

משרד התחבורה

פרק א' - דגשים מרכזיים בהצעת התקציב

עיקרי התקציב

1. התקציב ברוטו המיועד לתחומי התחבורה השונים לשנת 2004 מסתכם בכ – 6,734 מיליון ש"ח, מתוכם 522 מיליוני ש"ח תקציב רגיל, 3,236 מיליון ש"ח תקציב פיתוח, 469 מיליון ש"ח אחזקת כבישים ו-2,507 מיליון ש"ח תמיכות בתחבורה.
2. התקציב הרגיל של משרד התחבורה לשנת 2004 מסתכם בכ- 376 מיליוני ש"ח, מתוכם 57 מיליוני ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה.
- התקציב הרגיל של מע"צ לשנת 2004 מסתכם בכ- 144 מיליוני ש"ח מתוכם כ- 3 מיליוני ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה.
3. תקציב האחזקה של הכבישים הבינעירוניים לשנת 2004 מסתכם בכ – 471 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ- 535 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב.
4. סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה לשנת 2004 מסתכם בכ – 3,236 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ- 6,698 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב.
- תקציב פיתוח תחבורה ציבורית והסעת המונים לשנת 2004 מסתכם בכ – 728 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ- 879 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב.
- תקציב פיתוח כבישים עירוניים לשנת 2004 (ללא תקציבי הפיתוח המשלימים ברשויות המקומיות ובתקציב משרדי ממשלה אחרים) מסתכם בכ- 739 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ – 2,104 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב.
- תקציב פיתוח כבישים בינעירוניים לשנת 2004 (ללא אחזקת כבישים) מסתכם בכ- 1,179 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ- 1,910 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב.
- תקציב פיתוח של חברת כביש חוצה ישראל מסתכם בכ- 214 מיליוני ש"ח בהוצאה ובכ - 591 ש"ח בהרשאה להתחייב.
5. בנוסף לכך מוקצה תקציב לתמיכות בתחבורה בסכום של 2,507 מיליארד ש"ח, מתוכם 1,327 מיליוני ש"ח לתמיכה בתחבורה הציבורית (אוטובוסים) ו- 1,037 מיליוני ש"ח לתמיכה ברכבת.

התקציב הרגיל - משרד התחבורה

מטרת התקציב הרגיל הינה לאפשר פעילות שוטפת של אגפי המשרד. באופן כללי מתחלק התקציב לשני חלקים עיקריים - שכר ותפעול. בנוסף, נועד התקציב הרגיל לתמוך בתהליכים של שינויים מבניים הדורשים תגבור פעילות קיימת של המשרד או תוספת של משימות.

סך התקציב הרגיל של משרד התחבורה לשנת 2004, לצורך הפעילות השוטפת של המשרד בתחומי התחבורה השונים, הינו כ-376 מיליוני ש"ח. מסכום זה כ-319 מיליוני ש"ח הם תקציב נטו, והיתרה הוצאה מותנית בהכנסה.

התקציב הרגיל של משרד התחבורה - 2004 (אלפי ש"ח)

הנושא	הוצאה נטו	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה ברוטו
סך הכל	319	57	376
משרד התחבורה – תפעול	171.6	41.2	212.8
תעופה אזרחית	8.7	12.7	21.4
מטאורולוגיה	12.6	2.6	15.2
בטיחות בדרכים	120		120
רזרבה	6.5		6.5

התקציב הרגיל - מע"צ

מטרת התקציב הארגוני הינה לאפשר פעילות שוטפת של אגפי מע"צ. באופן כללי מתחלק התקציב לשני חלקים עיקריים - שכר ותפעול.

סך התקציב הארגוני של מע"צ לשנת 2004 הינו כ - 144 מיליוני ש"ח. מסכום זה כ- 141 מיליוני ש"ח הם תקציב נטו, והיתרה הוצאה מותנית בהכנסה.

התקציב הרגיל של מע"צ - 2004 (מיליוני ש"ח)

הנושא	הוצאה נטו	הוצאה מותנית בהכנסה	הוצאה ברוטו
סך הכל	141	3	144
תחום פעולה כללי	141	3	144

תקציבי פיתוח תחבורה

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.

במסגרת ההשקעות בתשתית, בולטת חשיבותה של ההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית (כבישים ומסילות ברזל). השקעה זו נועדה להבטיח נגישות ליעדים השונים (לרבות באזורי פיתוח ובקישור אזורי הפיתוח למרכזי התעסוקה שמחוץ להם) ולאפשר רמת ניידות מרבית לנוסעים ולמטענים, הנחוצה לקיום הפעילות הכלכלית של המשק בעלות הנמוכה ביותר האפשרית.

תקציב הפיתוח של משרד התחבורה - 2004 (מיליוני ש"ח)

הנושא	הוצאה נטו	הרשאה להתחייב
סך הכל	3,236	6,698
תחבורה ציבורית והסעת המונים	729	879
מזה:		
נת"צים	165	209
הסעת המונים	564	670
כבישים עירוניים	739	2,105
כבישים בינעירוניים	1,329	2,261
חוצה ישראל	214	591
רשות לבטיחות*	40	40
פיתוח אחר	23	27
רזרבה	162	796

פיתוח תחבורה ציבורית

סך תקציב התחבורה הציבורית (והסעת המונים) לשנת 2004 מסתכם בכ- 729 מיליוני ש"ח והרשאה להתחייב בסך 879 ש"ח.

549 מיליוני ש"ח מהתקציב מיועדים לתכנון וקידום מערכות הסעת המונים בירושלים, במטרופולין תל-אביב ובחיפה. במסגרת זו מבוצעות עבודות פינויים וקידום זמינות בתוואי המסילות בתל-אביב ובירושלים. 6.5 מיליוני ש"ח יועדו למימון פעולות חברת נת"ע (נתיבי תחבורה עתידיים) לקידום הפרוייקט בתל-אביב ו- 8.7 מיליוני ש"ח יועדו למימון עבודת צוות תכנית אב ירושלים ולפינויים, ולקידום פרויקט מערכת הסעת המונים בירושלים. ביולי 2001 התפרסם המכרז המפורט להקמת פרויקט הרכבת הקלה בירושלים. בסוף 2002 נחתם הסכם הפעלה עם הזכיין והוא צפוי להתחיל לפעול בסוף שנת 2006. המכרז להקמת פרויקט הרכבת הקלה בת"א צפוי להתפרסם עד סוף שנת 2003.

165 מיליוני ש"ח מהתקציב מיועדים לפיתוח נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית, במגמה לשפר את מהירות הנסיעה בתחבורה הציבורית באוטובוסים ולעודד בכך את השימוש בה. באוגוסט 1997, החליטה הממשלה, כי יוקמו נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית באוטובוסים בערים תל-אביב, ירושלים וחיפה ולשם כך יועד, מדי שנה בשנים אלה, תקציב שלא יפחת מ- 60 מיליון ש"ח, במסגרת תקציב משרד התחבורה. במהלך שנת 1999 החל משרד התחבורה בישום החלטת הממשלה ובפועל כבר מבוצעות

עבודות לקידום הפרויקטים במסגרת התכנית שגובשה. באוגוסט 1999, החליטה הממשלה כי במסגרת הרחבת כבישים דו-מסלוליים לכבישים בעלי שלושה נתיבים ומעלה, יוקצה הנטיב הנוסף לתחבורה הציבורית. במהלך השבועות הקרובים צפוי להתפרסם מכרז למיון מוקדם לנתיב מהיר בכניסה לתל אביב, שיבוצע בשיטת B.O.T.

כבישים עירוניים

סך תקציב הכבישים העירוניים של משרד התחבורה לשנת 2004 מסתכם בכ – 739 מיליוני ש"ח והרשאה להתחייב בסך 2,105 מיליוני ש"ח. רוב התקציב מיועד להשתתפות בהשקעה בפיתוח עורקים עירוניים ראשיים.

בשנת 2004 מיועד רוב תקציב המשרד להאצת הקמת כבישים שביצועם החל בשנים האחרונות ולהשלמתם, ביניהם מספר פרויקטים גדולים בשלושת המטרופולינים הגדולים: הפיכת איילון דרום לממוחלף (מחלף וולפסון, מחלף יוספטל, מחלף דב הוז), המשך עבודה באיילון צפון (עד שד' בגין) ומספר מחלפים נוספים במטרופולין תל-אביב (מחלף משה סנה), דרך הקישון בחיפה, אבן גבירול בחיפה, כביש הר הצופים וכביש מס' 9 בירושלים.

88 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים בירושלים, 11 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים בדרום, 160 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים בחיפה והצפון ו- 285 מיליוני ש"ח מיועדים לאזור המרכז.

88 מיליוני ש"ח מיועדים לשיפור תשתית הכבישים במגזרי המיעוטים.

80 מיליוני ש"ח מיועדים לתשתית בטיחות.

27 מיליוני ש"ח מיועדים לנושא תכנון וקידום זמינות, החל מתכניות אב ועד לתוכניות פרטניות וקידום התחלת ביצוע פרויקטים.

כבישים בינעירוניים

סך תקציב הכבישים הבינעירוניים לשנת 2004 מסתכם בכ – 1,329 מיליוני ש"ח והרשאה להתחייב בסך 2,261 מיליוני ש"ח.

תכנית פיתוח רשת הדרכים הבינעירוניות, עליה אחראית מע"צ, תתמקד בהאצת וסיום ביצוע פרויקטים, שהקמתם החלה בשנים 1995-2003.

868 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים באזור המרכז וירושלים. בין הפרוייקטים העיקריים הרחבת מחלף מורשה וצומת גלילות, עוקף כפר יונה, מחלף מסובים, מחלף רמלוד - מחלף לוד, מערכת מחלפים השבעה-גנות, המשך פיתוח כביש רוחב חדש - כביש 7 - מגדרה ליסודות, המשך פיתוח כביש רוחב 471 – מכביש רוחב 531, הכפלת כביש 38 בין רמת בית שמש - מ. שער הגיא, המשך ביצוע כביש מס' 45 – דרך חדשה בין גבעת זאב לירושלים דרך עטרות, מחלף א- זעים.

281 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים באזור חיפה והצפון. בין הפרוייקטים העיקריים, עוקף עפולה, חוצה קרית שמונה, כביש מס' 90 - עוקף ראש פינה, המשך העבודות להרחבת כביש 90 בין מחניים לקריית שמונה, המשך העבודות בכביש מס' 77 - בין צומת בית רימון לצומת המוביל, המשך העבודות בכביש מס' 70 בין צומת סומך לצומת אחיהוד, המשך עבודות ההרחבה בכביש מס' 89 בין כברי – מעלות – חוסן.

57.6 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים באזור הדרום. בין הפרוייקטים העיקריים, דרך חדשה בין רהט לאשל הנשיא, קרית מלאכי – צומת ראם, צומת ראם – צומת נחשון וצומת ברכיה - צומת פלוגות, המשך עבודות הרחבה בכביש מס' 232 בין שדרות לצומת אבים, כביש מס' 40 - עוקף באר שבע ממזרח, כביש מס' 25 - באר שבע דימונה.

74 מיליוני ש"ח מיועדים לנושא תכנון, קידום זמינות והפקעות.

48 מיליוני ש"ח מיועדים לפיתוח כבישים במגזרי המיעוטים.

כביש חוצה ישראל

ב- 1995 התקבל בכנסת חוק כביש חוצה ישראל - כביש אגרה. בהתאם לכך, פרסמה חברת כביש חוצה ישראל, בשנת 1996, מכרז בין לאומי להקמה, הפעלה ומימון הכביש, בקטע שאורכו 90 ק"מ, בין כביש מספר 3 לכביש מספר 65. בנובמבר 1997, נבחר הזכיין לביצוע הפרוייקט. הפרוייקט, שעלותו נאמדת במיליארד דולר מומן בעיקר על ידי המגזר הפרטי. היזם החל בעבודות בסוף שנת 1999. בשנת 2000 השקיע היזם בפרוייקט כ- 500 מיליון ש"ח, בשנת 2001 כ- 800 מיליון ש"ח, בשנת 2002 כ- 1,000 מיליון ש"ח, בשנת 2003 כ- 635 מיליון ש"ח ובשנת 2004 צפוי היזם להשקיע כ-80 מיליון ש"ח.

הצעת התקציב מקצה סכום של 214 מיליון ש"ח לחברת "כביש חוצה ישראל". סכום זה מיועד לביצוע קטעים 19-20 (מגדרה עד דרומית לקריית גת), ביצוע מחלף עירון, והתחלת קטע 18 (בין ברקאי לאליקים), לפיקוח על פעולות הזכיין ולמימון פעולות חברת כביש חוצה ישראל.

בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון מנחשונים לצומת אייל ובדצמבר 2003 צפויים להיפתח לתנועה הקטעים האחרונים, מניצני עוז לעירון, ובכך להשלים את פתיחת הכביש כולו לתנועה. בנוסף, הממשלה החליטה על הקמתו של קטע 18 לכביש חוצה ישראל המשתרע על פני 17 ק"מ בין ברקאי (בכביש מס' 65) לאליקים (בכביש מס' 70).

קטע מס' 18 יאפשר לתנועה הבאה מהגליל לפנות לכביש מס' 6 – דרך כביש מס' 70 – למרכז הארץ ובכך תתקצר הדרך לערי המרכז, לירושלים ולדרום. כמו כן, הוחלט על הארכת הכביש דרומה – 34 ק"מ כביש המשתרע מגדרה ועד דרומית לקריית גת (קטעים 19 – 20).

תקציב אחזקת כבישים בינעירוניים

ההשקעה באחזקת כבישים תעמוד על כ- 469 מיליון ש"ח. אחזקת הכבישים תורמת לחיסכון בעלויות התפעול והזמן של המשתמשים ולהפחתת מספרן של תאונות הדרכים. הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן ריבוד ושיקום המיסעה, שיפור קטעים וצמתים מבחינה בטיחותית, אחזקת גשרים ומחלפים, אחזקת אמצעי תאורה ותמרורים. בשנים 1996-2000 התבצעו סקרים לבחינת מצב המיסעה המהווה בסיס להשלמת הפיתוח של מערכת ניהול מיסעות. מערכת זו מאפשרת אופטימיזציה של ההשקעה באחזקת הכבישים אשר באחריות מע"צ. בשנת 2001, בין היתר לאור תוצאות הסקר האמור ובדיקות כדאיות כלכלית, הוחלט לתגבר את תחום אחזקת המיסעות בכבישים. מדיניות תגבור רשת הדרכים הבינעירוניות, לרבות, תחום שיקום וריבוד פרויקטים בטיחותיים תמשך גם בשנת 2004.

תמיכות בתחבורה (סעיף 32)

התמיכה התקציבית בתחבורה תעמוד בשנת 2004 על סך של כ-2,507 מיליוני ש"ח. התמיכה התקציבית נחלקת באופן הבא:

1. **סובסידיה לתחבורה הציבורית באוטובוסים – 1,326 מיליוני ש"ח.** סובסידיה זו מיועדת לתמוך במפעילי התחבורה הציבורית ובהנחות לקבוצות שונות באוכלוסייה.

הסובסידיה לתחבורה הציבורית נחלקת למספר סוגים עיקריים:

א. סובסידיה ישירה לתעריפים – 1,086 מיליוני ש"ח
 סובסידיה זו מיועדת לתמיכה שוטפת במפעילים ולמתן הנחות לכלל משתמשי התחבורה הציבורית כמפורט להלן:
 סובסידיה לתפעול שוטף (סובסידיה ישירה לתעריפים) – 550 מיליוני ש"ח.
 תמיכות באזרחים ותיקים – 203 מיליוני ש"ח.
 תמיכות בזכאים (המוכרים על ידי הביטוח הלאומי) – 50 מיליוני ש"ח.
 תמיכות לנוער ולילדים – 203 מיליוני ש"ח.
 תמיכות באוכלוסיות אחרות – 19 מיליוני ש"ח.
 אבטחת תחבורה ציבורית – 60 מיליון ש"ח

ב. סובסידיה למשק אוטובוסים – 143 מיליוני ש"ח
 בהתאם להסכמים הקיימים בין הממשלה לבין חלק ממפעילי התחבורה הציבורית (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 בכלל ובפרט לא במימון רכישת אוטובוסים.

2. **סובסידיה לרכבת – 1,038 מיליון ש"ח.**

בדצמבר 1996 החליטה הממשלה על הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות והקמת חברת רכבת ממשלתית. מהלך זה נועד לאפשר את השגת מדיניות הממשלה להרחבת ההשקעות בתחום התחבורה המסילתית באמצעות חברת רכבת המתנהלת באופן עצמאי, כדי לאפשר פיתוח מואץ של התשתית המסילתית. בחודש אוגוסט 1997 החליטה הממשלה על תיקון חקיקה שיסדיר את הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות. ביום 30.7.02 החליטה הממשלה (החלטה מס' 2308) להטיל על שר התחבורה ועל שר האוצר להגיש תיקון חקיקה שיסדיר את העברת פעילות הרכבת מרשות הנמלים והרכבות לחברה ממשלתית ובמסגרת זו, בין היתר, תבוטלנה כל סמכויות רשות הנמלים והרכבות בענייני ההקמה וההפעלה של מסילות הברזל והרכבות. ביום 29.12.02 נתקבל בכנסת חוק רשות הנמלים והרכבת (תיקון מס' 11), התשס"ג-2002, שיצר מסגרת חקיקתית למהלך האמור.

כיום, חברת רכבת ישראל בע"מ היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה, שמטרתה הקמה ותפעול של רכבות בישראל. ביו 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. הממשלה, מצידה, תשקיע כספים בהון המניות של החברה על מנת לאפשר לה ליישם את ההשקעות האמורות. התמיכות ברכבת בשנת 2004 מסתכמות ב-1,038 מיליון ש"ח, ומתוכם כ-150 מיליון ש"ח כסובסידיה שוטפת, שנקבעת בהתאם להסכם בין הממשלה לחברת הרכבת, וכ-900 מיליון ש"ח כסובסידיה הונית, המיועדת לצורך פירעון הלוואות שטיטול החברה בתקופת ההסכם.

3 . סובסידיה לתעופה פנים ארצית 4.5 מיליון ש"ח

תושבי צפון הארץ נהנים מהנחה בתעריפי הטיסה, המגיעה בחלק מהקווים לשיעור של עד 50% לבוגרים ולשיעור של עד 75% לבני נוער. מימון ההנחות לתושבים אלה נחלק בין הממשלה לבין מפעיל הקו. במהלך שנת 2001 נערך עדכון תעריפים ובתוכו נכללה הנחה נוספת בשיעור של 10% לתושבי הצפון, אשר משתמשים בתחבורה האווירית באופן שוטף.

4 . העברות לרשויות תחבורתיות 50 מיליון ש"ח

בסעיף זה מועברים לרשות הנמלים תשלומים בהיקף שנתי של כ-9 מלש"ח, כסובסידיה להובלת מטענים דרך נמל אילת למרכז הארץ. כמו כן, מועבר תשלום בהיקף של כ-40 מיליוני ש"ח לרשות שדות התעופה בגין הגירעון השוטף הצפוי במעברי הגבול היבשתיים בין ישראל לירדן ולמצרים ובמעברים היבשתיים עם הרשות הפלשתינאית. כל זאת, על פי הסכם בין הממשלה לרשות שדות התעופה, האחראית על תפעול ופיתוח מעברים אלה. עקב המצב הביטחוני-מדיני ירדה בשנים 2001-2003 התנועה במעברים בכ-50%, כתוצאה מכך פחתו הכנסות המסופים וגדל הגירעון התפעולי של יחידת המסופים. בשנת 2002 הוארך הסכם רשת הביטחון בשנתיים נוספות בהתאם להחלטת הממשלה, כך שבשנים 2003-2004 יבוצע תשלום עבור השנים 2002-2003.

פרק ב' - עיקרי השינויים בהצעת התקציב

תקציב רגיל משרד התחבורה ומע"צ

סך התקציב לשנת 2004 יעמוד על סך של 437 מיליוני ש"ח (ברוטו) בהשוואה ל-456 מיליוני ש"ח בשנת 2003.

תקציב אחזקת הכבישים של מע"צ הוא בהיקף של 469 מיליון ש"ח. חלק מהתקציב לתחום זה ישמש לתיגבור תחום שיקום הכבישים הבינעירוניים שבאחריות מע"צ וריבודם. מע"צ פיתחה מערכת ממוחשבת לעיבוד נתוני מצב הכביש לכלל תכנית עבודה לאחזקת רשת הכבישים (מערכת ניהול מסעות - מנ"מ). באמצעות המנ"מ נבנתה תכנית העבודה לאחזקת הכבישים לשנת 2001 ואילך. מערכת ניהול המיסעות מאפשרת אופטימיזציה של השקעות מע"צ באחזקת הכבישים אשר באחריותה.

פיתוח כבישים

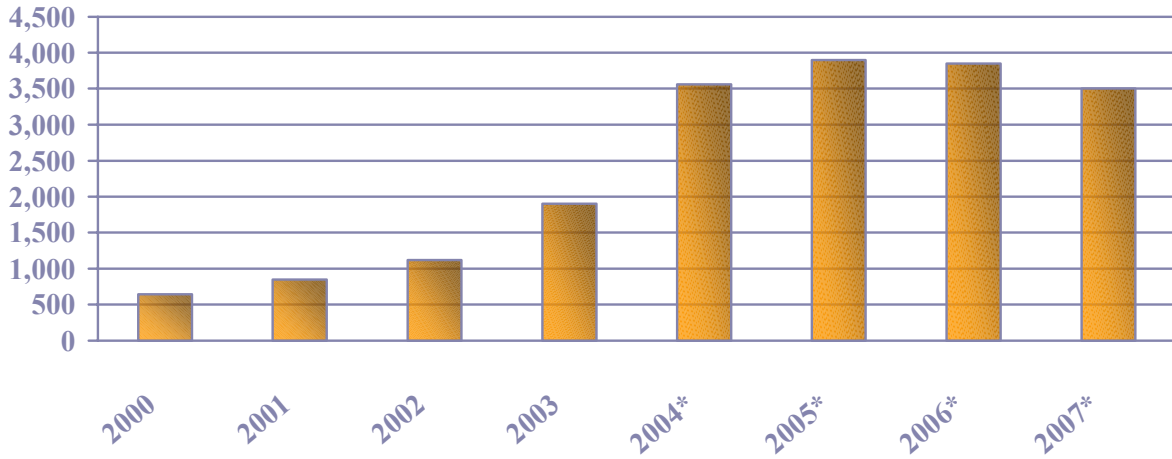
סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה לשנת 2004 מסתכם בכ – 6,698 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב ובכ- 3,236 מיליוני ש"ח בהוצאה, לעומת 3,300 מיליוני ש"ח (ללא תקציב פיתוח מסילות ברזל) בשנת 2003.

מסגרת התקציב כוללת:

1. 729 מיליון ש"ח לפיתוח תחבורה ציבורית והסעת המונים, לעומת 607 מיליון ש"ח בשנת 2003, גידול של 20% משנת 2003 לשנת 2004.
2. סכום של 739 מיליון ש"ח לפיתוח כבישים עירוניים (ללא תקציבי הרשויות המקומיות ומשרדי ממשלה אחרים), לעומת 1015 מיליון ש"ח בשנת 2003, הפחתה של 27% משנת 2003 לשנת 2004.
3. סכום של 1,329 מיליון ש"ח לפיתוח כבישים בינעירוניים (ללא אחזקת כבישים), לעומת 1,353 מיליון ש"ח בשנת 2003, הפחתה של 2% משנת 2003 לשנת 2004.
4. סכום של 214 מיליון ש"ח למימון חברת כביש חוצה ישראל. בנוסף לכך, צפוי זכיין כביש חוצה ישראל להשקיע בשנת 2004 כ- 80 מיליוני ש"ח בסיום הקמת הכביש.

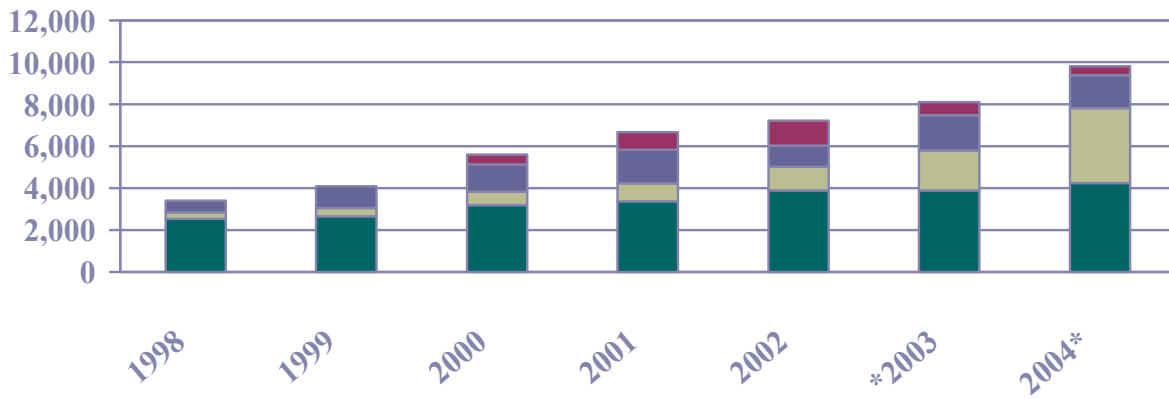
ההרשאה להתחייב בתקציב הפיתוח מסתכמת בכ – 6,698 מיליוני ש"ח. היקפים גדולים של הרשאה להתחייב ניתנו למע"צ ולהשקעה בכבישים עירוניים ובפיתוח תחבורה ציבורית והסעת המונים בשנה האחרונה, בהתאם לאומדני ההשקעה הכוללת בפרוייקטים, בכבישים עירוניים ובהתאם לגובה המכרזים בכבישים בינעירוניים. בתקציב 2004 תנתן הרשאה להתחייב שתאפשר קידום ביצועם של הפרוייקטים המשכיים, מתוך כוונה להשלים תחילה פרויקטים שביצועם החל. במקביל להשקעה הממשלתית בכבישים מקודם כביש מס' 431 (כביש רוחב בין ראשון לציון למודיעין) וכביש מנהרות הכרמל בשיתוף הסקטור הפרטי.

השקעות ברכבת 2000-2007 (מחירי דצמבר 2002 , במיליוני ₪)



* ההשקעה הכוללת של חברת הרכבת.

השקעות בתשתיות תחבורה 1998-2004 (מחירי דצמבר 2002 , במיליוני ₪)



■ כבישים
 ■ רכבות
 ■ נמלים ושד"ת
 ■ פרוייקטים בשיתוף הסקטור הפרטי



*שנים 2003 ו-2004 במחירי תקציב.

פרק ג' – תיאור המשרד

משרד התחבורה

משרד התחבורה מורכב מיחידות מטה ומיחידות ביצוע. לקראת שנת 2004 הוחלט להקים 2 רשויות בתוך המשרד:

במסגרת השינוי המבני בתחום נמלי הים הוחלט על הקמתה של רשות הנמלים והספנות, שתחליף את מנהל הספנות ואת רשות הנמלים. לאור ממצאי דו"חות הביקורת על מנהל תעופה בשנים האחרונות, ולאור החלטת הקבינט הכלכלי מיום 29.7.03 בדבר שיפור יכולות מנהל התעופה האזרחית ותיקון הליקויים המוזכרים בדו"חות הביקורת, הוחלט על הקמת רשות התעופה האזרחית בתוך משרד התחבורה, שתחליף את מנהל התעופה האזרחי.

משרד התחבורה – תפעול

137 מיליון ש"ח

במסגרת זו מתוקצבות יחידות המטה של המשרד ושלושה מנהלים: מנהל יבשה, מנהל התנועה ומנהל הספנות.

יחידות המטה

יחידות המטה מרכזות ומתאמות את פעילות האגפים השונים במשרד, וקובעות את מדיניות המשרד, והן כוללות את לשכת השר, לשכת המנהל הכללי, דובר המשרד, סמנכ"ל בכיר לאמרכלות, היועץ המשפטי, אגף הכספים והחשבונות, אגף תכנון וכלכלה, האגף לשירותי מידע, מבקר המשרד.

מנהל יבשה

במסגרת תחום התחבורה היבשתית פועלים האגפים הבאים:

אגף תחבורה ציבורית

תפקידי האגף לתכנון ולפקח על שרותי התח"צ, בכלל זה על רמת השירות הניתנת לקהל. היעד המרכזי של האגף הוא עידוד השימוש בתח"צ על ידי הוזלת המחירים ושפור רמת השירות. משרד התחבורה מעריך כי השגת היעד הנ"ל חייב להתבצע ע"י חשיפת הענף לתחרות. לשם כך הוקמה בשנת 1998 מינהלת תח"צ המורכבת מיועצים חיצוניים המתמחים בתחבורה ציבורית. במסגרת תכנית העבודה שלה נכללים ריכוז התכנון של התח"צ, הוצאה למכרזים של קווי התח"צ וקידום רפורמות, בכלל זה במוניות.

אגף תשתית ופיתוח

האגף ממונה על תכנון וקידום התשתיות העירוניות והמטרופוליטיות הממומנות בעיקרן מתקציב הפיתוח של המשרד. במסגרת האגף החלה במחצית 1998 לפעול מינהלת לניהול פרויקטים. מינהלת זו מסייעת לאגף בכל הקשור בפיקוח ומעקב אחר ביצוע הפרוייקטים הנעשים ע"י הרשויות המקומיות והתשלומים המועברים בגינם.

אגף תכנון

האגף אחראי על תכנון התחבורה היבשתית. האגף אחראי בין היתר על ייצוג נושאי התחבורה בועדות התכנון הסטטוטוריות.

היחידה לנושא הובלת מטענים ומל"ח

היחידה אחראית לקשור בנושא הובלת מטענים, בכלל זה רישוי, משרדי הובלה, מובילים ואבטחת שירותי הובלה בזמן חירום.

יחידת פיקוח

היחידה מפקחת על מכלול הנושאים בו עוסק מינהל היבשה.

מנהל התנועה

במסגרת תחום התנועה פועלים האגפים הבאים:

אגף רישוי כלי רכב ונהגים

האגף אחראי על מכלול הפעילות הקשורות ברישוי כלי רכב ונהגים בכלל זה: ההכשרה המקצועית, פיקוח על הכשירות המקצועית והרפואית של הנהגים, ביצוע מבחני הנהיגה העיוניים והמקצועיים ומתן אינפורמציה בתחומי פעולתו לציבור הרחב.

אגף הרכב ושירותי תחזוקה

האגף ממונה על ביצוע מדיניות הממשלה בנושאים הקשורים לכלי-רכב: יבואם, ייצורם, אחזקתם, קביעת תקנים, דרישות חובה הנדסיות מבחינת מבנה הרכב והשירותים הטכניים. כמו כן, אחראי האגף למתן רישונות לאנשי מקצוע המטפלים ברכב, לפיקוח על מוסכים ומכוני רישוי, ולקביעת דרישות התקן של רכב מיובא.

מנהל הספנות

מנהל הספנות והנמלים עומד לעבור שינוי מבני מהותי במהלך 2004 ולהפוך לרשות בתוך משרד התחבורה. במבנהו החדש יקבל המנהל את הסמכויות הסטטוטוריות שהיו בידי רשות הנמלים, ויהיה אחראי על המדיניות הכוללת של הממשלה בנושא.

כיום, המנהל אחראי לרישוי כלי שיט וכוח אדם ימי ופיקוח עליהם, במטרה לשמור על רמת בטיחות נאותה. כמו כן, נותן האגף שירותים טכניים לכלי שיט קטנים ומעגנות. רוב תקציב מינהל הספנות מותנה בהכנסות מאגרות מכלי שיט.

מנהל התעופה האזרחית

21.5 מיליון ש"ח

מנהל התעופה האזרחית הינו היחידה המפקחת על פעולות התעופה האזרחית.

ביקורות של ארגון התעופה הבינלאומי – I.C.A.O. – ומנהל התעופה האמריקאי, ה-F.A.A., לעניין תפקודו ופעילותו של המנהל העלו כי המנהל אינו ערוך במכלול האמצעים הדרושים לבצע את המוטל עליו לצורך עמידה בדרישות בינלאומיות המהוות תקן מחייב. ללא שיפור ביכולות המנהל, על פי הדו"חות, היה חשש להורדת הדירוג הבטיחותי של מדינת ישראל בתחום התעופה, תוך הטלת מגבלות על התעופה האזרחית במדינה.

בעקבות החלטת הממשלה יהפוך בתחילת שנת 2004 מנהל התעופה לרשות בתוך משרד התחבורה. מטרת שינוי זה היא יישום פיקוח יעיל של המדינה על בטיחות הטיסה, והסדרת ענף התעופה על כל היבטיו, בצורה יעילה יותר משנעשתה בעבר.

לרשות שתוקם מספר תחומי פעילות עיקריים:

קביעת מדיניות בנושאי תעופה, ובכלל זה: קידום התחרות בטיסות הסדירות ובטיסות השכר; אפיון פרודורי אוויר ונתיבי טיסה; תכנון שדות תעופה ומנחתים קיימים ועתידיים. רישוי בכל תחומי התעופה האזרחית, ובכלל זה: כלי טיס, מכוני בדק, עובדי טיס, מנחתים ושדות תעופה.

קידום ופיתוח קשרי תעופה בינלאומית.

ייזום חקיקה תעופתית.

קביעת תקנים מחייבים בתחומי התעופה השונים.

קביעת מגבלות בנייה הנובעות מנתיבי טיסה ומסמיכות למתקני תעופה שונים.

השירות המטאורולוגי

15 מיליון ש"ח

בתאריך 15.9.03 החליטה הממשלה כי יש לצמצם את מספר העובדים בשירות המטאורולוגי ולהגדיר מבנה חדש שיוציא למיקור חוץ את כל הפעולות שאינן שלטוניות. ועדה בין-משרדית בנושא תגיש את המלצותיה לשר התחבורה עד ליום 31.12.03, ובעקבותיה צפוי השירות המטאורולוגי לעבור שינוי מבני.

כיום, השירות המטאורולוגי הוא יחידת-סמך במשרד התחבורה, המבצעת את המשימות הבאות:

1. ביקורת נתונים מטאורולוגיים וקיום ארכיון מידע אקלימי לאומי.
2. איסוף מידע מטאורולוגי לצורכי חיזוי קלימטולוגי ואגרומטאורולוגי למחקר סביבתי. רשת התחנות כוללת תחנות למדידות על-פני הקרקע וברום.
3. חיזוי מזג אוויר ומתן שירותים לגופי ימאות, חקלאות וביטחון.
4. מחקרים על השפעת אנרגיות חלופיות על הסביבה, סקרי זיהום אוויר ואגרומטאורולוגיה. פעילות זו ממומנת בחלקה על ידי גורמי חוץ.
5. ביצוע מחקרים אקלימיים.
6. הקמה ואחזקה של תחנות מדידה וציוד מטאורולוגי עבור גורמים שונים.

הרשות הלאומית למאבק בתאונות הדרכים

במסגרת חוק המאבק הלאומי בתאונות שהתקבל בכנסת בשנת 1997, הוקמה רשות לאומית למאבק בתאונות במשרד התחבורה, הממונה על תיאום פעילות הגופים השונים העוסקים בתחום מניעת תאונות הדרכים, גיבוש תוכנית פעילות למלחמה בתאונות ומדיניות כוללת לתחום זה.

תקציב הרשות הלאומית יעמוד בשנת 2004 על 160 מיליון ש"ח. התקציב מחולק על פני מספר סעיפי תקציב שונים ויחולק בפועל בהתאם להחלטות מועצת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. 120 מיליון ש"ח מתוך תקציב הרשות מתוקצב בתקציב משרד התחבורה, במשרד לביטחון פנים, במשרד העבודה

והרווחה ובמשרד החינוך. 40 מיליון ש"ח נוספים מתוקצבים כתקציב נטו בתקציב הפיתוח של משרד התחבורה.

במסגרת פעילות זו, אחראית הרשות בין היתר לדווח ולייעץ לשר התחבורה ולממשלה בנושאי הגברת הבטיחות בדרכים.

במישור הביצועי פועלת הרשות בעיקר בתחומים הבאים:

1. גיבוש תכנית עבודה שנתית ורב-שנתית ופיקוח על יישומה בתחום ההשקעות בתשתיות בטיחותיות, עירוניות ובינעירוניות, באמצעות משרד התחבורה ומע"צ.
2. פעילות בתחום החינוך, הדרכה והסברה.
3. פעילות בתחום האכיפה והענישה.
4. פעילות מחקר בתחום הבטיחות בדרכים.

תחומי הפעילות העיקריים בהם עוסקת הרשות הינם:

1. תשתיות - כבישים עירוניים ובין-עירוניים.
2. רכב – כל סוגי הרכב, ובייחוד רכב כבד ומסיעים ציבוריים.
3. משתמשי הדרך - אכיפה, נהגים והולכי רגל, חילוץ והצלה ואביזרי בטיחות.
4. הסברה - לאוכלוסיות יעד מגוונות.
5. חקיקה - תוספות ושינויים למיקוד האכיפה והענישה.
6. אכיפה – תגבור מערך האכיפה במשטרת התנועה וגיוון אמצעי האכיפה.

מע"צ

מע"צ הינה יחידת סמך של משרד התחבורה ומופקדת על פיתוח רשת הדרכים הבין – עירונית בארץ ועל אחזקתה. מע"צ מורכבת מיחידת מטה ופועלת בפריסה גיאוגרפית של חמישה מחוזות (דרום, צפון, מרכז, ירושלים ותל אביב).

מע"צ אחראית על כל שלבי הפיתוח החל מתהליך התכנון דרך שלבי הביצוע וכלה באחזקה שוטפת לאורך שנות השימוש בכביש. מכיוון שכך, מע"צ עתירה ביחידות מקצועיות, מנהליות ומטה. מספר העובדים במע"צ עומד כיום על כ- 770 עובדים ובנוסף לכך מע"צ נעזרת בשירותים של גורמים חיצוניים.

לאור השינויים במשק, הוקם צוות בינמשרדי בהשתתפות נציגי משרד האוצר והתחבורה שהסתייע, בין השאר, בשירותיו של יועץ מקצועי במטרה לבחון אם המבנה הארגוני הנוכחי של מע"צ הולם את משימותיה.

המסקנות העיקריות של הצוות הבינמשרדי היו כמפורט להלן:

1. המבנה הארגוני הנוכחי של מע"צ אינו מאפשר לה לבצע את פעילות פיתוח והאחזקה של רשת הדרכים הבינעירונית באופן יעיל בכלל, ובפרט בתנאי השוק הקיימים.
2. יש מקום לבצע שינוי בדרך פעולתה של מע"צ באופן שזו תשמש כיחידת מטה בלבד שתפקח על ביצוע העבודות השונות בידי גורמי חוץ. היתרונות במבנה הארגוני האמור באים לידי ביטוי באפשרות להתקשר עם גורמי החוץ המתאימים ביותר.

לאור האמור לעיל, נקבע בהחלטת ממשלה מס 779 מיום 15.09.2003 כי יש לסגור את מע"צ, על מחוזותיה עד ליום 31 בדצמבר 2003. פעילותה של מע"צ תועבר לחברה ממשלתית חדשה, בבעלות מלאה של המדינה. החברה תפעל במתכונת של חברת ניהול והיא תעסוק בתכנון, פיתוח, הקמה ואחזקה של דרכים בינעירוניות, בדרך של מיקור חוץ.

להלן פרוט התקציב השוטף של מע"צ:

26,194 אלפי ש"ח

סה"כ הוצאות תפעול

בתוכנית זו מתוקצבות:

1. יחידת המיכון והמחשוב

יחידה זו אחראית על אחזקה ופיתוח של מערכות המחשוב של מע"צ. מערכות אלה מאפשרות ניהול תוכנית עבודה ובקרה על פרויקטים שבביצוע. מע"צ פיתחה מערכת ממוחשבת לעיבוד נתוני מצב הכביש לכלל תכנית עבודה לאחזקת רשת הכבישים (מערכת ניהול מסעות - מנ"מ). בשנת 1999 התחילו בישום הפרויקט. באמצעות מערכת המנ"מ נבנית תכנית העבודה לאחזקת הכבישים לשנת

2001 ואילך. מערכת ניהול המיסעות תאפשר אופטימיזציה של השקעות מע"צ באחזקת הכבישים אשר באחריותה.

2. תפעול ואחזקה

הוצאות אלה כוללות הוצאות דואר, טלפונים, משלוחים, ביגוד, בטחון, ארנונה, תפעול שוטף של המשרד, שיפוצים ותיקוני מבנים.

א. העסקת עובדי חברות כ"א

ב. ביטוח

ג. רכישה, תפעול ואחזקה של כלי רכב

ד. הדרכה ורווחה

ה. השתתפויות במשרדים שונים

110,708 אלפי ש"ח

הוצאות שכר

בתוכנית זו מרוכזות כל הוצאות השכר של מע"צ על כל יחידותיה: הנהלה, כספים, תכנון ופיקוח, פיקוח ובדיקות שדה, אפסנאות ומשק ועובדים מקצועיים.

מפעלים עסקיים - נמל יפו ונמל חדרה

נמל יפו

בשנת 1974 הוחל בתקצוב הכנסות והוצאות נמל יפו במסגרת המפעלים העסקיים.

בשנים האחרונות נעשו פעולות שיפור בחזות הנמל, הגדלת המעגנות, שיפור שטחי העורף, שטחי אחסנה והגדלת השטחים להשכרה לפעילויות שונות.

בהתאם להחלטת הממשלה, הוקם צוות בינמשרדי להכנת מתכונת מכרז להחכרת מתחם הנמל ליזמים פרטיים, אשר יפתחו את האזור היבשתי ואת המעגן הימי. כמו כן, בחן הצוות את הצורך לשינוי צו נמל יפו (הגדרה) 1939. הצוות הגיש את מסקנותיו במהלך 1994. בתחילת שנת 1997 הסתיימה הכנת תכניות המתאר לנמל.

עם סיום הכנת התכניות נעשות פעולות להעברת הנמל לידיים פרטיות לשם פיתוח והפעלה בהתאם לתכניות שיאושרו. עיכוב ההליכים הסטטוטוריים והקשיים היומיומיים בתפעול הנמל הביאו להחלטה ולסיכום בין מ"י, האוצר ועיריית ת"א שהאחרונה תקח על עצמה את הפעלת הנמל תוך צמצום שטח ההכרזה של הנמל והכנסות מסוימות שיועברו משיווקים באזור הנמל להפעלתו.

נמל חדרה

נמל חדרה הוא נמל המיועד לפריקת פחם ודלק עבור חברת החשמל בלבד. בשנת 2002 החל יצוא של אפר-פחם מנמל חדרה לארצות הים התיכון כגון תורכיה ויוון.

פרק ד' - 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 - במיוחד על הרשת המטרופולינית.

בשנת 2002 היה גידול של 2.4% במצבת כלי הרכב (רכב פרטי, משאיות, אוטובוסים וכו') ביחס לשנת 2001. גידול זה מעיד על המשך המגמה הרב שנתית של גידול במספר כלי הרכב. הגיל הממוצע של כלי רכב מנועיים הגיע בסוף שנת 2002 ל- 3.6 שנים.

בשנת 2002 התפלגה מצבת כלי הרכב באופן הבא: כ- 1.5 מיליון מכוניות פרטיות, כ- 47 אלף משאיות, כ- 29 אלף אוטובוסים, כ- 16 אלף מוניות וכ- 79 אלף אופנועים.

רמת המינוע, המוגדרת כמספר כלי הרכב לאלף נפש, עמדה בסוף שנת 2002 על כ-295, כאשר בערים רמת המינוע עמדה על 308 כלי רכב בממוצע ל-1,000 נפש. רמת המינוע בתל-אביב-יפו עמדה על 658, ברמת-גן על 396, בגבעתיים על 414, בהרצליה על 468, ברעננה על 390, בחיפה על 340 ואילו בירושלים עמדה רמת המינוע על 209 כלי רכב ל-1000 נפש בלבד. בהשוואה למדינות מפותחות בעולם, רמת המינוע בארץ עדיין נמוכה יחסית. כך למשל, רמת המינוע בארה"ב עומדת על כ- 800, בקנדה 708, בצרפת על כ- 618, בגרמניה על 620 וביפן על כ- 684 כלי רכב ל-1,000 נפש.

התחבורה הציבורית באוטובוסים

להלן מספר נתונים הנוגעים לגודלו של ענף התחבורה הציבורית בישראל:

1. הפדיון השנתי (כולל העברת התמיכות עבור כלל קבוצות האוכלוסייה) של הענף בשנת 2002 עמד על כ- 2.3 מיליארד ש"ח.
2. רמת ההוצאות בפועל של הענף בשנת 2001 עמדה על סך של כ- 3 מיליארדי ש"ח.
3. מספר נסיעות הנוסע בתחבורה הציבורית באוטובוסים נאמד בכ- 700 מיליון בשנה.

שירותי התחבורה הציבורית הסדירה באוטובוסים בישראל מסופקים בעיקר על ידי קואופרטיב "אגד" וחברת "דן", שחלקם המשותף בשוק עומד כיום על כ- 87% (לעומת 95% טרם הפעלת תכנית התחרות בתחבורה הציבורית). יתר על כן, היות וכמעט אין תחומי חפיפה בין המפעילים, פועל כל אחד מהמפעילים כמונופול דה-פקטו בתחומו ללא תחרות. מבנה השוק המונופוליסטי והמבנה הקואופרטיבי שמאפיין את "אגד" ואפיין את חברת "דן" עד להפיכתה לחברה בשנת 2002 הביאו למצב בו עלות השכר של חברי הקואופרטיבים חריגה (כ-20 אלפי ש"ח לחבר לחודש) וניהולם מאופיין בחוסר יעילות כלכלית.

במהלך 2002, כחלק מהסכם בין הממשלה לבין 'דן' שנחתם ביולי 2001, הפך 'דן' מקואופרטיב לחברה תוך שינוי מנגנוני הניהול וייעול בתשומות בשיעור של למעלה מ- 200 מיליון ש"ח. כחלק ממהלך שינוי המבנה הופחתו בצורה משמעותית הוצאות השכר וההוצאות הכלליות של הארגון.

התחבורה הציבורית באוטובוסים הינה מערכת מוסדרת המופעלת באמצעות רשיונות שנתיים הניתנים על פי חוק. במסגרת הרשיונות 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 "סלי" הוצאות והכנסות תקינים.

"סל ההוצאות" התקני הוא סל ההוצאות המוכר למפעיל בשנת בסיס מסוימת על מרכיביו השונים (שכר עבודה, דלק, תפעול וכו'). סל זה צמוד למדדים מוסכמים השומרים על ערכו הריאלי על פני תקופת ההסכם. על "סל ההוצאות" של מרבית המפעילים מופעל מקדם הפחתה שנתי, המפחית את גובה ההוצאות המוכרות למפעיל על פני זמן והמשקף התייעלות נדרשת של המפעיל.

"סל ההכנסות" התקני נקבע, לרוב, לפי הפדיון בפועל ממכירת כרטיסים בשנת הבסיס וכולל לרוב גם את הסובסידיה לאוכלוסיות מיוחדות. הסל צמוד למדד תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית באוטובוסים.

במסגרת ההסכם מחויבת הממשלה לשלם את ההפרש בין "סלים" תקינים אלה, הקרוי "סובסידיה שוטפת למפעילים", והמפעילים התחייבו לפעול ולספק את השרות בהתאם לכללים הקבועים בהסכם. בנוסף לכך

קיימות סובסידיות נוספות, כגון: סובסידיה המיועדת למשק האוטובוסים, סובסידיה לקבוצות אוכלוסייה מסוימות וסובסידיה בגין ירידת פדיון המפעילים.

בשנת 2002 היוותה הסובסידיה לתחבורה הציבורית כ-42% מהוצאות מפעילי התחבורה הציבורית. עקב ירידת הפדיון מנסיעות בכ-10% בשנת 2002, שנבעה בעיקרה מהמצב הביטחוני-מדיני, ובשל מנגנון ההתחשבות בין "אגד" לממשלה צפוי הסבסוד להוות כ-52% מסך הכנסות של "אגד" בשנת 2003.

שיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית נאמד בכ-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 בין היתר 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. צעד זה צפוי להביא לשיפור מהותי ברמת השירות בענף ולירידת מחירי הנסיעה, וכפועל יוצא מכך - לעליה בשיעור הנסיעות בתחבורה הציבורית. 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 לאגד 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 ודן המסדירים מספר סוגיות הנגזרות מצעדי הממשלה לפתיחת הענף לתחרות. בין היתר, כולל הסכם זה תשלום למפעילים המותנה בהיקף פתיחת הענף לתחרות ובפרישת חברים.

בהתאם לכך פורסמו מכרזים להפעלת תחבורה ציבורית. בשנת 2002 5.5% מכלל היקף פעילות "אגד" הועברו למפעילים חדשים. בשנת 2003 הועברו 2.5% נוספים מפעילות "אגד" ו-8% מהיקף פעילות "דן" למפעילים פרטיים. תוצאות המכרזים עד כה השיגו ירידה במחירים של עד כ-45% ושיפור ברמת השירות, התדירות וגיל האוטובוסים. במקביל, במקומות בהם נכנסו לפעולה מפעילים חדשים חל גידול ניכר בכמות הנוסעים בתחבורה הציבורית.

בחודשים האחרונים פורסמו מכרזים להפעלת קווי התחבורה הציבורית באלעד ובעיר באר-שבע, בה יתחיל המפעיל החדש בפעילותו לקראת סוף שנת 2003. כמו כן, לקראת סוף שנת 2003 צפויים להתפרסם מכרזים להפעלת קווי תחבורה ציבורית בהיקף של כ-8% מפעילות "דן" באזור פתח-תקוה וכ-5% מהיקף פעילות "אגד" באזור עפולה ובאזור אשקלון.

מוניות

בשנת 2003 פועלות בישראל כ-18,600 מוניות. החלטת הממשלה מס' 2208 מיום 16.8.00 קבעה כי אגרת הרישיון להפעלת מונית תופחת. בנוסף הופחתה תקופת הוותק הנדרשת מנהג שכיר לשם זכאות לאגרה מופחתת. החלטה זו הביאה להגדלה נוספת במספר המוניות, בעיקר עקב רכישת רישיונות על ידי נהגים שכירים, ולצמצום הפער מול הביקוש ההולך וגדל.

קצב התפתחות ענף המוניות לאורך השנים לא ענה על הצרכים ולא סיפק את הביקושים לשירות זה במשק. קצב הגידול במספר המוניות הפעילות היה נמוך באופן משמעותי ביחס לקצב גידול האוכלוסייה ורמת המינוע הכללית. רישיונות להפעלת מונית הונפקו בכמות מוגבלת ולסקטורים מועדפים באופן שלא תאם את צרכי המשק. בשנים האחרונות התקבלו מספר החלטות ממשלה ושינויי חקיקה שהביאו להתפתחות מואצת של הענף:

ב- 11.9.97 החליטה הממשלה לבטל את מכסת הרישיונות למונית ולהנפיק רישיון למונית לכל אדם שיעמוד בדרישות החוק. מחיר הרישיון למונית הוא 131 אלפי ש"ח (נכון למחצית 2003) לנהג מונית בעל ותק של 5 שנים לפחות, ו-167 אלפי ש"ח ליתר הציבור. מחיר זה נשחק ב-5% ריאלית מדי שנה. בהמשך להחלטת הממשלה האמורה, תוקנה פקודת התעבורה בהתאם ופרסומו תקנות המסדירות את הנושא. בעקבות התיקון, הוגשו למשרד התחבורה משנת 1998 ועד אוגוסט 2003 4,650 בקשות לרישיון הפעלת מונית, רובן על ידי נהגים שכירים ותיקים. כאמור לעיל, החלטת הממשלה מיום 16.8.2000 בדבר הפחתת מחיר הרישיון להפעלת מונית והפחתת מספר שנות וותק לאגרה מופחתת (מ-6 ל-5 שנים) המשיכה להגדיל את היצע המוניות גם בשנים 2002, 2003. החלטה זו קבעה גם כי במסגרת חישוב הוותק לנהג שכיר ילקח בחשבון גם ניסיונו של עולה חדש שנהג במונית בחו"ל.



רכבות

נתונים כלליים

אורך המסילות הבינעירוניות הינו 962 ק"מ, מתוכם 694 ק"מ - קו ראשי ו- 263 מסילות משניות ושלוחות. 263 (2*) ק"מ מהמסילות הם במבנה של מסילה כפולה. לרכבת ישראל 35 תחנות נוסעים. עיקר התנועה מתרכזת ב- 13 תחנות.

לרכבת היו בשנת 2002 כ- 1,484 עובדים בממוצע (כולל עובדי קבלן, לא כולל עובדי פיתוח).

נכון לסוף שנת 2002, לרכבת ישראל 69 קטרים (קו ועיתוק), 152 קרונות נוסעים, 30 מערכי קרונות (בכל מערך 3 קרונות), המכילים כ- 21 אלף מושבים, וכ- 1,400 קרונות משא, מהם כ- 500 קרונות בבעלות לקוחות. בשנת 2000, נחתמו חוזה הצטיידות נוספים בהיקף של כ- 500 מיליון ש"ח, הכוללים 6 מערכי רכבת דו-קומתית נוספים (שנכנסו לתפעול במהלך שנת 2002), 8 מערכי IC3 ו- 10 קטרים. בשנת 2001, נחתם חוזה הצטיידות בהיקף של 56 מיליון ש"ח לרכישת 5 קטרים נוספים. בשנת 2002 נחתמו חוזה הצטיידות בהיקף של כ- 360 מיליון ש"ח הכוללים 8 מערכי IC3, 3 מערכי רכבת דו קומתית ו- 6 קטרים. עסקאות אלה יגדילו את קיבולת המושבים של רכבת ישראל בכ - 47% (בכ- 7,475 מושבים נוספים).

נתונים תפעוליים

מספר הנוסעים ברכבת הגיע בשנת 2002 לכ- 17.5 מיליון נוסעים, גידול של כ- 15% לעומת שנת 2001 כמות הנוסעים הצפויה בשנת 2003 הינה 20 מיליון נוסעים.

כמות המטענים שהועברה ברכבת בשנת 2002 הייתה 7.8 מיליון טון, ירידה של כ- 4% ביחס לשנת 2001. בשנת 2003 צפויה כמות המטענים שתעבור ברכבת להסתכם בכ- 8.3 מיליון טון. המטענים העיקרים שמובילה הרכבת הם: פוספטים, אשלג, גרעינים ומכולות.

בלוחות הבאים מוצגים נתונים על הולכת נוסעים, על הובלת מטענים וכן נתונים כספיים על הכנסות והוצאות הרכבת בשנים 2001-2002.

נתונים תפעוליים - נוסעים ומטענים

לוח 1 - תנועת נוסעים ורכבות נוסעים לפי קווים מרכזיים 2001-2002 (אלפים)

קו (שני הכיוונים)	מספר רכבות ב- 2002	מספר נוסעים ב- 2002 (אלפים)	מספר נוסעים ב- 2001 (אלפים)	% שינוי במספר הנוסעים, לעומת 2001
ת"א - חיפה	39,498	4,648.4	4,537.1	2%
ת"א - נתניה		1,936.7	1,794.3	8%
חיפה - נהריה	21,752	1,486.2	1,262.5	18%
ת"א - נהריה		2,263.8	1,954.5	16%
ת"א - רחובות/אשדוד	24,689	2,928.1	2,372.5	23%
ת"א - באר-שבע	9,266	2,316.0	1,661.4	39%
אשדוד - חיפה/נהריה		1,176.3	918.8	28%
ראש העין - ת"א	13,283	784.4	555.9	4%
סה"כ		17,539.9	15,057.1	15%

לוח 2 - התפלגות הנוסעים: חיילים ואזרחים בשנת 2002 (אלפים)

קו	חיילים		אזרחים	
	מספר נוסעים	% מסה"כ נוסעים בקו	מספר נוסעים	% מסה"כ נוסעים בקו
אשדוד - חיפה / נהריה	494	42%	682	58%
אשדוד - ת"א	644.1	22%	2,283.9	78%
ת"א - נתניה	406.7	21%	1,529.9	79%
ת"א - חיפה	1,348	29%	3,300.3	71%
ת"א - נהריה	860.2	38%	1,403	62%
חיפה - נהריה	401.2	27%	1,085	73%
ת"א - ראה"ע	188.3	24%	596.1	76%
ת"א - באר - שבע	1,019	44%	1,297	56%

לוח 3 - תנועות המטענים ברכבת 2001-2002 (אלפי טונות)

קבוצת מטען	2002	2001	% השינוי
מחצבים	4,828	4,584	5%
פחם	-	273	-100%
מכולות	2,004	2,142	-6%
גרעינים	794	810	-2%
שאר מטען	263	432	-39%
סה"כ	7,809	8,241	-4%

רכבת ישראל

רכבת ישראל מוזגה בשנת 1988 עם רשות הנמלים ועל הרשות הוטלו משימות הכרוכות בתפעול, פיתוח ומימון הפעילות הרכבתית. החל ממחצית שנות התשעים החלה הממשלה לממן את תכניות הפיתוח של הרכבת וכמו כן לשאת בנטל הסבסוד השוטף של פעילותה. בעקבות כך הוצאה הפעילות הרכבתית, הן בהיבטים של פיתוח והן בהיקפי הפעילות.

בדצמבר 1996 החליטה הממשלה על הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות והקמת חברת רכבת ממשלתית. מהלך זה נועד לאפשר את השגת מדיניות הממשלה להרחבת ההשקעות בתחום התחבורה המסילתית באמצעות חברת רכבת המתנהלת באופן עצמאי, כדי לאפשר פיתוח מואץ של התשתית המסילתית. בחודש אוגוסט 1997 החליטה הממשלה על תיקון חקיקה שיסדיר את הפרדת הרכבת מרשות הנמלים והרכבות. ביום 30.7.02 החליטה הממשלה (החלטה מס' 2308) להטיל על שר התחבורה ועל שר האוצר להגיש תיקון חקיקה שיסדיר את העברת פעילות הרכבת מרשות הנמלים והרכבות לחברה ממשלתית ובמסגרת זו, בין היתר, תבוטלנה כל סמכויות רשות הנמלים והרכבות בענייני ההקמה וההפעלה של מסילות הברזל והרכבות. ביום 29.12.02 נתקבל בכנסת חוק רשות הנמלים והרכבת (תיקון מס' 11), התשס"ג-2002, שיצר מסגרת חקיקתית למהלך האמור.

כיום, חברת רכבת ישראל בע"מ היא חברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה, שמטרתה הקמה ותפעול של רכבות בישראל. ביו 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. הממשלה, מצידה, תשקיע כספים בהון המניות של החברה על מנת לאפשר לה ליישם את ההשקעות האמורות.

מסגרת המקורות שיעמדו לרשות חברת הרכבת למימוש תוכנית הפיתוח תבוצע בחלקה בדרך של השקעה בהון חברת הרכבת, בחלקה במסגרת של הלוואה ממשלתית לחברה וכן בדרך של גיוס הון חיצוני, כמפורט להלן:

1. סך של 11.1 מיליארד ש"ח כנגד הנפקת הון מניות למדינה על ידי החברה.
2. סך של 2.4 מיליארד ש"ח כהלוואות לחברה.
3. סובסידיה הונית לצורך פירעון הלוואות שטיטול החברה בתקופת ההסכם.

החברה, מצדה תגייס בתקופת ההסכם הלוואות בסך של 6.5 מיליארד ש"ח.

הסכום האמור (20 מיליארד ש"ח) יושקע על ידי החברה באופן הבא:

השקעה בפרויקטים המשכיים:

הפרויקט	היקף ההשקעה מצד החברה	צפי סיום
ראשונים	40	רבעון 2, 2003 (הסתיים)
שפירים-נתב"ג	126	רבעון 1, 2004
מסילה שלישית באיילון	263	רבעון 2, 2005
קו לרמת חובב	70	רבעון 2, 2004
ראש העין-נורדאו	70	2003 (הסתיים)
המשך הקו לכפר סבא (סוקולוב)	60	רבעון 1, 2005
שדרוג הקו לירושלים	381	רבעון 4, 2004
שדרוג לוד-ראש העין	13	2003 (הסתיים)
הכפלה ושדרוג פלשת-אשדוד	91	רבעון 2, 2004
הכפלת אשדוד-אשקלון	213	רבעון 2, 2005
נתב"ג-מודיעין	1,085	רבעון 2, 2006
שדרוג הקו לדימונה	171	רבעון 1, 2005
הכפלת תל אביב-כפר סבא	480	רבעון 4, 2005

השקעה בפרויקטים חדשים:

הפרויקט	אומדן עלות הפרויקט	צפי סיום
ראשל"צ מערב	1,205	רבעון 2, 2008
עבודות נתיבי איילון בראשל"צ מערב	720	רבעון 3, 2005
הכפלת מוצקין-נהריה	259	רבעון 1, 2006
הכפלת לוד-נען	202	רבעון 3, 2005
הכפלת הקו לבאר שבע (נען-באר שבע)	921	רבעון 4, 2007
אשקלון-באר שבע	910	רבעון 2, 2008
עכו-כרמיאל	943	רבעון 3, 2008
רעננה-קו החוף	1,147	רבעון 3, 2008
משה דיין-פלשת	461	רבעון 4, 2007
קו העמק	984	רבעון 4, 2007
קו מהיר לירושלים	3,180	רבעון 4, 2008

השקעה בפרויקטים נוספים:

- חשמול – 1,600 מליון ש"ח.
- תשתית מטענים – 425 מליון ש"ח.
- משק אחזקת נייד ותשתית – 480 מליון ש"ח.
- בטחון ובטיחות – 100 מליון ש"ח.
- שיפור במערכת שליטה ובקרה – 120 מליון ש"ח.
- פיתוח ושדרוג תקשורת ומחשוב – 180 מליון ש"ח.
- הפרדה מפלסית – 500 מליון ש"ח.
- תכנון פרויקטים עתידיים – 100 מליון ש"ח.
- רכש נייד – 2,500 מליון ש"ח.

כבישים המוקמים בשיתוף הסקטור הפרטי

במקביל להשקעה הממשלתית בכבישים פורסמו בשנים האחרונות מכרזים להקמת פרויקטים תחבורתיים על ידי המגזר הפרטי, שימומנו באגרה שתגבה מהמשתמשים. הקמת והפעלת כבישי אגרה מאפשרת הרחבת היקף ההשקעות בתשתית תחבורתית תוך שילוב השקעות פרטיות והעברת התפעול והאחזקה לגורמים פרטיים.

ביום 30.7.2002 החליטה הממשלה (החלטה מס' 2301) להטיל על שר האוצר לקבוע במכרזים שיפורסמו לפרוייקטים ארוכי טווח, המבוצעים בשיתוף המגזר הפרטי, את שיעור התשלום שישולם ליזם עד תום תקופת ההקמה באופן שלא יפחת מ- 50% מתוך עלות ההקמה וזאת מתוך כוונה להוזיל את עלות הפרוייקטים ולהקל בכך על גיוס ההון של הסקטור הפרטי.

בשנת 1995, אושרו בכנסת חוק מנהרות הכרמל - כביש אגרה וחוק כביש חוצה ישראל - כביש אגרה. חוקים אלו נועדו לאפשר הקמת כבישי אגרה והפעלתם על-ידי זכיין פרטי. ביולי 1999, אישרה הכנסת תיקון חוק כביש חוצה ישראל. התיקון מאפשר גביה של אגרה תמורת השימוש בכביש חוצה ישראל, באמצעים אלקטרוניים, וכן מסדיר את אכיפת התשלומים במערכת גביה אלקטרונית, לרבות עיכוב חידוש רשיון רכב בשל אי תשלום בגין שלוש נסיעות בכביש.

בפרוייקט כביש חוצה ישראל נבחר, בנובמבר 1997, הזכיין לביצוע הפרוייקט והוא החל בביצוע הפרוייקט במחצית שנת 2000. בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון מנחשונים לצומת אייל ובדצמבר 2003 צפויים להיפתח לתנועה הקטעים האחרונים, מניצני עוז לעירון, ובכך להשלים את פתיחת הכביש כולו לתנועה. הפרוייקט, שעלותו הכוללת נאמדת ב- 4.5 מיליארד ש"ח, מומן בעיקר על ידי המגזר הפרטי. הסיוע הממשלתי לפרוייקט כולל בעיקר הקמתם של שני מחלפים על תוואי הכביש, רכישת קרקעות הכביש ופינוי התוואי שלו וכן מתן רשת ביטחון ליזם על חלק מהיקפי התנועה הצפויים.

ביום 30.7.2002 החליטה הממשלה (החלטה מס' 2302) לפעול לסלילת קטעים 19-20 במימון תקציב המדינה, ולהיערך להפעלתם ככביש אגרה, ולשם כך להנחות את חברת כביש חוצה ישראל בע"מ לבחור, באמצעות מכרז, קבלן שיסלול את הכביש במימון תקציב המדינה, וכן לבחור גורם שיפעיל אותו ככביש אגרה.

בדצמבר 1996, פורסם מכרז פרויקט מנהרות הכרמל, להקמת ותפעול המנהרות. עלות הפרוייקט נאמדת ב- 1,000 מיליון ש"ח והוא ימומן כולו על ידי הזכיין. בספטמבר 1998, נבחר הזכיין לביצוע הפרוייקט, מבין שתי הקבוצות שנבחרו לשלב המיון הסופי. הסכם הזיכיון נחתם בחודש פברואר 1999. הזוכה במכרז יממן, יקים ויפעיל את המנהרות ככביש אגרה, במשך 35 שנה. תקציב המדינה בפרוייקט זה מיועד למימון רכישת הקרקעות המיועדות לפרוייקט ולביצוע חיבורים וגישות למנהרות, המבוצעים על ידי המדינה.

בנוסף לפרויקטים אלו, בתאריך ה- 30.8.01 קיבלה הממשלה החלטה לפעול להקמת מספר כבישים נוספים בשיתוף הסקטור הפרטי. הפרויקטים שנבחרו הם: כביש עוקף קריות ודרך דשנים, כביש 431 ממחלף ענבה ועד נתיבי איילון, כביש 531 (מצומת רעננה דרום ועד שפיים) וכביש 6 מגדרה עד דרומית לקרית גת.

במהלך שנת 2002 פורסם מכרז למיון מוקדם לביצוע כביש רוחב מס' 431, ובמהלך השבועות הקרובים צפוי להתפרסם מכרז לבחירת הזכיין.

תשתית תחבורה ציבורית

נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית (נת"צים)

ביום 22.8.99, החליטה הממשלה להקצות, במסגרת הרחבת כבישים דו-מסלוליים - 3 נתיבים ומעלה, באזורי מטרופולין תל-אביב, ירושלים וחיפה, את הנתיב הנוסף לתחבורה ציבורית.

ביום 13.8.97, החליטה הממשלה לאמץ תכנית כוללת להתמודדות עם תופעת הגודש בכבישים ולהעדפת תחבורה ציבורית על ידי אמצעי מדיניות משולבים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, באמצעות שיפור רמת השרות, ולניהול הביקושים, באמצעות הגבלת השימוש ברכב פרטי.

במסגרת ההחלטה נקבע כי יוקמו נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית באוטובוסים בערים תל-אביב, ירושלים וחיפה, בהתאם לתכנית שתוכן. לשם כך יועד, מדי שנה, סכום שלא יפחת מ-60 מיליון ש"ח, במסגרת תקציב משרד התחבורה.

במהלך שנת 1998, החל יישום החלטת הממשלה וביצוע עבודות לקידום הפרויקטים, במסגרת התכנית שגובשה.

כמו כן, בעקבות החלטת ממשלה משנת 1994, מס' 3888, והחלטת הממשלה מס' 605 משנת 1995, מוקצים נתיבים מיוחדים לתחבורה ציבורית ולרכב בעל תפוסה גבוהה במספר נתיבים, למשל בכביש 412 מצומת בית דגן ועד הכניסה לראשון לציון. 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%.

בהחלטה נכללו נתיבים נוספים והם: כביש מספר 4, מצומת רעננה מרכז ועד למחלף גהה בשני הכיוונים; כביש 44, מצומת בית דגן ועד לצומת חולון בשני הכיוונים; דרך נמיר בתל-אביב, מצומת דרך פתח תקווה ועד לצומת רמת אביב בכיוון צפון; דרך ז'בוטינסקי בפתח תקווה, ממחלף גהה ועד למרכז העיר בשני הכיוונים; דרך פתח תקווה, מצומת עלית ברמת גן דרומה דרך רחוב המסגר בתל-אביב, דרך חיל השריון ועד כיכר קוגל בחולון.

פרויקטים אלה, הושלמו בחלקם (כדוגמת הנת"צים בדרך נמיר ובדרך פתח-תקוה - מצומת עלית ברמת גן דרך רחוב המסגר בתל-אביב) וחלקם נמצאים בביצוע.

ביום 30.7.2002 החליטה הממשלה (החלטה מס' 2317) להקים ולהפעיל, באמצעות זכיין פרטי, נתיב מהיר בכביש מס' 1 בקטע שממחלף נתב"ג ועד למחלף קיבוץ גלויות בתל אביב, בשבועות הקרובים צפוי להתפרסם מכרז למיון מוקדם בגין נתיב זה.

מערכות הסעת המונים

במסגרת הפתרונות לבעיית הצפיפות בכניסות ובמרכזי הערים הגדולות, סוכם על הקמת מערכת הסעת המונים במטרופולין תל-אביב ובירושלים.

מערכת הסעת המונים במטרופולין תל-אביב - בשנת 1995 הקימו עיריית תל-אביב ומשרד התחבורה מנהלת משותפת לקידום פרויקט מערכת הסעה במטרופולין תל-אביב. במסגרת זו הוזמן סקר התכנות להקמת המערכת.

בתחילת שנת 1997 הוקמה חברת "נתיבי תחבורה עירוניים" (נת"ע). החברה הינה חברה ממשלתית אשר קיבלה את האחריות לקידום מערכת הסעת המונים. תקציב החברה לקידום מערכת הסעת המונים, בחינת התכנות והמלצה על מאפייני מערכת ההסעה שתוקם, כלול במסגרת תקציב הפיתוח של משרד התחבורה. החל משנת 1999 התמקדה חברת נת"ע בעיקר בהגדרת ובבחינת חלופות לשלב א' של המערכת. החלופות שנבחנו הינן תצורות שונות לקו רכבת קלה בציר פתח-תקוה-ת"א-בת-ים, שאורכו 21 ק"מ. אומדן עלות החלופות הנבחנו לקו ראשון זה מוערך בכ-1,500 מליון דולר. בנוסף, במסגרת הגדרת שלב א', נבחן קו רכבת קלה נוסף, מחולון לתחנת ארלוזורוב בת"א (הקו הירוק).

ביום 20.7.00 סוכם שלב א' של המערכת עם עיריית ת"א ובהמשך לכך החליטו שרי האוצר והתחבורה ביום 24.7.00 על הקמת מערכת הסעת המונים במטרופולין ת"א, בטכנולוגיית רכבת קלה מפתח תקוה לבת-ים דרך ציר ז'בוטינסקי, דרך פתח-תקוה, רחוב המסילה ושדרות ירושלים.

בהמשך להחלטה ולסיכום האמורים, החליטה הממשלה ביום 16.8.00 (החלטה מס' 2188) להטיל על משרד התחבורה וחברת נת"ע להגיש תכנית מתאר מחוזית מפורטת לקו האמור לועדות המחוזיות וכן להטיל על החשב הכללי למנות ועדת מכרזים בינמשרדית להקמת הפרוייקט והפעלתו בשיטת ה-B.O.T. ועדת מכרזים החלה את עבודתה באוגוסט 2000.

בהתאם להחלטות אלו גיבשה ועדת המכרזים את מתכונת קידום הפרוייקט 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 הפרוייקט. תוצאות המכרז

צפויות להתפרסם עד סוף שנת 2003. כמו כן, לקראת סוף שנת 2003 צפוי להתפרסם המכרז להקמה ותפעול של "הקו האדום".

מערכת הסעת המונים בירושלים - באוקטובר 1996 הוזמנו חברות יעוץ בינלאומיות לבצע עבודה לבחינת האפשרות להקמת מערכת תחבורה ציבורית עורקית בירושלים בהנחיית צוות תכנית אב ירושלים, מטעם משרד התחבורה ועיריית ירושלים. העבודה, שהוגשה באוגוסט 1997, כללה סקר התכנות ועיצוב רעיוני ראשוני.

ביום 15.12.99 פורסם מכרז (מיון מוקדם) להקמתו ולהפעלתו במתכונת B.O.T. באוגוסט 2000 נבחרו חמש קבוצות בשלב המיון המוקדם. שלב המכרז המפורט פורסם ביולי 2001 ונחתם הסכם עם הזוכה בסוף שנת 2003. כיום, הזוכה עומד בפני סגירה פיננסית עם הגורמים המממנים את הפרוייקט והוא צפוי להתחיל בעבודות תשתית לקראת מחצית 2004. עד לסוף שנת 2006 צפויה הרכבת להתחיל לפעול.

שינויים מבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה היבשתית

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

1. תחרות בתחבורה הציבורית

ביום 8.1.97, החליטה הממשלה על פתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות, באמצעות הקצאת רשיונות להפעלת קווי שירות בהליך תחרותי.

בהתאם להחלטה זו, פורסם בשנת 1997 מכרז להפעלת קווי התחבורה הציבורית לעיר מודיעין וממנה. המפעיל שנבחר במכרז החל לפעול בספטמבר 1997. קיום הליך תחרותי זה להקצאת רשיונות קו, הביא לקביעת תעריפי נסיעה נמוכים בעשרות אחוזים מהנהוג כיום בענף, ללא סבסוד, תוך שמירה על סטנדרטים גבוהים של רמת השירות.

בהמשך להחלטה זאת ובמטרה להאיץ את פתיחת הענף לתחרות פרסמה הממשלה בתחילת שנת 1998 מכרז להפעלת 22 קווי שרות בתחבורה הציבורית, שהופעלו על ידי "אגד" ו"דן". השלב הראשון במכרז מיועד לבצע מיון מוקדם של המציעים במטרה לבחור קבוצה איכותית של חברות שתמודד במסגרת המכרזים הספציפיים להפעלת הקווים, כאמור. בשלב המיון המוקדם, כאמור לעיל, הוגשו כ- 35 הצעות.

קואופרטיב "אגד" עתר לבג"ץ כנגד קיום הליכי המכרז. בפסק דינו, קבע בית המשפט, בין היתר, כי המונופולין שניתן בפועל ל"אגד" אינו חוקי. כמו כן, נתן בית המשפט "אור ירוק" לתוכנית הממשלה להכנסת תחרות לענף זה, וקבע כי על הממשלה לפרסם תוכנית כוללת למהלך האמור, בטרם היציאה למכרז הבא. תוכנית כוללת כאמור פורסמה במאי 1999. בחודש יוני 1999 פורסם מכרז להפעלת קווי התחבורה הציבורית לאלעד. תעריפי הנסיעה של מפעיל השירות שזכה בהפעלת קווים אלה, גם כן, נמוכים בעשרות אחוזים מהנהוג בענף כיום. כך למשל, מחיר נסיעה עירונית באלעד יהיה 2.0 ש"ח מול 4.7 ש"ח (מחירי 2000) בערים הגדולות, בהן ניתן השירות על ידי "אגד" או "דן".

על מנת לקדם ולהאיץ את ביצוע הרפורמה כאמור, הוקמה מנהלת תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שהפקדה על גיבוש תוכניות עבודה ועזרה לממשלה ביישומן.

במסגרת עבודת הממשלה ליישום ההחלטה בדבר פתיחת הענף לתחרות, ובמקביל לפרסום המכרזים, כאמור, התברר כי קיימים בענף מספר חסמים העלולים לעכב באופן משמעותי יישום רפורמה חשובה זו. החסמים העיקריים הדורשים טיפול הינם השליטה של הקואופרטיבים על תשתיות התחבורה הציבורית ואפשרות הפעלת אמצעי כרטוס משותפים עם מפעילים חדשים.

בנושא התשתיות, התברר כי לגבי מרבית התחנות המרכזיות או מסופי הנוסעים, הנשלטים בעקיפין ברובם על ידי קואופרטיב "אגד", קיימים הסדרים המעניקים לקואופרטיבים הגדולים זכות שימוש בלעדית והאוסרים על בעלי התשתיות לתת זכות שימוש למפעילים נוספים. במטרה לצמצם את השפעת הנושא על הנהגת תחרות בהתאם למדיניות הממשלה, החליטה הממשלה להסדיר את נושא השליטה בתשתיות התחבורה הציבורית המרכזיות ולצמצם את נזקיה.

בהמשך לכך, אושרה בכנסת הצעת חקיקה ממשלתית, לפיה הוטלה חובת רישוי להפעלת תחנות מרכזיות ומסופים לתחבורה ציבורית, שבמסגרתה יחויב המפעיל להעניק שירותי תשתית לכל מפעיל שיפעל בענף.

במהלך 1999 הכריז הממונה על ההגבלים העסקיים על "אגד", חברת נצבא וחברת "מפעלי תחנות" כבעלי מונופולין בתחום שירותי התחבורה הציבורית והתשתית המרכזית המשמשת את הענף. כן הכריז הממונה על ההגבלים העסקיים על הסדר הבלעדיות שבין "אגד" ל"נצבא" ולמפעילי התחנות, כהסדר כובל, ולכן בלתי חוקי.

נושא הכרטוס המשותף - הפעלת שירותי תחבורה ציבורית באזור בו ניתן השרות על ידי יותר ממפעיל אחד עשויה לחייב שיתוף פעולה בין המפעילים בשל הנהגת אמצעי כרטוס משותפים. כרטיסים אלו מאפשרים לציבור הנוסעים להנות מהשירות המשולב, באזורים בהם פועל יותר ממפעיל אחד או בנקודות השקה ביניהם. נושא זה עשוי להיות מרכיב קריטי ברמת השירות בתחבורה הציבורית במבנה התחרותי המתוכנן. עם פתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות יש

הכרח להבטיח הפעלה תקינה של אמצעי הכרטוס המשותף בין מפעילים שונים ושימוש הוגן ותקין של מפעילים חדשים בתשתיות מרכזיות. לאור זאת, תוקנה פקודת התעבורה באופן שהמפקח על התעבורה הוסמך לחייב קיום של אמצעי כרטוס משותפים למפעילים שונים.

בהמשך לכך הממשלה הגיעה להסכמה עם "אגד" ו"דן" המסדירה מספר נושאים כספיים ונוהלי עבודה הנגזרים ממהלכי התחרות שמיישמת הממשלה בענף התחבורה הציבורית ובין היתר הוסדרו נושא התחנות המרכזיות, השתתפות "אגד" ו"דן" בתחרות, אופן בחירת הקווים שיוצאו לתחרות, מנגנון התחשבות לגבי הקווים הללו ועוד. במהלך שנת 2000 פורסם מכרז להפעלת 5.5% מפעילות "אגד". מכרז זה כולל מספר אשכולות המאופיינים בשטח גאוגרפי מסוים ועקרונות תפעוליים. האשכולות הללו כוללים קווים באזור צפת, נהריה, נתניה, חדרה, רמלה, קריית ספר וקווים בינעירוניים בין באר-שבע לת"א. בהמשך לכך פרסם משרד התחבורה מכרז נוסף, בהיקף של 2.5% נוספים מפעילות "אגד" ובו נכללים קווים באזור טבריה ואשדוד ואשכולות אלה נמסרו לזכיינים בתחילת שנת 2003. כמו כן, פורסם מכרז להפעלת 8% מפעילות 'דן'. בחודש יולי 2003 החל לפעול הזכיין להפעלת 8% מקווי דן.

בתחילת שנת 2003 פורסם מכרז למיון מוקדם שכולל מכרזים בהיקף של כ-10% מהיקף ענף התחבורה בישראל, ובהם מכרזים להפעלת קווי תחבורה ציבורית בבאר-שבע, בית שמש, אלעד, מודיעין, אשקלון, ופתח-תקווה. עד סוף שנת 2003 צפויים להתפרסם מרבית המכרזים וזכייני יחל לפעול בעיר באר-שבע.

עד כה השיגו המכרזים תוצאות של ירידה ממוצעת בתעריפים בשיעור של 35% ועליה משמעותית בתדירות, באיכות השירות ובאמצעי המידע לציבור.

2. 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 ותפעול אמצעי מדיניות משולבים של עידוד השימוש בתחבורה ציבורית, באמצעות שיפור רמת השרות, וניהול הביקושים, להגבלת השימוש ברכב פרטי. 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 והטלת 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 לציירי התחבורה הציבורית במרכזי הערים הגדולות.

בהמשך להחלטה זו, הוקמה ועדה בינמשרדית לבחינת דרכים להשפעה על ויסות וייעול השימוש בכבישים. עיקר המלצות הועדה כוללות הגשת נוסח הצעת חוק להטלת אגרות גודש ויישום נסיוני

בהפעלת נתיב העדפה (נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית שעודף הקיבולת בו מוקצת לשימוש הרכב הפרטי, באמצעות תשלום) בחלופה שתיבחר. החלופות לבחינה יתמקדו בכניסות למטרופולינים תל-אביב, ירושלים וחיפה.

בהמשך להמלצות הצוות, במהלך שנת 2000 חוקק חוק נתיבים מהירים לרכב ציבורי (נתיבי אגרה) (הוראת שעה) התש"ס - 2000. החוק מסמיך את שר התחבורה, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, להגדיר נתיב כנתיב מהיר, שתהיה בו העדפה לתחבורה ציבורית, ועודף הקיבולת "יימכר" לרכב פרטי המעוניין להשתמש בו.

בהמשך לחקיקת חוק נתיבים מהירים לרכב ציבורי, מקדמת הועדה הבינמשרדית, שני פרויקטים להקצאת נתיבים מהירים בכניסות לירושלים ות"א.

בפרויקטים אלה יוקצה נתיב בלעדי לתחבורה ציבורית בכניסות לירושלים ות"א ועודף הקיבולת בנתיב ימכר לרכב הפרטי. העדפת הנוסעים בתחבורה הציבורית ומכירת עודף הקיבולת, ייעל את השימוש בתשתית הקיימת והנוספת ויעודד מעבר מנסיעה ברכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית ובכך יפחית את הגודש בכניסות לערים.

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 . תקינת כלי - רכב

בהחלטת הממשלה מיום 16.8.00 הוטל על שר התחבורה לפעול להשוואת התקינה הישראלית לתקינה המקובלת בקהילייה האירופאית ובארה"ב, למעט חריגים הכרחיים הנגזרים מתנאים ייחודיים לישראל.

ועדה מקצועית במשרד התחבורה בשיתוף משרד האוצר גיבשה את החריגות ההכרחיות ובמהלך יוני 2003 הוגשה לוועדת הכלכלה של הכנסת תכנית מפורטת הכוללת שינויי חקיקה לתיקון תקנות התעבורה על ידי שר התחבורה.

על פי התקנות, למעט החריגים שנקבעו על ידי הוועדה המקצועית שהוזכרה לעיל, התקינה המחייבת לכלי רכב במדינת ישראל היא התקינה של הקהילייה האירופאית, פרט לכלי רכב שהחברה המייצרת אותם היא חברה אמריקאית ואשר יוצרו בצפון אמריקה, לגביהם תחייב התקינה האמריקאית.

יבוא כלי רכב

יבוא מסחרי של כלי רכב לישראל הותר עד לאחרונה ליבואן מורשה בלעדית בלבד. במסגרת רשיון היבוא מחויבים היבואנים לעמוד בדרישות מחמירות במיוחד בכל הקשור לאחזקת מלאים, שירות מוסכים ועוד, אשר מידת נחיצותם מוטלת בספק והמהווים כביכול הצדקה להיותם יבואנים בלעדיים. בנוסף, יבוא אישי של כלי רכב משומש מותר כיום לגבי רכב שגילו שנתיים לכל היותר. ההגבלות החלות כיום על יבוא מקביל של רכב וההגבלות החלות על יבוא רכב משומש פוגעות בתחרותיות הענף.

באוקטובר 2002 תוקן צו הפיקוח על מוסכים ושירותים (יבוא רכב ומתן שירותים לרכב), תשל"ט-1978, המאפשר רפורמה לפיה כל יצרן רכב יכול לשווק מכוניות בישראל באמצעות מספר יבואנים. בצו תוקנו גם הדרישות לאחזקת מלאים על ידי היבואן, חובת בעלותו של היבואן במוסך מרכזי, אחריות היצרן לכלי רכב ועוד. הרפורמה תוביל לירידה הדרגתית של מחירי החלפים לכלי רכב ולהורדת מחירי כלי הרכב במדינת ישראל בטווח הארוך.

שירותי הוראה לנהגים

קורסי חובה לנהגים (קורס נהיגה נכונה וקורס רענון לנהג חדש) בוצעו בעבר באופן בלעדי בידי המכון הארצי לתחבורה. מתוך מגמה להגביר התחרותיות בתחום ואת רמת השירות הנהוגה בו, המליצה ועדה בינמשרדית שבחנה את האופן הרצוי להעברת תפעול קורסי החובה לגורמים נוספים, לחלק את הארץ למספר אזורים כשבכל אזור יפעלו מספר זכיינים, שיבחרו בהליך מכרזי.

לפיכך, פירסם משרד התחבורה מכרז להסמכת גופים נוספים להעברת קורסי הדרכה לנהגים באזור הדרום. המכללה למינהל ורשת עמל זכו במכרז זה ופעילותם החלה בשנת 2002. מכרזים למתן שירות באזור המרכז, ירושלים ואזור הצפון צפויים להתפרסם עד לתחילת שנת 2004.

2. צילום והנפקת רישיונות נהיגה

במהלך שנת 2000 הוצאו למכרז תחנות הצילום לנהגים חדשים והנפקת רישיונות נהיגה שעד כה בוצעו ע"י חברת 'בארי' במשרדי הרישוי. בעקבות המכרז הועברו פעולות אלו לביצוע ע"י ארבעה זכיינים: רשות הדואר, איסתא ליינס, מ.מ.ס.י וטלדור. פעולות אלו מבוצעות במרכזים מסחריים (כגון קניונים) במספר נקודות שירות שאלהן הגישה לציבור פשוטה ונוחה. פעילות הזוכים במכרז החלה במהלך שנת 2001 והביאה לשיפור השירות לציבור הנהגים הן בגישה הנוחה לתחנות הצילום והן במשך ההמתנה לקבלת השירות. במהלך שנת 2002 הונפקו כ-180 אלף רישיונות נהיגה בינלאומיים באמצעות הזכיינים השונים. במהלך שנת 2003, בתום תקופת הזיכיון, יתפרסם מכרז חדש לבחירת זכיינים שימשיכו לתת שירות זה.

3. שיפור השירות לציבור ברשות הרישוי – מענה קולי

במהלך שנת 2002 פורסם מכרז להפעלת שירותי מענה קולי של רשות הרישוי. שירות זה אמור לספק מענה טלפוני למרבית האזרחים הפונים לסניפי הרישוי ובכך לשפר מהותית את השירות שניתן ע"י משרד התחבורה, תוך מניעת הצורך להגיע פיזית למשרדי הרישוי עצמם. למכרז ניגשו למעלה מ-10 מציעים. חברת טלאור זכתה במכרז והחלה להפעיל את המרכז הטלפוני ב-13 באפריל בשנת 2003. נתוני הפעילות עד כה מצביעים על ממוצע של כ-4,500 שיחות ליום.

תחבורה אווירית

ענף התעופה

תנועת הנוסעים בדרך האוויר לישראל וממנה (בכל נמלי האוויר) ירדה בשנת 2002 בשיעור של 13% בהשוואה לתנועת הנוסעים בשנת 2001. מסוף שנת 2000 מסתמנת מגמת ירידה מצטברת בתנועת הנוסעים בשיעור של כ-27% כתוצאה מהאירועים הביטחוניים. עד סוף חודש אוגוסט 2003 קיימת ירידה מתונה של כ-4% בתנועת הנוסעים הבינלאומית בהשוואה לשנת 2002, וזאת למרות משבר מלחמת המפרץ ומגיפת הסארס.

תנועת נוסעים בהובלה אווירית

כמות הנוסעים שעברה בנחב"ג בשנים 1993-2003

שנה	כמות נוסעים (אלפים)	שיעור השינוי ביחס לשנה קודמת (באחוזים)
1993	5,009	
1994	5,918	18.1%
1995	6,819	15.2%
1996	7,013	2.8%
1997	7,360	4.9%
1998	7,590	3.1%
1999	8,440	11.2%
2000	9,302	10.2%
2001	7,879	-15.3%
2002	6,853	-13%
תחזית 2003	6,700	-2.2%

(1) מקור הנתונים בדו"חות רשות שדות התעופה.

משנת 1989, ולמעט בתקופת מלחמת המפרץ, בשנים 1990-1991, חל גידול מתמיד בהיקף תנועת הנוסעים בנחב"ג. בשנים 1991-1995 נרשמו שיעורי גידול חריגים בהיקף תנועת הנוסעים לישראל. משנת 1996 נבלם הגידול החד בתנועת הנוסעים ונרשמו שיעורי גידול מתונים בלבד שהתבססו על גידול משמעותי ברמות הנוסעים הישראליים וצמצום במספר התיירים. בשנת 1999 הסתמנה מגמה של האצה בשיעור הגידול בתנועת הנוסעים – כ 11% בהשוואה לשנת 1998, בשנת 2000 היתה האצה נוספת בשיעור של כ 10%. עם זאת, החל מסוף שנת 2000, עם פרוץ המשבר הבטחוני ואירועי 11 בספטמבר בארה"ב, התהפכה המגמה כך שבשנת 2001 חלה ירידה של כ 15% בתנועת הנוסעים בהשוואה לשנת 2000, ובשנת 2002 המשיכה מגמת הירידה בשיעור של 13% בהשוואה לשנת 2001. התחזית לשנת 2003

מצביעה על ירידה מתונה יותר בשיעור של כ-2% בהשוואה לשנת 2002, כאשר בתחילת השנה הייתה ירידה גדולה שנבלמה בחודשים האחרונים. ראוי לציין כי היקפי הפעילות הצפויים בשנת 2003 דומים להיקפי הפעילות בשנת 1995.

כמות מטענים

להלן טבלה המתארת את היקף תנועת המטענים שמובלים דרך האוויר לישראל וממנה. הנתונים מצביעים על גידול בייצוא דרך האוויר, בעוד שבייבוא ובייצוא החקלאי חלה ירידה בהיקפי הפעילות. כאמור, המיתון והמצב הביטחוני הביאו לירידה בשינוע המטענים בדרך האוויר משנת 2000 בשיעור מצטבר של 14.2%.

היקף תנועת המטענים (באלפי טון)⁽¹⁾

שנה	יבוא (ממ"ו)	יצוא (ממ"ן)	יצוא חקלאי (אגרקסקו)	סה"כ כמות מטענים	מדד	שיעור השינוי ביחס לשנה הקודמת (באחוזים)
1993	104	53		223	100	
1994	113	62		237	106.28	6.3%
1995	116	68	72	256	114.80	8.0%
1996	117	74	75	266	119.28	3.9%
1997	121	76	74	271	121.52	1.9%
1998	124	83	73	280	125.56	3.3%
1999	133	91	73	297	133.18	6.1%
2000	162	110	66	338	151.57	13.8%
2001	139	103	53	295	132.29	-12.7%
2002	133	112	45	301	134.98	2.0%
תחזית 2003				300		

(1) מקור הנתונים בדו"חות ממ"ן, אגרקסקו והלמ"ס.

רשות שדות התעופה

רשות שדות התעופה הוקמה ב- 1977 על פי חוק. הרשות אחראית על תפעול, תכנון, פיתוח וביטחון שדות התעופה ומסופי הגבול היבשתיים. בהתאם לחוק, על הרשות לנהל ולתפעל כל אחד משדותיה בנפרד ויחד 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 המשותפת לחיל-האוויר ולתעופה האזרחית בצפון הארץ ובדרומה. כמו כן, מתפעלת הרשות את מסופי הגבול היבשתיים עם מצרים - טאבה, רפיח וניצנה, ועם ירדן - מסופי ערבה, נהר הירדן ואלנבי. זאת ועוד, הועברה לרשות האחריות להקמת המעבר היבשתי הפנימי עם הרשות הפלשתינאית בקרני, ולהפעלתו החל משנת 1999.

פירוט ההכנסות וההוצאות של רשות שדות התעופה לשנת 2002 במחירי 12.02⁽¹⁾:

אחוזים	מיליוני ש"ח	
16.0%	230	אגרות ושירותים למטוסים
31.5%	451	אגרות ושירותים לנוסעים
52.5%	753	מסחריות ⁽²⁾
100%	1,434	סה"כ הכנסות
56.1%	636	משכורות וסוציאליות
19%	216	תפעול ואחזקה
6.2%	70	כלליות
1.3%	15	תשלומים לממשלת ישראל
10.2%	116	פחת
7.2%	82	דמי חכירה
100%	1,135	סה"כ הוצאות
⁽³⁾ 26.3%	298	עודף תפעולי
	(2)	הוצאות מימון נטו
⁽³⁾ 26.1%	296	עודף הכנסות לפני מיסים
	(96)	מיסים
⁽³⁾ 17.6%	200	עודף הכנסות אחרי מיסים

(1) מקור הנתונים בדו"חות הכספים של רשות שדות התעופה ליום 31.12.02

(2) מתוכן כ-97% הינם מזיכיונות ו-3% משכירויות.

(3) האחוזים חושבו על בסיס ההוצאות.

ההכנסה הממוצעת לנוסע בינלאומי בנתב"ג בשנים האחרונות (כדולרים במחירים שוטפים):

שיעורי שינוי 02' לעומת 01'	2002	2001	2000	1999	
2.6%	43.8	42.7	42.1	41.1	סה"כ הכנסה לנוסע
					מזה:
4.5%	20.9	20	19.8	19.5	הכנסה לנוסע מאגרות
0.9%	22.9	22.7	22.3	21.6	הכנסה לנוסע ממסחר

היקף הפעילות במסופי הגבול היבשתיים:

שיעור שינוי בהשוואה לשנה קודמת	מספר עוברים 2002 (אלפים)	מספר עוברים 2001 (אלפים)	
8.7%	204	188	רפיח
2.7%	386	376	טאבה
-35.8%	509	793	אלנבי
-8.9%	79	86	ערבה
-13.7%	327	379	נהר הירדן
-100%	0	4	רפיח אווירי
-17.6%	1,505	1,826	סה"כ

הירידה בפעילות מסופי הגבול בשנת 2002 נובעת מהמצב הביטחוני שנוצר עם פרוץ האירועים באוקטובר 2000. בשנת 2003 קיימת התאוששות, בעיקר בתנועת הישראלים היוצאים למצרים ממסוף טאבה.

הפעילות התעופתית בשדות התעופה הפנים ארציים**תנועת נוסעים בשדות תעופה פנים ארציים אחרים (אלפים)**

שיעור השינוי בהשוואה לשנה הקודמת	2002	2001	
-8.2%	805	877	שדה דב - נוסעים
-1.3%	37.5	38	שדה דב - מטוסים
8.1%	120	111	חיפה - נוסעים
-6.1%	20	21.3	חיפה - מטוסים
-18.5%	7.5	9.2	חיפה - נוסעים בינ"ל
-3.2%	456	471	נתב"ג - נוסעים
-9.3%	8.8	9.7	נתב"ג - מטוסים
-1.5%	108	127	מחניים - נוסעים
-7.7%	18	19.5	מחניים - מטוסים
-9.0%	46.5	51.1	הרצליה - מטוסים
-5.4%	41.7	44.1	הרצליה - הקפות

תנועת נוסעים בשדות התעופה אילת ועוברת (אלפים)

שיעור השינוי בהשוואה לשנה קודמת	2002	2001	
-44.4%	86.8	156	נוסעים בינ"ל
-21.1%	1.5	1.9	מטוסים בינ"ל
-1.0%	1,172	1,184	נוסעים פנים ארצי
-2.2%	22.5	23	מטוסים פנים ארצי

פיתוח שדות התעופה

תקציב הפיתוח של רשות שדות התעופה לשנים 2003-2005 עומד על סך של כ- 751 מיליוני ש"ח במזומן. עיקר הפרוייקטים המתוכננים: אזורי התמך – 218 מיליון ש"ח, בידוק בטחוני – 127 מיליון ש"ח, מעבר לטרמינל 3 – 64 מיליון ש"ח ומערכות מיחשוב – 62 מיליון ש"ח.

בנוסף לתקציב האמור, תקציב ותכנית מימון לפיתוח מסוף נוסעים (טרמינל 3) נתב"ג 2000.

תקציב פרוייקט טרמינל 3 (נתב"ג 2000) לשנים 1999-2004 :

שנה	עד שנת 1999	2000	2001	2002 -	2003 - תחזית	2004 - תחזית
תקציב (מיליוני ש"ח במחירי יוני 2002)	915	700	571	364	495	229.5

הפרוייקט מתוכנן להסתיים במחצית שנת 2004.

יעדי מדיניות המשלה בתחום התחבורה האווירית

מדיניות הממשלה בתחום התחבורה האווירית הינה לספק 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 הבינלאומי והן בפעילות הפנים-ארצית.

ענף התעופה הישראלי הבינלאומי מאופיין בשנים האחרונות ברמת תחרותיות גוברת. תחרות זו הינה גזרת של מדיניות ממשלה שננקטה מאז מחצית שנות התשעים, שבין מרכיביה ניתן לציין מתן רישיון מפעיל לחברות ישראליות בנוסף לחברת אל-על בטיסות סדירות לנוסעים ולמטען והן בטיסות שכר; הגמשת התנאים לטיסות השכר; מתן גמישות גדולה יותר לחברות הזרות בקביעת הקיבולת ותעריפי הטיסה.

במהלך השנים האחרונות התאפיינה מדיניות התעופה של הממשלה בפתחה הדרגתית של שוק התעופה הישראלי לתחרות. במהלך השנים האחרונות קיבלה הממשלה מספר החלטות לקידום התחרות, ובהן העברת קווי תעופה סדירים לחברות ישראליות שאינן אל-על: שר התחבורה העניק מעמד של מוביל נקוב לחברות "ישראיר" ו"ארקיע" במספר קווי תעופה סדירים כגון הקווים לשטוקהולם, קופנהאגן, ליסבון, לובליאנה ושארם.

בנוסף למדיניות זו, שננקטה על ידי הממשלה, הוחרפה בשנים האחרונות התחרות בענף, תוך ירידת תעריפים משמעותית, כתוצאה מהמשבר בתעופה העולמית בכלל, והתעופה הישראלית בפרט, והיווצרות עודפי קיבולת הגורמים להפסדים כבדים למרבית חברות התעופה בעולם.

הגורם המרכזי בענף התעופה הישראלי הינו חברת אל-על, שנקלעה למשבר חמור בשנים האחרונות, שהעמיד בסכנה את יכולת קיומה. ממשלת ישראל הנוכחית החליטה מיד עם כינונה להפריט את חברת אל-על במטרה להעניק לחברה את הכלים הדרושים לעמוד בתחרות הגוברת בענף ולתנאים העסקיים המשתנים. תהליך ההפרטה היה יסודי ומהיר ובסוף חודש יוני 2003 הונפקו מניותיה של אל-על בבורסה בתל-אביב בעלות הממשלה תלך ותקטן החל מיום 1.2.04 (עד מימוש כל האופציות המוחזקות כיום על ידי הציבור).

עם הפרטת אל-על הוחלט כי יינתנו אמות מידה להחלטה בדבר הכרזה על חברה ישראלית במקום, או בנוסף לאל-על כמוביל נקוב בקווים סדירים נוספים. בטרם קבלת החלטה זו עתרו חברות "ישראיר" ו"ארקיע" לבג"צ בטענה כי יש להכריז עליהן כמוביל נקוב בקווי תעופה סדירים נוספים. בג"צ אמור לדון בעתירה לקראת סוף שנת 2003.

פיתוח תשתיות תעופתיות

במחצית שנת 2004 יושלם פיתוח שלב א' של פרוייקט נתב"ג 2000 (טרמינל 3) בהשקעה כוללת של כ-800 מיליון דולר. הטרמינל ישרת בשלב הראשון כ-9 מיליון נוסעים מדי שנה, בתנאים טובים בהרבה מאלה הקיימים כיום. בשלב שני, עת יעלו מספרי הנוסעים, צפוי להסתיים שלב ב' של הפרוייקט, מה שיאפשר מעבר של 16 מיליון נוסעים בשנה.

על פי החלטת המועצה הארצית לתכנון ובנייה, יש למצוא חלופה לבניית שדה תעופה משלים לנתב"ג, שיהיה ערוך לקליטת תנועה בינלאומית שתעלה על 16 מיליון נוסעים בשנה. צוות התכנון איתר ארבעה אתרים אפשריים לשדה התעופה המשלים: שדה תעופה בים, ציקלג א', ציקלג ב' ונבטים. שר התחבורה הורה לצוות להשלים את עבודות התכנון.

בנוסף לשדה התעופה המשלים נתקבלה החלטה על העתקת שדה התעופה באילת לאזור תמנע, ועל הכשרת השדה לקליטת מטוסי סילון. רשות שדות התעופה הונחתה להתחיל בהליכים להוצאת מכרז להקמת השדה. כמו כן, מקודמת עבודת תכנון שדה התעופה בחיפה, והכשרתו לקליטת מטוסי סילון. על פי החלטת ממשלה, פרוייקט זה הוכר כפרוייקט לאומי ונדון במסגרת הוועדה לתכנון לאומי. על פי החלטת הממשלה שדה זו יפותח ויופעל על ידי יזמים פרטיים.

תשתיות לשינוע מטענים אוויריים

חברת ממ"ן מהווה כיום מונופול בתחום ניטול המטענים הלא חקלאיים המובילים בדרך האויר, ולפיכך תעריפיה מפוקחים. בחודש אפריל 2002 שונו תעריפי היצוא והיבוא במסוף המטענים כחלק מהמדיניות לביטול הסבסוד הצולב בין היבוא ליצוא. בשנת 1997 החליטה הממשלה על פתיחת תחום ניטול המטענים שבנתב"ג לתחרות. בסוף שנת 1999 נחתם הסכם בין הממשלה לרשות שדות התעופה ולחברת ממ"ן המסדיר, בין היתר, את פתיחת הענף לתחרות. הסכם זה אושר בועדת שרים לכלכלה. בעקבות זאת פרסמה רשות שדות התעופה מכרז למפעיל נוסף שיקים ויפעיל מסוף מטענים בנתב"ג (מיון מוקדם), בחודש מאי 2002 פורסם המכרז המפורט. למכרז לא הוגשו הצעות וכיום מנהלת רשות שדות התעופה מו"מ על התנאים עם שתי הקבוצות שהיו מועמדות במכרז. הכנסת מפעיל מטענים נוסף צפויה להביא להשקעות בהיקף של עשרות מיליוני ש"ח על ידי הסקטור העסקי, לשיפור ברמת השירות בכל הקשור בניטול מטענים ולהורדת המחירים בגין שירותים אלו.

תחבורה ימית

הסחר הימי הישראלי

מטענים

הסחר הימי הישראלי בשנת 2002 דרך נמלי רשות הנמלים הסתכם בכ-33.4 מיליון טון מטען (כולל דלק), לעומת 32 מיליון טון בשנת 2001 - גידול של כ-4.4%. במחצית הראשונה של שנת 2003 עלתה תנועת המטענים, דרך נמלי הרשות, בשיעור של 2%. בתנועת מטענים במכולות היה גידול חד בשיעור של כ-9%.

סוגי המטענים בנמלי הרשות (מיליוני טונות)⁽¹⁾

שיעור הירידה	2002	2001	
9.8%	14.5	13.2	מכולות
4.6%	11.3	10.8	מתקן יבש
-8.7%	4.2	4.6	צובר
-	3.4	3.4	מטען כללי
4.4%	33.4	32.0	סה"כ מטענים

(1) מקור הנתונים - דוחות סטטיסטיים רשות הנמלים והרכבות

בשנת 2002 היקף מטעני היבוא עלה ב-4.4% ועמד על כ-19.5 מיליון טון, והיצוא עלה בשיעור של כ-4% והסתכם ב-13.9 מיליון טון.

יבוא ויצוא המטענים בנמלי הרשות (מיליוני טונות)⁽²⁾

סה"כ		יצוא		יבוא		הנמל
2002	2001	2002	2001	2002	2001	
14.7	13.6	5.5	5.2	9.2	8.4	אשדוד
17.1	16.7	7.0	6.7	10.1	10.0	חיפה
1.6	1.7	1.4	1.4	0.2	0.3	אילת
33.4	32	13.9	13.3	19.5	18.7	סה"כ

(2) מקור הנתונים - דוחות סטטיסטיים, רשות הנמלים והרכבות.

בנוסף על המטענים שנטענו ונפרקו בנמלי רשות הנמלים, נפרקה בשנת 2002, בנמל חדרה, כמות של 6.6 מיליון טון פחם, ירידה של כ-3.4% בהשוואה לשנת 2001.

נוסעים

להלן פירוט תנועת הנוסעים ופקידות אניות נוסעים בנמלי רשות הנמלים, בשנים 1993-2002:

תנועת הנוסעים בנמלי רשות הנמלים⁽³⁾

שנה	תנועת נוסעים (אלפי נוסעים)	פקידות אניות נוסעים
1993	658	831
1994	755	948
1995	669	785
1996	581	716
1997	634	737
1998	609	824
1999	595	733
2000	694	847
2001	197	341
2002	137	147

(3) מקור הנתונים - דוחות סטטיסטיים, רשות הנמלים והרכבות.

בשנת 2002 עברו בנמל חיפה 137 אלף נוסעים (עליה של 14% בהשוואה לשנת 2001), ובנמל אשדוד לא הייתה תנועת נוסעים. נמלים

רשות הנמלים

רשות הנמלים אחראית לתפעול נמלי חיפה, אשדוד ואילת.

סמכויות הרשות נקבעו בחוק רשות הנמלים, אשר לפיו על הרשות לנהל את כלל נמליה, וכל נמל מנמליה, כמפעלים הנושאים את עצמם, ויחד עם זאת ליצור קרנות לחידוש המבנים, המתקנים והציוד של נמליה, לפיתוח הנמלים, להרחבת השירותים ולתשלום החובות.

נתונים על הכנסות והוצאות הרשות לשנת 2002 (במחירי 12/02)

הוצאות	מיליוני ש"ח	ב-%
הוצאות סה"כ	2,297	100%
משכורות ונלוות	827	36%
הוצאות כלליות	148	6%
שירותים תפעוליים	101	4%
אחזקה והפעלה	92	4%
שמירה ואבטחה	37	2%
פחת	233	10%
תמלוגים למדינה	859	\$37

* בשנת 2002 הוגדלו התמלוגים למדינה בסכום של 650 מיליון ש"ח מעבר לתמלוגים בשיעור של 11%.

הכנסות	מיליוני ש"ח	ב-%
הכנסות סה"כ	1,778	100%
דמי רציף	768	43%
שירותים למטענים	805	45%
שרותים לכלי שיט	97	5%
שירותים אחרים	11	1%
הכנסות אחרות נטו	97	5%

פיתוח הנמלים

בנמלי הרשות קיים היום עומס כבד, הגורם לזמן המתנה ארוך של האניות המגיעות. רשות הנמלים הגישה במהלך 1995 תכנית פיתוח לנמלי חיפה ואשדוד, בהיקף של 4 מיליארד ש"ח (מזה כ-2.5 מיליארד ש"ח בנמל אשדוד). התכנית כוללת הארכת שוברי גלים הוספת והגדלת מזחים, הגדלת שטחי אחסון והצטיידות במנופים נוספים.

למרות העומס הקיים בנמלים לא מנוצלת התשתית בנמלים הקיימים במלוא הפוטנציאל שלה. עיקר עבודתם של הנמלים מתבצעת בשעות היום. הפעילות בשעות הלילה ובסופי שבוע מצומצמת. ניצול יעיל ומלא של תשתית הנמלים הקיימת מותנה בין השאר בשינוי הרגלי העבודה במשק ובתמחור נכון של השימוש בתשתית הנמלים.

ביום 19.5.99 אישרה הממשלה את תקציב פרויקט "נמל היובל" בהיקף של 2.5 מיליארד ש"ח. פרויקט זה צפוי להסתיים לקראת סוף שנת 2004. בשנת 2002 אושר, פרויקט נמל הכרמל א' (היקף של כ-1 מיליארד ש"ח). פרויקט זה צפוי להסתיים בשנת 2007.

שינויים מבניים להשגת יעדי מדיניות המשלה בתחום התחבורה הימית

שינוי מבני בנמלי הים

נמלי הים המסחריים בישראל מופעלים על ידי רשות הנמלים, שהינה תאגיד סטטוטורי שהוקם על פי חוק בשנת 1961. הרשות ממונה על כל ההיבטים המרכזיים בפעילות הנמלים: מימון ופיתוח הנמלים, גיוס כח אדם ומדיניות השכר, תעריפים המשולמים על ידי הלקוחות, פעילויות מסחריות והיבטים נוספים.

המבנה הריכוזי ותהליך קבלת ההחלטות מובילים לכך שלנמלים אין עצמאות הן מבחינה כלכלית והן מבחינה מסחרית, ולכן לא קיימת תחרות בין הנמלים השונים. להיעדר התחרות בין הנמלים השלכות שליליות כבדות על המשק בכלל ועל סחר החוץ הישראלי בפרט. בין ההשלכות השליליות ניתן לציין את העלויות הגבוהות המתבטאות בתעריפים גבוהים המשולמים על ידי המשתמשים, תפוקות נמוכות ביחס לנמלים אחרים, ניצול נמוך ולא יעיל של תשתיות, המתנת אוניות ושיבושים תכופים בפעילות הנמלים.

ארגון פעילות הנמלים במסגרת רשות מרכזית הינו מבנה ארגוני שאינו מקובל עוד בעולם, ובעשור האחרון נעשו שינויים מבניים ברבים מהנמלים בעולם שעיקרם מתן עצמאות כלכלית ומסחרית לכל נמל. שינויים אלה הביאו לעליה ניכרת בתפוקות, לירידה משמעותית בעלויות למשתמשים ולשיפור ניכר ברמת השירות.

ביום 15.9.03 קיבלה ממשלת ישראל החלטה על שינוי מבני בנמלים, שעיקרה הם: הפיכת הנמלים השונים לחברות ממשלתיות עצמאיות; הקמת חברה ממשלתית לנכסים, שתחכיר את הנכסים לחברות

הנמלים השונות ותהיה אחראית לפיתוח עתידי של הנמלים; הקמת רשות נמלים וספנות ממשלתית בתוך משרד התחבורה, שתפקד על תכנון ארוך טווח של ענף הנמלים ותפעל כרגולטור להסדרת פעילות יעילה ותחרותית של הנמלים.

חברות הנמלים השונות תתפעלנה את הנמלים בעצמאות מלאה וכן תהיינה רשאיות לקבוע את תעריפי השירותים השונים למשתמשים (זאת בכפוף למחירים מירביים שייקבעו על ידי הרשות הממשלתית). במודל המוצע יהיו לחברות הנמלים השונות תמריצים מובנים להגדלת הפעילות הן מול שאר הנמלים בישראל והן בתחרות מול הנמלים באזור, מחוץ לישראל. במסגרת השינוי המבני ייערך גם שינוי במבנה התעריפים של הנמלים, כך שהרשות הממשלתית תכתיב מחירי מקסימום, המבוססים על תמחיר עלות השירותים.

הספנות הישראלית

נתוני יסוד:

1. בצי הסוחר הישראלי סה"כ 51 אניות בבעלות/שליטה ישראלית (נכון ל-1.9.03), מזה, 30 אניות מכולה מודרניות.
2. בפיקוח מנהל הספנות סה"כ 27 אניות (כולל אניה אחת בסחר חופי) המאוישות בצוות ישראלי (אניה נוספת צפויה להתקבל מבנייה חדשה עוד במהלך 2003).
3. 1,300 ימאים ישראליים וזרים (קצינים + דירוגים) פעילים בצי הסוחר הישראלי (סה"כ 15,000 מועסקים בים, בחוף ובתעשיות ושירותים נלווים).
4. סה"כ פדיון בענף הספנות הישראלית כ- 1.8 מיליארד U.S. \$ (כ- 80% מהפדיון, מקורו בהובלת מטענים בין נמלים זרים).
5. כמות המטענים (יבוא + יצוא) העוברת בנמלי רשות הנמלים 32 מ' טון בשנה. מזה הספנות הישראלית מובילה לישראל וממנה כ- 2 מ' טון (7%).
6. בנוסף, 13.5 מ' טון יבוא דלק בשנה, ועוד כ- 13 מיליון טון יבוא פחם בשנה (6.8 מ' טון בנמל חדרה וכ- 6 מ' טון דרך נמל קצא"א).
7. בעתיד הקרוב צפויות להתווסף 2 אניות אנרגיה (אניית דלק ואניית פחם) לצי הסוחר הישראלי.

8 . בשנת 2002 פקדו את נמלי ישראל 1,222 אניות זרות שונות (מעל 5,000 פקידות בנמלי ישראל בסה"כ) באמצעות 63 חברות ספנות זרות.

מיקומה הגיאופוליטי של מדינת ישראל וריחוקה ממקורות האספקה ומהשווקים הפתוחים בפניה לסחר חוץ גורמים לתלות מוחלטת של כלכלת המדינה בהובלה ימית לישראל וממנה. כ-97% 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 בהחלטת ממשלה 4797 מינואר 1999 הינה שיפור כושר התחרות הכלכלי של הספנות הישראלית, שימור ידע ספנותי וקיום תשתית ימית חיונית בנמלים ובתעשייה וכושר הובלה ימי ישראלי. לצורך ביצוע מדיניות זו תקצבה הממשלה סכום של 28 מליון ₪ לשנה לתקופה של 4 שנים. החלטת הממשלה היוותה נקודת מפנה כלכלית לספנות הישראלית והתקבלה בעיתוי שאיפשר את עצירת ההידרדרות של הספנות הישראלית (ירידה מ- 52 אניות בשנת 1992 ל- 21 אניות בשנת 2000).

משרד התחבורה פעל, על בסיס ההחלטה המוזכרת לעיל, ליצירת הסכמה בין חברות הספנות הישראליות והימאים לביצוע צעדי התייעלות לשיפור כושר התחרות הכלכלי. כתוצאה מכך, גדל מספר האניות בבעלות ובשליטה ישראלית לכ- 30 אניות המצוותות בצוות ישראלי. נכון להיום, מתקיימים דיונים להארכת תקופה הסיוע הממשלתי לספנות הישראלית לתקופה נוספת של 5 שנים.

פרק ה' - הסבר מפורט של הצעת תקציבי הפיתוח לשנת 2004

התפלגות תכנית הפיתוח בשנת 2004:

אחוזים	הוצאה במליוני ש"ח	
100	3,236	סה"כ
22.5	729	תחבורה ציבורית והסעת המונים
	165	- נתיבי תחבורה ציבורית
	564	- תשתית להסעת המונים
23	739	כבישים עירוניים
	80	- תשתית בטיחות
	544	- כבישים עירוניים
	88	- מגזר ערבי ודרוזי
	27	- תכנון וקידום זמינות - כבישים עירוניים
41	1,329	כבישים בינעירוניים
	1,207	- כבישים בינעירוניים
	48	- מגזר ערבי ודרוזי
	74	- תכנון - כבישים בינעירוניים
7	214	כביש חוצה ישראל
1	40	רשות לבטיחות
0.5	23	פיתוח אחר
5	162	רזרבה

מטרות תקציבי הפיתוח של תחום התחבורה

המטרה העיקרית של ההשקעה בתשתית התחבורה היבשתית היא להביא לגידול ברווחת המשק, לניצול יעיל יותר של גורמי היצור העומדים לרשותו, ובדרך זו לתרום לצמיחה כלכלית. הפרוייקטים המועמדים לביצוע במסגרת תקציב הפיתוח של משרד התחבורה, נבחנו בהתאם למידת תרומתם להשגת המטרה האמורה. בחינה זו נעשת תוך שימוש במערכת אחידה של מדדים ושיטות להערכת כדאיותם הכלכלית של הפרוייקטים.

תחבורה ציבורית והסעת המונים

במסגרת מדיניות הממשלה לעידוד שימוש ופיתוח אמצעי תחבורה ציבורית, הוקצה לתחום זה נתח מרכזי מתקציב הפיתוח לשנת 2004. תחום זה כולל פיתוח נתיבי תחבורה ציבורית, פיתוח מערכות הסעת המונים, ופרוייקטים אחרים המבוצעים ע"י המגזר הפרטי.

נתיבי תחבורה ציבורית

בהתאם להחלטת הממשלה בנושא מדיניות כוללת להתמודדות עם בעיית הגודש בכבישים ולהעדפת תחבורה ציבורית, גובשה תכנית להקמתם של נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית בצירי ביקוש מרכזיים במטרופולינים ת"א, ירושלים וחיפה.

בשנת 2004 תוקצבה תכנית זו בסך של 165 מיליוני ש"ח.

תקציב הפרוייקטים המופיעים בסעיפים הבאים מתייחס רק לחלק משרד התחבורה במימונם. לכן, סך הביצוע עד כה ותקציב שנה זו אינם משלימים בהכרח לאומדן העלות הכוללת של הפרוייקט.

פרוייקטי תשתית התחבורה הציבורית העיקריים המתוכננים לשנת 2004 (במיליוני ש"ח):

מועד סיום	מועד התחלה	עד כה הושקעו	אומדן עלות (מיליוני ש"ח)	תקציב 2004	שם הפרוייקט	
2005	1998	74.8	95	15	נת"צ בת ים	1
2006	2000	43.1	70	7	נת"צ רח' הרצל בראשל"צ	2
2005	2002	6.6	20	5	נת"צ טוביהו בבאר שבע	3
2006	2002	9.7	25	10	נת"צ רגר בבאר שבע	4
2006	1997	109.8	135	6	נת"צ ההסתדרות בחיפה	5
2007	2002	12.8	65	9	כביש מס' 4 כרי נעמן עין המפרץ, חיפה	6
2006	1999	76.1	130	15	נת"צ צ'ק פוסט-דולפין	7
2004	1998	107.3	118	10.7	נת"צ ההגנה בחיפה	8
2007	2002	3.6	40	5	נת"צ בכניסה לירושלים	9

נת"צ בת ים

הרחבת רחוב בלפור, הרצל, רוטשילד ועצמאות כדי לאפשר נת"צ, כולל פינוי תשתיות לרכבת הקלה בתל אביב - נת"ע.

נת"צ הרצל בראשל"צ

הרחבת רח' הרצל בקטע רח' פיקא לרח' אבי האסירים ל- 3 נתיבים לכל כיוון, עם נתיב לנת"צ בשני הכיוונים.

נת"צ ההסתדרות בחיפה

הוספת נתיב שלישי לכל כיוון בקטע שבין צומת הקריות (צ'ק פוסט) וצומת אפק. נת"צ זה הוא חלק מ"הנת"צ החיפאי" מצפון הקריות עד צומת מת"מ שאורכו כ- 24 ק"מ. העבודה כוללת בנוסף להרחבה והוספת הנתיבים, העתקה מאסיבית של מערכות ושיקום המיסעות והתאמתם לתחבורה הציבורית הכבדה.

כביש מס' 4 – כרי נעמן – עין המפרץ

החלק הצפוני של נת"צ ההסתדרות, בין צומת אפק לכרי נעמן.

נת"צ צ'ק פוסט – דולפין

החלק המרכזי של הנת"צ החיפאי בין צומת הצ'ק פוסט לצומת דולפין, במסגרתו בוצע "עוקף יפו", בו בוצעו פינויים מאסיביים של מגורים ועסקים.

נת"צ ההגנה

הקטע הדרומי של ה"נת"צ החיפאי" בין צומת דולפין והמסוף התחבורתי הדרומי. העבודות מתרכזות בין מחלף אלנבי לצומת דולפין, בשאר הקטעים מבוצע הריבוד הסופי.

נת"צ בכניסה לירושלים

כביש ארצי מס' 1 הורחב על ידי מע"צ לשלושה נתיבים בעליה לירושלים בקטע עד גני סחרוב לכיוון העליה לירושלים. קטע הכביש מגני סחרוב ועד הכניסה לעיר הינו בתחום האחריות של עיריית ירושלים. הרחבת הכביש כוללת סלילת נתיב נוסף בקטע האמור באורך של כ- 1 ק"מ לכיוון העיר בלבד, הסדרת מפרדה וכן קביעת נתיב שמאלי מבין השלושה לתחבורה ציבורית ולנתיב מהיר בתשלום לרכב פרטי, בשעות העומס. במהלך שנת 2003 הושלם מכרז הקטע התחתון בין צומת גינות סחרוב למחלף 1/9. במקטע העליון, מגינות סחרוב ועד צומת הכניסה לעיר נעשו כל הפעולות לקבלת מתן תוקף לתב"ע. הכנת מכרז על פי התב"ע הקיימת או הכנת תב"ע חדשה (עם הפקעות ופינויים) מותנה בהחלטת עיריית ירושלים.

כבישים עירוניים

הרשות המקומית אחראית לפיתוח, לסלילה ולאחזקה של כבישים, מדרכות, תמרורים ומתקני תחבורה אחרים הנמצאים בתחום שיפוטה. תקציבי הפיתוח של משרד התחבורה מיועדים להשתתפות בתכניות הרשויות המקומיות לביצוע פרויקטים תחבורתיים שונים. הקצאת התקציב בין הרשויות והפרוייקטים השונים, מתבצעת על פי קריטריונים המפורטים בהמשך, ואשר קובעים את סוגי הפרוייקטים בהם משתתף המשרד ואת סדרי העדיפויות להקצאה, 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 לסלול עורקי תחבורה חדשים או לשפר ולהרחיב 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, משתתף משרד התחבורה במימון הקמתם של פרויקטים המוגדרים כתשתית בטיחות ובמימון שיפורים בנקודות תורפה בטיחותיות. במסגרת זו, משתתף המשרד במימון עבודות המבוצעות בקטע דרך או בצומת בו ארעו מספר תאונות עם נפגעים. כמו כן, משתתף המשרד במימון התקני בטיחות לסוגיהם.

3. שיפור תשתית תחבורתית במגזר המיעוטים

במסגרת זו פועל המשרד לשיפור רמת השירות בכבישים במגזר המיעוטים בו קיים פיגור של שנים רבות בהשקעות בתשתית.

קביעת סדר העדיפויות ושיעור ההשתתפות בפרוייקטים עירוניים

משרד התחבורה משתתף עם הרשויות המקומיות במימון פרויקטים בשיעור של 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. בהתאם להחלטת הקבינט החברתי כלכלי בפרוייקטים שעלותם קטנה מ- 3 מליון ש"ח אחוז ההשתתפות של משרד התחבורה מדורג בין 70% ל- 90% כאשר המצב הסוציו אקונומי של הרשות הוא המרכיב הדומיננטי בקביעת אחוז ההשתתפות.

השיקול המרכזי לקביעת סדר העדיפויות למימון פרויקטים הוא השיקול הכלכלי, כמפורט להלן.

בדיקות כדאיות כלכלית לפרוייקטים תחבורתיים

כאמור, מטרתה העיקרית של ההשקעה בתשתית התחבורה היא להביא לגידול ברווחת המשק, לניצול יעיל יותר של גורמי היצור העומדים לרשותו, ובדרך זו לתרום לצמיחה כלכלית.

כדי להביא למירב את התשואה על ההשקעה בתשתית התחבורה, יש לבחון את תרומתם של הפרוייקטים השונים להשגת המטרה האמורה. על מנת ליצור סדר עדיפויות נכון להשקעה בתשתיות התחבורה השונות (כבישים עירוניים, כבישים בינעירוניים, תשתית תחבורה ציבורית, ותשתית מסילתית) נדרשת מערכת אחידה של מדדים ושיטות להערכת כדאיותם הכלכלית של הפרוייקטים השונים.

“נוהל פרוייקטים תחבורתיים” מרכז את ההנחיות לעריכת בדיקות כדאיות כלכליות. הנוהל מוסכם, ככלל, על משרדי האוצר, התחבורה, הרכבת ומע"צ ולפיו יש לערוך בדיקת כדאיות כלכלית לכל פרוייקט שעלותו הכוללת עולה על 3 מיליון ש"ח. בדיקת הכדאיות הכלכלית מהווה תנאי לאישור היציאה לביצוע הפרוייקט כבר בשלב קידום הזמינות. משנת 1997 הוחל ביישום חלקי של הנוהל גם לפרוייקטים המצויים בשלב התכנון.

הרכב תכנית הפיתוח של הכבישים העירוניים לשנת 2004

תכנית הפיתוח של הכבישים העירוניים לשנת 2004 מסתכמת ב- 739 מיליון ש"ח. היקף ההרשאה להתחייב יעמוד בשנת 2004 על 2,105 מיליוני ש"ח.

תאור מפורט של הנושאים והפרוייקטים שבמסגרת תכנית הפיתוח לשנת 2003

תכנון וקידום זמינות (ללא נת"צים) 27 מיליון ש"ח

התקציבים בנושאים אלה נועדו לרכישת זכויות קרקע, הפקעות פינויים, ותאומים בין גופים שונים העוסקים בפיתוח התשתית. כמו כן מיועד תקציב זה לתכנון לסוגיו (תוכנית אב ארצית, תוכניות מתאר ועוד).

השקעות בכבישים בת"א והמרכז 285 מיליון ש"ח

הפרוייקטים העיקריים המתוכננים במטרופולין ת"א והמרכז לשנת 2004 במיליוני ש"ח:

שם הפרוייקט	תקציב 2004	אומדן עלות מיליוני ש"ח	עד כה הושקעו	מועד התחלה	מועד סיום
כביש 20 דרום:					
מחלף וולפסון	9.7	135	122.1	2000	2004
מחלף דב הוז	25	65	22	2002	2005
מחלף יוספטל	8.8	55	42.4	2000	2004
קטע וולפסון יוספטל	44.5	225	148.5	2001	2005
קידום עבודות בגין הרכבת		720	98	2003	2006
כביש 20 צפון					
ממחלף שבעת הכוכבים עד בגין	32	180	72.5	2001	2006
השתתפות בדרום הקריה (קפלן-פ"ת)	20	420	377	2001	2005
מחלף משה סנה	13	70	36.3	2001	2005
גשר מבצע קדש	5	120	24.8	2002	2006
אם המושבות בבני ברק	10	63	51	2002	2005
רמפה בצומת גלילות מכביש 2	10	135	6.5	2003	2007

מועד סיום	מועד התחלה	עד כה הושקעו	אומדן עלות מיליוני ש"ח	תקציב 2004	שם הפרויקט
					לכביש 5
2005	2002	31	62	8	השתת' בפרויקט מתחם הבורסא (כביש הטבעת)
2004	2002	6.3	11	4	חיבור התמח"ת לתחנת הרכבת בהגנה (גשר להולכי רגל)

כביש מס' 20

מחלף וולפסון

תאור הפרויקט: מחלף משוקע בצומת וולפסון – כביש מס' 20.
עד סוף שנת 2003 – השלמת המחלף המשוקע.
תכנון ביצוע לשנת 2004 – עבודות השלמה וביצוע מעבר הולכי רגל לבית החולים וולפסון.

מחלף דב הוז

תאור הפרויקט: מחלף משוקע בצומת דב הוז – כביש מס' 20.
עד סוף שנת 2003 – ביצוע עבודות תשתית וקירות תומכים.
תכנון ביצוע לשנת 2004 – ביצוע עבודות גישור ותשתיות.

מחלף יוספטל

תאור הפרויקט: מחלף משוקע בצומת יוספטל – כביש מס' 20.
עד סוף שנת 2003 – ביצוע עבודות תשתית וגישור.
תכנון ביצוע לשנת 2004 – השלמת עבודות הגישור והמשך עבודות תשתיות.

קטע וולפסון יוספטל

תאור הפרויקט: עבודות תשתית, סלילה וקירות תומכים ואקוסטיים בתוואי כביש מס' 20.
עד סוף שנת 2003 – ביצוע עבודות תשתית, סלילה וקירות תומכים.
תכנון ביצוע לשנת 2004 – המשך ביצוע עבודות קירות תשתית וסלילה.

קידום עבודות בגין הרכבת

תאור הפרויקט: עבודות לפינוי רצועת הרכבת כולל בניית קירות משני צידי הרצועה בקטע שבין מחלף קיבוץ גלויות ועד גשר רבין בראשל"צ.

עד סוף שנת 2003 – ביצוע קירות תומכים משני צידי רצועת הרכבת.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – המשך ביצוע קירות תומכים לרצועת הרכבת.

כביש מס' 20 צפון – ממחלף שבעת הכוכבים עד בגין

תאור הפרויקט: סלילת מסלול איילון צפון בקטע שבין מחלף שבעת הכוכבים עד בגין.

עד סוף שנת 2003 – ביצוע עבודות תשתית וסלילה.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – השלמת עבודות הסלילה ופתיחה לתנועה.

השתתפות בדרום הקריה (קפלן-פ"ת)

תאור הפרויקט: מגוון פרויקטים לתחבורה באזור דרום הקריה.

עד סוף שנת 2003 – השלמת מחלף קפלן.

מחלף משה סנה

תאור הפרויקט: גשר מעל מסילת רכבת במסגרת הפרדה מפלסית בציר מבצע קדש והחלפת הגשר הקיים החוסם את זרימת המים בירקון.

עד סוף שנת 2003 – השלמת גשר זמני מעל הירקון והריסת הגשר הישן.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – התחלת ביצוע הגשר מעל המסילה בציר מבצע קדש.

אם המושבות בכני ברק

תאור הפרויקט: סלילת דרך חדשה מרח' מבצע קדש עד כביש מס' 4.

עד סוף שנת 2003 – ביצוע חלק מעבודות הסלילה. יפתח לתנועה קטע קטן בין רח' המכבים ועד צומת מבצע קדש.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – השלמת עבודות הסלילה כולל חיבור עם כביש מס' 4 מכיוון מזרח למערב (לא כולל גשר מעל כביש מס' 4).

רמפה בצומת גלילות מכביש מס' 2 לכביש מס' 5

תאור הפרויקט: רמפה המחברת את כביש מס' 2 מצפון אל כביש מס' 5 למזרח בגשר מעל הצומת.

עד סוף שנת 2003 – התחלת העבודות.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – עבודות תשתית וגישור.

השתתפות בפרויקט מתחם הבורסה (כביש הטבעת)

תאור הפרויקט: מחבר את מתחם הבורסה עם נתיבי איילון בשני קצוות – צומת שפע טל (רח' אבא הלל).

עד סוף שנת 2003 – השלמת החיבור לכביש איילון לצומת שפע טל.

תכנון ביצוע לשנת 2004 – השלמת החיבור לכביש האיילון בצומת אבא הלל.

חיבור התמח"ת לתחנת הרכבת בהגנה (גשר להולכי רגל)

תאור הפרויקט: יצירת מסלול להולכי רגל בין תחנת ההגנה לבין תמח"ת בציר רחוב לוינסקי ורח' ענתבי, כולל ביצוע מדרגות ורמפה המקשרת בין גשר ההגנה והתמח"ת..
עד סוף שנת 2003 – ביצוע מדרגות ורמפת ירידה מגשר ההגנה אל צומת החרש.
תכנון ביצוע לשנת 2004 – השלמת העבודות בציר לוינסקי וענתבי.

160 מליון ש"ח

תקציב פיתוח עורקים חיפה והצפון

הפרוייקטים העיקריים שיבוצעו בשנת 2004 בחיפה והקריות במיליוני ש"ח:

מועד סיום	מועד התחלה	עד כה הושקעו	אומדן עלות (מיליוני ש"ח)	תקציב 2004	שם הפרוייקט	
אחרי 2007	1995	323	775	45	דרך הקישון שלב א'+ג'	.1
2007	1995	37.1	80	2	מעבר מסילה יששכר - אח"י אילת	.2
2004	1999	63.6	67	1	מחלף הצ'ק פוסט	.3
2005	1992	48.6	60	5	פלים - מגינים	.4
2005	2002	16.1	18	1.5	כביש 4 דרום - התורן-כביש מס' 2	.5
אחרי 2007	בקידום זמינות	63	1,000	7	עוקף קריות	.6
אחרי 2007	2001	29.6	150	7	אבן גבירול	.7
2006	1996	50	70	2	מחלף אלנבי ההגנה	.8
אחרי 2007	2003	4	150	10	רח' רמז עכו	.9

נתיבי המפרץ (דרך הקישון)

דרך פרברית מהירה שתחילתה בצומת הל"ט (צומת וולקן) וסיומה בכיכר פייסל בעיר התחתית. הדרך כוללת מערכת מחלפים המאפשרת חיבור לרחוב יגאל ידין (האיצטדיון), מנהרות הכרמל, כביש מס' 75, גשר פז וחוף שמן ומשם לעיר התחתית.

עד סוף שנת 2003 – סלילת קטע גשר סעדיה-צומת מכולות גשר פז - סיום, גשר חלץ-סלמן – המשך בניה, מעבר תת"ק-משה דיין – העתקת מערכות.

תכנון ביצוע 2004 – גשר חלץ-סלמן – גמר בניה, גשר פז – תחילת בניה, מעבר תת"ק משה דיין – המשך ביצוע, תחילת בניית מחלף ידין.

פל-ים מגינים

ציר דו מסלולי עם 2 נתיבים בכיוון, מכיכר פייסל ועד צומת דולפין. ציר המקביל לדרך העצמאות ונותן נגישות לקריית הממשלה, כולל הרחבת צומת המגינים – כין דור – אלנבי על ידי הרחבתה והסטת תנועה לרחוב צהיון.

עד סוף שנת 2003 – השלמת צהיון והפיכת כיוון הנסיעה בו, פינויים בצומת מגינים-עין דור-אלנבי.

תכנון ביצוע 2004 0 השלמת פינויים וסלילה בצומת מגינים-עין דור-אלנבי.

יששכר - אח"י אילת

במסגרת 5 פרויקטים של מעברי מסילה בוצע בפרויקט יששכר מעבר תחתי, אשר קשר את קריית מוצקין עם קרית שמואל.

המעבר השני, המבוצע כעת והנו בשלבי סיום הוא מעבר אח"י אילת המקשר בין ציר ההסתדרות ושדרות ירושלים, ציר אח"י אילת בין קרית חיים המזרחית והמערבית. הפרויקט כולל מעבר תחתי מתחת למסילה וכביש בין הגדוד העברי וכיכר ציזל.

המשך הסדרת רח' אח"י אילת עד שד' ההסתדרות מותנה בהשלמת תב"ע.

עד סוף שנת 2003 – סיום עבודות המעבר המשוקע.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – המשך סלילת אח"י אילת מהמעבר עד לצומת ציזל, עבודות גמר.

מחלף אלנבי-ההגנה

מחלף המורכב מגשר מעל שד' ההגנה המקשר את רח' אלנבי לחוף וכלל רמפות עליה וירידה ממנו. המחלף יאפשר יציאה נוספת משכונת בת גלים, בי"ח רמב"ם, בסיס חיל הים לכביש החוף.

עד סוף שנת 2003 – סיום עבודות במחלף סלילת כבישים מחברים.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – גמר סלילת החיבור לאלנבי.

מחלף הקריות (צ'ק פוסט)

גשר בן 2 נתיבים באורך של כ- 500 מ' בצומת הצ'ק פוסט מכיוון חיפה לכיוון הקריות. הפרויקט כולל הסדרת הצמתים כולל שינויי הרמזורים בבר יהודה ורח' הנפח.

עד סוף שנת 2003 – גמר גשר חיפה-קריות.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – עבודות גמר מתחת לגשר חיפה-קריות.

אבן גבירול

ציר דו מסלולי עם שני נתיבים לכיוון מרח' הגיבורים עד חיבורו להדר הכרמל ברח' מעלה השחרור. באזור הדר הופך הביש למערכת דרכים חד סטריים המבוססים על רח' 93 ורח' כורי. הכביש ישפר את הקשר בין העיר התחתית והדר הכרמל.

עד סוף שנת 2003 – המשך עבודות סלילה ופיתוח.

תכנון ביצוע בשנת 2004 - המשך עבודות סלילה ופיתוח.

כביש 4 דרום – התורן – כביש 2

המשך כביש מע"צ מכיוון טירת הכרמל בקטע מצומת נחום חת (צומת התורן) ועד צומת פלימן (צומת מת"מ).

עד סוף שנת 2003 – המשך עבודות סלילה וניקוז.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – סיום עבודות סלילת הכביש וניקוז, ביצוע רמזורים.

רח' רמז בעכו

הרחבת הקטע המרכזי של רח' רמז, צומת רמז – כביש מס' 85 ומעבר תת קרקעי של כביש מס' 85 מתחת למסילת הברזל.

עד סוף שנת 2003 – המשך סלילת רח' רמז והמעקף למעבר התת קרקעי, תחילת ביצוע המעבר, העתקת מחסום הרכבת.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – סיום סלילת רח' רמז, העתקת מסילות רכבת, ביצוע מעבר התת קרקעי.

עוקף קריות

החלק הצפוני של "נתיבי המפרץ" המחבר את דרך הקישון בצומת הל"ט עד כביש מס' 4 באזור מילואות. אורך הקטע 12 ק"מ והוא מחבר את חיפה בדרום, קריית אתא במרכז וקריית ביאליק בצפון. הכביש יהיה בן 4 ל- 6 נתיבים. הכביש כולל 5 מחלפים. בשלב זה, חברת "יפה נוף" מקדמת פינויים, העתקות, ותכנון.

עד סוף שנת 2003 ובשנת 2004 – תכנון, פינויים והעתקות.

פיתוח עורקים בירושלים

88 מליון ש"ח

הפרוייקטים שיבוצעו בירושלים במיליוני ש"ח:

מועד סיום	מועד התחלה	עד כה הושקעו	אומדן עלות (מיליוני ש"ח)	תקציב 2004	שם הפרוייקט	
2005	1996	24.1	29	2.5	כביש שמגר גולדה	1.
2005	1999	262	298	8	כביש הר-הצופים	2.
2007	1998		100	10	כבישי מזרח ירושלים	3.
2006	2001	147.6	400	60	כביש 9 מוצא-רמות	5.
2005	2003	3.5	15	4	שד' האומה	6.

כביש שמגר - גולדה

כביש עורקי המחבר את שד' גולדה מאיר לרח' ירמיהו ויאפשר מעבר כלי רכב מצפון העיר לאזור הכניסה לעיר.

עד סוף שנת 2003 – בוצע ונפתח לתנועה קטע הכביש מרח' מנחת יצחק עד לרח' דורש טוב, כולל רח' יעקובסון.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – סטטוטורית הכביש אושר לביצוע על ידי משרד התחבורה, ככביש עורקי, התב"ע לביצוע בתוקף. בשל התנגדות התושבים הופסקה העבודה באוגוסט 2001. יוכן מכרז להשלמת העבודות בקטע דורש טוב – גולדה מאיר, זאת בהנחה כי אכן תאושר בקשה להיתר ויוחלט על ביצוע של השלמת הכביש וכל עבודות הפיתוח.

כביש הר הצופים

כביש הר הצופים מהווה כניסה נוספת לירושלים ממזרח. הכביש מתחיל מחיבור כביש מעלה אדומים בצומת הסמוכה לצומת א-זעים. הכביש עולה לכיוון צפון מערב ופונה אל הר הצופים. מתחת לרכס ההר ישנה כניסה לצמד מנהרות (אחת לכל כיוון) באורך של כ- 550 מ' כל אחת. הכביש ממשיך לאורך צלע ההר עד לצומת שד' שיירת הר הצופים ושד' האוניברסיטה העברית ורחוב קלרמן גנו. חלק חשוב של הפרוייקט הוא מנהרה דו נתיבת מתחת לצומת של כביש מס' 1 ושדרות אשכול, שתעזור בהזרמת התנועה לכיוון מערב והיציאה מהעיר, ובכיוון ההפוך. חתך הכביש הנו שני נתיבים לכל כיוון, אורך הכביש הנו כ- 3 ק"מ.

עד סוף שנת 2003 – הכביש נפתח בינואר 2003 לתנועה, כולל מנהרת אשכול, ללא הרמפות לאוניברסיטה ושכונת א – טור.

תכנון ביצוע בשנת 2004 – יושלמו עבודות גמר בכביש כולל מעקות בטיחות וכן יושלמו רמפות החיבור לרכס הר הצופים ולחיבור האוניברסיטה העברית.

כביש מס' 9

כביש זה מתחיל מכביש ארצי מס' 1 (בסמוך למחלף מוצא), מגיע עד לצומת הכבישים גולדה – ידין שבשכונת רמות ומתחבר לכביש מס' 9 הקיים (שד' יגאל ידין), המחבר את שכונת רמות לצומת הגבעה הצרפתית. הכביש יהווה כניסה מערבית נוספת לירושלים ולשכונות הצפוניות, כולל תנועה לכיוון מעלה אדומים ויריחו, ובעתיד יהיה חלק מכביש הטבעת המערבית. אורך הכביש כ- 3.6 ק"מ. עד סוף שנת 2003 – עבודות גישור לגשרי מצפה נפתוח, נחל שורק ורמות, הקמת קירות תומכים וקירות אקוסטיים, כריית מנהרה באורך של כ- 400 מ', עבודות עפר וחציבה, עבודות שיקום ברח' יגאל ידין, המשך עבודות להטיית שד' גולדה מאיר, חיבור כביש מס' 9 עם כביש ארצי מס' 1. תכנון ביצוע בשנת 2004 – הטיית שד' גולדה מאיר, המשך עבודות עפר וגשרים, המשך עבודות מינהור, בניית המחלף עם כיבש מס' 1 ארצי, עבודות תשתית ניקוז תאורה, עבודות סלילה, הרחבת כביש ארצי מס' 1 לקביעת נתיב מהיר, מערכות מנהרה, מחלף רמות.

כבישים במזרח ירושלים

במסגרת זו מבוצעים פרויקטים משותפים למשרד התחבורה, משרד התיירות ועיריית ירושלים, שמטרתם שיפור התשתיות במזרח העיר ירושלים. תקציב השנה מיועד להשלמת שיקום דרך יריחו, ושיקום כביש עין עלוזה.

פיתוח תשתיות בנגב

11 מליון ש"ח

הפרוייקטים שיבוצעו בדרום במיליוני ש"ח:

מועד סיום	מועד התחלה	עד כה הושקעו	אומדן עלות (מיליוני ש"ח)	תקציב 2004	שם הפרוייקט	
2005	1998	19.3	32	4	דרך חברון בבאר שבע	1.
2004	3	2.7	7	3	קרית גת – כביש דרום	2.
2005	2002	3.7	12	3	דרך האורגים בבאר שבע	3.

דרך חברון בבאר שבע

דרך שמתחילה מאזור העיר העתיקה וממשיכה מזרחה עד היציאה מהעיר. במסגרת הפרוייקט מבוצע גם ניקוז, והרחבה ל- 2 מסלולים כולל מפרדה, מדרכות ותאורה ורמזורים בצמתים.

קרית גת-כביש דרום

הכניסה הדרומית לקריית גת מכביש 40. הרחבה לשני מסלולים.

דרך האורגים בבאר שבע

כביש המחבר את מרכז העיר (דרך חברון) עד לקריית המדע, אוניברסיטת בן-גוריון לכיוון שכונת רמות, כולל נגישות לתחנת הרכבת הצפונית של באר שבע.

עורקים בערים מחוץ למטרופולין

במסגרת זו כלולים הפרוייקטים העיקריים בערים שאינן שלוש הערים הגדולות. הכבישים המבוצעים עוברים דרך הערים והינם צירי תנועה ראשיים. בשנת 2003 מתוכננים לביצוע הפרוייקטים הבאים:

שם הפרוייקט	תקציב 2004	אומדן עלות (מיליוני ש"ח)	עד בה הושקעו	מועד התחלה	מועד סיום
1. ראשל"צ עוקף מזרחי	7	23	13	2002	2004
2. עוקף מזרחי רחובות	4.6	30	22	2002	2004
3. נתניה – גשר האר"י	6	42	37.7		2004
4. נתניה – רחוב דגניה	5.5	22	10.9	2003	2005
5. חולון – גשר שד' ירושלים	8	90	43.6	2002	2005
6. מודיעין – כביש מס' 2	1.5	20	17.4	2003	2004
7. מודיעין – כביש 10/11	1.5	23	18.5	2003	2004

ראשל"צ – עוקף מזרחי

כביש דו מסלולי חדש שמחבר את מזרח ראשל"צ לכביש מס' 44. כביש זה יהווה חלופה ישירה ונוחה של יציאה אל וכניסה מדרך מס' 44 למזרחה של ראשל"צ לדרך המכבים (דרך מס' 412) המתחברת לכביש מס' 44 בצומת בית דגן ולדרך מקומית 4313 כעוקפת את מתנה צריפין ממזרח ומתחברת לדרך מס' 44 בצומת ניר צבי. במהלך שנת 2003 פעלו להשלמת הכביש עד לחיבורו לכביש מס' 44 בצומת המרומזרת בכפר חב"ד. בשנת 2004 בכוונה להשלים את החיבור כולל הרחבת הצומת.

נתניה - גשר האר"י

גשר האר"י מחבר את אזור התעשייה בנתניה לעיר עצמה מעל כביש מס' 2. הגשר הושלם ונפתח לתנועה. החלו בעבודות לחיבור הגשר למערב נתניה בכביש עוקף. הפרוייקט עומד להסתיים בשנת 2004.

רח' דגניה בנתניה

בניית כביש חדש. רח' דגניה הנו כביש המחבר את גשר האר"י לכביש מס' 57. הרחוב עובר בשכונות מגורים ובאזור התעשייה. הפרויקט מיועד להכניס ולהוציא תנועה לדרום העיר שלא דרך מחלף נתניה מרכז.

חולון - גשר שד' ירושלים

גשר שד' ירושלים הינו גשר האמור לחברת את חולון דרום לתחנת דלק סיירים, עם כביש מס' 4. עד כה בוצעו בפרויקט הנושאים הבאים: תכנון, הפקעות, תחילת סלילה של כבישי הגישה. התב"ע לפרויקט אושרה רק לאחרונה. בשנת 2004 הכוונה לבצע את הגשר עצמו. בנוסף, הגשר יכלול מסלול עבור הקו הירוק של הרכבת הקלה.

מודיעין – כביש מס' 2

כביש מס' 2 הנו כביש הכניסה למודיעין מכיוון כביש מס' 3 (מחלף לטרון). בשלב אכלוס העיר בוצע מפלס אחד וכרגע מושלם המסלול הנוסף. הכוונה להשלים את הפרויקט בשנת 2004.

מודיעין – כביש מס' 11/12

הכביש הנו המשך לכביש מס' 2 (מקומי) העוקף את העיר מודיעין ממזרח ומתחבר לצומת רעות. הפרויקט בשלבי עבודות עפר מתקדמים והכנת תשתית. הכוונה להשלים את הפרויקט מהלך שנת 2004.

אלפי ש"ח 80,000**שיפור צמתים, התקני בטיחות**

הטיפול בנושא תאונות הדרכים מתחלק לשלושה מרכיבים:

1. טיפול במערכת הדרכים ובתנאים הסביבתיים.

2. הטיפול בגורם האנושי.

השקעות אלו נועדו לטפל במרכיב הראשון ומתמקדות בתיקון פיסי של ליקויים ונקודות תורפה במערכת הדרכים העירונית הקיימת. 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.

הנושאים הנכללים במסגרת זו:

הסדרה ושיפור צמתים

כולל שיפורים גיאומטריים, הרחבה והוספת נתיבי תנועה, התקנת מפרדות ואיי תנועה, רימזור, תאורה, מעברי חצייה, תימרוור, סימון והתקני בטיחות.

התקני תנועה ובטיחות

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

מע"צ - תקציב פיתוח כבישים בינעירוניים

פיתוח כבישים בינעירוניים

הגידול הרב בכמות כלי הרכב והתנועה בשנים האחרונות יצר לחץ גובר והולך על העורקים המרכזיים ברשת הכבישים הבינעירונית, ובמיוחד על צמתי הדרכים. כבר היום ברור כי השקעה בכבישים בלבד אינה מסוגלת להביא לפתרון בעיית הגודש, שכן כמחצית מהתנועה המוטורית היא בכבישים עירוניים שאפשרויות הרחבתם מוגבלות. בהתאם, אימצה הממשלה מדיניות שנועדה לאתר פתרונות שיאפשרו הקצאה יעילה יותר של תשתית הכבישים, המצויה במחסור, תוך שילוב אמצעים משלימים, המטפלים בוסיסות הביקוש לנסיעות ברכב פרטי למרכזי ערים. צעדים אלה נועדו ליצור איזון בין הביקוש לנסיעות לבין קיבולת ההולכה של הדרכים.

במקביל, נמשכת ההשקעה בסלילת כבישים חדשים או בהרחבת כבישים קיימים, במטרה לתת מענה אופטימלי לביקוש לנסיעות גם מצד ההיצע. השקעה זו נחלקת בין פרויקטים המצויים במרכז הארץ, באזורי הגודש וכן פרויקטים באזורי הפריפריה ובין הפריפריה למרכז, לשיפור הנגישות שבין אזורי המגורים לאזורי התעסוקה.

הצעת תקציב פיתוח הכבישים הבינעירוניים (כולל כביש חוצה ישראל) לשנת 2004, בהיקף של 1,543 מיליוני ש"ח שמה דגש על הרחבה ומחלוף של דרכים ראשיות במרכז הארץ, בד בבד עם שיפור הדרכים בגליל ובנגב.

ההרשאה להתחייב בפרוייקטים השונים (כולל כביש חוצה ישראל) מסתכמת ב- 2,852 מיליוני ש"ח.

בשנת 2003 הושלמו מספר פרויקטים ובניהם, כביש מס' 89 – עוקף צפת, כביש מס' 25 – ב"ש דימונה, כביש עוקף ב"ש ממזרח. כמו כן, בשנת 2004 מתוכננת השלמה של פרויקטים נוספים שביצועם החל בשנים האחרונות כדוגמת כביש מס' 70, יוקנעם-פרדיס, כביש מס' 90 – צומת עמיעד עד צומת מחנים, כביש מס' 2 – מחלף פולג, מחלף אשדוד, כביש מס' 5 – מורשה ירקון קסם, כביש מס' 7 – גדרה יסודות, כביש מס' 444 – בן שמן קסם, כביש מס' 45 – גבעת זאב עטרות ירושלים, מחלף א-זעים, כביש מס' 3 – קרית מלאכי ראם. בין הפרוייקטים נכללים פרויקטים באזורי פיתוח כגון כביש ב"ש-דימונה ופרוייקטים המקשרים בין אזורי הפיתוח ומרכז הארץ, כדוגמת מחלף אשדוד.

מתוך סכום זה, יועד סכום של 224 מיליוני ש"ח לחברת כביש חוצה ישראל שיתמקדו בהמשך ביצוע קטעים 19-20 (מגדרה עד דרומית לקריית גת), ביצוע מחלף עירון, והתחלת קטע 18 (בין ברקאי לאליקים) ובפיקוח על פעולות הזכיין.

מרכז הארץ

כבישי אורך - הפעילות מתמקדת בתחומים הבאים:

1. כביש מס' 2 – מחלף פולג.
2. כביש מס' 4 - המשך העבודות על מחלף גנות - השבעה . בנוסף, המשך הרחבת מחלף מסובים לששה נתיבים ובניית גשר נוסף.
3. כביש מס' 40 - ימשכו העבודות בקטע צומת רמלוד-מחלף לוד, כולל הרחבת קטע גינתון בן-שמן.
4. כביש מס' 444 – עבודות הרחבה בין טירה לטייבה והשלמת העבודות ושדרוגן בקטע שבין מחלף בן שמן לקסם.
5. כביש מס' 44 – השלמת העבודות בקטע מקווה ישראל – בית דגן.

כבישי רוחב

מבין הפרויקטים של כבישי הרוחב, צירי רוחב עיקריים שיזינו תנועה אל כביש חוצה ישראל, ימשכו ביצועי הפרויקטים הבאים: כביש מכבית (471), כביש כפר סבא-רשפון (531), כביש צ. אייל- כביש 4 (כביש 551), כביש גדרה – יסודות (כביש 7), כביש צ. קסם – צ. מורשה (כביש 5), צ. דרור – צ. פולג (כביש 553), כביש עוקף כפר יונה (כביש 57) וכביש מס' 431 – דרך חדשה בין כביש מס' 20 (נתיבי איילון) עד כביש מס' 1, בה יחלו עבודות לקידום זמינות (הפקעות, פיצויים, פינוי מטרדים) לצורך ביצוע הפרויקט בשיתוף הסקטור הפרטי – בשיטת P.F.I.

צפון הארץ

הפעילות מתמקדת בכביש העליה לנצרת (כביש מס' 60) בין חיפה לבין טירת הכרמל. תמשכנה עבודות לסלילת כביש מס' 65 חדש עוקף עפולה מזרחי, והמשך עבודות ההרחבה לכביש דו מסלולי בין צומת בית רימון לצומת המוביל – כביש מס' 77 והמשך עבודות ההרחבה לדו מסלולי בכביש מס' 77 בקטע צומת גולני טבריה.

כחלק ממדיניותה מזה מספר שנים להעדפת יישובי קו העימות בצפון, החליטה הממשלה לאשר הפעלת תכנית העדפה נוספת של קו העימות באמצעות העמדת תקציבים. במסגרת החלטה זו מקודם ומואץ, בין היתר, ביצועם של מספר פרויקטים וביניהם, חוצה קריית שמונה, כביש מחנים-ראש-פינה-קרית שמונה וכביש מס' 89 – מעלות-תפן.

דרום הארץ

הצעת התקציב מבטאת את חזוק הקשר בין הנגב למרכז על ידי המשך הרחבות הכבישים היוצאים מקרית גת לכיוון אשקלון (כביש 35). תמשכנה העבודות לסלילת דרך חדשה – מס' 31 – בין רהט לצומת אשל הנשיא, יושלמו עבודות הרחבה ל-6 נתיבים בכביש 3/40 בקטע קריית מלאכי - ראם, יושלמו עבודות ההרחבה לדו מסלולי בכביש מס' 232 - צומת אבים – שדרות.

כביש חוצה ישראל

הצעת התקציב מקצה סכום של 214 מיליון ש"ח לחברת "כביש חוצה ישראל". סכום זה מיועד להמשך ביצוע קטעים 19-20 (מגדרה עד דרומית לקריית גת), ביצוע מחלף עירון, והתחלת קטע 18 (בין ברקאי לאליקים), לפיקוח על פעולות הזכיין, למימון פעולות חברת כביש חוצה ישראל. בחודש אוגוסט 2002 נפתח לתנועה הקטע הראשון מנחשונים לצומת אייל ובדצמבר 2003 צפויים להיפתח לתנועה הקטעים האחרונים, מניצני עוז לעירון, ובכך להשלים את פתיחת הכביש כולו לתנועה. בנוסף, הממשלה החליטה על הקמתו של קטע 18 לכביש חוצה ישראל המשתרע על פני 17 ק"מ בין ברקאי (בכביש מס' 65) לאליקים (בכביש מס' 70).

קטע מס' 18 יאפשר לתנועה הבאה מהגליל לפנות לכביש מס' 6 – דרך כביש מס' 70 – למרכז הארץ ובכך תתקצר הדרך לערי המרכז, לירושלים ולדרום.

כמו כן, הוחלט על הארכת הכביש דרומה – 34 ק"מ כביש המשתרע מגדרה ועד דרומית לקרית גת - קטעים 19 – 20.

רשימת הפרוייקטים בתקציב הפיתוח של מע"צ - כבישים בינעירוניים

מועד סיום בניית הפרוייקט	הצעת תקציב 2004 (מיליוני ש"ח)	השקעה עד סוף 2003 (מיליוני ש"ח)	אומדן עלות כוללת (מיליוני ש"ח)	שנת התחלת ביצוע	שם הפרוייקט	מס'
2007	15.4	67.5	200	1998	כביש העליה לנצרת	1
2006	13.4	49	79	2001	עוקף עפולה – קטע מערבי	2
2007	8	14	66	2002	נצרת-נצרת עלית הרחבה לדו מסלולי	3
2006	20	43	104	2002	כביש מס' 77 המוכיל-בית רימון הרחבה לדו מסלולי	4
2007	12	11.1	110	2002	כביש מס' 77 גולני-פוריה הרחבה לדו מסלולי	5
2004	7	109	119		כביש מס' 89 עוקף צפת	6
2004	4	100	105	1999	כביש מס' 90 עמיעד-מחנים הרחבה לדו מסלולי	7
2005	3.6	5	20	2002	עוקף ראש פינה	8
2007	25	37	287	2002	כביש מס' 90 מחנים-קרית שמונה הרחבה לדו מסלולי	9
2006	10.5	46	88	1999	חוצה קרית שמונה הרחבה לדו מסלולי	10
2004	10	45	53	1997	כביש מס' 4 טירת הכרמל-חיפה הרחבה לדו מסלולי	11
2004	8	316	331	1994	כביש מס' 70 פרדיס-בת שלמה-יקנעם	12
2004	7.5	107	141	1995	כביש מס' 79 סומך-אבלים-תמרה	13
2006	0.6	6	31	2000	כביש מס' 70	14

מועד סיום בניית הפרויקט	הצעת תקציב 2004 (מיליוני ש"ח)	השקעה עד סוף 2003 (מיליוני ש"ח)	אומדן עלות כוללת (מיליוני ש"ח)	שנת התחלת ביצוע	שם הפרויקט	מס'
					חוצה כפר יסיף	
2007	3	32	76	2000	כביש מס' 75 נהלל-ישי	15
2005	7.7	76	101		כביש מס' 89 כברי-מעלות הרחבה לדרו מסלולי	16
2006	9	30	63	1998	כביש מס' 89 מעלות-תפן-חוסן הרחבה לדרו מסלולי	17
2004	14	91	105	1998	כביש מס' 2 מחלף נתניה ופולג	18
2004	3.1	354	358	1998	כביש מס' 4 מחלף אשדוד	19
2005	17	90	120	1999	כביש מס' 4 השבעה-גנות הוספת נתיבים	20
2005	17	65	86	2000	כביש מס' 4 מחלף מסובים הרחבה ל-6 נתיבים	21
2004	23.3	60	85	2001	כביש מס' 5 מורשה-ירקון-קסם הרחבה ל-6 נתיבים	22
2004	20.6	133	153	1999	כביש מס' 7 גדרה – יסודות דרך חדשה	23
2005	17	80	102	1996	כביש מס' 40/443 רמלוד – לוד	24
2005	18	107	131	1996	כביש מס' 44 בית דגן – חולון הרחבה ל-8 נתיבים	25
2007	14	25	108	2002	כביש מס' 57 חוצה כפר יונה	26

מועד סיום בניית הפרויקט	הצעת תקציב 2004 (מיליוני ש"ח)	השקעה עד סוף 2003 (מיליוני ש"ח)	אומדן עלות כוללת (מיליוני ש"ח)	שנת התחלת ביצוע	שם הפרויקט	מס'
					ושדרוג צומת השרון	
2005	14.2	58	76	1996	כביש מס' 412 יהוד – שפירים הרחבה לדרו מסלולי	27
2004	9.5	126	136	1998	כביש מס' 444 בן שמן - קסם	28
2006	8.5	13	45	2002	כביש מס' 444 טירה - טייבה	29
2006	95	230	500	1997	כביש מס' 471 דרך חדשה	30
2005	95	345	565	1997	כביש מס' 531 קטע מזרחי דרך חדשה	31
2007	6.4	50	160	1999	כביש מס' 551 דרך חדשה	32
2005	19.2	47	74	2001	כביש מס' 553 פולג - דרור	33
2007	12.5	25	163	2002	כביש מס' 45/1 מישור אדומים - אלמוג	34
2004	26.2	214	241	1998	כביש מס' 45 גבעת זאב – עטרות י-ם, דרך חדשה	35
2004	28	52	80	2002	מחלף א-זעים (טבעת מז' י-ם)	36
2005	6	12	28	2002	גילה – גוש עציון	37
2005	4	11	20	2002	כביש מס' 90 יריחו - מחולה	38
2005	9	16	41	2002	כביש מס' 395 סטף כרם	39
2005	8	12	27	2002	כביש מס' 446 שילת – מודיעין	40

מועד סיום בניית הפרויקט	הצעת תקציב 2004 (מיליוני ש"ח)	השקעה עד סוף 2003 (מיליוני ש"ח)	אומדן עלות כוללת (מיליוני ש"ח)	שנת התחלת ביצוע	שם הפרויקט	מס'
					הרחבה לדו מסלולי	
2004	6.8	47	54	2001	כביש מס' 3 קרית מלאכי - ראם	41
2004	3.5	148	152	1998	כביש מס' 25 באר שבע - דימונה	42
2005	6.5	30	43	2002	כביש מס' 31 רהט - אשל הנשיא דרך חדשה	43
2006	22	78	139	2000	כביש מס' 35 ברכיה - פלוגות הרחבה לדו מסלולי	44
2004	2.9	95	104	1997	כביש מס' 40 עוקף באר שבע מז'	45
	0.5	2	66	2002	כביש מס' 90 הקמת גשרים בערבה	46
2004	6	21	27	2001	כביש מס' 232 שדרות - אבים	47

* תקציב שנת 2003 מיועד לסיום התחייבויות לקבלנים.

פרוייקטים המשכיים - עורקים ראשיים מחלפים וגשרים**מרכז****כביש מס' 412 - שפירים - יהוד**

תקציב השנה מיועד להמשך השלמת קטע ב' – כניסה דרומית אור-יהודה, באורך 1.5 ק"מ. הרחבה לדו מסלולי, כולל רמזור. סיום מתוכנן – 2004.

מערכת מחלפים גנות - השבעה

אומדן העלות הכוללת של שלב ב' בפרויקט - 120 מליון ש"ח. מועד סיום בניית שלב ב' – 2005. מערכת המחלפים גנות השבעה היא העמוסה בארץ ומספקת כיום רמת שירות נמוכה למדי. כתוצאה מכך, נגרמים עיכובי תנועה על כבישים מס' 1 ומס' 4. הפרוייקט יאפשר שיפור רמת השירות במערכת מחלפים זו על ידי חיבורים ישירים לפניות שמאליות והפרדת תנועה ראשית בכביש מס' 4 מתנועות משניות ברמפות. תקציב השנה מיועד להמשך ביצוע שלב ב', הכולל המשך ביצוע גשרים ורמפות, בעיקר בצד המערבי של המחלף.

כביש 45/1 צ' מישור אדומים כביש 90 דרך דו מסלולית בתוואי חדש

א. קטע מצומת 437 עד השומרוני הטוב, אורך - 3 ק"מ, שדרוג לדו מסלולי, אומדן - כ- 35 מלש"ח.
ב. קטע מהשומרוני הטוב עד צומת אלמוג, אורך - 11.5 ק"מ, סלילת מסלול חדש ושיקום מסלול קיים, אומדן - כ- 130 מלש"ח.

כביש 38 רמת בית שמש מחלף שער הגיא הרחבה לדו מסלולי

קטע מצומת אשתאול עד צומת צרעה, אורך 4 - ק"מ, המשך שיקום הכביש הקיים.

כביש מס' 531 - כפר סבא - כביש 6

המשך סלילת קטע כביש מהיר באורך של 4 ק"מ, שיהווה בעתיד כביש רוחב עיקרי. תקציב 2004 להמשך העבודות, לרבות, עבודות בין דרך מס' 40 לדרך מס' 402.

כביש מס' 471 - כביש מכביית

כביש רוחב שיחבר את כביש חוצה ישראל עם כביש אורך 4 (כביש גהה) במחלף בר-אילן. עד כה נפתח לתנועה קטע אלעד-כביש מס' 6 - פתח תקווה. בשנת 2004 התקציב מיועד לביצוע קטע המשכי ממחלף בר-אילן (כביש מס' 4) עד לרח'זרובבל.

כביש מס' 45 - עטרות - בית חורון

אורך כללי - 16.3 ק"מ

הכביש מורכב מהקטעים הבאים:

קטע א'	חיבור 443 למחנה עופר - אורך 4 ק"מ - הסתיים.
קטע ב'	מחנה עופר-עטרות - אורך 4 ק"מ
קטע ג'	מחנה עופר- גבעת זאב - אורך 2 ק"מ
קטע ד'	עטרות - כביש מס' 4 - אורך 4.5 ק"מ - הסתיים.
קטע ה'	עטרות- כביש מס' 60 - אורך 1.8 ק"מ

לאחר סלילת כביש חד מסלולי הכולל, עבודות גישור ומיגון, ייסלל מסלול שני במהלך שנת 2004.

כביש מס' 411 - גבעת ברנר - מזכרת בתיה

התקציב מיועד לעבודות השלמה של הרחבת הקטע לדו-מסלולי עד לכביש מס' 6.

כביש מס' 7 - צומת גדרה - יסודות

הפרויקט הינו סלילת דרך חדשה, חד-מסלולית, באורך 7 ק"מ, שיהווה כביש רוחב לכביש חוצה ישראל, בקצהו הדרומי. בשנת 1999 הוחל בביצוע קידום זמינות לפרויקט. התקציב השנה מיועד להמשך עבודות העפר והסלילה. הפרויקט צפוי להסתיים במהלך שנת 2004.

כביש מס' 4 - צומת אייל

הפרויקט הינו סלילת דרך חדשה, חד-מסלולית, באורך 7 ק"מ בין כביש 4 לצומת אייל. הכביש יהווה ציר רוחב לכביש חוצה ישראל. תקציב השנה מיועד להמשך ביצוע עבודות הקמת הפרויקט. סלילת הקטע בין מחלף משמרת לבני ציון הסתיימה. תקציב השנה מיועד להמך ביצוע עבודות הקמת הפרויקט.

מחלף מסובים - כבישים 4/461

הפרויקט הינו הרחבת מחלף מסובים לששה נתיבים ובניית גשר נוסף בו. בשנת 1999 הוחל בקידום זמינות הפרויקט. תקציב השנה מיועד להמשך השלמת ביצוע הפרויקט.

מחלף א-זעים (הזיתים)

במסגרת הפרויקט יימשכו העבודות המשלימות של הקמת מחלף א-זעים, אשר משפר את הנגישות בין מעלה אדומים לירושלים. המחלף נפתח לתנועה במהלך שנת 2003

צפון**כביש מס' 70 - צומת יקנעם - פרדיס**

קטע א', הרחבה לדו-מסלולי בקטע בת שלמה-אליקים, כולל מחלף אליקים, הסתיים באוגוסט 1998. קטע ב', מצומת פרדיס ועד יוקנעם, כולל מחלפון בת-שלמה, הורחב לדו מסלולי. במהלך שנת 2004 יושלם מחלפון בת-שלמה, תסתיים הסדרת נחל דליה ויסללו דרכי שירות לכפר פרדיס.

כביש מס' 4 - חיפה - טירת הכרמל

התקציב מיועד להמשך הרחבת קטע הכביש הנ"ל לדו מסלולי ולהשלמת העבודות בנושא הסדרת מובילי ניקוז.

כביש מס' 752 - חוצה נשר

התקציב מיועד להמשך סלילת קטע חדש דו מסלולי מנשר עד קיבוץ יגור.

כביש מס' 60 - העלייה לנצרת

התקציב מיועד להמשך סלילת דרך חדשה, דו-מסלולית, באורך 5 ק"מ, שתחבר את אזור עפולה לנצרת. בשלב הראשון, בוצעה העבודה בין צומת עדשים לבין הישוב איכסאל. העבודות בקטע בין צומת איכסל לנצרת כוללות גשרים ומנהרות. בשנת 2004 התקציב מיועד להמשך העבודות, בעיקר עבודות גישור ומינהור.

כביש מס' 90 - חוצה קרית שמונה

התקציב מיועד להמשך הרחבת קטע חוצה קרית שמונה, בקטע המרכזי, באורך 5 ק"מ, לדו מסלולי. הפרוייקט הוא חלק מההשקעות המבוצעות ביישובי קו העימות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 838.

כביש מס' 90-צומת מחניים-קריית שמונה

במסגרת הפרוייקט יורחב קטע באורך של כ- 23 ק"מ לדו מסלולי, כולל סלילת עוקף תל חצור בשנת 2004 התקציב מיועד להמשך העבודות בקטעים שונים. הפרוייקט הוא חלק מההשקעות המבוצעות ביישובי קו העימות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 838.

כביש מס' 89 - מעלות - צומת תפן

התקציב מיועד להמשך הרחבת הכביש לדו-מסלולי בין צומת תפן לצומת חוסן. הפרוייקט הוא חלק מההשקעות המבוצעות ביישובי קו העימות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 838.

כביש מס' 75 - צומת ישי - צומת נהלל

התקציב מיועד לסיום עבודות בקטע בין צומת ישי לרמת ישי ולהמשך עד צומת נהלל, לרבות הרחבת צומת ישי.

כביש מס' 77 – צומת המוביל-צומת בית רימון

בשנת 2004 ימשכו העבודות להרחבת הכביש לדרו מסלולי באורך של כ- 9 ק"מ. המטרה העיקרית של העבודות היא שיפור הנגישות בין מרכז הארץ לצפון ושיפור הנגישות המקומית.

דרום**כביש 35 צ' ברכיה - פלוגות**

התקציב מיועד להפיכת קטע פלוגות יואב לדרו מסלולי, כולל מעברים תת קרקעיים. 8 ק"מ נפתחו לתנועה במהלך שנת 2003, ככביש י' מסלולי, ו-9 ק"מ הנותרים יהיו בביצוע מתקדם במהלך שנת 2004.

כביש מס' 3/40 – קריית מלאכי-צומת ראם

גם בשנת 2004 ימשכו העבודות להרחבת הקטע הנדון באורך של כ- 4 ק"מ לששה נתיבים.

כביש מס' 31 – רהט-אשל הנשיא

בשנת 2004 ימשכו העבודות לסלילת דרך חדשה באורך 7 ק"מ מרהט עד לצומת אשל הנשיא. מטרת הפרויקט היא שיפור נגישות מקומית ואזורית בדרום הארץ.

פרוייקטים משותפים**עוקף צפת**

לקראת סוף שנת 2002 יפתח כביש חדש מס' 89-עוקף צפת, כולל גשר עכברה ומחלפונים לגישה לשכונות של צפת ולבית חולים זיו. תקציב 2003 מיועד לעבודות השלמה. הפרוייקט הוא חלק מההשקעות המבוצעות ביישובי קו העימות, בהתאם להחלטת הממשלה מס' 838.

כבישים במגזרים אחרים

שיפור כבישים בינעירוניים במגזרים הבאים: פרוייקטים במגזר הדרוזי והצ'רקסי ובמגזר הערבי.

קידום זמינות ופינויים והפקעות

התקציב משמש לביצוע עבודות קידום זמינות של הפרוייקטים השונים המועמדים לביצוע. עבודות אלה כוללות העתקת תשתיות שונות, וכן הפקעות נדרשות לאורך תוואי פרוייקטים אלה.

תכנון

תכנון וקידום זמינות מהווים "צוואר-בקבוק" בביצועם של הפרוייקטים בתחום תשתית הכבישים. מסגרת התקציב המיועדת לתכנון אמורה ליצור עתודה של פרוייקטים חדשים זמינים לביצוע.

התקציב מיועד לתכנון מוקדם ומפורט, לקידום פרוייקטים בתהליך האישור.

תקציב הפיתוח מיועד למימון עבודתם של מתכנני חוץ בלבד.

אחזקת כבישים בינעירוניים

סך התקציב האחזקה של מע"צ מסתכם ב- 469 מיליוני ש"ח.

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 גבוהה יותר, ומכאן שאין יתרון כלכלי בדחיית הוצאות לשיקום המיסעה.

בשנת 1999 הושלמו ההכנות להפעלת מערכת ניהול מיסעות (מנ"מ) לכל מצאי הכבישים שבאחריות מע"צ (כ- 4500 ק"מ של כבישים). המערכת תאפשר אופטימיזציה של ההשקעה באחזקה ובשיקום הכבישים. בשנת 2000 החל יישום ממצאי המערכת, בשלבים, על כלל רשת הכבישים הבינעירונית.

הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן:

206 מליון ש"ח

אחזקת מבנה דרך

טיפול שוטף בכל הכבישים הבינעירוניים לרבות תיקוני בורות, תיקוני שוליים הדברת עשבי בר, גינון מחלפים, אחזקת תאורה, תמרורים, אחזקת סימוני צבע ואביזרי דרך.

85 מליון ש"ח

פרוייקטים בטיחותיים

עבודות להגדלת הבטיחות בדרכים בינעירוניות. 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.

רבוד ושיקום

148 מיליון ש"ח

עבודות רבוד ושיקום מהוות 32% מסך תקציב האחזקה, והן כוללות שיפוץ קטעי דרך בשיטות שונות בהתאם לבדיקות מצב המסעה.

שיקום - כאשר כביש מגיע למצב של הרס אספלט והרס המבנה מבוצע תיקון והחלפה של שכבה בעובי של כ- 30-40 ס"מ. שיקום כבישים כולל גם טיפול בקטעים שנהרסו וביצוע מבנה כביש חדש.

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