

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פרק א' - דגשים מרכזיים בהצעת התקציב

עיקרי התקציב

1. התקציב ברוטו המיועד לתחומי התחבורה השונים לשנים 2009 ו- 2010 מסתכם בכ- 11,858 מיליוני ש"ח ו- 11,564 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה ברוטו, מתוכם כ- 11,678 מיליוני ש"ח ו- 11,384 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, 180 מיליוני ש"ח ו- 180 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה וכ- 4,863 מיליוני ש"ח וכ- 6,314 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב (ללא תקציב ההרשאה להתחייב של חברת רכבת ישראל).
2. התקציב הרגיל של משרד התחבורה לשנים 2009 ו- 2010 מסתכם בכ- 410 מיליוני ש"ח וכ- 403 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו וכ- 85 מיליוני ש"ח וכ- 85 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה.
3. סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה לשנים 2009 ו- 2010 (לא כולל תקציב הפיתוח של רכבת ישראל) מסתכם בכ- 6,638 מיליוני ש"ח וכ- 6,690 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, 60 מיליוני ש"ח ו- 60 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה, ובכ- 4,530 מיליוני ש"ח וכ- 4,530 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב, ולהלן עיקריו:

תקציב פיתוח כבישים עירוניים לשנים 2009 ו- 2010 (ללא תקציבי הפיתוח המשלימים ברשויות המקומיות ובתקציב משרדי ממשלה אחרים) מסתכם בכ- 1,010 מיליוני ש"ח ו- 1,000 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה (לא כולל את תקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים), 46.5 מיליוני ש"ח וכ- 60 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה ובכ- 1,696 מיליוני ש"ח וכ- 1,205 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.
- תקציב פיתוח תחבורה ציבורית והסעת המונים לשנים 2009 ו- 2010 מסתכם בכ- 1,341 מיליוני ש"ח ו- 1,258 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה, בכ- 712 מיליוני ש"ח וכ- 1,200 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב וב- 13.5 מיליוני ש"ח בשנת 2009 בהוצאה מותנית בהכנסה.
- תקציב פיתוח כבישים בין-עירוניים שיבוצעו באמצעות החברה הלאומית לדרכים (מע"צ החדשה) לשנים 2009 ו- 2010 (תקציב הכולל תכנון, פיתוח, אחזקה, בטיחות, בקרה ומחקר ופיתוח) מסתכם בכ- 3,780 מיליוני ש"ח וכ- 3,880 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה ובכ- 2,036 מיליוני ש"ח וכ- 2,016 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב. תקציב הפיתוח של חברת כביש חוצה ישראל לשנים 2009 ו- 2010 מסתכם בכ- 176 מיליוני ש"ח ו- 76 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה ובכ- 50 מיליוני ש"ח וכ- 53 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.
4. תקציב הפיתוח של חברת רכבת ישראל לשנים 2009 ו- 2010 מסתכם בכ- 2,103 מיליוני ש"ח וכ-

1,635 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו ובכ- 14,922 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב בשנת 2009. ההרשאה להתחייב נובעת מחתימה על הסכם הפיתוח עם חברת הרכבת וממחיקת התחייבויות קודמות וחתימתם מחדש במסגרת עדכון תכנית הפיתוח.

5. תקציב התמיכות בתחבורה מסתכם בשנים 2009 ו- 2010 בכ- 2,527 מיליוני ש"ח וכ- 2,655 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו ובכ- 35 מיליוני ש"ח ו- 35 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה, מתוכם כ- 2,214 מיליוני ש"ח ו- 2,372 מיליוני ש"ח בהתאמה לתמיכה בתחבורה הציבורית וכ- 240 מיליוני ש"ח וכ- 240 מיליוני ש"ח בהתאמה לתמיכה ברכבת.

פיתוח תשתיות תחבורה

בשנים 2009 – 2010 ימשיך המשרד לפעול ליישום תוכניות הפיתוח הרב שנתיות. להשקעה בתשתית נודעת השפעה על שיעור הצמיחה ארוך הטווח של המשק. הגברת היקף ההשקעות בתשתית היא אמצעי מרכזי של המדיניות הכלכלית. השקעות בתשתית נועדו ליצור תשתית מודרנית ויעילה, ועל ידי כך לסייע בהסרת חסמים, המקשים על ההתפתחות המשקית ולאפשר צמיחה של המגזר העסקי. בנוסף נועדה ההשקעה בפיתוח התחבורה להביא לתשתית סלחנית ובטוחה יותר לנהגים.

במסגרת התוכנית לטיפול במשבר הכלכלי הוחלט בשנת 2008 על תוכנית ההאצה במשק שבמסגרתה נכללה השקעה ממשלתית מוגברת בתשתיות ציבוריות. מטרת התוכנית הינה הגברת הפעילות והצמיחה במשק ויצירת מקומות עבודה נוספים וזאת כבר בטווח הזמן הקצר. במסגרת תוכנית ההאצה נכללו פרויקטים שהינם זמינים לביצוע בטווח השנים 2009-2010 והינם בעלי תשואה כלכלית ארוכת טווח למשק. בתחום התחבורה נכללו השקעות בפרויקטים חדשים בהיקף של למעלה מ- 5 מיליארד ש"ח בכבישים בין עירוניים, כבישים עירוניים, תחבורה ציבורית ותשתית מסילתית. כמו כן, תוקצבה כבר בשנת 2008 הרשאה להתחייב לביצוע פרויקטים שתוכננו במסגרת הצעת התקציב לשנת 2009 וזאת בהיקף של למעלה מ- 3 מיליארד ש"ח. היקף ההשקעה הנוספת בתשתיות בשנים אלו ייצר כ- 10,000 מקומות עבודה לכשלוש שנים בממוצע.

בדיקות כדאיות כלכלית לפרויקטי תחבורה

כדי להשיא את התשואה על ההשקעה בתשתית התחבורה, יש לבחון את תרומתם של הפרויקטים השונים לפעילות הכלכלית במשק. תרומתם של הפרויקטים באה לידי ביטוי באופנים רבים לרבות: שיפור בזמני הנסיעה, צמצום עלויות התפעול של כלי הרכב, הגברת הבטיחות בדרכים וההשפעה החיובית על הביקוש לתחבורה ציבורית, זאת תוך פגיעה מינימאלית באיכות הסביבה. על מנת ליצור סדר עדיפויות נכון ותכנון יעיל של קידום פרויקטים להשקעה בתשתיות התחבורה השונות (כבישים עירוניים, כבישים בין-עירוניים, תשתית תחבורה ציבורית, ותשתית רכבת) נדרשת מערכת אחידה של מדדים ושיטות להערכה הכלכלית של פרויקטי התחבורה.

נוהל פר"ת

נוהל פר"ת (פרויקטי תחבורה) הינו נוהל לבדיקת כדאיותם הכלכלית למשק של פרויקטי תחבורה והוא מרכז את כלל ההנחיות לעריכת בדיקות כדאיות כלכליות. לפי הנחיית משרדי האוצר והתחבורה יש לערוך בדיקת כדאיות כלכלית לכל פרויקט פיתוח שעלותו הכוללת עולה על 3 מיליוני ש"ח. עריכת בדיקת הכדאיות הכלכלית מהווה תנאי הכרחי לאישור היציאה לביצוע הפרויקט. במאי שנת 2006 הופץ ע"י משרד התחבורה ומשרד האוצר נוהל מעודכן לבדיקת כדאיות של פרויקטי תחבורה. הנוהל הינו גרסה חדשה ומשופרת של נוהל פר"ת משנת 1996 ותוצר מחקרי רב היקף שבו שותפו רבים מתחום התכנון והביצוע. צוות המחקר כלל חברות ויועצים בתחומי תחבורה וכלכלת תחבורה ואנשי אקדמיה והוא נערך בשותפות של משרד התחבורה, משרד האוצר והמשרד לאיכות הסביבה. גרסת שנת 2006 מכילה את חלקו הארי של עדכון הנוהל משנת 1996 והיא כוללת שיפורים, עדכונים ותוספות בחזית רחבה של נושאים בבדיקת הכדאיות. במהלך השנים: 2008/09 בוצעו ומבוצעות מספר עבודות לעדכון ושיפור הנוהל בתחומים: סביבה, ערכי קרקע, פיתוח אורבני, אזורי וכלכלי עדכון עלויות תפעול כלי רכב ועוד. תוספות ועדכונים לנוהל יפורסמו במהלך שנת 2010 ולקראת סוף שנת 2010 עתידה להתפרסם גרסה מלאה ומעודכנת של הנוהל.

המטרה העיקרית של ההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית היא לצמצם את הגודש בדרכים, להגדיל את הנגישות למוקדי פעילות לכלל האוכלוסייה, לתמוך בצמיחה הכלכלית של המשק ע"י שיפור הזמינות של גורמי הייצור העומדים לרשותו, להגביר את הנגישות של אזורי הפריפריה ולשפר את הבטיחות בדרכים. הפרויקטים המועמדים לביצוע במסגרת תקציב הפיתוח של משרד התחבורה, נבחנים בהתאם למידת תרומתם להשגת מטרות אלו.

להלן הנושאים המרכזיים בתחום פיתוח תחבורה לשנים 2009-2010 :

כבישים עירוניים

סך תקציב הכבישים העירוניים של משרד התחבורה לשנים 2009 ו-2010 מסתכם ב- 1,010 מיליוני ש"ח וכ- 1,000 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה, 46.5 מיליוני ש"ח ו- 60 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה, ובכ- 1,696 מיליוני ש"ח וכ- 1,205 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב כאשר מרבית התקציב האמור מיועד להשתתפות בהשקעה בפיתוח עורקים עירוניים ראשיים.

להלן הפרויקטים העיקריים בתחום הכבישים העירוניים בשנים 2009-2010 :

שם הפרויקט	הוצאה מוערכת בשנת 2009 (מיליוני ש"ח)	הוצאה מוערכת בשנת 2010 (מיליוני ש"ח)
פרויקט פיתוח באזור ירושלים והדרום	115	130
פרויקט פיתוח מטרופולין תל אביב	330	240
פרויקט פיתוח במטרופולין חיפה והצפון	250	260
פרויקטים המיעוטים במגזרי	105	68
בטיחות (כולל השתתפות הרשות לבטיחות)*	170	162
תכנון וביצוע הפרדות מפלסיות (כביש - מסילה)	55	165
תכנון, ניהול, בקרה ודורבה	155	137
סה"כ (כולל השתתפות הרשות לבטיחות)	1,180	1,162

* עיקר השקעות משרד התחבורה בתחום הבטיחות בדרכים העירוניות ממומנים על ידי הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (הוצאה בהיקף של 170 מיליוני ש"ח ו- 162 מיליוני ש"ח בשנים 2009 ו-2010 בהתאמה).

תחבורה ציבורית

סך תקציב התחבורה הציבורית והסעת המונים לשנים 2009-2010 מסתכם בכ- 1,341 מיליוני ש"ח וכ- 1,257 מיליוני ש"ח בהתאמה, בהוצאה נטו וכ- 712 מיליוני ש"ח וכ- 1,218 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב, בהתאמה.

התקציב מיועד בעיקרו לתכנון מערכות להסעת המונים באזורים שונים בארץ ולהקמת מערכות הסעת המונים בירושלים, במטרופולין תל-אביב ובמטרופולין חיפה.

במטרופולין תל אביב מושלמות עבודות העתקת התשתיות והפינויים לקו הרכבת הקלה הראשון, מבוצע קידום זמינות ותכנון מפורט למערכת BRT בכפר סבא, הרצליה ורעננה ומקודם תכנון של קו שני במסגרת הרכבת הקלה כמו גם מערכות BRT נוספות. במסגרת תוכנית ההאצה **תוקצב פינוי תשתיות לקו BRT השרון**. בירושלים מושלמות אבני דרך 6 ו 7 במסגרת מענק ההקמה ומקדמות להארכות המסלול בקו הרכבת הקלה. בחיפה יימשכו בשנים 2009-2010 עבודות להקמת מערכת הסעת המונים המבוססת על אוטובוסים מרובי קיבולת. מערכת זו מתוכננת להפעלה בשנת 2011. במסגרת תוכנית ההאצה תוקצב שלב ב' בפרויקט המטרופוליט הכולל קו נוסף במערכת ותוקצבה הקמתו של רכבל לתחבורה ציבורית מצומת הצ'ק פוסט לטכניון ולאוניברסיטת חיפה. במקביל החל בשנת 2008 תכנון מערכות הסעת המונים בבאר שבע, ובנתניה, וכן תכנון מערכות הסעת המונים שיחברו את נצרת וחיפה ואת עכו וכרמיאל.

בנוסף מיועד התקציב האמור לשמש לפיתוח נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית, הקמתן של מערכות בקרה, אכיפה, ניהול ותכנון תחבורה ציבורית במסגרת המגמה לשיפור איכות הנסיעה בתחבורה הציבורית באוטובוסים ועידוד השימוש בה. דוגמאות לפעולות אלו הן התכנון לפריסה חדשה של התחבורה הציבורית בגוש דן, הקמת מרכזי בקרה למתן העדפה לתחבורה ציבורית וקידום כרטוס משותף ומרכזי מידע לציבור.

כביש חוצה ישראל

הצעת התקציב לשנים 2009 ו-2010 מקצה סכום של 176 מיליוני ש"ח ו- 76 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה לחברת כביש חוצה ישראל שיעיקרו מיועד להשלמת העבודות בקטע 18 המבוצעות באמצעות המדינה (רובו של קטע זה נסלל בימים אלו ע"י זכיין פרטי), פיקוח על הזכיין, תשלום עבור הפקעת הקרקעות בחלק המרכזי של הכביש וכן מימון פעילות החברה.

כבישים בין-עירוניים

סך תקציב הכבישים הבין-עירוניים לשנים 2009 ו-2010 באחריות החברה הלאומית לדרכים מסתכם בכ- 3,780 מיליוני ש"ח וכ- 3,880 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה ובכ- 2,036 מיליוני ש"ח וכ- 2,015 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב. התקציב מיועד לתכנון, פיתוח, בטיחות ואחזקה של רשת הדרכים הבין-עירונית באמצעות החברה הלאומית לדרכים. תקציב זה הנו נגזרת של התוכנית הרב שנתית שאישרה הממשלה בדצמבר 2005 לביצוע באמצעות החברה הלאומית לדרכים לשנים 2006-2010.

במסגרת תוכנית ההאצה להשקעה בתשתיות, גובשה בשיתוף משרד התחבורה רשימת פרויקטים הזמינים לביצוע מיידי ובעלי תועלת למשק הלאומי. התוכנית הקצתה משאבים ניכרים לתחום התחבורה בכלל ולהשקעה ברשת הכבישים הבין-עירונית בפרט. פרויקטי הכבישים הבין-עירוניים שביצועם החל במסגרת התוכנית הינם:

1. כביש עוקף קריות בהיקף כולל של 1,800 מיליוני ש"ח.
2. מחלוף הצמתים סומך והמוביל ושדרוג כביש 79 ביניהם בהיקף כולל של 1,183 מיליוני ש"ח.
3. מחלוף הצמתים גת רימון ושעריה ושדרוג כביש 471 ביניהם בהיקף כולל של 400 מיליוני ש"ח.
4. תוספת לעבודות האחזקה של רשת הכבישים הבין-עירונית בהיקף של 300 מיליוני ש"ח.
5. שדרוג כביש 1 בין מישור אדומים והשומרוני הטוב וכן בין מחלף הזיתים ומחלף קוקה קולה בהיקף כולל של 280 מיליוני ש"ח.
6. תוכנית לאחזקת "כבישים ללא אבא" בייחוד בתחומי הפריפריה המהווה תוספת של 300 מיליוני ש"ח ומעמיד את תקציב התוכנית על סך של 500 מיליון ש"ח.
7. קידום זמינות לפרויקט מחלף דרור ופרויקט מחלף כנות בהיקף כולל של 110 מיליוני ש"ח.
8. שדרוג כביש 40 בין צומת אוהלים לצומת הנגב בהיקף כולל של כ- 320 מיליוני ש"ח.

באמצעות החברה הלאומית לדרכים מקודמים פרויקטים בכל חלקי הארץ בהתאם לתוכנית הרב-שנתית כאמור. בשנים 2009 ו-2010 מתמקדת החברה בפרויקטים המפורטים להלן:

הפרויקטים העיקריים באזור המרכז: ביצוע מחלף רעננה צפון, השלמת ביצוע סוללת פולג ורמפת פולג, השלמת הפרדה מפלסית גבירול בסמוך לעיר רחובות, ביצוע מחלף חולון מזרח, כביש הרוחב מס' 531 (החברה ביצעה את הקטע המזרחי ומקדמת את זמינותו של הקטע המערבי, המבוצע באמצעות הסקטור הפרטי), שדרוג כביש 471, שדרוג כביש 1 בין מישור אדומים והשומרוני הטוב.

הפרויקטים העיקריים באזור חיפה והצפון: כביש עוקף קריות, המשך הרחבת כביש מס' 90 מצומת מחניים עד לקריית שמונה, שדרוג כביש 77 בין צומת ישי לצומת המוביל, שדרוג כביש 79 והקמת מחלף סומך ומחלף המוביל, כביש 70 בין עין תות ליקנעם ושדרוג כביש 4 בקטע שבין צומת בנימינה לצומת פרדיס.

הפרויקטים העיקריים באזור הדרום: השלמת הקמת מחלף עד הלום כולל ביצוע הפרדה מפלסית בין כביש למסילה, השלמת ביצוע שלב ג' (הפרדה מפלסית) של מחלף אשדוד, ביצוע הפרדה מפלסית בכביש 3 בקטע צומת ראם - צומת נחשון, ביצוע שדרוג כביש 40 עוקף באר שבע כולל שדרוג כביש 40 עד צומת הנגב והקמת כביש 358 שקף-שומריה.

בנוסף מקודמים הנושאים הבאים:

1. תכנון, קידום זמינות והפקעות של פרויקטים עתידיים.
2. פיתוח כבישים במגזרי המיעוטים בהתאם להחלטות הממשלה בנושא.

3 . פיתוח מערכת בקרת תנועה ותפעולה.

4 . מחקר ופיתוח.

5 . פרויקטים בטיחותיים כגון: הסדרת עקומות ושיפור קטעים מבחינה בטיחותית, טיפול בצמתים, הוספת אביזרי בטיחות, מעקות ועוד.

תקציב תכנית החומש כולל כאמור גם תקציב לאחזקת הכבישים הבין-עירוניים. אחזקת הכבישים תורמת לחיסכון בזמן הנוסעים ובעלויות תפעול כלי הרכב של המשתמשים וכן להפחתה במספרן של תאונות הדרכים. הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן ריבוד ושיקום המיסעה, אחזקת גשרים ומחלפים, אחזקת אמצעי תאורה ותמרורים ותחזוקה שוטפת של רשת הכבישים.

תוכנית לאומית לקידום הפריפריה

במסגרת התוכנית הכלכלית החליטה הממשלה ביום 24.8.08 לקדם תוכנית לאומית לקידום הפריפריה. החלטת הממשלה הנוגעת במרבית תחומי המשק כוללת גם תוכנית לקידום הפריפריה באמצעות שיפור מערך התחבורה באזורים אלו. בשנים 2009-2010 יפעל משרד התחבורה לקידום הפרויקטים המפורטים להלן בהתאם להחלטות הממשלה:

1 . קידום באמצעות החברה הלאומית לדרכים של הפרויקטים כדלקמן:

א. שדרוג כביש 31 לכביש דו מסלולי בקטע להבים-ערד באופן שביצועו של הפרויקט יחל לא יאוחר משנת 2010.

ב. שדרוג כביש 40 לכביש דו מסלולי בקטע צומת אהלים-צומת הנגב, שביצועו החל בשנת 2009 והשלמתו תהיה לפחות שנה וחצי טרם מעבר בסיסי צה"ל לאזור צומת הנגב.

2 . הקמת מערכות להסעת המונים בפריפריה וזאת במטרה לאפשר נגישות תחבורתית מהירה וזמינה לתושבי הפריפריה ולחזק את הקשר שבין הפריפריה למרכז המטרופולין כדלקמן:

א. מערכת להסעת המונים בבאר שבע.

ב. מערכת הסעת המונים בין חיפה לכרמיאל.

ג. קידום מערכת להסעת המונים בין נצרת לחיפה והקריות.

כאמור לעיל, תוכנית העבודה של החברה הלאומית לדרכים כוללת פרויקטים נוספים באזור הפריפריה המטפלת בצירים המרכזיים באזורים אלו. תוכנית העבודה כוללת בין היתר את הפרויקטים: שדרוג כביש 90 עד קריית שמונה, שדרוג כביש 77 בין צומת ישי וצומת המוביל, שדרוג כביש עוקף באר שבע ועוד.

תקציב התמיכות בתחבורה (סעיף 32)

התמיכה התקציבית בתחום התחבורה, המתוקצבת בנפרד בסעיף 32, תעמוד בשנת 2009 על סך של כ- 2,562 מיליוני ש"ח, מתוכם 2,527 הוצאה נטו ו- 35 מיליוני ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה. בשנת 2010 תסתכם התמיכה התקציבית ב- 2,655 מיליוני ש"ח, מתוכם 2,621 הוצאה נטו ו- 35 מיליוני ש"ח בהוצאה מותנית

בהכנסה.

בשנים 2009-2010 ימשיך המשרד לתמוך במפעילי התחבורה הציבורית ובהנחות לקבוצות שונות באוכלוסייה על מנת להפחית את תעריף הנסיעה. הסובסידיה לתחבורה הציבורית נחלקת למספר סוגים עיקריים שעיקרם להלן:

א. סובסידיה ישירה וייעודית לתחבורה ציבורית

סובסידיה זו מיועדת לתמיכה שוטפת במפעילים ולמתן הנחות לכלל משתמשי התחבורה הציבורית כמפורט להלן:

2010	2009	
2,372	2,214	סה"כ
304	293	הנחות בגין שימוש באמצעי כרטוס
296	275	תמיכות באזרחים ותיקים
18	15	תמיכות בזכאים (המוכרים על ידי הביטוח הלאומי)
265	256	תמיכות בנוער ובילדים
28	27	תמיכות באוכלוסיות אחרות
9.5	9.5	מיגון אוטובוסים
25	22	בקרה ופיקוח
0.5	0.5	סככות המתנה
42	63	רזרבה

ב. סובסידיה לרכישת אוטובוסים

בשנת 2009 כ- 330 מיליוני ש"ח ובשנת 2010 כ- 365 מיליוני ש"ח

בהתאם להסכמים הקיימים בין הממשלה לבין מפעילי התחבורה הציבורית הותיקים (ובראשם "אגד" ו"דן"), מממנת הממשלה את עלות חידוש צי האוטובוסים המופעלים בתחבורה הציבורית בהתאם להיקפים מוסכמים מראש. יצוין כי מפעילי התחבורה הציבורית החדשים, אשר זכו במכרזי משרד התחבורה להפעלת השירות, אינם מסובסדים במימון רכישת אוטובוסים.

ג. סובסידיה לרכבת

בשנת 2009 כ- 240. מיליוני ש"ח ובשנת 2010 כ- 240 מיליוני ש"ח

התמיכות ברכבת הינן סובסידיה שוטפת, הנקבעת בהתאם להסכם שבין הממשלה לחברת הרכבת מממנת את הפער בין הוצאותיה השוטפות של חברת הרכבת לבין הכנסותיה מנוסעים. בשנת 2009 צפוי חידוש הסכם הסובסידיה בין המדינה לבין חברת הרכבת. במסגרת הסכם זה יינתנו לחברת

הרכבת תמריצים כלכליים להגדלת מספר הנוסעים ברכבת, לשיפור השירות ולהגברת הובלת המטענים באמצעותה. 10 מיליוני ש"ח נוספים בכל שנה משמשים לתקצוב חברת הבקרה על רכבת ישראל.

ד. סובסידיה לתעופה פנים ארצית

הסובסידיה השנתית בהיקף של 3 מיליוני ש"ח נועדה לתמיכה בפעילות תעופתית בטיסות הסדירות בקווים לראש פינה בצפון ובקו למנחת עין יהב בערבה. תמיכה זו נועדה לסייע לחיזוק הפריפריה ולאפשר הבשלת הפעילות התעופתית בקווים אלו.

ה. תמיכות שונות

היקף התמיכה הממשלתית השנתי בתחום הספנות עומד על כ- 24 מיליוני ש"ח. מתוך סכום זה מעביר משרד התחבורה תשלומים בהיקף שנתי של כ- 20 מיליוני ש"ח כתמיכה בספנות הישראלית, בהתאם להחלטת ממשלה שקבעה כי יינתן סבסוד אוניות בבעלות צי ישראלי. 4 מיליוני ש"ח נוספים מועברים על ידי משרד התשתיות לתמיכה באניות אסטרטגיות - אוניות המובילות דלק ופחם.

בנוסף, מתוקצבים 39 מיליוני ש"ח בשנת 2009 ו-9 מיליון ש"ח בשנת 2010 המהווים רשת ביטחון לתקציב השוטף והפיתוח של מעברי הגבול היבשתיים בין ישראל לירדן ולמצרים ובמעברים היבשתיים עם הרשות הפלשתינאית המתופעלים על ידי רשות שדות התעופה, ככל שתקציבים אלו, המאושרים על ידי שרי התחבורה והאוצר, לא יכוסו על ידי הכנסות הרשות מאגרות וממסחר בשנים אלו. כל זאת, על פי הסכם בין הממשלה לרשות שדות התעופה אשר עתיד להיחתם בתקופה הקרובה. הפעלת מסופי הגבול לוותה במשך השנים בעלייה בעלויות התפעול בשל החמרת דרישות הביטחון במסופים. במהלך שנת 2008 אושרה בוועדת הכלכלה של הכנסת העלאת האגרות הנגבות במעבר במסופי הגבול. כמו כן, אושרה בוועדה בשנת 2008 העברת מסופי הגבול קרני וכרם שלום מאחריות רשות שדות התעופה למשרד הביטחון.

תקציב הפיתוח של חברת רכבת ישראל (סעיף 83)

תקציב הפיתוח של חברת רכבת ישראל נכלל בסעיף 83 - הוצאות פיתוח אחרות במסגרת תחום הפעולה תמיכה בחברות (8306). התקציב בשנת 2009 עומד על 2,103 מיליוני ש"ח בהוצאה ועל כ- 14,922 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב, ובשנת 2010 כ- 1635 מיליוני ש"ח ללא הרשאה להתחייב. הביצוע הצפוי במהלך 2009 עומד על כ- 2,370 מיליוני ש"ח וב- 2010 על כ- 3,360 מיליוני ש"ח. מקור המימון לפער שבין גובה התקציב לביצוע הצפוי הינו קרן המע"מ של חברת רכבת ישראל. סך מקורות אלו מיועדים לממן את תוכנית הפיתוח הרב שנתית של חברת רכבת ישראל כפי שאושרה על ידי הממשלה באוגוסט 2007 ובאה לידי ביטוי בהסכם הפיתוח המפורט שנחתם עם החברה בשנת 2008. תקציב ההרשאה להתחייב מיועד להתאים את מסגרת ההרשאה הקיימת בתקציב המדינה לתוכנית הפיתוח האמורה. ההרשאה להתחייב מחליפה התחייבויות קודמות שניתנו לחברת הרכבת בגין תוכנית הפיתוח ובגין סובסידיה הונית לחברת הרכבת.

בשנת 2003 החלה תוכנית הפיתוח של חברת רכבת ישראל. התוכנית המקורית כללה 33 פרויקטים אשר יועדו לביצוע בתוך 6 שנים ובתקציב של 20 מיליארד ש"ח. ככל שהתקדם ביצועה של התוכנית החלו להתגלות חריגות משמעותיות באומדני עלות הפרויקטים כמו גם במועד סיומם הצפוי. בשנת 2007 הוערך היקף החריגה בעלויות הפרויקטים בלמעלה מ- 11 מיליארד ש"ח לעומת אומדן העלות המקורי וזאת אף לאחר הפחתת מספר פרויקטים וצמצום היקפם של אחרים. החריגות נבעו גם מהתייקרויות תשומות הבנייה, אך בעיקר משינויים ותוספות שנתקבלו כפועל יוצא של הליך התכנון ומהארכות משך הקמת הפרויקטים מעבר למתוכנן. מועד סיום הקמתם של מרבית הפרויקטים נדחה עד לשנים 2011-2012 בעוד שמועד סיומו של הקו המהיר לירושלים נדחה לשנת 2014 לכל הפחות. הדחייה במועדי סיום הפרויקטים הינה פועל יוצא של קשיים בתכנון, בהשגת ההיתרים הנדרשים ובביצוע הפרויקטים במקביל זה לזה ובמקביל להמשך תפעול רשת הרכבות. שינויים אלה בלוחות הזמנים ובעלויות דרשו עדכון תוכנית הפיתוח הן בהיבט לוחות הזמנים והתקציב והן בשיפור אמצעי הבקרה והמעקב המצויים בידי המדינה.

בהתאם להחלטת הממשלה מיום ה- 12.8.07 ובמסגרת דיוני התקציב לשנת 2008, נקבע כי בכפוף לחתימת הסכם פיתוח מפורט עם חברת רכבת ישראל בע"מ, יוסמך הממונה על התקציבים להעמיד את היקפה הכולל של תוכנית הפיתוח על עד 29,536 מיליוני ש"ח. במהלך שנת 2008 נחתם הסכם הפיתוח בהתאם לעקרונות אלו. תוקפו של ההסכם הינו עד לתום שנת 2012. עד לסוף שנת 2008 הוצאו כ-12 מיליארד ש"ח במסגרת התוכנית והיתרה תבוצע ברובה בשנים 2009-2013. ההרשאה להתחייב שטרם נוצלה תבוטל ותחתיה תינתן הרשאה חדשה בהיקף של כ- 17.5 מיליארד ש"ח. תקציב הפיתוח ממומן בחלקו מכספי קרן החזרי המס ברכבת, אשר עומדת כיום על כ- 1.82 מיליארד ש"ח.

בשנת 2009 צפויות להסתיים העבודות בהכפלת הקו לכפר סבא, כמו-כן צפויות להתבצע עבודות במספר קווים נוספים וביניהם: קו אשקלון באר שבע, הקו המהיר תל אביב-ירושלים, קו משה דיין-פלשת, קו מוצקין-נהרייה וקו איילון דרום. בנוסף תקודם זמינותה של מסילת החוף, יימשכו העבודות להכפלת ושדרוג המסילה לבאר שבע ויבוצעו הפרדות מפלסיות במפגשי כביש מסילה. פרט לפרויקטים אלו תמשיך חברת הרכבת

בביצוע תוכנית ההצטיידות ותרכוש כ- 87 קרונות נוסעים ו-6 קטרים, תמשיך בפעילות שדרוג מערך התקשורת, המחשוב והבקרה ואחזקת הציוד הנייד.

במסגרת תוכנית ההאצה הוחלט על ביצועם של מספר פרויקטים נוספים בעלי רמת זמינות גבוהה. במסגרת זו תכפיל חברת הרכבת את קו הרכבת מרחובות לפלשת בהשקעה של כ- 300 מלש"ח ותבנה תחנות נוסעים בבת ים ובזיכרון יעקב בהיקף של כ- 100 מלש"ח נוספים. במסגרת תוכנית ההאצה תוקצבו כ- 400 מלש"ח נוספים לצורך ביצוען של הפרדות מפלסיות בין כביש ומסילה וזאת במטרה להביא לקראת השלמה את ביצוע הפרדות המפלסיות בעלות רמת הסיכון הגבוהה ביותר, בהתאם להחלטת הממשלה משנת 2007.

פרק ב' - עיקרי השינויים בהצעת התקציב

להלן מפורטים עיקרי השינויים בתקציב משרד התחבורה

סעיף 40 - שוטף משרד התחבורה

556 מיליוני ש"ח	תקציב מקורי שנת 2008
200- מיליוני ש"ח	הפחתת התקציב השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
הגדלת התקציב השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (כולל הסטת כספים תקציב הפיתוח לתקציב השוטף)	70 מיליוני ש"ח
הפחתות רוחביות בניכוי תוספות נקודתיות	-16 מיליוני ש"ח
סך השינויים בתקציב	-146 מיליוני ש"ח
410 מיליוני ש"ח	סה"כ תקציב לשנת 2009
-21 מיליוני ש"ח	הפחתות רוחביות
9 מיליוני ש"ח	תוספות נקודתיות
5 מיליוני ש"ח	תוספת לתקציב השוטף של הרשות לבטיחות
403 מיליוני ש"ח	סה"כ תקציב לשנת 2010
סעיף 79 - פיתוח תחבורה	
5,155 מיליוני ש"ח	תקציב מקורי שנת 2008
1,195 מיליוני ש"ח	כבישים בין-עירוניים
249 מיליוני ש"ח	כבישים עירוניים
376 מיליוני ש"ח	הסעת המונים ותחבורה ציבורית
- 229 מיליוני ש"ח	כביש חוצה ישראל
- 50 מיליוני ש"ח	הרשות לבטיחות
- 58 מיליוני ש"ח	אחר ורזרבה
6,638 מיליוני ש"ח	סה"כ תקציב לשנת 2009
100 מיליוני ש"ח	כבישים בין-עירוניים
- 10 מיליוני ש"ח	כבישים עירוניים
-83 מיליוני ש"ח	הסעת המונים ותחבורה ציבורית
- 100 מיליוני ש"ח	כביש חוצה ישראל

מיליוני ש"ח	- 8	הרשות לבטיחות
מיליוני ש"ח	76	תוכניות אב ותכנון
מיליוני ש"ח	77	אחר ורזרבה
מיליוני ש"ח	6,690	סה"כ תקציב לשנת 2010

סעיף 32- תמיכות משרד התחבורה

מיליוני ש"ח	2,513	תקציב מקורי שנת 2008 בהוצאה נטו
מיליוני ש"ח	14	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	2,527	סה"כ תקציב לשנת 2009 בהוצאה נטו
מיליוני ש"ח	128	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	2,655	סה"כ תקציב לשנת 2010

סעיף 83 - רכבת ישראל

מיליוני ש"ח	1,505	תקציב מקורי שנת 2008 בהוצאה נטו
מיליוני ש"ח	598	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	2,103	סה"כ תקציב לשנת 2009 בהוצאה נטו
מיליוני ש"ח	-468	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	1635	סה"כ תקציב לשנת 2010

פרק ג' – ניתוח הצעת התקציב

להלן מפורטים מסגרת התקציב לשנת 2009 ולשנת 2010 וניתוח השינויים שחלו ביחס לתקציב מקורי בהוצאה נטו לשנת 2008:

השינוי 2010 שנת	שיעור בשנת לעומת 2009	השינוי 2009 שנת	שיעור בשנת לעומת 2008	הצעת תקציב שנת 2010	הצעת תקציב שנת 2009	תקציב מקורי שנת 2008	
- 4.6%		31.25%		8,326	8,741	6,660	תקציב הפיתוח:
2.5%		46%		3,880	3,780	2,585	כבישים בין- עירוניים
- 1%		33%		1,000	1,010	760	כבישים עירוניים
- 4.7%		- 22.7%		162	170	220	בטיחות
- 5.6%		39%		1,257	1,341	965	הסעת המונים ותחבורה ציבורית
- 57%		- 56.5%		76	176	405	כביש חוצה ישראל
96%		- 27%		316	161	220	אחר ורזרבה
- 22%		40%		1,635	2,103	1,505	השקעה ברכבת
- 2%		- 26.25%		403	410	556	תקציב שוטף
5.4%		0.56%		2,655	2,527	2,513	תמיכות בתחבורה ציבורית
- 2.4%		20%		11,384	11,678	9,729	סה"כ הוצאה נטו

תקציב שוטף

סך התקציב השוטף של משרד התחבורה בהוצאה נטו יסתכם בשנת 2009 על סך של כ- 410 מיליוני ש"ח בהוצאה נטו ובשנת 2010 כ-403. ההפחתה הכוללת בשנתיים האלה בהשוואה לשנת 2008 (שבה התקציב הסתכם בכ- 556 מיליוני ש"ח) מסתכמת בכ- 140 מיליוני ש"ח. ההפחתה נובעת בעיקרה מהפחתת תקציבה השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים בהתאם להחלטת הממשלה מיום 24.8.2008 ומהקיצוצים הרוחביים בשנים אלו. יש לציין כי בשנות התקציב 2009 ו-2010 הוסטו כספים מתקציב פיתוח תחבורה

לתקציב השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות לדרכים בהתאם לסיכום בין משרדי התחבורה והאוצר.

תקציב פיתוח תחבורה

סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה בהוצאה נטו יסתכם בשנים 2009 ו-2010 על סך של כ- 8,741 מיליוני ש"ח ו- 8,334 בהוצאה נטו בהתאמה. סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה בהרשאה להתחייב יסתכם בשנים 2009 ו-2010 על סך של כ- 4,530 מיליוני ש"ח בכל שנה (ללא תקציב ההרשאה להתחייב של חברת הרכבת). בהשוואה לשנת 2008 גדל תקציב הפיתוח בשנים 2009 ו-2010 בלמעלה משני מיליארד ש"ח בהוצאה. גידול זה הינו בשיעור של כ- 30% ביחס לתקציב הפיתוח של המשרד בשנת 2008, כמפורט להלן:

עיקר הגידול בתקציב הפיתוח נובע מהגידול המשמעותי שחל בתקציב הכבישים הבין-עירוניים. תקציב זה גדל בשנת 2009 בלמעלה מ- 1.2 מיליארד ש"ח בהוצאה המהווים גידול של כ- 46% לעומת שנת 2008. גידול זה הינו תוצאה של תזרים הפעילות של החברה הלאומית לדרכים, בהתאם לקצב התקדמות הפרויקטים בתוכנית החומש של החברה ותזרים הפרויקטים הנוספים שביצועם הוחל במסגרת תוכנית ההאצה. תקציב זה גדל אף בשנת 2010 לעומת שנת 2009 בהיקף של 100 מיליוני ש"ח.

תקציב ההשקעות בפיתוח הרכבת ומערכות הסעת המונים גדלו בשנת 2009 בכ 974 מיליון ש"ח. גידול זה הינו בשיעור של כ- 36%. הגידול נובע מהתקדמות תוכנית הפיתוח של חב' רכבת ישראל בע"מ, מהתקדמות העבודות בפרויקטי הרכבת הקלה בירושלים, מהקצאת מקורות בהיקף נרחב לקידום מערכת להסעת המונים בחיפה, מתקצובם של פרויקטים נוספים במסגרת תוכנית ההאצה וקידום זמינות של מספר מערכות להסעת המונים.

תקציב פיתוח הכבישים העירוניים גדל בשנת 2009 בכ- 250 מיליון ש"ח בהוצאה המהווים גידול של כ- 33% לעומת שנת 2008. הגידול בתקציב נועד לאפשר מימון פרויקטי פיתוח שביצועם אושר במהלך השנים 2008 ו-2009 כחלק מתוכנית העבודה של המשרד לכבישים העירוניים וההשקעה בכבישים אלו במסגרת תוכנית ההאצה. בשנת 2010 ירד תקציב זה ב- 10 מיליון ש"ח לעומת שנת 2009.

תקציב חברת חוצה ישראל קטן בשנת 2009 לעומת שנת 2008 בכ- 230 מיליוני ש"ח המהווים קיטון של כ- 56% בתקציב זה. הקיטון נובע מצמצום פעילות החברה. הקטעים הדרומיים בכביש 6, קטעים 19-20, אשר ביצעה החברה נפתחו לתנועה וחלקו הצפוני של הכביש, קטע 18, מבוצע ברובו באמצעות זכיין פרטי ועתיד להיפתח גם הוא לתנועה במהלך חודש אוגוסט 2009 תקציב זה קטן בשנת 2010 לעומת שנת 2009 ב- 100 מיליוני ש"ח נוספים.

פרק ד' - תיאור המשרד

משרד התחבורה

משרד התחבורה מורכב מיחידות מטה ומיחידות ביצוע. במהלך השנים האחרונות קודמו שינויים מבניים במשרד התחבורה בתחומים הבאים: ניהול תכנון והקמה של כבישים בין-עירוניים, ספנות ונמלים, תעופה, רישוי ורכב. בשנים 2009-2010 בכוונת המשרד להמשיך וליישם שינויים מבניים אלו. תכליתם של השינויים המבניים הינה שיפור רמת השירות לאזרח בד בבד עם הקטנת ההוצאה הציבורית ויעול תהליכי העבודה במשרד.

שינויים מבניים מרכזיים במשרד:

1. במסגרת השינוי המבני בתחום נמלי הים הוקמה רשות הספנות והנמלים, אשר החליפה את מנהל הספנות ואליה הועברו גם הסמכויות הרגולטוריות של רשות הנמלים.
2. בחודש מאי 2005 הוקמה הרשות לתעופה אזרחית שהחליפה את מינהל התעופה האזרחית. מטרת הקמת הרשות הינה שיפור הפיקוח על בטיחות הטייס וקידום מדיניות הממשלה בנושאי תעופה. בשנת 2009 שונה סטאטוס הרשות ליחידת סמך וניתנו לה סמכויות לעבודה ישירה מול משרדי האוצר ומול נציבות שירות המדינה.. בנוסף חוזקה עצמאותה המשפטית של הרשות.
3. בשנת 2007 הוקמה יחידת המדען הראשי במשרד האחראית על ריכוז פעילות המחקר המתבצעת על ידי גופי המשרד.
4. בשנת 2007 הוקמה רשות סטטוטורית המרכזת את פעילות הבטיחות בדרכים במקום היחידה שפעלה בנושא זה במשרד התחבורה.
5. במהלך השנים האחרונות הוצאו מספר תחומי שירות לאזרח לביצוע באמצעות מיקור חוץ. במסגרת זו הופעל בשנת 2004 שירות מענה קולי לציבור ובחודש אפריל 2008 הועבר ביצוע מבחני הנהיגה העיוניים לגורמים פרטיים. בתקופה הקרובה יועברו מספר פעולות המבוצעות על ידי משרדי הרישוי לגורמי חוץ וביניהן: אישור החלפת מנועים, התקנת ווי גרירה ואישור שינויים שונים במרכב הרכב. בשנים 2009-2010 עומדות לצאת לביצוע באמצעות מיקור חוץ פעולות נוספות ובהן: הנפקת רישיונות נהיגה, כפל רישיון, החזרי אגרות ועוד. פעולות אלו יבוצעו הן באמצעות שימוש בעמדות שירות אוטומטיות והן על ידי תחנות שירות שיופעלו בידי גורמים פרטיים. במקביל נמשכת הרחבת שירות המענה הקולי והשירות הניתן במסגרת אתר האינטרנט.
6. ייעול השירות המטאורולוגי ובכלל זה צמצום מספר העובדים במשמרת, תוך איחוד כלל המשימות המתבצעות על ידי עובדי המשמרות. בנוסף משרד התחבורה מתכנן לקדם השנה את חקיקת חוק השירות המטאורולוגי. חקיקת החוק תסדיר את מעמדו של השירות, תבוצע התאמה לדרישות הבין-לאומיות ותקבע את סמכויותיו ומקבלות מקצועיות על גופים פרטיים העוסקים במתן תחזיות מטאורולוגיות.

משרד התחבורה - תפעול**יחידות המטה:**

יחידות המטה מרכזות ומתאמות את פעילות האגפים השונים במשרד, וקובעות את מדיניות המשרד. הן כוללות את לשכת השר, לשכת המנהל הכללי, דובר המשרד, סמנכ"ל בכיר לאמרכלות, לשכת היועצת המשפטית, אגף הכספים והחשבונות, אגף כלכלה ותכנון, האגף לשירותי מידע ומבקר המשרד.

מנהל יבשה:

במסגרת תחום התחבורה היבשתית פועלים האגפים הבאים:

אגף תכנון כלכלי:

האגף מופקד על גיבוש וישום מדיניות המשרד בכל הקשור להיבטים הכלכליים, התקציביים והפיננסיים. האגף מרכז את פיתוח ועדכון נוהל פר"ת ובדיקות הכדאיות הכלכלית הנערכות לפרויקטי התחבורה, אחראי על גיבוש וישום מדיניות תחבורתית-כלכלית בתחומים השונים (תחבורה יבשתית, ימית ואווירית), אחראי על התווית מדיניות מחירים (אגרות ותעריפים) ופיקוח על יישומה, אחראי על הבקרה והפיקוח על הרשויות והתאגידים הפועלים תחת המשרד.

אגף תחבורה ציבורית

תפקידי האגף הינם תכנון שירותי תחבורה ציבורית והפיקוח עליהם, לרבות הפיקוח על רמת השירות הניתנת לציבור המשתמשים. היעד המרכזי של האגף הוא עידוד השימוש בתחבורה הציבורית על ידי שיפור רמת השירות. להערכת משרדי האוצר והתחבורה, חשיפת הענף לתחרות מהווה תנאי הכרחי להשגת היעד. לשם כך הוקמה בשנת 1998 מנהלת תחבורה ציבורית המורכבת מיועצים חיצוניים המתמחים בתחבורה ציבורית. תכנית העבודה של המנהלת כוללת ריכוז התכנון של התחבורה הציבורית, הוצאת מכרזים להפעלת קווי תחבורה ציבורית וקידום רפורמות בענף כולו ובכלל זה בענף המוניות.

האגף מקדם במסגרת תוכנית עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, שימוש בטכנולוגיות חדישות בתפעול התחבורה הציבורית, בין היתר: הפעלת כרטיס חכם, גיוון טכנולוגיות הסעה (רכבות קלות, מיניבוסים, אוטובוסים מונחים, קידום הנעה חלופית) מתן עדיפויות בתשתית, הקמת מרכז מידע אחוד לכלל מפעילי התחבורה הציבורית, הפעלת מערכות בקרה, פיקוח מתקדם על מדדי שירות ועוד.

אגף תכנון תחבורתי

מרכז את תחום התכנון במשרד, מייצג את המשרד בועדות התכנון השונות ואמון על אישורם של תמרורים ושל

דרכים במדינת ישראל.

היחידה לנושא הובלת מטענים ומל"ח

היחידה אחראית על הרגולציה בתחום הובלת מטענים, בכלל זה רישוי משרדי הובלה, מובילים ואבטחת שירותי הובלה בזמן חירום.

יחידת פיקוח

היחידה מפקחת על מכלול הנושאים בו עוסק מינהל היבשה, ובין היתר על מפעילי התחבורה הציבורית, מובילים ומוניות.

מנהל תשתית ותיאום:

מינהל תשתיות ותיאום תחבורתי יבשתי עוסק בהיבט הביצועי של כלל תשתית התחבורה היבשתית על מרכיביה השונים: רכבת ישראל, כבישים בין-עירוניים (כולל כביש חוצה ישראל), כבישים עירוניים, מערכת הסעת המונים מסילתית ואחרת ותשתית תחבורה ציבורית. המינהל מכין תוכניות רב שנתיות לביצוע פרויקטים לפיתוח תשתית התחבורה וקובע את תכנית העבודה האינטגרטיבית השנתית לכל מרכיבי תשתית התחבורה היבשתית

מינהל התנועה:

מינהל התנועה אחראי על תחומי רישוי נהיגה ורכב במדינת ישראל. המינהל כולל שני אגפים (רישוי ורכב) ואת לשכת הסמנכ"ל הבכיר. להלן פרוט קצר על פעילות האגפים:

אגף הרישוי (נהגים וכלי רכב)

האגף אחראי על מכלול הפעילות הקשורה ברישוי נהגים וכלי רכב, ובכלל זה: הנפקת רישיונות רכב ורישיונות נהיגה, הכשרה מקצועית ופיקוח על כשירות מקצועית ורפואית של נהגים. עוד תחומים הנמצאים תחת אחריות האגף הינם: מבחני נהיגה עיוניים ומעשיים, מעקב אחר נהגים וטיפול בנהגים מרובי עבירות תנועה, פיקוח על פעילות קציני הבטיחות בתעבורה ומתן אינפורמציה בתחומי פעולתו לציבור הרחב.

בשנים האחרונות מבוצעים מספר שינויים מבניים באגף הרישוי. במסגרת השינויים צומצמה פריסת משרדי הרישוי ברחבי הארץ והחלה הוצאת פעולות למיקור חוץ. כל זאת לצד פיתוח והרחבת השימוש באמצעים

טכנולוגיים ובשירותים מקוונים למתן השירות לציבור בתחום הרישוי, ובכלל זה:

1. הפעלת מרכז שרות טלפוני חיצוני (כ-30 מוקדנים במשמרת) בו ניתן לבצע פעולות הנפקה של רישיונות נהיגה ורכב ובנוסף לשלם אגרות באמצעות כרטיסי אשראי. המרכז פועל בין השעות 7 בבוקר ל- 8 בערב כל יום ובימי שישי ובערבי חג. כמו כן, ניתן לקבל מידע ולבצע פעולות רישוי רכב ונהיגה באמצעות המענה הקולי הממוחשב הפועל 24 שעות ביממה ובאמצעות אתר האינטרנט של המשרד.
2. הושלם תהליך המיון המוקדם (P.Q) ומקודם ההליך המכרזי להפעלת תחנות שרות בפריסה ארצית רחבה בהן יינתנו מגוון שירותים בכל הקשור להנפקת רישיונות נהיגה ורישיונות רכב ובנוסף החזרי אגרות ע"י זכיינים פרטיים.
3. מחודש אפריל 2008 מופעלים מבחני נהיגה עיוניים על ידי גורמים פרטיים, בפריסה ארצית ובאופן ממוחשב.
4. רישיון נהיגה חדש במתכונת אירופאית התקף ל-10 שנים מונפק לכלל ציבור הנהגים.
5. מופעלות 52 תחנות צילום פרטיות ברחבי הארץ לכל בעלי רישיונות נהיגה ולומדי הנהיגה כפרויקט לאומי לחידוש מאגר הצילומים.
6. בשנת 2009 יופעלו עמדות ממוחשבות לביצוע פעולות רישוי ב-4 אתרים בארץ וזאת כפיילוט לקראת פריסה מורחבת של עמדות אלו.
7. שלושה זכיינים מפעילים קורסי חובה להכשרת נהגים בפריסה ארצית.
8. הועברו פעולות ושירותים מהעמדות הטכניות במשרדי הרישוי למכוני הרישוי, יבואנים ויצרנים מורשים.

אגף הרכב ושירותי תחזוקה

האגף אמון על ביצוע מדיניות הממשלה בנושאים הקשורים לכלי רכב: יבוא, ייצור, אחזקה, בדיקות תקופתיות, תקינה, גיבוש דרישות חובה הנדסיות מבחינת מבנה הרכב והשירותים הטכניים. כמו-כן, אחראי האגף למתן רישיונות לאנשי מקצוע המטפלים בכלי רכב, לפיקוח על מוסכים ומכוני רישוי, ולקביעת דרישות התקן של רכב מיובא. האגף מקדם את ביצוע הרפורמה בענף יבוא הרכב, כפי שמתחייב מהחלטת הממשלה בנושא מיום 15.8.2004 ובכלל זה את ביצוע הצעדים הבאים:

1. הרחבת פריסת מכוני הרישוי בארץ באמצעות פרסום מכרזים לבחירת זכיינים נוספים.
2. ישום רפורמה ביבוא כלי רכב - פתיחת שוק הרכב ליבוא מקביל.
3. עידוד השימוש בכלי רכב ידידותיים ושימוש בדלקים לא מזהמים.
4. אימוץ התקינה האירופאית בכלל מכלולי הרכב.

בהתאם להחלטת הממשלה מיום 12.5.2009 יפעל האגף לפתיחת שוק הרכב לייבוא מקביל וזאת על מנת להגביר את רמת התחרותיות בשוק יבוא הרכב ולאפשר הגברת היצע דגמי הרכב והפחתת מרווחי הייבוא. כמו כן, יפעל האגף לפתיחת שוק הרכב הישראלי בפני רכבים המיוצרים במדינות NAFTA ואינם בעלי תקינה

אירופאית וזאת על מנת להגדיל את היצע כלי הרכב המיובאים לישראל ולאפשר יתר תחרות בין יבואני הרכב במגזר פעילות נוסף.

רשות הספנות והנמלים:

בתחילת שנת 2005 הוקמה רשות הספנות והנמלים. הרשות החליפה את מינהל הספנות ואליה הועברו הסמכויות הרגולטוריות של רשות הנמלים, אשר פורקה במסגרת השינוי המבני בנמלי הים. בנוסף, אחראית הרשות למילוי המשימות שבוצעו ע"י מינהל הספנות, לרבות אחריות לרישוי כלי שיט, הכשרה ופיקוח על כוח אדם ימי במטרה לשמור על רמת בטיחות נאותה ומתן שירותים טכניים לכלי שיט קטנים ולמעגנות.

רשות התעופה האזרחית:

בחודש פברואר 2005 אישרה הכנסת את חוק רשות התעופה האזרחית. הרשות, שהחליפה את מינהל התעופה האזרחי, החלה לפעול במתכונתה החדשה בחודש מאי 2005. הרשות הוקמה במטרה לפקח על בטיחות הטיסה ובמטרה להסדיר את ענף התעופה על כל היבטיו, בצורה יעילה.

רשות התעופה האזרחית עוסקת בין היתר בתחומים הבאים:

1. הסדרת התעופה האזרחית בהתאם לחוק, לתקינה ולאמנות הבינלאומיות שמדינת ישראל היא צד להן ובכלל זה: רמת בטיחות טיסה מרבית, מתן רמת שרות נאותה למשתמשים בשירותי ההובלה האווירית ומזעור הפגיעה באיכות הסביבה הנובעת מפעילות תעופתית.
2. רישוי בכל תחומי התעופה האזרחית, ובכלל זה: כלי טיס, מכוני בדק, עובדי טיס, מנחתים ושדות תעופה.
3. קידום ופיתוח קשרי תעופה בינלאומיים.
4. ייזום חקיקה תעופתית.
5. קביעת תקנים מחייבים בתחומי התעופה השונים.
6. קביעת מגבלות בנייה הנובעות מנתיבי טיסה ומסמיכות למתקני תעופה שונים.

לאחר שבוצעה בחינה מעמיקה של מבנה הרשות הדרוש וההיקף הנדרש לפעילותה, הוחלט על הרחבת היקף פעילות הרשות ושינוי מבנה האגרות בענף. בהתאם לכך, אושר לרשות מבנה ארגוני המונה 107 עובדים ותקציב שנתי העומד על כ- 51 מיליוני ש"ח, הממומן חציו מאוצר המדינה וחציו מאגרות. שינוי מעמדו של מינהל התעופה האזרחית לרשות נועד, בין היתר, לאפשר עצמאות מקצועית, פיקוח אפקטיבי של המדינה על בטיחות התעופה בישראל וכן אמור לגרום להסדרה בטיחותית אפקטיבית של ענף התעופה בהתאם לסטנדרטים בינלאומיים.

לאחרונה קיבלה עצמאות רת"א משנה תוקף בדו"ח ועדה בין משרדית לבחינת עצמאות רת"א, בעקבותיו קיבלה רת"א מעמד של יחידת סמך, המאפשר ניהול התקציב ישירות מול משרד האוצר. בנוסף הוחלט כי: תוקם יחידה משפטית עצמאית, ניהול נושאי כוח האדם יבוצעו ישירות מול הממונה על השכר ונציבות שרות המדינה, תוקם ועדת מכרזים וועדת נסיעות עצמאית ואף כי ינוהל קשר ישיר אל מול האוצר בנושאי רכב ודיוור.

בשנה שחלפה פורסמו מספר דו"חות חמורים, בין היתר של ארגון התעופה האזרחית הבינלאומי (ICAO), רשות התעופה האמריקאית (FAA), וועדה ציבורית לחקר בטיחות התעופה האזרחית בישראל ("ועדת לפידות"). מדוחות אלו עולה באופן נחרץ כי רשות התעופה האזרחית אינה עומדת במלוא המשימות של רשות תעופה אזרחית מודרנית כמקובל בעולם ובהתאם הורד דירוג הבטיחות של ישראל לקטגוריה 2. במהלך שנת 2009 תפעל רשות התעופה האזרחית לתיקון הליקויים שנמצאו במטרה לשפר את רמת הבטיחות ולהעלות את דירוג הבטיחות לקטגוריה 1. לשם כך ניתנו לרשות לתעופה אזרחית סמכויות נוספות, קודם תיקון חוק התעופה האזרחית במסגרת התוכנית הכלכלית לשנת 2010 ואושרו לרשות לתעופה אזרחית התקשרויות עם גופי ייעוץ זרים בהיקף משמעותי.

השירות המטאורולוגי:

השירות המטאורולוגי הינו יחידת סמך במשרד התחבורה. עיקר פעולותיו הינן:

1. חיזוי מזג האוויר ומתן שירותי חיזוי לענפי המשק השונים.
2. איסוף מידע מטאורולוגי לצרכי חיזוי אקלימי ומחקרים סביבתיים.
3. אחזקת רשת תחנות מטאורולוגיות למדידות על פני הקרקע וברום.
4. אחזקת ארכיון מידע אקלימי לאומי.
5. ביצוע מחקרים בתחומי פעולתו.

נבחנות הדרכים לייעול השירות המטאורולוגי, במסגרת זו צמצום כוח האדם בכל משמרת, הכנסת מערכות טכנולוגיות והתאמת השירות לשינויים ושיפורים טכנולוגיים שחלו בענף.

יחידת המדען הראשי:

המדען הראשי של משרד התחבורה משמש כיועץ המדעי לשר ולמנכ"ל המשרד, ומנהל את יחידת המדען הראשי במשרד התחבורה.

יחידת המדען הראשי מובילה את התכנון האסטרטגי והחדשנות הטכנולוגית בתחום התחבורה בישראל, תוך התבססות על מחקר ומידע, זאת על מנת לשרת את תהליכי קביעת מדיניות התחבורה וקבלת ההחלטות במשרד. היחידה תפעל לשיפור איכות התכנון התחבורתי ולקידום הידע והמידע המשרת את קהילת מתכנני ומעצבי מערכות התחבורה בישראל. בין היתר, תפעל היחידה לגיבוש הצעות למדיניות כוללת של המשרד, בקרה על הליכי הכנת תוכניות אב לתחבורה, הכנת תכנית אב משולבת לתחבורה יבשתית (המדען הראשי עומד בראש צוות שירכז הכנת תוכנית זו - תמ"א 43), פעילות מחקר בתחומי התחבורה, קידום חדשנות טכנולוגית וניהול מערך הסקרים ומאגרי המידע בנושא תחבורה.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים:

בתאריך 1.1.2007 הוקמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כתאגיד סטאטוטורי, בהתאם לחוק "הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, התשס"ו, 2006" שאושר בכנסת ב- 24.07.2006. הרשות החליפה את פעילות היחידה הממשלתית שעסקה בנושא זה במשרד התחבורה. הרשות החדשה מונה 79 עובדים וזאת בהשוואה

לכ- 20 עובדים אשר הועסקו על ידי הרשות שפעלה במסגרת המשרד. עיקר פעילותה של הרשות מסתכם בהעברת תקצוב לגופים שונים, בעיקר ממשלתיים, וזאת לשם תגבור פעולות התומכות בהגברת הבטיחות בדרכים, המבוצעות על ידי גופים אלו. האחרונים כוללים את הגופים הבאים: משטרת התנועה, משרד החינוך, מערכת בתי המשפט והרשויות המקומיות. בנוסף מעבירה הרשות כ- 200 מיליון ש"ח למשרד התחבורה וזאת על מנת לממן הקמתן של תשתיות בטיחותיות בשטחים העירוניים ובשטחי המועצות האזוריות כדוגמת מעגלי תנועה והסדרי בטיחות בקרבת בתי ספר. בשנת 2007 עמד שיעור ביצוע תקציב הרשות במזומן על כ- 73% בלבד. בשל הצורך להתכנסות למסגרות התקציב ובהתאם לשיעורי הביצוע הנמוכים בתקציבי הרשות לבטיחות, החליטה הממשלה ב 24.8.2008 על הפחתת 200 מיליון ש"ח מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. יחד עם זאת, במהלך שנת 2009 הגיעו משרדי האוצר והתחבורה לסיכום אשר במסגרתו תתוקצב הרשות הלאומית לבטיחות בכ- 40 מל"ש נוספים בשנת 2009 ובכ- 50 מל"ש בשנת 2010 ממקורות משרד התחבורה ובהתאם לסדרי העדיפויות שהוצגו על ידו. זאת על מנת לאפשר את המשך הפעילויות המבוצעות והנתמכות על ידי הרשות. פרט לאמור, פועלת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים להשתתפות הגורמים הנתמכים על ידה במימון חלקי של הפעילות הבטיחות המבוצעת גם ממקורותיהם העצמאיים, דבר המגדיל הלכה למעשה את היקף התקציב המוקצה ללוחמה בתאונות הדרכים.

תפקידי הרשות:

1. קיום והפעלת מערך בקרה על פעולתן של רשויות תמרון מקומיות.
2. תגבור פעולות בתחום הבטיחות בדרכים ברשויות מקומיות, בכלל זה פעולות לשיפור תשתית התחבורה ואמצעי הבטיחות בדרכים עירוניות והגברת הפיקוח על ביצוע פעולות שמומנו כאמור.
3. גיבוש תכנית רב שנתית להגברת הבטיחות בדרכים ויישומה באמצעות תכניות שנתיות, ובכלל זה סיוע במימון פעולותיו של המרכז לנפגעי תאונות דרכים.
4. לקדם, לתכנן ולקיים פעילות הסברה וכל פעילות אחרת, במטרה להגביר את מודעות הציבור לנושא הבטיחות בדרכים.
5. לייצג ולסייע למערכת החינוך, בכל סוגי מוסדות החינוך, לגבי תכנים עיוניים בנושאי החינוך התעבורתי והבטיחות בדרכים.
6. לייצג לגופים העוסקים בחילוף והצלה, בדבר הפעולות הנדרשות לצורך ייעול ושיפור הטיפול בנפגעי תאונות הדרכים.
7. תגבור מערך האכיפה של דיני התעבורה.
8. לייצג לשר ולממשלה בתחומי הבטיחות בדרכים, בטיחות הרכב ורישוי נהגים.

בהתאם לחוק הרשות, תקציב הרשות נקבע בחוק התקציב השנתי של המדינה בתחום פעולה נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים.

מפעלים עסקיים - נמל חדרה:**נמל חדרה**

נמל חדרה הוקם בשנת 1980 כחלק מאתר תחנת הכוח (אורות רבין) בחדרה על פי החלטת ממשלה מס' 282 והוא פועל מתוקף צו נמל חדרה (הכרזת נמל), תש"מ - 1980 ותקנות הנמלים (החלת תקנות בנמל חדרה), התשמ"ד - 1984.

הנמל משמש לפריקת פחם ודלק עבור תחנת הכוח של חברת החשמל ומתנהל מבחינה תקציבית כמפעל עסקי. חברת הפחם, אשר הנה חברת בת של חברת החשמל היא הלקוח היחידי של נמל זה. תקציב הנמל בשנים 2009 ו- 2010 עתידים לעמוד על 32 מיליוני ש"ח לכל שנה, כאשר 100% מהכנסות הנמל מקורן באגרות הנגבות מחברת הפחם בעבור פריקת הפחם והדלק.

פרק ה' - תיאור ההתפתחויות בענף

סקירת משק התחבורה

משק התחבורה נחלק לשלושה תחומים: תחבורה יבשתית, תחבורה אווירית ותחבורה ימית. סקירת משק התחבורה תתייחס לכל תחום בנפרד. בכל תחום יסקרו מרכיביו השונים, יתואר המצב הקיים ויוצגו השינויים המבניים עליהם החליטה הממשלה לשם השגת יעדי מדיניותה.

תחבורה יבשתית

כלי רכב

הגידול השנתי ברמת המינוע בארץ ואיתו הגידול בביקוש לנסיעות, יוצר עומס גובר והולך על רשת הדרכים - ובמיוחד על הרשת המטרופולינית.

בשנת 2007 חל גידול של כ- 5% במצבת כלי הרכב (רכב פרטי, משאיות, אוטובוסים וכו') ביחס לשנת 2006. גידול זה מעיד על המשך המגמה הרב שנתית של גידול במספר כלי הרכב. הגיל הממוצע של כלי רכב מנועיים הגיע בסוף שנת 2007 ל- 6.9 שנים. בשנת 2007 כ- 4,500 כלי רכב הונעו בגז, מתוכם כ- 3,200 כלי רכב פרטיים וזאת מתוך סך כולל של כ- 2.28 מיליון כלי רכב בישראל. רמת המינוע בארץ בשנת 2007 עומדת על 315 כלי רכב ל- 1,000 תושבים לעומת 306 כלי רכב לכל 1,000 תושבים בשנת 2006, מזה כלי רכב נוסעים (כולל כלי רכב פרטיים, מוניות ואוטובוס זעיר שבו עד 8 מקומות ישיבה בנוסף לנהג).

תחבורה ציבורית (אוטובוסים)

להלן מספר נתונים הנוגעים לגודלו של ענף התחבורה הציבורית בישראל:

1. הפדיון השנתי מנוסעים (ללא סובסידיה ייעודית) עמד בשנת 2008 על כ- 2.27 מיליארד ש"ח, ההכנסות מהסדרים גלובליים עם מערכת הביטחון עמדו על כ- 541 מיליוני ש"ח וההכנסות מסובסידיה ייעודית עמדו על כ- 690 מיליוני ש"ח. בנוסף הועברו למפעילים סובסידיות שוטפות בהיקף של כ- 1334 מיליוני ש"ח וסובסידיה להצטיידות בהיקף של כ- 354 מיליוני ש"ח.
2. מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית באוטובוסים נאמד בשנת 2008 בכ- 628 מיליון, עלייה של כ- 2% לעומת שנת 2007. בשנת 2009 צפויה עלייה נוספת במספר הנוסעים.

שירותי התחבורה הציבורית הסדירה באוטובוסים בישראל מסופקים בעיקר על ידי קואופרטיב "אגד" וחברת "דן", שחלקם בשוק עומד על כ- 65% (לעומת כ- 95% טרם הפעלת תכנית התחרות בתחבורה הציבורית). יתר על כן, היות וכמעט אין תחומי חפיפה בין המפעילים, פועל כל אחד מהמפעילים כמונופול בתחומו ללא תחרות מצד מפעילי התחבורה הציבורית האחרים, להוציא מוניות השירות ורכבת ישראל. מבנה השוק המונופוליסטי והמבנה הקואופרטיבי שמאפיין את "אגד" ואפיין את "דן" עד להפיכתה לחברה בשנת 2002 הביאו למצב בו עלות השכר של חברי הקואופרטיבים חריגה (כ- 20 אלפי ש"ח בממוצע לחבר לחודש) וניהולם מאופיין בחוסר יעילות כלכלית. בשנת 2002 הפך "דן" מקואופרטיב לחברה בע"מ.

התחבורה הציבורית באוטובוסים הינה מערכת מוסדרת המופעלת באמצעות רישיונות שנתיים הניתנים על פי חוק. במסגרת הרישיונות נקבעים מסלולי הקווים, תחנות, לוחות זמנים ותעריפי הנסיעה. מפעילי התחבורה הציבורית הותיקים (ובראשם "אגד" ו"דן") פועלים במסגרת הסכמים ארוכי טווח עם הממשלה. בהסכמים אלו נקבעו הוצאה תקנית והכנסה תקנית לצורך חישוב הסובסידיה המשולמת להם.

ההוצאה התקנית היא ההוצאה המוכרת למפעיל בשנת בסיס מסוימת על מרכיבי השונים (שכר עבודה, דלק, תפעול וכו'). הוצאה זו צמודה למדדים מוסכמים השומרים על ערכה הריאלי על פני תקופת ההסכם. על ההוצאה המוכרת של המפעילים מופעל מקדם הפחתה שנתי, המפחית את גובה ההוצאות המוכרות למפעיל על פני זמן והמשקף, בהעדר שוק תחרותי, התייעלות נדרשת של המפעיל.

ההכנסה התקנית נקבעת, לרוב, לפי הפדיון בפועל ממכירת כרטיסים בשנת הבסיס וכוללת, בדרך כלל, גם את הסובסידיה לאוכלוסיות מיוחדות. הכנסה זו צמודה למדד תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית באוטובוסים. במסגרת ההסכם, מחויבת הממשלה לשלם את ההפרש בין ההוצאה המוכרת וההכנסה התקנית, ההפרש כאמור קרוי "סובסידיה שוטפת למפעילים", והמפעילים מחויבים לפעול ולספק את השרות בהתאם לכללים הקבועים בהסכם. בנוסף לכך, קיימות סובסידיות נוספות, כגון: סובסידיה המיועדת לחידוש משק האוטובוסים וסובסידיה לקבוצות אוכלוסייה מסוימות.

בשנת 2002 היוותה הסובסידיה לתחבורה הציבורית כ- 42% מהוצאות מפעילי התחבורה הציבורית ועלתה עד כדי 50% מהוצאות המפעילים בשנת 2006. הגידול בחלק הסובסידיה בהוצאות נובע מהירידה בהכנסות מנוסעים ומן הפיצוי שניתן למפעילים הותיקים בגין הירידה בהכנסות אלו, מהתייקרות התשומות ביחס למדד המחירים לצרכן (המהווה בסיס לעדכון תעריפי הנסיעה בתחבורה ציבורית) ומהפיצוי הניתן לאגד ולדן עבור הקווים שיצאו לתחרות, בהתאם להסכם התחרות שנחתם בשנת 1999. בשנים 2005-2008 נרשם גידול שנתי במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית ואיתו בפדיון הנגבה מן הנוסעים. עם זאת, בשל העלייה החדה במחירי התשומות המשיך חלקה של הסובסידיה בסל ההכנסות לעמוד על למעלה מ- 50%.

שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית נאמד בפחות מ- 25% מכלל הנסיעות במשק. בתחילת שנות ה-70 נאמד שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית בכ- 55% מכלל הנסיעות. הירידה בשיעור הנסיעות מלמדת על הצמצום היחסי בשימוש בתחבורה הציבורית, שנובע בעיקרו מעלייה ברמת החיים המתבטאת בעליית רמת המינוע לנפש.

במסגרת השינויים המבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה היבשתית, החליטה הממשלה בחודש ינואר 1997 על פתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות. בהתאם לכך פרסמה הממשלה, בשנת 1998, מכרז להפעלת 22 קווי שרות בתחבורה הציבורית. קואופרטיב "אגד" עתר לבג"צ כנגד הליכי המכרז. פסק הדין קבע, בין היתר, כי המונופולין שניתן ל"אגד" אינו חוקי ובית המשפט נתן 'אור ירוק' לתוכנית הממשלה תוך קביעה כי על הממשלה לפרסם תוכנית כוללת למהלך האמור. בהמשך לצעדי התחרות בענף נחתמו הסכמים עם "אגד" ו"דן" המסדירים מספר סוגיות הנגזרות מצעדי הממשלה לפתיחת הענף לתחרות. בין היתר, כוללים הסכמים אלו תשלום למפעילים המותנה בהיקף פתיחת הענף לתחרות ובפרישת חברים.

בהתאם לכך, פורסמו מכרזים להפעלת תחבורה ציבורית. בשנים 2002-2008 הוצאו כ- 21.5% מהקווים שהופעלו ע"י "אגד", וכ- 16% מהקווים שהופעלו ע"י "דן", לתחרות. בנוסף לכך, נמצאים בהליכי הוצאה לתחרות קווי התחבורה הציבורית בשומרון, בלוד ובאזור השרון. תוצאות המכרזים, עד כה, השיגו ירידת מחירים של עד כ- 45% ושיפור ברמת השירות, הגדלת התדירות של הקווים והורדת גיל האוטובוסים, בהתאם להסכמי התחרות.

מוניות

בישראל פועלות כיום כ- 20 אלף מוניות, מהן 17.5 אלף מוניות מיוחדות ועוד כ- 2,300 מוניות שירות. אגרת הרישיון להפעלת מונית עומדת על 213.8 אלף ש"ח כשהיא צמודה למדד המחירים ומעודכנת מידי רבעון.

בעבר, קצב הגידול במספר המוניות היה נמוך באופן משמעותי ביחס לקצב גידול האוכלוסייה ורמת המינוע הכללית ולכן לא ענה על הביקוש לשירות זה במשק. רישיונות להפעלת מונית הונפקו בכמות מוגבלת ולסקטורים מועדפים באופן שלא תאם את צרכי המשק. החל ממחצית שנות ה-90 התקבלו מספר החלטות ממשלה ושינויי חקיקה שהביאו להתפתחות מואצת של הענף.

בשנת 1990 עמד מספר המוניות על כ- 7,500 בלבד. החל משנת 1994 חלה עלייה תלולה במספר המוניות וזה הגיע ללמעלה מ- 21,000 בשנת 2005. משנת 2005 ועד היום לא חל שינוי משמעותי במספר המוניות ומרבית בעלי הרישיונות החדשים רכשו רישיונות אלה מבעלי רישיונות קיימים זאת בשל ירידת מחירי השוק של רישיונות למונית מתחת למחיר האגרה.

מבנה תעריפי הנסיעה במוניות

תעריפי הנסיעה במוניות מתעדכנים מעת לעת על פי שיעור ההתייקרות של סל התשומות. מבנה סל התשומות עודכן במהלך שנת 2008 בהתאם למרכיבי הוצאות העדכניים.

בשנת 2005 נערכה הפרדה בין צווי הפיקוח על מוניות השירות והנסיעות המיוחדות. בשנת 2008 עלו תעריפי הנסיעה במוניות מיוחדות בשיעור של כ- 7.3%, ותעריפי הנסיעה במוניות השירות עלו בשיעור של 13% לאחר שלא עודכנו משנת 2004.

הרפורמה בענף המוניות

בחודש אפריל 2005 אושר תיקון פקודת התעבורה מס' 64 (רישיונות לקווי שירות במוניות) שעיקרו הסדרת ענף המוניות תוך שימת דגש על קווי שירות במוניות. מהותה של הרפורמה היא קביעת רמת שירות ומחויבות של קווי השירות במוניות באותן אמות מידה של שאר מפעילי התחבורה הציבורית (אוטובוסים והסעת המונים). במסגרת החוק יינתנו רישיונות לקווי שירות על פי רשימת קווים שפורסמה בילקוט פרסומים מס' 5416 ועל פי קריטריונים מוגדרים אשר נקבעו בתקנות. תאגידי המוניות מחויבים בהגשת ערכות בנקאית בסך 150,000 ש"ח כהתחייבות לשמירת תנאי הרישיון. בנוסף מחויב התאגיד לשלם דמי רישיון לקו שירות בסכום של 170 ש"ח לחודש בעבור כל מונית הפועלת מטעם התאגיד בקו, בין היתר, בגין הפגיעה הצפויה מפעילותם בשירות הניתן על ידי מפעילי התחבורה הציבורית (המסובסדים ע"י המדינה). כמו-כן נקבע כי מספר מוניות השירות לא יגדל עד שנת 2010.

עד 12.1.06 נתקבלו 188 בקשות לקווי שירות במוניות, וניתנו 97 אישורים עקרוניים, 6 מתוכם לאחר קיום הליך תחרותי, וזאת במסגרת כ- 100 קווי שירות שונים ו 57 תאגידיים. עד היום הונפקו 82 רישיונות לקווי שירות במוניות, אשר מופעלים על ידי כ- 2,000 מוניות וזאת מתוך פוטנציאל הפעלה ל- 2,289 מוניות. דמי הרישיון ששולמו עד כה עבור פעילות מוניות השירות מסתכמים בכ- 2.9 מיליוני ש"ח.

רכבת ישראל

אורך המסילות הבינעירוניות הינו 969 ק"מ, מתוכם 759 ק"מ מסילות ראשיות ו- 210 ק"מ מסילות משניות (שלוחות). לרכבת ישראל 47 תחנות נוסעים. עיקר התנועה מתרכזת ב- 15 תחנות.

נכון לסוף שנת 2008, לרכבת ישראל 77 קטרים (קו ועיתוק), 220 קרונות נוסעים, 47 מערכי קרונועים (בכל מערך 3 קרונות), המכילים כ- 31.7 אלף מושבים, וכ- 712 קרונות משא. תוכנית ההצטיידות בציוד נייד של חברת רכבת ישראל בע"מ לשנים 2008 - 2009 כוללת רכישת 87 קרונות חד-קומתיים, 6 קטרים וציוד להנחת מסילות. לרכבת היו בשנת 2008 כ- 1,728 עובדים בממוצע (כולל עובדי קבלן, לא כולל עובדי פיתוח).

מספר הנוסעים ברכבת הגיע בשנת 2008 לכ- 35.1 מיליון נוסעים, גידול של כ- 10% לעומת שנת 2007. כמות הנוסעים הצפויה בשנת 2009 הינה כ- 37 מיליון נוסעים. כמות המטענים שהועברה ברכבת בשנת 2008 הייתה 6.8 מיליון טון, ירידה של כ- 14% ביחס לשנת 2007. בשנת 2009 צפויה כמות המטענים שתעבור ברכבת להסתכם בכ- 7.98 מיליון טון. המטענים העיקריים שמובילה הרכבת הם: מחצבים ומכולות.

נתונים תפעוליים - נוסעים ומטענים

לוח 1 - תנועת נוסעים לפי קווים מרכזיים 2007 - 2008

קו (שני הכיוונים)	מספר נוסעים ב- 2007 (אלפים)	מספר נוסעים ב- 2008 (אלפים)	% השינוי במספר הנוסעים, לעומת שנת 2007
ת"א - חיפה	6,305	6,594	5%
ת"א - נתניה	3,261	3,485	7%
חיפה - נהריה	2,264	2,552	13%
ת"א - נהריה	3,307	3,392	3%
ת"א - אשקלון	5,523	6,279	14%
ת"א - באר שבע-דימונה	2,907	2,942	1%
אשקלון - חיפה/נהריה	1,442	1,455	1%
כפ"ס/ראש העין	2,765	3,212	16%
ירושלים - תל אביב	1,250	1,278	2%
ראשונים - נתב"ג	880	900	2%
נתב"ג - ת"א	1,885	3,006	59%
סה"כ	31,789	35,095	10%

מקור: חברת רכבת ישראל בע"מ

לוח 2 - התפלגות הנוסעים: חיילים ואזרחים בשנת 2008 (אלפים)

אזרחים		חיילים		קו
מספר נוסעים	% מסה"כ נוסעים בקו	מספר נוסעים	% מסה"כ נוסעים בקו	
5,181	79%	1,413	21%	ת"א - חיפה
2,924	84%	561	16%	ת"א - נתניה
1,890	74%	662	26%	חיפה - נהריה
2,214	68%	1,093	32%	ת"א - נהריה
5,180	82%	1,099	18%	ת"א - אשקלון
1,770	60%	1,172	40%	ת"א - באר שבע - דימונה
965	66%	490	34%	אשקלון - חיפה/נהריה
2,622	82%	590	18%	כפ"ס/ראש העין - ת"א
1,102	86%	176	14%	ירושלים
636	71%	264	29%	ראשונים - ת"א
2,687	89%	319	11%	נתב"ג - ת"א
27,171	100%	7,839	100%	סה"כ

מקור: חברת רכבת ישראל בע"מ

לוח 3 - תנועות המטענים ברכבת 2008 - 2007 (אלפי טונות)

קבוצת מטען	2007	2008	% השינוי
מחצבים	4,556	3,617	- 21%
מכולות	2,533	2,325	-9%
גרעינים	564	539	- 4%
שאר מטען	277	356	29%
סה"כ	7,930	6,836	-14%

מקור: חברת רכבת ישראל בע"מ

תוכנית הפיתוח של חברת הרכבת

חברת רכבת ישראל בע"מ היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה, שמטרתה - הקמה ותפעול של רכבות בישראל. בין החברה לבין הממשלה הוסכם, כי במהלך התקופה שבין יום 1.1.03 לבין יום 31.12.08 תשקיע החברה סכום בהיקף של 20 מיליארד ש"ח בפיתוח רשת הרכבות.

תוכנית הפיתוח הרב שנתית על סך 20 מיליארד ש"ח, ולוח הזמנים להשלמתה, התבססו על הידע העדכני שנמסר לממשלה על ידי חברת רכבת ישראל ומשרד התחבורה בעת גיבוש התוכנית. בשנים האחרונות, עם ההתקדמות בתכנון הפרויקטים ובביצועם, ולאחר בדיקות שבוצעו על ידי חברת בקרה מטעם הממשלה, נמצא כי עלות הפרויקטים תהיה גבוהה מזו שנחזתה, וכי מספר מרכיבים לא קיבלו ביטוי מספק בתוכנית הפיתוח לרבות רכש ציוד נייד. כמו-כן נמצא כי המועד המעודכן להשלמת התוכנית הינו מעבר לשנת 2012. היקף החריגה בעלות התוכנית הינו למעלה מ- 11 מיליארד ש"ח וזאת לאחר שמספר פרויקטים הופחתו ממנה והיקפם של אחרים צומצם. מקורה של החריגה הינו בתכנון ברמה לא מספקת בעת הגשת האומדנים, תוספות ודרישות שונות של מוסדות התכנון, רשויות מקומיות וגורמים נוספים, התייקרות מחירי התשומות והתמשכות משך הביצוע בשל קשיי ניהול ובקרה של מספר רב של פרויקטים במקביל זה לזה ובמקביל להמשך תפעול רשת הרכבות.

לאור התפתחויות אלו וכן לאור הצורך להוסיף פרויקטים משלימים לתוכנית הפיתוח ובהם רכש נוסף של קרונוות וקטרים, תכנון פרויקטים עתידיים ובניית מתחם תחזוקה נוסף, עודכן הסכם הפיתוח בין המדינה לבין החברה. בחודש אוגוסט 2008 נחתם הסכם הפיתוח המפורט, על פיו תקציב הפיתוח עד לשנת 2012 יעמוד על כ-29,553 מיליארד ש"ח. במסגרת תקציב זה תוגברו מספר פרויקטים ביחס לתוכנית הפיתוח המקורית ואילו ביצועם של פרויקטים אחרים בוטל או שהוחלט לקדם את זמינותם בלבד. הסכם הפיתוח מסדיר את אופן ההתחשבות בין המדינה לחברה בקשר לתוכנית הפיתוח וקובע אבני דרך למעקב ולבקרה אחר התקדמות הפרויקטים ועלותם התקציבית.

הרכב תוכנית הפיתוח של חברת רכבת ישראל (מיליוני ש"ח, במחירי יוני 2008)

פרויקט	אומדן מאושר במיליוני ש"ח	צפי סיום
ראשונים	31	רבעון 3 - 2003
שפירים-נתב"ג	205	רבעון 4 - 2005
מסילה שלישית באיילון	271	רבעון 3 - 2006
קו לרמת חובב	85	רבעון 2 - 2004
שדרוג לוד-ראש העין	25	רבעון 2 - 2003
ראש העין-נורדאו	62	רבעון 1 - 2003
המשך הקו לכפ"ס (סוקולוב)	82	רבעון 3 - 2006
הכפלה ושדרוג פלשת-אשדוד	121	רבעון 2 - 2004
שדרוג הקו לי-ם	567	רבעון 2 - 2005
הכפלת אשדוד-אשקלון	292	רבעון 4 - 2005
נתב"ג-מודיעין	1,522	רבעון 1 - 2008
שדרוג דימונה	212	רבעון 4 - 2005
ראשל"צ מערב	1,103	רבעון 1 - 2011
ראשל"צ מערב-נתיבי איילון	960	רבעון 1 - 2009
הכפלת הקו לכפ"ס	682	רבעון 2 - 2010
הכפלת מוצקין - נהריה	560	רבעון 3 - 2011
הכפלת הקו לב"ש	2,648	רבעון 1 - 2011
אשקלון - ב"ש	1,175	רבעון 2 - 2012
עכו-כרמיאל	106	תכנון וקידום בלבד
קו מהיר לי-ם	6,795	רבעון 1 - 2016
כפ"ס-רעננה-שפיים	1,197	רבעון 4 - 2012
קו העמק	145	תכנון וקידום בלבד
חיבור משה דיין - פלשת	975	רבעון 4 - 2012
חשמול	1,298	רבעון 4 - 2015
משק אחזקת נייד ותשתית	628	
תשתית מטענים	300	
NTC	148	
הפרדות מפלסיות	659	
רכש ציוד נייד	4,019	
יצירת מלאי תכנוני	445	
תחנת גני אביב	35	רבעון 2 - 2008
קירות אקוסטיים	57	רבעון 4 - 2009
ERP	107	
כרטוס חכם	106	
סה"כ	270	

הרכבת מבצעת השקעות נוספות של כ-1.9 מיליארד ש"ח בפרויקטי שירות (טיפול במפגשים, משק אחזקת נייד ותשתיות, שדרוג תקשורת למחשוב, תחנות נוסעים, ביטחון ובטיחות). בעניין קו הרכבת המהיר לירושלים נקבע כי קידום הקו מותנה בביצועה של בדיקה מחודשת של כדאיותו הכלכלית למשק, זאת לאור האומדן העדכני לביצוע אשר יותר מהכפיל את עלות הקו הצפויה. בדיקת הכדאיות הסתיימה בחודש נובמבר 2008 ולא הצביעה על שינוי מהותי ברמת הכדאיות הכלכלית של הקו, בהשוואה לתוצאות הבדיקה הקודמת. על אף רמת הכדאיות הכלכלית הנמוכה של הקו, בישיבת הקבינט בחודש דצמבר 2008 אושר הפרויקט לביצוע במתכונתו

המלאה. לאחרונה החליטו משרדי התחבורה והאוצר, בעצה אחת עם חברת רכבת ישראל, להגדיל את מסגרת התקציב המיועדת לקו אשקלון באר שבע וזאת על מנת לאפשר את השלמת הקו לכל אורכו. כמו כן הוחלט על דחיית פרויקט החשמול ובחינה מחודשת של היקף ואופן ביצוע הפרויקט.

כבישים המוקמים בשיתוף הסקטור הפרטי

במקביל להשקעה הממשלתית בכבישים פורסמו בשנים האחרונות מכרזים להקמת פרויקטי תחבורה בשיתוף הסקטור הפרטי. ביצוע פרויקטי תחבורה בשיתוף הסקטור הפרטי מאפשר הרחבת היקף ההשקעות בתשתית התחבורה. קיימים מספר מודלים של התקשרות עם הסקטור הפרטי וביניהם מודלים בהם נגבית אגרה ממשתמשי הכביש. אגרה זו נועדה למימון הכביש (כביש חוצה ישראל, פרויקט מנהרות הכרמל) או לחילופין כדרך להתמודדות עם גודש התנועה בכבישים ע"י ניהול התנועה של המבקשים לנסוע בכביש (אגרת גודש, כדוגמת האגרה אשר תיגבה בנתיב המהיר בכניסות לת"א ולירושלים).

בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון של פרויקט כביש חוצה ישראל מנחשונים לצומת אייל ולאחר מכן נפתח לתנועה הקטע כולו, כ- 86 ק"מ כביש ממחלף שורק בדרום ועד מחלף עירון (המאפשר חיבור לכביש 65) בצפון. עלותו הכוללת נאמדת בכמיליארד דולר. מיום הפתיחה ועד לסוף שנת 2007 שולמו לזכיין כ- 115 מיליוני ש"ח כחלק מרשת הביטחון שהובטחה לזכיין בגין אי עמידה ביעדי השימוש בכביש. במהלך שנת 2008 החלה הממשלה לקבל תקבולים מן הזכיין בכביש בגין הכנסות עודפות שנצברו מעבר לתחזית ההכנסה הצפויה מפעילותו בכביש. בגין הפעילות במחצית שנייה של שנת 2007 והמחצית הראשונה של שנת 2008 קיבלה הממשלה מהזכיין כ- 29 מיליוני ש"ח ובגין הפעילות במחצית השנייה של שנת 2008 עתידה המדינה לקבל כ- 14 מיליוני ש"ח.

בחודש דצמבר 2007 נפתח לתנועה קטע 19 בכביש 6, ממחלף שורק ועד החיבור לעיר קריית גת ובחודש יולי 2008 נפתח לתנועה גם קטע 20, מקריית גת ועד אחוזם (חיבור עם כביש 40, באזור בית קמה). הקמת קטעים אלו מומנה מתקציב המדינה. בנוסף, הוחלט לקדם את קטע 18 בצפון (ממחלף עירון עד אליקים) באמצעות הזכיין "דרך ארץ" (זכיין הקטע המרכזי בכביש), ולהפעילו ככביש אגרה. הפרויקט נמצא בבצוע מתקדם על ידי הזכיין והוא צפוי להיפתח לתנועה באוגוסט שנת 2009.

במסגרת התוכנית הכלכלית לשנים 2009-2010 החליטה הממשלה ביום 12.5.09 לפעול לתיקון חוק כביש חוצה ישראל. תיקון החוק יאפשר למדינה להטיל על זכיין פרטי את תחזוקת החלקים הדרומיים של הכביש - קטעים 19-20, ובמקביל לגבות אגרה ממשתמשי הכביש. מהלך זה נועד להבטיח כי רמת השירות הגבוהה הניתנת בקטעי הכביש האחרים תישמר גם בקטעים הדרומיים של כביש 6. האגרה שתוטל תממן רק את פעילות התחזוקה וההפעלה של הכביש ולא את הקמתו ולפיכך עתידה להיות נמוכה באופן משמעותי מהאגרה הנגבית בקטע המרכזי של הכביש.

בדצמבר 1996, פורסם מכרז פרויקט מנהרות הכרמל, להקמה ותפעול המנהרות. עלות הפרויקט נאמדת בכ- מיליארד ש"ח והוא ימומן כולו על ידי הזכייין. לאחר עיכוב של מספר שנים נחתם בשנת 2006 הסכם עם הזכייין לביצוע הפרויקט. הזכייין מממן, מקים ועתיד להפעיל את המנהרות ככביש אגרה, במשך 35 שנה. תקציב המדינה בפרויקט זה מיועד למימון רכישת הקרקעות המיועדות לפרויקט ולביצוע חיבורים וגישות למנהרות, המבוצעים על ידי המדינה. הפרויקט המלא צפוי להיפתח לתנועה בסוף שנת 2010, אולם תיתכן פתיחה מוקדמת של המנהרות המזרחיות בפרויקט כבר במחצית שנת 2010.

בתחילת שנת 2009 נפתח לתנועה כביש רוחב מס' 431 (ממודיעין לראשון לציון). ההסכם עם הזכייין הזוכה במכרז לביצוע הפרויקט נחתם עוד בחודש יולי 2005. הפרויקט כולל מימון, הקמה, תפעול ותחזוקה של הכביש תמורת מענק הקמה ותשלומים חצי שנתיים במשך תקופת ההתקשרות. בתום תקופה זו יוחזר הכביש למדינה ללא תמורה. תקציב המדינה בפרויקט נועד בעבר למימון קידום הזמינות של הכביש הכולל העתקת תשתיות והפקעת קרקעות נדרשות וכן לליווי ובקרה של הזכייין. כיום, לאחר פתיחת הכביש לתנועה, כולל התקציב את תשלום מענק ההקמה לזכייין וכן את התשלומים החצי שנתיים.

בחודש ספטמבר 2008 נחתם הסכם עם זכייין לביצוע הקמה, תפעול ותחזוקה של חלקו המערבי של כביש הרוחב מספר 531, מאזור רעננה לאזור קיבוץ שפיים כולל הארכת כביש 20 מהרצליה עד שפיים והקמת שלוחה חדשה לרכבת בקו כפר סבא - רעננה - הרצליה. הקמת הפרויקט צפויה להתחיל ברבעון השלישי של שנת 2009, לאחר סיום שלב הסגירה הפיננסית, ולהימשך כשלוש שנים. הקטע המזרחי של כביש 531 בין כביש 6 לצומת רעננה דרום אשר בוצע באמצעות החברה הלאומית לדרכים נפתח לתנועה במהלך שנת 2007.

כחלק מהמאמץ להתמודד עם גודש התנועה בכבישים, חוקק חוק נתיבים מהירים, המסמיך את שר התחבורה להכריז על נתיב תנועה בכביש כעל נתיב מהיר (נתיב קיים או חדש). במסגרת זו, החליטה המדינה לסלול נתיב חדש חד כיווני בכביש 1, באמצעות יזם פרטי, מאזור מחלף נתב"ג ועד לאזור מחלף קיבוץ גלויות בתל אביב. הנתיב המהיר נועד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים רכי תפוסה ללא תשלום אגרה תוך מכירת עודף הקיבולת לכלי רכב אחרים (כלי רכב פרטיים שאינם רכי תפוסה). הפרויקט כולל גם הקמתו והפעלתו של חניון רב קיבולת באזור מחלף שפירים ללא תשלום על ידי המשתמשים וכן הפעלת מערך הסעות (שאטלים) למרכזי העסקים בתל אביב ללא תשלום על ידי המשתמשים, זאת במטרה לעודד מעבר של הנוסעים ברכב פרטי לתחבורה ציבורית, תוך הקפדה על רמת שירות גבוהה למשתמשים. בנוסף לסלילה והפעלה של הנתיב המהיר בכניסה לת"א, ובכפוף לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת, עתיד הזכייין להפעיל נתיב מהיר חד כיווני בכניסה לירושלים, על חשבון נתיב קיים. גם בנתיב זה תחבורה ציבורית תהא פטורה מתשלום אגרה ועודף הקיבולת יימכר לרכבים פרטיים. במהלך חודש אוגוסט 2007 החל הזכייין בעבודות ההקמה של הנתיב הנוסף בכביש 1 כולל הקמת חניון חנה וסע במחלף שפירים והרמפות המחברות חניון זה עם כביש 1. עבודות ההקמה של הפרויקט עתידות להסתיים עד הרבעון הראשון של שנת 2010.

תשתית תחבורה ציבורית

נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית (נת"צים) ומסלולי תחבורה ציבורית (מת"צים)

בעקבות שורה של החלטות ממשלה שנתקבלו בין השנים 1994-1999 מוקצים נתיבים מיוחדים לתחבורה ציבורית ולרכב בעל תפוסה גבוהה. ממצאי סקר שנערך מראים כי כתוצאה מהפעלת הנת"צ עולה מהירות הנסיעה המסחרית של האוטובוסים בשעות שיא על מהירות הנסיעה של הרכב הפרטי. כמו-כן, בעקבות הפעלת הנת"צ קוצר זמן הנסיעה של האוטובוסים בקטע בשעות השיא ב-50%.

דוגמאות לנת"צים שהושלמו הינם: דרך נמיר בתל - אביב, מצומת דרך פתח תקווה ועד לצומת רמת אביב בכיוון צפון; דרך פתח תקווה - מצומת עלית ברמת גן דרומה דרך רחוב המסגר בתל-אביב ועד לכיכר קוגל בחולון. דוגמאות לנת"צים שעודם בביצוע: ציר חברון בירושלים ודרך העצמאות בחיפה, נת"צים אלו מיועדים לשמש למערכת הסעת המונים (Bus Rapid Transit – BRT).

מערכות הסעת המונים

במסגרת הפתרונות לבעיית הצפיפות בכניסות ובמרכזי הערים הגדולות, מקודמות מערכות הסעת המונים במטרופולין תל-אביב, ירושלים וחיפה. כמו כן, בשנים 2009-2010 החל תהליך קידום זמינות ותכנון מערכות הסעת המונים נוספות בכל רחבי הארץ; באזור הצפון מקודמות שתי מערכות הסעת המונים מרכזיות: עכו - כרמיאל ונצרת - חיפה. באזור השרון מקודמת מערכת הסעת המונים שתחבר את כפר סבא, רעננה והרצליה ומערכת הסעת המונים נוספת שתפעל בנתניה. באזור הדרום מקודמת מערכת הסעת המונים בבאר שבע ומערכת הסעת המונים ממרחב רחובות לכיוון ת"א. מערכות הסעת המונים מבוססות על מערכות מסילתיות (רכבות קלות) ועל מערכות שאינן מסילתיות ומופעלות באמצעות אוטובוסים מרובי קיבולת הנעים במסלולי תחבורה ציבורית (BRT).

מערכת הסעת המונים בתל אביב

ועדת המכרזים המיוחדת הפועלת לקידום הקו האדום במטרופולין תל אביב קבעה את מתכונת קידום פרויקט הקו האדום כדלהלן: זכיין פרטי יהיה אחראי להקמה, תחזוקה והפעלת הקו למשך תקופת זיכיון של 32 שנה ולהחזרתו למדינה בתום התקופה. בתחילת שנת 2002 פורסם מכרז המיון המוקדם לבחירת המועמדים לביצוע הפרויקט. במסגרת תוצאות המכרז למיון המוקדם אושרו ארבע קבוצות. בחודש אוגוסט 2003 התפרסם המכרז להקמה ותפעול של "הקו האדום". היקפו הכספי של הפרויקט עומד על למעלה מ-11 מיליארד ש"ח. מתוך סכום זה מבוצעות על ידי המדינה עבודות בהיקף של כ-1.2 מיליארד ש"ח והיתרה תבוצע על ידי הזכיין. בחודש פברואר 2006 הוגשו שלוש הצעות במסגרת המכרז ואלו נבדקו על ידי ועדת המכרזים וצוותי בדיקה שונים. בשנת 2007 נבחר זכיין להקמת המערכת ולתפעולה ובמהלך השנים 2007-2009 משלים הזכיין תכנון ראשוני של המערכת. במקביל עוסק הזכיין בסגירה פיננסית אל מול הגורמים המממנים. בשל קשיים שונים בהם נתקל הזכיין בהשגת המימון הנדרש ובין היתר אף בשל הקשיים הקיימים בשוקים הפיננסיים, נדחתה

הסגירה הפיננסית ממועדה המקורי ביוני 2008 בשנה. הקמת המערך צפויה להתחיל לאחר הסגירה הפיננסית בשנת 2010, ומתוכננת להימשך כ- 5 וחצי שנים. לאור לוח זמנים זה הנסיעה הראשונה ברכבת צפויה לכל המוקדם בשנת 2015 .

מערכת הסעת המונים בירושלים

ביום 15.12.99 פורסם מכרז מיון מוקדם (P.Q) להקמתה ולהפעלתה של רכבת קלה בירושלים במתכונת B.O.T. באוגוסט 2000 נבחרו חמש קבוצות בשלב המיון המוקדם. המכרז המפורט פורסם ביולי 2001 והזוכה הוכרז בסוף שנת 2003. לאחר השגת הסכם מימון עם הבנקים נחתם הסכם עם הזכיין אשר החל בתכנון הפרויקט. הזכיין החל בעבודות בשטח בשנת 2006 והפעלת הרכבת תוכננה לשנת 2009. עם תחילת עבודתו נתקל זכיין הרכבת בבעיות תכנוניות וביצועיות שונות, אשר בגינן מועד הפעלת הרכבת נדחתה עד לרבעון האחרון של שנת 2010. היקפו הכספי של הפרויקט הינו כ- 3.6 מיליארד ש"ח. מתוך סכום זה בוצעו על ידי המדינה עבודות בהיקף של כ- 1.4 מיליארד ש"ח והיתרה מבוצעת על ידי הזכיין.

מערכת הסעת המונים בחיפה

בשנת 2007 החל קידומה של מערכת הסעת המונים המבוססת על אוטובוסים מרובי קיבולת במטרופולין חיפה. המערכת מבוססת על 3 קווים הפרוסים על כ- 40 קילומטר ומחברים את קרית אתא, קרית חיים וקרית ים עם העיר חיפה. עיקר המערכת פרוסה בעיר התחתית ואילו שלוחה אחת של המערכת תגיע לאזור הדר בחיפה. עלות הקמת התשתית הינה כ- 850 מיליון בתוספת מערכות תומכות בהיקף של כ- 50 מלש"ח נוספים. הליך מיון מוקדם להפעלת המערכת החל בשנת 2008 ומכרז להפעלת המערכת יפורסם במהלך שנת 2009. הפעלת המערכת צפויה בשנת 2011.

שינויים מבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה היבשתית

לשם השגת יעדיה בתחום התחבורה היבשתית, הכוללים, בין השאר, הבטחת רמת ניידות נאותה במחיר סביר, צמצום גודש התנועה, הקטנת ההשפעות החיצוניות השליליות שלו ושיפור היעילות הכלכלית והתפעולית של מפעילי התחבורה הציבורית, החליטה הממשלה על הצעדים המפורטים להלן:

תחרות בתחבורה הציבורית

במסגרת קידום כרטוס משותף למפעילי התחבורה הציבורית השונים ולאמצעי התחבורה הציבורית השונים, תוקנה פקודת התעבורה באופן שהמפקח על התעבורה הוסמך לחייב קיום של אמצעי כרטוס משותפים. בהתאם לתיקון זה יושם בשנים האחרונות כרטוס משותף במספר רב של אזורים בין מפעילי התחבורה הציבורית לרבות חברת רכבת ישראל. כמו-כן, עוסק המשרד בהטמעת השימוש בכרטיס חכם, אשר יאפשר כרטוס אחיד אצל מפעילי התחבורה הציבורית.

ב- 12 לאוגוסט 2007 החליטה הממשלה על שורה של צעדים לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית ביניהם: המשך ההליך התחרותי תוך שימת דגש על שיפור השירות לציבור, קביעת מדדי שירות וסטנדרטים אחידים לשירות וזאת בהתבסס על בקרה מקיפה על פעילות הזכיינים. התגמול לזכיינים בגין הפעלת השירות יתנה גם הוא בעמידת המפעיל במדדי שירות ומשך תקופת הזיכיון יקבע בהתאם לעמידת המפעיל במדדים אלו. כמו-כן, הוחלט על חידוש מערך הרישוי בתחבורה הציבורית, הגדרתם של אשכולות שירות, בהם ייקבעו מחד קריטריונים מחייבים להפעלת שירות ומאידך תתאפשר גמישות תכנונית למפעיל התחבורה. החלטת הממשלה כאמור אף קובעת כי מפעילי התחבורה הציבורית יחויבו לקיים כרטוס משותף ולהשתתף במרכז מידע ארצי לתחבורה ציבורית. אמצעים משלימים אלו יאפשרו שילוביות בין מפעילי התחבורה הציבורית ובינם לבין מערכות הסעת ההמונים. עיקרי החלטת הממשלה הובאו לחקיקה במסגרת הצעת חוק ההסדרים במשק המדינה לשנת 2007 ולאחר שפוצלו ממנו הונחו על שולחן ועדת הכספים בכנסת. עד עתה טרם קודמה הצעת החוק האמורה.

מדיניות כוללת להתמודדות עם בעיית הגודש בכבישים ולהעדפת התחבורה הציבורית:

כאמור, החליטה הממשלה, ביום 13.8.97, לאמץ תכנית כוללת להתמודדות עם תופעת הגודש בכבישים ולהעדפת תחבורה ציבורית. עיקרי התכנית כללו ארגון מחדש של התחבורה הציבורית במערכת העורקית במטרופולינים הגדולים, תכנון מחדש של קווי התחבורה הציבורית תוך התאמתם לרשת הנתיבים הבלעדיים, הפעלת תכנית אכיפה מוגברת בנתיבי תחבורה ציבורית, הטלת קנסות מוגדלים על עבירות של שימוש בנתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית שלא בהתאם לכללים והקמת מנהלת תחבורה ציבורית במשרד התחבורה לתכנון וקידום התחרות בענף. כמו-כן הוחלט לפעול להקטנת היקף מקומות החניה שייבנו בסמוך לצירי התחבורה הציבורית במרכזי הערים הגדולות ולפעול לקידום של פרויקטים הכוללים הטלת אגרת גודש אשר תאפשר את ניהול הביקוש לנסיעות בכבישים עתירי גודש תנועה. כפי שפורט לעיל, פרויקט הנתיבים המהירים בכניסות

לת"א וירושלים הנו פרויקט הכולל שימוש באגרות גודש.

בהמשך להחלטת הממשלה משנת 2007 הוחל ביישום מבנה תעריפים חדש בתחבורה הציבורית. במסגרת זו בוצע שלב א' במטרופולין חיפה והנתונים הראשוניים מעידים על השפעה חיובית של הרפורמה על היקף השימוש בתחבורה ציבורית. במהלך השנים 2009 ו 2010 צפויות רפורמות נוספות במבנה התעריפים של התחבורה הציבורית במטרופולין ירושלים ומטרופולין תל אביב. מטרת הרפורמה בתעריפים הינה יצירת מבנה תעריפים אחיד, המאפשר מעבר נוח בין אמצעי תחבורה ציבורית שונים ומעודד את המשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית. במקביל מקודמים בצוותים מקצועיים הליכים לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית בקרב עובדי מדינה וקביעת תמריצי מס לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית.

שינויים מבניים נוספים במשק התחבורה

מדיניות הממשלה הינה להקטין את מעורבותה בתחום הביצוע והתפעול ולהתרכז בפעילות פיקוח, קביעת מדיניות ותקינה. כמו-כן, הציבה לעצמה הממשלה מטרה להגביר את רמת התחרותיות במשק, כאמצעי מרכזי להפחתת תעריפים ולשיפור ברמת השירות הניתנת לציבור. לאור זאת, החליטה הממשלה לבצע מספר שינויים מבניים בתחומים שיפורטו להלן:

1. יבוא כלי רכב – מסגרת החוק הנוכחית מחייבת כי היבוא של כלי רכב יבוצע על ידי יבואנים המקושרים בהסכם ישיר מול יצרן הרכב. במטרה לעודד יבואנים חדשים להיכנס לענף יפעל המשרד במהלך שנת 2009 לביצוע רפורמה בענף ייבוא הרכב, אשר תאפשר יבוא מקביל של כלי רכב גם על ידי יבואנים אשר אינם מקושרים ישירות עם יצרן הרכב. כלומר, המשרד יפעל לאפשר את ההתקשרות של היבואנים עם סוכנים מורשים ולא עם יצרנים בלבד. בנוסף, בכוונת המשרד להסיר את החסמים הקיימים כיום לכניסתם של יבואנים מקבילים ולקבוע את הכללים ליבוא של רכב במדינות נפט"א, העומד בתקינה הפדראלית של ארה"ב, כך שייבוא של כלי רכב אלו יתאפשר על ידי כלל יבואני הרכב. בנוסף יפעל המשרד לקבוע את דרישות הסף שיידרשו מיבואני הרכב החדשים והקיימים. במקביל יבחן האגף את תחום יבוא אישי של רכב לישראל, תחום אשר הפעילות בו זינקה בשנה האחרונה באופן משמעותי.

2. רכב חשמלי – משרד התחבורה מתיר יבוא רכב בעל הנעה חשמלית העונה לדרישות התקינה האירופאית או האמריקאית (לרכב המיוצר במדינות נפט"א) ולתקנות התעבורה לעניין רכב מנועי. בשנת 2008 קיבלה הממשלה החלטה בדבר עידוד רכבים "ירוקים" במסגרת זו הוחלט על שינוי מבנה אגרות רישוי הרכב ומיסי הקנייה וזאת במטרה לעודד את השימוש ברכבים המזהמים פחות ובתוכם רכבים היברידיים וחשמליים. יישום ההחלטה כרוך בתיקוני תקנות וצווים וצפוי להתבצע במהלך שנת 2009.

3. תקני EURO 4 - החל מ- 1/10/2006 נדרשים כלי רכב במשקל העולה על 3.5 טון, המונעים באמצעות מנוע דיזל (לרבות אוטובוסים ומשאיות) לעמוד בתקני EURO 4. כלי רכב אלו פולטים כמות מופחתת של מזהמים ובפרט כמות מופחתת של חלקיקים, המהווים את אחד הגורמים המסוכנים בפלטת מנועי הדיזל.

החל מאוקטובר 2008 נדרשים כלי רכב חדשים באותה קבוצת משקל לעמוד בתקני 5 EURO. החל מספטמבר 2009 יידרשו לעמוד בתקן זה גם רכבים פרטיים במשקל שאינו עולה על 3.5.

4. עדכון הבדיקות התקופתיות לרכב בנזין - במסגרת דרישות התקינה האירופאית מבוצעת החל ממרץ 2006 בדיקה נוספת לרכב המונע בבנזין הכוללת בדיקת CO בסיבובי מנוע גבוהים. בדיקה זו מסייעת בהערכת תקינות הממיר הקטליטי ותהווה אינדיקציה טובה יותר על פעולת עבודת מנוע הרכב. לאחרונה, אישרה הכנסת את עדכון תקנות התעבורה. מכוני הרישוי מבצעים כיום את בדיקת ה-CO במועד חידוש רישיון הרכב השנתי.

5. עידוד רכב ירוק – בהמשך להמלצות הצוות הבין משרדי למיסוי ירוק, יישם משרד התחבורה בשנת 2009 את הצעדים הנדרשים על מנת לאפשר גביית מס קנייה על כלי רכב בהתאם לרמת המזהמים הנפלטים מכלי הרכב. לשם כך ייקבע לכל כלי רכב "ציון ירוק" אשר יהווה ממוצע משוקלל של עלות הזיהום הנגרמת בגין רכיבי הזיהום הנפלטים מכלי הרכב. ציון זה יהווה את הבסיס לחשוב שיעור מס הקנייה שיוטל על הרכב. כמו כן תשונה שיטת שווי השימוש לכלי רכב כך שזה ייקבע באופן יחסי למחיר הרכב. במסגרת זו תינתן הטבה מיוחדת לבעלי רכב בעל הנעה חליפית.

תחבורה אווירית

ענף התעופה

תנועת הנוסעים בנתב"ג בשנים 2001 - 2008

שנה	כמות נוסעים (אלפים)	שיעור השינוי לשנה קודמת (באחוזים)	ביחס
2001	7,879	- 15.3%	
2002	6,853	- 13%	
2003	6,787	- 1%	
2004	7,665	13%	
2005	8,504	11%	
2006	8,815	3.7%	
2007	10,104	14.6%	
2008	11,005	8.91%	
אומדן 2009	9,800	- 10.9%	

מקור: דו"חות רשות שדות התעופה.

תנועת הנוסעים בדרך האוויר לישראל וממנה (נתב"ג) עלתה בשנת 2008 בשיעור של 8.91% בהשוואה לתנועת הנוסעים בשנת 2007. החל משנת 2004 קיימת עליה משמעותית בתנועת הנוסעים הבינלאומית ועד סוף שנת 2008 עלתה התנועה בשיעור מצטבר של כ- 62% אל מול שנת 2003. העלייה בתנועת הנוסעים בשנים אלו נובעת בעיקר מהעלייה הניכרת בתנועת הישראלים, אולם בשנים האחרונות חל גידול משמעותי גם בתנועת התיירים בנתב"ג.

בשנת 2009 צפויה ירידה של כ- 11% בתנועת הנוסעים בנתב"ג עד לכ- 9.8 מיליון נוסעים.

רשות שדות התעופה

רשות שדות התעופה הוקמה ב- 1977 על פי חוק. הרשות אחראית על תפעול, תכנון, פיתוח וביטחון שדות התעופה ומסופי הגבול היבשתיים המפורטים בחוק. בהתאם לחוק, על הרשות לנהל ולתפעל כל אחד משדותיה בנפרד ככל שניתן כגוף כלכלי, הנושא את עצמו. עם תחילת פעילותה, הפעילה הרשות שלושה שדות תעופה: נתב"ג, אילת וירושלים. מאוחר יותר הועברו לאחריותה ארבעה שדות תעופה נוספים: מחניים, שדה דב, הרצליה וחיפה. הרשות אחראית גם על הבקרה האווירית לתעופה האזרחית. כמו-כן, מתפעלת הרשות את מסופי הגבול היבשתיים עם מצרים - טאבה וניצנה, ועם ירדן - מסופי ערבה, נהר הירדן ואלנבי. בנוסף החל משנת 1999 הועברה לרשות האחריות להקמתו והפעלתו של המעבר היבשתי הפנימי עם הרשות הפלשתינאית בקרני. בשלהי שנת 2005 נסגר לפעילות מסוף רפיח ובמקומו נפתח מסוף כרם שלום אשר הועבר אף הוא לאחריותה של הרשות. בחודש ספטמבר 2008 נגרעו המעברים קרני וכרם שלום מאחריות הרשות והועברו לאחריות משרד הביטחון אשר יהיה אחראי גם על הפעלתם.

הכנסות הרשות כוללות הן הכנסות מאגרות תעופה, דוגמת אגרת נוסע ואגרת כלי טיס, והן הכנסות מסחריות הנובעות בעיקרן מדמי הרשאה מזכיינים. כלל הכנסות הרשות בשנת 2008 עמדו על כ- 1,842 מיליוני ש"ח, היקף ההכנסות המסחריות בשנה זו עמד על כ- 1,025 מיליוני ש"ח המהווים כ- 56% מכלל הכנסות הרשות. בחודש יוני 2007 החליטה הממשלה על עדכון האגרות התעופתיות אותן גובה הרשות, לראשונה מאז שנת 1994, בשיעור ממוצע כולל של 51%. בחודש דצמבר 2008 אישרה ועדת הכלכלה של הכנסת עדכון אגרות נוסע יוצא ואגרות תעופתיות. עדכון האגרות נועד לאפשר מימון השקעות בפרויקטי פיתוח ובטיחות בהיקף כולל של כ- 2.8 מיליארד ש"ח במהלך השנים הקרובות. תוכנית הפיתוח של הרשות כוללת בין היתר פרויקטי פיתוח ופרויקטים בטיחותיים וביטחוניים. בין הפרויקטים ניתן לציין את שדרוג מערך המסלולים בנתב"ג, הקמת מגדל פיקוח חדש, מערכת בידוק טכנולוגי לכבודת הנוסעים והקמת זרוע רביעית לטרמינל 3.

פירוט ההכנסות וההוצאות של רשות שדות התעופה לשנת 2008 במחירים שוטפים

צפי שנת 2009	אחוז השינוי בשנת 2009 ביחס לשנת 2008	שנת 2008 מיליוני ש"ח	אחוז השינוי בשנת 2008 ביחס לשנת 2007	שנת 2007 מיליוני ש"ח	
					הכנסות
297.5	11.5%	266.7	- 1.9%	272	אגרות ושירותים למטוסים
761.9	38.5%	550	-2.8%	566.1	אגרות ושירותים לנוסעים
1,057.4	3.2%	1,024.7	- 1.7%	1,042.6	הכנסות מפעילות מסחרית (זיכיונות)
2,116.8	15%	1,841.4	- 2.1%	1,880.7	סה"כ הכנסות
					הוצאות
851.3	3.2%	824.8	9.4%	754.1	משכורות וסוציאליות
		44.3		(115.3)	רווח (הפסד) אקטוארי
454	- 6.1%	390.7	2.5%	381	תפעול ואחזקה
		92.9	12.6%	82.5	כלליות
16.5	- 1.7%	16.8	4.3%	16.1	תשלומים לממשלת ישראל
375		375.3	- 1%	378.9	פחת
117.6	9.7%	107.2	- 2.1%	109.5	דמי חכירה
		13	- 51.7%	26.9	הוצאות אחרות
1,814.4	- 2.7%	1,865	14.2%	1,633.7	סה"כ הוצאות
302.4		(23.6)		247	עודף (גרעון) תפעולי
(54.5)	- 55.8%	(123.5)		46.1	הכנסות (הוצאות) מימון נטו
247.9		(147.2)		293.1	עודף (גרעון) מפעולות רגילות לשנה

מקור: הדו"חות הכספיים של רשות שדות התעופה ליום 31.12.08 והצעת התקציב של רשות שדות התעופה לשנת 2009.

תנועת נוסעים בשדות תעופה פנים ארציים (אלפים)

שיעור השינוי בהשוואה לשנה הקודמת	2008	2007	
- 2%	1,070	1,092	אילת וערבה
- 8.2%	640.7	697.8	שדה דב
- 1.5%	64	65	חיפה
12.6%	469.2	416.8	נתב"ג
17.9%	19.8	16.8	מחניים
- 14.6%	3.5	4.1	הרצליה
- 1.1%	2,267	2,293	סה"כ

מקור: רשות שדות התעופה.

תנועת נוסעים במסופי הגבול היבשתיים (אלפים)

שיעור השינוי בהשוואה לשנה הקודמת	2008	2007	
25.2%	1434	1,145	טאבה
17.4%	1501	1,279	אלנבי
39.8%	439	314	ערבה
13.7%	507	446	נהר הירדן
21.9%	3,881	3,184	סה"כ

מקור: רשות שדות התעופה.

בשנת 2008 נמשכה מגמת הגידול בהיקף הנוסעים העוברים במסופי הגבול היבשתיים. ניתן לראות כי גידול זה מתרכז בעיקר במסופי טאבה והערבה.

יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה האווירית

מדיניות הממשלה בתחום התחבורה האווירית הינה ליצור את התנאים לאספקת שירותי תחבורה אווירית תחרותיים ויצירת תמריצים להתייעלות מתמדת של העוסקים בענף, שהינם ערובה לשיפור רמת השירות וירידה מתמדת בעלויות למשתמשים. בצד מדיניות זו יש להבטיח את התנאים הבסיסיים לשמירה על רמות בטיחות וביטחון גבוהות לאור הסיכונים הכרוכים בפעילות הענף. במקביל לכך, שוקדת הממשלה על פיתוח תשתיות תעופתיות מפותחות ומודרניות שיאפשרו צמיחה עתידית של ענף התעופה הן בתחום הבינ-לאומי והן בפעילות הפנים - ארצית.

עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה

ממשלת ישראל פועלת למימוש מדיניותה לעידוד התחרות בענף התעופה הבין-לאומית בישראל, מתוך מטרה להביא לידי פתיחת השמיים בישראל לפעילות תעופה חופשית. "שמיים פתוחים" הינו מצב בו כל חברת תעופה רשאית להפעיל טיסות לישראל וממנה ללא המגבלות הרגולטוריות הקיימות כיום. מצב זה אינו קיים כיום בפעילות האווירית שבין ישראל ומדינות העולם, למעט בקו התעופה שבין ישראל וארה"ב.

כפועל יוצא של מדיניות הממשלה האמורה, תוקן בשנת 2006 חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963, באופן בו שר התחבורה, בבואו להפעיל את שיקוליו לעניין אישור רישיון או חידושו וכן לעניין קביעת תנאים ברישיון (לרבות תדירות הטיסות) יהיה מחויב לפעול בהתאם למטרה של עידוד תחרות בת קיימא בענף, לטובת רווחת ציבור המשתמשים ולתועלת המשק. כמו-כן, שר התחבורה יהיה מחויב להתייעץ בנושא עם שר התיירות וכן תובא בפניו עמדתה של וועדה מקצועית בין-משרדית.

במסגרת דיוני התקציב לשנת 2007 החליטה הממשלה, במטרה לעודד את התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה, לפעול לקידום הסכם תעופה אחיד מול מדינות האיחוד האירופאי אשר בעיקרו נועד לאפשר את כניסתם של מובילים סדירים נוספים לענף, לרבות חברות Low Cost. בהתאם, במחצית השנייה של שנת 2007 החלו השיחות עם נציגי האיחוד האירופאי בנושא. גיבוש הסכם תעופה גלובאלי עם האיחוד האירופי עתיד להביא לידי "פתיחת השמיים" גם בין ישראל ומדינות אירופה.

גיבוש הסכם התעופה מלא כולל שני שלבים, הראשון, הסכם אופקי שעיקר עניינו הכרה בילטראלית כי כל מוביל נקוב ממדינה אירופית מוכר כמוביל אירופי ללא קשר למדינת המפעיל. הסכם זה נחתם בין ישראל לאיחוד האירופי במחצית השנייה של שנת 2008. ההסכם השני הינו ההסכם הגלובאלי המלא אשר יאפשר פתיחת קווי התעופה בכל מדינה לתחרות משמעותית. המו"מ לגיבוש הסכם זה החל ברבעון האחרון של שנת 2008 וצפוי להימשך כשנה וחצי.

עד למימוש המלא של החלטות הממשלה בנושא, משרד התחבורה פועל לשינויים מקומיים בהסכמי תעופה בילטרליים עם מדינות שונות, כך שיתאפשר מינויים של מובילים נקובים נוספים במדינות אלו ובישראל. בשנים האחרונות תוקנו מספר הסכמי תעופה עם מדינות שונות כך שניתן כיום למנות מובילים נקובים נוספים בקווי התעופה, בין היתר, עם המדינות הבאות: בריטניה, רוסיה, צרפת, ספרד, אוקראינה, גרמניה, איטליה, בלגיה.

בנוסף לזאת, במסגרת התוכנית הכלכלית לשנת 2007 תוקן חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 כך שיבוטל הפטור מתחולת חוק זה על התובלה הבין-לאומית באוויר בכל הנוגע להסדרים כובלים בין מובילים ישראלים ולהסדרים כובלים בין מובילי ישראל למוביל זר או בין מובילים זרים בלבד. בהתאם לכך, החל מתחילת שנת 2009 הסדרים כובלים כאמור יהיו כפופים לאישור הממונה על ההגבלים העסקיים בדומה לכל ענף אחר במשק.

פיתוח תשתיות תעופתיות

על פי החלטת המועצה הארצית לתכנון ובנייה, יש למצוא חלופה לבניית שדה תעופה משלים לנתב"ג, שיהיה ערוך לקליטת תנועה בינלאומית כשזו תעלה על 16 מיליון נוסעים בשנה. בספטמבר 2007 מינה שר התחבורה וועדה ציבורית בראשות האלוף (מיל') הרצל בודינגר. הוועדה השלימה את עבודתה והגישה את המלצותיה בנובמבר 2008, עיקר המלצותיה הן: הגדלת קיבולת נתב"ג באמצעות התאמת התשתיות הפיזיות והרחבת שעות הפעילות במסגרת המגבלות הסטטוטוריות הקיימות, קידום תוכנית לשדה תעופה אזורי בין-לאומי במגידו אשר ישמש כשדה תעופה משלים לנתב"ג וכן קידום פיתוח שדה תעופה בין-לאומי אזורי במרחב אילת. החלטת ממשלה מס' 4463 מיום 1.2.09 מטילה על שר התחבורה לקדם הקמתו של שדה תעופה תמנע כשדה תעופה בין-לאומי אזורי למרחב אילת. כמו כן, מטילה החלטת הממשלה על שר התחבורה למנות צוותי היגוי משותפים למשרדי התחבורה והאוצר לבחינת הקמתם של שדות תעופה נוספים ובניהם שדה תעופה בין-לאומי אזורי במגידו.

תשתיות לשינוע מטענים אוויריים

חברת ממ"ן מהווה מונופול בתחום ניטול המטענים הלא חקלאיים המובלים בדרך האוויר, ולפיכך תעריפיה מפוקחים. בסוף שנת 1999 נחתם הסכם בין הממשלה לבין רשות שדות התעופה ובין חברת ממ"ן המסדיר, בין היתר, את פתיחת הענף לתחרות. בעקבות זאת הקים תאגיד של חברות העוסקות בתחום מטענים, בראשות חברת סוויס פורט, מסוף מטענים נוסף בשטח נתב"ג. מסוף זה החל לפעול במחצית השנייה של שנת 2008.

בעקבות עתירה של ארגון המשלחים לבג"צ בדרישה לאפשר פעילות שינוע מטענים אוויריים מחוץ לגבולות נתב"ג, הוקמה וועדה בין-משרדית, אשר בחנה היתכנות פעילות מעין זו. בחודש יולי 2004 הגישה הוועדה את המלצותיה, לפיהן הקמת מסופי מטען מחוץ לנמל התעופה אפשרית הן בהיבט המכסי, הן בהיבט הביטחוני והן בהיבט התפעולי. על מנת לאפשר כניסת המפעיל הנוסף בשטח נתב"ג, החליטו בשנת 2005 שרי התחבורה והאוצר כי פעילות מסופי מטען חיצוניים, אשר עתידה להתחרות עם המסופים בתוך נתב"ג, תותר החל ממחצית שנת 2010. על מנת לאפשר פעילות מסופי מטען חיצוניים כאמור נדרשים שרי התחבורה והאוצר לקבוע מחיר אותו יגבו המסופים הקיימים עבור השירותים הבסיסיים שיינתנו על ידם למטענים בטרם יועברו למסוף החיצוני. וועדת המחירים הבין-משרדית אישרה מחיר כאמור כבר בחודש יוני 2008 והצו הנוגע לעניין ממתין לחתימת שר התחבורה.

תחבורה ימית

הסחר הימי הישראלי

הסחר דרך נמלי ישראל בשנת 2008 הסתכם בכ- 40.5 מיליון טון מטען (לא כולל דלק ופחם), לעומת כ-40.2 מיליון טון בשנת 2007 - עליה של 0.8% בשנת 2008.

יבוא ויצוא המטענים בנמלי הארץ (מיליוני טונות)

סה"כ		יצוא		יבוא		הנמל
2008	2007	2008	2007	2008	2007	
15.4	16.2	5.7	6.1	9.7	10.1	אשדוד
22.6	21.5	10.0	9.3	12.6	12.2	חיפה
2.5	2.5	2.3	2.3	0.2	0.2	אילת
40.5	40.2	18	17.7	22.5	22.5	סה"כ

מקור: רשות הספנות והנמלים

בשנת 2008 היקף מטענים דרך נמלי חיפה אשדוד ואילת, ביבוא עלה ב- 0.3% ועמד על 22.5 מיליון טון, והיצוא עלה בשיעור של 1.4% והסתכם ב- 18 מיליון טון.

יבוא ויצוא המטענים בנמלי הארץ (מכולות במונחי אלפי TEU)

סה"כ		יצוא		יבוא		הנמל
2008	2007	2008	2007	2008	2007	
828	809	389	371	439	438	אשדוד
1,251	1,149	644	595	607	554	חיפה
2	7	1	4	1	3	אילת
2,081	1,964	1,034	969	1,047	995	סה"כ

בשנת 2008 היקף המכולות (במונחי אלפי TEU) דרך נמלי חיפה אשדוד ואילת, ביבוא עלה ב- 5.3% ועמד על 1,047 אלפי TEU, והיצוא עלה בשיעור של 6.7% והסתכם ב- 1,034 אלפי TEU. סך היקף המכולות שעברו בנמלי ישראל בשנת 2008 מסתכמת בכ- 2,081 אלפי TEU המהווים עליה של כ- 6% משנת 2007. החל משנת 2001 ישנה עליה של כ- 43% בתנועת המכולות בנמלי ישראל, עליה ממוצעת של 5.4% לשנה.

שינוי מבני בנמלי הים

עד שנת 2005 נמלי הים המסחריים בישראל הופעלו על ידי רשות הנמלים, אשר הייתה תאגיד סטטוטורי שהוקם על פי חוק בשנת 1961. הרשות הייתה ממונה על כל ההיבטים המרכזיים בפעילות הנמלים: מימון ופיתוח הנמלים, גיוס כוח אדם ומדיניות השכר, התעריפים המשולמים על ידי הלקוחות, פעילויות מסחריות והיבטים נוספים.

בשנת 2003 קיבלה ממשלת ישראל החלטה על שינוי מבני בנמלי הים שעיקרו הפיכת הנמלים השונים לחברות ממשלתיות עצמאיות, הקמת חברה ממשלתית לפיתוח הנמלים (חברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים בע"מ), שתחכיר את הנכסים לחברות הנמלים השונות ותהיה אחראית לפיתוח עתידי של הנמלים וכן הקמת רשות

ספנות ונמלים ממשלתית בתוך משרד התחבורה, שתפעל כרגולאטור להסדרת פעילות יעילה ותחרותית של הנמלים. שינוי זה התבסס על המודל המוכר על ידי הבנק העולמי כמודל ה- landlord – שעיקרו הפרדה בין ניהול הנכסים ובין מתן השירותים הנמליים ברציפים. בהמשך להחלטה זו חוקק חוק רשות הספנות והנמלים התשס"ד-2004 אשר היווה את המסגרת החוקית לשינוי המבני עליו החליטה הממשלה ובהמשך לו נחתמו במהלך חודש פברואר 2005 שורה של הסכמים עם ההסתדרות החדשה, נציגת העובדים. בנוסף, הוסדרה הפעילות הנמלית של מספנות ישראל וכן נקבע מתווה הפרטה מדורגת של חברות הנמל תוך התחייבות של עובדי הנמלים כלפי המדינה שבמידה והמדינה תפעל בהתאם למתווה ההפרטה האמור העובדים מחויבים לשקט תעשייתי וכי כל תביעותיהם בנוגע להפרטה והשלכותיה מוצו באופן סופי ומוחלט והם יסייעו וישתפו פעולה ככל שיידרשו ביישום ההפרטה.

במסגרת התוכנית הכלכלית לשנים 2009-2010 החליטה הממשלה להמשיך את יישום השינוי המבני בנמלים באמצעות שני צעדים משלימים:

1. הנפקת חברות הנמלים בהתאם למתווה משנת 2005 אשר כולל מכירה של עד 15% מאחזקות המדינה בחברות נמל חיפה ואשדוד בשנת 2010, מכירה של עד 49% מאחזקות המדינה בחברות אלו בשנת 2011 ומכירת יתרת אחזקות המדינה בחברות אלו עד שנת 2020. כמו כן, הנפקה של לפחות 15% ממניות חברת נמל אילת כבר בשנת 2010.

2. רפורמה בתעריפי הנמלים – במטרה להביא לניהול יעיל ותחרותי של ענף הנמלים נדרש לספק למערכת הנמלים מערכת תעריפים כלכלית המבוססת ככל הניתן על חישובי תמחיר. העקרונות המרכזיים העומדים בבסיס הרפורמה לפיכך הינם קביעת מחירים לשירותים השונים אשר ישקפו ככל הניתן את עלות מתן השירות, ביטול ככל הניתן של סבסוד צולב הקיים במערכת התעריפים הנוכחית וכן שמירה על איתנות הפיננסית של חברות הנמל והקצאת מקורות מספקים לפיתוח הנמלים. החלטת הממשלה קובעת כי הצו יפורסם לא יאוחר מיום 1.10.09 ותחולתו לא תאוחר מיום 1.1.10. עוד קובעת החלטת הממשלה בנושא כי טרם חתימת הצו על ידי השרים יוצג הצו להערות המשתמשים והחברות הממשלתיות.

פיתוח נמלים

תנאי בסיסי להגברת תחרות בין הנמלים הינו קיום תשתיות וקיבולת המאפשרות מתן שרות מגוון וזמין לחברות הספנות ולבעלי המטען. בהתאם לשינוי המבני משנת 2005 חברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים בע"מ היא האחראית לייזום, הובלה, תכנון וביצוע הפיתוח הנמלי בישראל.

בשנת 2005 נחנך פרויקט נמל היובל בנמל אשדוד ובשנת 2006 החל פיתוח שלב א' של נמל הכרמל בחיפה אשר עתיד להסתיים במהלך שנת 2010. פרויקטים אלו מהווים קפיצת מדרגה בקיבולת הנמלית ובמיוחד בענף המכולות המהווה את הפעילות העיקרית בסחר הבינלאומי. בנוסף, הרציפים החדשים בשני הנמלים ערוכים לקליטת אוניות מכולה גדולות מהדור החדש, הן מבחינת תשתיות פיזיות והן מבחינת ציוד שינוע ומערכי תפעול ומחשוב. ההשקעה הכוללת בנמל היובל הינה כ- 2.6 מיליארד ש"ח ואילו ההשקעה הצפויה בנמל כרמל א' הינה כ- 1.1 מיליארד ש"ח.

במהלך שנת 2006 הוכנה על ידי חברת נמלי ישראל תכנית אב ארוכת טווח לפיתוח תשתיות נמלים, מערכות לוגיסטיות ומערכי תחבורה לשיפור הנגישות לנמלים. תוכנית האב הינה לטווח של 50 שנה וכוללת אבני דרך לפיתוח. התוכנית הובאה לאישור הממשלה בתחילת שנת 2007, ושתי התחבורה והאוצר הוסמכו לקבוע את עיתוי, מיקום ואופן ההקמה והמימון של שלב א' של הפיתוח בכל נמל. שלב א' בכל נמל (נמל חיפה ואשדוד) כולל הקמת רציף מכולות באורך של כ- 1,200 מטר ובהשקעה של כ- 800 מיליון דולר בכל נמל (השקעות אלה אינן כוללות השקעות בציוד). הרציפים מתוכננים לקלוט את אוניות המכולה הגדולות ביותר המשרתות את הסחר הבינ"ל.

הספנות הישראלית

נתוני יסוד:

1. נכון לתחילת שנת 2009, בצי הסוחר הישראלי מצויות סה"כ 50 אוניות בבעלות ובשליטה ישראלית (לעומת 55 אוניות בשנת 2008) אשר גילן הממוצע הינו 13.6 שנים.
2. סה"כ מעמס אוניות בשליטה ובעלות ישראלית עומד על כ- 2.4 מליון טון, מהם כ- 1.6 מליון טון באוניות מכולה.
3. בפיקוח רשות הספנות מצויות סה"כ 34 אוניות מתוכן 13 אוניות המניפות דגל ישראל והמצוותות בצוות ישראלי.
4. סה"כ מצבת כ"א ימי (ימאי שהפליג בשנתיים האחרונות) עמדה בשנת 2008 על 2,002 ימאים לעומת 1,872 ימאים בשנת 2007, גידול שנתי של כ- 7%. בין השנים 2008-2009 מספר הימאים הישראליים קטן בשיעור של 4% ועמד בתחילת שנת 2009 על 518 ימאים ישראלים.
5. בשנת 2008 עברו בנמלי ישראל בנוסף ל- 40.5 מיליון טון מטען גם יבוא של כ- 13.0 מיליון טון דלק לסוגיו וכ- 13.0 מיליון טון פחם.

מיקומה הגיאופוליטי של מדינת ישראל וריחוקה ממקורות האספקה ומהשווקים הפתוחים בפניה לסחר חוץ גורמים לתלות מוחלטת של כלכלת המדינה בהובלה ימית לישראל וממנה. מעל ל- 98% מכמות המטענים לישראל וממנה מובלים בדרך הים. מצב זה מחייב קיום כושר הובלה ימי ישראלי בלתי תלוי בגורמים זרים.

מדיניות הממשלה בתחום הספנות, כפי שבאה לידי ביטוי בהחלטות ממשלה מינואר 1999, אוקטובר 2003 וינואר 2009 הינה שיפור כושר התחרות הכלכלי של הספנות הישראלית, שימור ידע בענף זה, קיום תשתית ימית חיונית בנמלים ובתעשייה ושיפור כושר הובלה ימי ישראלי. לצורך ביצוע מדיניות זו הקצתה הממשלה סכום שנתי של 20 מיליוני ש"ח לטובת תמיכה בספנות הישראלית.

משרד התחבורה פעל, על בסיס החלטות הממשלה המוזכרת לעיל, ליצירת הסכמה בין חברות הספנות הישראליות והימאים לביצוע צעדי התייעלות לשיפור כושר התחרות הכלכלי. כתוצאה מכך, בשנת 2009 מספר האניות בבעלות ובשליטה ישראלית הינו כ- 50 אוניות לעומת 24 אוניות בשנת 2004.

כמו-כן, הממשלה משתתפת במחצית מתקציב הרשות להכשרה ימית בעכו (חברה ממשלתית בבעלות שווה עם חברות הספנות), שאחראית להכשרת קציני סיפון ומכונה עבור אוניות צי הסוחר הישראלי. במכון לומדים מידי שנה כ- 50 צוערים לקצונה, ועוד עשרות רבות בהשתלמויות בתחום הספנות.

פרק ו' - הסבר מפורט של הצעת התקציב*

*הסכומים מפורטים בטבלאות התקציב בעמ' 2 עד 27 לעיל.

סעיף 40 - תקציב המשרד השוטף**4003 משרד התחבורה - ראשי****400301 משרד התחבורה - תפעול**

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות הלשכה המרכזית של המשרד הכוללת את אגפי המטה (אגף כספים, מנהל, לשכה משפטית, לשכות שר ומנכ"ל, דוברות וכו') ואת אגפי מנהל היבשה ומנהל התנועה (למעט שכר בוחני הרישוי המתוקצב בתוכנית נפרדת). כ-45% מהתקציב מיועדים לתשלומי שכר על מרכיבי השונים וכ-55% מיועדים ברובם להוצאות תפעול שונות ובהן: שכר דירה, דמי שימוש, ארנונה, חשמל וטלפון וכדומה.

400302 אגף מערכות מידע

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות האגף למערכות מידע (פרט לכוח האדם המתוקצב במסגרת התפעול המשרדי) ובעיקר אחזקת מערכת המחשוב של משרד התחבורה. אגף מערכות מידע מרכז את כלל מאגרי המידע של משרד התחבורה לרבות מאגרי הרישוי והרכב. האגף מספק שירותי מידע לגופים רבים וביניהם: הנהלת בתי המשפט, רשויות מקומיות, משרד הביטחון ועוד. בעבור שירותים אלו גובה המשרד תשלום, המהווה את מקורות ההכנסה של המשרד.

400303 מינהל התנועה

בתוכנית זו מתוקצב שכר העבודה של בוחני הנהיגה. במסגרת מערך הרישוי של משרד התחבורה מועסקים כ-134 בוחני נהיגה בפריסה ארצית.

400304 רשות הספנות והנמלים

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות רשות הספנות והנמלים אשר נבנתה כרשות משרדית המשלבת את פעילות מנהל הספנות (אשר פורק עם הקמת הרשות) ופעילות רגולטורית שבוצעה קודם לכן על ידי רשות הנמלים. התקציב משמש לשכר עובדי הרשות (61 עובדים) ולמימון פעילותה השוטפת. כ-78% מתקציב הרשות הינו תקציב מותנה בהכנסה כאשר מקורות ההכנסה של הרשות הינם אגרות הנגבות מכלי שייט בגין כניסתם לנמלים (אגרת מגדלור), כמו גם אגרות הנגבות מכלי שייט בגין רישוי שנתי של כלי השייט ובדיקות שונות המבוצעות על ידי עובדי הרשות בארץ ובחול.

4005 תעופה אזרחית**400501 רשות התעופה האזרחית**

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות הרשות לתעופה אזרחית, אשר הוקמה מתוקף חוק רשות התעופה האזרחית, תשס"ה-2005. הרשות נבנתה במקום מנהל התעופה האזרחי. במסגרת הקמת הרשות הוכפלו הן תקציב הרשות והן היקף העובדים בה ובמקביל הורחבו גם סמכויותיה. בשנת 2009 הפכה הרשות ליחידת סמך של משרד התחבורה בעלת סמכויות ניהול כוח האדם בצורה ישירה מול נציבות שירות המדינה ובעלת סמכויות ניהול תקציב ישירות מול משרד האוצר.

הרשות לתעופה אזרחית מופקדת על הסדרה ורישוי ענף התעופה בישראל לרבות רישוי כלי טייס, חברות תעופה ואנשי צוות אוויר. כ- 60% מתקציב הרשות מיועדים לתשלום שכר ל- 107 עובדי הרשות והיתרה מיועדת לתפעולה השוטף של הרשות, הקמת מאגר מידע ומערכת מחשוב ותשלום דמי חבר לארגון התעופה העולמי. כמחצית מהתקציב ממומן על ידי המדינה והיתרה מהכנסות מיועדות. הכנסות הרשות מקורן באגרות הנגבות, על פי חוק הרשות לתעופה אזרחית, מחברות התעופה, אנשי צוות אוויר, בעלי מטוסים, שדות תעופה והתעשיות העוסקות בתחום, בעבור השירותים המסופקים להם על ידי הרשות. שירותים אלו כוללים: הענקת רישוי שנתי לכלי טייס, בדיקות כשירות, רישוי לחברות תעופה ושכר, תווי יצרן לתעשיות ובדיקות רפואיות לאנשי צוות אוויר.

4006 מטאורולוגיה**400601 השירות המטאורולוגי**

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות השירות המטאורולוגי. כ- 80% מהתקציב מיועדים למימון שכרם של כ- 85 עובדי השירות והיתרה למימון הפעילות השוטפת של השירות. הכנסות השירות בגובה 3 מיליוני ש"ח מקורן במכירת שירותים מטאורולוגיים לגופים שונים ובהם ערוצי תקשורת וגורמים פרטיים שונים.

4007 בטיחות בדרכים**400701 הרשות הלאומית לבטיחות**

הרשות הוקמה בשנת 2007 בעקבות חוק הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים שנחקק בשנת 2006. הרשות הינה רשות סטאטוטורית הכפופה לשר התחבורה והיא הוקמה במקום הרשות הישנה שפעלה כיחידת סמך במשרד התחבורה. תקציב הרשות הכולל הינו כ- 350 מיליוני ש"ח ב 2009, אשר מתוכם כ 170 מיליוני ש"ח מתוקצבים בסעיף פיתוח תחבורה (79) והיתרה בסך 180 מיליוני ש"ח מתוקצבת בתקציב המשרד הרגיל. ב 2010 סך התקציב עומד על כ 334 מיליוני ש"ח מתוכם 162 מיליוני ש"ח בפיתוח ו 172 מיליוני ש"ח בתקציב השוטף. התקציב הרגיל (שוטף) של הרשות משמש להשתתפות במשטרת ישראל לצורך העסקת שוטרים למאבק בתאונות בדרכים, רכישת ואחזקת ציוד, להשתתפות במשרד החינוך לצורך מימון שעות לימוד בנושא בטיחות בדרכים, להשתתפות בבתי המשפט לצורך תגבור מערך שופטי התעבורה, להסברה, לחילוף והצלה ולפעילויות נוספות. כ- 17.5 מיליוני ש"ח משמשים לתשלומי שכר לכ- 79 עובדי הרשות.

4060 רזרבה**406001 רזרבות - תחבורה**

במסגרת זו מתוקצבת רזרבה לעמידה ביעד הגרעון, רזרבה להתייקרויות שכר ורזרבה לפעולות המשרד.

פיתוח תחבורה (סעיף 79)**7930 כבישים עירוניים**

הרשות המקומית אחראית לפיתוח, לסלילה ולאחזקה של כבישים, מדרכות, תמרורים ומתקני תחבורה אחרים הנמצאים בתחום שיפוטה. תקציבי הפיתוח של משרד התחבורה בתחום זה מיועדים להשתתפות המשרד בתכניות הרשויות המקומיות לביצוע פרויקטי תחבורה שונים, כמפורט להלן:

1. סיוע בפיתוח עורקי תחבורה עירוניים להקלת עומסי התנועה

במטרה להקל על עומסי התנועה ולשפר את בטיחות הנסיעה, משתתף משרד התחבורה במימון הקמתם של פרויקטים, המיועדים לסלילת עורקי תחבורה חדשים או בשיפור והרחבת עורקי תחבורה קיימים. בהקשר זה, עורקי תחבורה הינם כבישים המחברים אזורים שונים בעיר או מתחברים לכבישים בין עירוניים, ואשר משרתים בעיקר תנועה עוברת, כלומר, תנועה שאינה מיועדת לשימושי הקרקע הגובלים בכביש.

2. הגברת הבטיחות בדרכים

על מנת להגביר את בטיחות הנסיעה בערים, משתתפים משרד התחבורה והרשות הלאומית לבטיחות בדרכים במימון הקמתם של פרויקטים המוגדרים כתשתית בטיחות ובמימון שיפורים בנקודות תורפה בטיחותיות. במסגרת זו, ההשתתפות הנה במימון עבודות המבוצעות בקטע דרך או בצומת בו אירעו מספר תאונות עם נפגעים, במימון התקני בטיחות לסוגיהם ובשיפור הבטיחות בקרבת מוסדות חינוך.

3. קביעת סדר העדיפויות ושיעור ההשתתפות בפרויקטים עירוניים

משרד התחבורה משתתף עם הרשויות המקומיות במימון פרויקטים בשיעור של לפחות 70% מעלותם. יש להדגיש כי משרד התחבורה אינו משתתף במימון אחזקה ושיקום של כבישים קיימים, סלילה ושיפור כבישים מקומיים, סלילה ושיפור מדרכות, והצבה ואחזקת תמרורים. אחוז ההשתתפות של משרד התחבורה נע בין 70% ל- 100% כאשר המצב הסוציו-אקונומי של הרשות הוא המרכיב הדומיננטי בקביעת אחוז ההשתתפות. פרויקטי הפיתוח של תשתית הכבישים העירוניים נבחרים כאמור לאחר שנבחנה כדאיותו הכלכלית של הפרויקט על פי נוחל פר"ת והוא נמצא כדאי לביצוע.

793002 כבישים עירוניים

תיאור עיקרי הנושאים והפרויקטים שבמסגרת תכנית הפיתוח לשנים 2009-2010:

תכנון, קידום זמינות, ניהול ובקרה (ללא נת"צים)

התקציבים בנושאים אלה נועדו לתכנונים שונים (תוכנית אב ארצית, תוכניות מתאר, תכנוני כבישים ועוד), וכן להקמת מרכזי ניהול ובקרת תנועה שיאפשרו, בין היתר, ניהול שוטף של התנועה והזרמתה לצירים חלופיים על מנת לווסת את העומסים ולתת עדיפות לתחבורה ציבורית בערים.

פרויקטי פיתוח במטרופולין תל אביב

הפרויקטים העיקריים שיבוצעו בשנים 2009-2010 במטרופולין תל אביב:**סיום גישור רחוב מבצע קדש**

תיאור הפרויקט: השלמת ההפרדה מפלסית בין עורק עירוני מרכזי המוליך תנועה בין צפון מזרח מטרופולין תל אביב לבני ברק, רמת גן ותל אביב ובין מסילת הרכבת בקו תל אביב - ראש העין - כפר סבא. ההפרדה המפלסית תאפשר את ביצוע הכפלת מסילת הרכבת וכן היא עתידה להפחית את גודש התנועה באזור ולשפר את רמת הבטיחות בו. אומדן הפרויקט הנו 200 מיליוני ש"ח.

אם המושבות בבני ברק

תיאור הפרויקט: סלילת דרך מרח' מבצע קדש עד כביש מס' 4 וכן גשר חוצה מעל כביש מס' 4. פרויקט זה התייקר מספר פעמים ולאחרונה לאחר בחינת הפרויקט על ידי חברת בקרה בין-לאומית הוחלט על השלמת הפרויקט, לשם כך נדרשה תוספת תקציבית של כ- 180 מיליוני ש"ח. אומדן הפרויקט הנו 290 מיליוני ש"ח.

רמפה מכביש 20 לכביש מס' 5

תיאור הפרויקט: גשר המחבר את כביש מס' 20 (נתיבי איילון) מדרום אל כביש 5 (ביטול רמזור בכביש 5 באזור זה). אומדן הפרויקט הנו 65 מיליוני ש"ח והוא הושלם במהלך הרבעון השני של שנת 2009.

דרך רבין בפתח תקווה

תיאור הפרויקט: כביש אורך בפתח תקווה שאורכו 2.5 ק"מ המוקף בכבישים עורקיים ברשת הדרכים של מטרופולין ת"א: ממערב ובמקביל לכביש עובר כביש 4 בקטע מחלף בר אילן-מחלף גהה, מצפון רח' ז'בוטינסקי, מדרום (לא מתחבר) דרך בר אילן וממזרח כביש 40. הפרויקט כולל הרחבת הכביש ושדרוגו תוך חיבור דרך רבין במחלף חלקי לכביש 471 כך שיהפוך להיות לכביש עורקי בעל רמת שירות גבוהה. היקף הפרויקט כ- 50 מיליוני ש"ח וביצעו יחל בשנת 2009.

פרויקטי פיתוח במטרופולין חיפה והצפון

הפרויקטים העיקריים שיבוצעו בשנים 2010-2009 במטרופולין חיפה:

המשך סלילת דרך הקישון וחיבורו לכביש 75

תיאור הפרויקט: דרך פרברית מהירה שתחילתה בצומת הל"ט (צומת וולקן) וסיומה בכיכר פייסל בעיר התחתית בחיפה. הדרך כוללת מערכת מחלפים המאפשרת חיבור לרחוב יגאל ידין (האיצטדיון), מנהרות הכרמל, גשר פז וחוף שמן. במסגרת תוכנית ההאצה אושר לביצוע קטע נוסף של הפרויקט הכולל חיבור ממוחלף של דרך הקישון עם כביש 75 המגיע ממזרח בהיקף של 100 מל"ש"ח. סך אומדן הפרויקט הינו כ- 875 מיליוני ש"ח.

דרך דשנים

תיאור הפרויקט: הקמת דרך חדשה בין כביש 70 לדרך חיפה. הפרויקט כולל סלילת כביש חד נתיבי לכל כיוון נסיעה, הסדרת צומת דרך דשנים וכביש 70 באמצעות רמזור וסלילת נתיב נוסף בכביש 70 בין צומת חסידים לצומת יגור. מטרתו העיקרית של הפרויקט הינה הסטת תנועת המשאיות, הנושאות חומרים מסוכנים מאזור חיפה דרומה, מציר ההסתדרות בתוך חיפה לציר תנועה חלופי שאינו בקרבת יישוב ותאפשר הזרמת תנועה אל מחוץ לחיפה שלא באמצעות ציר ההסתדרות. אומדן הפרויקט הינו כ- 200 מיליוני ש"ח.

כביש נחל גיבורים

תיאור הפרויקט: הקמת דרך חדשה באורך של כ- 2.2 ק"מ, דו-מסלולית בת שני נתיבים לכל כיוון. דרך זו תחבר בין ציר שמחה גולן בכרמל לבין ציר בר יהודה בעיר התחתית בחיפה. אומדן הפרויקט הינו כ- 180 מיליוני ש"ח.

פרויקטי פיתוח באזור ירושלים

הפרויקטים העיקריים שיבוצעו בשנים 2009 2010 במטרופולין ירושלים:

חיבור כביש מס 20 לכביש 4

תיאור הפרויקט: כביש 20 הינו כביש רוחב בירושלים, המחבר את כביש מס' 1 צפון (עירוני) משכונת פסגת זאב לכביש מס' 4 צפון (כביש בגין). מרבית כביש 20 נסלל זה מכבר והוא מחבר היום את שכונת פסגת זאב לדרך שועפט ומשם לצומת הגבעה הצרפתית. בעיות הפקעת קרקע מנעו סלילת המשך הכביש וחיבורו לכביש 4. בתקופה האחרונה נמצא פיתרון חלופי לחיבור הכביש עם כביש 4 וביצועו צפוי להתחיל בתקופה הקרובה. אומדן הפרויקט הינו כ- 80 מיליוני ש"ח.

כבישים במזרח ירושלים

תיאור הפרויקט: במסגרת זו מבוצעים פרויקטים משותפים למשרד התחבורה, משרד התיירות ועיריית

ירושלים, שמטרתם שיפור התשתיות במזרח העיר ירושלים. בין הפרויקטים ניתן לציין את שדרוג דרך בית חנינא, שדרוג מעלה סילוואן.

פרויקטים במגזרי המיעוטים

משרד התחבורה מבצע פרויקטים במגזר הערבי, הבדואי, הדרוזי והצ'רקסי בהתחשב בצרכי התחבורה במגזרים תוך מילוי אחר החלטות הממשלה בנושא.

בטיחות

השקעות תקציביות רחבות היקף של משרד התחבורה מתמקדות בתיקון פסי של ליקויים ונקודות תורפה במערכת הדרכים העירונית הקיימת. לפחות 70% מעלות ההשקעה הכוללת ממומנת מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה והיתרה ממומנת מתקציבי הרשויות המקומיות. עבודות אלו נעשות בנוסף להשקעות בכבישים המכוונות לפיתוח מערכת הדרכים, אשר גורמות גם הן להעלאת רמת הבטיחות במערכת. תקציב זה מורכב מכ- 170 מיליוני ש"ח מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (המהווים חלק מתקציב כולל שהוקצה לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים).

הנושאים הנכללים במסגרת זו:

הסדרה ושפור צמתים

שיפורים גיאומטריים, הרחבה והוספת נתיבי תנועה, התקנת מפרדות, איי תנועה, מעגלי תנועה, רמזורים, תאורה, מעברי חצייה וכדומה.

התקני תנועה ובטיחות

עבודות הנדסיות שונות המעלות את רמת הבטיחות בתנועת כלי הרכב והולכי הרגל. לדוגמה: מעקות בטיחות, גדרות הפרדה להולכי רגל, תמרורים, סימון בדרכים, מפרצי אוטובוסים, סוכות אוטובוסים, תאורת מעברי חצייה, פתיחת שדות ראייה, איי מקלט להולכי רגל ופסי האטה לרכב.

7931 הסעת המונים

במסגרת מדיניות הממשלה לעידוד שימוש ופיתוח אמצעי תחבורה ציבורית, הוקצה לתחום זה נתח מרכזי מתקציב הפיתוח לשנים 2009 ו 2010. תחום זה כולל פיתוח נתיבי תחבורה ציבורית ופיתוח מערכות הסעת המונים, אשר חלקן מבוצעות בשיתוף המגזר הפרטי.

793101 ירושלים – מערכת הסעת המונים

עיקר תקציב התוכנית מיועד לתשלום אבן הדרך השביעית במסגרת מענק ההקמה המשולם לזכיין רכבת קלה

ירושלים. זאת מתוך תשלום מענק הקמה כולל בהיקף של כ 2 מיליארד ש"ח, המשולם בשנים 2007-2010. פרט לאמור, מתוקצבות מערכות שונות לשיפור רמת השירות בתחבורה הציבורית בעיר לרבות מערכות בקרה, העדפה ברמזורים, מידע בזמן אמת לנוסעים בתחנות וכו'. תקציב נוסף מוקצה להמשך התכנון של מערכת התחבורה הציבורית במטרופולין לרבות קידום זמינות לביצוע הארכות לקו הרכבת הקלה הראשון.

793102 מטרופולין תל-אביב

בשנת 2008 אושרה על ידי משרד התחבורה תוכנית אב להסעת המונים במטרופולין תל אביב. תוכנית זו כוללת 8 קווי הסעת המונים מרעננה בצפון המטרופולין ועד לרחובות בדרום המטרופולין. 3 קווים מיועדים להפעלה באמצעות רכבות קלות ואילו 5 מיועדים להפעלת באמצעות מערכות BRT. במסגרת תקציב 2009 ותקציב 2010 יוקצו משאבים נרחבים לקידום מערכות אלו וזאת על מנת לאפשר את ביצוען בעתיד הקרוב במטרה להביא להפחתת הגודש בכבישי המטרופולין, ליצירת אלטרנטיבה לשימוש ברכב הפרטי ולחיבור מערך הרכבת הכבדה למוקדי הביקוש במטרופולין.

קו רכבת קלה בת ים – פתח תקווה (הקו האדום)

תיאור הפרויקט: קו רכבת קלה באורך 22 ק"מ מבת ים עד לפתח תקווה דרך תל אביב, רמת גן ובני ברק. המערכת תפעל בחצייה מתחת לפני השטח כרכבת תחתית ובחצייה כרכבת עילית הנוסעת במפלס הרחוב. תקציב הפרויקט בשנים 2009-2010 מיועד להשלמת העתקת התשתיות והפינויים הנדרשים להקמת הקו. במקביל לביצוע עבודות אלו החל הזכיין בתכנון המפורט של הקו ובמגעים מול הגורמים המממנים. במהלך 2010 עבודות קידום הזמינות צפויות להתקדם בקצב דומה.

תכנון מערכות הסעת המונים

במסגרת תקציב 2009 ו 2010 מוקצה תקציב בהיקף משמעותי לצורך תכנון קווים נוספים במערכת הסעת המונים עתידית המתוכננת למטרופולין תל אביב. במסגרת זו מקודם תכנון הקו הסגול מפתח תקווה וקריית אונו לתל אביב, תכנון הקו הכחול מרחובות לתל אביב ותכנון הקו הירוק בחלקו הדרומי בחולון ובראשון לציון.

קו BRT השרון

תיאור הפרויקט: קו זה הינו אחד מקווי מערכת המטע"ן ומתפרס מכפר סבא במזרח, דרך רעננה ועד למערב העיר הרצלייה. העבודות לתכנון הקו החלו בשנת 2008. במסגרת תוכנית ההאצה תוקצב קידום זמינות הקו ובמהלך שנת 2010 צפויות להתבצע עבודות להקמת התשתית הנדרשת לאורך תוואי הקו.

793105 תחבורה ציבורית מטרופולין חיפה וכללי

בהתאם להחלטת הממשלה בנושא מדיניות כוללת להתמודדות עם בעיית הגודש בכבישים ולהעדפת תחבורה ציבורית, גובשה תוכנית להקמתם של נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית בצירי ביקוש מרכזיים ולהקמתן של תשתיות תומכות תחבורת ציבורית לרבות מערכות העדפה ברמזורים, סככות המתנה לנוסעי תח"צ, מסופי

תחבורה ציבורית וכיו"ב. יש לציין כי התקציב הכלול בתוכנית הינו חלקו היחסי של משרד התחבורה במימון הפרויקטים ואינו כולל את השתתפות הרשויות המקומיות.

מטרונת חיפה

תיאור הפרויקט: המערכת המתוכננת הינה מערכת הסעת המונים המבוססת על אוטובוסים מתקדמים מרובי קיבולת, הנעים על גבי מסלולי תחבורה ציבורית בלעדיים המשתלבים בנתצ"ים הקיימים לאורך קו החוף בחיפה ובקריות (BRT). המערכת מבוססת על 3 קווים: קרית אתא – הדר חיפה, קרית ים – חיפה ומרכזית הקריות-חיפה. המערכת פרוסה על פני למעלה מ- 40 ק"מ ותכלול תחנות מתקדמות הכוללות מערכת כרטוס, מערכת מידע בזמן אמת לנוסע ומערכות נוספות. הפעלת המערכת מתוכננת לשנת 2011. היקף עבודות התשתית נאמד בכ- 850 מיליוני ש"ח ועלות המערכות התומכות נאמדת בלמעלה מ- 50 מיליוני ש"ח. מערכת זו משתלבת במערך הנתצ"ים הקיים בחיפה, ברחוב ההסתדרות, בין צומת הצ'ק פוסט לצומת דולפין והדר. השלב הראשון במסגרת המכרז להפעלת המערכת פורסם במהלך שנת 2008 והמכרז העיקרי צפוי להתפרסם ברבעון הראשון של שנת 2009. המערכת קודמה ותוכננה בשיתוף עיריית חיפה ורשויות נוספות במטרופולין.

רכבל חיפה

תיאור הפרויקט: תחבורה ציבורית המבוססת על רכבל מתחנת לב המפרץ ועד אוניברסיטת חיפה עם תחנת עצירה בטכניון. פרויקט זה קודם בשיתוף עיריית חיפה וייבנה ויופעל באחריות עיריית חיפה ובאמצעות חברת יפה נוף והחברה הכלכלית חיפה. עלות הקמת המערכת נאמדת בכ- 180 מיליון ש"ח מתוכם כ- 130 מיליון ש"ח תקציב מדינה. המערכת עתידה לפעול בשנת 2012. תקצוב הפרויקט הינו חלק מתוכנית ההאצה.

מערכות הסעת המונים נוספות

בשנת 2008 החל תהליך קידום זמינות ותכנון מערכות הסעת המונים נוספות בכל רחבי הארץ שצפוי להימשך בשנת 2009. באזור הצפון מקודמות שתי מערכות הסעת המונים שיחברו את עכו וכרמיאל ואת נצרת וחיפה. באזור הדרום מקודמת מערכת הסעת המונים בבאר שבע.

פרויקטים נוספים:

במסגרת זו מתוקצבים פרויקטים שונים לשיפור התחבורה הציבורית הכוללים סלילת נתיבי תחבורה ציבורית באזורים שונים בארץ, הקמת מערך סככות לתחבורה הציבורית, השתתפות במשטרת ישראל לצורך אכיפה כנגד היסעים בלתי חוקיים ונסיעת רכב פרטי בנתיבי תחבורה ציבורית.

7932 תוכניות אב, תכנון וניהול תנועה

793201 תוכניות אב, תכנון וניהול תנועה

התקציבים בתוכנית זו מיועדים לקידום תכנון תחבורתי כולל במטרופולינים השונים וכן לניהול מערך התחבורה הציבורית ופיתוחו. כמו כן מתוקצבים במסגרת תוכנית זו פעולות לניהול תנועה בצירי תנועה מרכזית ומחקרים ופעולות שונות לצורך עדכון ושיפור מערך התקינה בתחבורה.

7935 חוצה ישראל**793501 חוצה ישראל**

התקציבים המיועדים לנושא זה מיועדים להשלמת עבודות בקטע 18 ותשלום מענק הקמה לזכיין בהתאם לחוזה הזיכיון עליו חתומה המדינה, פיקוח על פעולות הזכיין, תשלום עבור הפקעת קרקעות והשלמות שונות בקטע המרכזי, תכנון מחלפים עם כבישי רוחב חדשים וכן מימון פעילות החברה, ותכנון ראשוני לקטעים נוספים.

7940 כבישים בין-עירוניים

פיתוח הכבישים הבין-עירוניים נעשה באמצעות החברה הלאומית לדרכים. החברה עובדת במסגרת תוכנית החומש לשנים 2006-2010 שאושרה בממשלה בדצמבר 2005. כמו כן, במסגרת תוכנית ההאצה להשקעה בתשתיות עליה הוכרז בסוף שנת 2008 הוחלט להשקיע תקציבים נוספים ברשת הכבישים הבין-עירונית.

בשנים 2009-2010 עתידה פעילות הפיתוח של החברה להתמקד בפרויקטים הבאים:

מרכז הארץ**מחלף רעננה צפון**

הקמת מחלף חדש על כביש מספר 4 אשר יחליף את צומת רעננה צפון. הפרויקט צפוי לתרום הן לתנועה ארצית לאורך כביש 4 והן לתנועות מקומיות של כפר סבא ורעננה. אומדן הפרויקט הינו כ- 257 מיליוני ש"ח.

דרך מס' 2 - סוללת פולג כולל רמפת פולג

הפרויקט נחלק לשני מרכיבים, האחד, הקמת סוללת פולג הכוללת הקמת גשר מעל נחל פולג באורך של 245 מטר והוספת נתיב לכל כיוון נסיעה בכביש 2. השני, הרחבת הרמפה המובילה מנתניה לכביש 2 לכיוון דרום לשני נתיבים וכן הרחבת קטע באורך 2 ק"מ בכביש מס' 2 לארבעה נתיבים. אומדן עלות הפרויקט הינו כ- 193 מיליוני ש"ח.

מחלף חולון מזרח

חיבור כביש 4 לחולון מכיוון מזרח. המחלף יאפשר גישה ישירה מכביש 4 לחולון ומחולון לכביש 4 לכיוון דרום וצפוי אף לתרום לפיתוחו של אזור התעשייה המזרחי של העיר חולון. אומדן הפרויקט 260 מיליוני ש"ח.

השלמת כביש מכבית (471) לדרך מהירה

מיחלוף הצמתים גת רימון ושעריה בכביש 471 וכן שדרוג הכביש בקטע שביניהם באורך של 3 ק"מ. אומדן הפרויקט 400 מיליוני ש"ח.

צפון הארץ

כביש עוקף קריות

פרויקט עוקף קריות הינו פרויקט תשתית עתיר השקעה הכולל הקמת כביש חדש דו נתיבי באורך של כ- 12 ק"מ ולאורכו 4 מחלפים. הכביש מתחיל באזור כרי נעמן בצפון, עוקף ממזרח את קריית ביאליק וקריית אתא ומסתיים במחלף ההסתדרות. הכביש עתיד לרכז בעיקר תנועת יוממים בין הקריות לחיפה וחזרה ומאפשר פיתוח אורבני משמעותי בסביבתו. אומדן הפרויקט כ- 1,800 מיליוני ש"ח.

המשך פרויקט כביש 90 - צומת מחניים - קריית שמונה

המשך הרחבת קטע באורך של כ- 23 ק"מ לדו מסלולי, כולל סלילת עוקף תל חצור. הפרויקט הוא חלק מההשקעות המבוצעות ביישובי קו העימות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 838. אומדן הפרויקט הינו כ- 564 מיליוני ש"ח.

כביש 77 צומת ישי - צומת המוביל

שדרוג והרחבת הכביש בין צומת ישי לצומת המוביל לדרך דו מסלולית דו נתיבית כולל הקמת מחלף זרזיר. אומדן הפרויקט הינו כ- 248 מיליוני ש"ח.

דרך מס' 4 - צומת בנימינה פארדיס.

הרחבת הדרך לדו מסלולית וביצוע הפרדה מפלסית. אומדן עלות הפרויקט הינו כ- 358 מיליוני ש"ח.

כביש 79 צומת סומך - צומת המוביל

שדרוג והרחבת הכביש בין צומת סומך לצומת המוביל לדרך דו מסלולית דו נתיבית כולל מיחלוף הצמתים סומך והמוביל. אומדן הפרויקט הינו כ- 1,183 מיליוני ש"ח.

דרום הארץ

ביצוע מחלף עד הלום

ביצוע מחלף חדש על ציר 4 בכניסה הדרומית לעיר אשדוד אשר מטרתו העיקרית שיפור הנגישות לעיר ושיפור רמת הבטיחות, בין היתר, על ידי ביצוע הפרדה מפלסית בין כבישים קיימים למסילה. אומדן הפרויקט הינו כ- 345 מיליוני ש"ח.

ביצוע מחלף אשדוד שלב ג'

ביצוע שלב ג' במחלף אשדוד כולל ביצוע שני גשרים להסדרת הגישה מכיוון אשדוד מזרחה והפרדה מפלסית במפגש הרכבת. אומדן עלות הפרויקט הינו כ- 226 מיליוני ש"ח.

עוקף באר שבע מזרחי כולל שדרוג כביש 40 עד צומת הנגב השלמת כביש עוקף באר שבע מזרחי לדרו מסלולי מחלופי הצמתים תל שבע/חטיבת הנגב וצומת שרה ושיפור הצמתים גורל ונוקדים. כמו כן, במסגרת תוכנית ההאצה הוחלט על הקדמת פרויקט שדרוג כביש 40 לדרו מסלולי עד לצומת הנגב, בהתאם להחלטת הממשלה מיום 24.8.08. אומדן הפרויקט הינו כ- 582 מיליוני ש"ח.

פרויקטים נוספים המקודמים ע"י החברה הלאומית לדרכים:

תכנון וקידום זמינות

תכנון וקידום זמינות מהווים "צוואר בקבוק" בביצועם של הפרויקטים בתחום תשתית הכבישים. מסגרת התקציב המיועדת לתכנון אמורה ליצור עתודה של פרויקטים חדשים זמינים לביצוע. התקציב מיועד לתכנון מוקדם ומפורט וכן לקידום הפרויקטים בתהליך האישור הסטטוטורי.

פרויקטי בטיחות נקודתיים

עבודות להגברת הבטיחות בדרכים בין-עירוניות. רמת הבטיחות נמדדת במספר תאונות הדרכים לתושב, לכלי רכב או לק"מ. העבודות מתמקדות בשיפור עקומות מסוכנות, הסדרת צמתים, התקנת גדרות בטיחות, הרחבת שוליים והארת צמתים.

אחזקת כבישים בין-עירוניים

אחזקת הכבישים חיונית להבטחת התנועה הסדירה והבטיחות בדרכים. פעולות האחזקה נעשות באופן שוטף בהתאם לתכנית עבודה שנתית. תכנית זו מסתמכת על סקר ארצי של מצב הרשת הנערך אחת למספר שנים. לצורך קביעת המדיניות התקציבית לנושא אחזקת רשת הכבישים הוכן סקר הנדסי - כלכלי. אחד הממצאים המרכזיים של הסקר הינו שעלות השיקום משתנה בצורה מעריכית כתלות במצב המיסעה. כלומר, ככל שמצב פני המיסעה גרוע יותר, עלות השיקום עולה ביותר משיעור ההידרדרות של פני המיסעה, ומכאן שאין יתרון כלכלי בדחיית הוצאות לשיקום המיסעה.

הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן:

אחזקת מבנה דרך

טיפול שוטף בכל הכבישים הבין-עירוניים לרבות תיקוני בורות, תיקוני שוליים הדברת עשבי בר, גינון מחלפים, תאורה ואחזקתה, תמרורים, סימוני צבע ואחזקתם ואביזרי דרך.

ריבוד ושיקום כבישים

עבודות רבוד ושיקום הכוללות שיפוץ קטעי דרך בשיטות שונות בהתאם לבדיקות מצב המיסעה.

שיקום - כאשר כביש מגיע למצב של הרס אספלט והרס המבנה מבוצע תיקון והחלפה של שכבה בעובי של כ- 10 - 30 ס"מ. שיקום כבישים כולל גם טיפול בקטעים שנהרסו וביצוע מבנה כביש חדש.

ריבוד - עבודה זו כוללת הנחת שכבת אספלט חדשה בקטעי כביש בהם נסדק האספלט אך מבנה הכביש נמצא במצב תקין.

7941 הרשות הלאומית לבטיחות**794103 תאגיד הרשות הלאומית**

תוכנית זו כוללת את תקציב הפיתוח של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים המועבר לתחום הכבישים העירוניים. תקציב זה נועד לממן הקמתן של תשתיות בטיחות והתקני בטיחות במגזר העירוני והמקומי. תקצוב הפרויקטים נעשה בהתאם לקריטריונים בטיחותיים ובהם כמות וחומרת התאונות באזור המיועד לטיפול, קרבה למוסדות חינוך.

7942 פיתוח אחר**794201 פיתוח אחר**

תוכנית זו כוללת את תקציבי הפיתוח המשרדיים שאינם מיועדים לתשתיות תחבורה יבשתיות. במסגרת זו מתוקצבים פיתוח מערך המחשוב המשרדי, תחזוקת מעגנות ומנחתים, מערך הצילום הביומטרי, הבינוי המשרדי ובדיקות הכדאיות הכלכלית לפרויקטים עתידיים בהתאם לנוהל פר"ת.

7943 רזרבה**794301 רזרבה**

בתכנית זו מתוקצבות רזרבות לעמידה ביעד הגירעון וכן להתייקרויות פרויקטים בתקציב הפיתוח.