

3

מדינת ישראל

משרד הבינוי והשיכון

משרד

4-3

מחוז ירושלים

תחבולת

5.80 - 8.83

תיק מס'

4-3

מחלקה

צוות הקדם גמר אזור 3



שם תיק: מחוז ירושלים - בניה עירונית צוות הסמה -
מעלה אדומים - תחבורה
מזהה פנימי

גל-15428/3

מזהה פריט: 000qtza
כתובת: 2-113-1-9-7

25/12/2018 תאריך הדפסה

יהל

מהנדסים בע"מ - נהול, תאום ופקוח

מעלה אדומים - מנהלת הפרויקט
טל. 02-251252, 4

דיון מס' 922

הפרויקט

מעלה אדומים

באר-שבע 23.8.83

דף מס'

הנושא:

וינקלר - אי תנועה - חוזה מס' 30/67462/82, מגרש כדור-סל

התקיים ב אתר

בתאריך 14.8.83

נוכחים:

ה"ה:-

יוסי פויירשטיין - מהנדס כבישים ראשי

דוד עובדיה

- ניהול הפרויקט

יוסי דראי

אי תנועה:-

הקבלן סוען כי כתב הכמויות שבחוזה אינו כולל ממטירים.
מבדיקת המפרט הכללי עלה כי היה צריך לכלול הממטירים כסעיף למדידת.
סוכם כי לגבי קוים הכוללים ממטירים בלבד ושולם מחיר מחירון והקבלן יספק 100% ממטירים בקוים אלה.
בקטעים אחרים שאינם כוללים ממטירים ישולם מחיר המכרז.

מגרש כדור-סל:-

טענת הקבלן בדבר הקושי בעב' עפר אינה מתקבלת מאחר והמחיר הוא מחיר חוזה ממכרז.

רשם:

י. דראי

תפוצה לנוכחים ר'

ה"ה:- ל. קוקוש, א. גדלביץ, ג. הוכפלד, א. וינקלר

energy 88. 6.55

८६११५५

020718 1430Z

[illegible]

תלמידים ב' חסר

07/15/75 28.5.41

© 1998

[illegible]

TIT. 2127-6

1997-1998

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

319 在正交表上

החלטתו של בית דין זה היא סופית, ואין לה ערעור.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

המחלקה לבריאות הציבור, משרד הבריאות, תל אביב, ישראל

0400 4777-0511

[illegible]

OCEY.

750

С. В. ГИМ

NOTES RECEIVED

1991 1992 1993

545. 28

ΑΥΤΕΣ

Y. A.

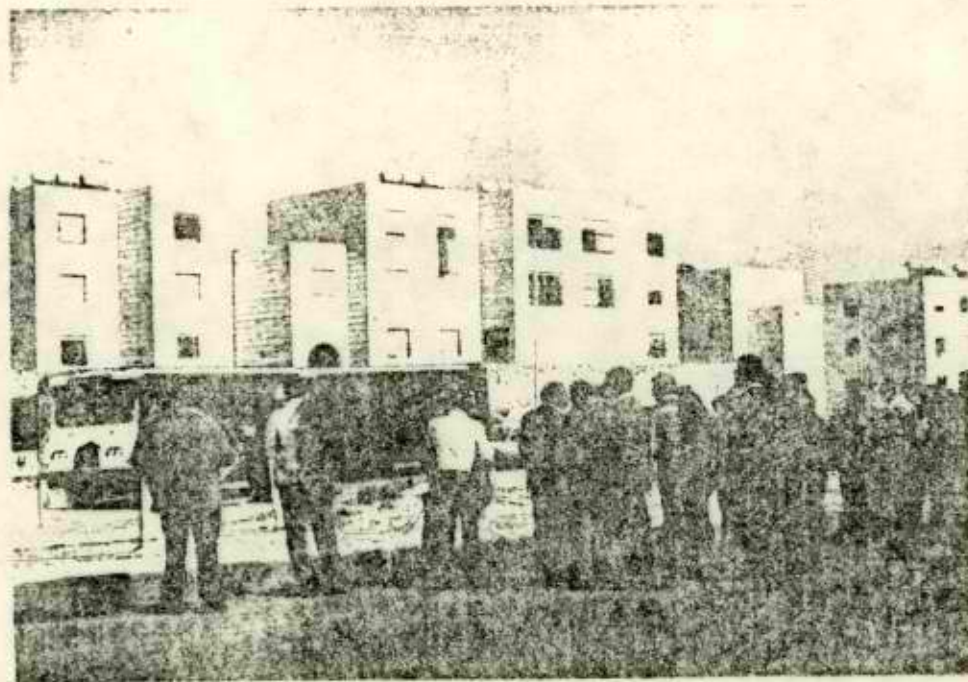
procedr

448

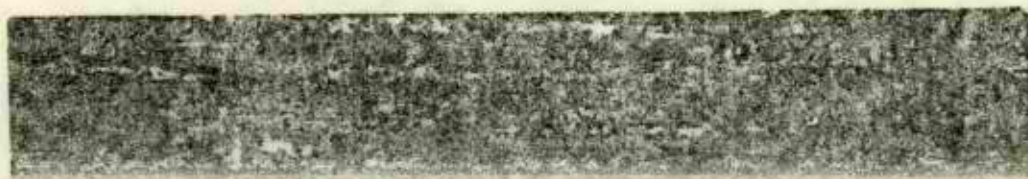
1946

ל.י.ס.
234

בקרית השרון ארבעים



X



16.4
34



תאריך: 24.4.83
מספר: 2813

דף: 1
מחור: זכרון דברים מיום 21.4.83 נרשם ע"י ישראל גולדשטיין

הנושא: כניסה לרחוב הנבל - קו 75

מקום	נוכחים
משרדי המועצה	עמוס טרומן - ראש המועצה ישראל גולדשטיין - מזכיר המועצה משה אכבון - מהנדס העיר גדעון הוכפלד - ראש צוות הקמה דוד עזריה - מנהל הפרויקט ליפא לזר - עכ"ל/מנהל
	איציק - אגד הנועה ל"ם סילביון - לועץ תחבורה אגד איני - משרד התחבורה עובד בר - פק אזורי אגד

א. הכשרה הכניסה ומועד הכניסה

1. סילביון - יש צורך להשלים עבודות על הכב"ש כדי לאפשר כניסה אוטובוסים.
 תבוצע הרחבה ליד ה-3 של הכביש ביום א'.

2.5.83 נקבע כתאריך כניסת הקו.

יחד עם זאת יעשה מאמץ להקדים את כניסת הקו.

ב. מועדי כניסה ויציאה מומלצים

מעלה אדומים - ירושלים

06.30
08.00
09.45
13.50
15.15
18.40
21.00
24.00

ירושלים - מעלה אדומים

09.00
12.00
15.30
17.00
20.15
23.30

ישראל גולדשטיין

אגודה

לשכת בלתי תלוי
16-3-P3



המקומית

המועצה

מעלה אדומים

ט' אדר תשמ"ג
22 בפבר' 1983
מספרנו: 250

ל.י.
34

לכבוד
מר דוד עובדיה
מנהל פרויקט
מעלה אדומים.

א.נ.,

הנדון: :: שבילים לשיבוש תחבורה ציבורית
מיוחדת במעלה אדומים.

רצ"ב מכתבו של מר בצראי המפקח על התעבורה ביהודה ושומרון, המדבר בעד

עצמו. אבקש להנחות את המתכננים בהתאם למפורט במכתב.

נכבוד רב,

ארכי משה אקנין
מהנדס העיר

העתיקים:

מר עמוס טרסמן - ראש המועצה
מר גדעון חוכפלד - ראש צוות הקמה
אדר' ט. ליטרסדורף - מתכנן העיר
מר דוד מרגלית - יועץ תנועה משהב"ש

X

100000



100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000

100000
100000
100000
100000
100000



המנדל האזרחי **מחצית איזור יהודה ושומרון**

ע"י מטה החברות

דמיפקה אל תל אביב

قائمة الجمعيات اليهودية في القدس والبلدات

سجل الجمعيات اليهودية في القدس والبلدات

مراقب السجل في القدس

האזור:

המחצית:

מספר:

אזור:

ירושלים - ח.ד. 910

אזור תל אביב - ח.ד. 910

טלפון 521212

תלפון 521212 (02)



לכבוד

מר א. בינזבורג,

מנכ"ל החברה לתכנון ופיתוח מעלה אדומים

ד.נ. בקעת יריחו 90610

אדון נכבד,

הנדון: שבילים לשימוש תחבורה ציבורית מיוחדת במעלה אדומים

1) התוכנית לשבילים המיועדים כאילו לשימוש על ידי תחבורה ציבורית מיוחדת במעלה אדומים נבדקה על ידינו מבחינה תעבורתית - תחבורתית:

לא נוכל להסכים כשרם אופן שרכב המורשה לנוע בדרכים בתנאים הרגילים ייכנס למערכת השבילים המתוכננים האלו במעלה אדומים - וזאת כהיותם שבילים שעיקר שימורם על ידי הולכי רגל והמשמשים למשחקי ילדים וכו', על כן יש לחסום אותם ולמנוע כניסת רכב אליהם, ואין זה משנה אם מורכב על רכב להסעה נוסעים או כל רכב אחר, כולל רכב שירותים.

2) במידה ויהיו כלי רכב מיוחדים, ואיננו יודעים אם קיימים כאלו, אשר כשירותם לתנועה תאחר על ידי הרשות המוסמכת ואשר מבחינת יכולת הביצוע ותנאי הרישוי שלהם גם יחד לא יוכלו לנוע כמותרות שעולה על 15 קמ"ש - כי אז נהיה מוכנים לאפשר תנועתם בשבילים הנדונים כנזכר בצורה ברורה שהם לא ינועו בשום מקום בדרכים הציבוריות הרגילות, לא בדרך לחניית לילה ולא בדרך לטיפולים וכו' (שהם לא יחצו אותן בשום מקום, וזו מבקש להעיר בהקשר לכך שמתוכננת במקום אחד חציית של השביל המיוחד במפלג דרך רגילה (ככוש ג' ליד בית 712) ולפי האמור לא תורשה חציית הרכב המיוחד, במידה ויהיו, במקום זה.

3) בהתייחסות הנ"ל לכלי רכב מיוחדים, ואיננו יודעים אם יהיו, אין אני קובע עמדה בכלל אם הסעת הנוסעים בתוכם יעילה ומספקת רמת שירות לנוסעים, ובורדאי ובורדאי שאינני קובע שום עמדה בשאלה אם הסעת הנוסעים בכלי רכב אלו תזכה ברשיון לצורך הפעלת קו תחבורה ציבורית - אלא התחייחות היא לתנאים התעבורתיים לנסיעת כלי הרכב על השבילים.

בכבוד רב,

מ. בצראי

המפקח על התעבורה

יהודה ושומרון

34
 תשנ"ד
 1.10
 (מחזור)
 (מחזור)
 (מחזור)

צדקה הקמה פעלה אדומים
 א' באחד תשנ"ג
 14 בספרדאר 1997

לכבוד
 מר שמואל דרמני
 ראש המועצה העירונית
 מעלה אדומים

..1.4

הצדקה דרכי גישה למבני ה-11 מעלה אדומים
 מתכנן מס' 25% מיום 7/2/97

בפנייה מועדפת ביום 10/2/97 במסגרתה במעלה אדומים בהתאמות מר שמואל דרמני,
 בציג את, אנונימי "דרכי" ואנונימי הועלתה הבניה המועצה מתכנן.

באותה ישיבה הודענו כי לא נוכל להאליץ את כל זכויות העתיד את אנונימי 14 מעלה אדומים
 אלא רק את זכויות יא' ו-ב' המבוססות על אנונימי ה-11. העלתה כל זכויות העתיד את האנונימי
 מתכנן עוד מתכנן הודעות.

כדי להגדיר את הזכויות העתידיות לעילי באנונימי דרמני במטה אנונימי ה-11 מוכנה בדרכים של
 15 מ' מתאמת לאומנותיות להחליט ולחזור בזכויות מכוני מכוני.

בציג את מוכן לעל את ההחלטות את יאנונימי ע"י מתכנן ההחלטות.

אנונימי לעל את יאנונימי מתכנן ההחלטות להחליט.

על מכלי הודעה מסר כי הועלתה אנונימי אנונימי ביוני מידיו של הועלתה ה-11.

מתכנן

 בלדן הועלתה
 ראש מועצה העירונית

ההתאמות מר ש. כהן - מתכנן ההתאמות
 מר ד. עובדיה - מתכנן ההתאמות
 מר מ. אקונין - מתכנן ההתאמות

ל.נ. 34
מחלקה

צוות הקמה מפעלה אדומים
ח' בסבת תשס"ב
24 בדצמבר 1982

לכבוד
אגד
אגף החברה - אזור ירושלים
רח' יפו 224
ירושלים

הנדון: מסוף בפעלה אדומים

מאשר קבלת מתחבר בנדון מס' 1106-1103/525/82 מיום 6/12/82.
העברתי את תוכנו למחכבני העיר, לידיעתם.

ב כ ר כ ה,

גורן הנכס
ראש צוות הקמה

לשם: הצלוח מכיב אגד

העתיק: גב' א. ברזקי - אדיוכלית ומחוז
מר ט. ליטוסיצורף - מחכבן העיר
מר ד. מיגלית - יועץ החברה
מר ד. עובדיה - מנהל העירייה

1. The first part of the paper is devoted to the study of the properties of the function $f(x)$ defined by the equation

1. The first part of the document is a letter from the President of the United States to the Congress, dated January 1, 1861. It is a copy of the original letter, and is signed by Abraham Lincoln.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
CHICAGO, ILLINOIS

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIQUVA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P.O.B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL 515221 P.O.B. 8657, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224. — JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P.O.B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית "אגד", תל-אביב
דרך פתח-תיקוה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד הצפוני:
בית "אגד", דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

מחלקה/אגף - Department
תנועה.

תאריך - Date
6.12.82

המשרד - Office
ירושלים

בתשובה לא לחזיר: מסמך מס' - our ref.
1106-1103/525/82

לכבוד

מר ג. הוכפלד
ראש צוות הקמת מעלה האדומים
משרד הבינוי והשיכון
מחוז ירושלים
רח' בן-יהודה 23
ירושלים

א.נ.,

הנדון: מסוף במעלה האדומים

בהמשך לפגישה שהיתה לך ביום 1.11.82 עם מר רטוביץ, להלן הנתונים המעודכנים לתכנון מסוף במעלה האדומים.

1. רציפי קליטת נוסעים:
דרושים חמישה רציפים כאשר לפחות שניים מהם מתאימים לאוטובוסים מפרקיים, המדובר "מרצדסים" "עוברים" (לא רציפי שניים).
2. חנייה תפעולית לזמן קצר:
דרושים כ-12 מקומות חנייה במרכז בצמוד לרציפי היציאה.
3. מבנה תפעולי:
בשלב זה, יש לשריין שטח למבנה תפעולי בגודל כ-200 מ"ר במרכז.
4. חנייה תפעולית לזמן ארוך:
דרושים כ-25 מקומות חנייה (כ-3 דונם).
רצוי ששטח זה יהיה משולב עם החנייה התפעולית לזמן קצר או שיימצא במרחק הליכה סביר מהמרכז.

נשמח לתת לכם פרטים נוספים במידת הצורך.

בכבוד רם,
"אגד" בע"מ
אגף תנועה - אזור ירושלים

העתק:

מר ד. מרגלית - רח' החייל 84, י-ם.

34
גמל
10/10

צורת הקמה מעלה אדומים
ח' בטבת תשמ"ג

24 בדצמבר 1982

לכבוד
אגד
אגף התנועה - אזור ירושלים
רח' יפו 224
ירושלים

הנדון: מסוף במעלה אדומים

מאשר קבלת משעבר בנדון מס' 1103/525/82-1106 מיום 6/12/82.

העברתי את זמכת למחכבני העיר לידיעתם.

בברכה,



גדעון הוכפלד
ראש צורת ההקמה

X

לרטה: תצלום מכתב אגד

העתקים: גב' א. ברזקי - אדריכלית ומחוז
מר ט. ליטרסדורף - מחכבן העיר
מר ד. מרגלית - יועץ תחבורה
מר ד. עובדיה - מנהל הפרויקט

July 1941

RECEIVED
JUL 19 1941
U.S. DEPT. OF AGRICULTURE

TO THE
DIRECTOR
U.S. DEPT. OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C.

FROM THE
BUREAU OF PLANT INDUSTRY

RE: [illegible]
[illegible]

U.S. DEPT. OF AGRICULTURE
BUREAU OF PLANT INDUSTRY
WASHINGTON, D.C.

REPORT OF THE
COMMISSIONER OF PLANT INDUSTRY
ON THE
[illegible]

22/12/82, אגד, תל אביב

"EGGED" Israel Transport Cooperative Society Ltd.

"אגד" אגודה שתופית לתחבורה בישראל בע"מ

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P. O. B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL 515221 P. O. B. 8657, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224. - JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P. O. B. 293, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית אגד, תל-אביב
דרך פתח-תיווא 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד הצפוני:
בית אגד, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 293, ירושלים 91000

Department - מחלקה/אגף: תנועה Date - תאריך: 17.11.82 Office - המשרד: ירושלים our ref. - מסמך מס': 1106-1103/483/82

לכבוד
מר ג. הוכפלד
משרד הבינוי והשיכון
רח' בן-יהודה 23
מחוז ירושלים

א.נ.

הנדון: מעלה האדומים וגבעת זאב.

להלן סיכום פגישה שהתקיימה ביום 1.11.82 במשרדך בינך לבין מר ס. רטוביץ, מהנדס תנועה באיזור ירושלים.

1. מעלה האדומים:

1.1 מסוף: משרד הבינוי והשיכון יקיים דיון ממצה וכתוצאה ממנו יוגדרו שטח המסוף (כולל חנייה תפעולית לזמן קצר) ושטח חנייה נוסף לחנייה תפעולית לזמן ארוך.

1.2 מסלול שני לכביש הטבעת:

- מר הוכפלד מוסר שסלילת מסלול שני בכביש הטבעת תלוי בהפעלת הקרוניות ולחילופין באיכלוס כ-5000 יחידות דיור.
- מר ס. רטוביץ מעלה את בעיות התפעול במתכונת הנוכחית כאשר גם מירושלים וגם לירושלים עובר הקו באותו מסלול סיבובי עם תחנות משותפות.
מצב זה לא יוכל להמשך לאורך זמן. במידה ולא נראית סלילת מסלול נוסף בזמן הקרוב, יש צורך בבניית מפרצים והפעלת שירות הלוך וחזור.
- סוכם שכאשר תתחלנה להיווצר בעיות, יפנה "אגד" למשרד השיכון אשר יבצע את המפרצים תוך זמן קצר.

1.3 כביש חיבור לאיזור התעשייה:

תכנית ארוכת טווח.

1.4 כביש חיבור לירושלים:

אם לא תהיינה בעיות שאינן שייכות לביצוע עצמו תסתיים הסלילה תוך שמונה חודשים.

2. גבעת-זאב:

עד מועד האיכלוס הראשון (אוגוסט 1983) ייסלל כביש חדש מרמות.

בכבוד רב,

אגד, בע"מ.

שירות נוסעים וחבילות לכל חלקי הארץ
PASSENGER AND PARCEL SERVICE TO ALL PARTS OF ISRAEL

MEMORANDUM FOR THE RECORD
SUBJECT: [Illegible]
DATE: [Illegible]
BY: [Illegible]



MEMORANDUM FOR THE RECORD
SUBJECT: [Illegible]
DATE: [Illegible]
BY: [Illegible]

Development - [Illegible] Date - [Illegible] Office - [Illegible]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

צורת והקמה מעלה אדומים
יח' כחשודתש"ב
4 בצרפת 1982

34
29/12/82

לכבוד
מר אברהם עובדיה
מבוא' מח' החברה - אגד י-ם
רחוב יפו 224
י ר י ס ל י י

א.ב.א.

הנדון: מסרף במעלה אדומים
מכתב בדיון מס' 1106-1103/447/82

בזמן הקרוב אנחנו מתחילים לחבון את האזור אשר הורכב על העיר
החדשה מעלה אדומים. במסגרת החבון זה ידוע לנו שצלינו להקצות שטח
מחלים עבור מסרף אגד.

לפי ימים ספורים גם שחזנו בנושא עם מר דטוביץ.

כאשר החבון יתקדם יותר נבוא עמכם בדברים לסיכום הצדדים.

לכבוד מר,

גדעון חובל
ראש צורת והקמה

העתיק: מר ש. כהן - מבוא' מחוז ירושלים
גב' א. מרזקי - אדריכלית המחוז
מר ש. ליטווסדורף - מחבון העיר
מר ד. מרגלית - יועץ תחבורה
מר ס. דטוביץ - יועץ תחבורה אגד
מר ד. עובדיה - מבוא' המחוז ייקם

DATE OF BIRTH: 1911
PLACE OF BIRTH: [illegible]
[illegible]

12/1/11
12/1/11

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

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

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P.O.B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P.O.B. 8457, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 324. — JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P.O.B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית אגד"א, תל-אביב
דרך פתח-תיבה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד הצפוני:
בית אגד"א, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8457, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 324, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה/אגף

Date - תאריך

Office - המשרד

our ref. - בתשובה נא להזכיר: מסמך מס'

תנועה.

24.10.82

ירושלים

1106-1103/447/82

לכבוד

מר ג. הוכפלד

ראש צוות הקמת מעלה האדומים

משרד הבינוי והשיכון

מחוז ירושלים

רח' בן-יהודה 23

ירושלים

א.נ.,

ה נ ד ו ן : מסוף במעלה האדומים

בפגישה שהתקיימה במשרדכם בנוכחות גב' ברזקי ומר אורנשטיין, סוכם שנקבל את איתור המסוף במרכז וכן התכנון הכללי שלו. כל זאת כדי שנוכל להתחיל בתכנון.

חומר זה טרם נתקבל למרות פניות טלפוניות נוספות.

נודה לך על העברת החומר בהקדם.

ב כ כ ו ד ר ב,

"אגד"א בע"מ.

אגד"א תש"מ
אגף התנועה - אזור ירושלים

29.10.82

א/א יגרה

34

האגודה
למחקר
המזרחי

אין מציבים לך לעתה בקיול.
בני דביר אולי למחצית
אלקסנדר בן

ב/ב חגית

יוסף פרידמאן חתום בחלק א/א

חגית

פרידמאן
אליהו
לצבי מילר

X

2/10 ג'רמ

15.12.82 ביום חמישי

היום חם ומוזרי

בוקר טוב

15.12.82 - ג'

+

111.82

722/6

[illegible]

~~not para of end ~~end~~ (2~~
 .pro/2011/10

2016/11/10

~~Handwritten text, possibly "Handwritten text" or similar.~~

4

"EGGED" Israel Transport Cooperative Society Ltd.

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TICWA 142, TEL-AVIV 64921

"EGGED" Israel Transport Cooperative Society Ltd.

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TICWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P.O.B. 33091, TEL-AVIV 61310

NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P.O.B. 8657, HAIFA 31006

JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 274, JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P.O.B. 893, JERUSALEM 91000



אגד"אגודה שתופית לתחבורה בישראל בע"מ

המשרד הראשי: בית אגד"א, תל-אביב
דרך פתח-תיקוה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61310
המשרד בצפון:
בית אגד"א, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31006
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 274, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה/ת

Date - תאריך

Office - המשרד

our ref. - מספר חש"מ

ת.ד. 893

6.4.81

ירושלים

1106/141/81

לכבוד

מר גדעון הוכפלד
ראש צוות הקמת מעלה האדרמים
משרד הבינוי והשיכון
רח' בן-יהודה 23
ירושלים

א.ב.

ה ב ד ו : תשתית לתחבורה ציבורית

בהמשך לפגישתך ביום 15.3.81 עם מר סילבן רטוביץ ובהתאם לסיכום בינכם, להלן פירוט דרכי התשתית לשירות אוטובוסים.

הדרכים חושבו על בסיס בניית 10.000 יחידות דיור כפי שבמסר'לנו באותה הפגישה :

1. חביה תפעולית עבור 40 אוטובוסים; לפי 9 אוטובוסים לדובס. 4,5 דובס.
 2. מבנה; 0,1 דובס.
 3. תחנת מוצא עבור שני קווים, שני אוטובוסים מפרקים בכל תחנה - סה"כ שטח דרוש: 0,8 דובס כולל שטחי תמרון בכניסה ויציאה מהתחנות וכן מדרכת המתנה.
- על כן, סך הצרכים; 5,5 דובס.

ברצוננו לציין כי השטחים לעיל הינם חיוביים לתפעול תקין של התחבורה הציבורית למעלה האדרמים וממנה וזאת לאור הצרכים החדשים הנוצרים עקב בניית השכונה. אנו עומדים לרשותך במידה ותדרשנה הבהרות נוספות.

בכבוד רב,

אגד"א
בע"מ

ירושלים וכל חלקי הארץ
PASSENGER AND PARCEL SERVICE TO ALL PARTS OF ISRAEL

"EGGED"



"אגד"

Israel Transport Cooperative Society Ltd.

אגודה שתופית לתחבורה בישראל בע"מ

Department- מחלקה/אגף

Date- תאריך

Office- המשרד

our ref- מסמך מס

תנועה.

6.7.82

ירושלים

המשרד הראשי
ומשרדי אזור-
דרום
טל' 03-251333
ת"ד 33091
תל אביב 61330

Head office
& Southern district
Tel. 03-251333
P.O.B 33091
Tel-Aviv 61330

סיכום דברים מפגישה שהתקיימה במשרדי
משרד הבינוי והשיכון - מחוז ירושלים
בנושא - מ ס ר פ י ם

=====

ה ש ת פ ו : גב' א. ברזקי - אדריכלית המחוז משהב"ש.
מר ג. אורנשטיין - משהב"ש.
מר י. יונה - מנהל מחלקת נכסים "אגד" י-ם.
מר ס. רטוביץ - יועץ תנועה "אגד".

1. מעלה האדומים:

ניתן להתחיל לערוך תוכניות לבצע המסוף במקום הסופי.
י. יונה יהיה בקשר עם ג. אורנשטיין ויימסרו לו תוכניות של השטח.

2. גבעת זאב:

בטווח הקרוב ייבנו כ-800 יחידות דיור.
לאחר סיום בשטח יציע "אגד" מקום למסוף זמני ובכפוף למיקומים
הרצויים שנמסרו על ידי משהב"ש.

3. ארמון הנציב:

תכנון הת.ב.ע. יסתיים בשנת 1982 ותקציב זו.
קיימת אפשרות ש"אגד" תוציא ת.ב.ע. על המסוף בלבד.

ר ש ם : ס. רטוביץ

העתק:

למשתתפים.
מנהל אגף התנועה.
ס/מנהל אגף התנועה.
מנהל תכנון ארצי.

משרדי אזור-
צפון
טל' 04-515221
ת"ד 8657
חיפה 31086

Northern office
Tel. 04-515221
P.O.B 8657
Haifa 31086

משרדי אזור-
ירושלים
טל' 02-521121
ת"ד 893
ירושלים 91008

Jerusalem office
Tel. 02-521121
P.O.B 893
Jerusalem 91008



מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

- מאג - מידע וייעוץ מס
- מאג - מידע וייעוץ מס
- מאג - מידע וייעוץ מס
- מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

מאג - מידע וייעוץ מס

יהל

נהול, תאום ופקוח בע"מ

בארשבע 84 291, רחוב שחל 29, טלפון 057-34513

7.6.82

לכבוד
גב' אברמסקו
משהב"ש
ירושלים

א. נ.

הנדון: מעלה אדומים-הגדלה מס' 1 לחכנון מערכות
תחבורה

חוזת מס': 14/62655/79

בהגדלה הנ"ל נפלה טעות כדלקמן:
ההגדלה בגין התיקרויות היא:

$$15118 = 228\% \times 6682$$

במקום הרשום בהגדלה, לכן הוגש ואושר החשבון כמפורט בחשבון
חסופי.

בכבוד רב,
דור קובדיה

1838

כח

מ"ב ע"פ חוק המבחן, תש"ח
מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

ס"ב, כ"א

מס' 295-296
מס' 295-296
מס' 295-296

מ. כ.

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

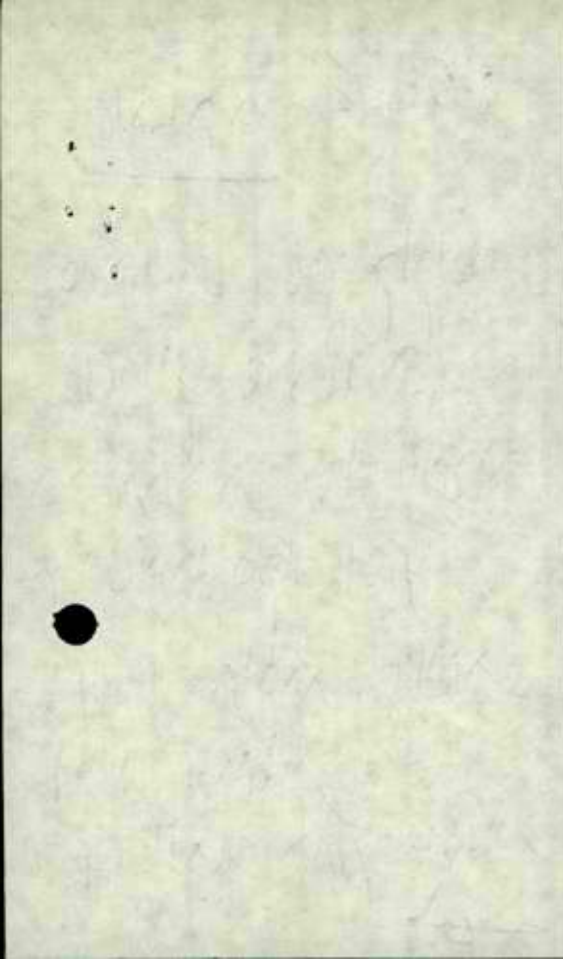
מס' 295-296, חוק המבחן, תש"ח

26.5.82 דבר ארבע

מי נמר באים
2.05



אין
לעצמך
X



1.5.82

שמריו גו

האם ציבור זה קקלש?

אלבויב

פ.5.9

אברהם

בית המדרש הרב מנחם

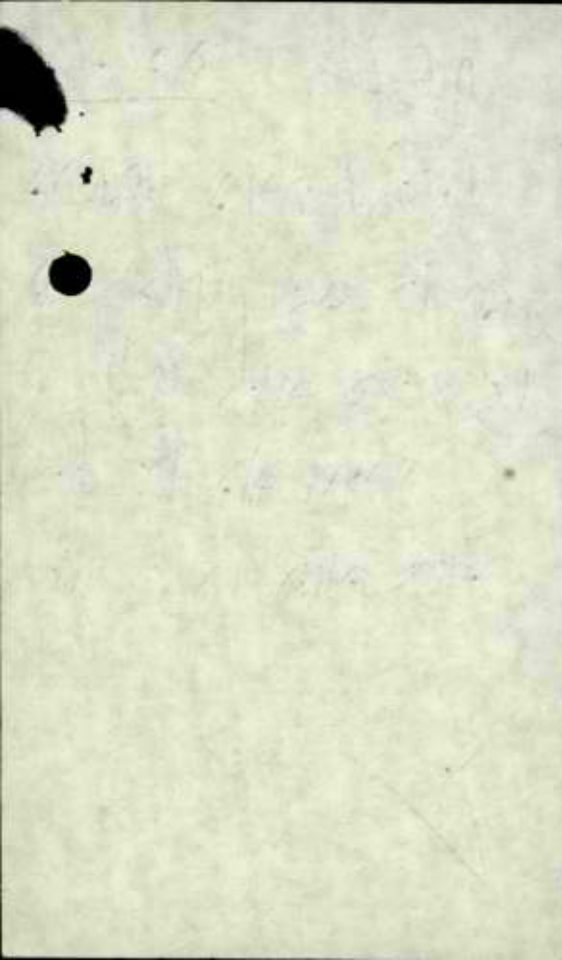
בית המדרש הרב מנחם

בית המדרש הרב מנחם

בית המדרש הרב מנחם

בית המדרש הרב מנחם

בית המדרש הרב מנחם



2.5.82

צ'וב ג'וד

ס'וב ק'וק' + ס'וב ר'וס'ן

צ'וב ס'וב

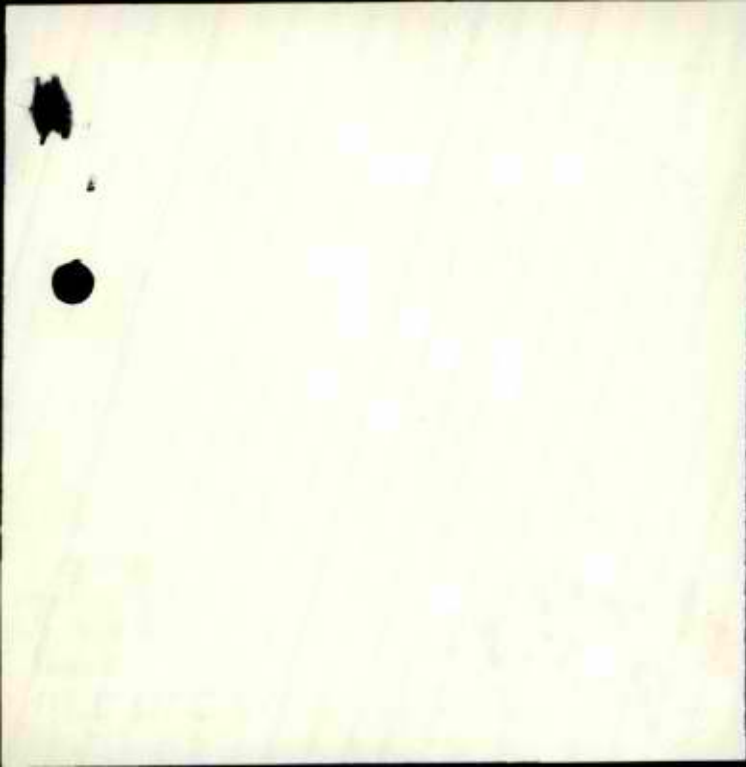
X ס'וב ס'וב

ס'וב ר'וס'ן
2.5.82



המכעל: אזור החעשיר, אשקלון, ת.ד. 12, סלכין 25141-051
המשרד: כן יאדה 99, ת.ד. 3035 חל-אכ"כ, סלכין 238221

יובל גד בע"מ



24.3.82

~~מזכיר~~ ~~מזכיר~~

מזכיר

לראש חשבון מילון

לפני מילון

לפני מילון

מילון מילון

X

25.2.82

מדינת ישראל

המנהל הכללי של
השירות המבחן

משרד התחבורה
המפקח על התעבורה
מחוזות ירושלים והדרום
ירושלים

25.2.82

תאריך 1 פבר' 1982

מספר 26/5

אל: מר גדעון הוכפלד,
ראש צוות הקמה - מעלה אדומים
משרד הכינוי והשיכון
רח' בן-יהודה 13
ירושלים.

אדון נכבד,

הנדון: מסלול תחבורה ציבורית מיוחדת - מעלה אדומים

כדי לחרות דעה בנושא הנ"ל כפי שהועבר לטיפול במשרד
התחבורה דרושה לי תוכנית מפורטת של המסלול (בקנה מידה
של לפחות 1:500) כולל חתך לאורך עם סימון התחנות המוצעות
לאורך המסלול.

מכבודך
מ. נקמן
מהנדס המחוז

המנהל הכללי של
השירות המבחן
המנהל הכללי של
השירות המבחן
המנהל הכללי של
השירות המבחן

RECEIVED
OFFICE OF THE
ATTORNEY GENERAL
STATE

FILED

TO: THE ATTORNEY GENERAL
FROM: THE ATTORNEY GENERAL
SUBJECT: THE ATTORNEY GENERAL
RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

RE: THE ATTORNEY GENERAL

"EGGED" Israel Transport Cooperative Society Ltd.

אגד"אגודה שתופית לתחבורה בישראל בע"מ

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P. O. B. 3309, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P. O. B. 8457, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224. - JERUSALEM 94383
TEL. 21447 P. O. B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית אגד"א, תל-אביב
דרך פתח-תיווה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 3309, תל-אביב 61330
המשרד בצפון:
בית אגד"א, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8457, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 21447, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department-מחלקה/אגף
תנועה

Date-תאריך
25.5.82

Office-המשרד
our ref.-מספר מס' 1106-4100/318/82 ירושלים

551811/פול
551814/י.ל.
ל אגד"א

לכבוד
מר עמוס טרטמן
ראש המועצה
מעלה אדומים העיר

א.נ.

הנדון: קו 74

בהמשך לישיבה שהתקיימה במשרדי בנוכחות נציגי המועצה והסיכום שהיה לגבי
התשתית והמפרצים לתחנה, והסיכום ש"אגד"א יפעיל את התחבורה החל מתחילת חודש
יוני.

צר לי להודיעך שבסיום שערך במקום ביום 24.5.82, נוכחתי לדעת שאין אפשרות
להפעיל את התחבורה כפי שסוכם, מאחר והמפרצים לתחנות ושפת הכביש טרם סודרו.

אי לכך, אנו נדחה את הפעלת התחבורה עד לגמר טיפולכם בנושא.

לידיעתך.

בכבוד רב,

"אגד"א בע"מ

גנרל-התנועה - אהרן שני

העתק:
מר בצראי משה - המפקח על התעבורה.

שירות נוסעים וחבילות לכל חלקי הארץ
PASSENGER AND PARCEL SERVICE TO ALL PARTS OF ISRAEL

611-פוסט אגד"א

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P. O. B. 33091, TEL-AVIV 61339
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P. O. B. 8657, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224, — JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P. O. B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית "אגד", תל-אביב
דרך פתח תקוה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61339
המשרד בצפון:
בית "אגד" דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה/אגף

Date - תאריך

Office - המשרד

our ref. - מספר חס' -

תנועה

18.5.82

ירושלים

1106-1103/290/82

לכבוד

מר ג. הוכפלד

ראש צוות הקמת מעלה האדומים

משרד הבינוי והשיכון

מחוז ירושלים

רח' בן יהודה 23

ירושלים

א.ב.,

הנדון: מתקני תחבורה במעלה האדומים

נודה לך אם תעדכן אותנו לגבי המצב התכנוני של התוכניות הכוללות את המסוף לתחבורה ציבורית וכן את שטחי החנייה.

בכבוד רב,

אגד "אגד" בע"מ
אגף התנועה צוות ירושלים

מחירים ממוצעים של דירות בבנין פרטית (אלפי שקל)

	אוקטובר 1981 - דצמבר 1981 (1)				ינואר 1981 - ספטמבר 1981 (1)				אפריל 1981 - יוני 1981			
	3-4	2-3	1-2	סך הכל (2)	3-4	2-3	1-2	סך הכל (2)	3-4	2-3	1-2	סך הכל (2)
מסך הכל	860.5	563.9	433.6	593.1	738.9	494.6	358.3	528.5	616.6	415.8	299.7	437.6
ירושלים	980.8	647.7	563.5	737.1	847.3	628.1	503.1	681.1	778.5	526.2	353.8	538.7
תל אביב	1,286.6	791.5	535.5	793.0	1,089.2	637.1	409.0	657.3	923.0	520.2	345.7	537.0
חיפה	906.0	579.3	401.2	548.0	808.7	540.5	363.4	531.0	686.2	419.1	305.5	436.9
גרנד	878.0	585.3	419.0	574.1	765.3	509.4	371.5	516.9	645.5	416.5	293.5	409.8
מרכז	765.8	545.5	424.1	583.2	695.6	484.9	290.5	532.4	544.6	396.8	284.6	438.9
דרום	595.1	360.5	220.6	417.5	531.6	318.9	187.1	364.2	414.7	262.9	146.7	298.4
שדרן	865.3	568.1	427.1	628.5	772.4	473.6	309.6	528.6	643.4	393.0	268.2	450.8
אפרן	-	212.0	-	243.3	422.8	220.3	196.2	293.0	385.1	207.8	140.1	293.9
קרינת - חיפה	702.9	418.3	271.9	459.3	550.3	405.7	263.6	386.9	460.0	312.4	216.5	310.1

(1) - מחירים ארעיים.

(2) - הסה"כ כולל מחירים ממוצעים של דירות של 1 ו- 5 חדרים.

משרד הבינוי והשיכון
לשכת המנכ"ל

למין אחיות אבא רב פנימה

סיכום משיבת בנושא מעלה ארומים - מערכת דרכים פנימיות מיום 21.4.82

השתתפו: ח"ה א. וינר, מ. שוחמי, ש. בתן, ס. לייסטרדורף, א. נשף, א. טורוקה,
ד. עובדיה, ג. הוכפלד, ע. גורן, ד. צפירי.

ס ו כ מ:

02 אחר

להשלים את מערכת הדרכים הפנימיות בהתאם להוכניות המקוריות.

03 אחר

יוכנו תוכניות כבישים למי תכנון קונבציונלי תוך בדיקת אפשרות לעסור
בנקודת קריטריות על אומציה.

04 אחר

ידון בין א. וינר, א. טורוקה ותמחוז.

רשמה: ד. צפירי.

X

1. The purpose of this report is to provide a summary of the results of the study conducted during the period from January 1, 1959, to December 31, 1959.

2. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

3. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

4. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

5. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

6. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

7. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

8. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

9. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.

10. The study was conducted by the Department of Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare, Office of the Assistant Secretary for Health, Education, and Welfare.



כוכב

KOCHAV HASHOMRON LTD.

השומרון יזמים ובני ערים

בתשובה נא להזכיר
(222)

20.4.82

לכבוד
מר גדעון הוכפלד
צוות הקמה - מעלה אדומים

א.נ.,

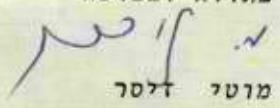
הנדון: הפעלת מערכת קרוניות

בהמשך לשיחתנו הריני לעדכן אותך במספר פרטים חשובים אשר נתחדשו לאחרונה.

א. ב - 30.3.82 התקיימה ישיבה בנושא מערכת קרוניות בעמנואל אצל סגן שר התחבורה מר דוד שיפמן. בישיבה זו נכחו כל המומחים והיועצים למערכות תחבורה בארץ ובנוסף לכך אנשי אגף יבוא הרכב. מר שיפמן עמד על השתתפות מלאה כדי שהנחיותיו בתום ישיבה זו יהיו ידועים ומקובלים על כולם.
בתום ישיבה זו הוחלטו הדברים הבאים:

1. משרד התחבורה רואה במערכת הקרוניות פתרון מעולה לבעיות הסעה פנים עירוניות וקורא לכל המתכננים לפתור את בעיות התחבורה הציבורית בצורה בה פתרו זאת מתכנני עמנואל.
 2. חברת כוכב השומרון סיכמה עם משרד התחבורה באותה ישיבה שתיבא את מערכת הקרוניות עוד בקיץ זה, על חשבונה - לצורך זה היו מנהלי החברה לפני מספר שבועות בארה"ב. סגן השר הורה לאנשי יבוא הרכב לאשר במהירות יבוא זה.
- כיון שעמנואל אמורה להתאכלס רק בעוד 10 חודשים, אין מניעה מצידנו להשאיל את מערכת הקרוניות שלנו לעיר מעלה אדומים, לצורך הרצה, עד איכלוס העיר עמנואל.
רצ"ב מפרטי הקרוניות ועלות התחזוקה, שלדעת מומחי התחבורה הינם מזעריים ביותר.

בתודה ובברכה


מוטי זיסר

מנכ"ל החברה

העתק: מר ט. לייטרסדורף, ארכיטקט

משרד הביטחון
רמי' בן יהודה 23
30-4-1982
דואר נכנס



המועצה המקומית

מעלה אדומים

20,4,1982

מספרנו: 1628

לכבוד
מר שמריהו כהן
מנהל מחוז י-ם
משרד הבינוי והשיכון
רח' בן יהודה 23
ירושלים

א.ב.י.

הנדון: הסעה ציבורית פנימית במעלה אדומים

ברצוני להודיער כי המועצה המקומית מקבלת בחיוב את הצעתו של מתכנן העיר מר ט, לייטרסדורף להסעה ציבורית פנימית במעלה אדומים,

המועצה מצידה, מתחייבת להפעיל ולתחזק את המערכת כאשר היא תועבר לידיה,

בכבוד רב,
עמוס טרעמן
ראש המועצה

העתק: מר ט, לייטרסדורף - רח' הוברמן 10 ת"א

מעלה



המקומית

המועצה

19,4,1982

מעלה אדומים

מספרנו: 1626

לכבוד

מר גדעון הוכפלד

ראש צוות הקמה מעלה אדומים

משרד הבינוי והשיכון

רחי בן יהודה 23

ירושלים

א.נ.

הנדון: תמרימים בעיר מעלה אדומים

אבקשך לוודא עם הנוגעים בדבר שמערכת הכבישים

במעלה אדומים תהיה מתומרת עפ"י חוק,

ב.כ.ה

ישראל גולדשטיין
מזכיר המועצה

המורה יבוצע באמצעות
המשרד עם המועצה נעסו למחלוקה

טל. 241488-02

ד.נ. בקעת יריחו

Figure 1

Abstract



המועצה המקומית

מעלה אדומים

15.4.1982

מספרנו: 1616

לכבוד
מר בצראי
רח' הצבי
משרד התחבורה
ירושלים

א.נ.,

בהמשך לפגישות שהיו לנו בהקשר לאיכלוס מעלה אדומים
ומתן שרותי תחבורה ציבורית במקום, הנני להודיעך כי
החל מ-15.4.82 יחלו המשפחות הראשונות לבלט את העיר.

אבקשך להנחות את הגורמים המפעילים את התחבורה
הציבורית להעריך לך.

כמו-כן אבקש לקבל את פרוט הקווים ומועדי הפעלתם.

בכבוד רב,
ישראל גולדשטיין
מזכיר המועצה

Handwritten notes and signatures:
חלקי...
15.4.82
מנהל המחוז - משהבייש
מר ג. הוכפלד - ראש צוות הקמה מעלה אדומים

העתק: מר ש. כהן - מנהל המחוז - משהבייש
מר ג. הוכפלד - ראש צוות הקמה מעלה אדומים



UNITED STATES DEPARTMENT OF THE INTERIOR

WATER RESOURCES DIVISION

OFFICE OF THE CHIEF ENGINEER
WASHINGTON, D. C.
JAN 10 1964

TO: DIRECTOR, BUREAU OF RECLAMATION
FROM: CHIEF ENGINEER, BUREAU OF RECLAMATION
SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

FOR THE RECORD

[Handwritten signature]
[Illegible typed name]
[Illegible title]

APPROVED: [Illegible] - [Illegible]
[Illegible] - [Illegible]

ה'תשנ"ב 10.3.82

מחיר 12.4.82

דודו ריי
פסיכיאטר

ה' בניסן תשמ"ב
29 במרץ 1982

אל : מנכ"ל משהב"ש

הנדון : מערכת הסעה פנימית - מעלה אדומים.

לקראת הדיון בבדון שבקשה לקיים אבי מצרף מכחבר של ראש צוות ההקמה במעלה אדומים, מר ג. הוכפלד ודו"ח של חב' חכנון ויערץ כלכלי כפי שבערך ע"י הגב' דפנה פלי.

כפי שהפירוט בשיחה בע"פ עמדה היא שיש יתרונות בהפעלת מערכת הסעה פנימית ובתנאי ובחבאי שתופעל סמוך לאכלוס ולשם הקניית הדגלים השונים מן הקיימים כיום.

הבסיס והחשוב שירכש, עשויות להיות לו השפעות חיוביות על אורח חיים, והסכנו בדלקות חכנון האורבני שלנו ומן הראוי היה שמשרדנו יקח חלק ביוזמה בלי לממן את ההשקעה וההפעלה הסייכות לתחום המוניציפלי.

ב ב ר כ ה



שמעון בן-דוד
מנכ"ל מחוז ירושלים

לוטה : 2 טממכים

העחק : מר ז. ברקאי - מנכ"ל אגף פרוגרמות
מר ג. הוכפלד - ראש צוות ההקמה מעלה-אדומים.

THE UNITED STATES

IN SENATE

REPORT OF THE COMMISSIONER OF THE GENERAL LAND OFFICE

IN RESPONSE TO A RESOLUTION PASSED BY THE SENATE

ON FEBRUARY 2, 1890

WASHINGTON

GOVERNMENT PRINTING OFFICE



החברה לתכנון ולפיתוח מעלה אדומים

שניבן
דניאל
קריכה
3.4.82
הישר
483
6.4.92

24.3.1982

מספרנו: ח/19

לכבוד
ד"ר ע. לנדאו
מנכ"ל משרד התחבורה
ירושלים

..א.ב.

הנדון: תחבורה פנימית במעלה אדומים

בהמשך לפגישתנו עם מר י. קולניק ממשרדך, הנני פונה אליך על מנת לקבל את עזרתכם
בפתירת בעיית התחבורה הפנימית בעיר מעלה אדומים.

תבעיה היא שמערכת הכבישים באתר העיר נבנתה כך שישנו כביש טבעת סביב המבנים, אך
בתוך המבנים הדרכים הם צרים כך שתחבורה ~~מקובלת~~ מקובלת אינה יכולה לעבור בהם. כוונת
המתכנן היתה להפעיל מערכת קרוניות ואמנם לצורך זה נבנו גם מנהרות באותם מקומות בהם
דרך הקרוניות חוצה את כביש הטבעת.

כמו-כן, יש לקחת בחשבון שעקב אילוצים טופוגרפיים העיר בנויה על שלוחות ארוכות עם
שיפועים קשים כאשר המרכז העירוני כולל בתי ספר נמצא בתחילת השלוחות, דבר המצריך
פתרון תחבורתי.

מאחר ואיכלוס העיר מתחיל בעוד מספר שבועות לכן, יש צורך דחוף לפתירת בעייה זו.

אקווה שכב' יאות שעובדי משרדו יעזרו לנו בייעוץ כלכלי, טכנולוגי וכו' כדי שנמצא
את הפתרון המתאים לבעייה שהוצגה לעיל.

ב ב ר כ ה
א. גינצבורג
מנכ"ל

העתק: מר י. קולניק - משרד התחבורה - י-ם
מר ג. הוכפלד - משרד השיכון - י-ם

צוות ההקמה מעלה אדומים

כ"ח אדר תשמ"ב

23 מרץ 1982

אל : מר שמריהו כהן - מנהל המחוז

הגדרון: מערכת תחבורה פנימית במעלה אדומים.

רצ"ב תכתובת וסקרים בנושא מערכת התחבורה הפנימית במעלה אדומים, באמצעות קרוביות.

1. בוסף לאמור במסמכים דהנ"ל ברצוני לחזור ולהדגיש כי עקב המבנה הטופוגרפי של השטח עליו בנויה מעלה אדומים, גבעות ארוכות וצרות המבודדות ע"י ואדיות עמוקים, המרחקים של רוב מבני המגורים מאזורי החינוך הספורט הבידור והמסחר, ארוכים מהמקובל.

החשיבות של מערכת תחבורה פנימית גמישה ויעילה בישוב כזה הינה גדולה מאשר בישובים אחרים בסדר גודל דומה הממוקמים בשטח בוח, ואשר בהם ממוקמים המרכזים הציבוריים במרחקים סבירים המאפשרים הליכה ברגל.

אבי גם מזכיר כי עקב תכנון השביל למערכת ההסעה הפנימית המיוחדת לפחות בשלב א' (04-02) שירות תחבורה פנימי אחר באמצעות אוטובוסים יהיה מאד לא יעיל זאת מאחר ובחברה מהבניינים דרכי הגישה לכבישים הבאשיים (כביש הטבעת) הינם לא נוחים וכרוכים במעברים משופעים מאד שלא תוכננו לצורך זה.

לפי עניינת דעתי גם התכנון הנוכחי של השטח באזור 03 בוחן תוצאה דומה.

2. חלק גדול מרובשי הדירות במעלה אדומים הינם זוגות צעירים חסרי רכב פרטי. עובדה זו הגדיל את העדיפות לשימוש בתחבורה ציבורית. לפי הבדיקות הכלכליות ככל שיגדל שיעור השימוש בתחבורה ציבורית תגדל הכדאיות של הפעלת מערכת ההסעה המיוחדת. כמו כן יש חשיבות להקניית הרגלי שימוש במערכת כבר בראשית האיכלוס.

3. בוחאם לבקשתנו בדק מר ד. מרגלית יועץ התחבורה שלנו את החסכון הצפוי מהעובדה שלא בזדקק להרחיב את מערכת הכבישים במעלה אדומים, אם תופעל מערכת ההסעה הנ"ל. במקרה כזה בשלב איכלוס של 5000 יח"ד ועדיפות שימוש בתחבורה פנימית בשעור 65% לעומת 35% שימוש ברכב פרטי, לא יהיה צורך בהרחבת כבישי הטבעת. לעומת השקעה בסדר גודל של כ-2,640,000 שקלים (במחירי צבנובר 8) הדרושה להרחבת הכבישים במקרה של עדיפות לרכב פרטי בשעור 55% שצפוי לדעתנו אם לא תבוצע הקרובית.

4

RECEIVED
JAN 10 1961

TO THE DIRECTOR, FBI

FROM THE SAC, NEW YORK

SUBJECT: [Illegible]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

[Illegible text block]

4. יזמי הפיר החדשה בשומרון עמבואל מתכננים גם הם מערכת הסעה דומה בעירם. בשיחה עם מז' מרדכי זיסר מנכ"ל האגודה שמקימה את עמבואל במסר לי כי בכודבתם ליבא ארצה מערכת הסעה כזו בהקדם. כאשר תגיע המערכת בוכל לבסות אותה במעלה אדומים שבה האיכלוס מקדים את האיכלוס בעמבואל.

5. לפני כחודשיים נערך במעלה אדומים סיור של עוזר שר התחבורה מהנדס המשרד ואים הממונה על התחבורה. ההתרשמות שלהם מהתוכנית לתחבורה פנימית באמצעות קרוביות היתה חיובית מאד. בעקבות הסיור הועבר אליהם חומר שכלל את הסקרים הכלכליים ופרוספקטים על מערכות קרוביות וכן תוכנית שבילי וקרוביות בשלב א' של מעלה אדומים. המשרד בוחן עתה את החומר בהאום עם יופץ התחבורה שלבו. יש להמתין לקבלת חוות דעת של משרד התחבורה.

6. לדעתי המופקדים על הפעלת המערכת היבט מנעד התחבורה, משרד הפנים והמועצה המקומית. עם זאת בראה לי כי גם על משרדנו לס ייע בהקמת המערכת הב"ל.

ב יד מ ה,


בדעון הוכפלד
ראש צוות החקמה

"EGGED"



"אגד"

Israel Transport Cooperative Society Ltd.

אגודה שתופית לתחבורה בישראל בע"מ

Department- מחלקה/אגף

Date- תאריך

Office- המשרד

our ref- מסמך מס' ref

תנועה

8.2.82

ירושלים

1106-1103/76/82

לכבוד

יהל

ת.ד. 7001

באר-שבע 84 241

א.נ.,

תחבורה ציבורית פנימית באתר 02
פרטיכל מיום 25.1.82

חנדון:

1. מהסיכום הושמט הסעיף לפיו תוסדר רחבת סיבוב זמנית כדי לאפשר שרות
כבר בתחילת איכלוס האתר. סוכם שהסיבוב יהיה במקום תחנה מס' 4 כמסומן
על המפה שהעברתם אלינו.

2. רצ"ב סקיצות של מפרצים לאוטובוסים.

בכבוד רב,

"אגד" בע"מ

אגד בע"מ

אגף תחבורה - חדר ירושלים

העתק:

מר ג. הוכפלד - משרד הבינוי והשיכון י-ם. - 23
מר ע. טרטמן - מועצה מקומית מעלה האדומים.

המשרד הראשי
ומשרדי אזור-
דרום
טל' 03-251333
ת"ד 33091
תל אביב 61330

Head office
& Southern district
Tel. 03-251333
P.O.B 33091
Tel-Aviv 61330

משרדי אזור-
צפון
טל' 04-515221
ת"ד 8657
חיפה 31086

Northern office
Tel. 04-515221
P.O.B 8657
Haifa 31086

משרדי אזור-
ירושלים
טל' 02-521121
ת"ד 893
ירושלים 91008

Jerusalem office
Tel. 02-521121
P.O.B 893
Jerusalem 91008

"12N"



"EGGED"

חברת תחבורה שיתופית ישראל

Israel Transport Cooperative Society Ltd.

Department - תחבורה Date - תאריך Office - משרד Tel. - טל. (on long distance in Israel)

משרד תחבורה
תל-אביב
03-212121
03-212121
03-212121
03-212121
03-212121

Head Office
Jerusalem District
Tel. 03-251333
P.O.B. 33091
Tel-Aviv 61330

משרד תחבורה
תל-אביב
03-212121
03-212121
03-212121
03-212121

North Office
Tel. 04-252521
P.O.B. 883
Haifa 31088

משרד תחבורה
תל-אביב
03-212121
03-212121
03-212121
03-212121

Jerusalem Office
Tel. 02-251331
P.O.B. 883
Jerusalem 61088

8.2.82 1108-1103\76\82 1108-1103\76\82

משרד
תל-אביב
03-212121
03-212121

מ.א.

50 מיליון שקלים חדשים
25.1.82

1. משרד התחבורה יתקן את המצב במחלקת תחבורה ויבטיח את אמינות השירותים המוצעים.

2. משרד התחבורה יבטיח את אמינות השירותים המוצעים.

מ.א. 8.2.82

"12N" "EGGED"

החלטות:
א. - משרד התחבורה יבטיח את אמינות השירותים המוצעים.
ב. - משרד התחבורה יבטיח את אמינות השירותים המוצעים.

~~5/1/2~~

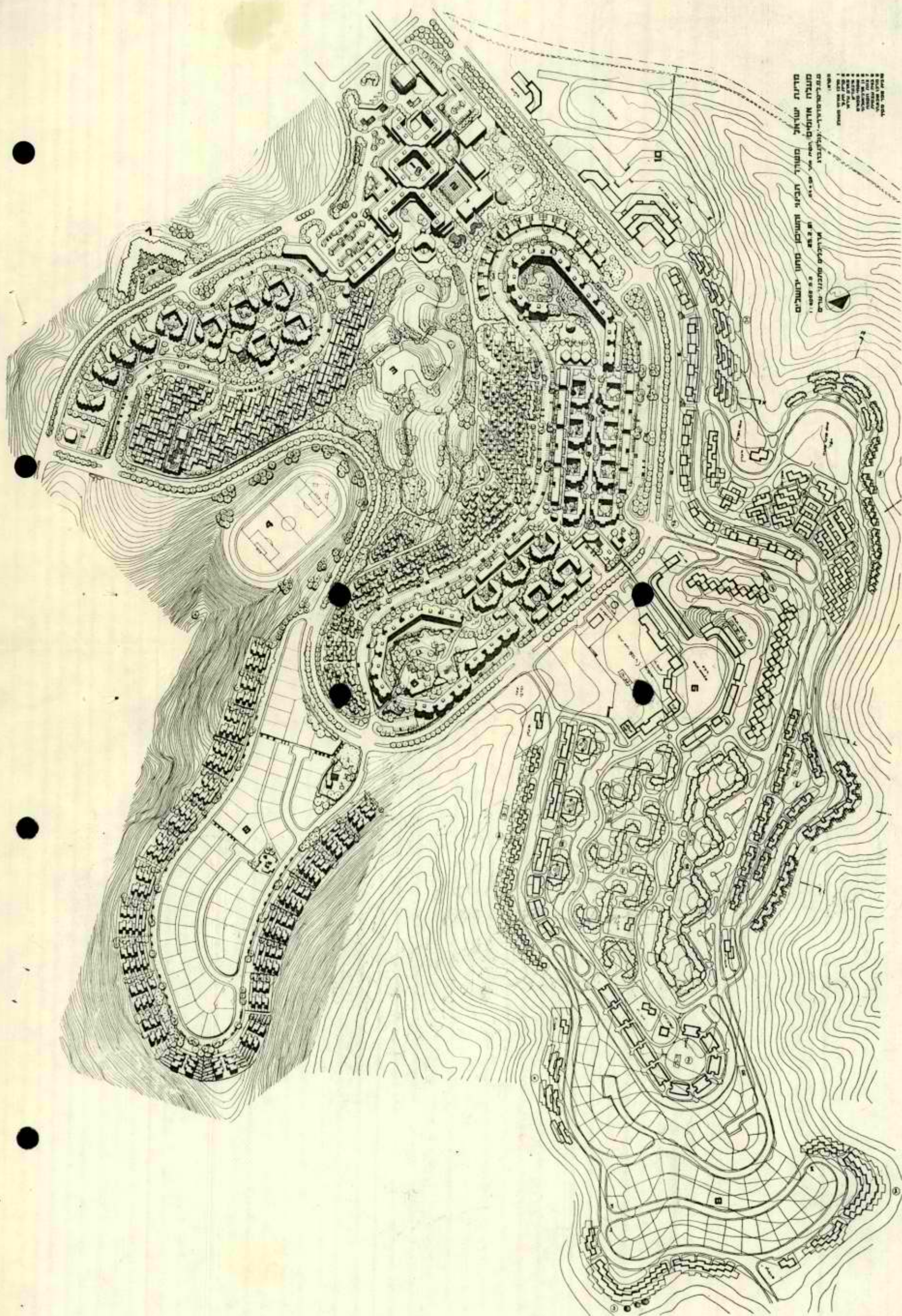
כל'ה' תוד' - עצי הדבורה בלילי המחרבה

[Handwritten signature]

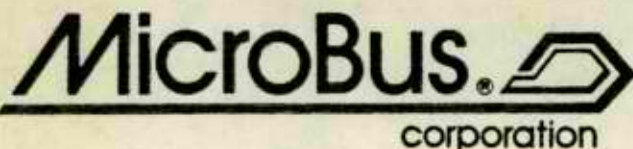
[illegible]

ג'והאן פון + אים שטעט, אדער אינעם, פון שטעט.
וואס.

✓ 5.2.82



Custom Designed Vehicles & Buses



February 16, 1982

Mr. Motti Zeiser
Company Director
Kochav Hashomron Ltd.
42 Rabbi Akiva St.
Beni Beraq 51272

Reference: Quotation #MBC-2-81-474 for SuperTram Power Car
and Trailers

Dear Mr. Zeiser:

Please accept the following quotation for your perusal and
approval.

For One (1) SuperTram Power Car built on heavy duty GMC chassis
with a 8.2 diesel engine and Allison transmission, fiberglass
seats and R.C.A. flooring. This vehicle shall be enclosed and
only windows deleted.

PRICE: \$85,967.00

For One (1) SuperTram Power Car built on a heavy duty GMC chassis
with an 8.2 diesel engine and Allison transmission, totally enclosed
with fiberglass bench seats.

PRICE: \$90,980.00

One (1) SuperTram trailer Semi-Open with fiberglass bench seats and
R.C.A. flooring.

PRICE: \$36,250.00

One (1) SuperTram trailer totally enclosed with fiberglass seats
and R.C.A. rubber flooring.

PRICE: \$42,300.00

..continued..

PAINT:

Color selection for exterior of unit and color selection of fiberglass seats is to be made by purchaser. One solid color per each allowed.

OPTIONS:AIR CONDITIONING:

Power Unit - 45,000 BTU free blowing system.	\$5,000.00 each
Trailer Unit - 45,000 BTU free blowing system.	\$7,500.00 each
P.A. System with microphone and two speakers in Power Unit and two speakers per trailer.	\$1,050.00
Cassette Tape Recorder - to be wired in to P.A. speakers.	\$ 496.00
Cushion Transit Seats - Naugahyde with color selection of blue or brown.	\$ 90.00 per person
Roller type Destination Sign	\$ 675.00

COMPLETION TIME:

Power Unit and Trailer will be completed 120-140 days from receipt of chassis from GMC.

WARRANTY:

See attached. Diesel engine warranty is for 50,000 miles or 24 months whichever occurs first. We are presently determining location of closest GMC authorized Warranty dealer to serve you.

DELIVERY:

Shipment of vehicles is to be arranged by MicroBus Corporation. MicroBus will deliver vehicles to the dock, however will not bear the expense of any special packing or preparation for shipment and will not bear the cost of shipment from Port of Los Angeles, U.S.A. to Israel.

TERMS:

A 3% discount will be allowed if payment in full is made at time contract is executed. If this option is not selected a Progressive Payment System would be utilized. This consists of 1/3 down with order, 1/3 payment upon 50% completion; 1/3 payment upon completion at plant and previous to shipment to docks.

A letter of credit shall be drawn for the entire amount of purchase if the payment in advance alternative is not utilized.

TERMS: (Continued)

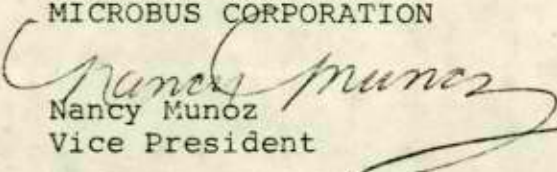
This letter of credit is to be drawn on Security Pacific International Division correspondent for Home Bank. Letter of credit is to be set up so as MicroBus could draw against it when the progressive payments are required.

It is a pleasure to have the opportunity to quote you and we look forward to a long and mutually beneficial relationship.

If the above quotation is acceptable please endorse below and designate the quantity of each item and the options.

Yours truly,

MICROBUS CORPORATION


Nancy Munoz
Vice President

NM:km

KOCHAV HASHOMRON LTD.
(Authorized Signature)

BY: _____

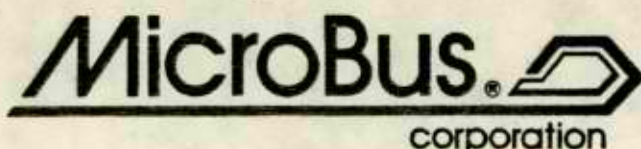
DATE: _____

MICROBUS CORPORATION
(Authorized Signature)

BY: _____

DATE: _____

2/16/82
Custom Designed Vehicles & Buses



February 16, 1982

Kochav Hashomron
42 Rabbi Akiva Street
Bnei Beraq 51272

Attention: Motti Zeiser

Gentlemen:

Thank you for contacting the MicroBus Corporation for your transportation needs. As per our conversation and meeting, please accept the enclosed quotation and specifications.

The MicroBus Corporation is a custom designer and manufacturer of buses and trams which are built to meet the ever increasing demand for quality built products that are economical to operate. All of our vehicles are built to the highest standards of the bus building industry and meet all of the U.S. federal safety standards as they relate to public transportation vehicles. We believe that whatever your special needs for a vehicle may be, we have the product and the people to fulfill those needs.

In our meeting we have been specifically discussing the MicroBus "SuperTram". This vehicle has a number of advantages for your specific operation. The SuperTram has a total seated passenger capacity of 100-120 people, plus additional standing room. This is accomplished by one power unit (engine unit) and two non-power trailer units. The power unit can be run by itself or with one or two trailers dependant on your capacity requirements at the time. Trailers can easily be added or deleted as required. All trailers are equipped with an emergency break away system which immediately locks all wheels when the trailer is disconnected on purpose or by accident. The power unit is equipped with front disc type and rear drum type brakes in an air actuated system. The trailers have four wheel individual disc brakes which are vacuum actuated through the power unit.

Our trams also feature positive tracking of trailers to power unit. What this means is that all the wheels on the trailer turn independently to allow the trailers to follow the tracks of the power unit. The 179" wheelbase chassis which we recommend, has a curb to curb turning diameter of 56 feet (28 foot radius) and the trailers would follow behind and require no additional turning area.

The MicroBus SuperTram is an all steel structured bus with steel exterior skin and vinyl over aluminum interior skin. The exterior roof front and rear cap are of fiberglass. We utilize a

GM commercial bus chassis for the power unit and can offer diesel, gasoline or propane fuel engines. We recommend the utilization of the 8.2 liter Detroit diesel engine and the Allison AT-545 automatic transmissions. We have provided some different engine specifications in the enclosed package, however our Engineers have recommended this combination for your operation.

All of our units are available with a large number of optional equipment, please refer to the enclosed specifications for a more detailed description.

Sincerely yours,

MICROBUS CORPORATION


Louis Kaminer
Area Sales Manager

LK:kl
Enclosures

cc: Nancy Munoz
Vice President

דובינר

צות הדקמה מעלה אדומים

ס' בשבט תשמ"ב

2 בפברואר 1982

אל מר משרידה כהן - מנהל המחוז

הנדון: מערכת החבורה פנימית במעלה אדומים

רצ"ל הכתובת וסקרים בנושא מערכת החבורה הפנימית במעלה אדומים
כאמצעה קרובות.

1. בוסף לאמור במסמכים הנ"ל גרעני לחזור ולהגיש כי עקב המבנה הסופוגרפי
של השטח עליו בנויה מעלה אדומים, גבעות ארוכות וצורות המבותרות ע"י ואדיות
עמוקים המרחקים של רוב מבני המגורים מאזורי החינוך והספורט הבידור
והמסחר, ארוכים מהמקובל.

החשיבות של מערכת החבורה פנימית גמישה ויעילה ביותר כזה הינה גדולה
מאשר ביישובים אחרים בסדר גודל דומה הממוקמים בשטח נוח ואשר בהם ממוקמים
המבנים הציבוריים במרחקים סבירים המאפשרים הליכה ברגל.

אבי גם מזכיר כי עקב תכנון שגיל והקדויות לפחות בשלב א' (04-02) שדות
החבורה פנימי אחד באמצעות אוטובוסים יהיה מאד לא יעיל כי בהרבה מהבניינים
דרכי הגישה לכבישים הראשיים (כביש הטבעת) הם לא נוחים וכרוכים במעברים
משופעים מאד ולא תוכננו לצורך זה.

לפי עבירות דעתי גם התכנון הנוכחי של השטח באזור 03 נותן תוצאה
דומה.

2. חלק גדול מרוכשי הדירות במעלה אדומים הינם זוגות צעירים וסרי רכב פרטי.
עובדה זו תגדיל את העדיפות לשימוש מחבורה ציבורית. לפי הבדיקות
הכלכליות ככל שגדל שיפור השימוש בחבורה ציבורית תגדל והכדאיות של
הפעלת מערכת הקרובות.

3. בהתאם לבקשתו בדק מר ד. מרגלית יועץ החבורה שלבו את התכנון הצפוי
מהעובדה שלא נזדקק להרחיב את מערכת הכבישים במעלה אדומים, אם תופעל
מערכת הקרובות. במקרה כזה בשלב אימלוס של 5000 יח"ד ועדיפות שימוש
בחבורה המצימית בשעור 65% לעומת 35% שימוש ברכב פרטי, לא יהיה צורך
בהרחבת כבישי הטבעת. לעומת השקעה בסדר גודל של כ- 2,640,000 שקלים
(במחירי נובמבר 81) והדושה להרחבת הכבישים במקרה של עדיפות לרכב
פרטי בשעור 55% שצפוי לדעתו: לא תבוצע הקרובות.

4. במסך חודש מרס 1982 צפויה להגיע ארצה מערכת קרובות שהוזמנה ע"י יזמי העיר עמנואל בשומרון. גם הם מבקשים להפעיל מערכת דומה. אני מציע לא לקבל כל החלטה שלילית לפני שהמערכת תצא מהבמל ותבדק. אני אף אציע ליזמי עמנואל כי יתחילו בביסויי הפעלת המערכת במעלה אדומים שם האיכלוס עומד להתחיל לעומת עמנואל שעדין בשלב רחוק יותר.

רק לאחר הסקת המסקנות מבדיקת המערכת הנ"ל כדאי לדעתי לקבל החלטות.

5. לפני כחודש נערך במעלה אדומים סיור של עוזר נד החבורה מהגדס המשרד ואיש המטוזה על התעבורה, התורשמות שלהם מהתוכנית לתחבורה פנימית באמצעות קרובות היתה מאוד חיובית. בעקבות הסיור הוצגו אליהם חומר שכלל את הסקרים הכלכליים ופרוספקטים על מערכות קרובות וכן תוכנית שבילי הקרובות בשלב א' של מעלה אדומים. בודע לנו כי ההתייחסות לנשוא במשרד התחבורה עתה היא מתוך גישה חיובית. אני מציע על כן גם בגלל סיבה זו להימנע מקבלת החלטה שלילית לפני סיכום הבדיקות שלהם.

6. הצעתי לאמץ את כוח ההחלטה שהתקבלה בועדת התיגובי ביום 1.7.80 ולהמשיך לעת עתה לתכנן ולבנות את העיר כאילו תופעל בה מערכת הקרובות ולקבל החלטה על ההפעלה בעוד מספר חודשים או לחילופין כבר עתה להשתתף במימון רכישה של מערכת קרובות אחת או שתיים ולהחליט בהיוב על הפעלת המערכת.

אם יוחלט על האלטרנטיבה השניה העדיפה בעיניי הייתי מציע לסייע במימון בגובה החסכון בהרחבת הכבישים עד שלב 5000 יח"ד, כלומר בסך 2,640,000 שקל המהווים מימון של קרובות וחצי.

בברכה,

22/6

גדעון הוכפלד
ראש צוות האקמה

X

THE FIRST PART OF THE BOOK IS A HISTORY OF THE
CITY OF NEW YORK FROM THE FIRST SETTLEMENT
IN 1624 TO THE PRESENT TIME. THE SECOND PART
IS A HISTORY OF THE STATE OF NEW YORK FROM
THE FIRST SETTLEMENT IN 1614 TO THE PRESENT
TIME.

THE THIRD PART OF THE BOOK IS A HISTORY OF
THE CITY OF NEW YORK FROM THE FIRST SETTLEMENT
IN 1624 TO THE PRESENT TIME. THE FOURTH PART
IS A HISTORY OF THE STATE OF NEW YORK FROM
THE FIRST SETTLEMENT IN 1614 TO THE PRESENT
TIME.

THE FIFTH PART OF THE BOOK IS A HISTORY OF
THE CITY OF NEW YORK FROM THE FIRST SETTLEMENT
IN 1624 TO THE PRESENT TIME. THE SIXTH PART
IS A HISTORY OF THE STATE OF NEW YORK FROM
THE FIRST SETTLEMENT IN 1614 TO THE PRESENT
TIME.

THE SEVENTH PART OF THE BOOK IS A HISTORY OF
THE CITY OF NEW YORK FROM THE FIRST SETTLEMENT
IN 1624 TO THE PRESENT TIME. THE EIGHTH PART
IS A HISTORY OF THE STATE OF NEW YORK FROM
THE FIRST SETTLEMENT IN 1614 TO THE PRESENT
TIME.

אז מי שחיהו כן - מנהל המהור.

הנבוא: חזרה המורה פנימה במחל אדואנים.

נצח תהיה וספרים בנוש חזרה המורה הפנימה
במחל אדואנים באמצעות קרואים.

1. נוסף למורה במסמכים הן בזכות לחזור ולהקט כי זקק
המנהל האופוזיציה של השטח שלו בניה משלה אדואנים, גבול
אדואנים וצורה המבטוחה ע"י אדואנים מחלקים המרחקים
של רג מקני המרחקים מחזירי החינק הסבורה בקיבוץ ולמטה
אדואנים מהמקבל.

המשיגות של חזרה המורה פנימה גמישה ויזאל בישור
כזה הנה גזולה יורג משור בישורים אחרים בסדר קבל דאום
המחלקים בשל נח ואשר בהם מחלקים המרחבים הציבוריים
המחלקים סגורים האופוזיציה הדינה בקול.

אזי גם מכיר כי זקק תכנן שקול בקרנות אדואנים בשל
אדואנים המורה פנימה אדואנים אדואנים יהיה מש
לא יזאל כי במורה המנהלים דרכי הקישה לבקושים הדינאיים (קיש)
המבטוחים הם לא נחים אדואנים במרחבים משורם משל וק
מכיר אדואנים.

אפי שחיהו דאמי גם במחלקים אדואנים של השטח באזור צס עמ
מכיר דאמי.

2. חלק גדול מאוד הידור במחלה אפואם היום זקוק צדדים
חסרי רוב ברי. עובדה זו מקשה את הטיפול למחלה כמובן
ציבורית. לפי הדיוק והנפילת כל שיקל שחר השמש
במבוא ציבורית מקשה הכנסת א הכסף מרוב הקושי

3. ברוטם לבקשתו בדק מר ד. מנגלדן וארץ המבואה אלו
אם המסכון הצבאי ~~ה~~ מחזקה שלו נבדק לרמה אר
מחזרת הכבישים במחל אדומים, אם ארץ מחזרת בקלות
במקרה כזה קשה איכנס לא סטט 5000 יהיה נזיפה שטח
במבואה הפנימית בשאר 65% למחל 35% שטח קופה
ברטי, לא יהיה צורך בהרחבת כבישי הלחץ למחל
הסכנה בסדר גודל של כ 2.640.000 שקלים (במחיר נאמני נס)
הדושה להרחבת הכבישים במקרה של נזיפה ארוב
ברטי בשאר 55% שבו למחל שם לא תהיה הקיאות.

[illegible]

4

5

* בקובץ
 100
 וזה צוויי ובעקבות.

צוה ההקמה מעלה אדומים

ט' בשבט תשמ"ב

2 בפברואר 1982

אל: מר שמריהו כהן - מנהל המחוז

הבירור: מערכת תחבורה פנימית במעלה אדומים

רצ"ל תכתובת וסקרים בנושא מערכת התחבורה הפנימית במעלה אדומים באמצעות קרוביות.

1. בוסף לאמור במסמכים הנ"ל ברצוני לחזור ולהדגיש כי עקב המבנה הטופוגרפי של השטח עליו בנויה מעלה אדומים, גבעות ארוכות וצרות המבותרות ע"י ואדיות עמוקים המרחקים של רוב מבני בני המגורים מאזורי החינוך הספורט הבידור והמסחר, ארוכים מהמקובל.

החשיבות של מערכת תחבורה פנימית גמישה ויעילה ביותר כזה הינה גדולה מאשר כישורים אחרים בסדר גודל דומה הממוקמים בשטח כזה ואשר בהם ממוקמים ~~המבנים~~ הציבוריים במרחקים סבירים המאפשרים אליהם ברגל.

אני גם מזכיר כי עקב חכרון שחיל הקרובות לפחות בשלב א' (04+02) שירות תחבורה פנימי אחד באמצעות אוטובוסים יהיה מאד לא יעיל כי בהרבה מהבניינים דרכי הגישה לכבישים הראשיים (כביש המצפה) הם לא נוחים וכרוכים במעברים משופעים מאד ולא חוככנו לצורך זה.

לפי פניות דעתי גם החכרון הנוכחי של השטח באזור 03 ניתן תוצאה דומה.

2. חלק גדול מרוכשי הדיירות במעלה אדומים הינם זוגות צעירים חסרי רכב פרטי. פרבה זו תגדיל את העדיפות לשימוש בתחבורה ציבורית. לפי הבדיקות הכלכליות ככל שיגדל שיפור השימוש בתחבורה ציבורית תגדל הכדאיות של הפעלת מערכת הקרוביות.

3. בהתאם לבקשתו בדק מר ד. מרגלית יועץ התחבורה שלבו את החכרון הצפוי מהעובדה שלא בזדקק להרחיב את מערכת הכבישים במעלה אדומים, אם תופעל מערכת הקרוביות. במקרה כזה בשלב אימלוס של 5000 יח"ד ועדיפות שימוש בתחבורה הפנימית בשעור 65% לעומת 35% שימוש ברכב פרטי, לא יהיה צורך בהרחבת כבישי המצפה. לפינת השקעה בסדר גודל של כ- 2,640,000 שקלים (במחירי נובמבר 82) הדרושה להרחבת הכבישים במקרה של עדיפות לרכב פרטי בשעור 55% שצפוי לדעתו אם לא תבוצע הקרוביות.

✱

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

4. במסגרת חודש מרץ 1982 צפויה להגיע ארצה מערכת קרובות שהוזמנה ע"י יזמי העיר עמנואל בשומרון. גם הם מבקשים להפעיל מערכת דומה. אני מציע לא לקבל כל החלטה גלילית לפני שהמערכת תצא מהבמל ותבדק. אני אף מציע ליזמי עמנואל כי יתחילו בביסווי הפעלת המערכת במעלה אדומים שם האיכלוס עומד להתחיל לעומת עמנואל שעדין בשלב רחוק יותר.

רק לאחר הסקת המסקנות מבדיקת המערכת הנ"ל כדאי לדעתי לקבל החלטות.

5. לפני כחודש בערך במעלה אדומים סיוור של עוזר שר החתבורה מהגדס המשרד ואיש הממונה על החתבורה, והתחשמות שלהם מהתוכנית להתבורה פנימית באמצעות קרובות היחה מאוד חיובית. בעקבות הסיוור הועבר אליהם חומר שכליל את הסקרים הכלכליים ופרוספקטים על מערכות קרובות וכן תוכנית שבילי הקרובות בשלב א' של מעלה אדומים. בודע לנו כי ההתייחסות לנושא במשרד החתבורה עתה היא מתוך גישה חיובית. אני מציע על כן גם בגליל סיבה זו להימנע מקבלת החלטה גלילית לפני סיכום הבדיקות שלהם.

6. הצעתי לאמץ את כוח ההחלטה שהתקבלה בועדת ההיגוי ביום 1.7.80 ולהמשיך לעת עתה לחכנן ולבנות את העיר כאילו תופעל בה מערכת הקרובות ולקבל החלטה על ההפעלה בעוד מספר חודשים או לחילופין כבר עתה להשתתף במימון רכישה של מערכת קרובות אחת או שתיים ולהחליט בחיוב על הפעלת המערכת.

אם יוחלט על האלטרנטיבה השניה העדיפה בעיני הייתי מציע לסייע במימון בגובה ההסכום בוהחבת הכבישים עד שלב 5000 יח"ד, כלומר בסך 2,640,000 שקל המהווים מימון של קרובות וחצי.

בברכה,

ג'ורג' הוכפלד
ראש צוות ההקמה

THESE ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE
PAST FEW YEARS. THE RESULTS ARE AS FOLLOWS:
THE FIRST RESULT IS THAT THE
SECOND RESULT IS THAT THE
THIRD RESULT IS THAT THE

THESE RESULTS ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE

THESE RESULTS ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE
PAST FEW YEARS. THE RESULTS ARE AS FOLLOWS:
THE FIRST RESULT IS THAT THE
SECOND RESULT IS THAT THE
THIRD RESULT IS THAT THE

THESE RESULTS ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE
PAST FEW YEARS. THE RESULTS ARE AS FOLLOWS:
THE FIRST RESULT IS THAT THE
SECOND RESULT IS THAT THE
THIRD RESULT IS THAT THE

THESE RESULTS ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE
PAST FEW YEARS. THE RESULTS ARE AS FOLLOWS:
THE FIRST RESULT IS THAT THE
SECOND RESULT IS THAT THE
THIRD RESULT IS THAT THE

THESE

THESE RESULTS ARE THE RESULTS OF THE RESEARCHES OF THE
PAST FEW YEARS. THE RESULTS ARE AS FOLLOWS:
THE FIRST RESULT IS THAT THE
SECOND RESULT IS THAT THE
THIRD RESULT IS THAT THE

והבינוי

צות ההקמה מעלה אדומים

ט' בשבט תשמ"ב

2 בפברואר 1982

אל: מר שמריהו כהן - מנהל המחוז

הנדון: מערכת תחבורה פנימית במעלה אדומים

רצ"ל חכתובת וסקרים בנושא מערכת התחבורה הפנימית במעלה אדומים באמצעות קרוביות.

1. בוסף לאמור במסמכים הנ"ל ברצוני לחזור ולהדגיש כי עקב המבנה הטופוגרפי של השטח עליו בנויה מעלה אדומים, גבעות ארוכות וצורות המבותרות ע"י ואדיות עמוקים המרחקים של רוב מבניי המגורים מאזורי החינוך הספורט הנידור והמסחר, ארוכים מהמקובל.

החשיבות של מערכת תחבורה פנימית גמישה ויעילה בישום כזה הינה גדולה מאשר בישומים אחרים בסדר גודל דומה הממוקמים בשטח נוח ואשר בהם ממוקמים המרכזים הציבוריים במרחקים סבירים המאפשרים הליכה ברגל.

אבי גם מזכיר כי עקב תכנון שביל הקרובית לפחות בשלב א' (04+02) שדות תחבורה פנימי אחד באמצעות אוטובוסים יהיה מאד לא יעיל כי בהרבה מהבניינים דרכי הגישה לכבישים הראשיים (כביש הטבעת) הם לא נוחים וכרוכים במעברים משופעים מאד ולא תוכננו לצורך זה.

לפי עבירות דעתי גם התכנון הנוכחי של השטח באזור 03 נותן תוצאה דומה.

2. חלק גדול מרוכשי הדירות במעלה אדומים הינם זוגות צעירים חסרי רכב פרטי. עובדה זו תגדיל את העדיפות לשימוש בתחבורה ציבורית. לפי הבדיקות הכלכליות ככל שיגדל שיעור השימוש בתחבורה ציבורית תגדל הכדאיות של הפעלת מערכת הקרוביות.

3. בהתאם לבקשתנו בדק מר ד. מרגלית יועץ התחבורה שלנו את החסכון הצפוי מהעובדה שלא נזדקק להרחיב את מערכת הכבישים במעלה אדומים, אם תופעל מערכת הקרוביות. במקרה כזה בשלב איכלוס של 5000 יח"ד ועדיפות שימוש בתחבורה הפנימית בשעור 65% לעומת 35% שימוש ברכב פרטי, לא יהיה צורך בהרחבת כבישי הטבעת. לעומת השקעה בסדר גודל של כ- 2,640,000 שקלים (במחירי נובמבר 82) הדרושה להרחבת הכבישים במקרה של עדיפות לרכב פרטי בשעור 55% שצפוי לדעתנו אם לא תבוצע הקרוביות.

1987-1988

WATER OF PURITY - 5276. 10000

THESE SEVEN PAPERS OF 1875-1876

1974-1975

ALL INFORMATION CONTAINED HEREIN IS UNCLASSIFIED
DATE 08-27-2009 BY 60322 UCBAW/SJS/KSP

THE ABOVE REPORTS WERE OBTAINED FROM THE FILES OF THE BUREAU OF INVESTIGATION AND WERE NOT OBTAINED FROM THE FILES OF THE BUREAU OF INVESTIGATION AND WERE NOT OBTAINED FROM THE FILES OF THE BUREAU OF INVESTIGATION.

...

4. במשך חודש מרס 1982 צפויה להגיע ארצה מערכת קרובות שהוזמנה ע"י יזמי העיר עמבואל בשומרון. גם הם מבקשים להפעיל מערכת דומה. אני מציע לא לקבל כל החלטה שלילית לפני שהמערכת תצא מהמל ותבדק. אני אף אציע ליזמי עמבואל כי יתחילו בביסויי הפעלת המערכת במעלה אדומים שם האיכלוס עומד להתחיל לעומת עמבואל שפזין בשלב רחוק יותר.

רק לאחר הסקת המסקנות מבדיקת המערכת הנ"ל כדאי לדעתי לקבל החלטות.

5. לפני כחודש בערך במעלה אדומים סיור של עוזר שר התחבורה מהנדס המשרד ואיש הממונה על התעבורה. ההתרשמות שלהם מהתוכנית לתחבורה פנימית באמצעות קרובות היתה מאוד חיובית. בעקבות הסיור הועבר אליהם חומר שכלל את המקרים הכלכליים ופרוספקטים על מערכות קרובות וכן תוכנית שבילי הקרובית בשלב א' של מעלה אדומים. בודע לנו כי ההתייחסות לנושא במשרד התחבורה עתה היא מתוך גישה חיובית. אני מציע על כן גם בגלל סיבה זו להימנע מקבלת החלטה שלילית לפני סיכום הבדיקות שלהם.

6. הצעתי לאמץ את כוח ההחלטה שהתקבלה בוועדת ההיגוי ביום 1.7.80 ולהמשיך לעת עתה לחכנן ולבנות את העיר כאילו תופעל בה מערכת הקרובות ולקבל החלטה על ההפעלה בעוד מספר חודשים או לחילופין כבר עתה להשתתף במימון רכישה של מערכת קרובות אחת או שתיים ולהחליט בחיוב על הפעלת המערכת.

אם יוחלט על האלטרנטיבה השנייה העדיפה בעיניי הייתי מציע לסייע במימון בגובה החסכון בהרחבת הכבישים עד שלב 5000 יח"ד, כלומר בסך 2,640,000 שקל המהווים מימון של קרובית וחצי.

בברכה,

גדעון הוכפלד
ראש צוות ההקמה

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the work during the year. It is a summary of the work done and is intended to give a general impression of the progress made.

2. The second part of the report deals with the results of the work done during the year. It is a summary of the results of the work and is intended to give a general impression of the progress made.

3. The third part of the report deals with the financial statement of the work done during the year. It is a summary of the financial statement and is intended to give a general impression of the progress made.

4. The fourth part of the report deals with the conclusions of the work done during the year. It is a summary of the conclusions and is intended to give a general impression of the progress made.

REPORT
ON THE
PROGRESS OF THE
WORK DURING THE YEAR

01.1.82 בארשבע

דף מס'

הפרויקט מעלה אדומים

דיון מס' 460

הנושא: כ ל ל י

התקיים כ: משרד צוות הקמה - מעלה אדומים בתאריך 24.1.82

- נכחיים:
- | | |
|-----------------|------------------------------|
| ג"ב ר. זמיר | - משתב"ש י-ם |
| דבורה | - עוזר למנהל המחוז |
| ה"ר ש. כהן | - מנהל מחוז י-ם |
| ל. קוקוס | - מנהל מח' שכנית, משתב"ש י-ם |
| סימן טוב | - ממונה על איכלוס במחוז |
| א. זילבר | - מחנכט כבישים, משתב"ש י-ם |
| ג. הוכפלד | - ראש צוות הקמה, משתב"ש י-ם |
| טומן, גולדשטיין | - מועצה מקומית מעלה אדומים |
| ד. עובדיה | - מנהל הפרויקט |

כביש ביטח

א. ד. עובדיה הודיע כי בשיחה עם מר אבי שמרבר הוברר כי בשלב זה לא קימות בעיות מיוחדות בהכנון הצומת בכביש רמאלה ויש לתכנן הצומת במאוס עם משרד מחנכט העיר במקובל.

ב. ד. עובדיה יכין חכנית עם תואי חכביט להפקעת, כולל אזור בית המטבחיים.
ג. במקרה שיהיו תקלות בבצוע ההפקעת באזור המטבחיים, יופקע החלק עד בית המטבחיים (לא כולל).

כביש עוקף

ד. עובדיה יכין מזכיר בו תפורט ההחלטות של חשמיט בצוע חכביט העוקף; העקעות נוספות, השלכות על המסך פחות מעלה אדומים, בניה באתר נס וכו'.

החבורה צבורית - קרוניות

ה. ג. הוכפלד יכין מסמך שיפרט את כדאיות מערכת החבורה הנמרדת, רמת שרות ופחות מערכת חכביטים במקרה שלא מבצעים את מערכת הקרוניות, המועצה במקביל תעבל על עצמה לדחוף את הנושא תוך כדי יצירת קשר עם משרדי במחלה לגיוס תמיכתם בחכנית.
לקראת 10.2.82 יקוים דיון במשרד מנכ"ל המשרד בנוסאי כביט העוקף והחבורה צבורית. לקראת ראשית פברואר תערך פגישת חכנה במשרד מנהל המחוז.

פנוי אספה למזבלה

ו. ג. הוכפלד יתאם עם עיריית ירושלים לגבי פנוי אספה ממעלה אדומים למזבלה פחותים באזור וכן לוח זמנים לתפעול המזבלה והסול המזבלה שבאל עזריה.

2 / ...

ר שם: תפוצה לנוכחים וי

1944

דף מס' 2

5. חוגש הצעה תכנונית ותקציבית לבצוע פגריטי משחקים בשטח תאיצטדיון הישן, בלורי חוות דעת באשר למקום המיוחד הגובל במידרון חלול מאוד.

6. משרדים.

הדירת הבודדת בפרויקט גולדשטיין ג-6 תצורף למבנים הזמניים המיועדי למשרדים, פר ג. הוכפלד ומר עמוס טרסמן יכינו שבץ חדש לחלוקת מבנה צוות הקמה לפונקציות השונות. במקביל תעשה תמועצה את כל הסדורים הדרושים לרכיחת משרדי קבע במרכז המוקם עיי סכון ופתוח.

תפוצה לנוכחים ו-

דוד עובדיה

26.1.82

בארשבע

דף מס'

מעלה אדומים

הפרויקט

456

דיון מס'

הנושא: התכנון ציבורי פנימית באתר 02

25.1.82 בתאריך

התקיים ב- אתר

נוכחים:

ה"ח עובדיה אברהם - אגד

רסוביץ סילבאן - אגד

לזר לופו - גיהול פרויקט

1. ימוקמו התכנון זמניות של אגד לאורך כבישים א' ו- ב'.

מיקום התכנון:

א. בכביש א' ליד בית"ס (ליד הכניסה הזמנית).

ב. בכביש א' ליד מבנה ה-4 (ליד חדר מאגד).

ג. בכביש א' ליד מבנה ד-5-א (ליד הכניסה לכביש ג').

ד. בכביש א' ליד מבנה ה-7 (ליד הכניסה לחניה).

ה. בכביש א' ליד הכניסה לשכונת בנה ביתך.

ו. בכביש ב' ליד הכניסה לכביש ד'.

ז. תחנה סופית - בחלק מהחפית במרכז המטחרי (קטע המקביל לכביש).

2. התכנון ימוקמו בשני הצדדים של המסלול הקיים.

3. התכנון מסומן בתכנית המפורטת.

4. אגד ימסור לגיהול הפרויקט תכנית כפופה לביצוע התכנון עד - 3.2.82.

100

ה'תש"ח, כ"ב סיוון תש"ח
מחיר: 100%, 100%, 100%, 100%

100

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

מחיר: 100%

1. Contour interval 10 feet
2. Spot heights in feet
3. Elevation of benchmark
4. Elevation of highest point
5. Elevation of lowest point
6. Elevation of mean high water
7. Elevation of mean low water
8. Elevation of tide gauge
9. Elevation of water surface
10. Elevation of ground surface

11. Elevation of building
12. Elevation of roof
13. Elevation of top of wall
14. Elevation of bottom of wall
15. Elevation of foundation
16. Elevation of ground surface
17. Elevation of water surface
18. Elevation of tide gauge
19. Elevation of mean high water
20. Elevation of mean low water



25.1.82

מחל

היום מחלוקה

פמיסה 200

2000 1000

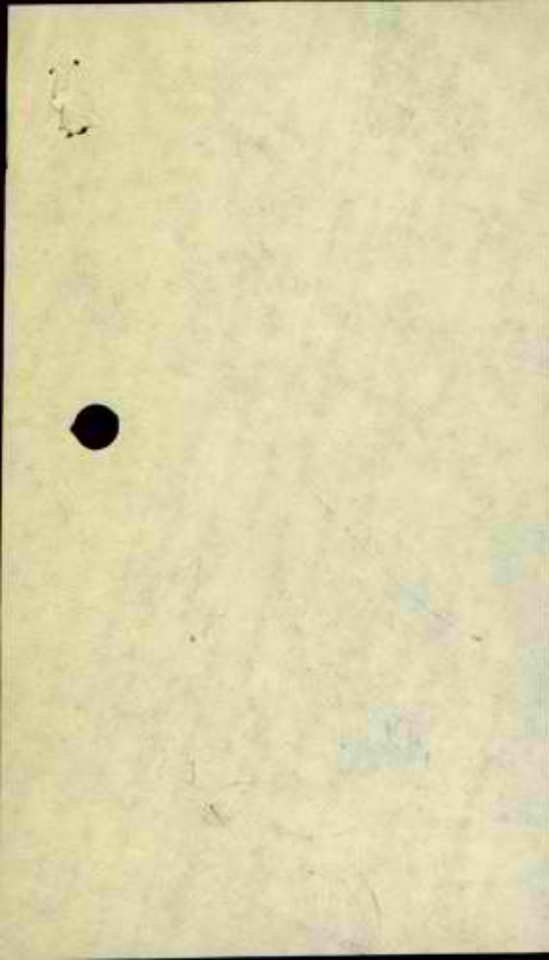
לילה

לשון דמיון

25.1.82

X

10



מזקק 25.1.82

(להתכתבות פנימית במשרדי הממשלה)

מזכר

אל:	מ"ר דוד עובדיה - מנהל הפיוק	התאריך:	25.1.82
מאת:	ג'מל הובלר	תיק מס':	
הנדון:	מסלל שטח לאגד		

נכבד לך סוכר שמחלל השטח. א אגד
יורה באצוה ונגיש החניה א הסוכריהקט

אגדן לפאלם שבכניסול וחגרי ליאנו לפיוק
זה.

אני דפכני האם השנין טאול.

גרידי

~~פאלם~~

היש פהיל

מחלל

715X5

41854
M:
45.60
LL
1-D



0257

14/01/1982

א. מ. נקמה
מאת: ד. מרגלית

פנקסון: מעורבות אזוריים
ומבנה ציבורי

נסיגות שדה שיתוף ומבנה ציבורי
עדיפות מת. 3. (15% נסיגות מת. 3.) ק"ח מת. 3.
נובמבר 1981 -

9,500	5,000	3,500	יח' דיוור
7,175	3,090	2,163	נסיגות מת. 3

3,154**	1,275**	1,000*	מחירי אזוריים לירושלים
691	199	100	מחירי אזוריים למגרב
3,330	1,616	1,060	התקן מ. אזוריים
7,175	3,090	2,160	ספ"ק
340	155	100	מירושלים למ. אזוריים

* כמעט 100%
** לפי פרק 10.1 של מערך פסיכון

צוות האקמה מעלה אדומים
י"א בטבת תשמ"ב
6 בינואר 1982

סיכום פגישה וסיור במעלה אדומים
בערך ביום 1.1.82

השתתפו:

<u>ממשיד התחבורה</u>	<u>מועצה מקומית</u>	<u>משרד השיכון</u>
מר צ. יו לביץ - פוזר המר, מר קלוסקי - מהנדס תעבורה, מר א. מרץ - פוזר המפקח המרכזי על התעבורה.	מר פ. מרטמן - ראש המועצה מר א. גינזבורג	מר ג. הוכפלד - ראש צוות האקמה מר ד. מרגלית - יועץ תחבורה

הנושא: תחבורה פנימית במעלה אדומים באמצעות קרוביות

1. בערך סיור בעיר הנבנית מעלה אדומים. הסיור בערך בין השאר על חלק מהתואי המורכבן למעבר התחבורה הפנימית המיוחדת.
2. ביתן דיווח על התוכנית למערכת התחבורה פנימית באמצעות קרוביות.
3. גרעון הוכפלד ~~מפגש~~ למשרד התחבורה פרוספקטים של חברות מייצרות קרוביות והכוללים גם בחובים מכביס.
4. ברטא המעלה מערכת התחבורה בקרוביות יבדק בחיוב ע"י משרד התחבורה.

רשם: גרעון הוכפלד
ראש צוות האקמה

העתיקים: ש. כהן - מנהל המחוז
מר ט. ליטוידוף - אדריכל העיר
מר ד. עובדיה - מנהל הפרוייקט.

RECEIVED
JAN 10 1964

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

MEMORANDUM

TO : DIRECTOR, ARS

FROM : ASSISTANT SECRETARY

SUBJECT : [Illegible]

Re [illegible] letter of [illegible] dated [illegible] and [illegible] letter of [illegible] dated [illegible].

Re [illegible] letter of [illegible] dated [illegible] and [illegible] letter of [illegible] dated [illegible].

Re [illegible] letter of [illegible] dated [illegible] and [illegible] letter of [illegible] dated [illegible].

RECOMMENDATION:

1. That the [illegible] be approved and the [illegible] be forwarded to the [illegible] for their consideration.
2. That the [illegible] be approved and the [illegible] be forwarded to the [illegible] for their consideration.
3. That the [illegible] be approved and the [illegible] be forwarded to the [illegible] for their consideration.

Very truly yours,
[Illegible Signature]

Approved: [Illegible Signature]
Special Agent in Charge

צורת הקמה מעלה אדומים

י"א בטבת תשמ"ב
6 בינואר 1982

לכבוד
מר צבי יוליביץ
עוזר מר התחבורה
משרד התחבורה
תל-אביב

הנדון: תחבורה פנימית - מעלה אדומים

בהתאם לסיכום בעקבות הסיוור שערכנו יחד במעלה אדומים
ביום 1.1.82, אני מעביר לעיוכם תיק עם הצלומי
פרוספקטים של חברות המייצרות נזרכות תחבורה בקרוביות.

בברכה

דוד בן-גוריון
ראש צורת הקמה

העתיקים: מר ט. כוזן - מבואל המחוז
מר ע. טרסטן - ראש המועצה מעלה אדומים.

STATE OF NEW YORK
IN SENATE
JANUARY 20, 1903

REPORT
OF THE
COMMISSIONER OF
THE LAND OFFICE
IN RESPONSE TO
RESOLUTION

OF THE SENATE, PASSED MAY 1, 1899

ALBANY: PUBLISHED BY THE STATE OF NEW YORK, 1903.
PRINTED BY THE STATE OF NEW YORK, 1903.
RECEIVED BY THE STATE OF NEW YORK, 1903.

STATE OF NEW YORK
IN SENATE
JANUARY 20, 1903

REPORT
OF THE
COMMISSIONER OF
THE LAND OFFICE
IN RESPONSE TO
RESOLUTION

התאריך	אל:
5-1-82	11/1887 ה'תשס"ב
חוק מסי	מאת:
	ז'לילה (י)
	המק:

פילם ברוטו החברה ה"א

132 פילם ברוטו

1.1.1

בדירה

1.1

X

צוות ההקמה - המועצה המקומית

פרטים

מישיבה שהחקיקה כיום ג' - ה- 29.12.81 במשרדי צוות ההקמה באתר העיר מעלה אדומים.

- בנושאים: 1. תחבורה ציבורית בין עירונית (חיצונית) ע"י אגד אל/מ העיר.
2. תחבורה פנימית בעיר גופא.

בהשתתפות: ה"ה משה בצראי	- המפקח על התחבורה במשרד התחבורה
איזי נתנאל	- עוזר ראשי לתחבורה ציבורית
זרזר אליעזר	- עוזר ראשי לתחבורה ציבורית באיו"ש
אברהם עובדיה	- מנהל חנועה, אגד י-ם
סילבן רטוביץ	- יועץ חנועה, אגד י-ם
ש. כליפא	- אגד י-ם
X גדעון הוכפלד	- ראש צוות ההקמה מ"א, משהב"ש
דוד עובדיה	- מנהל פרויקט מ"א ומהנדס המועצה
עמוס טרסמן	- יו"ר המועצה המקומית מעלה אדומים
אליעזר גינצבורג	- חבר המועצה המקומית וממונה על חיק הפיתוח
ישראל גולדשטיין	- מזכיר המועצה המקומית מעלה אדומים
נחמיה עוז	- יועץ המועצה המקומית מעלה אדומים
אריה ניר	- עוזר למהנדס המועצה

א. תחבורה ציבורית חיצונית

עמוס ט. : עד ספטמבר ש.ז. העיר עשויה להתאכלס בכ- 800 משפחות שהן למעלה מ- 2,000 נפש ובאזור התעשייה עובדים כ- 1,000 עובדים; זיקת התושבים לעיר ירושלים באשר לעבודה, שירותים וכו'; למעלה מ- 90% מהאוכלוסיה המיועדת במקום הינה עובדת מירושלים. כיצד ערוכה אגד לנרש?

גדעון ה. : דובר בזמנו על כך שהתחבורה הכין עירונית מהישוב תגיע להתחנת אגד ירושלים.

דוד ע. : נמצא בעבודה כביש מקצ' י-ם - מעלה אדומים: בחלקו בביצוע ע"י מע"צ ובחלקו (שבתוך שטח שיפוט העיר ירושלים) נמצא בהליכי דיון בוועדות בערית ירושלים. קיימות שתי חילופיות (אלטרנטיבות) לכביש: האחת - דרך הר-הצופים והשנייה - דרך הגבעה הצרפתית או בסמוך לה. קיימים מספר פתרונות.

אברהם ע. : התחבורה בין עירונית למעלה אדומים באה בחשבון בציד: מ"א - אל עזריה - וארי ג' וזרזר שדרות אשכול - רת' בר אילן - תחנה מרכזית.

סילבן ר. : מבקש לדעת פרטים על התכנון.

גדעון ה. : התחבורה הפנימית תגיע לכביש הטבעת הפנימי ע"י המרכז - שם יהיה מסוף התחבורה פנימי.

דוד ע. : מציג תכנית מיתאר כולל שלבי פיתוח וכניה ולו"ז משוער. מציע שאגד ייכנס לסבב בכביש הטבעת כולל מספר תחנות לאורך.

אברהם ע. : מעריך שדרושים כ- 7 אוטובוסים בתדירות החל מכל שעה ובהמשך - צימצום המידות בזמן בהתאם להתפתחות. מעריך שעד חודש יולי ש.ז. ירושה תדירות נמוכה וחלל מחודש ספטמבר ש.ז. - הגברת התדירות.

עמוס ט. : מבקש להתחיל בתדירות של פעם בכל שעה עד השעה 21.00.

אברהם ע. : קצב האיכלוס יקבע התדירות.

גדעון ה. : מבקש שאגד יתן תשומה מספיקה מההתחלה היות וזה ישוב תדש ומיקומו דורש התחשבות מיוחדת.

סוכס : ה"ה יוד עובדיה, אברהם עובדיה וסילבן רטוביץ - יקצימו ביניהם קשר להתחלה והמשך תכנון ועבודה בשטח.

ב. החבורה פנימית

גדעון ה. : מציג הנושא ומציע שאגד יטול על עצמו הנושא.
הרעיון הן שמערכת קרוניות חסע על גבי כביש סלול פנימי מיוחד בין הסבננים כאשר יהיה שילוב כינו לבין תנועת הולכי רגל. אין קשר בין מסלול הקרוניות לבין כבישים. הכוונה היא שבאזור המרכז יהיה מפגש בין התחבורה הפנימית לבין התחבורה החיצונית. בשעות העומס ניתן להוסיף קרוניות. הסופוגרפיה בשטח ומיקום המרכז הכתיבו צורת הדרכים לקרוניות.

מ.בצראי : בפגישה קודמת עם גדעון ה. הועלו השאלות וחשובותינו כלהלן:-
אין אנו מוכנים לחמוך בנושא - לא בסיבסוד ולא בצורה אחרת. משרד התחבורה אינו רוצה להתחייב לרכוש כלים כאלה אלא אם גורמת שזה כלכלי וכרוך בחסכון. יש כמובן לבדוק השתלכות המערכת בכלל התשתיות (הולכי-רגל וכו'). על המועצה יהיה להוציא לפועל כל הנושא בעצמה והמערכת צריכה להיות חי הנושא את עצמו.

דוד ע. : מציע שמשרד התחבורה יסבסד המערכת כפי שמסבסד את אגד.

מ.בצראי : אם המועצה תוכיח שהשקעה וההפעלה דומות לאלה של אגד - משרד התחבורה ישקול סיבסוד וכו'.

גדעון ה. : מקווה שיצליח שיכנוע משרד התחבורה בכדאיות וגישתו השתנו וממשיך בהצגת הפרויקט: בשלב ראשון - חלק מהקרקעות לא נכללו וכיום הן בתכנון מוקדם. הכוונה, כרגע, שהמסוף ימוקם במזרח להחפתחות המקום.

רשם : אריה ניר

העתיקים: לנוכחים

ה"ה שמריהו כהן - מנהל מחוז ירושלים, משהב"ש
ל.קוקוס - מנהל המח' הסכנית, משהב"ש
ט.לייטרסדורף - מחכנן העיר

פרטים

מישיבה שהתקיימה ביום ג' - 29.12.81 במשרדי צוות ההקמה באתר העיר מעלה אדומים.

- בנושאים: 1. תחבורה ציבורית בין עירונית (תיצונית) ע"י אגד אל/מ העיר.
2. תחבורה פנימית בעיר גופא.

- בהשתתפות: ה"ה משה בצראי - המפקח על התחבורה במשרד התחבורה
איו"ז נתנאל - עוזר ראשי לתחבורה ציבורית
זרזר אליעזר - עוזר ראשי לתחבורה ציבורית באיו"ש
אברהם עובדיה - מנהל תנועה, אגד י-ם
סילבן רטוביץ - יועץ תנועה, אגד י-ם
ש. כליפא - אגד י-ם
X גרעון הוכפלד - ראש צוות ההקמה מ"א, משהב"ש
דוד עובדיה - מנהל פרויקט מ"א ומהנדס המועצה
עמוס טרסמן - יור' המועצה המקומית מעלה אדומים
אליעזר גינצבורג - חבר המועצה המקומית וממונה על חיק הפיתוח
ישראל גולדשטיין - מזכיר המועצה המקומית מעלה אדומים
נחמיה עוד - יועץ המועצה המקומית מעלה אדומים
אריה ניר - עוזר למהנדס המועצה

א. תחבורה ציבורית תיצונית

עמוס ט. : עד ספטמבר ש.ז. העיר עשויה להתאכלס בכ- 800 משפחות שהן למעלה מ- 2,000 נפש ובאזור החעשיה עובדים כ- 1,000 עובדים; זיקת התושבים לעיר ירושלים באמצעות תחבורה, שרוצים וכו'; למעלה מ- 90% מהאוכלוסיה המיועדת במקום הינה עובדת מירושלים. כיצד ערוכה אגד לנושא?

גרעון ה. : דובר בזמנו על כך שהתחבורה הכין עירונית מהישוב תגיע להתחבר אגד ירושלים.

דוד ע. : נמצא בעבודה כביש מקאר י-ם - מעלה אדומים; בחלקו כביצוע ע"י מע"צ ובחלקו (שכחור שטח שיפוט העיר ירושלים) נמצא בהליכי דיון בוועדות בערית ירושלים. קיימות שתי חילופיות (אלטרנטיבות) לכביש: האחת - דרך הר-חצופים וחשניה - דרך הגבעה הצרפחית או בסמוך לה. קיימים מספר פתרונות.

אברהם ע. : תחבורה בין עירונית למעלה אדומים באה בחשבון כציר: מ"א - אל עזריה - וארי ג'וזף - שדרות אשכול - רח' בר אילן - תחנה מרכזית.

סילבן ר. : מבקש לדעת פרטים על התכנון.

גרעון ה. : התחבורה הפנימית תגיע לכביש השבעה הפנימי ע"י המרכז - שם יהיה מסוף התחבורה פנימי.

דוד ע. : מציג תכנית מיואר כולל שלבי פיתוח ובניה ולו"ז משוער. מציע שאגד ייכנס לטכנ' בכביש השבעה כולל מספר חזנות לאורכו.

אברהם ע. : מעריך שדרושים כ- 7 אוטובוסים בחדירות החל מכל שעה ובהמשך - צימצום המיירות בזמן בהתאם להתפתחות. מעריך שעד חודש יולי ש.ז. ירושה תדירות נמוכה וחלל מהודש ספטמבר ש.ז. - הגברת החדירות.

עמוס ט. : מבקש להתחיל בחדירות של פעם בכל שעה עד השעה 21.00.

אברהם ע. : קצב האיכלוס יקבע החירות.

גדעון ה. : מבקש שאגד יתן תשובה מספיקה מההחללה היות וזה ישוב תדש ומיקומו דורש התחשבות מיוחדת.

סוכס : ה"ה יורד עובדלה, אברהם עובדיה וסילבן רטוביץ - יקשימו ביניהם קשר להחללה והמשך תכנון ועבודה בשטח.

ב. החבורה פנימית

גדעון ה. : מציג הנושא ומציע שאגד יטול על עצמו הנושא.
הרעיון הוא שמערכת קרובות הסע על גבי כביש סלול פנימי מדוהר בין הסכננים כאשר יהיה שילוב בינו לבין חנועת הולכי רגל. אין קשר בין מסלול הקרובות לבין כבישים. הכוונה היא שכאדור המרכז יהיה ספגש בגן התחבורה הפנימית לבין התחבורה החיצונית. בשעות העומס ניתן להוסיף קרובות. הסופוגרפיה כשטח ומיקום המרכז הכתיבו צורת הדרכים לקרובות.

מ. באראי : בפגישה קודמת עם גדעון ה. הועלו השאלות וחשובותינו כלהלן:-
אין אנו מוכנים לחמוך בנושא - לא בסיכסוך ולא כצורה אחרת. משרד התחבורה אינו רוצה להתחייב לרכוש בלים כאלה אלא אם ברוכז שזה כלכלי וברוך בחסכון. יש כמובן לברוק השתלבות המערכת בכלל התשתיות (הולכי-רגל וכו'). על המועצה יהיה להוציא לפועל כל הנושא בעצמה והמערכת צריכה להיות חי הנושא את עצמו.

דוד ע. : מציע שמשרד התחבורה יטבסד המערכת כפי שמסכסד את אגד.

מ. באראי : אם המועצה תוכיח שהשקעה וההפעלה דומות לאלה של אגד - משרד התחבורה ישקול סיכסוך וכו'.

גדעון ה. : מקווה שיצלה שיכנוע משרד התחבורה בכדאיות וגישתו תשתו וממשיך בהצגה הפרויקט: כשלב ראשון - חלק מהקרעווח לא נכללו וכיום הן בתכנון מוקדם. הכוונה, כרגע, שהסוכף ימוקם במרחאט להחפתחות המקום.

רשם: אריה ניר

העתיקים: לנוכחים

ה"ה שמריהו כהן - מנהל מחוז ירושלים, משהב"ש
ל. קוקוש - מנהל המח' השכנית, משהב"ש
ס. לייטרסדורף - מחכנן העיר

השיכון
25.10.8

מחוז ירושלים

תנודים :

מוספר:

לכבוד
מר ש. וילינברג
משרד הביטחון והשיכון
הקריה
תל אביב

•••••

הנדון: הזמנת אגף המדידות

אבקשך להזמין את אגף המידות לסימון
העמדה ביתן טרנספורמציה סס. 4 וכן סימון
ציר קרוגית לאורך ביה"ס.
סימון הקרוגית קשור בסימון עב' פיתוח ביה"ס.

ה'תרס"ח י"ח חשוון

בברכה

א. זילבר
מהנדס כבישים ופיתוח
מחוזי

העתקים:

ה"ה א. גדלביץ-ס/מנהל 'חמח' השכנית
י. עובדאח-מנהל פרויקט מעלה אדומים

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET
SECRET
SECRET
SECRET
SECRET

SECRET

SECRET

SECRET
SECRET
SECRET
SECRET
SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

SECRET

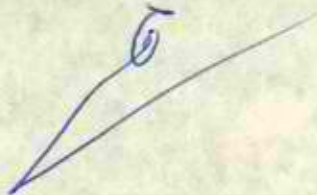
SECRET

אגודה

~~קשר אל מידע שגוי~~

~~הוא לא כחלק מסר למערכת במעלה~~
~~גדל מכתה~~

אגודה
אגודה
912



משרד הבינוי והשיכון

מעלה אדומים

מערכת הכבישים

הדרושה במעלה אדומים

(א) לפי איכלוסים שונים

(ב) לפי עדיפויות נסיעה שונות

לגבי
המוריד
פנייה

דוד מרגלית
הנדסה ותכנון תחבורה
רח' החי"ל 84, ירושלים.
טל: 81 93 94

נובמבר 1981 - חשוון תשמ"ב

דו"ח זה הוכן כדי לענות על השאלה -

- "איך תשתנה מערכת הכבישים (במספר נתיבים ועלותם) הדרושה במעלה אדומים באיכלוס של 3,500 יחידות דיור, של 5,000 יחידות דיור ובשלב סופי של 9,500 יחידות דיור, וזאת לפי עדיפויות שונות של נסיעות -
- (א) בעדיפות לרכב פרטי (55% נוסעים ברכב פרטי ו-45% בתחבורה ציבורית)
- (ב) בעדיפות לתחבורה ציבורית (65% נוסעים בתחבורה ציבורית)?"

הבדיקה נערכה בהסתמך -

- (א) על פרוגרמה של יחידות דיור ותעסוקה שנערכה ע"י אגף הפרוגרמות משהב"ש בפברואר 1979;
- (ב) על פרוגרמה של יחידות דיור ותעסוקה שנערכה ע"י משרד ט. לייטרסדורף באוקטובר 1981 (ר' דו"ח תחבורתי "כניסות ליישוב מעלה אדומים, אוקטובר 1981 ע"י ד. מרגלית);
- (ג) על דוחות תחבורתיים - "הדרישה התחבורתית והמערכת התחבורתית במעלה אדומים" דו"ח מס' 1, ספטמבר 1978, דו"ח מס' 2, פברואר 1979 שנערכו ע"י דוד מרגלית.

השוואת הדרישה התחבורתית נערכה ע"פ

- (א) "סימולציה" של נסיעות רכב פרטי ונסיעות בתחבורה ציבורית שתתבצענה במערכת הכבישים;
- (ב) בדיקת קיבולת הכבישים;
- (ג) הערכת הנתיבים הדרושים כדי לענות על הדרישה התחבורתית.

2.0 תחבורה ציבורית מיוחדת

לא ניתן לקבוע חד-משמעית שאם נפעיל תחבורה ציבורית מיוחדת במעלה אדומים אכן נוכל להשפיע על תושבי היישוב להעדיף תחבורה ציבורית זו כך ש-85% מהנסיעות תתבצענה בה. יחד עם זאת, למתכנני היישוב אין ספק כי השירות הטוב ממנו יהנו התושבים ע"י הפעלת תחבורה ציבורית מיוחדת ישכנע מספר רב של נוסעים לנסוע בה ולא ברכבם הפרטי. (בירושלים לפני מספר שנים כ-60-65% מהנוסעים נסעו בתחבורה ציבורית.)

נספחים לדו"ח זה הסברים על התחבורה הציבורית המיוחדת מדו"ח תחבורתי מס' 1, ספטמבר 1978 וצילום של מיניבוס טיפוס "CHANCE" ו"רבת".

לוח מס' 1 - נסיעות רכב פרטי בשעות שיא בוקר בהתאם לאיכלוס ועדיפות

	3,500 יח' דיור	5,000 יח' דיור	9,500 יח' דיור
עדיפות רכב פרטי (פיצול 45/55)*	1,496 נסיעות	2,137 נסיעות	4,963 נסיעות
עדיפות תחבורה ציבורית (פיצול 65/35)	796 נסיעות	1,137 נסיעות	2,640 נסיעות

* היחס בין נסיעות בתחבורה ציבורית 45% ונסיעות ברכב פרטי 55%

לוח מס' 2 - נסיעות בתחבורה ציבורית בשעת שיא בוקר בהתאם לאיכלוס ועדיפות

	3,500 יח' דיור	5,000 יח' דיור	9,500 יח' דיור
עדיפות רכב פרטי (פיצול 45/55)	1,222 נסיעות	1,746 נסיעות	4,055 נסיעות
עדיפות תחבורה ציבורית (65/35)	2,163 נסיעות	3,090 נסיעות	7,175 נסיעות

3.0 הדרישה התחבורתית ומערכת הכבישים

כלוחות מס' 1-2 מופיעות הנסיעות הנוצרות ע"י תושבי מעלה אדומים הן בתחבורה ציבורית והן כנסיעות רכב פרטי לפי איכלוסים שונים ולפי עדיפויות במוביל.

לפי נסיעות אלה הוגדרו מערכות כבישים, נתיבים ומפרצי אוטובוסים הדרושים כדי "לקלוט" את הנסיעות.

ההשוואה בין מערכת הכבישים הדרושה לפי עדיפויות שונות של נסיעה עבור איכלוס של 5,000 יחידות דיור ועבור איכלוס של 9,500 יחידות דיור מופיעה בשרטוטים 1 עד 4.

לוח מס' 3 - ההבדל במערכת כביש הטבעת באיכלוס של 3,500 יחידות דיור

עדיפות תחבורה ציבורית	תוספת מפרצים	עלות המפרצים *
-	-	-
עדיפות רכב פרטי	4	144,000 שקל

לוח מס' 4 - הבדלים במערכת כביש הטבעת באיכלוס של 5,000 יחידות דיור

עדיפות תחבורה ציבורית	תוספת מסלול של 2 נתיבים	עלות תוספת הנתיבים *
-	-	-
עדיפות רכב פרטי	1,100 מ'	2,640,000 שקל

לוח מס' 5 - הבדלים במערכת באיכלוס של 9,500 יחידות דיור (כביש הטבעת, כביש כניסה וכביש לאזור תעשייה)

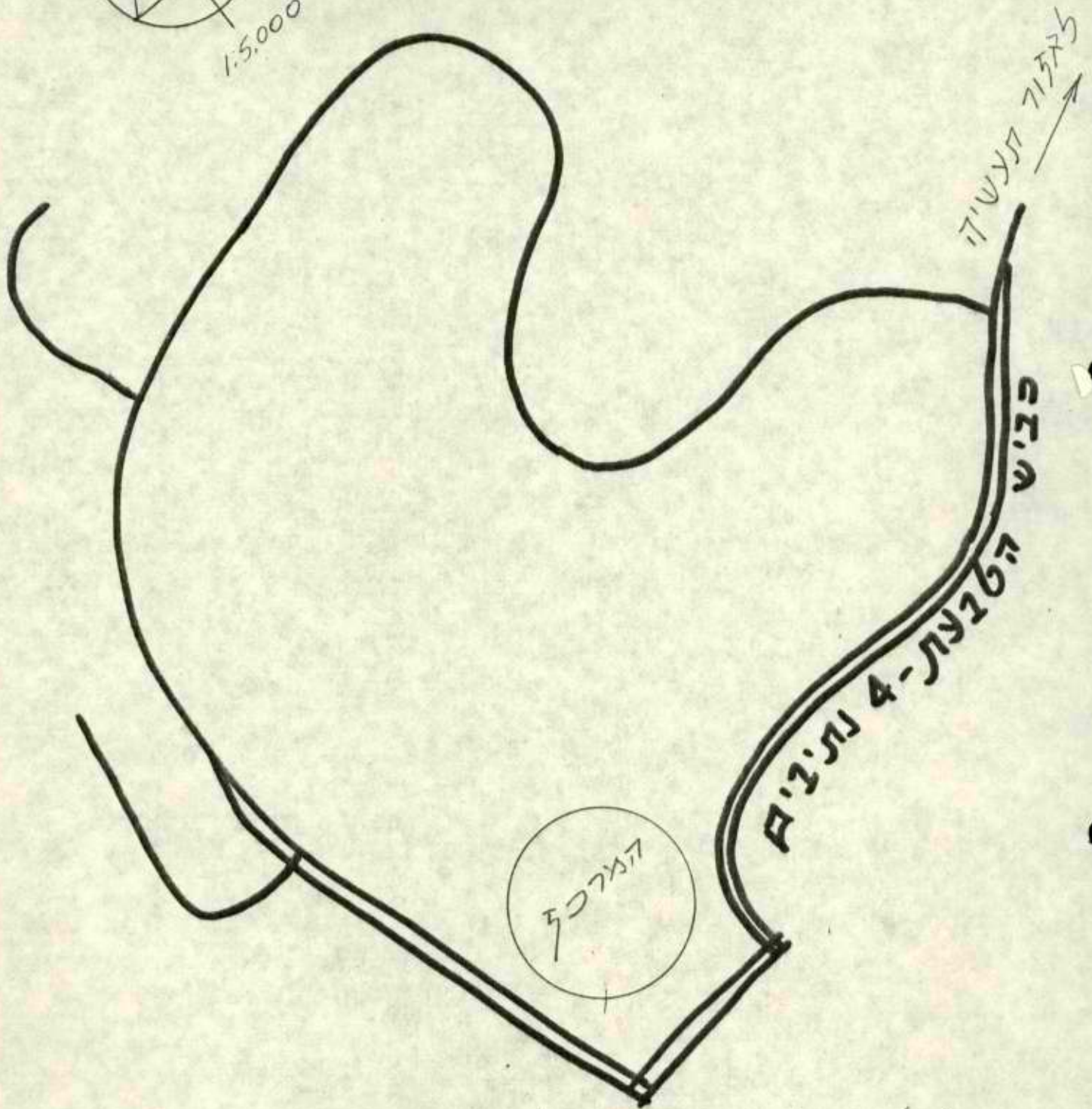
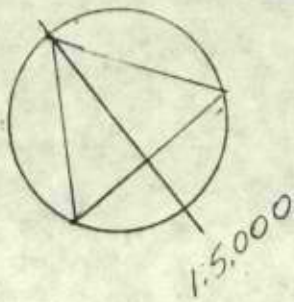
עדיפות תחבורה ציבורית	תוספת מסלול של 2 נתיבים	עלות תוספת הנתיבים *
-	-	-
עדיפות רכב פרטי	1,200 מ'	3,000,000 שקל

* במחירי 1.11.1981 שהתקבלו מאת ג. שילוני.

4.0 סיכום

בסיכום, הומלץ פעם נוספת לאמץ את רעיון המסלול המיוחד לתחבורה ציבורית שיעבור בריכוז הפיתוח והפעילויות במעלה אדומים. בשלב א' אפשר להפעיל כשלושה מיניבוסים. באיכלוסו של היישוב ל-5,000 יח' דיור ול-9,500 יח' דיור הומלץ להפעיל שילוב של מיניבוסים ושל "רכבות".

מעלה גאדולאית
 ישוב של 5,000 יח' דיור

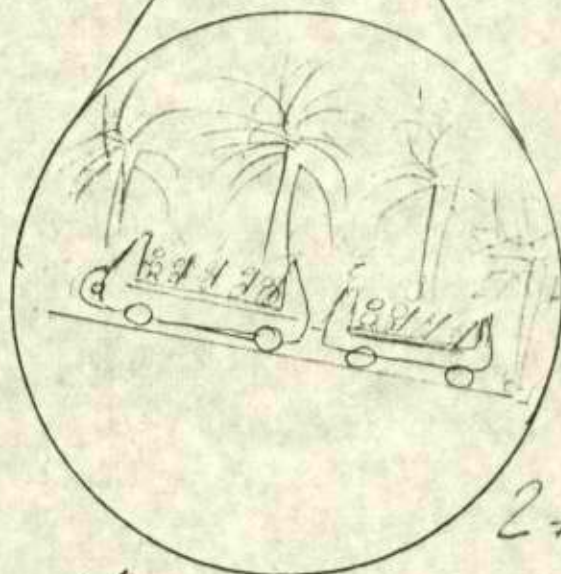
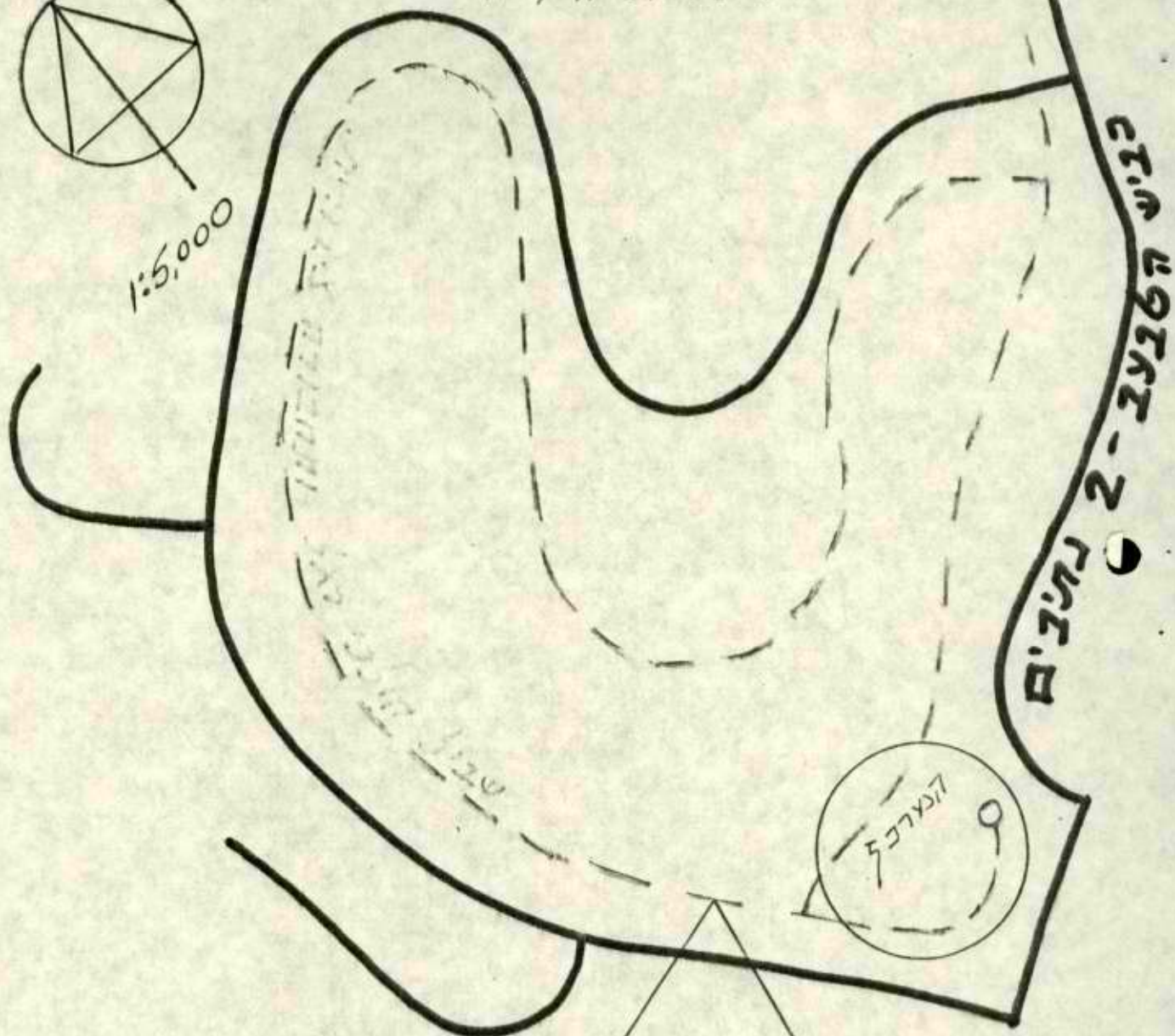
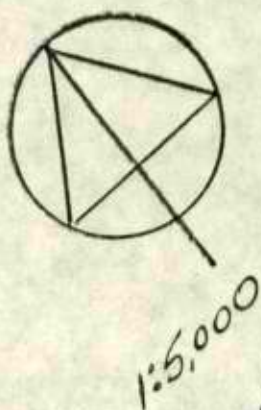


שרטוט #1
 הנתבים הדרושים לפי 55% נסיעות
 ברכב פרטי

10/05/80

ד.מרגלית

מכשיר אדומים
ישוב של 5,000 יו"ד דיוור

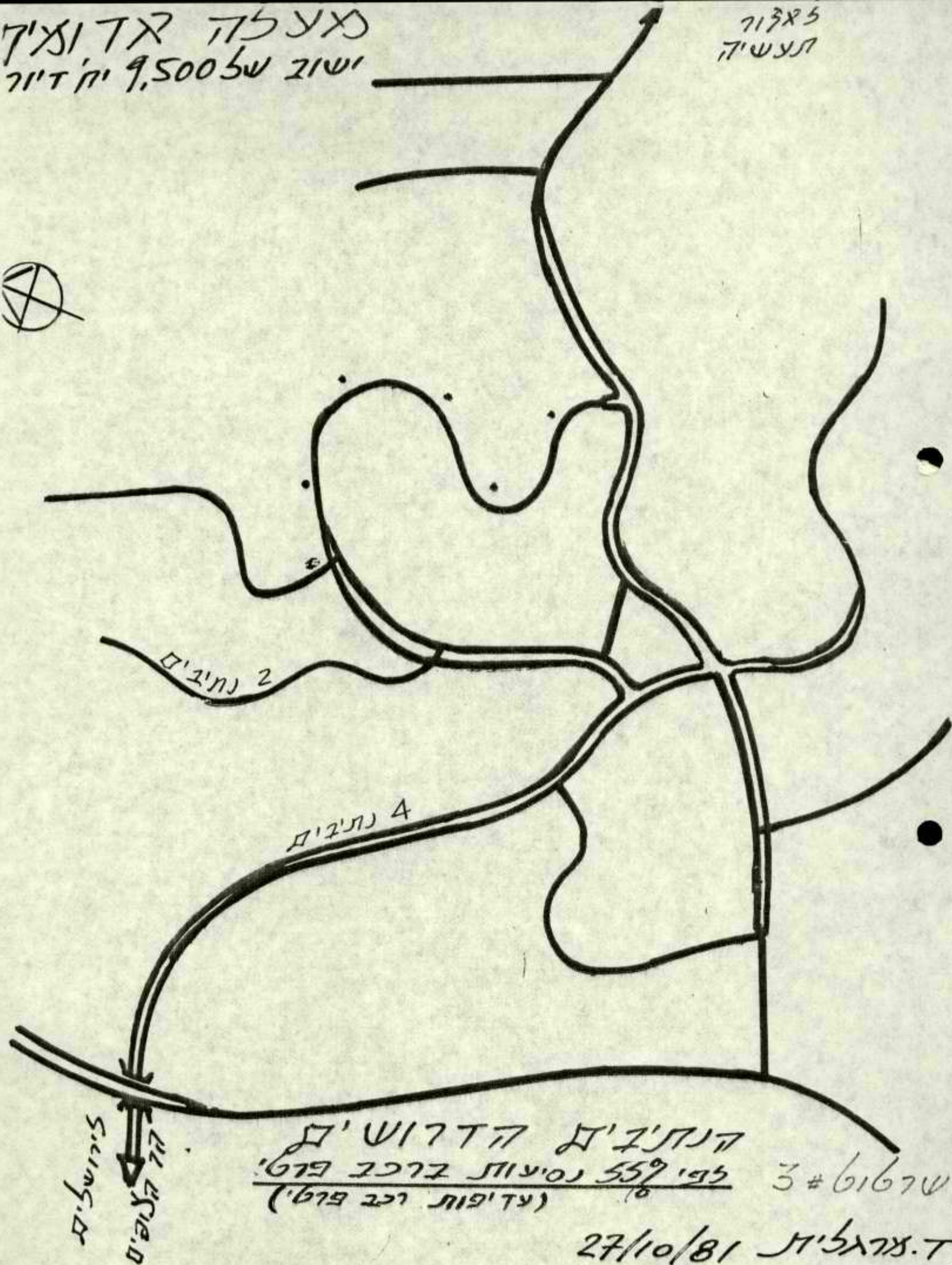


שרטוט #2

הנתבים הדרושים לפי 35% נסיעות ברכב פרטי
ד.ארגלית 19/05/80

כאן כלל אדום
 ישוב של 9,500 יח"ד

587
 תעשייה



הנתיבים הדרושים
 לפי 557 נסיעות ברכב פרטי
 (עדיפות רכב פרטי)

$$\frac{557}{6} = 92.83 \approx 93$$

שד 606 #3

ד. ארגלית 27/10/81

כעכון אונז'ם
ישוב של 9,500 יח' דיור

לאזור
העשיר



2 נתבים

4 נתבים

הקצה
מזרחי

הנתבים הדרושים
שטח #4 357 נסיעות ברכב פרטי
(עדיפות ותבונה צבורית)

ד. ארגלית 27/10/81

D. MARGALIT
TRANSPORTATION ENGINEERING
AND PLANNING
JERUSALEM, 84 HA'CHAIL STREET
TEL. 819-394 P. O. B. 2269

ד. מרגלית
הנדסה ותכנון תחבורה
ירושלים, רחוב החייל 84
טל. 819-394 ת.ד. 2269

נספח
X

תחבורה

במעלה אדומים

דו"ח מס' 1

ירושלים
ספטמבר, 1978

-4-

2.0 תחבורה צבורית (תמצית משני תזכירים - מ-10/8/78 ו-22/8/78)

2.1 כללי

בתכנון האורבני של מתחם המגורים מעלה אדומים הוגדרה מערכת תחבורה צבורית פנימית במסלול מיוחד (שהופרד מהכבישים הרגילים) העוברת בקרבת ריכוז המגורים בתוך "לב השכונה" ומקשרת את המגורים לאזור המסחרי הראשי, המתנ"ס, בתי ספר, אזור הספורט, ואזור השטח הציבורי הפתוח.

בתזכיר זו הושוותה המערכת המומלצת ע"י הצוות עם מערכת קונבנציונלית של אוטובוסים רגילים הנוסעים בכבישי המתחם.

2.2 תאור הכלי והמסלול (ראה שרטוטים 2.1, 2.2, ו-2.3)

2.2.1 הכלי: התחבורה הציבורית בדרג עירוני תשורת ע"י מיניבוס (בדומה לקו

38 בעיר העתיקה ובערים שונות באירופה) או ע"י קרוניות (מסוג Chance בשימוש בארה"ב). ההפעלה תהיה ע"י בנזין דיזל חשמל או אנרגיה סולרית.

2.2.2 המסלול: מסלול התחבורה הציבורית ישולב בתוואי הולכי הרגל שיקשור את כל

ריכוזי המגורים עם מיגוון המתקנים והאתרים הציבוריים - בתי ספר, מתנ"סים, מרכזי ספורט ונופש, פארק ומרכזים מסחריים.

אורך המסלול - כ-2.7 ק"מ בשלב א' בתוך "לב" השכונה וכעוד 2.7 ק"מ בשלבי ב' ו-ג'.

התחנה הראשית תתפקד כ-Interchange Point ותמוקם ע"י המרכז המסחרי בסמוך לכניסה לעיר. מסלול זה יתקשר בעתיד למסלולים נוספים שיקשרו את כל העיר למערכת תחבורה ציבורית אחת.

- 2.2.3 וורסטיליות: המסלול אינו קשיח ואפשר יהיה לשנותו להאריכו או לקצרו בהתאם לצרכים, כמו כן אותו כלי יכול לשמש להסעת העובדים לריכוזי תעסוקה בשעות ביקוש שיא.
- שיטת הקרונות מאפשרת הגדלת הקיבולת בשלבים מ"קטר" בקיבולת של כ- 30 נוסעים ועד ל"רכבת" של 120 נוסעים. הקרונות מתפקדות בשיפועים של מעל 20%.
- 2.2.4 בטיחות: לאור הניסיון בחו"ל - המערכת שתסע במהירות ממוצעת של 10-15 ק"מ לשעה בלבד עם נהג מתושבי המקום לא תעורר בעיות בטיחות מיוחדות.
- 2.3 השוואה בין מערכת קונבנציונלית והמערכת המומלצת
- 2.3.1 יתרונות התכנית המומלצת
- 2.3.1.1 מסלול מיוחד לתחבורה ציבורית העובר בריכוז המגורים וריכוז הדרישה התחבורתית מוריד את התלות בנסיעות ברכב פרטי לדוגמא - Roosevelt Isle בניו יורק והעיר העתיקה ירושלים.
- 2.3.1.2 מערכות להולכי רגל ליד (וגם בנפרד) המסלול של התחבורה הציבורית.
- 2.3.1.3 תדירות טובה וזמן מינימלי להמתנה בין מיניבוסים (מקסימום של דקות).
- 2.3.1.4 גמישות המוביל - המאפשר נסיעות גם במסלול המיוחד לגם בכבישים, דבר המאפשר שלבים בביצוע המסלול המיוחד.
- 2.3.1.5 גמישות בין מובילים - אפשרות להגדיל את קיבולת המיניבוס ע"י יצירת "רכבת" בחיבור קרונות.

-6-

2.3.1.6 עלות המוביל - מיניבוס של כ-30 מקומות עולה כ-700,000 ₪⁽¹⁾ אוטובוס של בין 50-60 מקומות עולה 1,700,000 ₪⁽²⁾ "רכבת" מיניבוסים כ-120 מקומות עולה כ-70,000 \$⁽³⁾ מחיר יסודי (במקור).

2.3.1.7 חסכון בתשתית -

עקב יצירת המסלול המיוחד -

א. אפשר לצמצם את רוחב הכבישים

ב. אין צורך במפריצי אוטובוסים בכבישים (מפרץ כל כ-400 מ').

ג. אפשר לגבש פרוגרמה לשלבי ביצוע הכבישים המצמצמת את ההוצאות המידיות.

כל זה בחסכון של סכומים ניכרים העולים בהרבה על עלות המסלול המיוחד לתחבורה ציבורית.

2.3.2 חסרונות מערכת קונבנציונלית

2.3.2.1 תלות בחברה (אגד) שאין שליטה עליה

2.3.2.2 המוביל אינו עובר במרכז הדרישה התחבורתית

(1) אינפורמציה מהמפקח על התעבורה מחוז ירושלים

(2) אינפורמציה מהמפקח על התעבורה מחוז ירושלים

(3) פרוספקטים חב' Chance מארצות הברית

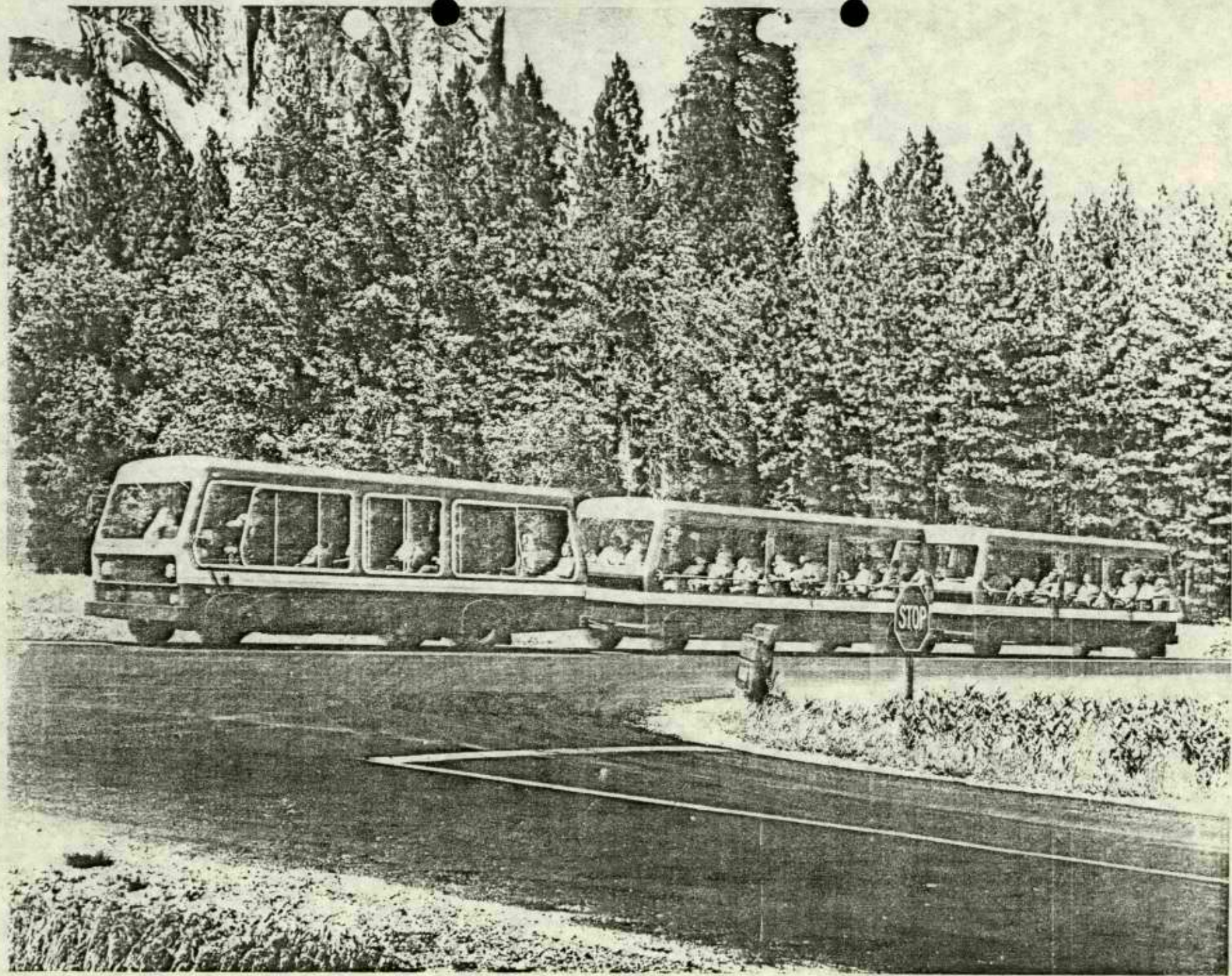
-7-

3.0 מסקנה והמלצה

מומלץ בזה שועדת ההיגוי של משרד הבינוי והשיכון תאמץ את התוכנית התחבורתית של המיתוס הכוללת כביש טבעת וכבישי גישה לכל מגרש מגורים מסחר ומגורים, הכוללת מסלול מיוחד לתחבורה ציבורית המופעלת ע"י המועצה המקומית מעלה אדומים. המערכות המומלצות הן יעילות ותאפשרנה רמת שרות מקסימלית גם לנוסעי רכב פרטי, נוסעי תחבורה ציבורית וכן הולכי רגל. עלות התשתית לפי התכנון לא תעלה על עלות מערכת הכבישים במתחם דומה עם מערכת תחבורתית קונבנציונלית.

המערכת תחבורה ציבורית המוצעת כקונספט אורבני הינה חדשנית. המתכננים ממליצים ללא כל היסוס לעבור משלבי תכנון קונספטואלי לבדיקות מפורטות של מערכות וגם לולים אלטרנטיבים עלויות השקעה, הרצה וכו'.

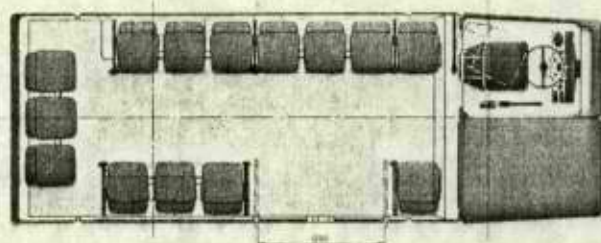
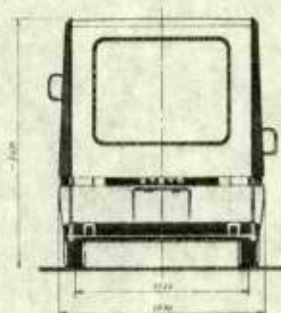
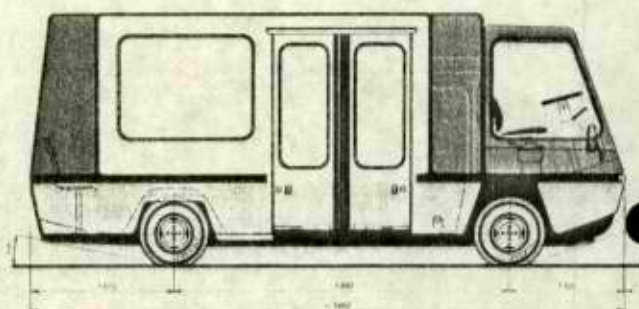
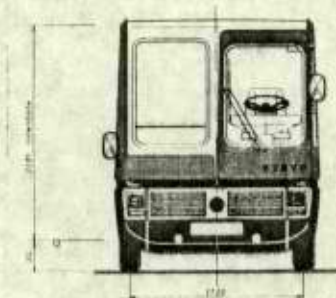
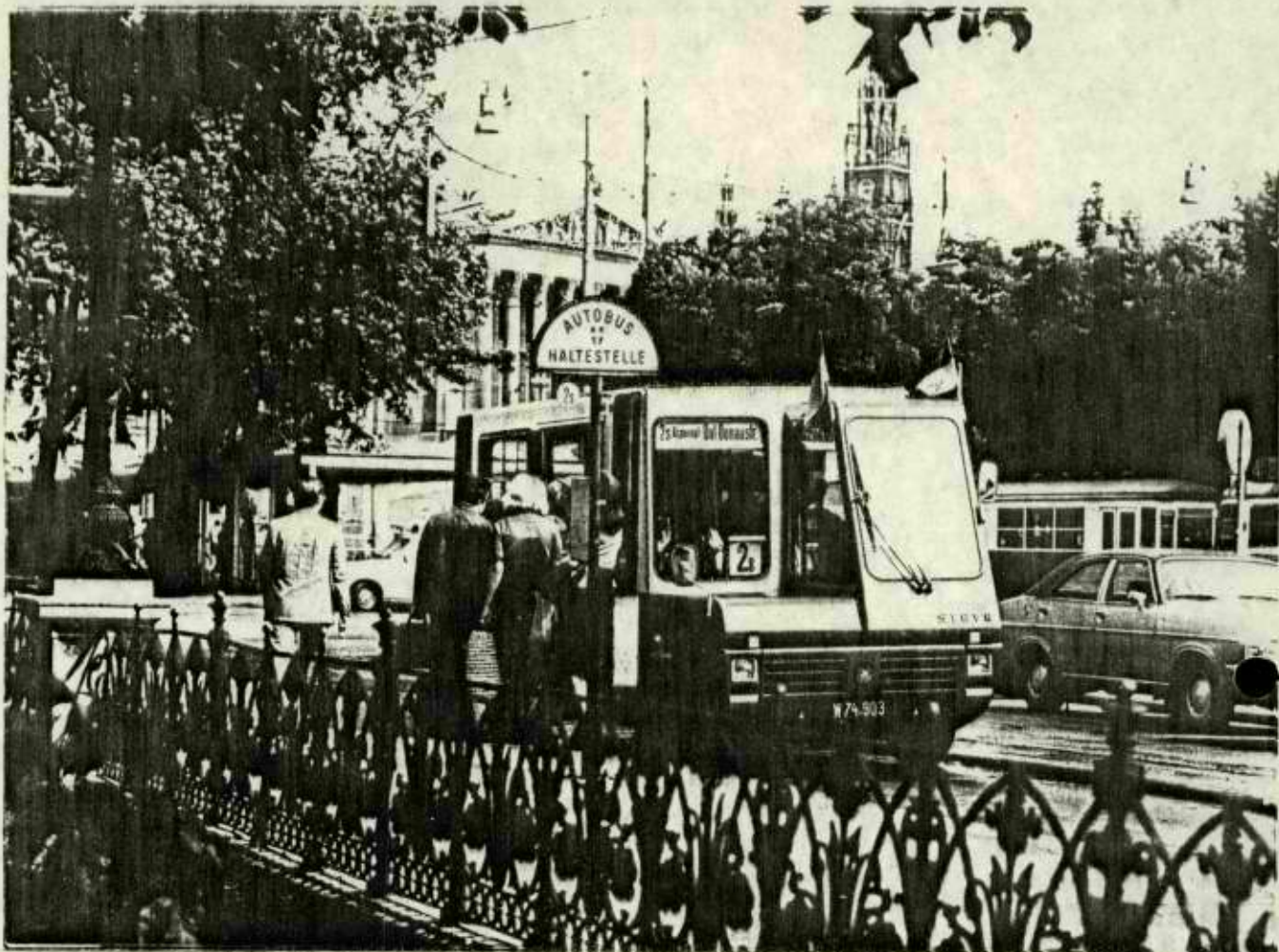
מערכת זו תתרום ללא ספק להשגת היעד של איכות סביבה ורמת שרותים ונגישות גבוהים בהשקעות נמוכות יחסית.



THE BASIC IDEA

**CITY
BUS**





11.9.81

א/ח/כ

14/9/81

הערה

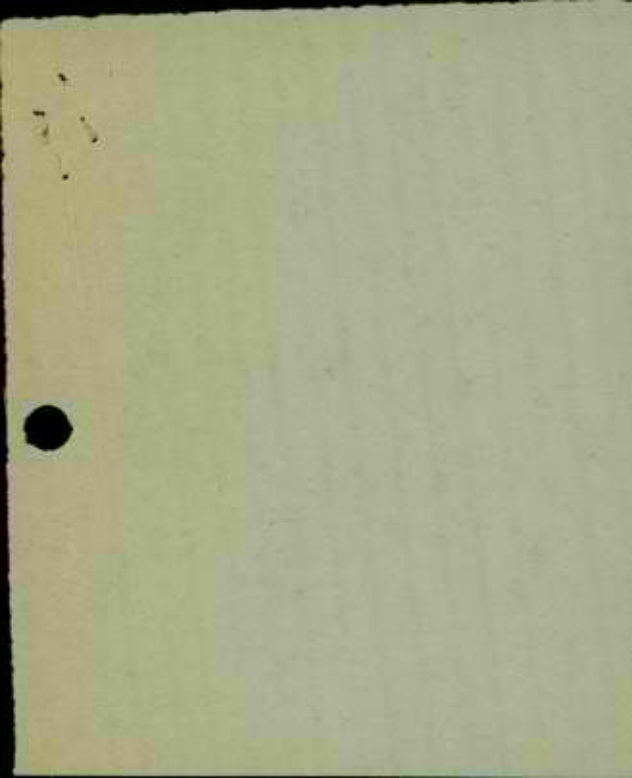
הערה

הערה

(הערה)

6

הערה



24.8.81

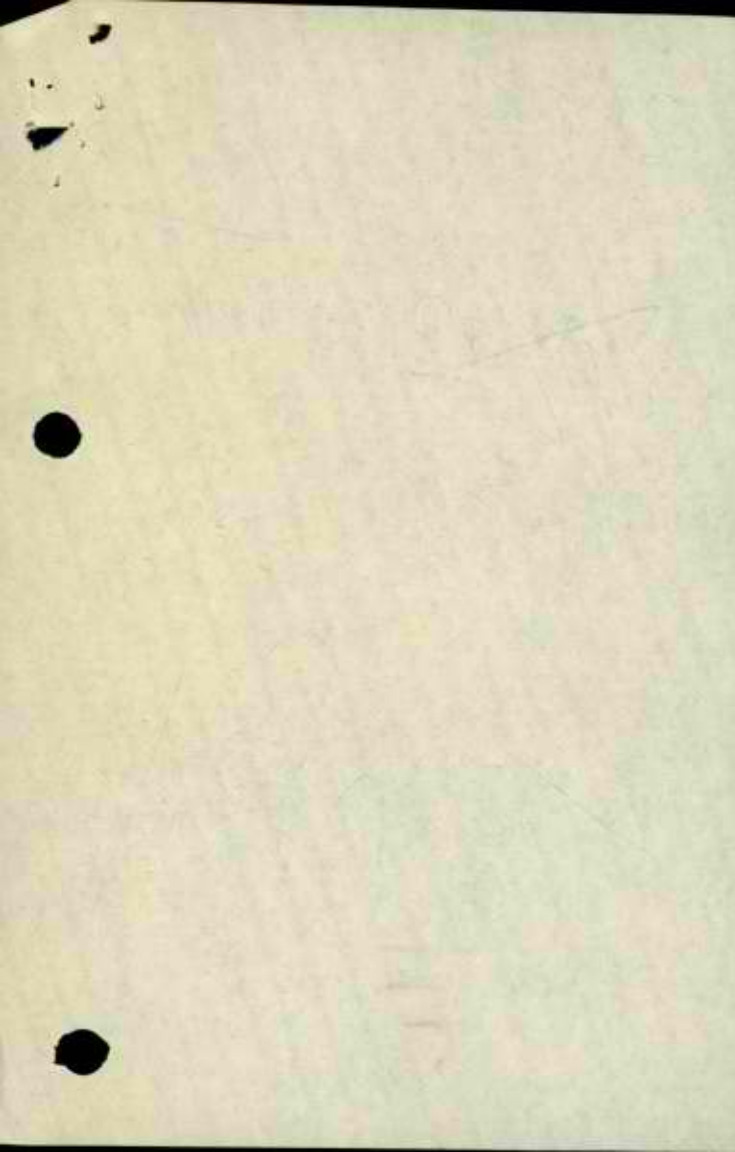
2/11/81

~~24/8/81~~ 24/8/81

24/8/81

24/8/81

X



התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

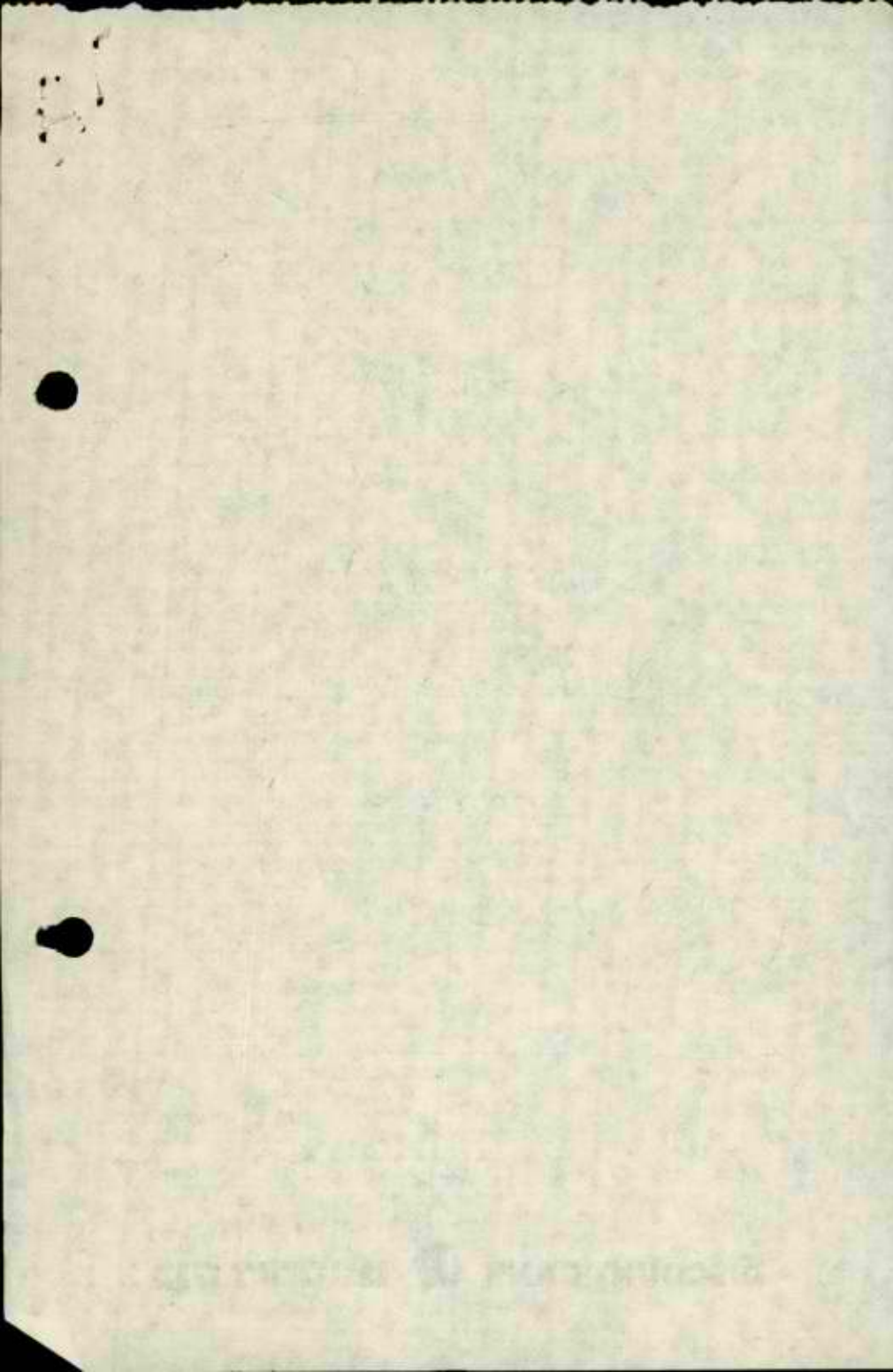
התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

התכנה על הסדרה

X

התכנה על הסדרה



27.7-7

סד' בביתן תשס"א
20 באפריל 1981

28.4.81

הצדק ופיו

הצדק כי האלה
הוא צדק
אלוהים
אברהם
אברהם = אברהם

לכבוד
גב' רחל וילן
משרד אדריכלים ליטרסדורה-גולדברג
רח' הוורמן 10
תל-אביב.

א.ב.נ.

הנדון: תשתית לתחבורה ציבורית

רצ"ל מכתב מהנהלת אגד ירושלים.

יש צורך לאחר שטחים מתאימים לחביית אוטובוסים
ולתחנה מוצא בהתאם לנאמר במכתב.

אבי מציע שתבחנו מספר אלטרנטיבות ואחר כך נתאם
פגישה עם בציגי אגד לסיכום הנושא.

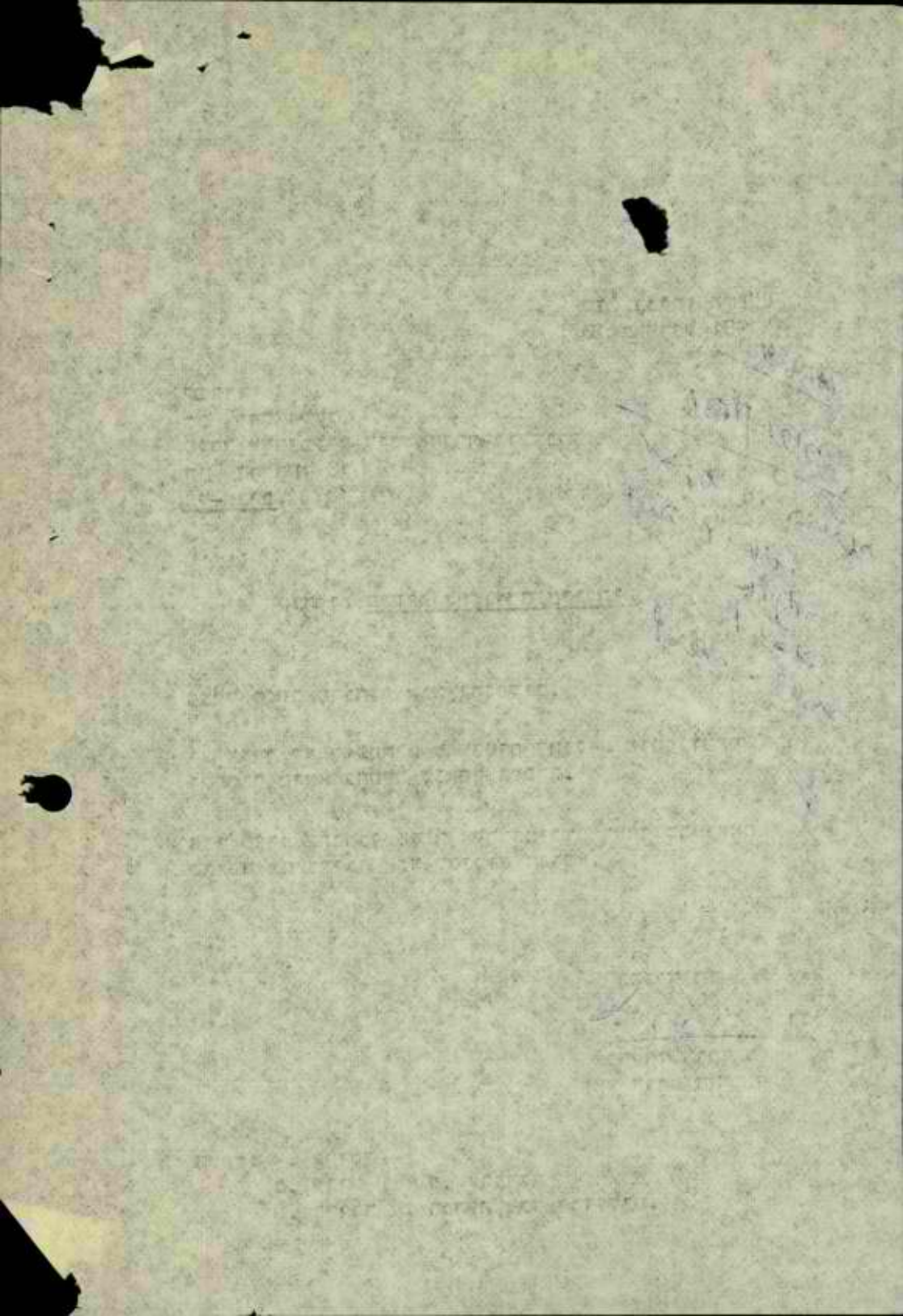
מכבוד רב

גדעון הוכפלד
ראש צוות ההקמה

העתק: א. ברזקי
ב. דביר
ס. ברור

ד. עובדיה
הנהלת אגד ירושלים.

X



HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P. O. B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P. O. B. 8457, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224. - JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P. O. B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית אגד, תל-אביב
דרך פתח תקוה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד בצפון:
בית אגד, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8457, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה/אגף

Date - תאריך

Office - המשרד

our ref. - מסמך מס' -

ת.ב.ר.ה

6.4.81

ירושלים

1106/141/81

לכבוד

מר גדעון הוכפלד
ראש צוות הקמת מעלה האדומים
משרד הביטוי והשיכון
רח' בן-יהודה 23
ירושלים

א.ב.,

ה צ ר ו ן : תשתית לתחבורה ציבורית

בהמשך לפגישתך ביום 15.3.81 עם מר סילבן דטוביץ ובהתאם לסיכום בינכם, להלן פירוט דרכי התשתית לשירות אוטובוסים.

הדרכים חושבו על בסיס בניית 10.000 יחידות דיור כפי שבמסר לבנו באותה הפגישה :

1. חביה תפעולית עבור 40 אוטובוסים; לפי 9 אוטובוסים לדובם. 4,5 דובם.
2. מבבה; 0,1 דובם.
3. תחבת מוצא עבור שבי קווים, שבי אוטובוסים מפרקים בכל תחבה - סה"כ שטח דרוש: 0,8 דובם כולל שטחי תמרון בכביסה ויציאה מהתחנות וכן מדרכת המתנה.
- על כן, סך הצרכים; 5,5 דובם.

ברצוננו לציין כי השטחים דלעיל הינם חיוניים לתפעול תקין של התחבורה הציבורית למעלה האדומים וממנה וזאת לאור הצרכים החדשים הנוצרים עקב בניית השכונה.

אנו עומדים לרשותך במידה ותדרשנה הבהרות נוספות.

בכבוד רב,

"אגד" בע"מ

שירות נוסעים וחבילות לכל חלקי הארץ
PASSENGER AND PARCEL SERVICE TO ALL PARTS OF ISRAEL

THE UNITED STATES OF AMERICA
DO hereby certify that
[Name] is a citizen of the United States of America.

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and the seal of the United States of America at the City of Washington, this [Date] day of [Month], 19[Year].

WITNESSED my hand and the seal of the United States of America at the City of Washington, this [Date] day of [Month], 19[Year].

DECLARATION OF CITIZENSHIP

I, [Name], do hereby declare that I am a native-born citizen of the United States of America, and that I am entitled to the rights and privileges of citizenship.

I have been born on [Date] at [Location], [State], [Country].

I have been educated in the United States of America, and I am a member of the [Organization].

I am a native-born citizen of the United States of America.

I have been educated in the United States of America, and I am a member of the [Organization].

I am a native-born citizen of the United States of America.

I have been educated in the United States of America, and I am a member of the [Organization].

I am a native-born citizen of the United States of America.

WITNESSED my hand and the seal of the United States of America at the City of Washington, this [Date] day of [Month], 19[Year].

WITNESSED my hand and the seal of the United States of America at the City of Washington, this [Date] day of [Month], 19[Year].

סד' בביסן חשמ"א
20 באפריל 1981

לעבוד
גב' רחל וילון
משרד אודיכלים לייטראדורף-גולדברג
רח' הרבנות 10
הל-אביב.

..3.8

הבדדן: תעמית לתחבורה ציבורית

רצ"ל מכתב מהנהלת אגד ירושלים.

יש צורך לאתר נסיעים מתאימים לתביעה אומדבורסים
ולתחנות מוצא בהתאם לבאמר במכתב.

אבי מציע שתובדק סמך אליטרנסטיבון ואחר כך בתאם
תביעה עם בציג אגד לסיכום הצווא.

מכאן רב



גדעון הרבמלך
ראש צוות החקמה

העמק: א. בודקי	ד. עדבדיה
ב. רביר	הנהלת אגד ירושלים.
ס. ברור	

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 64921
TEL. 251333 P. O. B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL 515221 P. O. B. 8657, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 224. — JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P.O.B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית "אגד", תל-אביב
דרך פתח-תיווה 142, תל-אביב 64921
טלפון 251333, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד בצפון:
בית "אגד" דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 224, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה/אגף - תנ"ה

Date - תאריך - 5.3.81

Office - המשרד - ירושלים

our ref. - מסמך מס' - 1106/90/81

לכבוד
מר ג. הוכפלד
ראש צוות הקמת מעלה האדומים
משרד הבינוי והשיכון
רח' בן-יהודה 23
ירושלים

א.נ.

הנדן: שירות תחבורה ציבורית למעלה האדומים

1. לאחר בדיקה יסודית, הגענו למסקנה שהפעלת שירות פנימי באמצעות קרוניות איננה ברת ביצוע.
2. אי לכך, הגשנו למשרד התחבורה תוכנית שירות באמצעות אוטובוסים שעיקריה תמצא בצילום סיכום הדברים הרצ"ב.
3. ברור שלעובדה זו יש השלכות על תשתית התחבורתית של העיר (מסוף, כבישים). מר ס. רטוביץ, מהנדס תנועה שלנו יצור קשר עמך לשם ליבון נושאי התשתית.

אגד בע"מ
אגף התנועה - אזור ירושלים בע"מ
"אגד"
נכבוד רב,
א.נ.

העתק:
מר מ. בצראי, המפקח על התעבורה י-ם.

HEAD OFFICE: BET "EGGED", TEL-AVIV
DERECH PETAH-TIOWA 142, TEL-AVIV 44921
TEL. 251335 P.O.B. 33091, TEL-AVIV 61330
NORTHERN OFFICE:
BET "EGGED", DERECH JAFFO 170, HAIFA 35227
TEL. 515221 P.O.B. 8657, HAIFA 31086
JERUSALEM OFFICE:
YAFFO ST. 234, - JERUSALEM 94383
TEL. 521121 P.O.B. 893, JERUSALEM 91000



המשרד הראשי: בית אגד, תל-אביב
דרך פתח-תקוה 142, תל-אביב 44921
טלפון 251335, ת.ד. 33091, תל-אביב 61330
המשרד בצפון:
בית אגד, דרך יפו 170, חיפה 35227
טלפון 515221, ת.ד. 8657, חיפה 31086
המשרד בירושלים:
רחוב יפו 234, ירושלים 94383
טלפון 521121, ת.ד. 893, ירושלים 91000

Department - מחלקה / אגף

Date - תאריך

Office - המשרד

our ref. - מסמך מס

ת.נ.ר.ה.

2.3.81

ירושלים

1106/91/81

לכבוד

מר מ. בצראי
המפקח על התעבורה
שירות י-ם וחדר

א.נ.

הנדון: מעלה האדומים

להלן סיכום דברים של פגישה שהתקיימה ביום 27.2.81, בהשתתפות ובחשתתפות
מר א. נתנאלי ממשרד וטר.ס. רטוביץ מ"אגד" בנושא שירות לעיר מעלה האדומים.

1. לאור העובדה ש"אגד" איננה טעונית להפעיל שירות פנימי במעלה-האדומים
באמצעות קרוניות, כפי שהוצא על ידי משרד הטיכון, מוצגת תוכנית קווי שירות
על ידי אוטובוסים רגילים.

2. סוכס:

א. בשירות לשלבי בניה א' ו-ב' יינתן שירות על ידי האוטובוסים חבאים
מירושלים. סוף הקו יהיה במרכז העל פירוני בכניסות לעיר. במקום זה יישא
מסוף כמוצע על ידי משרד הטיכון.

ב. השירות לשלב ג' יהיה באמצעות קו נפרד מהשכונות אל המרכז העל פירוני
כאשר הנוסעים לירושלים יעברו לקו המזכר בטקיף א'.
יתכן שבטעות השיא של הבורר יטעו אוטובוסים ישירים משכונות ג' אל
ירושלים. משרד התחבורה מודיע שהוא לא יטעים שטחיר נסיעה משכונות ג'
לירושלים יהיה שונה שטחיר נסיעה משכונות א' או ב' לשירות התעבורה
במרכז סקו לקו.

3. המסלול המוצע יהיה כלהלן:

מעלה האדומים (מרכז על פירוני), שכונות א', שכונות ב', כביש חדש
לחור-הצופים, צומת דרך שכס, שדרות אשכול, דרך שכס, רח' טנט גור'ג',
רח' שבטי ישראל, רח' הנביאים, רח' יפו, תחנה מרכזית.

2./..

ב. ח. ז. ר. ה.:

בניני האומה, רח' יפו, והמשך מסלול כבהלור.

4. בשלב בינויים ב' יונתן חשירות דרך הכביש הקיים דרך אבו-דיס, יהיה המסלול כלהלן:

מעלה האדומים, אבו-דיס, רח' סולטן סולימן, רח' הנביאים והמשך המסלולים כבסעיף 3.

בכבוד רב,

אנד בע"מ

אגף התכנון - אזור ירושלים

אגף "אגף"

י. ארני

העתיקים:

מנהל אגף התכנון.
סגן מנהל אגף התכנון.
מנהל תכנון ארצי.

25 BY GARDEN, 2007-2011, TOWNSHIP OF LAMAR.

THIS IS THE FIRST REPORTING OF SUCH A CASE IN THE UNITED STATES, AND IS BEING
REPORTED.

CC-0. IMPRINTED, NEW YORK, CO. 1900. BY THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY, ASTOR LENOX TILDEN FOUNDATION, 1900.

SECRET

W. T. C. U. S.
W. T. C. U. S.

[illegible]

1940-1941
 1942-1943
 1944-1945

מעלה אדומים

2.3.1981

ב"ה

אל: מר עמוס טרטמן - יו"ר המועצה המקומית מעלה אדומים

מאת: אליעזר גינצבורג

הנדון: תחבורה פנימית בעיר מעלה אדומים

א. הקדמה:

אתר העיר נבנה כך שבכבישים הפנימיים לא תוכל לעבור תחבורה מוטרית. לכן ישנן שלוש אפשרויות כדי לפתור את בעיית הקשר הפנימי בעיר:-

1. הרחבה של תנועת האוטובוסים מירושלים בכבישי הסבעת מסביב לשכונות.
 2. תחבורה פנימית נפרדת באמצעות מיני-בוסים.
 3. תחבורה פנימית נפרדת ע"י קרוניות.
- סיכום זה מתרכז רק באפשרות השלישית.

ב. סוגי הקרוניות:

לפי המידע שנתקבל מחברות בארה"ב המייצרות קרוניות כאלו, הן מתחלקות לשתי קבוצות:-

1. יחידת כח נפרדת שאליה מצטרפות קרוניות נוסעים.
 2. יחידת כח הכוללת מקומות ישיבה לנוסעים, שאליה מצטרפות קרוניות נוסעים.
- החיסוכים נעשו לפי יחידת כח + 3 קרוניות באפשרות הראשונה, ויחידת כח + 2 קרוניות באפשרות השנייה.

ג. טבלת השוואה בין הקרוניות תשונות:

מס"ד	שם החברה המייצרת	ה דגם	פרטים נוספים	מספר - נוסעים לקרונית	מחיר
1	chanle	sunliner	כח + 3 קרוניות	40	6 מיליון \$
2	microbus	mighty mite	כח + 3 קרוניות	24	8 מיליון \$
3	"	glamovytan	כח (35 נוסעים) + 2 קרוניות	45	11,200 מיליון \$
4	"	econotream	כח (35 נוסעים) + 2 קרוניות	45	10 מיליון \$
5	nina treams	דגם 1	כח (25 נוסעים) + 1 קרון	35	5 מיליון \$
6	"	דגם 2	כח (22 נוסעים) + 1 קרון	32	6 מיליון \$

לא כולל מיסים.



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ СССР

1981.05

УТВЕРЖДАЮ: директор института

И. И. Иванов

ПРОТОКОЛ ПЕДАГОГИЧЕСКОГО СОВЕТА

1. Вводная часть

На заседании педагогического совета института 15 мая 1981 года присутствовали: директор института, заместители директора, завуч, методический кабинет, преподаватели, учащиеся.

2. Доклад о работе института за I полугодие 1981 года.

3. Доклад о работе методического кабинета.

4. Доклад о работе преподавателей.

5. Доклад о работе учащихся.

2. Основные вопросы

а) Рассмотрение и утверждение плана работы института на I полугодие 1981 года.

б) Рассмотрение и утверждение плана работы методического кабинета.

в) Рассмотрение и утверждение плана работы преподавателей.

г) Рассмотрение и утверждение плана работы учащихся.

3. Заключение и поручения

№ п/п	Наименование вопроса	Сроки исполнения	Ответственный	Сроки исполнения	Исполнено
1	Рассмотрение и утверждение плана работы института на I полугодие 1981 года.	15.05.81	Директор	15.05.81	Да
2	Рассмотрение и утверждение плана работы методического кабинета.	15.05.81	Зам. дир.	15.05.81	Да
3	Рассмотрение и утверждение плана работы преподавателей.	15.05.81	Мет. кабинет	15.05.81	Да
4	Рассмотрение и утверждение плана работы учащихся.	15.05.81	Преподаватели	15.05.81	Да
5	Рассмотрение и утверждение плана работы преподавателей.	15.05.81	Преподаватели	15.05.81	Да
6	Рассмотрение и утверждение плана работы учащихся.	15.05.81	Преподаватели	15.05.81	Да
7	Рассмотрение и утверждение плана работы преподавателей.	15.05.81	Преподаватели	15.05.81	Да
8	Рассмотрение и утверждение плана работы учащихся.	15.05.81	Преподаватели	15.05.81	Да

Подпись: _____



מעלה אדומים

- 2 -

המחירים מתייחסים לשנת 1980 שאינם מדויקים, הם נרשמו כאן לשם מחן סדר גודל של ערך בפרויקט.

ד. בחירת הדגם:

לדעתי, אם תיבחר האפשרות הזו של תחבורה פנימית באמצעות קרוניות, יש לבחור במס' סד' 2, וזאת מהסיבות הבאות:-

1. לפחות בשלב הראשון יהיו הרבה שעות מתות שבתם תצטרך להיות אמנם תחבורה אף מינימלית ובדגם הזה אפשר יהיה לרתום קרונית אחת בלבד עבור 24 נוסעים.

2. חלק גדול מתכנסות התפעול יכולות לבוא מתיירים (תירות פנים וחוצי), והדגם הזה הוא אטרקטיבי כיון שיש לו קסר וקרונות, בועד שאר הדגמים דומים לאוטובוסים.

3. לפי המפרטים הדגם הזה הוא הקצר ביותר, אם ניקח בחשבון שרוחב הכבישים הפנימיים יהיה 3.6 מטר, הרי נראה לי שהוא היעיל ביותר.

ה. רכישת ראשוניות:

אם תיבחרנה שתי האפשרויות הראשוניות שבסעיף א' דלעיל הרי שיש להרחיב את כבישי הסכעה. כלומר, להכפיל את רוחבם וליצור בתם מפרצי חניה לאוטובוסים. כיון שמשרד הבינוי והשיכון סולל כרגע רק את מוציאת רוחב כבישי הסכעה ואינו מכין מפרצי חניה לאוטובוסים, הרי שמן הדין הוא שהם ירכשו את תצויד הראשוני לתפעולת המערכת וזאת כיון שהם חוסכים בשלב זה מיליונים רבים של שקלים. אם לא יש לדרוש מהם בכל תוקף להרחיב את כביש הסכעה, כיון שללא מערכת פנימית נפרדת, תיגדל כמות האוטובוסים שתעבור בכביש הסכעה וכן תיגדל כמות התחבורה הפרטית שיטעו לעגיות, לבתי ספר וכו'..

ו. תפעולת המערכת:

מוצע, שהמערכת תופעל ע"י המועצה המקומית, אפשר להשתמש לפחות בשלב א' של האיכלוס בנהגי מכוניות האשפה למשל. ואם האשפה לאסוף בשעות המתות של התחבורה הפנימית. כיסוי הוצאות התפעול של המערכת יכול לבוא משלושה מקורות:-

1. תוספת מס עירוני מהתושבים:

מאחר והתושבים יחסכו בנסיעות פרטי (לטופר, לבתי ספר וכו') הרי שישנה חצוקה מוסרית לדרוש מהם תוספת מס. במחקר שנערך ע"י החברה לתכנון וייצוץ כלכלי בע"מ, הוברר שאם יהיו במקום כ-3,000 משפחות הרי שתוספת חשבתית תהיה בערך כ-2,000 ₪ במחירי סוף 79. בועד שכאשר יהיו במקום כ-5,000 משפחות תהיה התוספת כ-1,600 ₪.

יש להדגיש שאחד היתרונות הבולטים בשיטה זו, זה מהירות העליה והירידה מתרכב לכן, כדאי להימנע מתשלום לנהג דבר שיעקב את הנסיעה, מה עוד שיצטרכו לתכניס מבקרים על הנהגים דבר שייקר את העלות, לכן אפשר לצייד את התושבים בתעודות תושב ולפני העליה לרכב הם יראו זאת לנהג.

2. הכנסה מקבוצות:

כיון שתרכב המוצע הוא יחיד בארץ וגם מעטים כמוהו בעולם. לכן, אפשר להתקשר עם חברות תיירות, אגד תיור כמי ספר וארגונים שונים, כדי לערוך להם סיורים בעיר על גבי הרכב המוצע, קבוצות אלו ישלמו במאורגן סכום שיקבע ע"י המועצה.

3. סיכסוד ממשלתי:

מאחר ובעיקרון זוהי תחבורה ציבורית, הרי שנראה לי שדינה כדין אגד או כל תחבורה ציבורית אחרת, לכן כשם שאגד מקבל סיכסוד ממשלתי גם חברה זו יכולה לקבל סיכסוד בענין זה, כדאי לפנות למשרד התחבורה כדי לבדוק את החוקים והנהלים.

3/...

[illegible]

1. The undersigned hereby certifies that the above is a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the County of [] State of []

1. 1944. 1944. 1944.

1917, 1918.

2. Great Britain:

- 3 -

ז. סיכום:

לא נכנסתי בסיכום זה להחשיבים כלכליים וזאת משתי סיבות:

1. אין לי נתונים מספיקים כדי לערוך חישובים אלו.
2. כדי לערוך עבודת מחקר בנידון יש צורך בחשקעה גדולה של זמן וכסף, ולא כדאי בשלב זה לחשקיע זאת כיון שאין תחלטה עקרונית ללכת לשיטה זו.

מטרת סיכום זה היא לתת קוים שיעזרו לבחירה בין האפשרויות השונות.

בברכה,

א. גינצבורג



UNITED STATES DEPARTMENT OF THE INTERIOR

BUREAU OF LAND MANAGEMENT

W. 3071023

ON APPROX. 10/1/1910, IN APPROXIMATELY 10000 ACRES, BEING:

1. 1/2 SEC. 36, T. 10 N., R. 10 E., S. 10000 ACRES, BEING:

2. 1/2 SEC. 36, T. 10 N., R. 10 E., S. 10000 ACRES, BEING:

3. 1/2 SEC. 36, T. 10 N., R. 10 E., S. 10000 ACRES, BEING:

W. 3071023

10/1/1910

BY SPECIAL AGENT

כ"ב באדר א' תשמ"א
26 בפברואר 1981.

לד"ר
מרגלית

לכבוד

מר ד. עובדיה,

חב' י.ה.ל.,

רח' הרמב"ם 20,

באר-שבוע.

א.נ.

הנידון: מעלה אדומים - כניסה ליישוב

סמך: דו"ח תחבורתי - כביש גישה ירושלים - מעלה אדומים, 12/1979

כללי

1.0

בהמשך לשיחתנו בטלפון, נמסרת בזו הערכה תחבורתית (ללא ניתוח חוזר) על פיצול נסיעות רכב (יר"ם - פרטי, אוטובוסים ומשאיות) בין היישוב לבין ירושלים על פי הנתונים הבאים:

(1) מעלה אדומים כיישוב בעל 5,000 יחידות דיור וכיישוב בעל 10,000 יחידות דיור.

(2) פיצול נסיעות בין רכב פרטי לאוטובוסים של:

(א) 35% נסיעות ברכב פרטי (עדיפות לתחבורה ציבורית)

(ב) 55% נסיעות ברכב פרטי (עדיפות לרכב פרטי).

(3) כביש יריחו-ירושלים

(א) משופר כך שקיבולתו תהיה בין 300-500 רכב פרטי בשני הכיוונים

(ב) במצבו הקיים עם קיבולת של כ-200 כלי רכב בשעת שיא בשני הכיוונים.

(4) כביש עטרות-מישור אדומים

(א) לא קיים

(ב) קיים ככביש גישה לאזור מישור אדומים ועד לגשרים.

2/...

DEPT. OF AGRICULTURE,
 BUREAU OF PLANT INDUSTRY,
 WASHINGTON, D. C.
 THE SECRETARY OF AGRICULTURE,
 WASHINGTON, D. C.

W. C.

ALTEK: DATA SERVICE - CREDIT SERVICE

DATE: 11/11/2010 - 10:00 AM - 10:00 AM, 10:00 AM

0.1 cccr

1. The first part of the document is a letter from the President of the United States to the Congress, dated January 1, 1861. It is a copy of the original letter, and is signed by Abraham Lincoln.

1) ANNA HENRIKA CHRISTINA LARSSON, b. 1871, FINE, 10-11-1871, LARSSON, FINE.

© 1987 by American Psychological Association

В) 200, 100, 50, 25, 12,5 (в рублях) — значения переменной X

2) The person who was (person who was)

[illegible]

8) number of people who have not been vaccinated

המחיר הממוצע של המוצר הנמכר הוא 100 ש"ח.

а) СДПМ (СДРК-ИТЧГ) ИТЧГ

ж) $\frac{1}{2} \cdot 100 = 50$

b) US & USSR AND EUROPEAN ALLIES IN TAIWAN

.../s

ד. עובדיה - 26.2.81 - עמוד 2

2.0 נפחי תנועה (לפי הניתוח התחבורתי המופיע בדו"ח הנ"ל)

(1) לוח מס' 7 "סה"כ נסיעות רכב בשעת שיא בוקר בפרוודור ירושלמים-מעלה אדומים"
מראה את נפחי התנועה הבאים:

לפי 5,000 יח' דיור		לפי 100,000 יח' דיור		
פיצול		פיצול		
פרטי 55%	פרטי 35%	פרטי 55%	פרטי 35%	
1800	1230	920	650	מערבה
910	680	790	590	מזרח
2710	1910	1700	1240	סה"כ

(2) לפי לוח מס' 3, הנסיעות בכביש הקיים בשנת 1990 (לפי גידול משוער של 3.7% לשנה) בשעת שיא בוקר תהיינה:

241	-	סה"כ
110	-	מערבה
131	-	מזרח

(3) נסיעות בכביש עטרות-מישור אדומים בשנת 1990 בשעת שיא בוקר תהיינה בין 400 - 570 כלי רכב.

(4) לפי הערכת "יצירת תנועה" של יישוב בעל 5,000 יחידות דיור, יעברו בפרוודור ירושלמים - מעלה אדומים, בשעת שיא בוקר, בין 1,000 - 1,470 כלי רכב בשני הכיוונים.

ללא ניתוק הכביש הקיים (אל-עזריה - יריחו) יעברו בו כ-240 כלי רכב לכל היותר.

3/...

1. TITLE - 10-10-60

2. AUTHOR (S) - 10-10-60

3. SUMMARY - 10-10-60

10-10-60	10-10-60		10-10-60	
	10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60
10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60
10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60
10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60	10-10-60

4. CONCLUSIONS - 10-10-60

10-10-60
10-10-60
10-10-60

5. REFERENCES - 10-10-60

6. NOTES - 10-10-60

7. DISTRIBUTION - 10-10-60

ד. עובדיה - 26.2.81 - עמוד 3

יוצא אימות שהיחס בין הכביש הקיים לבין הכביש הר הצופים-מעלה אדומים יהיה:

כ-80% בכביש החדש

כ-20% בכביש הקיים.

(5) לפי יישוב בעל 10,000 יחידות דיור יעברו בפרוודור ירושלים-מעלה אדומים בין 1910 - 2710 כלי רכב, מהם ינועו בכביש הקיים כ-300 ובכביש עטרות-מישור אדומים כ-400-570.

וכן אחרי פיתוחו של מעלה אדומים לכדי 10,000 יחידות דיור, תחולקנה הנסיעות כדלקמן:

פיצול		
55% רכב פרטי	35% רכב פרטי	
1840 (68%)	1210 (63%)	הר הצופים - מעלה אדומים
570 (21%)	400 (21%)	עטרות - מישור אדומים
300 (11%)	300 (16%)	הכביש הקיים לאחר שיפורו
2710	1910	סה"כ

ללא שיפור הכביש הקיים, ירד חלקו לכ-8% ואילו חלקו של כביש הר הצופים-מעלה אדומים יגדל בהתאם.

3.0 פיצול נסיעות לפי כניסות למעלה אדומים

בניחוח התחבורתי של מעלה אדומים הנהתי כי לפחות 60% מכל הנסיעות תיכנסנה ליישוב מהצומת הצפון-מזרחי כהמשך של כביש הר הצופים. אם כניסה זו תבוצע בכביש בעל ארבעה נתיבים לפחות עם חיבור ישיר מהכביש הבין-יישובי אזי יעלה השימוש בכניסה זו לכ-80%. מכאן: בכניסה הדרום-מערבי (הקרוב יותר לירושלים) יעברו בין 20% - 40% מכלי הרכב הנוסעים בין היישוב לבין ירושלים.

בכ"ד ר.ב.
דוד מרגלית.

העתקים:

גב' א. ברזקאי

ה"ח א. תייר, ב. דביר, ק. רוט, ג. הוכפלד, ט. לייטרסדורף

REPORT OF THE FOREST SERVICE

FOR THE YEAR 1910

AND
FOR THE YEAR 1911

THE FOREST SERVICE HAS BEEN ORGANIZED SINCE 1905, AND HAS SINCE THAT TIME BEEN ENGAGED IN A WORK OF GREAT IMPORTANCE TO THE NATION. THE SERVICE HAS BEEN SUCCESSFUL IN OBTAINING THE BEST RESULTS POSSIBLE IN THE PROTECTION OF THE FOREST RESOURCES OF THE UNITED STATES.

THE FOREST SERVICE HAS BEEN SUCCESSFUL IN OBTAINING THE BEST RESULTS POSSIBLE IN THE PROTECTION OF THE FOREST RESOURCES OF THE UNITED STATES.

	TOTAL	
	1910	1911
ACRES OF LAND ACQUIRED	1,121 (1,121)	1,121 (1,121)
ACRES OF LAND RECOVERED	1,121 (1,121)	1,121 (1,121)
ACRES OF LAND RESTORED	1,121 (1,121)	1,121 (1,121)
TOTAL	1,121	1,121

THE FOREST SERVICE HAS BEEN SUCCESSFUL IN OBTAINING THE BEST RESULTS POSSIBLE IN THE PROTECTION OF THE FOREST RESOURCES OF THE UNITED STATES.

THE FOREST SERVICE HAS BEEN SUCCESSFUL IN OBTAINING THE BEST RESULTS POSSIBLE IN THE PROTECTION OF THE FOREST RESOURCES OF THE UNITED STATES.

REPORT OF THE FOREST SERVICE

FOR THE YEAR 1910

AND

FOR THE YEAR 1911

AND FOR THE YEAR 1912

איות

77

תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ
ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

דירוש

לכבוד
מר ב. דביר
משרד השיכון
ירושלים
א.נ.,

הנדון: מערכת התחבורה ציבורית פנימית בפרדס
במעלה אדומים

רצ"ב דו"ח המסכם את בחינת משמעות הנהגת תחבורה ציבורית
בפרדס במעלה אדומים, ממצאי הבדיקות המפורטות בדו"ח להלן.
סיכום של דוחות קודמים שהוגשו באוקטובר 1979 ובמרץ 1980.
מערכת התחבורה הפנימית הנפרדת בישוב תחבס על מטרות
שיעבור בין איזורי המגורים ועל רכב שינוע בתדירות גבוהה
זה. רמת השירות הגבוהה במערכת כזו, תביא להגדלת שיעור
התחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן בנסיעות אל ומחוצה.
הבדיקה נערכה לגבי משמעות השלימוש במיניבוס לנסיעות
וכן בחינה ראשונית של משמעות הפעלת קרוביות, הנתבסס על
הלקיים בלבד, שנתקבלו מהחברה המיצרת קרוביות בארה"ב.
הנתונים התחבורתיים לגבי אינטרנסיביות השלימוש בתחבורה
הציבורית, היקף הנסיעות, מספר כלי הרכב הנדרש וכד' נתקבלו
מיועץ התחבורה בצוות התכנון. ממצאי מחנכי הרגישות לשנוי בהנחות
הבסיסיות מעידים על סדרי הגודל של השנוי הצפוי, שכן לא נערכה
הצבת נסיעות על מערכת הכבישים בהנחות האלטרנטיביות והנתונים
התחבורתיים נגזרו מנתוני המערכת התחבורתית הבסיסית.
הבדיקה נערכה ע"י ד. פלי וג. יעקובוביץ.

בכבוד רב

יגאל כהן

טל. 2741

שליח דוד דן ימית 30 - 31

יציאה שדה 34 TISHA SADER ST. 34
TEL AVIV
TEL 3781

תכנון וייעוץ כלכלי בע"מ

ירושלים, רחוב בן-הלל 12

תל-אביב, רח' הירשנברג 21



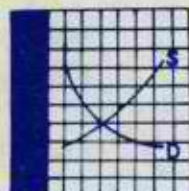
X

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING LTD.

Jerusalem, 12 Ben-Hilel St.

Tel-Aviv, 21 Hirshenberg St.

בחינה כלכלית של משמעות המעלה
מערכת תחבורה ציבורית פנימית נפרדת
במעלה אדומים



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

ירושלים, 15.10.1979

לכבוד
מר ב. זכיר
משרד השיכון
ירושלים

א.ג.,

**הנדון: בחינה כלכלית של משמעות הפעלת מערכת
התבורה ציבורית נפרדת במעלה אדומים**

במסגרת תכנון הישוב במעלה אדומים העלתה ע"י צוות התכנון
הצעה להפעלת מערכת התבורה ציבורית פנימית נפרדת לישוב.
מערכת זו תתבסס על מסלול מיוחד שיעבור בין איזורי המגורים
ועל רכב שינוע בתדירות גבוהה במסלול זה.

הבדיקה להלן נועדה לעמוד על המשמעות הכספית של הפעלת
מערכת זו בהנחה כי הרכב אשר ישמש להסעות הפנימיות יהיה
מיניבוס. הבדיקה אינה כוללת כלי רכב אפשריים אחרים (קרונית
או רכבת) בשל מגבלות השגת הנתונים.

הבדיקה מתבססת על הנחות יועץ התבורה בצוות התכנון לגבי
אינטנסיביות השימוש בתבורה הציבורית (פיצול הנסיעות) במערכת
רגילה לעומת מערכת התבורה ציבורית מיוחדת, וכן לגבי היקף
הנסיעות, מספר כלי הרכב הנדרש וכד'.

העבודה נערכה ע"י ד. פלי וג. יעקובוביץ.

בכבוד רב

יגאל כהן

בחינת כלכלית של משמעות הפעלת מערכת החבורה
ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים

1. עיקרי דברים

הבדיקה להלן נועדה לעמוד על האספקטים הכלכליים של הפעלת מערכת החבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים.

מערכת החבורה ציבורית נפרדת לישוב, אשר תופעל במסלול מיוחד בין שכונות המגורים העניק לתושבי המקום רמת שירות הגבוהה מזו הניתנת במערכת החבורה רגילה. בהתאם לכך, נערכה הבדיקה במערכת הרגלי נסיעה המניחה מעבר של נוסעים מנסיעות ברכב פרטי לשימוש בתחבורה הציבורית. הונה כי הפעלת החבורה ציבורית ברמת שירות גבוהה תביא לכך ש-65% מהנסיעות הנוצרות ע"י תושבי מעלה אדומים יתבצעו בתחבורה ציבורית (2-35% ברכב פרטי) בהשוואה לכ-45% שיזקקו לרכב ציבורי במערכת רגילה.

2. בחינת עלות התשקעה במערכת הנפרדת מורה כי התשקעה ברכב (מיניבוס) ובהידוש במשך תקופת ההפעלה תסתכם בערך נוכחי בכ-29 מיליון ל"י בהשוואה לכ-17 מיליון ל"י בערך נוכחי במערכת החבורה ציבורית רגילה.

3. הערך הנוכחי של הוצאות התפעול של המערכת הנפרדת גבוה בכ-30 מיליון ל"י בהשוואה למערכת הרגילה.

4. המעבר לנסיעות בתחבורה ציבורית יביא לחסכון בהוצאות הפרטים לנסיעה ברכב פרטי. הערך הנוכחי של החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי נאמד בכ-120 מיליון ₪, ומתיחס לתוצאה משתנה בלבד שכן הונה כי קיום מערכת החבורה ציבורית נפרדת כמעט ולא ישפיע על החלטה לרכישת רכב פרטי.

5. בהתאם לאומדנים אלה, תביא הפעלת המערכת הנפרדת לחסכון לפרטים של כ-80 מיליון ל"י במערך נוכחי. אומדן זה אינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי. גורם זה מקטין כזאיות הנסיעה בתחבורה ציבורית ולפיכך, מקטין החסכון הנאמד לעיל.

התקנה להקמת מועצה מקומית
במחוז יפו

1. שם המועצה

המועצה תיקרא "מועצה מקומית יפו" ויהיה לה סמל ודגל.

המועצה תהיה מורכבת מ-15 חברים, שיש להם זכות הצבעה וזכות בחירה. חברים אלה יבחרו על ידי הציבור של המחוז, ויהיו אחראים לפניו. המועצה תבחר מנהל מועצה, ויהיה אחראי לפני המועצה. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית.

2. הקמת המועצה

המועצה תוקם ב-1/1/1950, ויהיה לה סמל ודגל.

3. הסמל והדגל

הסמל והדגל יהיו כפי שיוצגו בתוספת זו. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית. המועצה תבחר גם נציג אחד למועצה המחוזית, ויהיה אחראי לפני המועצה המקומית.

6. מרכיב המס בהוצאה המשותפת לתפעול רכב פרטי מגיע לכ- 40%. לפיכך, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהקטנת הנסיעות ברכב פרטי, קטן בכ- 47 מ' ל"י, בתשואה לחסכון הפרטים שכן המסים אינם מחוויים הוצאה למשק (כי אם תשלומי העברה). לכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק מגיע לכ- 34 מיליון ₪ וזאת ללא נכוי הערך האלטרנטיבי של זמן הנוסעים הנחסך בנסיעה ברכב פרטי.

7. למימון תוספת התשקעה והוצאות תפעול המערכת הנפרדת, ע"י תושבי מעלה אדומים, נבדקו שתי אפשרויות.

האפשרות האחת הינה באמצעות העלאת מחיר הנסיעה. התוספת הבודשת למחיר הנסיעה באמצעות בכ- 1.80 ל"י מעבר למחיר נסיעה כיום בתחבורה ציבורית רגילה הנגזר ל- 3.20 ל"י. (זאת בהנחה שלא יהיה סבסוד למערכת הנפרדת מעבר לזה הקיים בתחבורה הרגילה, וכי התיקף המוחלט של הסובסידיה לתחבורה יהיה זהה בשתי המערכות).

האפשרות השניה הינה מימון ע"י הרשות המקומית באמצעות הגדלת המיסים העירוניים. עפ"י אפשרות זו תדרש הגדלת הוצאות המשפחה למיסים עירוניים בכ- 1,600 ל"י לשנה.

2. מבוא ושיטת העבודה

במסגרת תכנון הישוב במעלה אדומים העלתה אפשרות הפעלת תחבורה צבורית פנימית נפרדת בישוב. מערכת זו תכלול מיניבוסים או קרובות אשר מטלולם יהיה בשביל מיוחד בין שכונות המגורים והמרכז, העבודה לחלן כוללת בדיקה כלכלית של מערכת תחבורה זו מול מערכת תחבורה רגילה הכוללת אוטובוסים תמסרתים את האוכלוסיה בכבישים המתוכננים בישוב.

התשובות בין שתי מערכות התחבורה מתייחסות למרכיבי החשקעה ותפעול חשונים בין שתי המערכות, לפיכך אינה מתווה מערכת עלות כוללת למערכת התחבורה בישוב, לדוגמה, לצורך הבדיקה נערך אומדן החשקעה בהכשרת שביל הולכי רגל למטלול הממש את המיניבוס או הקרובית, האומדן אינו כולל את עלות המטלול כולו.

אומדן העלויות לחלן כולל חשקעה בכלי רכב וחידושה, חשקעה בכבישים ובמטלול במיוחד למיניבוס, הוצאות תפעול מערכת תחבורה רגילה ומערכת תחבורה נפרדת, ואומדן ההוצאות המשתנות של רכב פרטי בכל מערכת תחבורה.

עלות החשקעה בכלי רכב ותפעול מערכת תחבורה רגילה (אוטובוסים) נתקבלה ממשרד התחבורה. עלויות מערכת התחבורה הציבורית הנפרדת נאמדו לגבי מיניבוס הכולל כ- 20-24 מקומות ישיבה. אומדן עלויות של כלי רכב אלטרנטיבי, כמו קרונית או רכבת לא נערך בשל העדר נתונים לגבי הוצאות תפעול בארץ. הוצאות תפעול מיניבוס נתקבלו ממועצת מקומית באר טוביה המפעילה מיניבוס.

הנתונים התחבורתיים לגבי הרגלי הנסיעה הצפויים במעלה אדומים נתקבלו מיועץ התחבורה בצוות המתכננים של הישוב. נתונים אלה התבססו על אומדנים שנערכו במשרדנו לגבי מבנה התעסוקה, מקום העבודה והיקף היוממות מתישוב ואליו, וכן אומדנים לגבי מספר התלמידים ומיקום בתי הספר.

באומדן החשקעה הונה כי שלבי התפתחות המערכות התחבורתיות השונות יהיו בהתאם לשלבי אכלוס הישוב. לפיכך 25% מהמערכת חסופית, תופעל בשלב א' בסוף 1982, בו יהיו כ-1,250 יח"ד בישוב, 50% בשלב ב', בסוף 1985 בו יהיו כ-2,500 יח"ד בישוב, ו-100% בסוף 1988 כשיהיו בישוב 5,000 יח"ד.

טווח הבדיקה הוא 30 שנה, מראשית 1980 עד ראשית 2010. העלויות הוונו לראשית 1980 בשער ריבית ריאלי של 10%.

3. תאור מערכות התחבורה

בהכנון האורבני של מעלה אדומים הוצעה מערכת תחבורה ציבורית פנימית במסלול מיוחד. המסלול המיוחד נפרד מתכבישים חרגילים ומקשר בין אזורי המגורים למרכז המסחרי, בתי הספר המתנ"ס ושאר המוסדות הציבוריים. מסלול זה ישרה גם את הולכי הרגל בישוב, אורך המסלול הוא כ- 5 ק"מ ורחבו, ברוב אורכו כ- 3.6 מ'. התחבורה תופעל ע"י מיניבוס או ע"י קרונות (הנתנות גם לחבור לרכבת קרונות שקבוצה המכסימלי הוא 120 נוסעים).

במרכז המסחרי תמוקם התחנה המרכזית של מעלה אדומים אשר תשמש את הנוסעים לירושלים למעבר ממערכת התחבורה הציבורית הנפרדת לאוטובוסים רגילים אשר יקשרו בין מעלה אדומים לירושלים.

תאלטרנטיבה למערכת התחבורה ציבורית פנימית היא מערכת התחבורה רגילה של אוטובוסים הנוסעים בכבישי הישוב.

יתרונה של המערכת הפנימית המיוחדת במתן רמת שירות גבוהה אשר תמחית את מספר הנסיעות ברכב פרטי.

מערכת התחבורה הפנימית מחייבת השקעה במסלול המיוחד ותמיכתו משביל להולכי רגל לשביל להולכי רגל ולתחבורה ציבורית. מצב שני צפוי חסכון בכבישים ובממצי אוטובוסים בכביש הטבעת. כמו כן קיימים חבדלים בעלות רכישת כלי הרכב במערכות השונות ובהוצאות תפעול.

4. הרגלי נסיעה

מערכת הנתונים התחבורתיים בכל אלטרנטיבה המפורטת להלן נתקבלה מיועץ התחבורה בצוות תכנון מעלה אדומים⁽¹⁾. האומדנים לגבי מספר הנסיעות בתוך הישוב, לירושלים ולאזור התעשיה מתבססו על נתוני הפרוגרמה לישוב הכוללים תחזית התעסוקה והיוממות לישוב ותחזית מספר התלמידים הצפוי.

עם תום אכלוס הישוב נאמד מספר הנסיעות בשעת שיא בכ- 4,750 מהן כ- 2,500 לצרכי עבודה כ- 1,125 ללימודים ומספר דומה למטרות אחרות.

מספר הנסיעות לירושלים נאמד בכ- 1,780 ולאזור התעשיה במישור אדומים בכ- 275.

התפלגות הנסיעות בין התחבורה הציבורית לבין נסיעות רכב פרטי משתנת בהתאם לרמת השירות בתחבורה הציבורית. בהנחה כי תופעל בישוב מערכת תחבורה ציבורית נמרצת יתבצעו כ- 35% מהנסיעות ברכב פרטי בחשוואה לכ- 55% בהנחה כי תופעל בישוב תחבורה ציבורית רגילה.

אומדן ק"מ רכב ומספר אוטובוסים/מיניבוסים נדרש בשעת שיא, מעלה אדומים

תחבורה ציבורית רגילה	תחבורה ציבורית פנימית	נוסעים
4,750	4,750	
2,137	3,090	ציבורית
2,613	1,660	רכב פרטי
9,995	6,361	ק"מ-רכב פרטי
290	546-576	ק"מ רכב אוטובוס ומיניבוס
69	257-287	עירוני
221	289	לירושלים
		מספר אוטובוסים/מיניבוסים
9	8 - 7	אוטובוס
-	16	מיניבוס

(1) "הודישה התחבורתית והמערכת התחבורתית במעלה אדומים", דו"ח מס' 2, ד. מרגלית הנדסה ותכנון תחבורה, פבר. 1979.

עפ"י הפרמטרים שנתקבלו מיועץ התחבורה מחוות הנסיעות בשעת שיא בבקר כ- 12.5% מכלל הנסיעות היומיות. כמו כן התפתחות מספר הנסיעות ומספר ק"מ הרכב הינה יחסית למספר משקי תביה בכל שלב באכלוס הישוב. היינו, בשלב א' יהיה מספר ק"מ-רכב כרבע מתאומדן בשלב הטופי לאיכלוס הישוב ובשלב ב' כמחצית.

5. אומדן עלות ההשקעה

5.1. השקעה בכלי רכב

עלות אוטובוס נאמדה בכ- 3 מיליון ל"י במחירי אוגוסט 1979⁽¹⁾, עלות מיניבוס הכולל 20 מקומות ישיבה נאמדה בכ- 1.2 מיליון ל"י⁽²⁾.

לצורך הפעלת מערכת התחבורה הנפרדת נדרשים, עם תום אכלוס הישוב, כ-16 מיניבוסים וכ-7-8 אוטובוסים במקטרים את הישוב עם ירושלים. למערכת תחבורה רגילה נדרשים כ- 9 אוטובוסים.

אומדן התשקעה באוטובוסים ומיניבוסים לפי שלבים (מיליוני ל"י)

מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות
מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות	מס' כלי רכב	עלות
1. תחבורה פנימית נפרדת	40.2	10.8	10.8	21.6	18.6				
אוטובוסים	7-8	24.0	2	6.0	2	3-4	6.0	9.0	12.0
מיניבוסים	16	19.2	4	4.8	4	8	4.8	9.6	
2. תחבורה רגילה									
אוטובוסים	9	27.0	2	6.0	2	5	6.0	15.0	

(1) מקור: משרד התחבורה.

(2) סוכנות מכירה מרצדס, תל-אביב.

עפ"י נתוני משרד התחבורה נדרשת החלפת אוטובוס כל 18 שנה⁽¹⁾. אורך החיים הממוצע של מיניבוס נאמד בכ- 500 אלף ק"מ. עפ"י האומדן מספר הק"מ השנתי שידרש מיניבוס לעבור במערכת התחבורה הנפרדת הוא כ- 41 אלף. בהתאם לכך, נדרשת החלפת המיניבוס כל 12 שנה.

5.2. השקעה בכבישים

המסלול המיועד לתחבורה הפנימית הנפרדת בישוב הינו בשביל להולכי הרגל כאשר לצורך הכשרתו לתחבורה נדרשת הרחבה.

עפ"י מתכנן הנוף בישוב⁽²⁾ נדרשת הרחבת השביל בכחצי מטר בלבד (15%) לצורך הכשרתו לתחבורה הציבורית, לכ- 3.6 מטר, על מנת לענות על צרכי המיניבוס, בקטעים מסוימים יש צורך ברוחב כפול (כ-6 מטר). כמו כן, בתשתית השביל לא נדרשת תוספת השקעה שכן הכשרתו לרכב חירום נדרשת ממילא. עפ"י התכנון ירוצף השביל באבנים משתלבות שעלותם כ- 850 ל"י למ"ר, בחלקים בהם השביל הרוחב כפול יכוסה אספלט שעלותו נאמדת בכ- 425 ל"י למ"ר⁽³⁾.

אורך המסלול המתוכנן כ- 5 ק"מ, בשלב א' נדרשים כ- 3 ק"מ בשלב ב' ק"מ נוסף וכן ק"מ בשלב ג'.

מערכת התחבורה ציבורית רגילה בישוב תחייב הרחבת כביש הסכעת משני נתיבים לארבעה נתיבים לאורך של כ- 600 מטר בשלב ב' וכ- 600 מטר נוספים בשלב הסופי. כמו כן, נדרשים מפרצי חניה לאוטובוסים לאורך כביש הסכעת כ- 5 מפרצים בשלב א'. עם הרחבת הכביש יתבטל הצורך בשני מפרצי חניה.

אומדן תוספת ההשקעה הנדרשת, בהשוואה בין שתי האלטרנטיבות מובא בלוח לחלן. האומדן אינו כולל את ההשקעה בכבישים אשר אינה תלויה במערכת התחבורה שתופעל בישוב כמו כביש הסכעת (מסלול אחד) וכבישי הגישה לשכונות המרוחקות מהמרכז הנדרשים בכל מקרה.

(1) מנתוני משרד התחבורה עולה שאורך חיי אוטובוס במוצע הוא כ- 18 שנים, התפלגות גיל האוטובוסים בשרות היא: 35% עד גיל 10, 24% בין 11 ל-15, ו- 23% בין 16 ל-22.

(2) אינפורמציה ממשרד יתלום-צור אדריכלי נוף בצוות תכנון מעלה אדומים.

(3) אומדני עלויות הסלילה נתקבלו ממשרד השיכון.

6. הוצאות תפעול מערכות התחבורה

הוצאות תפעול אוטובוס נתקבלו ממשרד התחבורה במחירי דצמבר 1978 הוצאות אלה תוקננו עפ"י עליה מדד המחירים⁽¹⁾. עפ"י האומדן ההוצאה לק"מ אוטובוס מגיעה לכ- 29.18 ל"י כשמוציאה מיועדת למשכורות.

עלות תפעול מיניבוס נאמדה בכ-9.68 ל"י לק"מ במחירי מחצית 1979 כשליש מהוצאה זו מיועדת למשכורות.

עלות תפעול לק"מ אוטובוס ומיניבוס (ל"י/לק"מ מחירי אוגוסט 1979)

מיניבוס	אוטובוס	סה"כ
9.68	29.18	
3.4	14.37	משכורות
0.92	5.32	תנאים סוציאליים
0.96	2.55	דלק ושטנים
2.15	3.67	אחזקה
*0.85	2.54	הוצאות שרות ומנהלה
1.4	0.73	בטוח ומס רכוש

* לגבי הוצאות שרות ומנהלה לא נתקבלה אינפורמציה. הונה כי חלקם מסך ההוצאה דומה להוצאות של תפעול אוטובוסים.

מקורות: אוטובוס - משרד התחבורה.
מיניבוס - מידע שנתקבל ממועצה מקומית באר טוביה המפעילה מיניבוסים.

הוצאות התפעול השנתיות משתנות בהתאם לקצב איכלוס הישוב. עם תום איכלוס הישוב נאמדה ההוצאה השנתית של תפעול תחבורה ציבורית נפרדת בכ- 26 מיליוני ל"י, בהשוואה לכ- 20 מיליון ל"י הוצאות תפעול תחבורה רגילה.

עלות תפעול שנתית של תחבורה ציבורית במעלה אדומים לפי שלבי אכלוס

שלבי אכלוס	תחבורה ציבורית רגילה		תחבורה ציבורית נפרדת		
	ק"מ רכב עלות שנתית		מיניבוס		
	ק"מ רכב עלות שנתית		ק"מ רכב עלות שנתית		
	(אלפים)	(מיליוני ₪)	(אלפים)	(מיליוני ₪)	
שלב א'	173.8	5.1	173.4	5.1	1.5-1.7
שלב ב'	347.5	10.1	346.8	10.1	3.0-5.3
שלב סופי	695.0	20.3	693.6	20.2	6.0-6.7

(1) עפ"י המידע שנתקבל ממשרד התחבורה היתה ההוצאה לק"מ אוטובוס 17.48 ל"י/לק"מ בדצמבר 1978 הוצאה זו תוקננה למחירי מאי 1979 עפ"י מדד מחירי תשומה באוטובוסים ולמחירי אוגוסט 1979 עפ"י מדד המחירים לצרכן.

AIR MAIL

RECEIVED BY THE AIR MAIL SERVICE

THIS MAIL IS TO BE DELIVERED TO THE ADDRESSEE AT THE TIME OF THE FIRST DELIVERY OF THE MAIL TO THE ADDRESSEE. IT IS NOT TO BE DELIVERED TO THE ADDRESSEE AT A LATER DATE THAN THE DATE OF THE FIRST DELIVERY OF THE MAIL TO THE ADDRESSEE.

THE AIR MAIL SERVICE IS NOT RESPONSIBLE FOR THE LOSS OF OR DAMAGE TO MAIL MATTER. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE ADDRESSEE TO PROTECT HIS MAIL MATTER FROM LOSS AND DAMAGE.

(THIS MAIL IS TO BE DELIVERED TO THE ADDRESSEE AT THE TIME OF THE FIRST DELIVERY OF THE MAIL TO THE ADDRESSEE.)

DATE	TIME	PLACE
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK

THE AIR MAIL SERVICE IS NOT RESPONSIBLE FOR THE LOSS OF OR DAMAGE TO MAIL MATTER. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE ADDRESSEE TO PROTECT HIS MAIL MATTER FROM LOSS AND DAMAGE.

THE AIR MAIL SERVICE IS NOT RESPONSIBLE FOR THE LOSS OF OR DAMAGE TO MAIL MATTER. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE ADDRESSEE TO PROTECT HIS MAIL MATTER FROM LOSS AND DAMAGE.

THE AIR MAIL SERVICE IS NOT RESPONSIBLE FOR THE LOSS OF OR DAMAGE TO MAIL MATTER. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE ADDRESSEE TO PROTECT HIS MAIL MATTER FROM LOSS AND DAMAGE.

(THIS MAIL IS TO BE DELIVERED TO THE ADDRESSEE AT THE TIME OF THE FIRST DELIVERY OF THE MAIL TO THE ADDRESSEE.)

DATE	TIME	PLACE
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK
1918	11.15	NEW YORK

THE AIR MAIL SERVICE IS NOT RESPONSIBLE FOR THE LOSS OF OR DAMAGE TO MAIL MATTER. IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE ADDRESSEE TO PROTECT HIS MAIL MATTER FROM LOSS AND DAMAGE.

7. אומדן החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי

עפ"י הערכות יועץ התנועה לפרויקט צפוי כי עם הפעלת התחבורה ציבורית נפרדת כ- 35% מהנסיעות יהיו ברכב פרטי לעומת כ- 55% במערכת התחבורה רגילה. צמצום במספר הנסיעות הפרטיות יביא לחסכון בהוצאות תפרט ותמשק תלאומי.

הונה כי קיומה של תחבורה ציבורית נפרדת לא ישפיע על החלטת תושבי מעלה-אדומים לרכוש מכונית. היינו, שיעור הבעלות על רכב לא ישחנה כתוצאה מהפעלת תחבורה ציבורית המעניקה רמת שירות גבוהה יחסית, עם זאת יקטן השימוש ברכב פרטי.

עפ"י הערכות יועץ התנועה יקטן מספר ק"מ רכב פרטי מכ- 9,995 ק"מ בשעת שיא לכ- 6,360 ק"מ עם הפעלת מערכת התחבורה הנפרדת.

אומדן ק"מ-רכב של רכב פרטי בשעת שיא

תחבורה ציבורית נפרדת	תחבורה ציבורית רגילה	
לפי פיצול 65/35	לפי פיצול 45/55	ט"ה "כ
6,360.6	9,995.2	כביש המבצע
698.6	1,097.8	כביש התעשייה
144.0	226.5	כבישים אחרים
669.1	1,051.4	כביש ירושלים
4,848.9	7,619.7	

מקור: ד. מרגלית, הנדסה ותכנון תחבורה הדרושה התחבורות והמערכת התחבורתית במעלה אדומים, וד"ח מס' 2, פברואר 1979.

בהתאם להנחות לעיל חושב החסכון בתפעול רכב פרטי כאשך נלקחה בחשבון עלות ההוצאה המשתנה בלבד. ההוצאה המשתנה לק"מ רכב נאמדת בכ- 2.81 ל"י מזה כ- 1.84 ל"י לק"מ דלק 0.85 ל"י לק"מ תקונים וחלפים ו-0.12 ל"י לק"מ סיכה ושמן⁽¹⁾.

בהנחות אלה נאמדת ההוצאה המשתנה לתפעול רכב פרטי בכ-43 מיליון ל"י לשנה בהנחה שתופעל תחבורה ציבורית נפרדת בהשוואה לכ-57 מיליון ל"י במערכת התחבורה רגילה. לפיכך, נאמד החסכון בהוצאות תפעול רכב פרטי בכ-24 מיליון ל"י.

(1) מקור: היחידה תכין קבוצות להזדככה כלכלית, מחירון בניה ושרותים נבחרים. נלקחו העלויות של מכונית אסקורט 1300 העוברת 18,000 ק"מ לשנה. מחירי יולי 1979.

TABLE 1. SUMMARY OF DATA FOR THE STUDY

The data were collected from 100 subjects who were divided into two groups of 50 each. The first group was the control group and the second group was the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

TABLE 2. SUMMARY OF DATA FOR THE STUDY

	Control Group	Experimental Group
Mean	1.000	1.000
Standard Deviation	0.000	0.000
Minimum	0.000	0.000
Maximum	1.000	1.000
Range	1.000	1.000

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

1. SUMMARY OF DATA

The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group. The data were collected from the control group and the experimental group.

הוצאת השנתית המשחנה לתפעול רכב פרטי במערכות
תחבורה אלטרנטיביות לפי שלבי איכלוס

תחבורה ציבורית נפרדת		תחבורה ציבורית רגילה		
ק"מ רכב	הוצאות משחנות	ק"מ רכב	הוצאות משחנות	
שנתי	שנתיות	שנתי	שנתיות	
(מ' ק"מ)	(מיליוני ל"י)	(מ' ק"מ)	(מיליוני ל"י)	
3.8	10.7	6.0	16.9	שלב א'
7.6	21.4	12.0	33.7	שלב ב'
5.3	42.9	24.0	67.4	שלב סופי

8. הערך הנוכחי של עלות החשקעה והתפעול של מערכות התחבורה האלטרנטיביות

על מנת לעמוד על כדאיות הפעלת מערכת התחבורה ציבורית נפרדת הוונת מערכת הנתונים המפורטת לעיל בשער ריבית ריאלי של 10% לסוף שנת 1979.

הערך הנוכחי של תוספת החשקעה הנדרשת להפעלת מערכת התחבורה נפרדת נאמד בכ- 8 מיליון ל"י. הערך הנוכחי של הוצאות תפעול מערכת התחבורה נפרדת נאמד בכ- 130 מיליון ל"י בהשוואה לכ- 98 מיליוני ל"י הערך הנוכחי של תפעול מערכת התחבורה ציבורית רגילה.

לפיכך, עלות החשקעה והתפעול של מערכת התחבורה ציבורית נפרדת גבוהה בכ- 40 מיליון ל"י בערך נוכחי, בהשוואה למערכת התחבורה ציבורית רגילה.

לעומת התוספת בהוצאות תפעול התחבורה הציבורית צפוי חסכון בהוצאות הנסיעה ברכב פרטי עם המעבר לנסיעות בתחבורה ציבורית (כ- 65% מהנסיעות ברכב ציבורי בהשוואה לכ- 45% מהנסיעות במערכת הסעה ציבורית רגילה).

הערך הנוכחי של החסכון לפרטים בעלות תפעול רכב פרטי נאמד בכ- 120 מיליון 5. חסכון זה מתייחס לחסכון בהוצאות המשחנות לתפעול רכב פרטי ואינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך לפרטים בנסיעה ברכב פרטי לעומת רכב ציבורי. ערך הזמן הנחסך יקטין את התפריט בין האלטרנטיבות תיינו, יקטין הכדאיות של מערכת התחבורה הנפרדת לתושבי מעלה אדומים.

REPORT ON THE PROGRESS OF THE WORK DURING THE YEAR 1900

NAME OF THE WORKER	PERIOD OF WORK		PERIOD OF WORK	
	1900	1901	1900	1901
1. J. H. B. ...	10.0	12.5	1.0	1.5
2. J. H. B. ...	15.0	17.5	1.5	2.0
3. J. H. B. ...	20.0	22.5	2.0	2.5

The work of the year 1900 has been characterized by a steady increase in the number of workers employed, and a corresponding increase in the amount of work done. The total number of workers employed during the year was 100, and the total amount of work done was 1000 units.

The work of the year 1901 has been characterized by a steady increase in the number of workers employed, and a corresponding increase in the amount of work done. The total number of workers employed during the year was 120, and the total amount of work done was 1200 units.

The work of the year 1902 has been characterized by a steady increase in the number of workers employed, and a corresponding increase in the amount of work done. The total number of workers employed during the year was 140, and the total amount of work done was 1400 units.

The work of the year 1903 has been characterized by a steady increase in the number of workers employed, and a corresponding increase in the amount of work done. The total number of workers employed during the year was 160, and the total amount of work done was 1600 units.

The work of the year 1904 has been characterized by a steady increase in the number of workers employed, and a corresponding increase in the amount of work done. The total number of workers employed during the year was 180, and the total amount of work done was 1800 units.

מאחר ותוספת ההוצאה לתפעול מערכת ציבורית נפרדת נסתכמת בכ- 40 מיליון ל"י, נאמד הערך הנוכחי של החסכון לפרטים בכ- 80 מיליון ל"י (ללא נכוי הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסייעת ברכב פרטי).

גורם המשפיע להקטנת כדאיות הפעלת החבורה ציבורית למשק, הינו מרכיב המס בהוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי המגיע לכ- 40% מההוצאה הנשתנת⁽¹⁾. המיסים הינם תשלומי העברה מהפרטים לממשלה ובעוד הם מהווים הוצאה לפרטים אינם מהווים הוצאה למשק. הערך הנוכחי של תשלומי המיסים בהוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי נאמד בכ- 47 מיליון ל"י (ראו נספח 2 לחלק).

עם נכוי המיסים מההוצאה לנסייעת ברכב פרטי נעצמצט הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהפעלת מערכת החבורה ציבורית נפרדת לכ- 34 מיליון ל"י (ללא נכוי ערך הזמן הנחסך בנסייעת ברכב פרטי).

**הערך הנוכחי של עלות החשקעה והתפעול של מערכות
החבורה האלטרנטיביות (מיליוני ₪,
מחירי יולי 1979)**

תחבורה ציבורית רגילה	תחבורה ציבורית נפרדת	
447	364-368	ס"ה "כ" (1) א. כולל מיסים
318	282-286	ב. בנכוי מיסים
23	30-31	ס"כ השקעה
14	22-23	השקעה ברכב
3	6	השקעה בחידוש רכב
6	2	השקעה בכבישים ⁽²⁾
98	127-130	הוצאות תפעול תחבורה ציבורית
98	98	אוטובוס
-	29-32	מיניבוס
326	207	הוצאות תפעול רכב פרטי: כולל מיסים
197	125	בנכוי מיסים

(1) אומדן ההוצאה לנסייעת ברכב פרטי לפרטים כולל מיסים על מרכיבי ההוצאה (מע"מ, בלו וכד') באומדן ההוצאה למשק בנכוי המיסים.

(2) כולל רק עלות תוספת החשקעה בכבישים בחשואה בין מערכות התחבורה ולא עלות מערכת חבבישים הכוללת בישוב.

9. מחיר הנסיעה עם הפעלת מערכת התבורה פנימית נפרדת

מערכת התבורה הפנימית הנפרדת צפויה להעניק לתושבי מעלה אדומים רמת שירות גבוהה, אשר תביא להקדמת השימוש בתבורה ציבורית על מני רכב פרטי. לפיכך, למרות שעלות התשקעה והתפעול של התבורה הציבורית הנפרדת גבוהה בכשליש בחשוואה לתבורה ציבורית רגילה, הפעלתה כדאית בשל החסכון הצפוי לפרטים ולמשק בגסיעות רכב פרטי.

כך, הערך הנוכחי של תוספת התשקעה הנדרשת להפעלת התבורה ציבורית נפרדת נאמדת בכ- 7-8 מיליון ל"י והערך הנוכחי של תוספת הוצאות תפעול מערכת המינימום נאמדת בכ- 27-30 מיליון ל"י אך הערך הנוכחי של החסכון בגסיעות רכב פרטי נאמד בכ- 120 מיליון ל"י.

בבחינת תוספת ההוצאה למשפחה במעלה אדומים הנדרשת למימון הוצאות התפעול הגבוהות יותר של מערכת המינימום הונה כי התיקף המוחלט של הסובסידיה של התבורה הציבורית הרגילה תנתן גם במעלה אדומים. היינו, תוספת ההוצאה המומן ע"י התושבים⁽¹⁾.

עפ"י בדיקה זו עולה כי במידה וחמימון יעשה ע"י הגדלת דמי כרטיס הנסיעה יתית מחיר הנסיעה במעלה אדומים גבוה בכ- 1.80 ל"י בחשוואה למחיר התבורה ציבורית פנימית רגילה חיינו, מחיר הכרטיס יתית כ- 5 ל"י לעומת 3.20 ל"י כיום.

במידה ומימון התוצאות יעשה ע"י חרשות המקומיות במעלה אדומים באמצעות מיסים עירוניים יתית צורך בהגדלת תמסוי העירוני השנתי בכ- 1,600 ל"י למשפחה (במחירי מחצית 1979) לצורך מימון הפעלת התבורה הציבורית הנפרדת.

(1) לפירוט דרך החישוב ראת נספח לחלן.

נספח 1: אומדן תוספת ההוצאה של תושבי מעלה אדומים למימון מערכת התחבורה הציבורית הפנימית

1. החישוב נערך לגבי תוספת ההוצאה הנדרשת למימון התחבורה הציבורית הפנימית, מעבר לנדרש במערכת התחבורה הציבורית רגילה. הונח כי הסוכסידה למערכת הנפרדת תהיה שווה בתיקפת המוחלט לזו הקיימת במערכת התחבורה רגילה.

2. האומדן נערך לגבי שתי אפשרויות מימון האחת באמצעות העלאת דמי הנסיעה וחשנית באמצעות הגדלת המיסים העירוניים למשפחה.

3. הונח כי התשלום השנתי או לחילופין התוספת למחיר הנסיעה, יהיה שווה על פני השנים (במחירי מחצית 1979). לפיכך, תוספת ההוצאה למשפחה תהיה שווה בכל שנה, גם בשלבים הראשונים לאכלוס הישוב (שלב א' - 1,250 משפחות, שלב ב' - 2,500 משפחות ובשלב הסופי - 5,000 משפחות).

4. הערך הנוכחי של תוספת ההשקעה והוצאות התפעול, הנובעת מהפעלת מערכת התחבורה הנפרדת, נאמד בכ- 38 מיליון ל"י (ראה סעיף 8 לעיל).

5. חישוב תוספת ההוצאה:

א. חישוב תוספת המיסים העירוניים למשפחה:

X - תוספת מיסים עירוניים למשפחה.

i - שער ריבית ריאלי = 10%.

n - שנה.

הערך הנוכחי של התקבולים מתוספת המיסים העירוניים הינו:

$$\sum_{n=1}^6 \frac{1,250 \cdot X}{(1+i)^n} + \sum_{n=7}^9 \frac{2,500 \cdot X}{(1+i)^n} + \sum_{n=10}^{30} \frac{5,000 \cdot X}{(1+i)^n}$$

סכום זה צריך להיות שווה לערך הנוכחי של תוספת ההשקעה והוצאות התפעול במערכת הנפרדת, כלומר ל-38 מיליון ל"י.

בשער ריבית ריאלי של 10% נאמדת תוספת המיסים העירוניים למשפחה בכ-1,570 ₪ לשנה למימון התחבורה הציבורית הנפרדת (במחירי מחצית 1979).

1. The first part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 1$. This is done by substituting $x = 1$ into the expression for $f(x)$.

2. The second part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 2$. This is done by substituting $x = 2$ into the expression for $f(x)$.

3. The third part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 3$. This is done by substituting $x = 3$ into the expression for $f(x)$.

4. The fourth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 4$. This is done by substituting $x = 4$ into the expression for $f(x)$.

5. The fifth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 5$. This is done by substituting $x = 5$ into the expression for $f(x)$.

6. The sixth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 6$. This is done by substituting $x = 6$ into the expression for $f(x)$.

7. The seventh part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 7$. This is done by substituting $x = 7$ into the expression for $f(x)$.

8. The eighth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 8$. This is done by substituting $x = 8$ into the expression for $f(x)$.

9. The ninth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 9$. This is done by substituting $x = 9$ into the expression for $f(x)$.

10. The tenth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 10$. This is done by substituting $x = 10$ into the expression for $f(x)$.

11. The eleventh part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 11$. This is done by substituting $x = 11$ into the expression for $f(x)$.

$$\frac{1}{n} \sum_{k=1}^n \frac{1}{k} = \frac{1}{n} \left(\frac{1}{1} + \frac{1}{2} + \frac{1}{3} + \dots + \frac{1}{n} \right)$$

12. The twelfth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 12$. This is done by substituting $x = 12$ into the expression for $f(x)$.

13. The thirteenth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 13$. This is done by substituting $x = 13$ into the expression for $f(x)$.

14. The fourteenth part of the problem is to find the value of the function $f(x)$ at the point $x = 14$. This is done by substituting $x = 14$ into the expression for $f(x)$.

ב. חישוב תוספת מחיר לכרטיס נסיעה במינימום:

y - תוספת למחיר הכרטיס.

i - שער ריבית ריאלי.

n - שנה.

בשלב א' יהיה מספר הנסיעות השנתיות בתחבורה הציבורית הפנימית
כ- 1,091 אלף נסיעות, בשלב ב' כ- 2,183 אלף נסיעות ובשלב הסופי
כ- 4,366 אלף נסיעות.

הערך הנוכחי של התקבולים מתווספת למחיר כרטיס נסיעה במינימום הוא:

$$\sum_{n=1}^6 \frac{1,0914 \cdot y}{(1+i)^n} + \sum_{n=7}^9 \frac{2,1828 \cdot y}{(1+i)^n} + \sum_{n=10}^{30} \frac{4,3656 \cdot y}{(1+i)^n}$$

והוא צריך להיות שווה 38 מיליון ל"י.

לפיכך, בשער ריבית ריאלי של 10% תהיה התוספת למחיר כרטיס נסיעה
במינימום 1.8 ל"י.

נספח 2: מרכיב המס בהוצאות משתנות לרכב פרטי

ההוצאות המשתנות לרכב פרטי מורכבות מהסעיפים הבאים: דלק, תקונים וחלפים, צמיגים שמנים וסיכה.

האומדנים של מרכיב המס בסעיפים השונים נתקבלו ממשרד התחבורה (במחירי יולי 1979).

המחיר המשוקלל של דלק באוקטן 83 ובאוקטן 94 לצרכן הוא 16.55 ל"י מזה 1.77 ל"י למע"מ, 3.23 ל"י בלו 3,341 ל"י בממוצע לקרן השוואה⁽¹⁾. לפיכך, מחירים המסיים על הדלק כ- 50% מהמחיר לצרכן.

לצורך אומדן מרכיב המס בעלות תקונים וחלפים הונה שותקונים מחירים 50% מסעיף זה, על תקונים מוטל מע"מ המהות 10.7% מהמחיר לצרכן. מרכיב המס בחלפים שונה בין חלפים בסמוך לים לבין חלפים אחרים ובממוצע משוקלל נאמד בכ- 31% מהמחיר לצרכן, מרכיב המס בצמיגים כ- 26%, בשמנים וסיכה כ- 11.7%.

בהתאם לכך המסים מחוויים כ- 37% מההוצאות המשתנות לחפזול רכב פרטי לק"מ. ההוצאות המשתנות בנכוי מסים של רכב פרטי הן 1.69 ל"י לק"מ.

מרכיב המס בהוצאות המשתנות (מחירי יולי 1979)

הוצאות משתנות ללא מסים (ל"י/ק"מ)	מסים (ב"ל לק"מ)	הוצאות משתנות (כל"י לק"מ)	ס ה"כ
1.70	1.11	2.81	
0.92	0.92	1.84	דלק
0.61	0.16	0.77	תקונים וחלפים
0.06	0.02	0.08	צמיגים
0.11	0.01	0.12	שמנים וסיכה

היות ומסים מחוויים תשלומי העברה הרי הם אינם בכללים בחשבון החסכון למשק כתוצאה מהנחות החבורה נפרדת. הערך הנוכחי של החסכון בהוצאות רכב פרטי מבחינת המשק נאמד בכ- 72 מיליון ל"י. וכן מרכיב המס בהוצאה מצמצם את החפרש למשק בין שתי המערכות החתבורתיות מ- 81 מיליון ל"י בערך נוכחי ל- 34 מיליון ל"י.

(1) בהעודי נתון לגבי מרכיב קרן החשואה בבניזין אוקטן 83 הונה שהוא כ- 3 ל"י קרן החשואה הוא תסכום בו מסכסד הבניזין דלקים אחרים והוא משתנה בהתאם להשתנות המחירים היחסיים של הדלקים בעולם.

י"ט בחשוון תשמ"א
29 באוקטובר 1980

סיכום פגישה מדעקיימה במחזור צוות ודקמה
בזמיר 19.10.80

(ט, נ, מ)

השתתפו: ה"ה: י. גרוק - אג"ד
ס. חרוביץ - אג"ד
ד. מרגלית - יועץ חבורה
ג. הוכפלד - ראש צוות ההקמה מעלה אדומים

הנושא: חבורה ציבורית - מעלה אדומים

במסדה אינפורמציה על בניית העיר מעלה אדומים.

העיר מתוכננת לכ- 5000 יח"ד.

כיום בבניה כ- 1000 יח"ד, בשלבים שונים. אכלוס 1000 יח"ד הראשונה צפוי
לתחילת שנת 1982.

א. חבורה ציבורית לעיר מעלה אדומים

משרד הצינוי והשיכון פורץ כביש חדש מהר-הצופים ישירות למעלה אדומים.

כביש זה יושלם כנראה רק בתקופה מסוימת לאחר האכלוס. החבורה, בתקופת
ראשית האכלוס, תתבצע בכביש הקיים דרך אבו-דויס ואל-עזריה. לאחר פתיחת
הכביש החדש יבדק הצורך בקיום קו אחד בלבד דרך הר-הצופים, או שני קווים,
בשתי הדרכים.

גדעון הוכפלד יעביר לנציגי אגד:

1. תכנית מיתאר ועליה ציון שלבי הבניה, שלבי האכלוס הצפויים וצפיפות
המגורים.

2. תכנית אתר שלב א'.

ב. חבורה ציבורית פנימית במעלה אדומים

במסר לאנשי אגד על הרציון להפעיל בעיר מערכת חבורה פנימית, במערכת
דרכים מיוחדת, שתשמש גם ציר להולכי רגל. התכנון מאפשר קיום חבורה
שתופעל ע"י מיניבוסים או קרוניות שינועו בנתיבים המיוחדים במהירות איטית.

יחד עם זאת קיימת האפשרות להפעיל חבורה ציבורית רגילה בכביש הטבעת המקיף
את העיר.

עקב המבנה המופוגרפי של העיר, אלטרנטיבה זו אינה רצויה.

צוות הקמה מעלה אדומים

י"ז בחשוון תשמ"א
27 באוקטובר 1980

- 2 -

גדעון הוכפלד הציע לאג"ד להפעיל במעלה אדומים את מערכת התחבורה המיוחדת.
הוא יעביר לאג"ד דוחות ומחקרים שבעטור בנושא זה לבדיקתם.

רשם: גדעון הוכפלד

העתק: לזרועות
מר א. תייר

1. אלקס

2. מכשיר לידים בריטי

3. בטיחות לא חתומה

4. תבונה ציבורית (לא חתומה)

[Signature]

1. קצת יבוק אלקס ~~הוא~~ חתום מלפני לפסול
אחרת *[illegible]* ויפנימה *[illegible]*

2. חזון בטיחות אלקס חתום בלילה וקטן חתומה
באילוף אילוף בטיחות

3

מדינת ישראל

משרד הביטחון והשיכון
מחוז ירושלים
צוות הקמה מעלה אדומים

תאריך: י"ב בסיון תש"מ
27 במאי 1980

מספר:

אל: מר שמריהו כהן - מנהל המחוז.

הנדון: מעלה אדומים - מערכת תחבורה פנימית.

בהמשך לדיון שהתקיים במשרדך ביום 20.5.80 בנושא מערכת התחבורה הפנימית (הסיכום רצ"ל) להלן מספר הבהרות שלדעתי יש להן חשיבות בעת קבלת ההחלטה בנדון:

בועדת היגוי ביום 28.9.78 הובאה הצעת צוות התכנון בראשות אדריכל מר ט. לייטרסדורף, למערכת תחבורה פנימית מיוחדת. בועדה זו הוחלט כי יעשו שבילים להולכי רגל עם אפשרות להעביר בהם רכב חרום ועם אפשרות להרחבה במידת הצורך עבור מערכת התחבורה הפנימית. במקביל הוחלט ללמוד יותר על המערכת ולהעביר את החומר לבדיקה באמצעות הצוות הכלכלי שעמד לרשות הפרוייקט.

בהתאם להחלטה הנ"ל הוכן התכנון ובמקביל בערכו הבדיקות הכלכליות שתוצאותיהן בחוברת הרצ"ל.

בוסף לאמור בחוברת ולתזכיר הבוסף שהוכן ע"י דפנה פלי מהצוות הכלכלי ודוד מרגלית יועץ התחבורה להלן מספר הערות שלי בנושא:

1. בשלבי האיכלוס הראשוניים יהיו רוב מוסדות הציבור והשרותים העירוניים (בתי ספר, גני ילדים, משרדים, חנויות, מרפאות וכו') באזור מרכזי אחד שהגישה אליו מחלק גדול של אזורי המגורים מצריכה שימוש בתחבורה.
2. הפעלת מערכת תחבורה פנימית, יעילה וגמישה תגרום לציבור לפתח הרגלי שימוש בתחבורה זו ויפחת הצורך לרכישת כלי רכב פרטיים.
3. האלטרנטיבה שעומדת בפנינו הינה בין מתן שרותי תחבורה פנימיים באמצעות קרוביות שעקב היכולת להגדיל את הקיבולת של הבוסעים (ע"י הוספת קרוביות) צפויה להיות גמישה ויעילה, לעומת מתן שרותי תחבורה באמצעות אוטובוסים שעלולים להיות לא יעילים (עקב הצורך בנסיעה במסלול מרוחק מרוב בביגי המגורים והתלות באגד) או במקרה הגרוע לסבול בגלל העדר שרותי אגד בתקופה הראשונה.
4. הפעלה נכונה של מערכת תחבורה כזו עשויה להיות גורם לחסכון רב בדלק. בהנחה של מחסור גובר בדלק ועליית מחירי הדלק בראיה לי כי כדאיות ההפעלה של מערכת כזו תלך ותגבר.
5. הקמת מערכת כזו מסמלת את המגמה להקים ישוב בעל איכות חיים גבוהה מהמוצע דבר שימש כגורם מושך לעיר החדשה; למרות מיקומה הלא מושך מבחינה גאוגרפית (מעבר לגבול המיידבר) והפוליטית (מעבר לקו הירוק).

מדינת ישראל

משרד הביטחון והשכון
מחוז ירושלים
צוות וקמה מעלה אדומים

תאריך: ד"ב בסיון תש"מ
27 במאי 1980

מספר:

- 2 -

6. לפי הבאמר ע"י יועץ התחבורה בתזכיר הנ"ל תחייב אי מתן עדיפות לתחבורה הפנימית, הרחבת כביש הטבעת לארבע נתיבים באורך 1250 מ'. עלות ההשקעה להרחבה כזו, ובהנחה שחלק מעבודות העפר כבר נעשו מוערכת בין 8 ל-10 מליון ל"י. לעומת זאת ההשקעה ברכישת מערכת קרוביות (יחידת כח ושלוש קרובות) מוערכת ב-3.5 עד 4.5 מליון ל"י.

לאור האמור על אף שמדובר בפתרון לא שיגרתי בראה לי יש לאמץ את הרעיון להפעלת תחבורה פנימית באמצעות מערכת קרוביות.

ב ב ר כ ה ,


גדעון הוכפלד
ראש צוות ההקמה

העתק: מבכ"ל משב"ש
חברי ועדת היגוי

1/372 +

23036

-1241

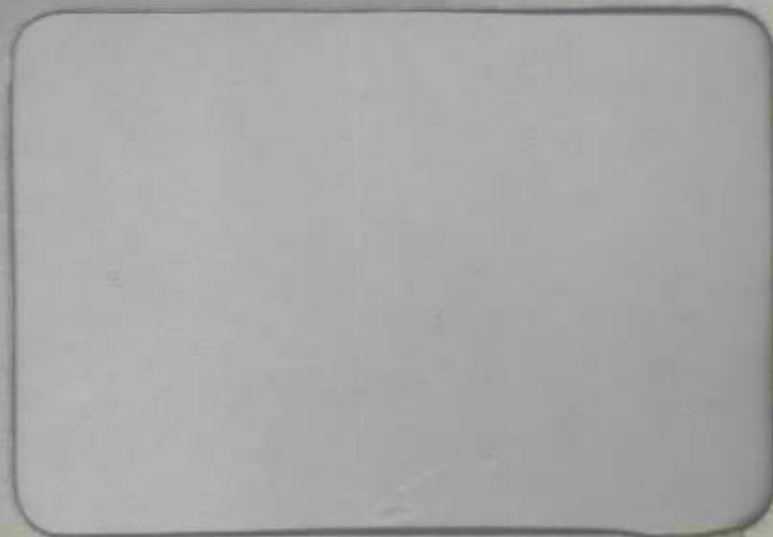
11/16/21



תכנון וייעוץ כלכלי בע"מ

ירושלים, רחוב בן-הלל 12

תל-אביב, רח' הירשנברג 21



ECONOMIC CONSULTING & PLANNING LTD.

Jerusalem, 12 Ben-Hilel St.

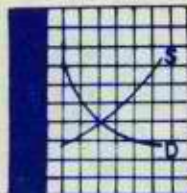
Tel-Aviv, 21 Hirshenberg St.

בחינה כלכלית של משמעות הפעלה
מערכת תחבורה ציבורית פנימית נפרדת
במעלה אדומים

=====

דו"ח מסכם

4



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

ירושלים, 18.4.1980

לכבוד
מר ב. דביר
משרד השיכון
ירושלים

א.נ.נ.

הנדון: מערכת התחבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים

רצ"ב דו"ח המסכם את בחינת משמעות הנהגת תחבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים, ממצאי הבדיקות המפורטות בדו"ח להלן מהווים סיכום של דוחות קודמים שהוגשו באוקטובר 1979 ובמרץ 1980.

מערכת התחבורה הפנימית הנפרדת בישוב ותבסס על מסלול מיוחד שיעבור בין איזורי המגורים ועל רכב שינוע בתדירות גבוהה במסלול זה. רמת השירות הגבוהה במערכת כזו, תביא להגדלת שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן בנסיעות אל ומהישוב.

הבדיקה נערכה לגבי משמעות השימוש במיניבוס לנסיעות הפנימיות וכן בחינה ראשונית של משמעות הפעלת קרוניות, המתבססת על נתונים חלקיים בלבד, שנחקלו מהחברה המיצרת קרוניות בארה"ב.

הנתונים התחבורתיים לגבי אינטרנטיביות השימוש בתחבורה הציבורית, היקף הנסיעות, מספר כלי הרכב הנדרש וכד' נתקבלו מיועץ התחבורה בצוות התכנון. ממצאי מבחני הרגישות לשנוי בהנחות הבסיסיות מעידים על סדרי הגודל של השנוי הצפוי, שכן לא נערכה הצבת נסיעות על מערכת הכבישים בהנחות האלטרנטיביות והנתונים התחבורתיים נגזרו מנתוני המערכת התחבורתית הבסיסית.

הבדיקה נערכה ע"י ד. פלי וג. יעקובוביץ.

בכבוד רב

יגאל כהן

תוכן ענינים

עמוד

1	1. עיקרי הממצאים
3	2. מבוא ושיטת העבודה
5	3. תאור מערכות התחבורה
6	4. הרגלי נסיעה
8	5. אומדן עלות ההשקעה
8	5.1. השקעה בכלי רכב
10	5.2. השקעה בכבישים
12	6. הוצאות תפעול מערכות התחבורה
15	7. אומדן החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי
16	8. הערך הנוכחי של עלות ההשקעה והתפעול של מערכות התחבורה האלטרנטיביות
20	9. מחיר הנסיעה עם הפעלת מערכת תחבורה פנימית נפרדת
21	10. בדיקת רגישות הממצאים לשנוי בהנחות
24	נספח 1: אומדן תוספת ההוצאה של תושבי מעלה אדומים למימון מערכת התחבורה הציבורית הפנימית
26	נספח 2: מרכיב המס בהוצאות משתנות לרכב פרטי
27	נספח 3: נתוני חברת "CHANCE" מארה"ב לקרונות מטיפוס "SUNLINER"

*

*

*

X

1. 1. 1. 1. 1. 1.

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

בחינה כלכלית של משמעות הפעלת מערכת תחבורה
ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים

1. עיקרי הממצאים

1. הבדיקה להלן נועדה לעמוד על האספקטים הכלכליים של הפעלת מערכת תחבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים.

מערכת תחבורה ציבורית נפרדת לישוב, אשר תופעל במסלול מיוחד בין שכונות המגורים תעניק לתושבי המקום רמת שירות הגבוהה מזו הניתנת במערכת תחבורה רגילה. בהתאם לכך, נערכת הבדיקה במערכת הרגלי נסיעה המניחה מעבר של נוסעים מנסיעות ברכב פרטי לשימוש בתחבורה הציבורית. הונח כי הפעלת תחבורה ציבורית ברמת שירות גבוהה תביא לכך ש-65% מהנסיעות הנוצרות ע"י תושבי מעלה אדומים יתבצעו בתחבורה ציבורית (וכ-35% ברכב פרטי) בהשוואה לכ-45% שייזקקו לרכב ציבורי במערכת רגילה.

2. בחינת עלות התשקעה במערכת הנפרדת מורה כי התשקעה ברכב (מיניבוס/קרוניות) ובחידושו במשך תקופת התפעלה תסתכם בערך נוכחי בכ-27-29 מיליון ל"י בהשוואה לכ-17 מיליון ל"י בערך נוכחי במערכת תחבורה ציבורית רגילה (במחירי מחצית 1979).

3. הערך הנוכחי של הוצאות התפעול של המערכת הנפרדת גבוה בכ-23-32 מיליון ₪ בהשוואה למערכת הרגילה. עפ"י אומדן ראשוני המתבסס על נתונים חלקיים מהחברה הניצרת קרוניות עשויות הוצאות תפעול הקרוניות להיות גמוכות במידת מה מעלויות תפעול מיניבוס, כתוצאה מהחסכון בכח אדם בתפעול רכבת בשעות השיא. עם זאת התשקעה בכלי רכב דומה בהשוואה בין מיניבוס לקרוניות.

4. המעבר לנסיעות בתחבורה ציבורית יביא לחסכון בהוצאות הפרטים לנסיעה ברכב פרטי. הערך הנוכחי של החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי נאמד בכ-120 מיליון ל"י, (במחירי מחצית 1979) ומתיחס להוצאה משתנה בלבד שכן הונח כי קיום מערכת תחבורה ציבורית נפרדת כמעט ולא ישפיע על ההחלטה לרכישת רכב פרטי.

5. בהתאם לאומדנים אלה, תביא הפעלת המערכת הנפרדת לחסכון לפרטים של כ-80-90 מיליון ל"י במערך נוכחי. אומדן זה אינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי. גורם זה מקטין כדאיות הנסיעה בתחבורה ציבורית ולפיכך, מקטין החסכון הנאמד לעיל.

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF JUSTICE

I. General Information

1. The following information was obtained from the records of the Federal Bureau of Investigation (FBI) regarding the activities of the [redacted] group.

The [redacted] group was organized in [redacted] and has since that time been active in the [redacted] area. The group's primary objective is to [redacted] and it has achieved this objective through the [redacted] of [redacted] and the [redacted] of [redacted]. The group has also been active in the [redacted] of [redacted] and the [redacted] of [redacted].

2. The [redacted] group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted]. The group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted].

3. The [redacted] group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted]. The group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted].

4. The [redacted] group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted]. The group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted].

5. The [redacted] group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted]. The group has been active in the [redacted] area since [redacted] and has been active in the [redacted] area since [redacted].

6. מרכיב המס בחוצאה המשתנה להפעול רכב פרטי מגיע לכ- 40%. לפיכך, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהקטנת הנסיעות ברכב פרטי, קטן בכ- 47 מיליון ל"י, בהשוואה לחסכון הפרטים שכן המסים אינם מהווים הוצאה למשק (כי אם תשלומי העברה). לכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק מגיע לכ- 30-40 מיליון ל"י וזאת ללא נכוי הערך האלטרנטיבי של זמן הנוסעים הנחסך בנסיעה ברכב פרטי.
7. עפ"י הבדיקות התחבורתיות במידה ולא תהיה העדפה של התחבורה הציבורית, יהיה צורך בהרחבת כביש הגישה לישוב (כביש תר הצופים-מעלה אדומים) בשני נתיבים נוספים, כאשר יקיף הישוב כ- 4 אלפים משקי בית. העדפה של התחבורה הציבורית שמשמעותה כי 65% מהנסיעות יתבצעו ברכב צבורי, תביא לדחיית הצורך בהרחבת הכביש לשלב בו ימנה הישוב כ- 10 אלפים משקי בית. הערך הנוכחי של הקדמת ההשקעה ב- 7-10 שנים (ממוצעת שנות ה-90 למחצית שנות ה-80) נאמד בכ- 35-40 מיליון ל"י (במחירי אוגוסט 1979). היינו, בהנחות אלה גדל הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהעדפת התחבורה הציבורית לכ- 70-80 מיליון ₪.
8. למימון תוספת ההשקעה ותוצאות תפעול המערכת הנפרדת ע"י תושבי מעלה אדומים נבדקה משמעות העלאת מחיר הנסיעה או מימון ע"י הרשות המקומית באמצעות הגדלת המיסים העירוניים.
- בהנחה כי יופעלו מיניבוטים לתחבורה הנפרדת נאמדת התוספת למחיר הכרטיס בכ- 1.90 ל"י (במחירי אוגוסט 1979) במידה ויופעלו קרונות נאמדת התוספת בכ- 1.40 ל"י לנסיעה. תוספת זו הינה מעבר למחיר הנסיעה הנהוג בתחבורה הציבורית אשר עמד על 3.20 ל"י במוצאת 1979 (זאת בהנחה שהמערכת הנפרדת במעלה אדומים לא תסובסד מעבר לסבסוד הקיים בתחבורה הרגילה, וכי ההיקף המוחלט של הסובסידיה לתחבורה יהיה זהה בשתי המערכות).
- במידה וחשימוש במערכת התחבורה הציבורית יהיה חפשי מתשלום נוסף על הנהוג במערכת תחבורה רגילה ומימון ההשקעה ותפעול המערכת יעשה באמצעות מיסים עירוניים, נאמדת תוספת המיסים העירוניים בכ- 1,650 ל"י למשפחה לשנה בהנחה כי יופעלו מיניבוטים, ובכ- 1,200 ל"י למשפחה בהנחה כי יופעלו קרונות.
9. בחינה ראשונית של רגישות הממצאים לגודל הישוב התייחסה ליישוב הכולל כ- 3 אלפים משפחות היינו, איכלוס איזורים A ו-B. בהנחות נאיביות לגבי התשפעה על המערכת התחבורתית חזוי כי הערך הנוכחי של החסכון למשק יקטן לכ- 20 מיליון ל"י בישוב המקיף כ- 3 אלפים משקי בית בהשוואה לכ- 35 מיליון ל"י בישוב הכולל 5 אלפים משפחות.

10. בחינת רגישות הממצאים לפיצול הנסיעות בין רכב פרטי לרכב ציבורי מעלה כי במידה והמעבר לנסיעות ברכב ציבורי יהיה כמחצית מהשנתי שנאמד בבחינה הראשונה צפוי הערך הנוכחי של החסכון למשק להסתכם בכ- 15-20 מיליון ל"י, בהשוואה לכ- 35 מיליון ל"י בהנחה כי תוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית תסתכם בכ- 20% מכלל הנסיעות הנוצרות ביישוב.

11. עפ"י הממצאים המפורטים לעיל עולה כי הנהגה מערכת התחבורה נפרדת במעלה-אדומים תהיה כדאית במידה והעדפת התחבורה הציבורית תגרום לכך, שתוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן לירושלים, תהיה בשיעור של כ- 20% מכלל הנסיעות הנוצרות ביישוב. בהנחה זו, החסכון הנובע מהקטנת מידת השימוש ברכב פרטי, בהוצאות תפעולו ובחסכון הנובע מדחיית תחשקת בכביש הגישה, עולה על תוספת ההוצאה הנובעת מהפעלת מערכת נפרדת.

במידה ומספר המשפחות ביישוב יעמוד על כ- 3 אלפים (אכלוס השלבים הראשונים בלבד) או שהמעבר לנסיעות בתחבורה הציבורית יהיה כמחצית מהשנתי שנאמד לעיל, כדאיות הפעלת מערכת נפרדת מוטלת הספק. שכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהקטנת השימוש ברכב פרטי נאמד בכ- 15-20 מיליון ל"י אך אומדן זה אינו מביא בחשבון את הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי המקטין את הכדאיות של המערכת הנפרדת.

X

10. The Commission has been informed that the Government of the State of New York has decided to establish a new department of social services, which will be responsible for the administration of the various social service programs now administered by different departments of the State. The Commission has been asked to advise the Government on the organization and personnel of this new department.

11. The Commission has also been informed that the Government of the State of New York has decided to establish a new department of health, which will be responsible for the administration of the various health programs now administered by different departments of the State. The Commission has been asked to advise the Government on the organization and personnel of this new department.

The Commission has also been informed that the Government of the State of New York has decided to establish a new department of education, which will be responsible for the administration of the various education programs now administered by different departments of the State. The Commission has been asked to advise the Government on the organization and personnel of this new department.

2. מבוא ושיטת העבודה

במסגרת תכנון הישוב במעלה אדומים העלתה אפשרות הפעלת תחבורה ציבורית פנימית נפרדת בישוב. מערכת זו תכלול מיניבוסים או קרוניות אשר מטלולם יהיה בשביל מיוחד בין שכונות המגורים והמרכז האזרחי של הישוב. העבודה להלן כוללת בדיקה כלכלית של מערכת תחבורה זו מול מערכת תחבורה רגילה הכוללת אוטובוסים המשרתים את האוכלוסיה בכבישים המתוכננים בישוב.

החשואה בין שתי מערכות התחבורה מתיחסת למרכיבי ההשקעה והתפעול השונים בין שתי המערכות, לפיכך אינה מהווה הערכת עלות כוללת למערכת התחבורה בישוב, לדוגמה, לצורך הבדיקה נערך אומדן ההשקעה הנוספת הנובעת מהכשרת שביל הולכי-רגל למסלול המשמש את המיניבוס או הקרונית, האומדן אינו כולל עלות המסלול כולו.

אומדן העלויות להלן כולל השקעה בכלי רכב וחידושה, ההפרש בהשקעה בכבישים ובמסלול המיוחד למיניבוס קרוניות הנובע מהפעלת מערכת נפרדת, הוצאות תפעול מערכת תחבורה רגילה ומערכת תחבורה נפרדת, ואומדן ההוצאות המשונות של רכב פרטי בכל מערכת תחבורה.

עלות ההשקעה בכלי רכב ותפעול מערכת תחבורה רגילה (אוטובוסים) נתקבלה ממשרד התחבורה. עלויות מערכת התחבורה הציבורית הנפרדת נאמדו לגבי מיניבוס הכולל כ- 20-24 מקומות ישיבה. כמו כן, כוללת הבדיקה להלן בחינה ראשונית של משמעות הפעלת קרוניות מסוג "SUNLINER" המיוצרות ע"י חברת "CHANCE" בארה"ב. המידע שנתקבל מהחברה המיצרת את הקרוניות הינו חלקי בלבד ולפיכך, מעידות תוצאות הבדיקה על סדרי הגודל של ההבדלים האפשריים בעלות תפעול קרוניות בתשוואה למיניבוסים.

מידע שנתקבל לגבי קרוניות מסוגים אחרים כולל נתונים לגבי מחיר הקרוניות ופרטים טכניים של הרכב.

הנתונים התחבורתיים לגבי הרגלי הנסיעה הצפויים במעלה אדומים נתקבלו מיועץ התחבורה בצוות המתכננים של הישוב. נתונים אלה התבססו על אומדנים שנערכו במשרדנו לגבי מבנה התעסוקה, מקום העבודה והיקף היוממות מהישוב ואילו, וכן אומדנים לגבי מספר התלמידים ומיקום בתי הספר.

באומדן ההשקעה הונה כי שלבי התפתחות המערכות התחבורתיות השונות יהיו בהתאם לשלבי אכלוס הישוב. לפיכך 25% מהמערכת הסופית, תופעל בשלב א' בסוף 1982, בו יהיו כ- 1,250 יח"ד בישוב, 50% בשלב ב', בסוף 1985 בו יהיו כ- 2,500 יח"ד בישוב, ו- 100% בסוף 1988 כשיהיו בישוב 5,000 יח"ד.

בדיקות רגישות של המסקנות נערכו לגבי גודל הישוב, בהנחה כי ייווצר פער זמן בין שלב האכלוס הכולל כ- 3 אלפים משקי בית לשלבים הבאים לפיתוח. בדיקה נוספת נערכה לגבי שינויים בפיצול הנסיעות שכן, הבדיקה נערכה בהנחות יועץ תחבורה לפיהן כ- 65% מהנסיעות יתבצעו בתחבורה ציבורית עם הפעלת מערכת נפרדת. בדיקת הרגישות כוללת בחינת המשמעות לגבי כדאיות הפרויקט, במידה ושיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית יהיה נמוך יותר.

עפ"י בדיקות משוכנע התחבורה, כביש הגישה המומלץ לישוב הינו כביש הר הצופים-מעלה אדומים, במידה ותינתן עדיפות לתחבורה הציבורית נדרשים שני נתיבים לישוב הכולל כ- 5 אלפים משקי בית. במידה ולא תינתן עדיפות לתחבורה הציבורית ידרשו שני נתיבים נוספים כאשר יהיו בישוב 4 אלפים משקי בית. האומדן להלן כולל הערכת משמעות הקדמת ההשקעה בשני נתיבים נוספים בכביש הגישה, במידה ולא תועדף התחבורה הציבורית.

טווח הבדיקה הוא 30 שנה, מראשית 1980 עד ראשית 2010. העלויות הוונו לראשית 1980 בשער ריבית ריאלי של 10%.

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..

Shin

3. תאור מערכות התחבורה

בתכנון האורבני של מעלה אדומים הוצעה מערכת תחבורה ציבורית פנימית במסלול מיוחד. המסלול המיוחד נפרד מהכבישים הרגילים ומקשר בין אזורי המגורים למרכז המסחרי, בתי הספר, המזנון"ס ושאר המוסדות הציבוריים. מסלול זה ישרת גם את תולכי הרגל ביישוב, אורך המסלול המתוכנן הוא כ- 5 ק"מ ורחבו, ברוב אורכו כ- 3.6 מ'. התחבורה תופעל ע"י מיניבוס או ע"י קרוניות, הניתנות גם לחבור לרכבת קרוניות שקבולה המכסימלי הוא 120 נוסעים.

במרכז המסחרי המוקם בתחנה המרכזית של מעלה אדומים אשר תשמש את הנוסעים לירושלים למעבר ממערכת התחבורה הציבורית הנפרדת לאוטובוסים רגילים אשר יקשרו בין מעלה אדומים לירושלים.

האלטרנטיבה למערכת התחבורה ציבורית פנימית היא מערכת תחבורה רגילה של אוטובוסים הנוסעים בכבישי הישוב.

יתרונה של המערכת הפנימית המיוחדת במתן רמת שירות גבוהה אשר תפחית את מספר הנסיעות ברכב פרטי.

מערכת התחבורה הפנימית מחייבת השקעה במסלול המיוחד והפיכתו משביל להולכי-רגל לשביל להולכי רגל ולתחבורה ציבורית. מצד שני צפוי חסכון בכבישים ובמפרצי אוטובוסים בכביש הטבעת. כמו כן קיימים הבדלים בעלות רכישת כלי הרכב במערכות השונות ובהוצאות תפעולם.

X

2. Другие вопросы

Судья постановил, что если между двумя людьми возник спор, то они должны решить его мирным путем. Если же мирный путь не удастся, то они могут обратиться в суд. Судья подчеркнул, что суд должен быть справедливым и беспристрастным. Он должен выслушать обе стороны и вынести решение на основе закона. Судья также отметил, что суд должен быть доступным для всех людей.

Судья подчеркнул, что суд должен быть независимым и свободным от внешнего влияния. Он должен быть подотчетным только закону. Судья также отметил, что суд должен быть эффективным и быстрым. Он должен разрешать споры в кратчайшие сроки.

Судья подчеркнул, что суд должен быть открытым для общественности. Он должен проводить свои заседания в открытом доступе. Судья также отметил, что суд должен быть прозрачным. Он должен предоставлять информацию о своих решениях.

Судья подчеркнул, что суд должен быть уважаемым. Он должен быть воспринимается как авторитет. Судья также отметил, что суд должен быть эффективным. Он должен разрешать споры в кратчайшие сроки.

Судья подчеркнул, что суд должен быть справедливым. Он должен выслушать обе стороны и вынести решение на основе закона. Судья также отметил, что суд должен быть беспристрастным. Он должен быть свободным от внешнего влияния. Судья также подчеркнул, что суд должен быть эффективным. Он должен разрешать споры в кратчайшие сроки.

4. הרגלי נסיעה

מערכת הנתונים התחבורתיים בכל אלטרנטיבה המפורטת להלן נתקבלה מיועץ התחבורה בצוות תכנון מעלה אדומים⁽¹⁾. האומדנים לגבי מספר הנסיעות בתוך הישוב, לירושלים ולאזור התעשיה התבססו על נתוני הפרוגרמה לישוב הכוללים תחזית התעסוקה והיוממות לישוב ותחזית מספר התלמידים הצפוי.

עם תום אכלוס הישוב נאמד מספר הנסיעות בשעת שיא בכ- 4,750 מהן כ- 2,500 לצרכי עבודה, כ- 1,125 ללימודים ומספר דומה למטרות אחרות.

מספר הנסיעות לירושלים נאמד בכ- 1,780 ולאזור התעשיה במישור אדומים בכ- 275.

התפלגות הנסיעות בין התחבורה הציבורית לבין נסיעות רכב פרטי משתנה בהתאם לרמת השירות בתחבורה הציבורית. בהנחה כי תופעל בישוב מערכת תחבורה ציבורית נפרדת יתבצעו כ- 35% מהנסיעות ברכב פרטי בהשוואה לכ- 55% בהנחה כי תופעל בישוב תחבורה ציבורית רגילה.

אומדן ק"מ ומספר אוטובוסים/מיניבוסים נדרש בשעות שיא, מעלה אדומים

תחבורה ציבורית רגילה	תחבורה ציבורית פנימית	
4,750	4,750	<u>נוסעים</u>
3,090	2,137	ציבורית
1,660	2,613	רכב פרטי
6,361	9,995	ק"מ רכב פרטי
546-576	290	ק"מ רכב אוטובוס ומיניבוס/קרוניות
257-287 ⁽²⁾	69	עירוני
289	221	לירושלים
		<u>מספר אוטובוסים/מיניבוסים</u>
8 - 7	9	אוטובוס
16	-	מיניבוס
5 - 6	-	רכבות ⁽³⁾

- (1) "החדישה התחבורתית והמערכת התחבורתית במעלה אדומים", דו"ח מס' 2, ד. מרגלית הנדסה ותכנון תחבורה, פבר. 1979.
- (2) בשעת השיא מהווה ק"מ רכב של רכבת כשליש מק"מ-רכב של מיניבוס הונה כי במשך היום מהווה ק"מ-רכב של הקרוניות כ- 50%-60% מק"מ רכב של המיניבוס.
- (3) הרכבת כוללת קטר ו- 3 קרוניות.

1. История вопроса

История вопроса о том, являются ли органы власти субъектами права, является одним из основных вопросов теории государства и права. В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями.

В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями.

В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями.

В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями.

Список литературы

Источники	Список литературы	Список литературы
1. Конституция РФ	1. Конституция РФ	1. Конституция РФ
2. Закон РФ	2. Закон РФ	2. Закон РФ
3. Указ Президента РФ	3. Указ Президента РФ	3. Указ Президента РФ
4. Постановление Правительства РФ	4. Постановление Правительства РФ	4. Постановление Правительства РФ
5. Решение Конституционного Суда РФ	5. Решение Конституционного Суда РФ	5. Решение Конституционного Суда РФ
6. Решение Верховного Суда РФ	6. Решение Верховного Суда РФ	6. Решение Верховного Суда РФ
7. Решение Арбитражного Суда РФ	7. Решение Арбитражного Суда РФ	7. Решение Арбитражного Суда РФ
8. Решение Европейского Суда по правам человека	8. Решение Европейского Суда по правам человека	8. Решение Европейского Суда по правам человека
9. Решение Международного Суда ООН	9. Решение Международного Суда ООН	9. Решение Международного Суда ООН
10. Решение Международного Трибунала по правам человека	10. Решение Международного Трибунала по правам человека	10. Решение Международного Трибунала по правам человека

- 1) "История вопроса о том, являются ли органы власти субъектами права, является одним из основных вопросов теории государства и права. В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями."
- 2) "В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями."
- 3) "В настоящее время в науке преобладает мнение, что органы власти являются субъектами права, обладающими определенными правами и обязанностями."

מספר האוטובוסים הנדרש בשתי מערכות התחבורה הינו דומה שכן, במערכת התחבורה רגילה נדרשים אוטובוסים לאיסוף הנוסעים בתוך הישוב, ובמערכת התחבורה נפרדת מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית לירושלים, יהיה גבוה יותר.

עפ"י הפרמטרים שנחקבלו מיועץ התחבורה מהוות הנסיעות בשעת שיא בבקר כ- 12.5% מכלל הנסיעות היומיות. כמו כן התפתחות מספר הנסיעות ומספר ק"מ הרכב הינה יחסית למספר משקי הבית בכל שלב באכלוס הישוב. היינו, בשלב א' יהיה מספר ק"מ-רכב כרבע מהאומדן בשלב הסופי לאיכלוס הישוב ובשלב ב' כמחצית.

4

some of the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities.

Some of the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities.

Some of the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities, and the most important of the world's great cities.

5. אומדן עלות ההשקעה

5.1 השקעה בכלי רכב

עלות אוטובוס נאמדת בכ- 3 מיליון ל"י במחירי אוגוסט 1979⁽¹⁾, עלות מיניבוס חכולל 20 מקומות ישיבה נאמדת בכ- 1.2 מיליון ל"י⁽²⁾.

רכבת הקרוניות מטיפוס "SUNLINER" של חברת "CHANCE" לגביה נערך האומדן, כוללת יחידת כוח ושלוש קרוניות והקבולת שלה היא 115-138 נוסעים. הקרוניות הן פתוחות לפיכך הוגה כי יקנה הציוד להגנה מפני גשם המוצע ע"י החברה.

עלות רכבת הכוללת יחידת כח ושלוש קרוניות היתה 68,450 דולר באוקטובר 1978 ועלתה בכ- 15% ל- 72,535 דולר במאי 1979⁽³⁾, הוגה כי הוצאות ההובלה, ביטוח וכד' יסתכמו בכ- 15% מעלות הרכבת. בהתאם לשער החליפין באוגוסט 1979 נאמדת עלות רכבת אחת בכ- 3.1 מיליון ל"י.

אינפורמציה שנחקלה מחברות אחרות המיצרות קרוניות מורה כי מחירן גבוה יותר, כמובא להלן (במחירי פברואר 1980)⁽⁴⁾.

- חברת MICROBUS

1. דגם Mighty Mite - יחידת כח עם 3 קרוניות, 24 נוסעים לקרוניות טה"כ 72 נוסעים לרכבת. מחיר - כ- \$ 95,000.
2. דגם Glamortram - יחידת כח הכוללת 35 מקומות ישיבה + 2 קרוניות הכוללות 45 מקומות ישיבה. טה"כ כ- 125 נוסעים לרכבת. מחיר - כ- \$ 140,000.
3. דגם Econotram יחידת כח הכוללת 35-45 מקומות ישיבה + 2 קרוניות הכוללות 45 מקומות ישיבה, טה"כ כ- 125-135 נוסעים לרכבת. מחיר כ- \$ 125,000.

- MINNA TRAM Inc.

1. יחידת כח הכוללת 25 מקומות ישיבה וקרונ הכולל 35 מקומות ישיבה. מחיר - \$ 60,000 (לא כולל מיסים).
2. יחידת כח הכוללת 22-25 מקומות ישיבה וקרונ הכולל 28-33 מקומות ישיבה, מחיר - \$ 70,000 (לא כולל מיסים).

- (1) מקור: משרד התחבורה.
- (2) סוכנות מכירת מרצדס, תל-אביב.
- (3) מידע שנחקל מחברת CHANCE, ארה"ב, המייצרת את הקרוניות.
- (4) מקור: מפרטים שנחקלו במשרד השיכון מהחברות המיצרות.

2. Методы исследования

1.1. Методы исследования

Всего в работе использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми¹⁾, а также использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми²⁾.

Всего в работе использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми³⁾, а также использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми⁴⁾.

Всего в работе использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми⁵⁾, а также использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми⁶⁾.

Всего в работе использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми⁷⁾, а также использовано 10 методов, 5 из которых являются новыми⁸⁾.

1.2. Методы исследования

1. Метод исследования - метод исследования, который используется для исследования.
2. Метод исследования - метод исследования, который используется для исследования.
3. Метод исследования - метод исследования, который используется для исследования.

1.3. Методы исследования

1. Метод исследования - метод исследования, который используется для исследования.
2. Метод исследования - метод исследования, который используется для исследования.

1) Метод исследования, который используется для исследования.
2) Метод исследования, который используется для исследования.
3) Метод исследования, который используется для исследования.
4) Метод исследования, который используется для исследования.
5) Метод исследования, который используется для исследования.
6) Метод исследования, который используется для исследования.
7) Метод исследования, который используется для исследования.
8) Метод исследования, который используется для исследования.

עפ"י אינפורמציה שנחקבלה מהמכס שיעור המכס על רכב לתחבורה ציבורית (אוטובוס, מיניבוס, קרוניות) הינו 16%, בהנחה כי ינתן רשיון תפעול ע"י משרד התחבורה, בתוספת 12% מ.ע.מ.

לצורך הפעלת מערכת התחבורה הנפרדת נדרשים, עם תום אכלוס הישוב, כ-16 מיניבוסים או כ-5-6 רכבות וכ-7-8 אוטובוסים המקשרים את הישוב עם ירושלים. למערכת תחבורה רגילה נדרשים כ-9 אוטובוסים.

אומדן ההשקעה בכלי רכב, לפי שלבי איכלוס
(מיליוני ל"י, מחירי אוג. 1979)

תחבורה רגילה	תחבורה נפרדת		
אוטובוסים	קרוניות (רכבות)	מיניבוסים	אוטובוסים
9	5-6	16	7-8
27.0	18.6-15.5	19.2	24.0-21.0
2	1	4	2
6.0	3.1	4.8	6.0
2	2	4	2
6.0	6.2	4.8	6.0
5	3-2	8	3-4
15.0	9.3-6.2	9.6	12.0-9.0

סה"כ - שלב סופי
מס' כלי רכב
עלות
שלב א'
מס' כלי רכב
עלות
שלב ב'
מס' כלי רכב
עלות
שלב ג'
מס' כלי רכב
עלות

עפ"י נתוני משרד התחבורה נדרשת החלפת אוטובוס כל 18 שנה⁽¹⁾. אורך החיים הממוצע של מיניבוס נאמד בכ- 500 אלף ק"מ. עפ"י האומדן מספר הק"מ השנתי שידרש מיניבוס לעבור במערכת התחבורה הנפרדת הוא כ- 41 אלף. בהתאם לכך, נדרשת החלפת המיניבוס כל 12 שנה. עפ"י מידע מהחברה המיצרת את הקרוניות אורך החיים הממוצע של רכבת הינו לפחות 10 שנים, הונח כי ידרש חידוש ציוד לאחר 12 שנה.

(1) מנתוני משרד התחבורה עולה שאורך חיי אוטובוס בממוצע הוא כ-18 שנה, התפלגות גיל האוטובוסים בשרות היא: 35% עד גיל 10, 24% בין 11 ל-15 ו-23% בין 16 ל-22.

5.2. השקעה בכבישים

כאמור, אומדן ההשקעה בכבישים להלן מתייחס לאותם מרכיבים אשר משתנים בהשוואה בין האלטרנטיבות. מרכיבים אלה כוללים השקעה נוספת בשביל הולכי הרגל הנדרשת לצורך הכשרתו כמסלול למיניבוסים/קרוניות, השקעה בכביש הטבעת הנובעת מהעדר תחבורה ציבורית נפרדת ומסלול מיוחד. כמו כן מושפע רוחבו הנדרש של כביש הגישה לישוב משיעור המשתמשים בתחבורה הציבורית.

המסלול המיועד לתחבורה הפנימית הנדרשת בישוב הינו בשביל להולכי הרגל כאשר לצורך הכשרתו לתחבורה נדרשת הרחבה.

עפ"י מתכנן הנוף בישוב⁽¹⁾ נדרשת הרחבת השביל בכחצי מטר בלבד (15%) לכ-3.6 מ', לצורך הכשרתו לתחבורה ציבורית, על מנת לענות על צרכי המיניבוס/קרונית, בקטעים מסוימים יש צורך ברוחב כפול (כ-6 מטר). כמו כן, לא נדרשת תוספת השקעה בתשתית השביל, שכן הכשרתו לרכב חירום נדרשת ממילא. עפ"י התכנון ירוצף השביל באבנים משתלבות שעלותם כ-850 ל"י למ"ר, בחלקים בהם השביל ברוחב כפול יכוסה אספלט שעלותו נאמדת בכ-425 ל"י למ"ר⁽²⁾.

אורך המסלול המתוכנן כ-5 ק"מ, בשלב א' נדרשים כ-3 ק"מ, בשלב ב' ק"מ נוסף וכן ק"מ בשלב ג'.

תכנון מערכת התחבורה בישוב מורה כי הנהגת מערכת התחבורה ציבורית רגילה בישוב, תחייב הרחבת כביש הטבעת משני נתיבים לארבעה נתיבים לאורך של כ-600 מטר בשלב ב' וכ-600 מטר נוספים בשלב הסופי. בשלבי תכנון כביש הטבעת בישוב נבדקה משמעות התרחבות בעתיד במסגרת בחינת משמעות ביצוע הכביש בשלבים⁽³⁾. כמו כן, נדרשים מפרצי חניה לאוטובוסים לאורך כביש הטבעת כ-5 מפרצים בשלב א'. עם הרחבת הכביש יתבטל הצורך בשני מפרצי חניה.

אומדן תוספת ההשקעה הנדרשת, בהשוואה בין שתי האלטרנטיבות מובא בלוח להלן. כאמור, האומדן אינו כולל ההשקעה בכבישים אשר אינה תלויה במערכת התחבורה שתופעל בישוב כמו כביש הטבעת (מסלול אחד) וכבישי הגישה לשכונות המרוחקות מתמרכז, הנדרשים בכל מקרה.

(1) אינפורמציה ממשרד יהלום-צור, אדריכלי נוף בצוות תכנון מעלה אדומים.

(2) אומדני עלויות הסלילה נתקבלו ממשרד השיכון.

(3) "מעלה אדומים - משמעות ההשקעה בשלבים בכביש הטבעת", תכנון וייעוץ כלכלי בע"מ, ספטמבר 1978.

כביש הגישה ליישוב-עפ"י הדו"ח התחבורתי⁽¹⁾ הבוחן כבישי גישה אלטרנטיביים לירושלים, יוכל הכביש המומלץ הר הצופים-מעלה אדומים לענות על הדרישות התחבורתיות ליישוב המקיף כ- 5 אלפים יח"ד, בשני נתיבים במידה וההסעה במערכת התחבורה הציבורית תהיה הדומיננטית (בעדיפות התחבורה הציבורית).

עפ"י בדיקה זו ידרש כביש גישה בעל ארבעה נתיבים כבר בשלב של 4,000 משקי-בית במידה שלא תינתן עדיפות לתחבורה הציבורית ובכל מקרה, ידרש בשלב זה ימנה הישוב כ- 10 אלפים משקי בית.

עפ"י ההערכות התחבורתיות במידה ולא תונהג ביישוב תחבורה ציבורית נפרדת צפוי שיעור המשתמשים בתחבורה ציבורית להיות נמוך מ- 55% בהשוואה לכ- 65% מהנסיעות שיבוצעו בתחבורה ציבורית כאשר התחבורה הציבורית מועדפת. במידה ולא תועדף התחבורה הציבורית ביישוב תדרש תוספת של שני נתיבים כאשר הישוב יקיף כ- 4 אלפים משקי בית.

כאמור, הכביש המומלץ ככביש גישה ליישוב הינו כביש הר הצופים-מעלה אדומים. עפ"י הערכת מהנדס הכבישים עלות הטלילה של שני נתיבים נוספים בכביש זה הינה כ- 155 מיליון ל"י לעומת 250 מיליון ל"י מחיר הכביש הבסיסי (במחירי אוגוסט 1979)⁽²⁾. תוספת שני הנתיבים תדרש בכל מקרה כאשר יתגוררו במעלה אדומים 10 אלפים משקי בית, לפיכך, בהנחה כי ניתן יהיה להגדיל קבולת הישוב מעבר ל- 5 אלפים משקי בית מהווה תוספת הנתיבים הקדמת השקעה.

בהנחה כי ניתן יהיה להגדיל הישוב לכ- 10 אלפים משקי בית במחצית שנות ה-90, נאמד הערך הנוכחי של דחית ביצוע ההשקעה בכ- 7-10 שנים, בשני הנתיבים הנוספים בכ- 35-40 מיליון ל"י. היינו, הנהגת תחבורה ציבורית נפרדת במעלה אדומים אשר תגדיל את מספר הנסיעות בתחבורה הציבורית מהישוב לירושלים ותאפשר הסכון של כ- 35-40 מיליון ל"י בערך נוכחי בסלילה של שני נתיבים, בכביש הגישה ליישוב, ע"י דחית מועד ביצועם.

(1) "כבישי גישה לירושלים - מעלה אדומים", דו"ח תחבורתי, ד. מרגלית - הנדסה ותכנון תחבורה, דצמבר 1979.

(2) עפ"י אומדן שנתקבל מחברת מהנדסים לתכנון ופיקוח עלות תוספת שני נתיבים הינה 165 מיליון ל"י ועלות הכביש הבסיסי נאמדה בדו"ח הנ"ל בכ- 268 מ' ל' במחירי אוקטובר 1979, עלויות אלו הוקצנו למחירי אוגוסט 1979 עפ"י מדד מחירי תשומה בסלילה.

6. הוצאות תפעול מערכות התחבורה

הוצאות תפעול אוטובוס נתקבלו ממשרד התחבורה במחירי דצמבר 1978 הוצאות אלה תוקננו עפ"י עלית מדד המחירים⁽¹⁾. עפ"י האומדן מהוצאה לק"מ אוטובוס מגיעה לכ- 29.2 ל"י כשמציתה מיועדת למשכורות.

עלות תפעול מיניבוס נאמדת בכ- 9.68 ל"י לק"מ במחירי מחצית 1979 כשליש מהוצאה זו מיועדת למשכורות.

עלות תפעול לק"מ אוטובוס ומיניבוס
(ל"י/לק"מ מחירי אוגוסט 1979)

מיניבוס	אוטובוס	ס"ה"כ
9.68	29.18	
3.4	14.37	משכורות
0.92	5.32	תנאים סוציאליים
0.96	2.55	דלק ושמן
2.15	3.67	אחזקה
*0.85	2.54	הוצאות שרות ומנהלה
1.4	0.73	בטוח ומס רכוש

* לגבי הוצאות שרות ומנהלה לא נתקבלה אינפורמציה. הונח כי חלקם מסך ההוצאה דומה לחלקם בהוצאה של תפעול אוטובוסים.

מקורות: אוטובוס - משרד התחבורה.
מיניבוס - מידע שנתקבל ממועצה מקומית באר טוביה המפעילה מיניבוסים.

פירוט אומדן מרכיבי עלות ההשקעה והתפעול של הקרוניות התבסס על מידע שנתקבל מהחברה המיצרת קרוניות אלה באר"ב ומתיחס לקרוניות "SUNLINER" המיוצרות ע"י חברת "CHANCE" (ראה נספח להלן). מידע זה הינו חלקי בלבד ולפיכך, לגבי אותם מרכיבי העלות לגביהם אין מידע נערך האומדן עפ"י מרכיבי עלות תפעול מיניבוסים כמפורט להלן.

(1) עפ"י המידע שנתקבל ממשרד התחבורה היתה ההוצאה לק"מ אוטובוס 19.48 ל"י/לק"מ בדצמבר 1978 הוצאה זו תוקננה למחירי מאי 1979 עפ"י מדד מחירי תשומה באוטובוסים ולמחירי אוגוסט 1979 עפ"י מדד המחירים לצרכן.

2. STANDARDIZATION OF THE DATA

The standardization of the data was carried out by the use of the following formula:

$$S = \frac{X - \bar{X}}{s} \times 100$$

where S = standard deviation, X = value of the variable, $\bar{X}$ = mean, s = standard deviation.

The standard deviation of the data was found to be 1.5, which is a measure of the spread of the data.

STANDARDIZATION OF THE DATA
(STANDARDIZATION OF THE DATA)

	STANDARD	STANDARD
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5
STANDARD	1.5	1.5

* The standard deviation of the data was found to be 1.5, which is a measure of the spread of the data.

The standard deviation of the data was found to be 1.5, which is a measure of the spread of the data.

The standard deviation of the data was found to be 1.5, which is a measure of the spread of the data.

1) The standard deviation of the data was found to be 1.5, which is a measure of the spread of the data.

עפ"י הערכות יועץ התחבורה נדרשים לתפעול מערכת התחבורה הפנימית בשעת השיא כ- 16 מיניבוסים בחשואה לכ- 5-6 רכבות. לפיכך, מספר הנהגים הנדרש הינו כשליש בשעת השיא, יחס זה עולה בשעות היממה האחרות עם ירידת מספר הנסיעות לשעה ומידת ניצול הרכבות. הונח כי ההוצאה לשכר ותנאים סוציאליים תעמוד על כ- 50%-60% מההוצאה לתפעול מיניבוסים, ^{המיוכה לה}.

עפ"י המידע שנתקבל מחברת "CHANCE" צריכת הכנזין⁽¹⁾ לתפעול הרכבת הינה 10-12 מייל לגלון אמריקאי, וההוצאה לחלפים כ- 500 \$ לשנה.

עפ"י אומדני הוצאות התפעול לאוטובוסים ומיניבוסים מהווה ההוצאה לשמנים כ- 5%-16% מההוצאה על דלק ושמנים, בהתאמה. בהנחה כי בקרונות תהווה ההוצאה לשמנים כ- 10% מההוצאה לדלק ושמנים נאמדת ההוצאה לדלק ושמנים בכ- 3.5-4.15 ל"י לק"מ. לפיכך, בהנחה כי ק"מ רכב של רכבת הינה כ- 50%-60% מק"מ רכב אוטובוס, נאמדת ההוצאה השנתית לדלק ושמנים בכ- 1.3-1.7 מיליון ל"י במחירי אוגוסט 1979.

באומדן ההוצאה לאחזקה הונח כי ההוצאה לחלפים (כולל חובלה, מיסים וכד') מהווה כמחצית ההוצאה בסעיף זה, בדומה ליחס בתחזוקת אוטובוסים, בהתאם לכך נאמדת ההוצאה לאחזקה בכ- 800-900 אלף ל"י לשנה. עלות זו נמוכה מעלות האחזקה של מיניבוסים הנאמדת בכ- 1.5 מיליון ל"י לשנה.

הוצאות התפעול האחרות כוללות הוצאה לביטוח מינהלה ושירות הונח כי ההוצאה לביטוח דומה להוצאה במיניבוסים ואילו הוצאות המינהל ושירות נמוכות יותר בהתאם ליחס בין מספר הנהגים הנדרש בכל מערכת תחבורה. בהתאם לכך נאמדת ההוצאה השנתית בסעיפים אלה בכ- 1.3 מיליון ל"י.

עפ"י המפורט לעיל עולה כי עלות התשקעה בקרונות תהיה דומה לעלות התשקעה במיניבוסים בעוד הוצאות התפעול תהיינה כפי הנראה נמוכות יותר בעיקר עקב החסכון בכח אדם.

(1) עפ"י מידע מהחברה לתפעול הרכבת נדרש דלק "ריגיל", הונח כי התפעול נעשה בדלק אוקטן 83 שמחירו באוגוסט 1979 היה 15.8 ל"י לליטר.

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..

הוצאות התפעול השנתיות משתנות בהתאם לקצב איכלוס הישוב. עם תום איכלוס הישוב נאמדת ההוצאה השנתית של הפעלת תחבורה ציבורית נפרדת בכ- 25-27 מיליוני ל"י, בהשוואה לכ- 20 מיליון ל"י הוצאות תפעול תחבורה רגילה.

אומדן עלות תפעול שנתית של תחבורה ציבורית
במעלה אדומים, לפי שלבי איכלוס (מחירי אוג' 1979)

עלות שנתית (מיליוני ₪)	ק"מ רכב (אלפים)	
<u>תחבורה ציבורית רגילה - אוטובוס</u>		
5.1	173.8	שלב א'
10.1	347.5	שלב ב'
20.3	695.0	שלב סופי
<u>תחבורה ציבורית נפרדת</u>		
<u>אוטובוס</u>		
5.1	173.4	שלב א'
10.1	346.8	שלב ב'
20.2	693.6	שלב סופי
<u>מיניבוס</u>		
1.5-1.7	154-172	שלב א'
3.0-3.3	308-344	שלב ב'
6.0-6.7	616-688	שלב סופי
<u>קרוניות*</u>		
1.1-1.3	92-103	שלב א'
2.1-2.5	185-206	שלב ב'
4.2-4.9	370-413	שלב סופי

* בהנחה כי ק"מ-רכב של הקרוניות יהווה כ- 60% מק"מ רכב מיניבוס.

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the results of the work done during the year. It is a summary of the work done by the various departments and is intended to give a general impression of the work done during the year.

2. The second part of the report deals with the results of the work done during the year. It is a summary of the work done by the various departments and is intended to give a general impression of the work done during the year.

	1934-35	1935-36
<u>General</u>		
1. 1st	1.1.1	1.1.1
2. 2nd	2.2.2	2.2.2
3. 3rd	3.3.3	3.3.3
<u>Finance</u>		
1. 1st	1.1.1	1.1.1
2. 2nd	2.2.2	2.2.2
3. 3rd	3.3.3	3.3.3
<u>Education</u>		
1. 1st	1.1.1	1.1.1
2. 2nd	2.2.2	2.2.2
3. 3rd	3.3.3	3.3.3
<u>Health</u>		
1. 1st	1.1.1	1.1.1
2. 2nd	2.2.2	2.2.2
3. 3rd	3.3.3	3.3.3

at the end of the year, the work done during the year was as follows:

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the results of the work done during the year. It is a summary of the work done by the various departments and is intended to give a general impression of the work done during the year.

2. The second part of the report deals with the results of the work done during the year. It is a summary of the work done by the various departments and is intended to give a general impression of the work done during the year.

7. אומדן החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי

עפ"י הערכות יועץ התנועה לפרויקט צפוי כי עם הפעלת תחבורה ציבורית נפרדת כ- 35% מהנסיעות יהיו ברכב פרטי לעומת כ- 55% במערכת תחבורה רגילה. צמצום במספר הנסיעות הפרטיות יביא לחסכון בהוצאות הפרט והמשק הלאומי. הונח כי קיומה של תחבורה ציבורית נפרדת לא ישפיע על החלטה תושבי מעלה-אדומים לרכוש מכונית. היינו, שיעור הבעלות על רכב לא ישתנה כתוצאה מהפעלת תחבורה ציבורית המעניקה רמת שירות גבוהה יחסית, עם זאת יקטן השימוש ברכב פרטי.

עפ"י הערכות יועץ התנועה יקטן מספר ק"מ רכב פרטי מכ- 9,995 ק"מ בשעת שיא לכ- 6,360 ק"מ עם הפעלת מערכת התחבורה הנפרדת.

אומדן ק"מ-רכב של רכב פרטי בשעת שיא

תחבורה ציבורית נפרדת לפי פיצול 65/35	תחבורה ציבורית רגילה לפי פיצול 45/55	ס"ה "כ"
6,360.6	9,995.2	
698.6	1,097.8	כביש הטבעת
144.0	226.3	כביש התעשייה
669.1	1,051.4	כבישים אחרים
4,848.9	7,619.7	כביש ירושלים

מקור: ד. מרגלית, הנדסה ותכנון תחבורה, "החדישה התחבורתית והמערכת התחבורתית במעלה אדומים", ודו"ח מס' 2, פברואר 1979.

בהתאם להנחות לעיל חושב החסכון בתפעול רכב פרטי כאשר נלקחה בחשבון עלות ההוצאה המשתנה בלבד. ההוצאה המשתנה לק"מ רכב נאמדת בכ- 2.81 ל"י מזה כ- 1.84 ל"י לק"מ דלק 0.85 ל"י לק"מ תקונים וחלפים ו-0.12 ל"י לק"מ סיכה ושמיים⁽¹⁾.

בהנחות אלה נאמדת ההוצאה המשתנה לתפעול רכב פרטי בכ- 43 מיליון ל"י לשנה בתנחת שתופעל תחבורה ציבורית נפרדת, בהשוואה לכ- 67 מיליון ל"י במערכת תחבורה רגילה. לפיכך, נאמד החסכון בהוצאות תפעול רכב פרטי בכ- 24 מיליון ל"י לשנה.

(1) מקור: היחידה הבין קבוצית להדרכת כלכלית, מחירון בניה ושירותים נבחרים. נלקחו העלויות של מכונית אסקורט 1300 העוברת 18,000 ק"מ לשנה. מחירי יולי 1979.

7. ANALYSIS OF THE DATA

The analysis of the data shows that the results of the experiment are in good agreement with the theoretical predictions. The experimental values of the rate constants are within 5% of the calculated values.

It is also observed that the reaction is first order with respect to the concentration of the reactant. This is confirmed by the linear plot of $\ln C_t$ versus time, where C_t is the concentration of the reactant at time t .

The half-life of the reaction is found to be 12.5 minutes, which is in good agreement with the value of 13.2 minutes calculated from the rate constant.

TABLE I: DATA FOR THE REACTION

Time (min)	Concentration (M)	$\ln C_t$
0	0.0100	2.303
2.5	0.0075	2.107
5.0	0.0055	1.904
7.5	0.0040	1.692
10.0	0.0030	1.494
12.5	0.0022	1.302

From the above data, the rate constant k is calculated as 0.054 min⁻¹. The half-life $t_{1/2}$ is 12.5 minutes.

The activation energy of the reaction is found to be 45.2 kJ/mol. This is calculated from the Arrhenius equation using the rate constants at two different temperatures.

The reaction is concluded to be a simple bimolecular reaction. The experimental results are in good agreement with the theoretical predictions.

1) The rate of reaction is directly proportional to the concentration of the reactant. 2) The half-life of the reaction is independent of the initial concentration of the reactant.

ההוצאה השנתית המשתנה לתפעול רכב פרטי במערכות
התחבורה האלטרנטיביות לפי שלב איכלוס

תחבורה ציבורית נפרדת		תחבורה ציבורית רגילה		
ק"מ רכב שנתי (מ' ק"מ)	הוצאות משתנות שנתיות (מיליוני ל"י)	ק"מ רכב שנתי (מ' ק"מ)	הוצאות משתנות שנתיות (מיליוני ל"י)	
3.8	10.7	6.0	16.9	שלב א'
7.6	21.4	12.0	33.7	שלב ב'
5.3	42.9	24.0	67.4	שלב סופי

8. הערך הנוכחי של עלות ההשקעה והתפעול של מערכות התחבורה האלטרנטיביות

על מנת לעמוד על כדאיות הפעלת מערכת תחבורה ציבורית נפרדת הוונה מערכת
הנתונים המפורטת לעיל בשער ריבית ריאלי של 10% לסוף שנת 1979.

הערך הנוכחי של הוצאות תפעול מערכת תחבורה נפרדת נאמד בכ- 120-130 מיליון ₪,
בהשוואה לכ- 98 מיליוני ל"י, הערך הנוכחי של תפעול מערכת תחבורה ציבורית
רגילה.

הערך הנוכחי של תוספת ההשקעה ברכב ובכבישים בתוך הישוב הנדרשת לתפעול
מערכת תחבורה ציבורית נפרדת נאמד בכ- 7-8 מיליון ל"י. מאידך, נאמד הערך
הנוכחי של דחית סלילת שני נתיבים נוספים בכביש הגישה לישוב בכ- 35-40
מיליון ל"י. היינו, תוספת ההשקעה במערכת תחבורה רגילה גבוהה בכ- 30 מיליון ₪,
בהשוואה למערכת בת קיימת העדפה לתחבורה הציבורית.

לפיכך, עלות ההשקעה ברכב ובכבישים בתוך הישוב וכן עלות התפעול של מערכת
תחבורה ציבורית נפרדת גבוהה בכ- 30-40 מיליון ל"י בערך נוכחי, בהשוואה
למערכת תחבורה ציבורית רגילה. במידה והעדפת התחבורה הציבורית תגרום לדחיה
בהשקעה בכביש הגישה לישוב תתקזז תוספת ההוצאה ע"י החסכון הנובע מדחית
סלילת שני נתיבים נוספים בכביש הגישה לישוב.

AIR MAIL

RECEIVED BY THE AIR MAIL DIVISION OF THE POST OFFICE DEPARTMENT
ON THE 11th DAY OF MAY 1941

	RECEIVED BY THE AIR MAIL DIVISION OF THE POST OFFICE DEPARTMENT		RECEIVED BY THE AIR MAIL DIVISION OF THE POST OFFICE DEPARTMENT	
	DATE	TIME	DATE	TIME
	(MAY 11 1941)	(10:15 AM)	(MAY 11 1941)	(10:15 AM)
1. 1st class	0.6	1.0	0.6	1.0
2. 2nd class	0.1	0.2	0.1	0.2
3. 3rd class	0.05	0.1	0.05	0.1

1. 1st class

1st class air mail is the fastest and most reliable method of sending letters and parcels by air. It is the only method of sending letters and parcels by air which is guaranteed to arrive within the specified time.

1st class air mail is the fastest and most reliable method of sending letters and parcels by air. It is the only method of sending letters and parcels by air which is guaranteed to arrive within the specified time.

1st class air mail is the fastest and most reliable method of sending letters and parcels by air. It is the only method of sending letters and parcels by air which is guaranteed to arrive within the specified time.

1st class air mail is the fastest and most reliable method of sending letters and parcels by air. It is the only method of sending letters and parcels by air which is guaranteed to arrive within the specified time.

לעומת התוספת בהוצאות תפעול התחבורה הציבורית צפוי חסכון בהוצאות הנסיעה ברכב פרטי עם המעבר לנסיעות בתחבורה ציבורית (כ-65% מהנסיעות ברכב ציבורי בהשוואה לכ-45% מהנסיעות ממערכת הסעה ציבורית רגילה).

הערך הנוכחי של החסכון לפרטים בעלות תפעול רכב פרטי נאמד בכ-120 מיליון ₪. חסכון זה מתיחס לחסכון בהוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי ואינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך לפרטים בנסיעה ברכב פרטי לעומת רכב ציבורי ערך הזמן הנחסך יקטין את ההפרש בין האלטרנטיבות היינו, יקטין הכדאיות של מערכת התחבורה הנפרדת לתושבי מעלה אדומים.

הערך הנוכחי של החסכון לפרטים נאמד בכ-120 מיליון ל"י, בהנחה כי אמנם גדחה חלק מההשקעה בכביש הגישה ליישוב. במידה ותהשקעה בכביש הגישה ליישוב לא תושפע ממערכת התחבורה שתונהג במעלה אדומים נאמד הערך הנוכחי של החסכון לפרטים בכ-80 מיליון ל"י (ללא נכוי הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי).

גורם המשפיע להקטנת כדאיות הפעלת תחבורה ציבורית למשק, הינו מרכיב המט בהוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי המגיע לכ-40% מההוצאה המשתנה⁽¹⁾. המיסים הינם תשלומי העברה מהפרטים לממשלה ובעוד הם מהווים הוצאה לפרטים אינם מהווים הוצאה למשק. הערך הנוכחי של תשלומי המיסים בהוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי נאמד בכ-47 מיליון ל"י (ראה נספח 2 לחלק).

עם נכוי המיסים מההוצאה לנסיעה ברכב פרטי מצטמצם הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהפעלת מערכת תחבורה ציבורית נפרדת לכ-75 מיליון ל"י, בהנחה כי גדחה חלק מההשקעה בסלילת כביש הגישה ליישוב ובכ-75 מיליון ל"י, בהנחה כי סלילת כביש הגישה לא תושפע ממערכת התחבורה ביישוב (ללא נכוי ערך הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי).

X

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

2. The second part of the report deals with the work of the various departments of the Government and the progress of the work of the various departments of the Government.

3. The third part of the report deals with the work of the various departments of the Government and the progress of the work of the various departments of the Government.

4. The fourth part of the report deals with the work of the various departments of the Government and the progress of the work of the various departments of the Government.

5. The fifth part of the report deals with the work of the various departments of the Government and the progress of the work of the various departments of the Government.

הערך הנוכחי של עלות ההשקעה והתפעול של מערכות
התחבורה האלטרנטיביות (מיליוני ₪,
מחירי יולי 1979)

תחבורה ציבורית	תחבורה ציבורית	
נפרדת	רגילה	
<u>357-368</u>	<u>482-487</u>	ס"ה "כ" (1)
<u>275-286</u>	<u>353-358</u>	א. כולל מיסים
<u>29-31</u>	<u>58-63</u>	ב. בניכוי מיסים
<u>22-23</u>	14	סה"כ השקעה
5-6	3	השקעה ברכב
2	6	השקעה בחידוש רכב
-	35-40	השקעה בכבישים פנימיים (2)
		כביש גישה ליישוב (3)
<u>121-125/127-130</u>	<u>98</u>	הוצאות תפעול התחבורה ציבורית
98	98	אוטובוס
23-27/29-32	-	מיניבוס/קרוניות
<u>207</u>	<u>326</u>	הוצאות תפעול רכב פרטי: כולל מיסים
<u>125</u>	<u>197</u>	בניכוי מיסים

- (1) אומדן ההוצאה לנסיעה ברכב פרטי לפרטים כולל מיסים על מרכיבי ההוצאה (מע"מ, בלו וכד') באומדן ההוצאה למשק נוכח המיסים.
- (2) כולל רק עלות תוספת ההשקעה בכבישים הפנימיים ביישוב בהשוואה בין מערכות התחבורה ולא עלות מערכת הכבישים הכוללת ביישוב.
- (3) החסכון הנובע מדחית ההשקעה בסלילת שני נתיבים נוספים בכביש הגישה ליישוב.

X

1. החלטות ועדת המבחן
 2. החלטות ועדת המבחן
 3. החלטות ועדת המבחן

	מספר תעודת זהות	
	מספר	תאריך
1. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	101-102	101-102
2. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	103-104	103-104
3. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	105-106	105-106
4. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	107-108	107-108
5. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	109-110	109-110
6. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	111-112	111-112
7. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	113-114	113-114
8. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	115-116	115-116
9. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	117-118	117-118
10. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	119-120	119-120
11. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	121-122	121-122
12. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	123-124	123-124
13. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	125-126	125-126
14. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	127-128	127-128
15. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	129-130	129-130
16. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	131-132	131-132
17. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	133-134	133-134
18. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	135-136	135-136
19. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	137-138	137-138
20. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	139-140	139-140
21. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	141-142	141-142
22. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	143-144	143-144
23. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	145-146	145-146
24. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	147-148	147-148
25. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	149-150	149-150
26. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	151-152	151-152
27. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	153-154	153-154
28. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	155-156	155-156
29. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	157-158	157-158
30. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	159-160	159-160
31. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	161-162	161-162
32. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	163-164	163-164
33. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	165-166	165-166
34. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	167-168	167-168
35. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	169-170	169-170
36. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	171-172	171-172
37. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	173-174	173-174
38. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	175-176	175-176
39. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	177-178	177-178
40. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	179-180	179-180
41. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	181-182	181-182
42. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	183-184	183-184
43. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	185-186	185-186
44. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	187-188	187-188
45. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	189-190	189-190
46. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	191-192	191-192
47. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	193-194	193-194
48. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	195-196	195-196
49. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	197-198	197-198
50. <u>החלטות ועדת המבחן</u>	199-200	199-200

- 1) החלטות ועדת המבחן
- 2) החלטות ועדת המבחן
- 3) החלטות ועדת המבחן

עפ"י הממצאים לעיל, במידה והעדפת התחבורה הציבורית כישוב תביא לכך כי 65% מהנסיעות הנוצרות ביישוב ומחוצה לו יתבצעו בתחבורה הציבורית, תקוזז תוספת ההוצאה הנובעת מהפעלת מערכת נפרדת ע"י הסכון הנובע מדחית חלק מההשקעה בכביש הגישה. עפ"י מערכת הנחות זו, כדאית הפעלת תחבורה נפרדת אשר תביא להעדפת התחבורה הציבורית ולהפנית כ- 35% מהנסיעות ברכב פרטי לנסיעות בתחבורה הציבורית.

בהנחה כי עתוי סלילת כביש הגישה ליישוב לא מושפע ממערכת התחבורה הציבורית ביישוב כרוכה הפעלת תחבורה ציבורית נפרדת בתוספת עלויות השקעה ותפעול של כ- 30-40 מיליון ל"י בערך נוכחי, כאשר עלויות אלה נמוכות מהערך הנוכחי של החסכון הצפוי בנסיעות רכב פרטי הנאמד בכ- 70 מיליון ל"י (בניכוי מסים).

במידה ומספר המשפחות ביישוב יהיה נמוך יותר ו/או ששיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית יהיה נמוך יותר תקטן כדאיות הפעלת התחבורה הציבורית הנפרדה. בדיקת רגישות הממצאים לשנוי בהנחות לעיל מובאת להלן.

X

9. מחיר הנסיעה עם הפעלת מערכת תחבורה פנימית נפרדת

מערכת התחבורה הפנימית הנפרדת צפויה להעניק לתושבי מעלה אדומים רמת שירות גבוהה, אשר תביא להעדפת השימוש בתחבורה ציבורית על פני רכב פרטי. לפיכך, למרות שעלות ההשקעה והתפעול של התחבורה הציבורית הנפרדת גבוהה בכשליש בהשוואה לתחבורה ציבורית רגילה, הפעלתה כדאית בשל החסכון הצפוי לפרטים ולמשק בנסיעות רכב פרטי.

הערך הנוכחי של תוספת ההשקעה הנדרשת להפעלת תחבורה ציבורית נפרדת נאמדת בכ- 8-6 מיליון ל"י (למעט החסכון בהשקעה, בכביש הגישה) והערך הנוכחי של תוספת הוצאות תפעול מערכת המינימום או הקרובות נאמדת בכ- 23-32 מיליון ₪ אך הערך הנוכחי של החסכון בנסיעות רכב פרטי נאמד בכ- 120 מיליון ל"י.

בבחינת תוספת ההוצאה למשפחה במעלה אדומים הנדרשת למימון הוצאות התפעול הגבוהות יותר של המערכת הנפרדת הונח כי תהיקף המוחלט של הסובסידיה של התחבורה הציבורית הרגילה תינתן גם במעלה אדומים. היינו, תוספת ההוצאה תמומן ע"י התושבים⁽¹⁾.

עפ"י בדיקה זו עולה כי במידה ותמימון יעשה ע"י הגדלת דמי כרטיס הנסיעה יהיה מחיר הנסיעה במעלה אדומים גבוה בכ- 1.40-1.90 ל"י בהשוואה למחיר תחבורה ציבורית פנימית רגילה היינו, מחיר הכרטיס יהיה כ- 4.60-5.10 ל"י לעומת 3,20 ל"י במחירי מחצית 1979.

במידה ומימון ההוצאות יעשה ע"י תרשות המקומית במעלה אדומים באמצעות מיסים עירוניים יהיה צורך בהגדלת המסוי העירוני השנתי בכ- 1,200-1,650 ל"י למשפחה (במחירי מחצית 1979) לצורך מימון הפעלת התחבורה הציבורית הנפרדת.

(1) לפירוט דרך החישוב ראה נספח לחלק.

X

2. Other persons to whom access should be given

Persons having access to the records should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act.

Persons having access to the records should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act.

Persons having access to the records should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act.

Persons having access to the records should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act.

Persons having access to the records should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act, and should be given access to the records in accordance with the provisions of the Act.

1) Access to the records should be given in accordance with the provisions of the Act.

10. בדיקת רגישות הממצאים לשנוי בהנחות

10.1. היקף האוכלוסיה ביישוב

ממצאי הבדיקה המובאים לעיל נערכו בהנחה לפיה יקיף היישוב כ-5 אלפים משפחות לקראת סוף העשור.

בבדיקה להלן נבחנה משמעות אכלוס שכונות A ו-D בלבד הכוללות כ-2,950 משקי בית.

עפ"י תאומדנים שנתקבלו מיועץ התחבורה התפתחה במספר ק"מ רכב של אוטובוס, מיניבוס ורכב פרטי הינה פרופורציונלית להפתחה במספר המשפחות ביישוב. לפיכך, הערכה זו אינה מביאה בחשבון התפתחה במספר הק"מ הנובעת מהתקצרות של מרחקי הנסיעה הנובעת ממספר שכונות קטן יותר ומסמיכות שכונות A ו-D האחת לשניה.

עפ"י הנחה זו יקטן הערך הנוכחי של החסכון לפרטים הנובע מהפעלת מערכת תחבורה נפרדת לכ-50 מיליון ל"י בהשוואה לכ-80 מיליון ל"י ביישוב המקיף כ-5 אלפים משפחות⁽¹⁾. הערך הנוכחי של החסכון למשק יקטן לכ-20 מיליון ל"י ביישוב המונה כשלושת אלפים משפחות לעומת כ-34 מיליון ל"י ביישוב המקיף כ-5 אלפים משפחות.

בבחינת אפשרויות המימון של מערכת התחבורה הנפרדת נבדקה משמעות מימון באמצעות תוספת למחיר הנסיעה בתחבורה הציבורית ובאמצעות תוספת למסים העירוניים, בהנחה כי היישוב יקיף כ-5 אלפים משפחות נאמדת התוספת למחיר הכרטיס בכ-1.4-1.9 ל"י על המחיר המקובל בתחבורה הציבורית (במחירי אוגוסט 1979). בהנחה כי היישוב ימנה כ-3 אלפים משפחות נאמדת התוספת למחיר הכרטיס בכ-2.2 ל"י.

במידה והמימון יתבצע באמצעות העלאת המסים העירוניים נאמדת תוספת המסים למשפחה בכ-1,900 ל"י ביישוב המקיף כ-3 אלפים משפחות בהשוואה לכ-1,200-1,650 ביישוב המקיף כ-5 אלפים משפחות.

יש להעיר, כי על מנת לאמוד את היקף המשפחות המינימלי הנדרש על מנת שתפעל תחבורה ציבורית נפרדת תהיה כדאית יש לערוך בדיקה מפורטת אשר תספק מערכת נתונים תחבורתיים המתייחסים להיקף הנסיעות, כלי הרכב מרחקי הנסיעה וכד' לגדלי יישוב אלטרנטיביים, בדומה למערכת הנתונים אשר שמש בסיס לבדיקת מערכת תחבורה נפרדת ביישוב המונה כ-5 אלפים משקי בית.

(1) הבדיקה נערכה לגבי מערכת תחבורה פנימית המופעלת באמצעות מיניבוסים.

10.2. פיצול הנסיעות

בחינת משמעות הפעלת מערכת החבורה ציבורית נפרדת המובאת לעיל נערכה עפ"י הנחות יועץ החבורה לפיהן כ- 65% מהנסיעות יתבצעו בחבורה הציבורית, במידה וזו תהיה ברמת שירות גבוהה, בהשוואה לכ- 45% מהנסיעות במערכת החבורה ציבורית רגילה.

הבדיקה לחלן נועדה לעמוד על רגישות ממצאי הבדיקה הראשונית ואפשרות לשינוי המסקנות במידה ושיעור העוברים מנסיעות ברכב פרטי לנסיעות בחבורה הציבורית הנפרדת יהיה נמוך יותר מזה שהונה בבחינה הראשונית.

כאמור, עפ"י ההנחות הראשוניות של יועץ החבורה כ- 45% מהנסיעות יתבצעו בחבורה ציבורית בהנחה כי מערכת החבורה תהיה רגילה. בבחינת שיעור הנסיעות ברכב ציבורי בישובים הסמוכים לערים אשר רמת המינוע בהם דומה לזו של האוכלוסייה היהודית בירושלים עולה כי בשנת 1972, כ- 45%-50% מהנסיעות התבצעו בחבורה ציבורית.

שיעור הנסיעות בחבורה ציבורית בישובים נבחרים,
1 9 7 2

ישוב	אוכלוסייה (אלפים)	רמת מינוע	פצול נסיעות פרטי/ציבורי
פרדס חנה-כרכור	15.1	34.7	48/52
קרית אונו	21.4	48.1	45/55
קרית ביאליק	25.3	35.7	52/48
קרית מוצקין	22.2	31.0	53/47
רעננה	24.7	29.6	68/32

בחינת הרגישות לשנויים בפיצול הנסיעות בין רכב פרטי לציבורי התבססה על הערכות הראשוניות שנתקבלו מיועץ החבורה לגבי מספר כלי הרכב הנדרשים בכל מערכת החבורה והיקף ק"מ רכב של אוטובוסים, מיניבוסים ורכב פרטי. עפ"י אומדנים אלה שיעור השינוי בהיקף הנסיעות בחבורה הציבורית בהיקף ק"מ רכב הינו ביחס ישר לשיעור השנוי בפיצול הנסיעות בהשוואה למערכת הנתונים שנתקבלה לצורך הבדיקה לעיל.

X

היינו, עפ"י הנחות הבסיס נאמדת תוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית בכ- 20% מהנסיעות עם הנהגת מערכת נפרדת, במידה ותוספת תסתכם בכ- 10% השנתי במרכיבי התוצאה האחרים הינו באותה פרופורציה. מערכת הנחות זו הינה נאיבית, ותוצאות הבדיקה מעידות על שנוי אפשרי במסקנות במידה והשנוי בפיצול הנסיעות לא יסתכם בתוספת של 20% לנסיעות בתחבורה הציבורית.

בהנחה כי תוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית תסתכם בכ- 10% מכלל הנסיעות נאמד הערך הנוכחי של החסכון לפרטים בכ- 40-45 מיליון ל"י, כתוצאה מהחסכון בהוצאות תפעול רכב פרטי. החסכון למשק (החסכון לפרטים בנכוי המסים המוטלים על תפעול רכב פרטי) נאמד בכ- 15-20 מיליון ל"י. היינו, עפ"י אומדנים אלה קטן הערך הנוכחי הנקי בכמוצית בהשוואה לממצאי הבדיקה הראשונית לפיהן תוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית תסתכם בכ- 20%.

הערך הנוכחי של החסכון הנובע מהפעלת תחבורה ציבורית נפרדת בהנחות שונות לגבי פיצול הנסיעות בין רכב פרטי לרכב ציבורי מובא להלן:

ערך נוכחי של החסכון (מיליוני ל"י)		פיצול סופי פרטי/ציבורי	פיצול התחלתי פרטי/ציבורי	
למשק	לפרטים			
34	80	65/35	45/55	הנחת הבסיס:
31	64	65/35	50/50	
18	40	65/35	55/45	
23	59	60/40	45/55	
19	44	55/45	45/55	

כאמור, אין האומדן כולל אומדן ערך הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי בהשוואה לנסיעה בתחבורה ציבורית גורם המקטין את החסכון הנובע מנסיעות בתחבורה הציבורית. לפיכך, נראה כי במידה ותוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית עם הנהגת מערכת נפרדת, תסתכם בכ- 10% מהנסיעות הנוצרות ע"י תושבי מעלה-אדומים, תהיה הפעלת מערכת זו על גבול הכדאיות והחסכון למשק קטן.

X

נספח 1: אומדן תוספת ההוצאה של תושבי מעלה אדומים למימון מערכת התחבורה הציבורית הפנימית

1. החישוב נערך לגבי תוספת ההוצאה הנדרשת למימון התחבורה הציבורית הפנימית, מעבר לנדרש במערכת התחבורה הציבורית רגילה. הונח כי הסובסידיה למערכת נפרדת תהיה שווה בחיקפה המוחלט לזו הקיימת במערכת התחבורה רגילה.
2. האומדן נערך לגבי שתי אפשרויות מימון האחת באמצעות העלאת דמי הנסיעה והשניה באמצעות הגדלת המיסים העירוניים למשפחה.
3. הונח כי התשלום השנתי או לחילופין התוספת למחיר הנסיעה, יהיה שווה על פני השנים (במחירי מחצית 1979). לפיכך, תוספת ההוצאה למשפחה תהיה שווה בכל שנה, גם בשלבים הראשונים לאכלוס הישוב (שלב א' - 1,250 משפחות, שלב ב' - 2,500 משפחות ובשלב הסופי - 5,000 משפחות).
4. הערך הנוכחי של תוספת ההשקעה והוצאות התפעול, הנובעת מהפעלת מערכת התחבורה נפרדת, נאמד בכ- 29-40 מיליון ל"י (ראה סעיף 8 לעיל).
5. חישוב תוספת ההוצאה:

א. חישוב תוספת המיסים העירוניים למשפחה:

X - תוספת מיסים עירוניים למשפחה.

i - שער ריבית ריאלי = 10%.

n - שנה.

הערך הנוכחי של התקבולים מתוספת המיסים העירוניים הינו;

$$\sum_{n=4}^6 \frac{1,250 \cdot X}{(1+i)^n} + \sum_{n=7}^9 \frac{2,500 \cdot X}{(1+i)^n} + \sum_{n=10}^{30} \frac{5,000 \cdot X}{(1+i)^n}$$

סכום זה צריך להיות שווה לערך הנוכחי של תוספת ההשקעה והוצאות התפעול במערכת הנפרדת, כלומר ל- 29-40 מיליון ל"י.

בשער ריבית ריאלי של 10% נאמדת תוספת המיסים העירוניים למשפחה בכ- 1,650-1,200 ל"י לשנה למימון התחבורה הציבורית הנפרדת (במחירי מחצית 1979).

ב. חישוב תוספת מחיר לכרטיס נסיעה במיניבוס/קרונית:

y - תוספת למחיר הכרטיס.

1 - שער ריבית ריאלי.

n - שנה.

בשלב א' יהיה מספר הנסיעות השנתיות בתחבורה הציבורית הפנימית כ- 1,091 אלף נסיעות, בשלב ב' כ- 2,183 אלף נסיעות ובשלב הסופי כ- 4,366 אלף נסיעות.

הערך הנוכחי של ההקבולים מהתוספת למחיר כרטיס נסיעה במיניבוס/קרונית הוא:

$$\sum_{n=4}^6 \frac{1,0914 \cdot y}{(1+i)^n} + \sum_{n=7}^9 \frac{2,1828 \cdot y}{(1+i)^n} + \sum_{n=10}^{30} \frac{4,3656 \cdot y}{(1+i)^n}$$

והוא צריך להיות שווה ל- 29-40 מיליון ל"י.

לפיכך, בשער ריבית ריאלי של 10% תהיה התוספת למחיר כרטיס נסיעה במיניבוס/קרונית כ- 1.4-1.9 ל"י (במחירי מחצית 1979).

X

1. Найдем среднее значение функции $f(x)$:

$$x_1 = 100, x_2 = 200, x_3 = 300, x_4 = 400, x_5 = 500, x_6 = 600, x_7 = 700, x_8 = 800, x_9 = 900, x_{10} = 1000.$$

$$f_1 = 0,1; f_2 = 0,2; f_3 = 0,3; f_4 = 0,4; f_5 = 0,5; f_6 = 0,6; f_7 = 0,7; f_8 = 0,8; f_9 = 0,9; f_{10} = 1,0.$$

$$n = 1000.$$

Среднее значение функции $f(x)$ найдем по формуле:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i f_i = \frac{1}{1000} (100 \cdot 0,1 + 200 \cdot 0,2 + 300 \cdot 0,3 + 400 \cdot 0,4 + 500 \cdot 0,5 + 600 \cdot 0,6 + 700 \cdot 0,7 + 800 \cdot 0,8 + 900 \cdot 0,9 + 1000 \cdot 1,0) = 550.$$

$$\bar{x} = 550 \text{ — среднее значение.}$$

Среднее значение функции $f(x)$ найдем по формуле:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i f_i = \frac{1}{1000} (100 \cdot 0,1 + 200 \cdot 0,2 + 300 \cdot 0,3 + 400 \cdot 0,4 + 500 \cdot 0,5 + 600 \cdot 0,6 + 700 \cdot 0,7 + 800 \cdot 0,8 + 900 \cdot 0,9 + 1000 \cdot 1,0) = 550.$$

Таким образом, среднее значение функции $f(x)$ равно 550.

Следовательно, среднее значение функции $f(x)$ равно 550.

נספח 2: מרכיב המס בהוצאות משתנות לרכב פרטי

ההוצאות המשתנות לרכב פרטי מורכבות מהסעיפים הבאים: דלק, תקונים וחלפים, צמיגים שמנים וסיכה.

האומדנים של מרכיב המס בטעופים השונים נתקבלו ממשרד התחבורה (במחירי יולי 1979).

המחיר המשוקלל של דלק באוקטן 83 ובאוקטן 94 לצרכן הוא 16.55 ל"י מזה 1.77 ל"י למע"מ, 3.25 ל"י בלו ו- 3.34 ל"י בממוצע לקרן השוואה⁽¹⁾. לפיכך, מהוים המסים על הדלק כ- 50% מהמחיר לצרכן.

לצורך אומדן מרכיב המס בעלויות תקונים וחלפים הונח שהתקונים מהוים 50% מסעיף זה, על תקונים מוטל מע"מ המהווה 10.7% מהמחיר לצרכן. מרכיב המס בחלפים שונה בין חלפים בטיחותיים לבין חלפים אחרים ובממוצע משוקלל נאמד בכ- 31% מהמחיר לצרכן, מרכיב המס בצמיגים כ- 26%, בשמנים וסיכה כ- 11.7%.

בהתאם לכך המסים מהווים כ- 39% מההוצאות המשתנות לתפעול רכב פרטי לק"מ. ההוצאות המשתנות בנכוי מסים של רכב פרטי הן 1.69 ל"י לק"מ.

מרכיב המס בהוצאות המשתנות (מחירי יולי 1979)

הוצאות משתנות ללא מסים (ל"ק/מ)	מסים (ב"ל לק"מ)	הוצאות משתנות (בל"י לק"מ)	סה"כ
1.70	1.11	2.81	
0.92	0.92	1.84	דלק
0.61	0.16	0.77	תקונים וחלפים
0.06	0.02	0.08	צמיגים
0.11	0.01	0.12	שמנים וסיכה

היות ומסים מהווים תשלומי העברה הרי הם אינם נכללים בחשבון החסכון למשק כתוצאה מהנחות תחבורה נפרדת. הערך הנוכחי של החסכון בהוצאות רכב פרטי מבחינת המשק נאמד בכ- 72 מיליון ל"י. וכך מרכיב המס בהוצאה מצמצם את החפרש למשק בין שתי המערכות התחבורתיות מ- 81 מיליון ל"י בערך נוכחי ל- 34 מיליון ל"י.

(1) בהעדר נתון לגבי מרכיב קרן ההשוואה בבנזין אוקטן 83 ביולי 1979 הונח שהוא כ- 3 ל"י. קרן ההשוואה הוא הסכום בו מסבסד הבנזין דלקים אחרים והוא משתנה בהתאם להשתנות המחירים היחסיים של הדלקים בעולם.

Table 1. Summary of results for 1970

Table 1. Summary of results for 1970. The table shows the results of the survey for 1970, which was the first year of the survey. The results are presented in the following table.

Table 1. Summary of results for 1970. The table shows the results of the survey for 1970, which was the first year of the survey. The results are presented in the following table.

Table 1. Summary of results for 1970. The table shows the results of the survey for 1970, which was the first year of the survey. The results are presented in the following table.

Table 1. Summary of results for 1970. The table shows the results of the survey for 1970, which was the first year of the survey. The results are presented in the following table.

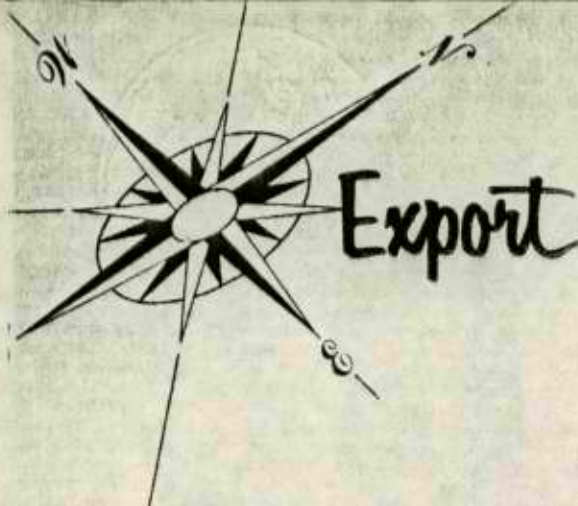
Table 1. Summary of results for 1970. The table shows the results of the survey for 1970, which was the first year of the survey. The results are presented in the following table.

Table 2. Summary of results for 1971

Category	1970	1971	1972
1.0	1.0	1.0	1.0
2.0	2.0	2.0	2.0
3.0	3.0	3.0	3.0
4.0	4.0	4.0	4.0
5.0	5.0	5.0	5.0

Table 2. Summary of results for 1971. The table shows the results of the survey for 1971, which was the second year of the survey. The results are presented in the following table.

Table 2. Summary of results for 1971. The table shows the results of the survey for 1971, which was the second year of the survey. The results are presented in the following table.



Export SALES CORPORATION

1103 ROSS AVENUE • DALLAS, TEXAS 75202 U. S. A. • 742-3802

CABLE ADDRESS "DUCE"

AREA CODE 214

TELEX NO. 730300

January 28, 1980

Mr. Gittit Jakobovits
Economic Consulting & Planning (Y.C.A.) Ltd.
8, Agron Street
Jerusalem

Re: Sunliner

Dear Sir:

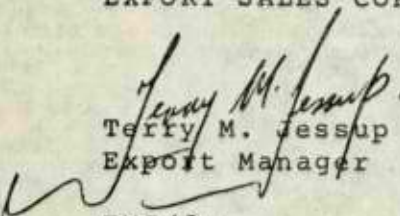
We are happy to supply the following answers to your questions concerning the Sunliner:

1. Estimated miles per U.S. gallon is 10-12 miles.
2. Estimated life span - Depending on maintenance but at least ten (10) years.
3. Rain certain consists of canvas and clear plexiglass with rails both top and bottom. The curtain is on rollers for easy movement.
4. Annual spare parts. We recommend about \$500.00 for overseas operation.

Trusting this is helpful, we assure you of our fullest cooperation.

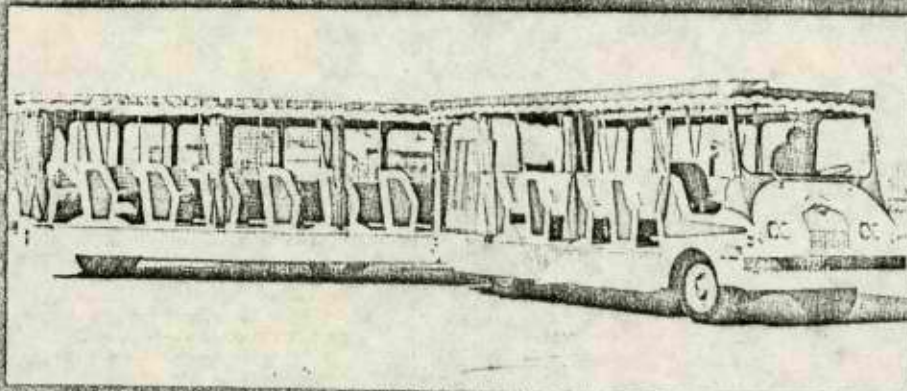
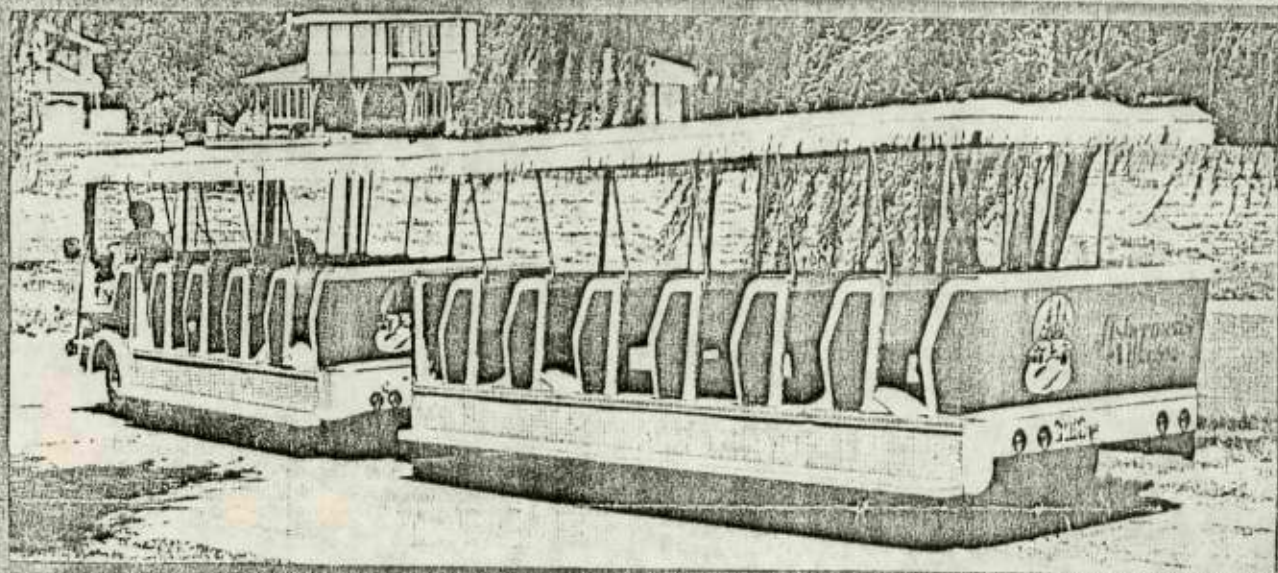
Sincerely yours,

EXPORT SALES CORPORATION


Terry M. Jessup
Export Manager

TMJ/fm

X



Sunliner

- offers the most economical means of transporting small to large groups on tours, university campus, and between parking areas and main gates.
- offers capacity from 21-77 adult passengers by adding up to two trailing coaches.
- offers maximum maneuverability with four wheel drive and four wheel articulated steering.

Chance Manufacturing Co., Inc.

Sales Office, 1103 Ross Ave.

Dallas, TX 75202 (214) 742-3802

Circle Duce Dallas Telex 73-0300

Factory

P.O. Box 12328 Wichita, Kansas 67277 /

(913) 242-7411

Specifications

- Power unit — Jeep four wheel drive
- Brakes — Air/hyd. on all wheels
- Fuel — gasoline, propane optional
- Steering — power, articulated four wheel on trailer units
- Engine — 6-cylinder 137 horsepower
- Transmission — 3-speed automatic
- Suspension — Multileaf spring
- Tire — 9.50 x 16.5 (D) rated
- Passenger Capacity — Power unit / 21 adults
Trailer unit / 28 adults
- Turning Radius — 26 ft. to outside of body
- Principal Dimensions
Overall Length (Power Unit) 18 ft.
Overall Length (Trailer Unit) 18 ft. 6 in.
Overall Height 8 ft.
Overall Width 93 inches



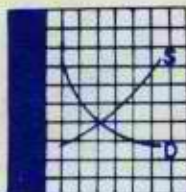
SUNLINER

Power Unit	\$ 28,750.00
Coaches	14,595.00
One Power Unit and One Coach - 55 to 66 Passengers	43,345.00
One Power Unit and Two Coaches - 85 to 102 Passengers	57,940.00
One Power Unit and Three Coaches - 115 to 138 Passengers	72,535.00

OPTIONAL EQUIPMENT: SUNLINER

P.A. Amplifier Installed per Engine	\$ 480.00
Speaker Installed per Coach	145.00
Special Paint - Effects	Price upon request
Propane Fuel System	1,045.00
Wheel Chair Ramp (Power Unit only)	2,175.00
Rain Curtain Kit	1,425.00

ALL MINIBUS EQUIPMENT Price upon request



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

ירושלים, 22.5.1980

לכבוד
מר ד. עובדיה
חב' יהל
באר שבע
א.נ.,

הנדון: מערכת התחבורה במעלה אדומים

רצ"ב טיוטת תזכיר הכולל עקרי הממצאים של בדיקת משמעות
הנהגת מערכת תחבורה צבורית נפרדת במעלה אדומים.

החלק הראשון של התזכיר, המתייחס לבדיקות התחבורתיות
נערך ע"י מר ד. מרגלית יועץ התחבורה.

בכבוד רב

דפנה פלי

עדיפות לתחבורה ציבורית -- מעלה אדומיםתיאור הפרויקט

1.0

מעלה אדומים, יישוב בן כ-5,000 יחידות דיור (כ-19,000 איש), שרוי בשלבים מתקדמים של הקמתו לשולי כביש ירושלים-יריחו, כ-8.5 ק"מ מזרחה לירושלים.

הרעיון התכנוני כולל מסלול מיוחד לתחבורה ציבורית מיוחדת (קרי מיניבוסים או קרנות). מסלול מיוחד זה יעבור בין בניני המגורים, המוסדות והמסחר והוא ישתלב עם השבילים להולכי רגל. הוא יעבור בלב השכונה וישתלב את אוכלוסית העיירה בצורה האופטימאלית. מרחק ההליכה המירבי מהמסלול לבניני היישוב יהיה כ-80 מטרים.

מאידך גיסא, מרחק ההליכה מכביש הטבעת לבניני המגורים יהיה כ-200-400 מ' עם עליות וירידות קשות.

וכן התכנון התחבורתי של הפרויקט מתייחס לצורך לתת עדיפות לתחבורה הציבורית ע"י שרות טוב ונוח, עם תדירות טובה ומרחק הליכה מינימאלי. יחד עם זאת, ניתן יהיה להגיע לכל בנין ולכל מגרש של "בנה ביתך" ברכב פרטי.

הניתוח התחבורתי 2.1

2.0

הניתוח התחבורתי בדק שתי גירסאות עקריות של עדיפות תחבורתית:

- (א) עדיפות לתחבורה ציבורית - כ-65% מהאוכלוסיה יסעו בתחבורה ציבורית.
(ב) עדיפות לרכב פרטי - כ-55% יסעו ברכב פרטי.

הערכות נוספות היו: 55% נוסעים בתחבורה ציבורית; עדיפות לתחבורה ציבורית בתוך היישוב בלבד; גודל יישוב בן 3,000 יחידות דיור (במקום 5,000).

(1) דו"חות מס' 1 ו-2 -- הדרישה התחבורתית והמערכת התחבורתית במעלה אדומים אשר הוכנו ע"י דוד מרגלית הנדסה ותכנון תחבורה, ספטמבר 1978 ופברואר 1979.

(2) דו"ח תחבורתי -- כביש גישה ירושלים-מעלה אדומים, הוכן ע"י דוד מרגלית הנדסה ותכנון תחבורה, דצמבר 1979.

2/...

SECTION 1. -- PURPOSE AND SCOPE

1.1. PURPOSE

The purpose of this document is to define the scope and objectives of the project, and to provide a framework for the development and implementation of the project plan.

The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

1.2. SCOPE

- The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.
- (1) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.
 - (2) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

- (1) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.
- (2) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

- (3) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.
- (4) The project is intended to provide a comprehensive overview of the project's goals, objectives, and deliverables. It will also provide a detailed description of the project's scope, including the project's boundaries, the project's deliverables, and the project's timeline.

מסקנות הניתוח היו:

- אפשר לתת תשובה הולמת לדרישה תחבורתית של 35% מכלל הנוסעים ברכב פרטי ו-65% בתחבורה ציבורית ע"י כביש טבעתי בעל שני נתיבים. עדיפות ציבורית כזאת מחייבת מסלול מיוחד לתחבורה ציבורית, תדירות טובה, מרחק הליכה קצר ונסיעה נוחה וטובה.
- ללא עדיפות לתחבורה ציבורית, יהיה צורך בהרחבת כביש הטבעת בכמחצית אורכו (כ-1,250) לארבעה נתיבים.
- אומנם ספק אם ניתן לשכנע כ-65% מכלל הנוסעים "הבינעירוניים" -- מעלה אדומים-ירושלים -- שיסעו בתחבורה ציבורית. (כ-41% מכלל הנוסעים יגיעו לירושלים ממעלה אדומים בשעת שיא בוקר.) אם שאיפת השיכנוע תוכתר בהצלחה, ניתן יהיה להסתפק בכביש מחבר מעלה אדומים-הר הצופים בעל שני נתיבים במקום כביש בעל ארבעה נתיבים. משימה זו תחייב שרות טוב בתחבורה הציבורית עם תדירות טובה (אוטובוס כל 6-8 דקות), מספר יעדים בתוך ירושלים (המרכז המסחרי, קריות הממשלה, קריות האוניברסיטה, התחנה המרכזית וכו') ונסיעה נוחה (מקום ישיבה לכל נוסע וכו').

ירושלים, ז' בסיון תש"מ

22 במאי 1980

בחינת המשמעות הכלכלית של הנהגת מערכת תחבורה נפרדת

ממצאי בדיקת משמעות הנהגת מערכת תחבורה ציבורית נפרדת במעלה אדומים, מורים כי הנהגת המערכת הנפרדת תהיה כדאית במידה והעדפת התחבורה הציבורית תגרום לכך, שתוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן לירושלים, תהיה בשיעור של כ-20% מכלל הנסיעות הנוצרות בישוב. בהנחה זו, החסכון הנובע מהקטנת השימוש ברכב פרטי, בהוצאות תפעולו והחסכון הנובע מדחית ההשקעה בכביש הגישה לישוב, עולה על תוספת ההוצאה הנובעת מהפעלת מערכת נפרדת.

הבדיקה התבססה על מספר מרכיבים כלהלן:

1. הישוב יקיף כ-5 אלפים משקי בית בסוף העשור.
2. העדפת התחבורה הציבורית לישוב תביא לתוספת נסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן לירושלים בשיעור של כ-20% מכלל הנסיעות הנוצרות בישוב. בהתאם לכך, נאמד שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית בכ-65% מכלל הנסיעות בהשוואה לתחזית התחבורתית המניחה כי 45% מהנסיעות יתבצעו בתחבורה הציבורית במערכת רגילה.
3. עפ"י הבדיקות התחבורתיות במערכת תחבורה רגילה יש צורך בכביש גישה לישוב ברוחב של 4 נתיבים (כביש הר הצופים-מעלה אדומים), כאשר יהיו במעלה אדומים 4 אלפים משקי בית. העדפת התחבורה הציבורית, בהנחה כי כ-65% מהנסיעות יתבצעו ברכב צבורי, תביא לדחית הצורך בהרחבת הכביש משני נתיבים לארבעה, לשלב בו יקיף הישוב 10 אלפים משקי בית.
4. המסלול אשר ישמש לתחבורה הציבורית הנפרדת בתוך הישוב הינו שביל להולכי הרגל אשר נדרשת הכשרתו לרכב חירום, ממילא. לפיכך, תוספת ההשקעה במסלול המיוחד קטנה יחסית. כמו כן, נדרשת הרחבת קטע כביש הטבעת בישוב במידה ולא תופעל תחבורה פנימית נפרדת.

בחינת המשמעות הכספית של הפעלת המערכת הנפרדת במעלה אדומים התבססה על ממצאי הבדיקות התחבורתיות המפורטות לעיל, עלויות ההשקעה והתפעול של אוטובוסים, מיניבוסים וההוצאה המשתנה לתפעול רכב פרטי וכן תוספת ההשקעה בכבישים ובמסלול הפנימי.

ממצאי הבדיקה מפורטים להלן:

1. הערך הנוכחי של עלות ההשקעה והתפעול של המערכת הנפרדת גבוה בכ-45 מיליון ל"י. בהשוואה למערכת תחבורה ציבורית רגילה (במחירי מחצית 1979).
2. המעבר לנסיעות בתחבורה הציבורית בשיעור של כ-20% מהנסיעות יביא לחסכון בהוצאות הפרטים לנסיעה ברכב פרטי הנאמד בכ-120 מיליון ל"י בערך נוכחי (מתיחס להוצאה משתנה בלבד, במחירי מחצית 1979).

3. בהתאם לאומדנים אלה, תביא הפעלת המערכת הנפרדת לחסכון לפרטים של כ-80-90 מיליון ל"י בערך נוכחי. אומדן זה אינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי. גורם זה מקטין כדאיות הנסיעה בתחבורה ציבורית ולפיכך, מקטין החסכון הנאמד לעיל.
 4. הערך הנוכחי של החסכון למשק נאמד בכ-30 מיליון ל"י שכן, מרכיב המס בהוצאה המשתנה לתפעול רכב פרטי נאמד בכ-40% במחצית 1979, וזאת ללא נכוי הערך האלטרנטיבי של זמן הנוסעים הנחסך בנסיעה ברכב פרטי.
 5. עפ"י האומדן יגדל הערך הנוכחי של החסכון בכ-35-40 מיליון ל"י במידה ואמנם תוספת של כ-20% מהנסיעות לירושלים תתבצע ברכב צבורי, זאת כתוצאה מדחית הצורך בהרחבת כביש הגישה לירושב (ממחצית שנות ה-80 למחצית שנות ה-90).
 6. בחינה ראשונית של רגישות הממצאים לגודל הישוב ולפיצול הנסיעות בין רכב פרטי לתחבורה הציבורית מורה כי במידה ומספר המשפחות בישוב יעמוד על כ-3 אלפים (אכלוס השלבים הראשונים בלבד) או שהמעבר לנסיעות בתחבורה הציבורית יהיה כמחצית מהשנוי שנאמד לעיל, כדאיות הפעלת מערכת נפרדת מוטלת בספק. שכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע המקטנת השימוש ברכב פרטי נאמד בכ-15-20 מיליון ל"י, אך אומדן זה אינו מביא בחשבון את הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי המקטין את הכדאיות של המערכת הנפרדת.
 7. למימון תוספת ההשקעה והוצאות תפעול המערכת הנפרדת ע"י תושבי מעלה אדומים נבדקה משמעות העלאת מחיר הנסיעה או מימון ע"י הרשות המקומית באמצעות הגדלת המיסים העירוניים.
- התוספת למחיר הכטיס נאמדת בכ- 1.90 ל"י (במחירי אוגוסט 1979) על מחיר הכרטיס הנהוג בתחבורה הציבורית, אשר עמד על 3.20 ל"י באותה תקופה, תוספת המסים העירוניים נאמדת בכ- 1,650 ל"י למשפחה לשנה, למימון המערכת הנפרדת (זאת בהנחה שהמערכת הנפרדת במעלה אדומים לא תסובסד מעבר לקיים בתחבורה הרגילה, וכי ההיקף המוחלט של הסובסידיה לתחבורה יהיה זהה בשתי המערכות).

X

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the results of the work done during the year.

2. The second part of the report deals with the results of the work done during the year, and the third part deals with the results of the work done during the year.

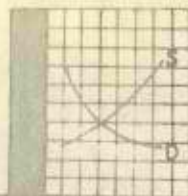
3. The fourth part of the report deals with the results of the work done during the year, and the fifth part deals with the results of the work done during the year.

4. The sixth part of the report deals with the results of the work done during the year, and the seventh part deals with the results of the work done during the year.

5. The eighth part of the report deals with the results of the work done during the year, and the ninth part deals with the results of the work done during the year.

CONCLUSION

The results of the work done during the year are as follows: ...



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD

ירושלים, 18.4.1980

לכבוד
מר ב. דביר
משרד השיכון
ירושלים

א.נ.,

הנדון: מערכת התחבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים

רצ"ב דו"ח המסכם את בחינת משמעות הנהגת התחבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים, ממצאי הבדיקות המפורטות בדו"ח להלן מהווים סיכום של דוחו"ת קודמים שהוגשו באוקטובר 1979 ובמרץ 1980.

מערכת התחבורה הפנימית הנפרדת בישוב תחבט על מסלול מיוחד שיעבור בין איזורי המגורים ועל רכב שינוע בתדירות גבוהה במסלול זה. רמת השירות הגבוהה במערכת כזו, תביא להגדלת שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן בנסיעות אל ומחישוב.

הבדיקה בערכה לגבי משמעות השימוש במיניבוס לנסיעות הפנימיות וכן בחינה ראשונית של משמעות הפעלת קרוניות, המתבססת על נתונים חלקיים בלבד, שנתקבלו מתחברה המיצרת קרוניות באר"ב.

הנתונים התחבורתיים לגבי אינטרנטיביות השימוש בתחבורה הציבורית, היקף הנסיעות, מספר כלי הרכב הנדרש וכד' נתקבלו מיועץ התחבורה בצוות התכנון. ממצאי מחנכי הרגישות לשנוי בהנחות הבסיסיות מעידים על סדרי הגודל של השנוי הצפוי, שכן לא נערכה הצבת נסיעות על מערכת הכבישים בהנחות האלטרנטיביות והנתונים התחבורתיים נגזרו מנתוני המערכת התחבורתית הבסיסית.

הבדיקה נערכה ע"י ד. פלי וג. יעקובוביץ.

בכבוד רב

יגאל כהן

**בחינת כלכליות של משמעות הפעלת מערכת התבורה
ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים**

1. עיקרי הממצאים

1. הבדיקה לחלן גועזה לעמוד על האספקטים הכלכליים של הפעלת מערכת התבורה ציבורית פנימית נפרדת במעלה אדומים.

מערכת התבורה ציבורית נפרדת לישוב, אשר תופעל במסלול מיוחד בין שכונות המגורים העניק לחשבוי הנקוט רמת שירות הגבוהה מזו הניתנת במערכת התבורה רגילה. בהתאם לכך, נשקפה הבדיקה במערכת הרגלי נסיעה המניחה מעבר של נוסעים מנסיעות ברכב פרטי לשימוש בתחבורה הציבורית. הונה כי הפעלת התבורה ציבורית ברמת שירות גבוהה תביא לכך ש-65% מנסיעות הנוצרות ע"י תושבי מעלה אדומים יתבצעו בתחבורה ציבורית (וכ-35% ברכב פרטי) בהשוואה לכ-45% שייזקקו לרכב ציבורי במערכת רגילה.

2. בחינת עלות החשקעה במערכת הנפרדת מורה כי החשקעה ברכב (מיניבוס/קרוניות) ובחידושו במשך תקופת ההפעלה תפתכט בערך נוכחי בכ-27-29 מיליון ל"י בהשוואה לכ-17 מיליון ל"י בערך נוכחי במערכת התבורה ציבורית רגילה (במחירי מחצית 1979).

3. הערך הנוכחי של הוצאות התפעול של המערכת הנפרדת גבוה בכ-23-32 מיליון ₪ בהשוואה למערכת הרגילה. עפ"י אומדן ראשוני מתבסס על נתונים חלקיים מהחברה הנוצרת קרוניות עשויות הוצאות תפעול קרוניות לחיות נמוכות במידת מה מעלויות תפעול מיניבוס, כתוצאה מתחטכון בכח אדם בתפעול רכבה בשעות השיא. עם זאת החשקעה בכלי רכב דומה בהשוואה בין מיניבוס לקרוניות.

4. המעבר לנסיעות בתחבורה ציבורית יביא לחסכון בהוצאות תפריטים לנסיעה ברכב פרטי. הערך הנוכחי של החסכון בהוצאות נסיעה ברכב פרטי נאמד בכ-120 מיליון ל"י, (במחירי מחצית 1979) ומתיחס להוצאה משתנה בלבד שכן הונה כי קיום מערכת התבורה ציבורית נפרדת כמעט ולא ישפיע על ההחלטה לרכישת רכב פרטי.

5. בהתאם לאומדנים אלה, תביא תפעלת המערכת הנפרדת לחסכון לפרטים של כ-80-90 מיליון ל"י בערך נוכחי. אומדן זה אינו כולל אומדן הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי. גורם זה מקטין כדאיות על הנסיעה בתחבורה ציבורית ולפיכך, מקטין החסכון הנאמד לעיל.

6. מרכיב המס בהוצאה המשתנה להפעול רכב פרטי מגיע לכ- 40%. לפיכך, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהקטנת הנסיעות ברכב פרטי, קטן בכ- 47 מיליון ל"י, בהשוואה לחסכון הפרטים שכן המסים אינם מתווים הוצאה למשק (כי אם תשלומי העברה). לכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק מגיע לכ- 40-50 מיליון ל"י וזאת ללא נכול הערך האלטרנטיבי של זמן הנוסעים הנחסך בנסיעה ברכב פרטי. 20% מכלל הנסיעות הנוסעים ברכב פרטי.

7. עפ"י חבדיקות התחבורתיות במידה ולא תהיה העדפה של התחבורה הציבורית, יהיה צורך בהרחבת כביש הגישה לישוב (כביש תר הצופים-מעלה אדומים) בשני נתיבים נוספים, כאשר יקיף הישוב כ- 4 אלפים משקי בית. העדפה של התחבורה הציבורית שמשמעותה כי 65% מהנסיעות יתבצעו ברכב צבורי, תביא לדחית הצורך בהרחבת הכביש לשלב בו ימנה הישוב כ- 10 אלפים משקי בית. הערך הנוכחי של הקדמת החשקעה ב- 7-10 שנים (ממחצית שנות ה-90 למחצית שנות ה-80) נאמד בכ- 40-35 מיליון ל"י (במחירי אוגוסט 1979). היינו, בהנחות אלה גדל הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהעדפת התחבורה הציבורית לכ- 80-70 מיליון 6.

8. למימון תוספת החשקעה והוצאות הפעול המערכת הנפרדת ע"י תושבי מעלה אדומים נבדקה משמעות העלות מחיר הנסיעה או מימון ע"י הרשות המקומית באמצעות הגדלת המיסים העירוניים.

בהנחה כי יופעלו מיניבוסים לתחבורה הנפרדת נאמדה תוספת למחיר הכרטיס בכ- 1.90 ל"י (במחירי אוגוסט 1979) במידה ויופעלו קרוניות נאמדה תוספת בכ- 1.40 ל"י לנסיעה. תוספת זו הינה מעבר למחיר הנסיעה הנהוג בתחבורה הציבורית אשר עמד על 3.20 ל"י במחצית 1979 (זאת בהנחה שהמערכת הנפרדת במעלה אדומים לא תסופד מעבר לסבסוד הקיים בתחבורה הרגילה, וכי התיקף המוחלט של הסובסידיה לתחבורה יהיה זהה בשתי המערכות).

במידה ותישמש במערכת התחבורה הציבורית יהיה חפשי מתשלום נוסף על הנהוג במערכת התחבורה רגילה ומימון החשקעה והפעול המערכת יעשה באמצעות מיסים עירוניים, נאמדה תוספת המיסים העירוניים בכ- 1,650 ל"י למשפחה לשנה בהנחה כי יופעלו מיניבוסים, ובכ- 1,200 ל"י למשפחה בהנחה כי יופעלו קרוניות.

9. בחינה ראשונית של רגישות הממצאים לגודל הישוב התייחס לישוב הכולל כ- 3 אלפים משפחות היינו, איכלוס איזורים A ו-B. בהנחות נאיביות לגבי החשקעה על המערכת התחבורתית חזוי כי הערך הנוכחי של החסכון למשק יקטן לכ- 20 מיליון ל"י בישוב המקיף כ- 3 אלפים משקי בית בהשוואה לכ- 35 מיליון ל"י בישוב הכולל 5 אלפים משפחות.

X

10. בחינת רגישות הממצאים לפיצול הנסיעות בין רכב פרטי לרכב ציבורי מעלה כי במידה והמעבר לנסיעות ברכב ציבורי יהיה כמחצית מחשבוני שנאמד בבחינה הראשונה צפוי הערך הנוכחי של החסכון למשק להסתכם בכ- 15-20 מיליון ל"י, בתשואה לכ- 35 מיליון ל"י בהנחה כי תוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית תסתכם בכ- 20% מכלל הנסיעות הנוצרות בישוב.

11. עפ"י הממצאים המפורטים לעיל עולה כי הנחגת מערכת התחבורה נפרדת במעלה-אדומים תהיה כדאית במידה והעדפת התחבורה הציבורית תגרום לכך, שתוספת הנסיעות בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן לירושלים, תהיה בשיעור של כ- 20% מכלל הנסיעות הנוצרות בישוב. בהנחה זו, החסכון הנובע מהקטנת מידת השימוש ברכב פרטי, בהוצאות תפעולו ובחסכון הנובע מדיחית התשקעה בכביש הגישה, עולה על תוספת ההוצאה הנובעת מתפעלת מערכת נפרדת.

במידה ומספר המשפחות בישוב יעמוד על כ- 3 אלפים (אכלוס השלבים הראשונים בלבד) או שהמעבר לנסיעות בתחבורה הציבורית יהיה כמחצית מחשבוני שנאמד לעיל, כדאיות הפעלת מערכת נפרדה מוטלת הספק. שכן, הערך הנוכחי של החסכון למשק הנובע מהקטנת השימוש ברכב פרטי נאמד בכ- 15-20 מיליון ל"י, אך אומדן זה אינו מביא בחשבון את הערך האלטרנטיבי של הזמן הנחסך בנסיעה ברכב פרטי המקטין את חדאיות של המערכת הנפרדת.

X

מכתב
ל כראיות
הד
ל שוק



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ

ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

ירושלים

לכבוד
מר ב. דביר
משרד השיכון
ירושלים
א.נ.

הנדון: מערכת התחבורה ציבורית פנימית נפרדת
במעלה אדומים

רצ"ב דו"ח המסכם את בחינת משמעות הנהגת תחבורה ציבורית פנימית
נפרדת במעלה אדומים, ממציא הבדיקות המפורטות בדו"ח להלן מהותיים
סיכום של דוחות קודמים שהוגשו באוקטובר 1979 ובמרץ 1980.

מערכת התחבורה הפנימית הנפרדת ביישוב תתבסס על מסלול מיוחד
שיעבור בין איזורי המגורים ועל רכב שינוע בתדירות גבוהה במסלול
זה. רמת השירות הגבוהה במערכת כזו, תביא להגדלת שיעור הנכסיות
בתחבורה הציבורית הן בתוך הישוב והן בנסיעות אל ומהישוב.

הבדיקה נערכה לגבי משמעות השימוש במיניבוס לנסיעות הפנימיות
וכן בחינה ראשונית של משמעות הפעלת קרונות, המתבססת על נתונים
הלוקים בלבד, שנתקבלו מהחברה המיצרת קרונות בארה"ב.

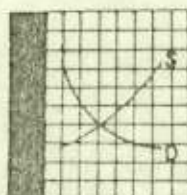
הנתונים התחבורתיים לגבי אינטרנסיביות השימוש בתחבורה
הציבורית, היקף הנסיעות, מספר כלי הרכב הנדרש וכד' נתקבלו
מיועץ התחבורה בצוות התכנון. ממציא מבחני הרגישות לשנוי בהנחות
הבסיסיות מעידים על סדרי הגודל של השנוי הצפוי, שכן לא נערכה
הצבת נסיעות על מערכת הכבישים בהנחות האלטרנסיביות והנתונים
התחבורתיים נגזרו מנתוני המערכת התחבורתית הבסיסית.

הבדיקה נערכה ע"י ד. פלי וג. יעקובוביץ.

בכבוד רב

יגאל כהן

תכניות אב
הערכות כדאיות
פרוגרמות
הערכות שוק



תכנון ויעוץ כלכלי (י.כ.א.) בע"מ
ECONOMIC CONSULTING & PLANNING (Y.C.A.) LTD.

ירושלים, 22.5.1980

לכבוד
מר י' עובדיה
חב' יהל
באר שבע
א.כ.א.

הנדון: מערכת התחבורה במעלה אדומים

רצ"ב טיוטת תזכיר הכולל עקרי הממצאים של בדיקת משמעות
הנהגת מערכת תחבורה צבורית נפרדת במעלה אדומים.

החלק הראשון של התזכיר, המתייחס לבדיקות התחבורתיות
נערך ע"י מר ד. מרגלית יועץ התחבורה.

בכבוד רב

דפנה פלי

יהל

נהול, תאום ופקוח בע"מ
בארשבע, רח' רמב"ם 20, טל. 78502, ת.ד. 7001

233 מס' 1

הפרויקט

מעלה אדומים

בארשבע 20.5.80

דף מס'

ושא: החבורה צבורית.

קיים ב: משרד מר.ס. כהן

בתאריך 13.5.80

ד. הלי - משרד כלכלי.
ד. עובדית - מנהל פרויקט.

ב ח י ס: ג.א.ט. כהן - מנהל מחוז י-ם.
ל. קוקש - ס/מנהל המח' הטכנית.
ב. דביר - מנהל יח' פרוגרמות.
ג. הוכפלד - ראש צוות הקמה.
צ. אפרתי - יח' פרוגרמות.
א. זילבר - מהנדס כבישים מחוזי.
ד. טיגליה - יועץ ותחבורה.
ר. ולדן - תכנון אתר.
א. האוסמן - תכנון נוף ופתוח.

ה ח ל ט ה

הסעיף

לסיסול

שם

תאריך

כללי

מסמכים

טכנים

ועדת הגוי בישיבתה כיום 28.9.78 החליטה לעבור על האופציה של החבורה צבורית נכרד עמ"י המלצת צוות התכנון. כמו כן החליטה הועדה כי תערך בדיקה כלכלית של הציטה המוצעת. המשרד הכלכלי בדק הנושא ונמסר דוח מסכם.

גב' דפנה פלי הציגה שממצאים שהתבססו על ההנחיות הבאות:

א. שמוש בתחבורה צבורית רגילה תחייב ה שירות נוספות בסלילת מסלול שני בחלק מכביש הטבעת ובצוע מפרצים לתחנות אוטובוסים.

ב. שמוש בתחבורה צבורית נפרדת לא תחייב השקעות נוספות בחטחית אלא ברכישת קרונות בלבד.

ג. שמוש בתחבורה צבורית נפרדת יגרור לפצול בטיקוח של 65% בתחבורה צבורית ו- 35% בתחבורה פרטית. (פצול כזה נראה אפשרי מאחר שטיב הטרות במקרה הנידון הוא טוב יותר ולפיכך ייתכנו בו יותר הונכים).

בהתחשב בהנחיות הנ"ל נמצא כי שמוש בתחבורה צבורית נפרדת הוא כלכלי יותר. כמו כן צוין כי פצול של 55% ו- 45% מראה שאין עדיין בין האפשרויות.

א. לאור הממצאים הנ"ל הוחלט להמליץ בפני ועדת הגוי לאמץ השמוש בתחבורה צבורית נפרדת.

ב. יוכן הזכיר שישלח לטנכ"ל ולמר שטנר ממשרד האוצר בו תפורט הציטה והטיקולים שהביאו להמלצת הסחור

עובדית

תמוצה לנוכחים ו'

ועדת יו"ת הבאה:

ר ט ס:

דיון מס' 233

הפרויקט

מעלה אדומים

בארשבע 20.5.80

דף מס' _____

הנושא: החבורה צבורית.

התקיים ב: משרד מר ש. כהן

בתאריך 13.5.80

ד. חלי - משרד כלכלי.
ד. עובדיה - מנהל פרויקט.

- נוכחים: ג.א. ש. כהן - מנהל מחוז י-ם
ל. קוקש - ס/מנהל המח' הטכנית.
ב. דביר - מנהל יח' פרוגרמות.
ג. הוכפלד - ראש צוות הקמה.
צ. אפרתי - יח' פרוגרמות
א. זילבר - מהנדס כבישים מחוזי
ד. מרגלית - יועץ תחבורה.
ר. ולדן - חכנון אתר.
א. האוסמן - חכנון נוף ופתוח

מס' סדר	הסעיף	ה ח ל ט ה	לסיפול	
			תאריך	שם
1.	כללי	ועדת הגוי בישיבתה מיום 28.9.78 החליטה לשכור על האופציה של תחבורה צבורית נפרד עם"י המלצת צוות התכנון. כמו כן החליטה הועדה כי תערך בדיקה כלכלית של הציטה המוצעת. המשרד הכלכלי בדק הנושא ונמסר דוח מסכם.		
2.	ממצאים	גב' דפנה פלי הציגה ממצאים שהתבססו על ההנחיות הבאות: א. שמוש בתחבורה צבורית רגילה תחייב השקעות נוספות בסלילת מסלול שני בחלק מכביש הטבעת ובצוע מפרצים לתחנות אוטובוסים. ב. שמוש בתחבורה צבורית נפרדת לא תחייב השקעות נוספות בתשתית אלא ברכישת הקרונות בלבד. ג. שמוש בתחבורה צבורית נפרדת יגרום לפצול נסיעות של 65% בתחבורה צבורית ו- 35% בתחבורה פרטית. (פצול כזה גראה אפשרי מאחר שטיב השרות במקרה הנידון הוא טוב יותר ולפיכך ישתמשו בו יותר חושבים). בהתחשב בהנחיות הנ"ל נמצא כי שמוש בתחבורה צבורית נפרדת הוא כלכלי יותר. כמו כן צוין כי פצול של 55% ו- 45% מראה שאין עדיפות בין האפשרויות.		
3.	מכוס	א. לאור הממצאים הנ"ל הוחלט להמליץ בפני ועדת הגוי לאמץ השמוש בתחבורה צבורית נפרדת. ב. יוכן תזכיר שישלח למנכ"ל ולמר שסנר ממשרד האוצר בו תפורט הציטה והשיקולים שהביאו להמלצת המחוז		עובדיה

מועד הישיבה הבאה:

תמונה לנוכחים ו'

רשם: