2	10.9	10.5	10.2	9.8	9.0	מע"ץ - החוקת כבישים (ברוטו)
(-) 1.0	(-) 1.0	(-) 1.0	(-) 1.0	(-) 1.0	(-) 1.0	השתתפות הקיץ למניעת תאונות בהחוקת כבישים - מסלול
<u>2.5</u>	<u>2.5</u>	<u>2.5</u>	<u>2.4</u>	<u>2.4</u>	3.1	הוצאות אחרות

תקציב פיתוח - כבישים במליוני ל"י 1969/70 - 1965/66

הנתונים להלן מתיחסים לשנה.

<u>ס ה " כ תקציב נטו</u>	<u>30,0</u>
1. הרחבת כבישים (משני נתיבים לארבעה)	7,5
כ-30 ק"מ לשנה בממוצע לפי 250 אלף ל"י לק"מ. כתחליף להרחבת אפשרית סלילת כבישים חדשים המקבילים לצירים קיימים.	
2. שיקום כבישים והרחבת ל-7 מ',	14,0
כ-70 ק"מ לשנה לפי 200 אלף ל"י לק"מ	
3. סלילת חדשה (כבישים ארציים - 7 מ' רוחב)	4,0
(בהקף כולל של כ-20 מיליון ל"י בחמש השנים הבאות)	
4. כבישים איזוריים וכבישי גישה	3,0
5. מדידות, חכנון, ופיקות	1,5
6. שונות ולא נראה מראש	3,0
7. השתתפויות והכנסות	3,0 (-)
הקרן למניעת תאונות - 2,5 מ' ל"י	
עיריות ומועצות מקומיות - 0,5 מ' ל"י	

תקציב רביל

-

מחלקת המדינות

משרד העבודה :

תקציב	1969/70	1968/69	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65	
ס"ה פה" המדינות							
תקציב נסו	<u>2,500</u>	<u>2,250</u>	<u>2,300</u>	<u>2,250</u>	<u>2,200</u>	<u>2,250</u>	
תקציב ברוטו	4,130	4,047	3,965	3,882	3,800	3,733	
ה כ נ ס ו ת	(-)1,630	(-)1,597	(-)1,565	(-)1,532	(-)1,500	(-)1,483	
המחלקה - תקציב נסו	<u>2,165</u>	<u>2,165</u>	<u>2,165</u>	<u>2,165</u>	<u>2,165</u>	<u>2,165</u>	
תקציב ברוטו	4,020	3,940	3,860	3,780	3,700	3,635	
ה כ נ ס ו ת	(-)1,855	(-)1,775	(-)1,695	(-)1,615	(-)1,535	(-)1,470	
			(-)1,545				
ביה"ס תקציב נסו	<u>0,085</u>	<u>0,085</u>	<u>0,085</u>	<u>0,085</u>	<u>0,085</u>	<u>0,085</u>	
תקציב ברוטו	0,100	0,107	0,105	0,102	0,100	0,098	
ה כ נ ס ו ת	(-)0,025	(-)0,022	(-)0,020	(-)0,017	(-)0,015	(-)0,013	

פירוט כשלים חשמליים ותקבולים לאמצע קו 6/22: 1365/6 - 1365/10 (תקו)

מספר דבריו והקצו					מספר דבריו והקצו				
תאריך הקצו					תאריך הקצו				
1365/6	66/7	67/8	68/9	69/10	1365/6	66/7	67/8	68/9	69/10
3.0					5-01	בני-יהודה-מערב בית-עץ עד גוש-שקמה			
8.5					10-11	בני-יהודה-מערב; מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
38.0					11-11	בני-יהודה-מערב עד גוש-שקמה			
					12	3-מערב-מזרח-בית-עץ - חדרה			
			5.0		12-9	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
			2.0		12-10	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
			8.5		12-11	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
		9.3			12-12	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13-1	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13-2	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13-3	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13-4	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					13-5	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15-2	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15-3	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15-4	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15-5	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					15-6	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					16	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					16-2	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					16-3	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			
					16-4	מערב-מזרח עד גוש-שקמה			

67/70	68/7	67/8	66/9	1965/6	תאריך	מיקום	מספר
7.0	10.9				הר הנגב	הר הנגב	21
					הר הנגב	הר הנגב	21-4
					הר הנגב	הר הנגב	21-6
					הר הנגב	הר הנגב	24
	6.7				הר הנגב	הר הנגב	24-2
	3.0				הר הנגב	הר הנגב	24-3
	4.6				הר הנגב	הר הנגב	24-4
					הר הנגב	הר הנגב	111
	2.0				הר הנגב	הר הנגב	111-01
					הר הנגב	הר הנגב	112
	0.7				הר הנגב	הר הנגב	112-01
13.4	42.7	93.1	3.4	68.4	הר הנגב	הר הנגב	

הוצאות (מחשבים - 7 ימים) הכנסות (10/12 - 15/12)

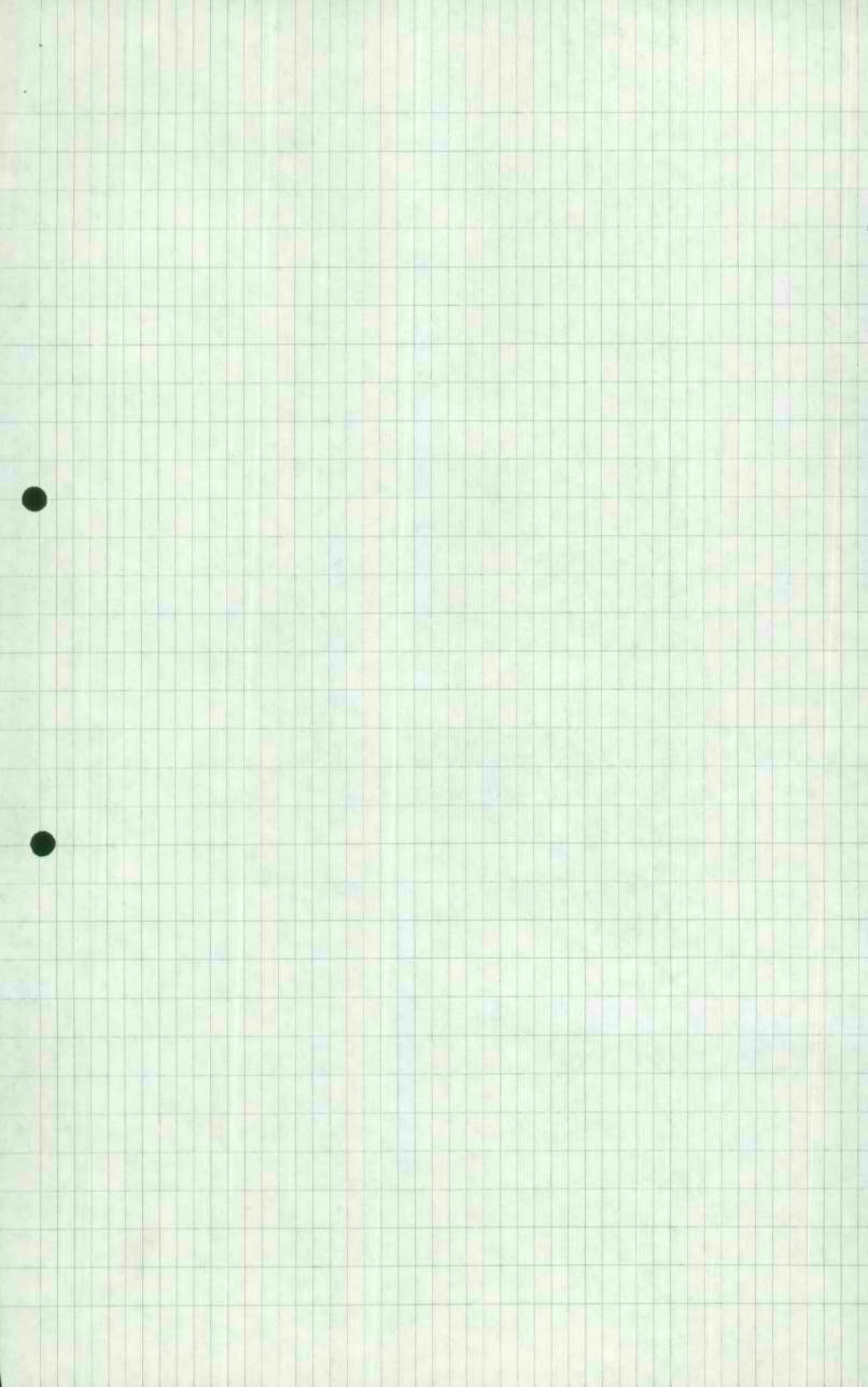
2.5	1. הוצאות (מחשבים - 7 ימים)
2.0	2. הוצאות (מחשבים - 7 ימים)
7.0	3. הוצאות (מחשבים - 7 ימים)
3.5	4. הוצאות (מחשבים - 7 ימים)
5.0	5. הוצאות (מחשבים - 7 ימים)
20.0	

הכנסות - 4 ימים

ה'תשנ"ב - יום ה'תשנ"ב
(ה'תשנ"ב)

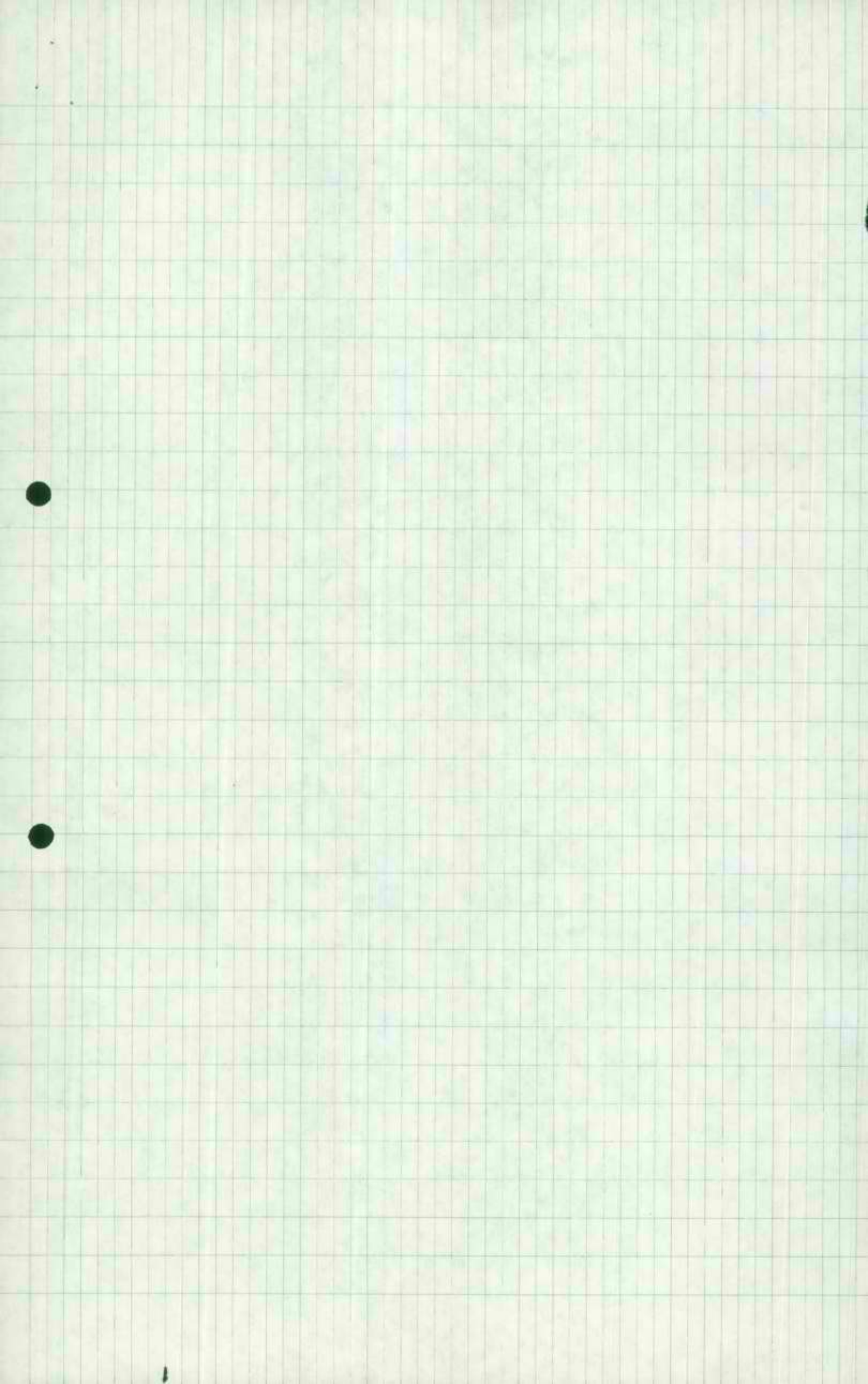
69/70 68/69 67/8 66/7 65/6 27.20 27.20 27.20 27.20 27.20

Time	Temp	Wind	Clouds	Pressure	Humidity	Visibility	Remarks
01-05	3.0	01-5	-				
02-06	3.5	02-6	-				
03-07	4.0	03-7	-				
04-08	2.8	04-8	-				
05-09	2.5	05-9	-				
06-10	3.0	06-10	-				
07-11	3.8	07-11	-				
08-12	4.0	08-12	-				
09-13	5.0	09-13	-				
10-14	2.0	10-14	-				
11-15	2.5	11-15	-				
12-16	9.3	12-16	-				
13-17	2.2	13-17	-				
14-18	4.0	14-18	-				
15-19	3.5	15-19	-				
16-20	6.4	16-20	-				
17-21	11.3	17-21	-				
18-22	3.2	18-22	-				
19-23	1.7	19-23	-				
20-24	1.8	20-24	-				
21-25	3.8	21-25	-				
22-26	2.6	22-26	-				



65/70	68/9	67/3	66/7	65/6	2nd 24/24	2nd 24/24	2nd 0-200
				2.0	+	2.0	16-2
				3.3	2	3.3	-4
				1.5	2	1.5	-6
	10.0				1-2	10.0	21-4
7.0					1-2	7.0	6
	6.7				1-2	6.7	24-2
	3.0				"	3.0	2-3
	4.6				1-2	4.6	1
	2.0				1-2	2.0	111-01
		0.7			1-2	0.7	112-01
19.4	41.8	23.1	6.4	70.7			

27.160 3.20



צבא, צה"ל, ארץ, היסטוריה, ספר, 4-5
נמצא; נקרא 5 ספר 1967/1-1967/2

הערה: נקבע על סמך האפשרות של 2/10/16
לפי המצב 220 16 10/10/16 10/10/16
הערה: נקבע על סמך המצב 220 16 10/10/16 10/10/16.

[illegible]

~~הנהגה של מנהל המבחן~~ ~~הנהגה של מנהל המבחן~~

[illegible]

אשר יתן לך ה' אלהיך ביום הזה ואתה תאמר ביום הזה

עצמאי נאכטערמאנע 22% מיטגלידער אומען 22% עצמא פארמאגט
עצמאי נאכטערמאנע 72% מיטגלידער אומען 72% עצמא פארמאגט

12-2

[illegible]

בכיתה יש 900 תלמידים ו-10% מהם נוסעים ברכבת.
אנחנו רוצים לדעת כמה תלמידים נוסעים ברכבת.

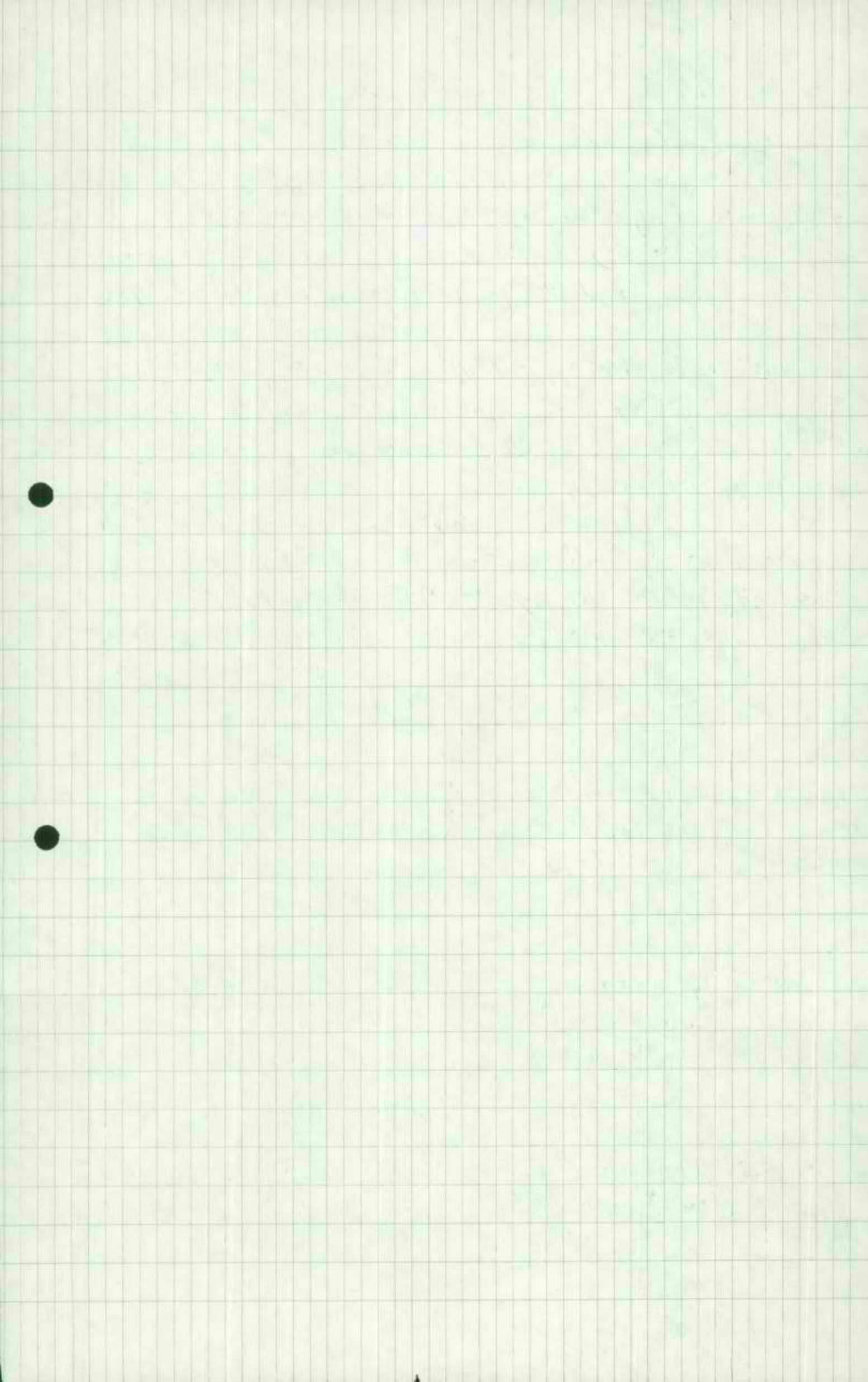
$\frac{22}{100} = \frac{1800}{X}$

$X = 8250$

10,200 - 2nd 2nd 3'x1

בתורה ב' $\frac{1}{3}$ ארבע א' חמש בת צולקת הן לחיות
אחריהם ששה ששה חמש ב' $\frac{2}{3}$ ב' חמש ששה, חמש
חמש בת חמש ימים אחריהן חמש ששה חמש
 $x + \frac{1}{3}x = 10000$ $x = 7500$

במסגרת תוכנית ה"ש"ס של 8% בקצב צמיחה של 78% (1958-1962) (צמיחה של 78% בשנה)



1200. למיליון. חלק בחדש.
 בחדש בדיוק. חלק בדיוק. חלק בדיוק.
 חלק בדיוק. חלק בדיוק. חלק בדיוק.

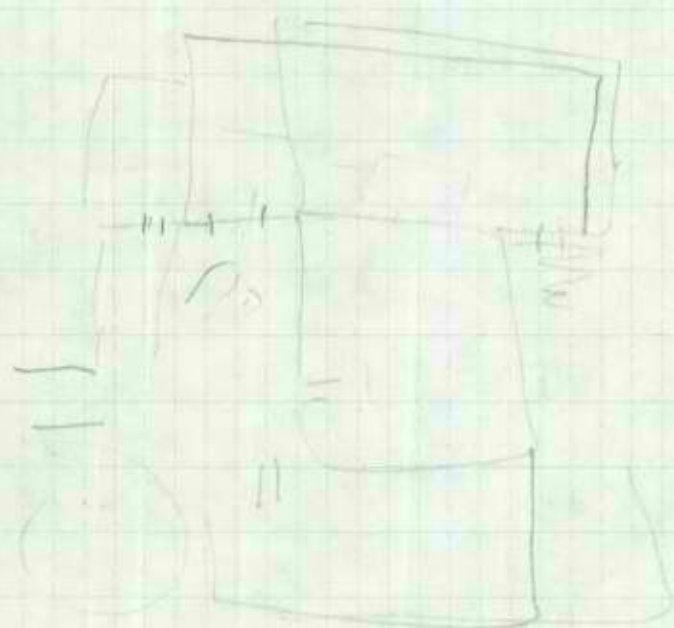
1390	1110	1944/5
1290	1030	1945/6
1190	950	1946/7
1100	880	1947/8
1020	820	1948/9
950	760	1949/50

1500. חלק בדיוק. חלק בדיוק. חלק בדיוק.

חלק בדיוק - 4 חלק בדיוק.

1949/50. חלק בדיוק. חלק בדיוק. חלק בדיוק.

6900	1949/5
6400	5/6
6000	6/7
5500	7/8
5100	8/9
4700	9/10

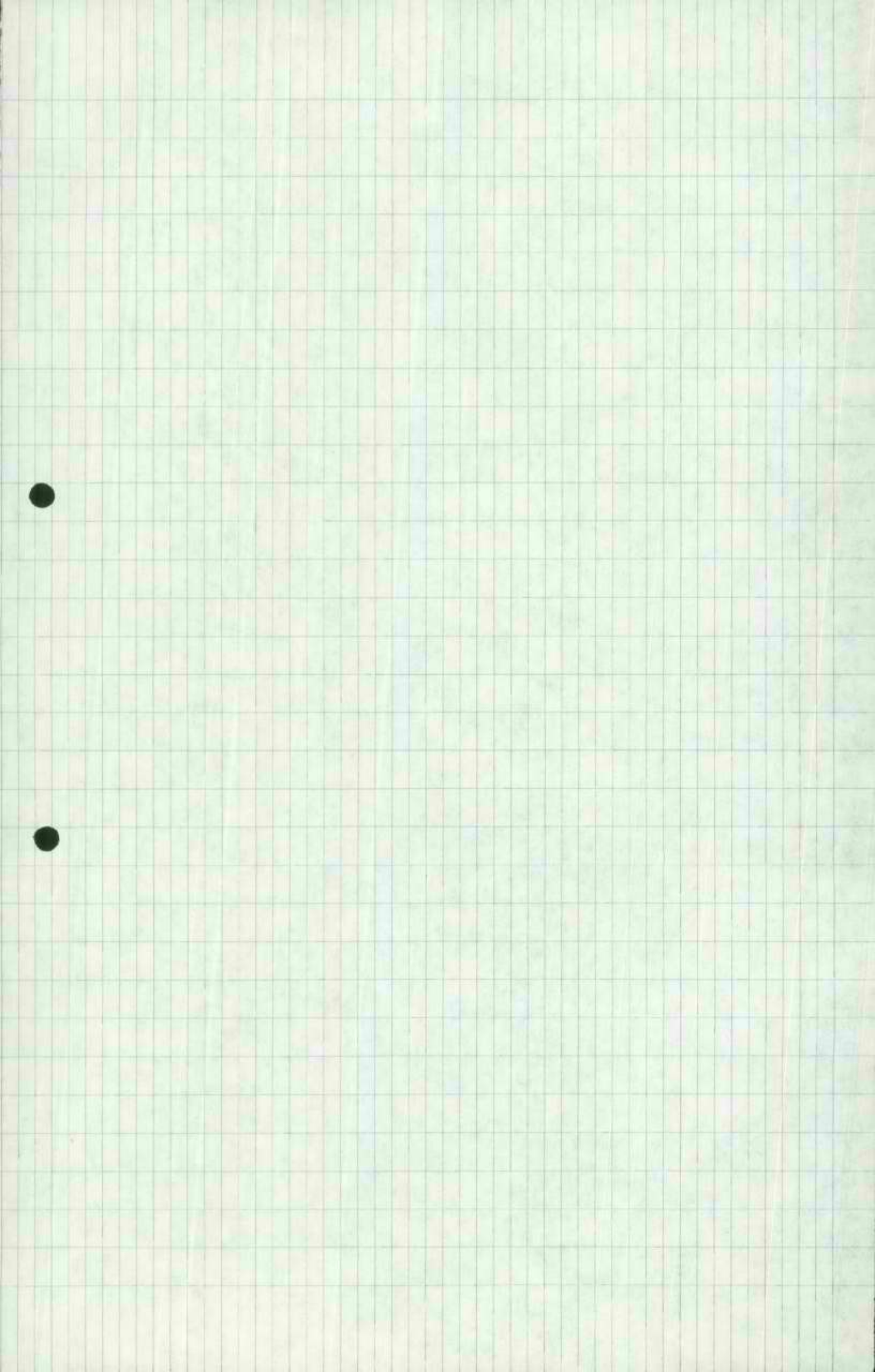


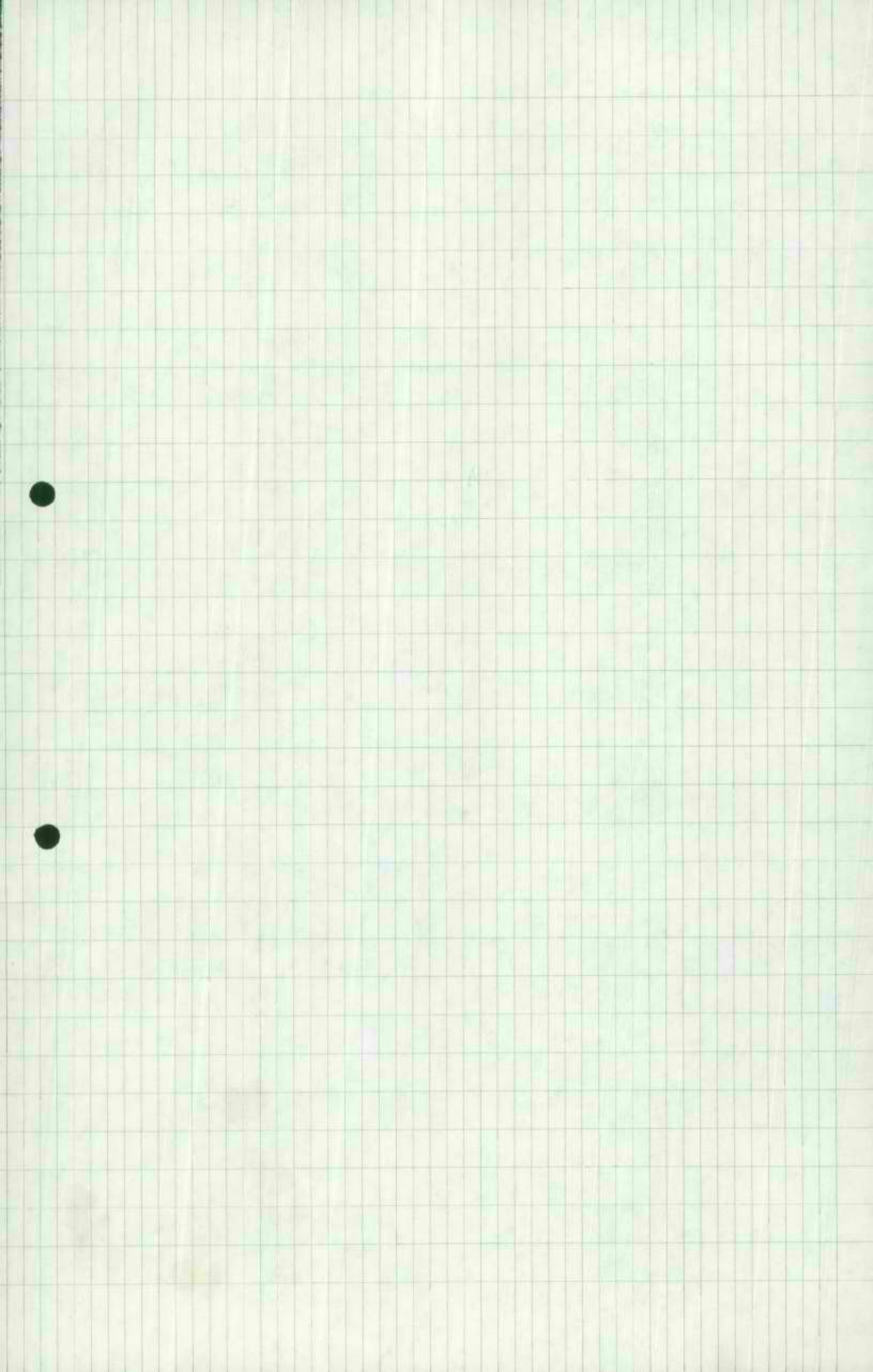
הכבוד שיהיה לראשינו אשתכח בע"ה ש'תש"ח
8% בקאנטרף העניינים הכלכליים הם חלוף רשמי במלואו

$\frac{4720}{\cancel{5000}} : \frac{1}{4} = 18880$
 $\frac{6300}{\cancel{5000}} : \frac{1}{4} = 10080$

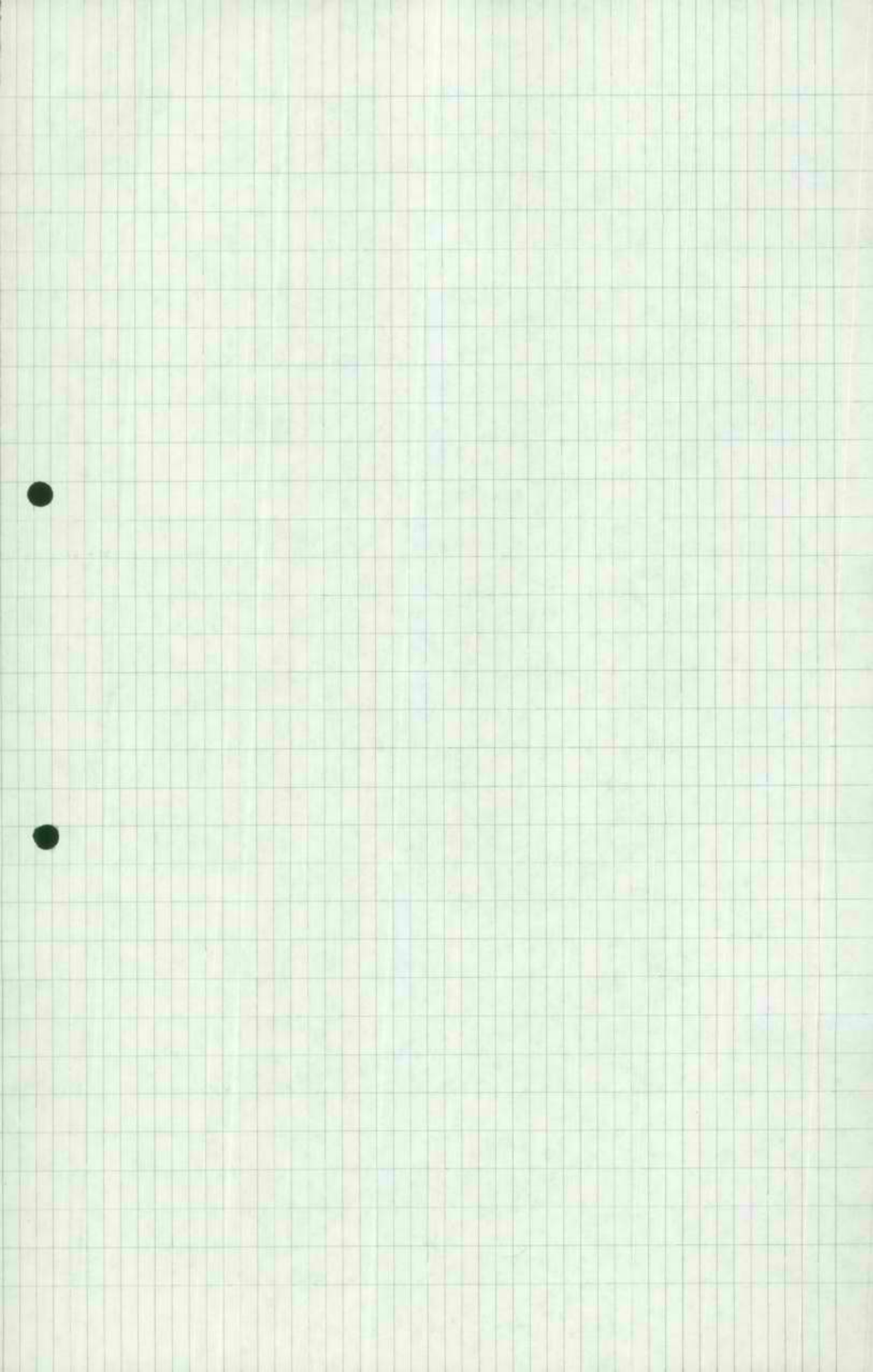
המחיר של המוצר הוא 3600 ₪. המחיר של המוצר הוא 3600 ₪.

[illegible]

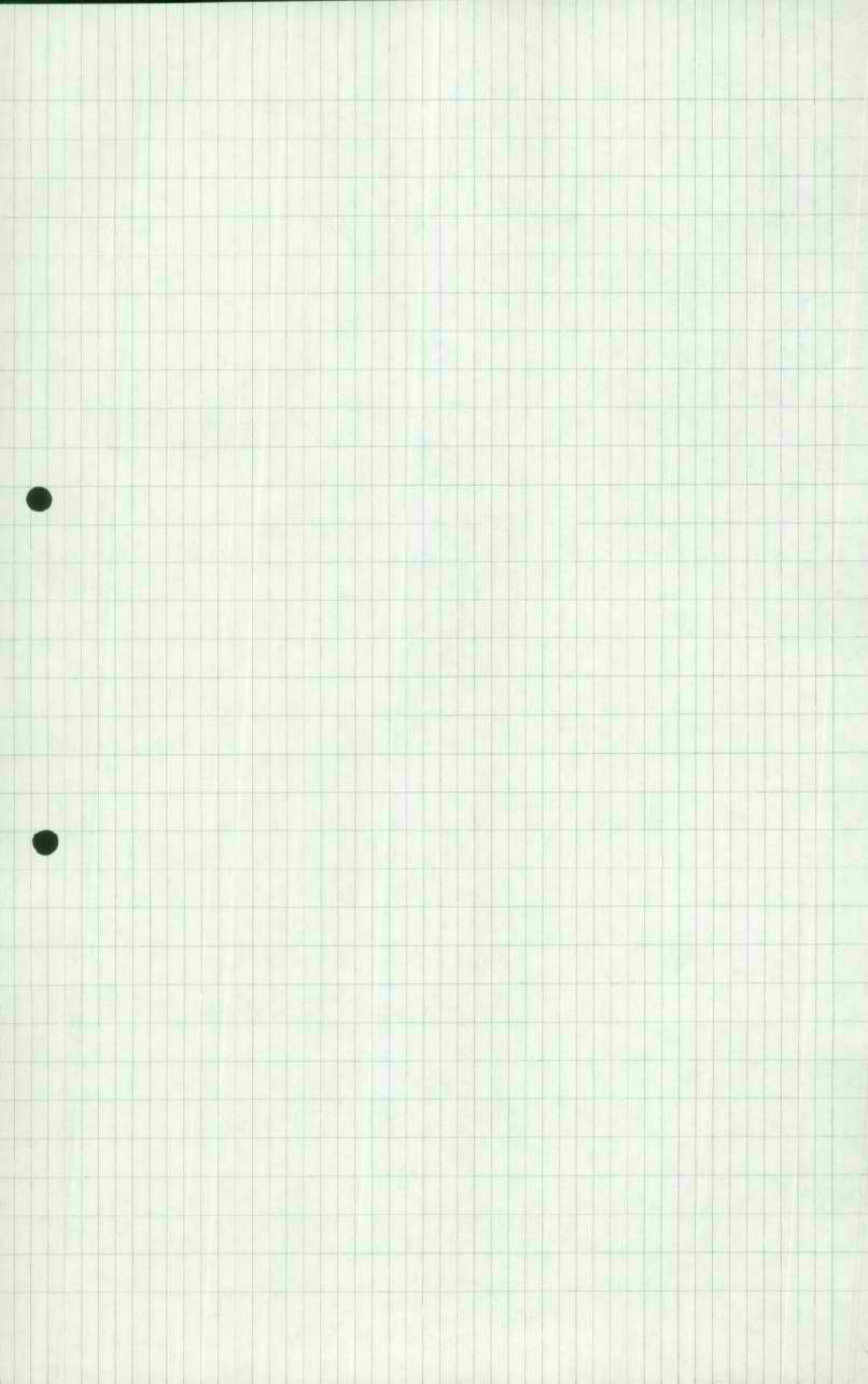




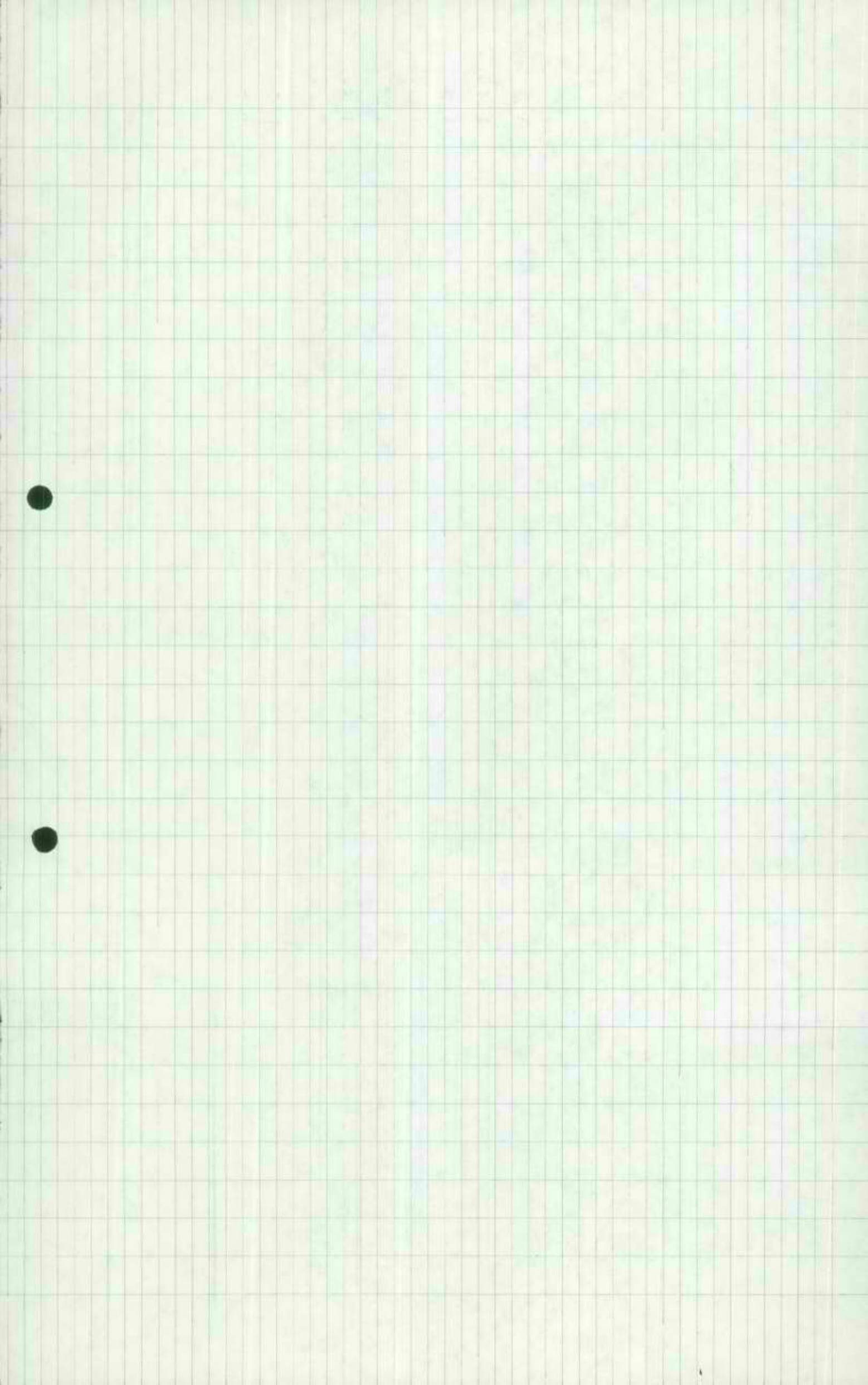
Date		Time		Type		Kms
2	1	2	1	2	1	
14/5						9820 15-03
14/5						5870 -04
		14/5	14/5			4500 05
14/5						4660 06
		14/5	14/5			1190 16-01
14/5						8300 16-02
						03
14/5						7340 04
						7340 05
14/5						9140 06
						07
		14/5	14/5			4470 08
		"	"			1500 09
		14/5	14/5			1450 17-01
14/5						12610 21-01
"						13500 02
						03
14/5						5230 04
						05
14/5						4600 06
						07
		14/5	14/5			1800 08
		14/5	14/5			1480 23-01
		14/5	14/5			850 1
		14/5	14/5			530 2
		14/5	14/5			530 3
		14/5	14/5			540 4
		14/5	14/5			910 5
		14/5	14/5			6 6
						24-01
14/5						5100 02
14/5		14/5	14/5			3650 03



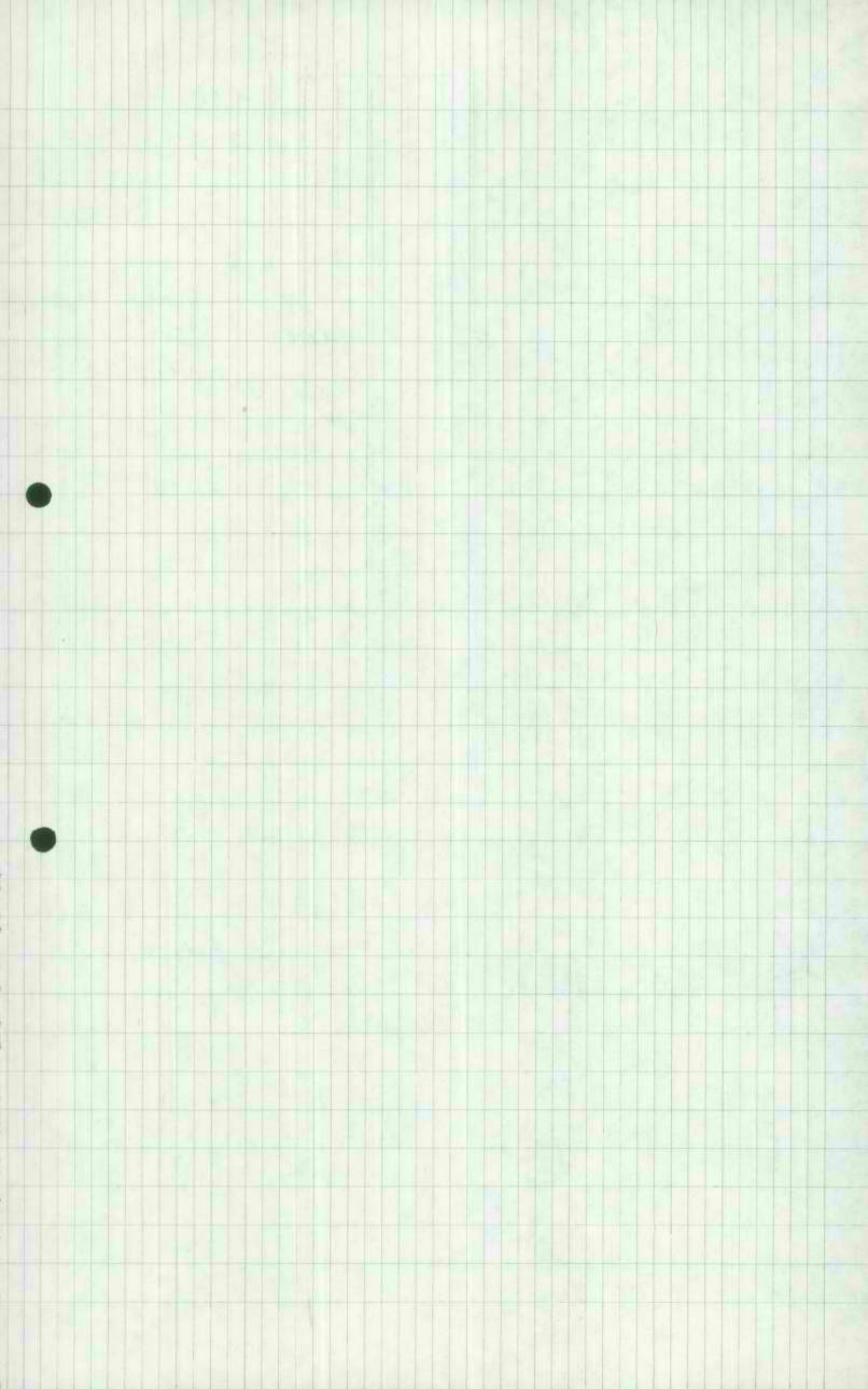
[illegible]



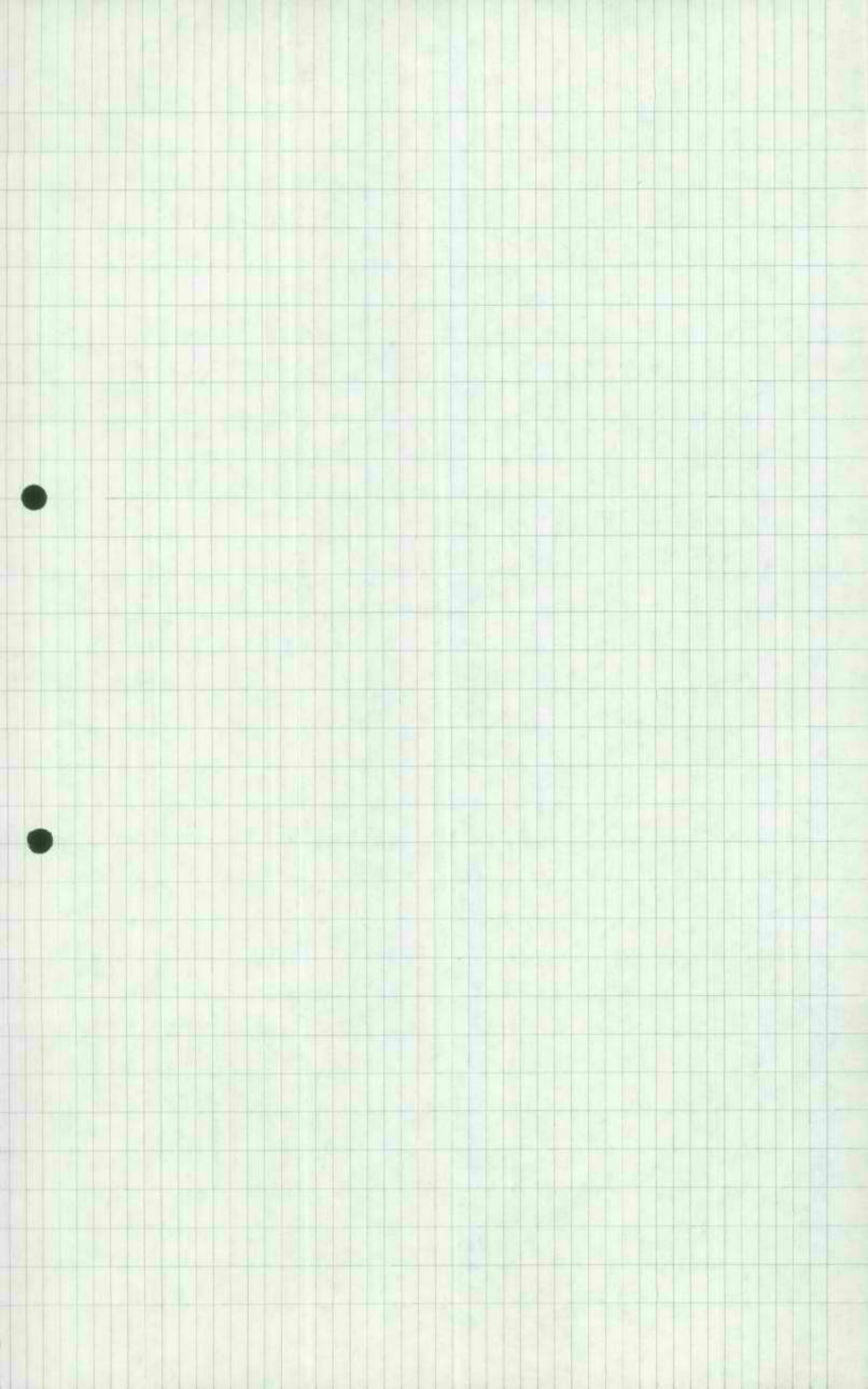
[illegible]



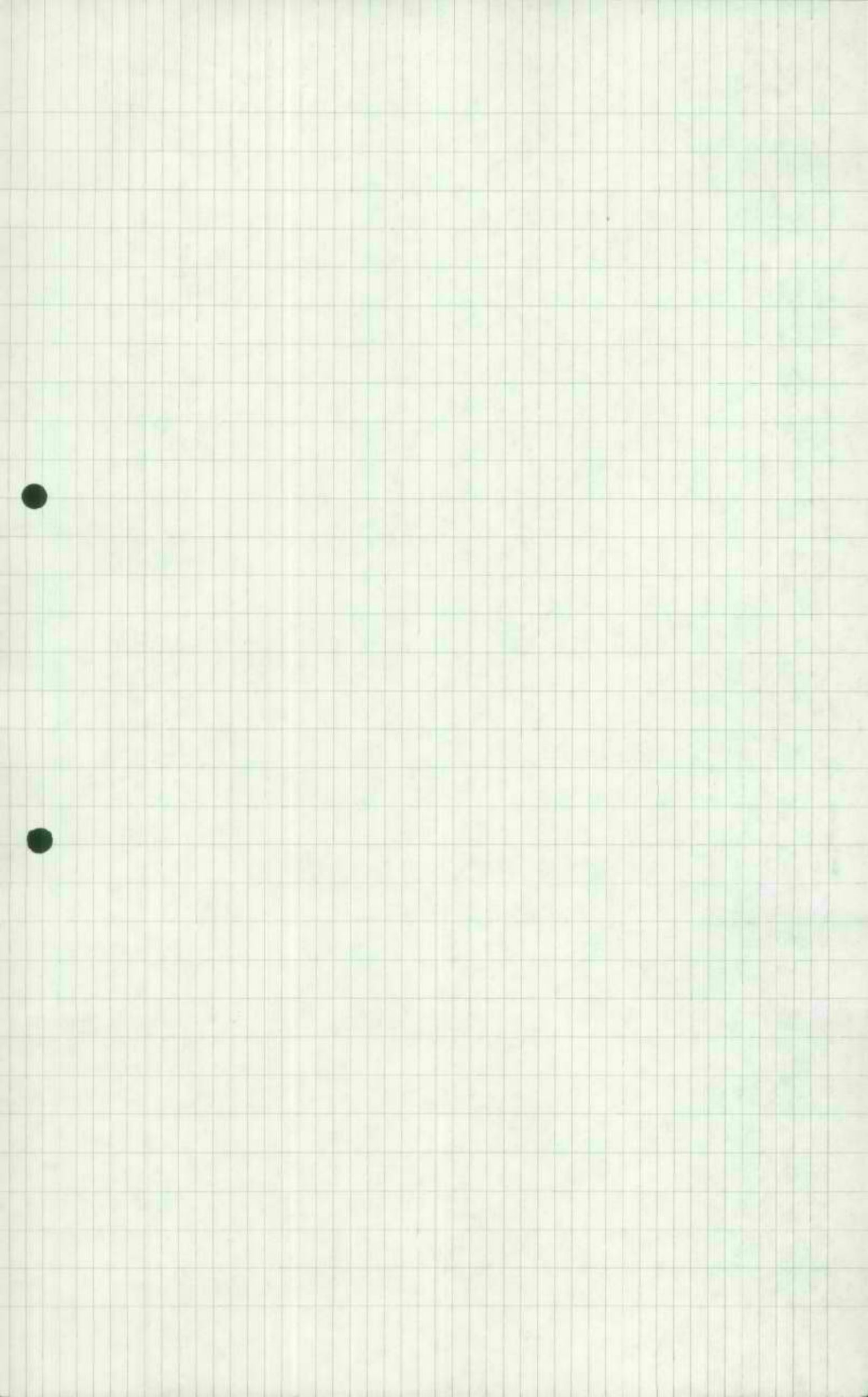
4th 2003 W3100		2nd 2003 W3100		1st 2003 W3100		W3100 W3100	W3100 W3100	W3100 W3100	W3100 W3100
1	2	3	4	5	6				
									102-01
									103-01
									02
				64/5	64/5			1200	104-01
									02
									03
									04
	68/0			64/5	64/5			5070	111-01
									02
				64/5	64/5			2758	03
									04
				64/5	64/5			4275	05
	67/3			"	"			5600	112-01
				"	"			3103	02
				64/6	64/5			1378	03
								313	04
									113-01
				64/6	64/7			974	114-01
									02
				- 63/3				791	03
									04
								130	115-01
				64/8	64/5			1116	116-01
								140	02
								254	03
				64/6	64/7			1053	05
									117-01
									02
								393	118-01
								725	121-1



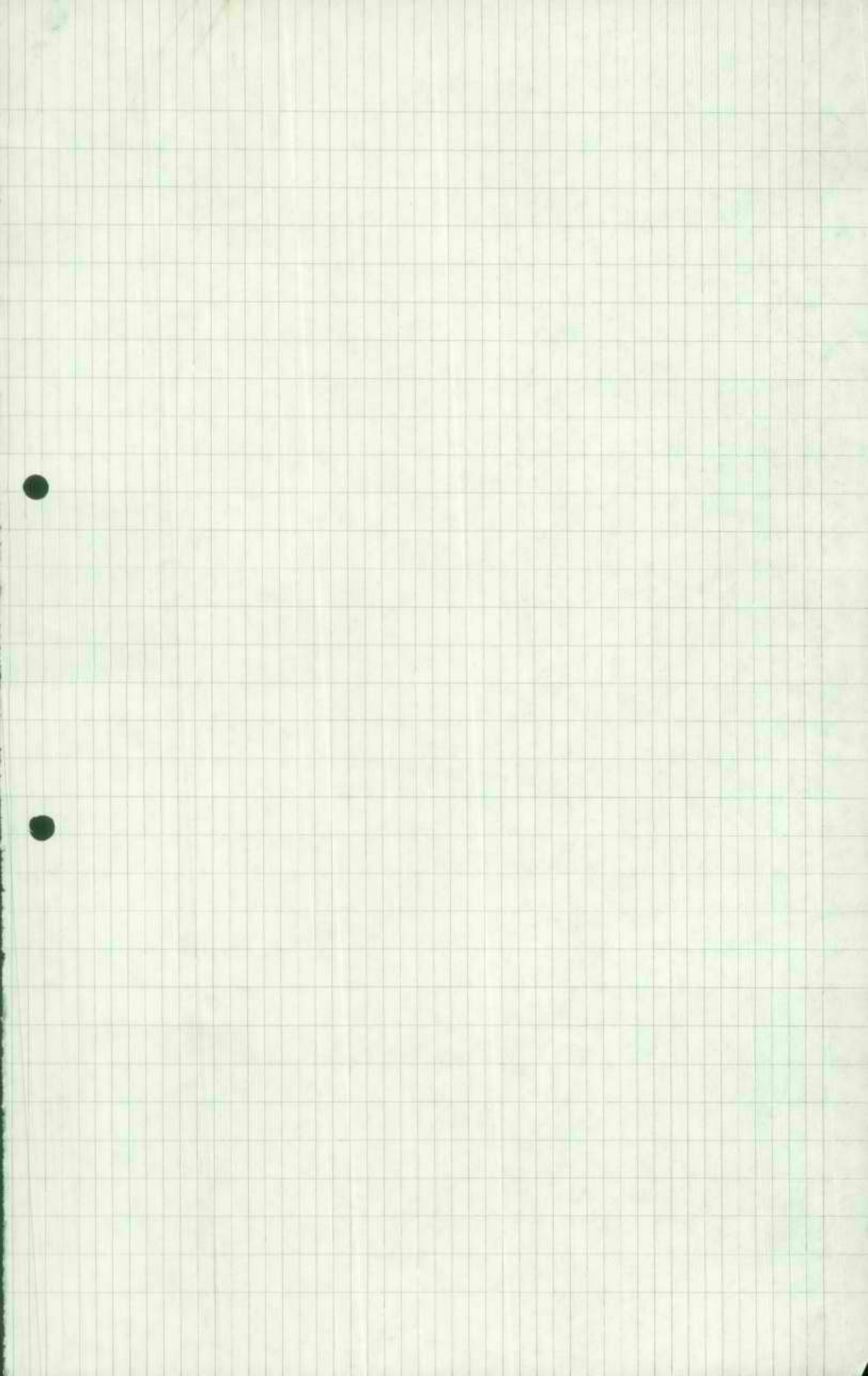
10000	10000	2	5	7	10000	10000	10000
5	10	2	10	2	10	10000	10000
					64/5	64/5	1630
							260
							122-1
							2
							250
							123-1
							2
							124-1
					66/7	64/5	1231
							2
							535
							3
							200
							126-1
					63/70	64/7	992
							128-1
							277
							136-1
							500
							132-1
							400
							2
					64/5	64/5	3971
							141-1
					64/5	64/5	2924
							2
					"	"	2800
							3
					"	"	3543
							142-1
					"	"	3044
							2
							3
							161-1
							162-1
					64/5	64/5	1592
							211-1
							2
							150
							3
							236
							4
							677
							212-1
							140
							2
							3
							650
							231-1
							140
							2
							233-1



2012.12.14		2012.12.15		2012.12.16		m/s	m/s ²	m/s ³	m/s ⁴
T	H	T	H	T	H				
								2713.2	6.1027
							130	234-1	
				62/8	64/5		1840	241-1	
				65/6	64/5		1300	2	
				-	62/3		845	3	
							500	4	
				64/5	64/5		1710	242-1	
				64/5	64/5		1470	2	
								3	
				65/6	64/5		1337	243-1	
							250	244-1	
							450	245-1	
							380	301-1	
							170	302-1	
								311-1	
							330	312-1	
							200	313-1	
							200	314-1	
							350	341-1	
							325	322-1	
							400	323-1	
							460	2	
								324-1	
								2	
							270	345-1	
							570	2	
							650	326-1	
								2	
							520	3	
						670	933	4	
								5	
				64/5	64/5		1500	327-1	



[illegible]



אברהם ח'צקל'ס

התאריך 27.6.63

חקציב דגיל / פתוח

הצעת המצ"ב המדינה לתקופה 1963/64-1967/68

[illegible]

.....009097-000000-000000. תה צה 9790

תאריך	שנה	1963/64	1967/68	1966/67	1965/66	1964/65	1963/64	1962/63		הערות
								אומדן	התקציב	
1967/68	1967/68	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	20.7			סה"כ
		23.0	23.0	23.0	22.5	22.9				מס"ח
		22.0	22.0	21.0	20.0	18.9				מס"ח
		1.0	1.0	1.2	1.7	1.0				מס"ח
		-	-	0.5	0.6	0.3				מס"ח
		-	-	-	-	2.7				מס"ח
		(-3.0)	(-3.0)	(-3.0)	(-2.5)	(-2.2)				מס"ח
		(-2.5)	(-2.5)	(-2.5)	(-2.2)	(-2.0)				מס"ח
		(-0.5)	(+0.5)	(-0.5)	(-0.3)	(-0.2)				מס"ח
		(9.9)	9.9	10.0	9.6	10.7				מס"ח

פירווח כבישים ושקומם - הערוח

- 1. ההנחה היא כי הפלורח מהבנק ימשך מעל למה שנקבע עם הבנק בחוזה.
- 2. לאחר שבשנת 1964/65 יסוכם סקר התחבורה בדרום, יווספו כבישים שיומלצו בסקר זה לחכנית הנוכחית.
- 3. לאחר שהושלם סלילת הכבישים סדרת-אילת, תל-סוקה - בית קמה וכביש גחם-גלילות-רעננה, יושם הדגש על שיקום כבישים.

תכנית 5 שנים
פיתוח כבישים ושקומם
(במליוני ל"י)

67/68	66/67	65/66	64/65	63/64 (מתוקן)	
<u>20.0</u>	<u>20.0</u>	<u>20.0</u>	<u>20.0</u>	<u>20.7</u>	ס"ה
23.0	23.0	23.0	22.5	22.9	ס"ה ברוטו
22.0	22.0	21.0	20.0	18.9	סלילת כבישים ושקומם
1.0	1.0	1.2	1.7	1.0	מזלזות, תכנון ופקוח
-	-	0.8	0.8	0.3	תכנון חוץ
-	-	-	-	2.7	פרטים שאינם חוזרים
(-)3.0	(-)3.0	(-)3.0	(-)2.5	(-)2.2	השתתפויות והכנסות
(-)2.5	(-)2.5	(-)2.5	(-)2.2	(-)2.0	השתת' קרן למניעת תאונות
(-)0.5	(-)0.5	(-)0.5	(-)0.3	(-)0.2	השתת' עיריות ומועצות
9.9	9.9	10.0	9.6	10.7	מימון מהבנק העולמי

פיתוח כבישים ושקומם

1. ההנחה היא כי המלווה מהבנק ימשיך מעל למה שנקבע עם הבנק בחוזה.
2. לאחר שבשנת 1964/65 יסוכם סקר התחבורה בדרום, ייוספו כבישים שיומלצו בסקר זה לתכנית הנוכחית.
3. לאחר שתושלם סלילת הכבישים סדום-אילת, תל-שוקת - בית קמה וכביש גהה-גלילות-רעננה, יושם הצגש על שיקום כבישים.

תכנית 5 שנים
פיתוח כבישים ושקומם
(במליוני ל"י)

67/68	66/67	65/66	64/65	63/64 (מחוקן)	
20.0	20.0	20.0	20.0	20.7	ס"ח
23.0	23.0	23.0	22.5	22.9	ס"ח ברוטו
22.0	22.0	21.0	20.0	18.9	סלילת כבישים ושקומם
1.0	1.0	1.2	1.7	1.0	מניפות, חכנון ומקור
-	-	0.8	0.8	0.3	חכנון חוץ
-	-	-	-	2.7	פרטים שאינם חוזרים
(-)3.0	(-)3.0	(-)3.0	(-)2.5	(-)2.2	השתתפויות והכנסות
(-)2.5	(-)2.5	(-)2.5	(-)2.2	(-)2.0	השתת' קרן למניעת תאונות
(-)0.5	(-)0.5	(-)0.5	(-)0.3	(-)0.2	השתת' עיריות ומועצות
9.9	9.9	10.0	9.6	10.7	סיכום מהבנק העולמי

פיתוח כבישים ושקומם

1. ההנחה היא כי המלווה מהבנק ימשיך מעל למה שנקבע עם הבנק בחוזה.
2. לאחר שבשנת 1964/65 יסוכם סקר התחבורה בדרום, יווספו כבישים שיזמלו בסקר זה לתכנית הנזכרת.
3. לאחר שהושלם סלילת הכבישים סדום-הילת, תל-שרקת - בית קמה וכביש גת-גלילות-רעננה, יושם הדגש על שיקום כבישים.