



הצעת תקציב

לשנות הכספים 2013-2014

ודברי הסבר

מוגשים לכנסת התשע עשרה

משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות

והבטיחות בדרכים

והסעיפים הצמודים לו

חוברת

כד

ירושלים - תמוז התשע"ג – יוני 2013



הצעת תקציב

לשנות הכספים 2013-2014

ודברי הסבר

- א. תקציב רגיל
משרד התחבורה, התשתיות
הלאומיות והבטיחות בדרכים
- ב. תקציב פיתוח
תחבורה
- ג. מפעלים עסקיים
הכנסות והוצאות של נמל חדרה

חוברת
כד

משרד התחבורה

חוברת כ"ד

העמוד	התוכן
	הצעת תקציב משרד התחבורה לשנים 2011-2012
2	סעיף 40 - הצעת תקציב רגיל משרד התחבורה
8	סעיף 79 - הצעת תקציב פיתוח - משרד התחבורה
16	סעיף 95 - הצעת תקציב נמל חדרה
	דברי הסבר
27	פרק א' - תיאור ההתפתחויות בענף
41	פרק ב' - תיאור המשרד
46	פרק ג' - דגשים מרכזיים בהצעת התקציב
48	פרק ד' - עיקרי השינויים בהצעת התקציב
50	פרק ה' - ניתוח הצעת התקציב
52	פרק ו' - הסבר מפורט של התקציב

משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים

פרק א' - תיאור ההתפתחויות בענף

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

פיתוח תשתיות תחבורה

פיתוח תשתיות התחבורה היבשתית הינו תחום הנמצא בשליטה ובהובלה כמעט בלעדית של הממשלה. בהתאם לאופיו הפרויקטלי, מחייב התחום עבודה על פי תוכניות רב-שנתיות, תוך הקפדה על בקרה והתנהלות על פי סדרי עדיפויות מוגדרים. להשקעה בתשתית נודעת השפעה על שיעור הצמיחה ארוכת הטווח של המשק, ולפיכך הגברת היקף ההשקעות בתשתית הינה אמצעי מרכזי של המדיניות הכלכלית. השקעות בתשתית נועדו ליצור תשתית מודרנית ויעילה, ועל ידי כך לסייע בהסרת חסמים המקשים על ההתפתחות המשקית ולאפשר צמיחה של המגזר העסקי. בנוסף, נועדה ההשקעה בפיתוח התחבורה להביא לתשתית בטוחה יותר לנהגים ולהגברת הנגישות של האוכלוסיה כולה למרכזים המטרופוליניים, במטרה להגדיל את הזדמנויות התעסוקה, הצריכה והפנאי ולהפחית את הגודש בדרכים.

בדיקות כדאיות כלכלית לפרויקטי תחבורה

על מנת ליצור סדר עדיפויות נכון ותכנון יעיל של קידום פרויקטים להשקעה בתשתיות התחבורה השונות, נדרשת מערכת אחידה של מדדים ושיטות להערכת התועלות והעלויות הכלכליות-חברתיות של פרויקטי התחבורה. תרומתם של הפרויקטים באה לידי ביטוי באופנים רבים ביניהם: שיפור בזמני הנסיעה, שיפור בנגישות, צמצום עלויות התפעול של כלי הרכב, הגברת הבטיחות בדרכים וצמצום הפגיעה באיכות הסביבה. נוהל פר"ת (פרויקטי תחבורה) הינו נוהל לבדיקת כדאיותם הכלכלית למשק של פרויקטי תחבורה והוא מרכז את כלל ההנחיות לעריכת בדיקות כדאיות כלכליות. עריכת בדיקת הכדאיות הכלכלית מהווה תנאי הכרחי לביצוע הפרויקטים. צוות כותבי הנוהל כולל אנשי אקדמיה, חברות ויועצים בתחומי תחבורה והוא נערך בשותפות של משרד התחבורה ומשרד האוצר. כיום מבוצעות מספר רב של עבודות לעדכון ושיפור הנוהל בתחומים הבאים: סביבה, ערכי קרקע, פיתוח אורבני, אזורי וכלכלי, עדכון עלויות תפעול כלי רכב ועוד. בסוף שנת 2012 נחתמה גרסה חדשה, מלאה ומעודכנת של הנוהל.

מערכות הסעת המונים

במסגרת הפתרונות לבעיות הגודש, זיהום האוויר ותאונות הדרכים בכניסות לערים ובמרכזי הערים הגדולות, מקודמות מערכות הסעת המונים במטרופולין תל-אביב, ירושלים, חיפה ובאר שבע כמפורט להלן: במהלך 2011 החל לפעול בירושלים קו הרכבת הקלה (רק"ל) הראשון בארץ. אורך הקו כ- 14 ק"מ ולאורכו פרוסות 23 תחנות. עלות הפרויקט הסתכמה ל- 4.2 מיליארד ש"ח, הקמתו נמשכה כ-10 שנים וכיום נוסעים בקו כ- 100 אלף נוסעים בממוצע ביום. בשנים 2013-2014 יימשך קידום תכנית החומש לתחבורה ציבורית

בירושלים במסגרתה יוארך קו הרק"ל הראשון להדסה ונווה יעקב ויוספו שלוחות להר הצופים וגבעת רם. עד כה, בוצעו לאורך תוואי ההארכות והשלוחות עבודות קידום זמינות, ולקראת סוף שנת 2013 צפויות להתחיל עבודות להעתקת תשתיות. במקביל, יקודם תכנון לשני קווי רק"ל נוספים בירושלים, הקו הירוק והקו הכחול, ואף יקודם תכנון ראשוני לרשת הסעת המונים כוללת בירושלים.

במטרופולין חיפה מתקיימות עבודות להקמת מערכת ה-BRT (Bus Rapid Transit) הראשונה בישראל. המערכת מבוססת על 3 קווים הפרוסים על כ- 44 קילומטר אשר מחברים את קריית אתא, קריית חיים וקריית-ים עם העיר חיפה. עלות הקמת התשתית עומדת על סך של כ- 1,590 מיליוני ש"ח. בשנת 2010 נבחרה חברת דן בצפון במסגרת הליך מכרזי להפעיל את קווי המטרונית למשך 12 שנים. תחילת פעילות המטרונית צפויה בחודש אוגוסט 2013. כמו כן נמשך תכנון של רק"ל (רכבת קלה) בין נצרת לחיפה דרך יישובי הסביבה.

במטרופולין תל אביב, מערכת הסעת המונים המרכזית המקודמת בשנים האחרונות הינה קו הרכבת הקלה – הקו האדום. עד דצמבר 2010 הפרויקט קודם בשיטת B.O.T (Build Operate Transfer), וב-2007 אף נבחר זכיין להקמה והפעלה. בדצמבר 2010, לאחר שכשלו ניסיונות הזכיין לגייס מימון לפרויקט, התקבלה החלטת ממשלה בדבר ביצוע תקציבי של הקו האדום על ידי חברת נת"ע. הקו המתוכנן הינו באורך כולל של 22 ק"מ, מתוכם כ- 10 ק"מ מתחת לפני הקרקע, ומחבר בין פתח תקווה לבת ים דרך מרכז תל אביב, ועלותו נאמדת בכ- 14.3 מיליארד ש"ח. מאז החלטת הממשלה החל ביצוע עבודות מקדימות, פורסמו מספר מכרזי מיון מוקדם לביצוע עבודות ההקמה, וכן מכרז לרכש ציוד נייד. בשנים 2013-2014 חברת נת"ע צפויה להשלים את התארגנותה לביצוע הפרויקט, ובפרט להשלים שינוי ארגוני אשר יתאים את מבנה החברה לתמיכה בביצוע הפרויקט המורכב. בנוסף, צפוי להיבחר זוכה במכרז לרכש ציוד נייד וצפויים להתפרסם מכרזים לביצוע עבודות הקמה. בנוסף, באזור השרון תחל נת"ע בהקמת מערכת BRT שעתידה לחבר את כפר סבא, רעננה והרצליה ומערכת BRT נוספת שתפעל בנתניה. באזור השפלה, יימשך התכנון של מערכת הסעת המונים ממרחב רחובות לתל אביב.

כחלק מהמאמץ להתמודד עם גודש התנועה בכבישים, חוקק חוק נתיבים מהירים, ובעקבותיו הוקם ונפתח ב-2011 נתיב חדש חד כיווני בכביש 1, באמצעות יזם פרטי, מאזור מחלף נתב"ג ועד לאזור מחלף קיבוץ גלויות בתל אביב. הנתיב המהיר נועד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים רבי תפוסה ללא תשלום אגרה, תוך מכירת עודף הקיבולת לשאר כלי הרכב. הפרויקט כולל גם הקמתו והפעלתו של חניון רב קיבולת באזור מחלף שפירים ללא תשלום וכן הפעלת מערך הסעות (שאטלים) למרכזי העסקים בתל אביב ללא תשלום, זאת במטרה לעודד מעבר של הנוסעים ברכב פרטי לתחבורה ציבורית, תוך הקפדה על רמת שירות גבוהה. במטרופולין באר שבע יחל ביצוע עבודות מת"צ רגר בשנת 2013 ויקודם תכנון BRT באר שבע.

רכבת ישראל

חברת רכבת ישראל הינה חברה ממשלתית בבעלות מלאה, אשר הוקמה בשנת 2003. עד לשנה זו פעילות הרכבת נוהלה ברשות הנמלים והרכבות. בשנת 2012 העסיקה החברה כ- 2,485 עובדים, לרבות עובדי הפיתוח. חברת הרכבת עוסקת בהקמה, תחזוקה ותפעול של תשתיות מסילתיות לרכבת כבדה, הן רכבות המשא והן רכבות הנוסעים. אורך המסילות הינו 1,138 ק"מ ולאורכן מצויות 54 תחנות נוסעים.

מספר הנוסעים ברכבת הגיע בשנת 2012 לכ- 40.5 מיליון נוסעים, גידול של כ- 13% לעומת שנת 2011. כמות הנוסעים הצפויה הינה כ- 41.3 מיליון נוסעים בשנת 2013 וכ- 42.1 מיליון נוסעים בשנת 2014. כמות המטענים שהועברה ברכבת בשנת 2012 הייתה 6.2 מיליון טון, ירידה של כ- 0.5% ביחס לשנת 2011. בשנת 2013 הרכבת צפויה לשנע כ- 7 מיליון טון מטענים. המטענים העיקריים שמובילה הרכבת הם מחצבים ומכולות.

בשנים 2011-2012 השלימה הרכבת רכישת 150 קרונות ו- 14 קטרים, ובשנים 2013-2014 תושלם רכישתם של 72 קרונות ו- 24 קטרים נוספים. נכון לסוף שנת 2012, לרכבת ישראל 60 קטרים, 443 קרונות נוסעים, 46 מערכי קרונועים (בכל מערך 3 קרונות), המכילים כ- 55 אלף מושבים. בנוסף, לרכבת ישראל 692 קרונות משא בבעלותה ו-630 קרונות משא שהינם בבעלות חברות פרטיות. בשנים 2013-2014 תושלם רכישתם של כ- 160 קרונות משא ו- 12 קטרים נוספים.

בדצמבר 2012 חתמה הרכבת על הסכם קיבוצי עם עובדי החברה, במסגרתו הוסכם כי החברה תקים חברת בת שתעסוק בפעילות המטענים וחברת בת לפיתוח עסקי ונדל"ן אשר צפויות להתחיל את פעילותן במהלך השנים 2013-2014. ההסכם אף כולל הסכמה, כי החברה תבצע את אחזקת מערכי הקרונועים שברשותה וכן אחזקת 30% מהציוד הנייד החשמלי שיירכש, באמצעות קבלן אחזקה.

הפעלת רכבת ישראל

כיום, התמיכה הממשלתית בהפעלת הרכבות מורכבת מסובסידיה שוטפת ומסובסידיה ייעודית למימון הנחות ייעודיות לנוסעים בתחבורה ציבורית. במהלך שנת 2013 צפוי להיחתם בין המדינה לחברת הרכבת הסכם הפעלה ופיתוח חדש, שבמסגרתו תיטול הממשלה את מירב סיכוני הביקוש, בעוד שהרכבת תמשיך לשאת בסיכוני התפעול. במסגרת ההסכם תסוכם עלות הפעלה נורמטיבית למחוללי העלויות בהפעלת הרכבת, כאשר הממשלה תקבע את רמת השירות הרצויה ובכך גם את העלות הנורמטיבית הכוללת המוכרת לרכבת. הסובסידיה אשר תשולם לרכבת תחושב כהפרש שבין עלות ההפעלה הנורמטיבית הכוללת לבין הפדיון בפועל.

בנוסף, לראשונה במסגרת ההסכם ייכללו מנגנוני בקרה מתקדמים על רמת השירות לנוסעים ורמת האחזקה של הציוד הנייד, כמקובל במדינות המפותחות בעולם, במטרה להעלות את רמת השירות ולעודד שימוש בתחבורה הציבורית.

תנועת נוסעים ברכבת ישראל לפי קווים מרכזיים 2011-2012

קו (שני הכיוונים)	מספר נוסעים ב- 2012 (אלפים)	מספר נוסעים ב- 2011 (אלפים)	% השינוי במספר הנוסעים, לעומת שנת 2011
אשקלון - ת"א	6,821	6,669	2.28%
ת"א - נתניה	3,647	3,421	6.61%
חיפה - נהריה	2,906	2,893	0.45%
ת"א - ירושלים	752	495	51.92%
ראה"ע ת"א	2,477	2,393	3.49%
ראשונים - ת"א	275	392	-29.94%
מודיעין - ת"א	2,034	2,076	-2.03%
דימונה-באר שבע	2	1	116.77%
אשקלון- חיפה/נהריה	1,683	1,625	3.58%
ת"א - חיפה	7,463	7,129	4.69%
ת"א - נהריה	3,312	3,495	-5.22%
ירושלים - חיפה/נהריה	153	104	47.47%
ירושלים - אשקלון	33	21	56.89%
ראה"ע אשדוד	200	185	8.02%
ראה"ע חיפה/נהריה	416	391	6.38%
ב"ש	3,122	2,194	42.32%
ראשונים ליתרת היעדים	282	320	-12.10%
מודיעין - יתרת היעדים	1,725	1,612	7.03%
דימונה-יתרת היעדים	20	11	82.59%
יבנה מערב	3,190	563	467.03%
סה"כ נסיעות	40,511	35,988	12.57%

מקור: חברת רכבת ישראל בע"מ

תנועות המטענים ברכבת – 2011-2012 (אלפי טונות)

קבוצת מטען	2012	2011	% השינוי
מחצבים	2,890	2,974	-3%
מכולות	2,358	2,464	-4%
גרעינים	561	517	9%
חול ואשפה	390	275	42%
סה"כ	6,198	6,229	-0.5%

מקור: חברת רכבת ישראל בע"מ

תקציב פיתוח רכבות כבדות

לאור חריגות בתקציב ובלוחות הזמנים בתכנית הפיתוח הראשונה של רכבת ישראל, באוגוסט 2008 נחתם הסכם פיתוח מפורט, על פיו תקציב הפיתוח יעמוד על כ- 29.5 מיליארד ש"ח. הסכם הפיתוח מסדיר את אופן ההתחשבות בין המדינה לחברה בקשר לתוכנית הפיתוח וקובע אבני דרך למעקב ולבקרה אחר התקדמות הפרויקטים ועלותם התקציבית. עיקר הלקחים שהופקו מההליך נוגעים לתקצוב לפי אבני דרך, שימוש בחברת בקרה חיצונית, סיום ההליכים הסטטוטוריים לפני פרסום מכרזי ביצוע ויעול מערך ניהול הפרויקטים ברכבת. עד לסוף שנת 2012 הוצאו כ- 21.4 מיליארד ש"ח במסגרת התוכנית, והיתרה תבוצע בשנים 2013-2020 במסגרת הסכם חדש ותכנית פיתוח חדשה עליה יסוכם במהלך שנת 2013.

בשנים הבאות יימשכו העבודות במספר פרויקטים, וביניהם: הקו המהיר לירושלים, פרויקט החשמול, קו

אשקלון באר שבע, קו משה דיין-פלשת, קו מוצקין-נהריה, מתחם התחזוקה בבאר שבע, ורכש ציוד נייד. בנוסף, בשנת 2013 תקודם זמינותה של מסילת החוף ולקראת סוף 2014 צפויות להתחיל עבודות הביצוע. פרט לפרויקטים אלו, תחל הרכבת בקידום פרויקטים נוספים עליהם יסוכם בתוכנית. הפרויקט המרכזי בו תעסוק החברה בשנים אלו הינו פרויקט חשמול התשתיות המסילתיות והציוד הנייד, אשר צפוי להביא לשיפור ברמת השירות לנוסעים (הגברת תדירות הרכבות, הגברת מהירות הנסיעה, רעש מופחת, זיהום אוויר מופחת ועוד) ואף ליעול תחזוקת הציוד הנייד. במהלך 2012 פורסם מכרז מיון מוקדם להקמת התשתיות החשמליות המסילתיות, ובמהלך 2013-2014 צפוי להתפרסם המכרז העיקרי ולהיבחר זוכה.

בנוסף לפרויקטים המקודמים על ידי רכבת ישראל, ישנם מספר פרויקטים נוספים בשלבי תכנון וביצוע אשר החלו במסגרת החלטת ממשלה "נתיבי ישראל" משנת 2010, וביניהם תכנון המסילה המזרחית וביצוע מסילות עכו-כרמיאל ומסילת העמק. לראשונה החליטה הממשלה למקד את פעילות חברת רכבת ישראל בהפעלת הרכבות, ולהעביר פרויקטים חדשים, ככל הניתן, לגופי ביצוע תשתיות אחרים, ובראשם חברת "נתיבי ישראל".

צעדים נוספים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית

במקביל לתכנון והקמת מערכות להסעת המונים, בשנים האחרונות הממשלה נוקטת במספר צעדים נוספים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, וביניהם אכיפת נסיעת כלי רכב בנתיבי תחבורה ציבורית ועידוד השימוש בתחבורה ציבורית בקרב עובדים.

בנוסף, בהמשך להחלטת הממשלה מספר 2227 מה- 12.08.2007 הוחל ביישום מבנה תעריפים חדש בתחבורה הציבורית. במסגרת זו בוצע שינוי במבנה התעריפים במטרופולין חיפה, במטרופולין ירושלים ובמטרופולין תל אביב. מטרת הרפורמה בתעריפים הינה יצירת מבנה תעריפים אחיד, פשוט ובהיר המאפשר מעבר נוח בין אמצעי תחבורה ציבורית שונים ומעודד את המשתמשים הקבועים בתחבורה הציבורית. במהלך השנים 2013-2014 תקודם תכנית להשלמת מבנה התעריפים הרצוי.

כבישים

כבישי הארץ הינם מוצרים ציבוריים ברובם, אשר היוזמה לתכנונם ולביצועם הינה ממשלתית או מקומית. על הכבישים המקומיים אחראיות הרשויות המקומיות, על רוב הכבישים הבין-עירוניים אחראית חברת נתיבי ישראל, בעוד חברת כביש חוצה ישראל מטפלת בכבישים מיוחדים כגון כביש חוצה ישראל, מנהרות הכרמל והנתיב המהיר לתל אביב. נכון לשנת 2011, בישראל סלולים 18,566 קילומטרים של כביש, מתוכם 6,569 הינם כבישים עירוניים, ו-10,374 הינם כבישים בין-עירוניים, והיתר כבישים אחרים. במהלך העשור 2000-2010 הוארכה רשת הכבישים בישראל בשיעור של כ-13 אחוזים, ושטחה גדל בכ-28 אחוזים. שווי הנכסים של רשת הכבישים הבין-עירוניים אשר מהווה אחת ההשקעות עתירות ההון הגדולות במדינה מוערך בכ-70 מיליארד שקלים.

כבישים עירוניים

הרשות המקומית היא האחראית לפיתוח, לסלילה ולאחזקה של כבישים, מדרכות, תמרורים ומתקני תחבורה אחרים הנמצאים בתחום שיפוטה. תקציבי הפיתוח של משרד התחבורה בתחום זה מיועדים להשתתפות המשרד בתכניות הרשויות המקומיות לביצוע פרויקטי תחבורה שונים. אחוז ההשתתפות של משרד התחבורה

במימון פרויקטים ברשויות המקומיות נע בין 70% ל-100% כאשר המצב הסוציו-אקונומי של הרשות הוא המרכיב הדומיננטי בקביעת אחוז ההשתתפות. המשרד משתתף במימון פרויקטים כמפורט להלן:

1. **השתתפות בפיתוח עורקי תחבורה עירוניים להקלת עומסי תנועה:** מימון הקמתם של פרויקטי תחבורה הכוללים סלילת עורקי תחבורה חדשים או שיפור עורקי תחבורה קיימים והרחבתם. פרויקטים אלו הינם בעלי תשואה כלכלית למשק, בהתאם לבדיקת הכדאיות הכלכלית הנערכת על ידי משרד התחבורה.
2. **הגברת הבטיחות בדרכים:** מימון הקמתם של פרויקטים המוגדרים כתשתית בטיחות וטיפול בנקודות תורפה בטיחותיות. במסגרת זו מבוצעים פרויקטים בקטע דרך או בצומת בו אירעו מספר תאונות דרכים ומשופרות התשתיות בקרבת מוסדות חינוך.
3. **שיפור תשתיות הכבישים ביישובי המיעוטים:** לאור מצבן הירוד של תשתיות הכבישים ביישובי המיעוטים, מתקצב משרד התחבורה פרויקטים לשיקום ושדרוג תשתיות אלו, במימון מלא של המדינה.

כבישים בין-עירוניים

חברת נתיבי ישראל, אשר אחראית על פיתוח הכבישים הבין-עירוניים באמצעות השקעה ממשלתית פועלת מתוקף תוכנית רב שנתית לשנים 2011-2016. פעילותה של החברה בתחום הכבישים הבין-עירוניים מבוססת על מספר עקרונות מרכזיים, ביניהם:

1. הקטנת הצפיפות על ידי פיתוח רשת הדרכים, הגברת הניצול של תוואי הדרכים הקיימות ושיפור רמת השירות בדרכים.
 2. תחזוקה ושמירה על רמת שירות נאותה ברשת הכבישים.
 3. טיפול בנגע תאונות הדרכים והגברת הבטיחות בכבישים.
- במקביל להשקעה הממשלתית בכבישים, פורסמו בשנים האחרונות מכרזים להקמת פרויקטי תחבורה בשיתוף הסקטור הפרטי, כגון סלילת קטעים של כביש חוצה ישראל והקמת הנתיב המהיר בכביש 1. כיום, משתרע כביש חוצה ישראל לאורך כ- 140 ק"מ, ממחלף מאחז בדרום ועד למחלף עין תות בצפון. עבור הנסיעה משורק ועד למאחז לא נגבת אגרה שכן הם הוקמו מתקציב המדינה, ואילו הנסיעה ממחלף עירון ועד למחלף עין תות חייבת באגרה. בימים אלו מבוצעות עבודות להארכת הכביש לכיוון דרום עד מחלף שוקת מתקציב המדינה, ובמקביל מתקיים הליך מכרזי להארכת הכביש לכיוון צפון עד מחלף סומך בשיתוף עם המגזר הפרטי. לפירוט בנושא הנתיב המהיר בכביש 1, ראה סעיף הסעת המונים.

כלי רכב

מספר כלי הרכב המנועיים בישראל הגיע בסוף 2011 לכ-2.68 מיליון, מתוכם כ-2.16 מיליון רכבים פרטיים וכ-348 אלף משאיות. גילם הממוצע של כלי הרכב המנועיים בסוף שנת 2011, בדומה לשנת 2010, עמד על 6.9 שנים. רמת המינוע בישראל עדיין נמוכה יחסית לרמת המינוע במדינות מפותחות אחרות ועומדת על 342 כלי רכב ל-1000 תושבים, מזה 276 כלי רכב רגילים להסעת נוסעים (כולל כלי רכב פרטיים, מוניות ואוטובוס זעיר) והיתר בעיקרו משאיות ורכב דו-גלגלי.

הגידול השנתי ברמת המינוע בארץ ואיתו הגידול בביקוש לנסיעות יוצר עומס גובר והולך על רשת הדרכים, בפרט על הרשת המטרופולינית. בשנת 2011 חל גידול של כ-4.3% במצבת כלי הרכב (רכב פרטי, משאיות, אוטובוסים, אופנועים וכו') ביחס לשנת 2010, כאשר במהלך שנת 2011 נוספו למצבת כלי הרכב לשימוש

נוסעים כ-250 אלף כלי רכב חדשים. כ-46% מכלי הרכב החדשים שעלו על הכביש היו בבעלות פרטית וכ-54% בבעלות אחרת; חברות ליסינג (35%), חברות עסקיות (14%) וחברות השכרה או תיור (5%). גידול זה מעיד על המשך המגמה הרב שנתית של גידול במספר כלי הרכב. במטרה להגביר את התחרותיות בענף הרכב הוקמה בשנת 2011 ועדה ציבורית אשר התבקשה לבחון את מכלול הקשרים המתקיימים בין גורמים הפועלים בענף הרכב והשפעתם על תחומי הענף – יבוא רכב, ענף הליסינג, שרות תחזוקה ומוסכים, חלקי חילוף, הסדרים עם חברות הביטוח, מחירוני הרכב בישראל וכיוצ"ב. הוועדה פעלה לאיתור כשלי שוק, עיוותים וחסמי כניסה, והגישה המלצותיה בדבר הצעדים הנדרשים לעידוד התחרות בענף. המלצות הוועדה הציבורית אומצו על ידי שר התחבורה אשר מינה ועדה בינמשרדית ליישום ההמלצות. בהחלטת ממשלה מספר 79 מיום ה-28.04.2013 הוחלט על סל צעדים בתחום ענף הרכב אשר נועדו להגביר את התחרותיות בענף. סל הצעדים כולל בין היתר הסרת חסמים בנושא יבוא רכב לרבות יבוא מקביל ויבוא אישי, הסרת רגולציה וייעול של תהליכים בייבוא חלקי חילוף, הקמת מאגר מידע בנוגע למחירי חלפים וחיזוק ושיפור מערך הפיקוח על המוסכים ומכוני הרישוי. בעקבות החלטת הממשלה, הופץ ב-30.4.2013 תזכיר חוק רישוי שירותים לרכב התשע"א-2011. בכוונת הממשלה להגיש את הצעת החוק לאישור הכנסת כבר בחציון הראשון של שנת 2013.

ענף האוטובוסים

ענף התחבורה הציבורית הינו תחום מפקח ומנוהל על ידי הממשלה. קווי השירות באוטובוסים ומאפייניהם מוגדרים ברשיונות שניתנים על ידי משרד התחבורה והתעריפים נקבעים בצו החתום על ידי שרי התחבורה והאוצר. להלן מספר נתונים הנוגעים לגודלו של ענף התחבורה הציבורית בישראל:

1. עלות ההפעלה הכוללת של שירותי התחבורה הציבורית באוטובוסים נאמדה בשנת 2011 על סך של כ-5.7 מיליארד ש"ח, מתוכה עלות ההפעלה של אגד ודן נאמדה בסך של כ-4 מיליארד ש"ח.
2. עלות ההפעלה מומנה באופן הבא: הפדיון מנוסעים (ללא סובסידיה ייעודית) עמד בשנת 2011 על כ-2.5 מיליארד ש"ח, ההכנסות מהסדרים גלובליים עם מערכת הביטחון עמדו על כ-454 מיליוני ש"ח וההכנסות מסובסידיה ייעודית עמדו על כ-860 מיליוני ש"ח. בנוסף, הועברה למפעילים סובסידיה להפעלה בהיקף של כ-1,926 מיליוני ש"ח, מתוכה סובסידיה שוטפת בהיקף של כ-1,600 מיליוני ש"ח וסובסידיה להצטיידות בהיקף של כ-320 מיליוני ש"ח.
3. מספר נסיעות הנוסעים בתשלום בתחבורה הציבורית באוטובוסים נאמד בשנת 2011 בכ-601 מיליון, עלייה של כ-1% לעומת שנת 2010. במחצית הראשונה של שנת 2012 נאמד מספר נסיעות הנוסעים בתשלום בכ-310 מיליון, המהווים גידול של כ-3.2%.

התחבורה הציבורית באוטובוסים הינה מערכת מוסדרת המופעלת באמצעות רישיונות שנתיים הניתנים על פי חוק. במסגרת רישיונות הקווים נקבעים מסלולי הקווים, תחנות ולוחות הזמנים. מפעילי התחבורה הציבורית הוותיקים (ובראשם "אגד" ו"דן") פועלים במסגרת הסכמים ארוכי טווח עם הממשלה, קרי הסכמי תחרות והסכמי סובסידיה כפי שיפורט להלן. יתר מפעילי התחבורה הציבורית מפעילים קווי שירות במסגרת הסכמי זיכיון עם המדינה לאחר שזכו במכרז להפעלת קווי שירות אלו. מכרזים אלו מפורסמים על ידי וועדת מכרזים משותפת למשרד התחבורה ומשרד האוצר ובמהלכם מתמודדים המפעילים על גובה עלות הפעלת אשכול קווי השירות.

כיום, שירותי התחבורה הציבורית הסדירה באוטובוסים בישראל מסופקים בעיקר על ידי קואופרטיב אגד וחברת דן, שחלקם בשוק עומד יחד על כ- 55% (לעומת כ- 95% טרם יישום תכנית התחרות בתחבורה הציבורית). יתר על כן, היות ותחומי הפעילות של המפעילים אינם חופפים, פועל כל אחד מהמפעילים כמונופול בתחומו, ללא תחרות מצד מפעילי התחבורה הציבורית האחרים, להוציא כמובן אמצעי התחבורה האחרים, כגון: הרכב הפרטי, המוניות והרכבת. כלומר, התחרות בתוך ענף התחבורה הציבורית באוטובוסים הינה על הפעלת הקו, להבדיל מתחרות בין כמה מפעילים על המסיעים בו-זמנית בקו מסוים.

במסגרת השינויים המבניים להשגת יעדי מדיניות הממשלה בתחום התחבורה היבשתית, החליטה הממשלה בשנת 1997 על פתיחת ענף התחבורה הציבורית לתחרות. במסגרת יישום תכנית התחרות שגיבשו משרדי האוצר והתחבורה נחתמו הסכמים עם אגד ודן המסדירים, בין היתר, תשלום למפעילים המותנה בהיקף פתיחת הענף לתחרות ובפרישת חברים. בשנים 2002-2012 הועברה במסגרת הליך תחרותי פעילות בהיקף של כ- 28% מהיקף הקווים שהופעלו על ידי חברות אגד דן למפעילי תחבורה ציבורית חדשים שלא היו קיימים טרום תכנית התחרות. פתיחת הענף לתחרות הציבה רף יעילות חדש בענף, שעיקרו עלויות הפעלה נמוכות בכ- 26% בממוצע בהשוואה לאגד ולדן. בנוסף, התחרות הביאה להפחתת מחירים של עד 45%, שיפור ברמת השירות, הגדלת התדירות של הקווים ושיפור ברמת האוטובוסים.

כחלק משלב ב' בתוכנית להנהגת התחרות בתחבורה הציבורית נחתמו הסכמי התחרות עם אגד ודן בהם סוכם כי יועברו עוד כ- 17% מפעילותה של אגד ו- 11% מפעילותה של דן למפעילים אחרים במהלך השנים הקרובות. הסכמים אלו צפויים להביא לשינוי חלוקת הפעילות בענף בין המפעילים השונים ולהתייעלות נוספת בהיקפי עלויות שירות התחבורה הציבורית בטווח הבינוני. עם השלמת הוצאת קווי שירות בהתאם להסכמי התחרות, שיעור פעילות אגד ודן משוק התחבורה הציבורית יהווה כ- 45%. כמו כן, כצעד משלים לתכנית התחרות, בשנת 2013 תקודם הצעת החוק לשינוי חברתי-כלכלי (תיקוני חקיקה) (הגברת התחרות), התשע"ב-2012 שמטרתה לעגן בחקיקה את חובת הרישוי בקווי שירות באוטובוסים ולקבוע את ההליך התחרותי כתנאי למתן רישיונות להפעלת קווי שירות ואשכולות קווי שירות באוטובוסים.

בנוסף, ההסכמים טומנים בחובם כמה חידושים, אשר להם משמעות רבה הן לגבי רמת השירות לאזרח והן לגבי אופן ניהול ענף התחבורה הציבורית. במסגרת ההסכמים הוכללו אגד ודן לראשונה במסגרת הפיקוח על רמת השירות הניתנת לנוסע, הנמדדת על ידי משרד התחבורה בפרמטרים שונים, כגון דיוק וביצוע כלל הנסיעות. בנוסף, נכללו בהסכם הנחיות למתן מידע לציבור, כללים לעניין רמת הצפיפות, נהלי תגבור אוטובוסים בשעות לחץ ואף נהלי אחזקה. על מנת לאפשר את הפיקוח והבקרה, חולקו קווי אגד ודן לראשונה לאשכולות קווי שירות, מהלך שישלים את ההסדרה של מבנה הענף במסגרות של אשכולות ויאפשר ניהול יעיל יותר של הענף.

במסגרת שלב ב' של תכנית התחרות פורסם באפריל 2010 מכרז מיון מקדים שבמסגרתו נבחרו 9 חברות אשר יורשו להשתתף במכרזים להפעלת אשכולות קווי שירות באוטובוסים עד שנת 2015. מכרזים אלה יכללו קווי שירות המופעלים כיום על ידי מפעילי תחבורה ציבורית שזכו במכרזי הפעלה בשלב הראשון של תכנית התחרות וקווים נוספים שסוכם כי יועברו מאגד ודן למפעילים אחרים במסגרת הסכמי התחרות. במקביל, נעשו בשנים האחרונות מספר צעדים שנועדו ליצור שילוביות בין המפעילים השונים ובין אמצעי תחבורה שונים:

1. תהליך ההטמעה של כרטיסי תשלום חכמים בתחבורה הציבורית הושלם אצל כלל מפעילי התחבורה הציבורית, וזאת לאחר שהופצו למעלה מ- 2 מיליון כרטיסים חכמים ברחבי הארץ. כמהלך משלים, במהלך השנים 2013-2014 תקודם הקמת מרכז מידע ושירות לכרטיסים חכמים. בנוסף, במהלך שנת 2013 תקודם הצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 100), התשע"א-2010 אשר תסדיר את הפעלת מערכות הכרטוס החכם והשימוש בכרטיסי הרב-קו.
2. מרכז מידע ארצי חדש לתחבורה ציבורית צפוי להתחיל לפעול במהלך שנת 2014. מרכז זה ירכז את כלל המידע על נסיעות בקווי שירות באוטובוס וברכבת באמצעות אתר אינטרנט ומרכז שירות טלפוני, ויתן לנוסעים פתרונות נסיעה משולבי-מפעילים.
3. במהלך השנים 2013 ו-2014 תימשך פריסת שלטים אלקטרוניים למסירת מידע בזמן אמת בתחנות. נכון לסוף שנת 2012 מותקנים כ-1,000 שלטים אלקטרוניים בכ- 60 ערים ברחבי הארץ, ובמהלך שנת 2013 יותקנו כ- 650 שלטים נוספים. בנוסף, בשנת 2013 יחל תהליך החלפת כלל שלטי המידע הישנים התלויים בתחנות בשלטים חדשים, גדולים ומפורטים.
4. במהלך שנים 2013 ו-2014 מתוכננים שינויים במבנה התעריפים בתחבורה הציבורית. כיום, מבנה התעריפים מסובך להבנה, אינו מאפשר שילוביות מלאה בין אמצעי תחבורה וקיימים בו עיוותים רבים. במהלך השנים 2013-2014 תקודם תכנית לשינוי מבנה התעריפים בתחבורה הציבורית במטרופולינים ובשירות הבין-עירוני. התכנית תתייחס הן לתעריפי האוטובוסים והן לתעריפי הרכבת.

ענף המוניות

בישראל פועלות כיום כ- 20.5 אלף מוניות, מהן 19 אלף מוניות מיוחדות ועוד כ- 1,500 מוניות שירות. אגרת הרישיון להפעלת מונית עומדת על כ- 240 אלף ש"ח. בשנת 1990 עמד מספר המוניות על כ- 7,500 בלבד. בשל פתיחת שוק המוניות על ידי הממשלה, החל משנת 1994 חלה עלייה תלולה במספר המוניות, ובשנת 2005 הגיע מספרן ללמעלה מ- 21,000. משנת 2005 ועד היום לא חל שינוי משמעותי במספר המוניות, זאת משום שמרבית בעלי הרישיונות החדשים רכשו רישיונות אלה מבעלי רישיונות קיימים בשל ירידת מחיר השוק של רישיונות למונית מתחת למחיר האגרה. תעריפי הנסיעה במוניות מתעדכנים מעת לעת על פי שיעור ההתייקרות של סל התשומות.

תחבורה אווירית

רשות שדות התעופה

רשות שדות התעופה, שהוקמה בשנת 1977 על פי חוק, אחראית על תפעול, תכנון, פיתוח וביטחון שדות התעופה ומסופי הגבול היבשתיים. בהתאם לחוק, על הרשות לנהל ולתפעל כל אחד משדותיה בנפרד ככל שניתן כגוף כלכלי הנושא את עצמו. כיום מפעילה הרשות חמישה שדות תעופה: נתב"ג, אילת, מחניים (ראש פינה), הרצליה וחיפה, ואחראית על מתן השירותים האזרחיים בשדות התעופה דוב הוז ועובדה. בנוסף, אחראית הרשות גם על הבקרה האווירית לתעופה האזרחית. כמו כן מתפעלת הרשות 5 מסופי גבול יבשתיים: מסופי טאבה וניצנה בגבול מצרים ומסופי רבין, אלנבי ונהר הירדן בגבול ירדן.

נכון לשנת 2012, עברו כ-99% מהנוסעים הבינלאומיים בשדה התעופה בן גוריון, בעוד שהאחוז הנוסף עבר בנמל התעופה בעובדה. היקף תנועת הנוסעים הבינלאומיים בנתב"ג בשנת 2012 הסתכם לכ-12.4 מיליון נוסעים המהווה גידול של 1.6% בהשוואה לשנת 2011. להלן פירוט תנועת הנוסעים בשדות התעופה בישראל, ובמעברי הגבול.

תנועת הנוסעים בנתב"ג בשנים 2012 - 2001

שנה	כמות נוסעים (אלפים)	שיעור השינוי ביחס לשנה קודמת (באחוזים)
2001	7,879	- 15.3%
2002	6,853	- 13%
2003	6,787	- 1%
2004	7,665	13%
2005	8,504	11%
2006	8,815	3.7%
2007	10,104	14.6%
2008	11,080	9.6%
2009	10,500	- 5.2%
2010	11,500	10%
2011	12,200	6%
2012	12,400	1.6%
תחזית 2013	12,700	2.4%

מקור: דו"חות רשות שדות התעופה.

תנועת נוסעים בשדות תעופה פנים ארציים (אלפים)

תחזית 2013	2012	2011	
1,449	1,449	1,396	אילת
716	716	654	שדה דב
67	67	68	חיפה
734	734	753	נתב"ג
15	15	16	מחניים
4	4	3	הרצליה
2,984	2,984	2,889	סה"כ

מקור: רשות שדות התעופה.

תנועת נוסעים במסופי הגבול היבשתיים (אלפים)

תחזית 2013	2012	2011	
1,062	984	970	טאבה
1,900	1,732	1670	אלנבי
456	401	372	ערבה
458	429	424	נהר הירדן
3,876	3,546	3,435	סה"כ

מקור: רשות שדות התעופה.

על מנת לאפשר מימון השקעה בפרויקטי פיתוח, בטיחות וביטחון תעופתיים, רשאית רשות שדות התעופה לגבות אגרות נוסעים ואגרות תעופתיות. כחלק מתוכנית הפיתוח, ובהתאם להחלטת הממשלה משנת 2011, הוטל על רשות שדות התעופה לתכנן, להקים ולהפעיל את שדה התעופה על שם אילן ואסף רמון באזור תמנע. שדה זה נועד להחליף את שדה התעופה הנוכחי באילת, ולאפשר את העתקת הטיסות הבינלאומיות האזרחיות משדה התעופה בעובדה. עבודות ההקמה צפויות להתחיל בשנת 2013 ולהסתיים בשנת 2018. פרויקטי פיתוח משמעותיים נוספים של הרשות כוללים את שדרוג מערך המסלולים בנתב"ג, הקמת מגדל פיקוח חדש, הקמת מערכת בידוק טכנולוגי לכבודת הנוסעים והקמת המבנה האווירי של זרוע רביעית לטרמינל 3.

פירוט ההכנסות וההוצאות של רשות שדות התעופה לשנים 2011-2013 במחירים שוטפים

מיליוני ש"ח	שנת 2011	אחוז השינוי בשנת 2012 ביחס לשנת 2011	שנת 2012	אחוז השינוי בשנת 2013 ביחס לשנת 2012	צפי שנת 2013
הכנסות					
אגרות ושירותים למטוסים	368	3%	379	2.9%	390
אגרות ושירותים לנוסעים	932	7.6%	1,003	-1.5%	988
הכנסות מפעילות מסחרית	1,168	9.8%	1,282	-1.2%	1,267
סה"כ הכנסות	2,468	7.9%	2,664	-0.7%	2,645
הוצאות					
משכורות וסוציאליות	960	5.6%	1,014	8%	1,095
הפסד (רווח) אקטוארי	78	328.2%	334	-77%	75
תפעול ואחזקה	436	6.2%	463	17%	545
כלליות	98	2%	100		כלול בתפעול
תשלומים לממשלת ישראל	18	5.6%	19	-5%	18
פחת	376	-14.9%	320	5.4%	337
דמי חכירה	131	9.2%	143	1.4%	145
הוצאות אחרות	77	-97.4%	2	1400%	30
סה"כ הוצאות	2,174	10.2%	2,395	-6.2%	2,246
עודף (גרעון) תפעולי	294	-8.5%	269	48.5%	399
הכנסות (הוצאות) מימון נטו	-63	-296.8%	124	-97.3%	3
עודף (גרעון) מפעולות רגילות לשנה	231	70.1%	393	2.5%	403

מקור: הדו"חות הכספיים של רשות שדות התעופה לשנת 2011 ותקציב רשות שדות התעופה לשנת 2012.

עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה

ממשלת ישראל פועלת למימוש מדיניותה לעידוד התחרות בענף התעופה הבין-לאומית בישראל, מתוך מטרה להביא לידי פתיחת השמיים בישראל לפעילות תעופה חופשית.

כפועל יוצא של מדיניות הממשלה האמורה, ביצעה הממשלה בשנים האחרונות מספר צעדים, כמפורט:

1. בשנת 2006 תוקן חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963, באופן בו שר התחבורה, כבואו להפעיל את שיקוליו לעניין אישור רישיון, יהיה מחויב לפעול בהתאם למטרה של עידוד תחרות בת קיימא בענף, לטובת רווחת ציבור המשתמשים ולתועלת המשק.
2. בין השנים 2007-2010 עודכנו הסכמי תעופה בינלאומיים רבים, בהתאם למדיניות הליברליזציה בענף כך שיתאפשר מינויים של מובילים נקובים נוספים במדינות שונות. כך לדוגמא עודכנו ההסכמים עם בריטניה, בלגיה, צרפת, רוסיה, גרמניה, איטליה, אוקראינה, שווייץ, ברזיל, טורקיה, יוון, ספרד, וארה"ב.
3. בהתאם להחלטת ממשלה מספר 441 מיום ה-12.09.2006 בנושא עידוד התחרות בתחום התעופה האזרחית לישראל וממנה, לאחר תהליך ממושך שארך שלוש שנים וכלל שמונה סבבי משא ומתן, במרץ 2012 הושלם ניסוח הסכם "שמיים פתוחים", ולאחר מכן נחתם בראשי תיבות. מטרת ההסכם לאפשר טיסות ישירות בין יעדי טיסה בישראל ובאיחוד האירופי ללא מגבלות, והוא כולל מנגנון יישום מדוד והדרגתי הצפוי להסתיים בשנת 2017.
4. בהחלטת ממשלה מס' 59 מיום ה-21.04.2013, אישרה הממשלה את הסכם השמיים הפתוחים וייפתה את כוחם של שרי התחבורה והחוץ לאשרר באופן סופי את ההסכם. ליישום ההסכם ולתחרות העתידה להתפתח בעקבות צעד זה צפויות תועלות משמעותיות למשק הישראלי ביניהן הוזלת מחירי כרטיסי הטיסה, פתיחת יעדים חדשים, הגדלת היקפי טיסה, הגברת תדירויות, שיפור השירות לצרכן ועידוד התעסוקה והתוצר.

תחבורה ימית

היקף תנועת המטענים בישראל (במונחי משקל) גדל משנת 2001, בה עמד על 32 מיליון טון, בכ-45% לכדי 46.5 מיליון טון בשנת 2012. במהלך שנים אלו חלה עליה של כ-88% בתנועת המכולות (במונחי TEU¹), עד להיקף של 2.6 מיליון TEU בשנת 2012, עליה ממוצעת של 5.8% לשנה, וזאת בין היתר בשל המשך מגמת ההמכלה בסחר הימי.

יבוא ויצוא מטענים בנמלי הים (אלפי טונות)

סה"כ		יצוא		יבוא		הנמל
2012	2011	2012	2011	2012	2011	
19,504	18,639	7,210	7,031	12,294	11,608	אשדוד
23,980	22,571	10,704	10,239	13,276	12,332	חיפה
1,562	2,280	1,456	2,119	106	161	אילת
1,302	1,026	32	25	1,270	1,001	מספנות ישראל
46,348	44,516	19,402	19,414	26,946	25,102	סה"כ

מקור: רשות הספנות והנמלים

¹ Twenty Foot Equivalent Unit - TEU

היקף תנועת המטענים בכלל הנמלים עלה משנת 2011 לשנת 2012 בכ-4%. למעט נמל אילת, התנועה גדלה בכל הנמלים ובמיוחד בנמל מספנות ישראל (גידול של 27%), שהינו נמל בבעלות פרטית המתמחה ביבוא מטענים כלליים ומטעני צובר.

פריקה וטעינה של מכולות בנמלי הים (במונחי אלפי TEU)

סה"כ		טעינה		פריקה		הנמל
2012	2011	2012	2011	2012	2011	
1,170	1,159	580	572	590	587	אשדוד
1,370	1,236	690	620	680	616	חיפה
-	-	-	-	-	-	אילת
2,540	2,395	1,270	1,192	1,270	1,203	סה"כ

היקף תנועת המכולות בכלל הנמלים עלה משנת 2011 לשנת 2012 בשיעור של כ-6%, כאשר רוב הגידול היה בנמל חיפה, עם שיעור גידול של כ-11%.

שינוי מבני בנמלי הים

במסגרת השינוי המבני בשנת 2005 פורקה רשות הנמלים והוקמו שלוש חברות ממשלתיות עצמאיות להפעלת נמלי חיפה, אשדוד ואילת. במקביל הוקמה חברת נמלי ישראל - חברה ממשלתית אשר באחריותה החכרת הנכסים הנמליים לחברות הנמלים, ופיתוח התשתית הנמלית בישראל. בנוסף, הוקמה רשות הספנות והנמלים הפועלת כרגולטור להסדרת פעילות הנמלים וענף הספנות. כחלק מהמהלך האמור, הוסדרה הפעילות הנמלית של מספנות ישראל וכן נקבע מתווה הפרטה מדורג של חברות הנמל. בתחילת שנת 2013 הופרטה חברת נמל אילת באמצעות מכירתה באופן מלא למשקיע אסטרטגי פרטי, וזאת במטרה להוביל ליעול פעילותו של הנמל ולעידוד התחרות בענף הנמלים. המהלך המדורג להפרטת חברות נמלי אשדוד וחיפה טרם יושם.

כמהלך משלים לשינוי המבני, באוקטובר 2010 נכנסה לתוקפה הרפורמה בתעריפי הנמלים במטרה להביא לניהול יעיל ותחרותי של ענף הנמלים על ידי הסדרת מערכת תעריפים כלכלית המבוססת על עלות מתן השירות, זאת לאחר שהושגה הסכמה רחבה עם חברות הנמל, חנ"י, התאחדות התעשיינים ולשכות המסחר. במסגרת הרפורמה נקבעו מחירים לשירותים השונים אשר משקפים את עלות מתן השירות, בוטל באופן הדרגתי הסבסוד הצולב שהיה קיים במערכת התעריפים הקודמת, כל זאת תוך שמירה על איתנות הפיננסית של חברות הנמל והקצאת מקורות מספקים לפיתוח הנמלים.

פיתוח נמלים

היקף תנועת המטענים ההולך וגדל מצריך מתן מענה תשתיתי, על מנת לתת רמת שירות הולמת למשק הישראלי בכלל ולסחר החוץ הישראלי בפרט. כמו כן, תנאי בסיסי להגברת תחרות בין הנמלים הינו קיום תשתיות וקיבולת המאפשרות מתן שרות מגוון וזמין.

בשנת 2005 החלה פעילות רציף היובל בנמל אשדוד ובשנת 2012 החלה פעילות רציף הכרמל בנמל חיפה. פרויקטים אלו הובילו לקפיצת מדרגה בקיבולת הנמלית ובמיוחד בענף המכולות המהווה את הפעילות העיקרית בסחר הבינלאומי. במהלך שנת 2006 הוכנה על ידי חברת נמלי ישראל תכנית אב ארוכת טווח לפיתוח תשתיות נמלים, מערכות לוגיסטיות ומערכי תחבורה לשיפור הנגישות לנמלים. התוכנית הובאה לאישור

הממשלה בתחילת שנת 2007, ושתי התחבורה והאוצר הוסמכו לקבוע את עיתוי, מיקום ואופן ההקמה והמימון של המשך הפיתוח הנמלי.

משרדי התחבורה והאוצר בוחנים חלופות לפיתוח מסופי מכולות חדשים אשר יתנו מענה לביקוש ההולך וגדל, יתמכו בהמשך התפתחות התחרות בענף הנמלים, ויאפשרו מענה למגמת הגידול של אוניות הסחר. במסגרת בחינה זו נבחנות סוגיות של שינוי מבני במטרה להגביר את התחרות במשק הנמלי בישראל תוך שיפור היעילות והגדלת התרומה למשק ולסחר הישראלי.

הספנות הישראלית

מיקומה הגיאופוליטי של מדינת ישראל וריחוקה ממקורות האספקה ומהשווקים הפתוחים בפניה לסחר חוץ, גורמים לתלות מוחלטת של כלכלת המדינה בהובלה ימית לישראל וממנה. כאמור, למעלה מ-99% 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 במספר החלטות ממשלה בעשור האחרון, הינה שיפור כושר התחרות של הספנות הישראלית, שימור ידע בענף זה, קיום תשתית ימית חיונית בנמלים ובתעשייה ושיפור כושר ההובלה הימי הישראלי. לצורך מימוש מדיניות זו הקצתה הממשלה סכום שנתי של 20 מיליוני ש"ח לטובת תמיכה בספנות הישראלית, ו-4 מיליוני ש"ח לתמיכה באוניות אנרגיה. בשנת 2012 מספר האניות בבעלות ובשליטה ישראלית היה כ-52 אניות לעומת 27 אוניות בשנת 2004.

על מנת לעודד את התחרות בענף הספנות ולהוביל לירידת מחירים, הוחלט על תיקון חוק ההגבלים העסקיים כך שיבוטל הפטור הקבוע לענף הספנות בסעיף 3(7) לחוק ההגבלים העסקיים. ב-1 בינואר 2013 נכנסו לתוקפם כללי הגבלים עסקיים לגבי פטור סוג להסדרים תפעוליים בין חברות ספנות הפועלות בתובלה ימית בין לאומית אשר מאמצים את עקרונות הרגולציה האירופית.

פרק ב' - תיאור המשרד

משרד התחבורה מורכב מיחידות מטה ומיחידות ביצוע. במהלך השנים האחרונות קודמו שינויים מבניים במשרד התחבורה בתחומים הבאים: ניהול תכנון והקמה של כבישים בין-עירוניים, ספנות ונמלים, תעופה, רישוי, תחבורה ציבורית ורכב. בשנים 2013-2014 בכוונת המשרד להמשיך וליישם שינויים מבניים אלו. תכליתם של השינויים המבניים הינה שיפור רמת השירות לאזרח בד בבד עם הקטנת ההוצאה הציבורית וייעול תהליכי העבודה במשרד.

שינויים מבניים מרכזיים במשרד

1. במהלך השנים האחרונות הוצאו מספר תחומי שירות לאזרח לביצוע באמצעות מיקור חוץ. במסגרת זו הופעל בשנת 2004 שירות מענה קולי לציבור ובחודש אפריל 2008 הועבר ביצוע מבחני הנהיגה העיוניים לגורמים פרטיים. כמו כן, הועברו מספר פעולות המבוצעות על ידי משרדי הרישוי לגורמי חוץ וביניהן: אישור החלפת מנועים, התקנת ווי גרירה ואישור שינויים שונים במרכב הרכב. בשנים 2013 ו-2014 יצאו לביצוע באמצעות מיקור חוץ פעולות נוספות ובהן: תשלום וזכאות עבור הנפקת רישיונות נהיגה, כפל רישיון, החזרי אגרות ועוד. פעולות אלו יבוצעו באמצעות שימוש ב- 52 עמדות שירות אוטומטיות שנפרסו ברחבי הארץ, וכן על ידי מתן אפשרות התשלום באינטרנט.
2. לצורך הגברת הפיקוח על ענף המוסכים, ולאור החלטת הממשלה בנושא הגברת התחרות והסדרת הרגולציה בענף הרכב מיום ה-28.04.2013, הוחלט על תגבור מערך הפיקוח של אגף הרכב ושירותי תחזוקה בכח אדם ובתקציב, בהתאם לתכנית מוסכמת בין משרדי התחבורה והאוצר. תגבור המערך נועד להרחבת רשת הפיקוח, מתן כלים להתמודדות עם מוסכים ללא רישיון והחלת בדיקות בנושאים מקצועיים.
3. הושלם מהלך של ייעול השירות המטאורולוגי ובכלל זה צומצם מספר העובדים במשמרת, תוך איחוד רוב המשימות המתבצעות על ידי עובדי המשמרות. בנוסף משרד התחבורה מתכנן לקדם בשנים 2013-2014 את חקיקת חוק השירות המטאורולוגי שמטרתו להסדיר את מעמדו של השירות, תוך התאמה לדרישות הבין-לאומיות, זאת על רקע הצטרפותו של השירות המטאורולוגי לארגון האירופי לחיזוי לטווח הבינוני.
4. הקמת רשות תחבורה ציבורית ארצית ורשויות תחבורה מטרופוליטיות, כפי שיפורט בהמשך.

יחידות המטה

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

יחידת המדען הראשי

המדען הראשי של משרד התחבורה משמש כיועץ המדעי לשר ולמנכ"ל המשרד, ומנהל את יחידת המדען הראשי במשרד התחבורה. יחידת המדען הראשי מובילה את התכנון האסטרטגי והחדשנות הטכנולוגית בתחום

התחבורה בישראל, תוך התבססות על מחקר ומידע, זאת על מנת לשרת את תהליכי קביעת מדיניות התחבורה וקבלת ההחלטות במשרד.

לשכת סמנכ"ל בכיר לתכנון כלכלי

הלשכה מופקדת על גיבוש וישום מדיניות המשרד בכל הקשור להיבטים הכלכליים והפיננסיים. היא מרכזת את פיתוח ועדכון נוהל פר"ת (בדיקות הכדאיות הכלכלית הנערכות לפרויקטי התחבורה), אחראית על גיבוש וישום מדיניות תחבורתית-כלכלית בתחומים השונים (תחבורה יבשתית, ימית ואווירית), אחראית על התווית מדיניות מחירים (אגרות ותעריפים) ופיקוח על יישומה, אחראית על הבקרה והפיקוח על הרשויות והתאגידיים הפועלים תחת המשרד ואחראית על ניהול התקציב השוטף של המשרד.

מינהל יבשה

במסגרת תחום התחבורה היבשתית פועלים האגפים הבאים:

אגף תחבורה ציבורית

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

האגף מקדם שימוש בטכנולוגיות חדישות בתפעול התחבורה הציבורית, ובין היתר: הפעלת כרטיס חכם, גיוון טכנולוגיות הסעה (רכבות קלות, מיניבוסים, אוטובוסים מונחים, קידום הנעה חלופית) מתן עדיפויות בתשתית, הקמת מרכז מידע לכלל מפעילי התחבורה הציבורית, הפעלת מערכות בקרה, פיקוח מתקדם על מדדי שירות ועוד. מהלך נוסף המקודם על ידי המשרד הינו הקמת רשות תחבורה ציבורית ארצית ורשויות תחבורה מטרופוליטיות. צעד זה נועד להציב את מדינת ישראל יחד עם מרבית המדינות המערביות בהן התחבורה מנהלת על ידי רשויות ייעודיות לתחום.

אגף תכנון תחבורתי

מרכז את תחום התכנון התחבורתי במשרד, מייצג את המשרד בועדות התכנון השונות ואמון על אישורם של תמרורים ושל דרכים במדינת ישראל. בנוסף, האגף מרכז עבודה על תכניות אב בכל הרמות, החל מתכנית אב ארצית לתחבורה ועד לתכניות אב לתחבורה ברשויות מקומיות.

האגף לנושא הובלת מטענים ומשק לשעת חירום

האגף עוסק בהסדרת תחום הובלת מטענים, ובכלל זה ברישוי משרדי הובלה, פיקוח על משרד ההובלה, וגיבוש תכנית אב למטענים. יחידת המל"ח באגף עוסקת בתכנון הפעלת מערכי התחבורה הציבורית, התובלה היבשתית וההיסעים בשעת חירום.

יחידת הפיקוח

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

אגף רישוי ובקרה מסילתית

אגף זה הינו הגוף המפקח על הפעילות המסילתית, ובכלל זאת על רכבת ישראל והרק"ל בירושלים. בין היתר, האגף עוסק בקביעת נהלי בטיחות לפעילות הרכבתית, מבצע פעילות פיקוח ובקרה על הפעילות הרכבתית, ואחראי על קביעת רמת השירות לנוסעים ברכבת.

מינהל תשתיות ותיאום תחבורתי

מינהל תשתיות ותיאום תחבורתי יבשתי עוסק בהיבט הביצועי של כלל תשתיות התחבורה היבשתית על מרכיביהן השונים: רכבת כבדה, כבישים בין-עירוניים, כבישים עירוניים, מערכות להסעת המונים ותשתיות תחבורה ציבורית. המינהל מכין תוכניות רב שנתיות לביצוע פרויקטים לפיתוח תשתיות התחבורה, קובע את תכנית העבודה האינטגרטיבית לכלל מרכיבי תשתיות התחבורה היבשתית, ואחראי על ביצוע תקציב הפיתוח.

מינהל התנועה

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

אגף הרישוי (נהגים וכלי רכב)

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

בשנים האחרונות מבוצעים מספר שינויים מבניים באגף הרישוי במסגרתם צומצמה פריסת משרדי הרישוי ברחבי הארץ והחלה הוצאת פעולות למיקור חוץ, ביניהן מבחני התיאוריה, זאת לצד פיתוח והרחבת השימוש באמצעים טכנולוגיים ובשירותים מקוונים.

אגף הרכב ושירותי תחזוקה

האגף אמון על ביצוע מדיניות הממשלה בנושאים הקשורים לכלי רכב: יבוא, ייצור, אחזקה, בדיקות תקופתיות, תקינה, גיבוש דרישות חובה הנדסיות מבחינת מבנה הרכב והשירותים הטכניים. כמו-כן, אחראי האגף למתן רישיונות לאנשי מקצוע המטפלים בכלי רכב, לפיקוח על מוסכים ומכוני רישוי, ולקביעת דרישות התקן של רכב מיובא.

רשות הספנות והנמלים

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

רשות התעופה האזרחית

רשות התעופה האזרחית, שהחליפה את מינהל התעופה האזרחי, החלה לפעול במתכונתה החדשה בחודש מאי 2005. הרשות הוקמה במטרה לפקח על בטיחות הטיסה ובמטרה להסדיר את ענף התעופה על כל היבטיו, בצורה יעילה. במהלך 2009 קיבלה עצמאות רת"א משנה תוקף בדו"ח ועדה בין משרדית לבחינת עצמאות רת"א, בעקבותיו קיבלה רת"א מעמד של יחידת סמך, המאפשר ניהול תקציב ישירות מול משרד האוצר.

רשות התעופה האזרחית עוסקת בין היתר בתחומים הבאים: הסדרת התעופה האזרחית בהתאם לחוק, לתקינה ולאמנות הבינלאומיות שמדינת ישראל היא צד להן, רישוי בכל תחומי התעופה האזרחית, קידום ופיתוח קשרי תעופה בינלאומיים, ייזום חקיקה, קביעת תקנים מחייבים בתחומי התעופה השונים לרבות מגבלות בנייה הנובעות מנתיבי טיסה.

רשות התעופה האמריקאית (FAA) הורידה בסוף שנת 2008 את דירוג בטיחות הטיסה של ישראל מרמה 1 לרמה 2 על רקע ליקויים בטיחותיים שהתגלו בתעופה האזרחית בישראל. לאחר הורדת הדירוג פעלה רת"א לתיקון כלל הליקויים שהתגלו, זאת בסיוע צוות אמריקאי מיוחד של ה-FAA. לאחר שבאפריל 2011 נחקק חוק הטייס החדש שהחליף את חוק הטייס הישן משנת 1927, ובעקבות עבודה אינטנסיבית של רת"א בתחום נהלים והכשרת כוח האדם, החזיר ה-FAA את דירוג הבטיחות של ישראל לרמה 1 באוקטובר 2012.

השירות המטאורולוגי

השירות המטאורולוגי הינו יחידת סמך במשרד התחבורה. עיקר פעולותיו של השירות הינן: חיזוי מזג האוויר, איסוף מידע מטאורולוגי לצרכי חיזוי אקלימי ומחקרים סביבתיים, אחזקת רשת תחנות מטאורולוגיות למדידות על פני הקרקע וברום, אחזקת ארכיון מידע אקלימי לאומי וביצוע מחקרים בתחומי פעולתו.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

בשנת 2007 הוקמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כתאגיד סטטוטורי. הרשות החליפה את פעילות היחידה הממשלתית שעסקה בנושא זה במשרד התחבורה. הרשות החדשה מונה כיום 69 עובדים, אך צפויה לעבור שינוי מבני שתכליתו התייעלות בתחום כוח האדם, בהתאם להמלצות "ועדת בלשה". עיקר פעילותה של הרשות מסתכם בהעברת תקצוב לגופים שונים, בעיקר ממשלתיים, לשם תגבור פעולות התומכות בהגברת הבטיחות בדרכים, המבוצעות על ידי גופים אלו. האחרונים כוללים את הגופים הבאים: משטרת התנועה, משרד החינוך, מערכת בתי המשפט והרשויות המקומיות. בנוסף מעבירה הרשות כ-130 מיליוני ש"ח למשרד התחבורה וזאת על מנת לממן הקמתן של תשתיות בטיחותיות באזורים העירוניים ובתחומי המועצות האזוריות כדוגמת מעגלי תנועה והסדרי בטיחות בקרבת בתי ספר.

פרט לאמור, פועלת הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים להשתתפות הגורמים הנתמכים על ידה במימון חלקי של פעילות הבטיחות המבוצעת גם ממקורותיהם העצמאיים, דבר המגדיל הלכה למעשה את היקף התקציב המוקצה לפעילות לצמצום היקף תופעת תאונות הדרכים. בהתאם לחוק הרשות, תקציב הרשות נקבע בחוק התקציב השנתי של המדינה בתחום פעולה נפרד במסגרת תקציב משרד התחבורה.

נמל חדרה

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

הנמל מתנהל מבחינה תקציבית כמפעל עסקי, ומשמש לפריקת פחם ודלק עבור תחנת הכוח של חברת החשמל וכן נקודת פריקה ייעודית (בלב ים) לפריקת גז טבעי. חברת הפחם, אשר הינה חברת בת של חברת החשמל היא הלקוח המרכזי של נמל זה. תקציב הנמל בשנים 2013 ו-2014 עתיד לעמוד על 42 מיליוני ש"ח בכל שנה, כאשר כל הכנסות הנמל מקורן באגרות הנגבות ממשתמשי הנמל.

פרק ג' - דגשים מרכזיים בהצעת התקציב

1. התקציב המיועד לתחומי התחבורה השונים לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 17,182 מיליוני ש"ח וכ- 18,686 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, כ- 193 מיליוני ש"ח וכ- 247 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה וכ- 56,352 מיליוני ש"ח וכ- 31,648 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.
2. התקציב הרגיל של משרד התחבורה לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 453 מיליוני ש"ח וכ- 447 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, כ- 102 מיליוני ש"ח וכ- 103 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה וכ- 23 מיליוני ש"ח בכל אחת מהשנים בהרשאה להתחייב.
3. סך תקציב הפיתוח של תחומי התחבורה לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 11,828 מיליוני ש"ח וכ- 12,915 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, כ- 44 מיליוני ש"ח וכ- 99 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה, ובכ- 36,347 מיליוני ש"ח וב- 30,594 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב, ולהלן עיקריו:
 - א. תקציב הפיתוח של הרכבות הכבדות לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 3,327 מיליוני ש"ח וכ- 2,787 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה נטו, בכ- 14 מיליוני ש"ח וכ- 42 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה ובכ- 19,339 מיליוני ש"ח וכ- 13,232 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב, לא כולל מקורות חוץ תקציביים. הביצוע הצפוי במהלך 2013 עומד על כ- 4,879 מיליוני ש"ח וב- 2014 על כ- 5,089 מיליוני ש"ח. מקורות המימון לפער שבין גובה התקציב לביצוע הצפוי הינם שימוש בקרן המע"מ של חברת רכבת ישראל, בהיקף של כ- 2.2 מיליארד ש"ח, וכן גיוס חוב מהציבור בהיקף של כ- 2 מיליארד ש"ח. מקורות קרן המע"מ הינם סך החזרי המע"מ שמקבלת חברת רכבת ישראל בגין פעולותיה. סך מקורות אלו מיועדים לממן את תוכנית הפיתוח הרב שנתית של חברת רכבת ישראל. גיוס החוב מתוכנן לראשונה בתולדותיה של החברה, במטרה לייעל את פעילותה ולמנוע עצירת תנופת הפיתוח עקב קשיים תקציביים.
 - ב. תקציב פיתוח התחבורה הציבורית ומערכות להסעת המונים (לא כולל רכבות כבדות) לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 1,558 מיליוני ש"ח וכ- 2,704 מיליוני ש"ח בהתאמה בהוצאה, בכ- 14 מיליוני ש"ח בכל אחת מהשנים בהוצאה מותנית בהכנסה ובכ- 2,950 מיליוני ש"ח וכ- 12,107 מיליוני ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.
 - ג. תקציב פיתוח הכבישים הבין-עירוניים לשנים 2013 ו-2014 מסתכם בכ- 5,373 מיליון ש"ח וכ- 5,901 מיליון ש"ח בהתאמה בהוצאה, בכ- 17 מיליון ש"ח וכ- 18 מיליון ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה ובכ- 13,198 מיליון ש"ח וכ- 4,450 מיליון ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.
 - ד. תקציב פיתוח הכבישים העירוניים לשנים 2013 ו-2014 (ללא תקציבי הפיתוח המשלימים ברשויות המקומיות ובתקציב משרדי ממשלה אחרים) מסתכם בכ- 1,050 מיליון ש"ח וכ- 1,070 בהתאמה בהוצאה נטו (לא כולל תקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים), כ- 13 מיליון ש"ח וכ- 25 מיליון ש"ח בהתאמה בהוצאה מותנית בהכנסה ובכ- 761 מיליון ש"ח ובכ- 769 מיליון ש"ח בהתאמה בהרשאה להתחייב.

4. תקציב התמיכות בתחבורה יעמוד בשנים 2013 ו-2014 על סך של כ- 4,947 מיליוני ש"ח וכ- 5,370 מיליוני ש"ח בהתאמה, מתוכם כ- 4,901 מיליוני ש"ח וכ- 5,324 מיליוני ש"ח בהוצאה נטו בהתאמה, כ- 46 מיליוני ש"ח בהוצאה מותנית בהכנסה בכל אחת מהשנים וכ- 19,982 מיליוני ש"ח וכ- 1,031 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב בהתאמה.

פרק ד' - עיקרי השינויים בהצעת התקציב

להלן מפורטים עיקרי השינויים בתקציב ההוצאה נטו של משרד התחבורה:

סעיף 40 - שוטף משרד התחבורה

		תקציב מקורי שנת 2012
מיליוני ש"ח	414	רפורמה בשירות המטאורולוגי
מיליוני ש"ח	7	הגדלת התקציב השוטף של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
מיליוני ש"ח	10	הקמת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית
מיליוני ש"ח	9	שוונות
מיליוני ש"ח	13	
מיליוני ש"ח	453	סה"כ תקציב לשנת 2013
מיליוני ש"ח	-6	הפחתות רוחביות ושוונות
מיליוני ש"ח	447	סה"כ תקציב לשנת 2014

סעיף 79 - פיתוח תחבורה

		תקציב מקורי שנת 2012
מיליוני ש"ח	10,322	רכבות כבדות
מיליוני ש"ח	129	תחבורה ציבורית והסעת המונים
מיליוני ש"ח	332	כבישים בין-עירוניים
מיליוני ש"ח	787	כבישים עירוניים
מיליוני ש"ח	75	אחר ורזרבה
מיליוני ש"ח	183	
מיליוני ש"ח	11,828	סה"כ תקציב לשנת 2013
מיליוני ש"ח	-540	רכבות כבדות
מיליוני ש"ח	1,146	תחבורה ציבורית והסעת המונים
מיליוני ש"ח	528	כבישים בין-עירוניים
מיליוני ש"ח	21	כבישים עירוניים
מיליוני ש"ח	-67	אחר ורזרבה
מיליוני ש"ח	12,915	סה"כ תקציב לשנת 2014

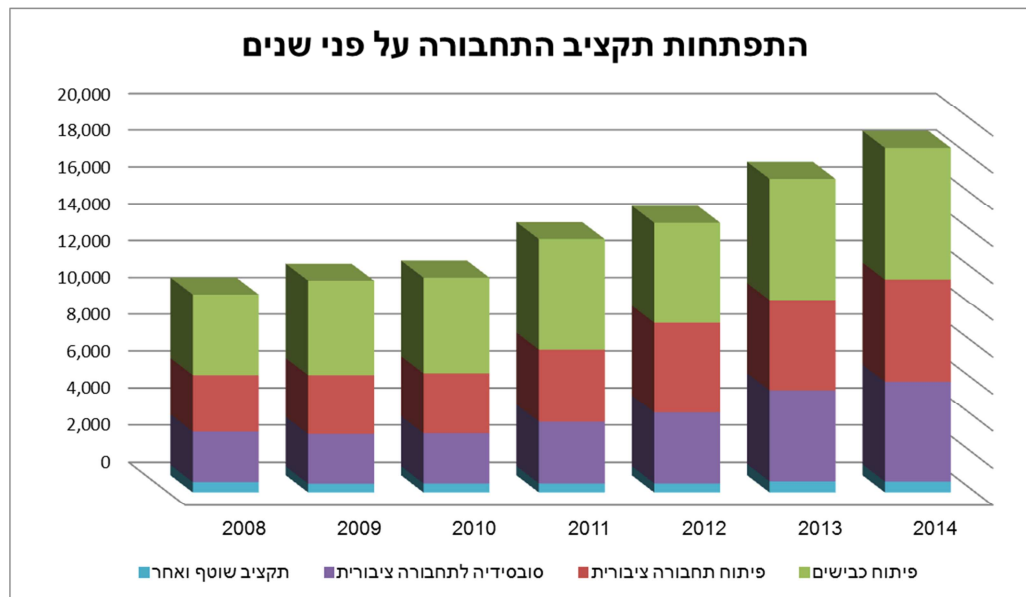
סעיף 32 - תמיכות בתחבורה

		תקציב מקורי שנת 2012
מיליוני ש"ח	3,282	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	1,619	
מיליוני ש"ח	4,901	סה"כ תקציב לשנת 2013
מיליוני ש"ח	423	סך השינויים בתקציב
מיליוני ש"ח	5,324	סה"כ תקציב לשנת 2014

- כמוצג לעיל, עיקרי השינויים בתקציב לשנים 2013-2014 נובעים מגידול בהיקפי הפעילות בתחומים הבאים:
1. תחבורה ציבורית והסעת המונים – התקדמות בביצוע פרויקט ההארכות והשלוחות לקו הרכבת הראשון בירושלים, המשך העבודות המקדימות לקו האדום בגוש דן ותחילת ביצוע הפרויקט, סיום הקמת פרויקט המטרונית בסכום כולל של כ- 750 מיליוני ש"ח בשנת 2013 ובכ- 1,377 מיליוני ש"ח בשנת 2014.
 2. כבישים בין-עירוניים – התקדמות בביצוע של מספר פרויקטים משמעותיים, ביניהם כביש 1, כביש 531 והארכת כביש חוצה ישראל לכיוון דרום, בסכום כולל של כמיליארד ש"ח בשנת 2013, ובכ- 1.6 מיליארד ש"ח בשנת 2014.
 3. תמיכות בתחבורה – המשך התכנית להגברת התחרותיות בענף האוטובוסים, גידול בהיקפי השירות באוטובוסים, ברכבת ישראל, ברכבת הקלה בירושלים ובמטרונית בחיפה והתייקרויות שחלו במחירי התשומות, בהיקף כולל של כ- 1,617 מיליוני ש"ח בשנת 2013 וכ- 423 מיליוני ש"ח נוספים בשנת 2014.

פרק ה' - ניתוח התקציב

התפתחות ביצוע תקציב התחבורה על פני שנים



הוצאה מתקציב המדינה בלבד, במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים. שנים 2008-2012 – נתוני ביצוע בפועל.
שנים 2013-2014 – הצעת התקציב, במונחי הוצאה ברוטו.

כפי שמוצג לעיל, במונחי הוצאה ברוטו, תקציב פיתוח התחבורה הציבורית מתוכנן לגדול בין השנים 2012 ל-2013 בכ-1%, ובין השנים 2013 ל-2014 בכ-13% נוספים, ולעמוד על כ-5.5 מיליארד ש"ח בשנת 2014. בנוסף, תקציב פיתוח הכבישים מתוכנן לגדול בין השנים 2012 ל-2013 בכ-21%, ובין השנים 2013 ל-2014 בכ-9% נוספים, ולעמוד על כ-7.1 מיליארד ש"ח בשנת 2014. תקציב התמיכות בתחבורה ציבורית מתוכנן לגדול בין השנים 2012 ל-2013 בכ-30%, ובין השנים 2013 ל-2014 בכ-9% נוספים, ולעמוד על כ-5.4 מיליארד ש"ח בשנת 2014.

עיקר הגידול בתקציבים בשנים 2013-2014 נובע מתקצוב תכנית נתיבי ישראל שאושרה על ידי הממשלה בשנת 2010 בהחלטה מס' 1421, מהגידול הצפוי בתקציבי פיתוח מערכות להסעת המונים, וכן מהרחבת ההיצע ושיפור שירותי התחבורה הציבורית באוטובוסים וברכבת ישראל. בנוסף למימון מתקציב המדינה המפורט לעיל, פעילות הפיתוח של רכבת ישראל תמומן בשנים 2013-2014 בהיקף של כ-2.2 מיליארד ש"ח מרזון המע"מ של החברה וכ-2 מיליארד ש"ח מגיוס אגרות חוב.

**ניתוח השינויים שחלו בשנים 2013 ו-2014 ביחס לתקציב מקורי בהוצאה נטו לשנת 2012
(במיליוני ש"ח)**

שיעור השינוי לעומת 2013 2014	שיעור השינוי לעומת 2012 2013	הצעת תקציב שנת 2014	הצעת תקציב שנת 2013	תקציב מקורי שנת 2012	
-16.2%	4.0%	2,787	3,327	3,198	רכבות כבדות
73.6%	27.0%	2,704	1,558	1,226	תחבורה ציבורית והסעת המונים
9.8%	17.2%	5,901	5,373	4,586	כבישים בין-עירוניים
2.0%	7.7%	1,070	1,050	975	כבישים עירוניים
0.0%	0.0%	130	130	130	הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים
-17.2%	88.4%	323	391	207	אחר וזרבה
9.2%	14.6%	12,915	11,828	10,322	סה"כ
-1.4%	9.3%	447	453	414	תקציב שוטף
8.6%	49.4%	5,324	4,901	3,282	תמיכות בתחבורה ציבורית
8.8%	22.6%	18,686	17,182	14,952	סה"כ הוצאה נטו

תקציב ההוצאה נטו של משרד התחבורה גדל בין השנים 2012 ל-2013 בשיעור של 22.6% ומגיע לכ- 17 מיליארד ש"ח. בין השנים 2013 ל-2014 חל גידול נוסף בשיעור של כ- 8.8% והתקציב מגיע לכ- 18.7 מיליארד ש"ח. ניתן להבחין במספר מגמות מרכזיות בתקציב המשרד בשנים אלו:

1. תקציבי התחבורה הציבורית והסעת המונים צוברים תאוצה בשל הארכת קו הרכבת הקלה בירושלים, הקמת הקו האדום של הרכבת הקלה בגוש דן, והמשך פיתוח מערכות הסעת המונים נוספות;
2. תקציבי פיתוח הכבישים הבין-עירוניים ממשיכים במגמת הגידול;
3. תקציבי הכבישים העירוניים שומרים על היקפם היחסי;
4. המשך הגדלת התמיכות בתחבורה הציבורית בשל גידול בהיקף השירות באוטובוסים וברכבת, ובשל התייקרויות הפעלת התחבורה הציבורית.

פרק ו' - הסבר מפורט של הצעת התקציב

תקציב המשרד השוטף (סעיף 40)

4050 משרד התחבורה - ראשי

405001 משרד התחבורה - תפעול

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות הלשכה המרכזית של המשרד הכוללת את אגפי המטה (אגף כספים, מינהל, לשכה משפטית, לשכות שר ומנכ"ל, מערכות מידע, דוברות וכו') ואת אגפי מינהל היבשה ומינהל התנועה. כ- 48% מהתקציב מיועדים לתשלומי שכר וכ-52% מיועדים ברובם להוצאות תפעול שונות ובהן: שכר דירה, ארנונה, חשמל וכדומה.

405002 השירות המטאורולוגי

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות השירות המטאורולוגי. כ- 80% מהתקציב מיועדים למימון שכרם של כ- 86 עובדי השירות והיתרה למימון הפעילות השוטפת של השירות.

4051 תחבורה ימית

405101 רשות הספנות והנמלים

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות רשות הספנות והנמלים אשר נבנתה כרשות משרדית המשלבת את פעילות מינהל הספנות (אשר פורק עם הקמת הרשות) ופעילות רגולטורית שבוצעה קודם לכן על ידי רשות הנמלים. התקציב משמש לשכר עובדי הרשות (69 עובדים) ולמימון פעילותה השוטפת. כ- 78% מתקציב הרשות הינו תקציב מותנה בהכנסה כאשר מקורות ההכנסה של הרשות הינם אגרות הנגבות מכלי שייט בגין כניסתם לנמלים (אגרת מגדלור), כמו גם אגרות הנגבות מכלי שייט בגין רישוי שנתי של כלי השייט ובדיקות שונות המבוצעות על ידי עובדי הרשות בארץ ובחו"ל.

4052 תעופה

405201 רשות התעופה האזרחית

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות הרשות לתעופה אזרחית, אשר הוקמה מתוקף חוק רשות התעופה האזרחית, תשס"ה-2005. הרשות הוקמה במקום מינהל התעופה האזרחית. במסגרת הקמת הרשות הוכפלו הן תקציב הרשות והן היקף העובדים בה ובמקביל הורחבו גם סמכויותיה.

התקציב מיועד לתשלום שכר ל- 120 עובדי הרשות ולתפעול השוטף, הכולל בין היתר הקמת מאגר מידע ומערכת מחשוב ותשלום דמי חבר לארגון התעופה העולמי. כמחצית מהתקציב ממומן על ידי המדינה והיתרה מהכנסות מיועדות. הכנסות הרשות מקורן באגרות הנגבות, מחברות התעופה, אנשי צוות אוויר, בעלי מטוסים, שדות תעופה והתעשיות העוסקות בתחום, בעבור השירותים המסופקים להם על ידי הרשות. שירותים אלו כוללים: הענקת רישוי שנתי לכלי טייס, בדיקות כשירות, רישוי לחברות תעופה ושכר, תווי יצרן לתעשיות ובדיקות רפואיות לאנשי צוות אוויר.

4053 בטיחות בדרכים

405301 הרשות לבטיחות בדרכים

התקציב הרגיל (שוטף) של הרשות משמש להשתתפות במשטרת ישראל לצורך העסקת שוטרים למאבק בתאונות בדרכים, רכישת ואחזקת ציוד, השתתפות במשרד החינוך לצורך מימון שעות לימוד בנושא בטיחות בדרכים, השתתפות בבתי המשפט לצורך תגבור מערך שופטי התעבורה, הסברה, חילוף והצלה, תשלומי שכר לכ- 70 עובדי הרשות ופעילויות נוספות.

4054 תחבורה ציבורית

405401 רשות תחבורה ציבורית

בתוכנית זו מתוקצבת פעילות הרשות לתחבורה ציבורית אשר הוקמה בשנת 2012 כחלק מהמלצות ועדת סדן בהתאם להחלטת ממשלה 2226. במסגרת תקציב 2013 יתוקצבו משרות העובדים הקיימים ויימשך תהליך גיוסם של 42 עובדים חדשים במטרה לשפר באופן משמעותי את הרגולציה והניהול הממשלתי בתחום התחבורה הציבורית.

4060 רזרבה

406001 רזרבות - תחבורה

במסגרת זו מתוקצבת רזרבה לעמידה ביעדים הפיסקאליים ורזרבה להתייקרויות שכר.

פיתוח תחבורה (סעיף 79)

7950 תחבורה ציבורית

במסגרת מדיניות הממשלה לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית, מוקצה נתח משמעותי מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה לשנים 2013 ו-2014 לתחום פיתוח התחבורה הציבורית. במסגרת תחום זה מתוכננות ומוקמות תשתיות רכבת כבדה, מערכות הסעת המונים ותשתיות תחבורה ציבורית.

795001 רכבת ישראל

תכנית זו מיועדת לתקצוב תכנון וביצוע פרויקטי תשתית רכבת כבדה. הפרויקטים מתוכננים ומבוצעים על ידי חברת רכבת ישראל, חברת נתיבי ישראל וחברת כביש חוצה ישראל. להלן הפרויקטים העיקריים המתוקצבים בשנים 2013 ו-2014 בתכנית זו:

1. **הקו המהיר לירושלים:** הקמת קו רכבת מהיר המחבר בין תל אביב לירושלים, שהנסיעה בו צפויה לארוך כ- 30 דקות. היקף הפרויקט עומד על כ- 7 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2018.
2. **אשקלון – באר שבע:** הקמת קו מסילה כפול המחבר בין אשקלון לבאר שבע, דרך אופקים, שדרות ונתיבות. היקף הפרויקט עומד על כ- 2.1 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים במהלך שנת 2015.
3. **הכפלת קו מוצקין-נהריה:** הפרויקט כולל את הכפלת המסילה הקיימת בין קריית מוצקין לנהריה ושדרוג תחנת נהריה. היקף הפרויקט עומד על כ- 600 מיליון ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2013.
4. **משה דיין – בני דרום:** הקמת מסילה כפולה בין ראשל"צ מערב לצומת בני דרום ויצירת רצף מסילתי מאילון דרום עד מסילת אשדוד – אשקלון. היקף הפרויקט עומד על כ- 1 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2013.
5. **מסילת השרון (רעננה-קו החוף):** הקמת מסילה כפולה בין רעננה לקו החוף, שבסופו תושלם טבעת מסילתית מתל אביב דרך בני ברק, ראש העין, כפר סבא ורעננה. היקף הפרויקט עומד על כ- 1.2 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2017.
6. **מסילת העמק:** הקמת קו רכבת המחבר בין בית שאן וחיפה דרך עפולה. היקף הפרויקט עומד על כ- 3.8 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2016.
7. **קו עכו-כרמיאל:** הקמת מסילה כפולה המחברת בין עכו לכרמיאל. היקף הפרויקט עומד על כ- 2.8 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2017.
8. **פרויקט החשמול:** פרויקט החשמול כולל 5 חבילות תכולה עיקריות: (1) התאמת 420 ק"מ תשתית מסילתית לשימוש בחשמל; (2) התאמת מתחמים ומוסכים לטיפול ברכבות חשמליות; (3) רכש נייד חדש והסבת נייד הפועל כיום על דיזל; (4) התאמת מערכות איתות ותקשורת; (5) התארגנות והערכות חברת רכבת ישראל להפעלת הרכבת לאחר סיום הפרויקט (גיוס, הסבת והכשרת עובדים; קביעת נהלים ותהליכי עבודה ביחידות החברה השונות ועוד). לפי הערכות ראשוניות היקף הפרויקט על כל מרכיביו עומד על כ- 14 מיליארד ש"ח.
9. **מתחם התחזוקה בבאר שבע:** הקמת מתחם תחזוקה, דיור ומבני שירות נוספים אשר יותאמו להסבה לחשמול. היקף הפרויקט עומד על כ- 1.2 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2015.

795002 תחבורה ציבורית והסעת המונים

תקציב התכנית מיועד לתכנון והקמת מערכות הסעת המונים במטרופולינים, וכן להקמת מערכות שונות לשיפור רמת השירות בתחבורה הציבורית לרבות שילוט חדש בתחנות התחבורה הציבורית, מערכות למתן מידע בזמן אמת לנוסעים בתחנות, הקמת מרכז מידע לתחבורה ציבורית וכו'. להלן הפרויקטים העיקריים שיבוצעו במהלך השנים 2013-2014:

1. **קו הרכבת הקלה הראשון בגוש דן - הקו האדום:** קו רכבת קלה באורך 22 ק"מ מבת ים לפתח תקווה דרך תל אביב, רמת גן ובני ברק, חציו מתחת לפני הקרקע וחציו במפלס הרחוב. תקציב הפרויקט בשנים 2013 ו-2014 יוקדש ברובו לתשלומים ראשוניים לזוכים במכרזי הביצוע (מכרזים לביצוע מנהור בשיטות TBM ו-NATM, מכרז להקמת מערכות תקשורת וחשמל רכבתיות ומכרז להקמת הדפו), אשר צפויים להתפרסם במהלך שנים אלו. היקף הפרויקט עומד על כ- 14.3 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2020.
2. בשנים 2013-2014 חברת נת"ע צפויה להשלים את התארגנותה לביצוע הפרויקט, ובפרט להשלים שינוי ארגוני אשר יתאים את מבנה החברה לתמיכה בביצוע הפרויקט המורכב.
3. **קו BRT השרון:** קו BRT המחבר בין מזרח כפר סבא ורעננה למערב הרצליה. היקף הפרויקט עומד על כ- 1 מיליארד ש"ח וביצועו צפוי להסתיים בשנת 2017.
4. **הארכות ושלוחות לקו הרכבת הקלה בירושלים:** הארכת תוואי הרכבת הקלה לנווה יעקב ולבית החולים הדסה, והקמת שלוחות להר הצופים ולגבעת רם. בשנים 2013 ו-2014 יבוצעו עבודות פינויים והעתקת תשתיות במקביל להשלמת התכנון המפורט. היקף הפרויקט עומד על כ- 3.6 מיליארד ש"ח. ביצוע ההארכות והשלוחות צפוי להסתיים בשנת 2018.
5. **המטרונית בחיפה:** הקמת מערכת BRT הכוללת 3 קווים הפרוסים על כ- 44 קילומטר, אשר מחברים את קריית אתא, קריית חיים וקריית-ים עם העיר חיפה. היקף הפרויקט עומד על כ- 1.6 מיליארד ש"ח, הפעלתו צפויה בשנת 2013 וסיום הקמתו על מלוא התוואי צפוי להסתיים בשנת 2015.
6. **תכנון מערכות הסעת המונים:** במסגרת תקציב 2013 ו-2014 מוקצה תקציב בהיקף משמעותי לצורך תכנון רשת הסעת המונים כוללת במטרופולינים. במסגרת זו יקודמו תכניות קיימות לביצוע הקווים המתוכננים כיום ויחל תכנון ראשוני של קווים נוספים לצורך השלמת הרשת. בין היתר יקודם במטרופולין תל אביב תכנון של קווים כגון הקו הירוק, הקו הסגול, הקו החום, הקו הצהוב והקו הכחול; במטרופולין ירושלים יקודם תכנון של הארכות ושלוחות לתוואי הרכבת הקלה, תכנון שני קווי רק"ל נוספים בירושלים – הקו הירוק והקו הכחול – ותכנון ראשוני של רשת הסעת המונים כוללת בירושלים; במטרופולין חיפה יקודם תכנון של רשת הסעת המונים הכוללת מת"צ על רכס הכרמל, רכבל מלב המפרץ לטכניון דרך האוניברסיטה, והארכות לקווי המטרונית; במטרופולין באר שבע יקודם תכנון של BRT באר שבע.
7. כמו כן, במסגרת המגמה לשיפור איכות הנסיעה בתחבורה הציבורית ועידוד השימוש באוטובוסים, מיועד התקציב בתכנית זו לשמש לפיתוח נתיבים בלעדיים לתחבורה הציבורית, הקמתן של מערכות בקרה, אכיפה, ניהול ותכנון תחבורה ציבורית, הקמת שבילי אופניים, סככות לתחבורה ציבורית ופריסת שלטי מידע אלקטרוניים.

7951 **כבישים**795101 **כבישים בין-עירוניים**

פיתוח הכבישים הבין-עירוניים נעשה באמצעות חברת נתיבי ישראל וחברת חוצה ישראל. חברת נתיבי ישראל עובדת במסגרת התוכנית הרב-שנתית לשנים 2011-2016 שאושרה בממשלה בתחילת 2011 ובנוסף מקדמת החברה פרויקטים מתוך תוכנית "נתיבי ישראל" שאושרה על ידי הממשלה בשנת 2010. חברת חוצה ישראל ממשיכה לפתח את כביש חוצה ישראל, וזאת בהתאם לתוכנית "נתיבי ישראל".

בשנים 2013-2014 עתידה פעילות הפיתוח בתחום הכבישים הבין-עירוניים להתמקד בפרויקטים הבאים:

1. מרכז הארץ:

- א. **שדרוג דרך מס' 1:** שדרוג הדרך בקטע שבין מחלף שער הגיא לצומת מוצא לדרך דו מסלולית בת שלושה מסלולים לכיוון, שדרוג מחלפים קיימים בקטע והקמת מחלף חדש בעין חמד. הפרויקט כולל כריית מנהרה באורך 700 מטרים, והקמת גשר מעל צומת מוצא. אומדן הפרויקט הינו 2,300 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2016.
- ב. **דרך מס' 9 לחדרה:** סלילת דרך דו מסלולית בת שני נתיבים לחיבור בין דרך מס' 4 לדרך מס' 6, וביצוע עבודות עפר לנתיב שלישי עתידי לכל כיוון. במסגרת הפרויקט יבנו חמישה גשרים, ויוסדר צומת מרומזר חדש על דרך מס' 4 עם הכביש החדש. אומדן הפרויקט הינו כ-710 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2014.
- ג. **דרך מס' 531:** סלילת דרך דו מסלולית בת שני נתיבים בין מחלף סוקולוב בכפר סבא ועד לכביש 20, והשלמת כביש 20 (נתיבי איילון) עד להתחברות לכביש קיים במחלף שבעת הכוכבים. בנוסף תועתק מסילת החוף אל בין מסלולי כביש 20 בקטע שבין רשפון ועד לתחנת הרצליה, תוך הכפלת המסילות. אומדן הפרויקט הינו 3,700 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2015.
- ד. **השלמת שדרוג דרך מס' 2, נתניה - חבצלת:** שדרוג לדרך דו מסלולית, בת שלושה נתיבים לכל כיוון באורך כ-4.5 ק"מ, ושדרוג מחלף חבצלת. אומדן הפרויקט הינו 185 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2014.

2. צפון הארץ:

- א. **שדרוג הדרכים 85/65, צומת גולני - צומת עמיעד:** הסדרת דרכים מס' 65-85 לדרך ראשית דו מסלולית תלת נתיבית בקטע שבין צומת גולני עד עלבון ודרך דו מסלולית דו נתיבית עד לצומת עמיעד, תוך ביטול צמתים והקמת מחלפים לאורך התוואי. אומדן הפרויקט הינו 1,200 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2016.
- ב. **שדרוג דרך מס' 75, רמת ישי - נהלל:** הסדרת דרך מס' 75 לדרך ראשית דו מסלולית בת שני נתיבים לכיוון על מנת לאפשר את העלאת מהירות התכן ל-90 עד 100 קמ"ש, תוך הסדרת צמתים קיימים. אומדן הפרויקט הינו 250 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2013.
- ג. **השלמת שדרוג מחלף גולני:** השלמת ביצוע מחלף בין מפגש דרך דו מסלולית דו נתיבית מס' 77 ולדרך דו מסלולית דו נתיבית מס' 65 באמצעות רמזור על דרך מס' 65 והסדרה כוללת של הצומת גם לשימוש הולכי רגל. אומדן הפרויקט הינו 350 מיליוני ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2013.

3. דרום הארץ:

א. **דרך מס' 31, באר שבע - ערד:** הרחבת דרך מס' 31 לדרך דו מסלולית בת שני נתיבים לכיוון בקטע שבין צומת שוקת לצומת ערד, והסדרת תאורה בצמתים ובמפרידנים לאורך הדרך. אומדן הפרויקט הינו כ-900 מיליון ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2014.

ב. **דרך מס' 6, מחלף מאחז - מחלף שוקת:** הארכת כביש חוצה ישראל לכיוון דרום ממחלף מאחז ועד למחלף שוקת, לרבות שדרוג דרך מס' 31 לדרך דו נתיבית באזור יער להב לרמת כביש חוצה ישראל. אומדן הפרויקט הינו כ-1,300 מיליון ש"ח, וסיום הקמתו צפוי בשנת 2016.

4. פרויקטים נוספים המקודמים ע"י חברת נתיבי ישראל:

א. **מוקדי סיכון:** עבודות להגברת הבטיחות בדרכים בין-עירוניות. העבודות מתמקדות בשיפור עקומות מסוכנות, הסדרת צמתים, התקנת גדרות בטיחות, הרחבת שוליים והארת צמתים.

ב. **אחזקת כבישים בין-עירוניים:** אחזקת הכבישים חיונית להבטחת התנועה הסדירה והבטיחות בדרכים. פעולות האחזקה נעשות באופן שוטף בהתאם לתכנית עבודה שנתית. תכנית זו מסתמכת על סקר ארצי ממוחשב של מצב הרשת הנערך אחת לחצי שנה, ומשולב במערכת קבלת החלטות מנ"מ (מערכת ניהול מיסעה). לצורך קביעת המדיניות התקציבית לנושא אחזקת רשת הכבישים הוכן סקר הנדסי - כלכלי. אחד הממצאים המרכזיים של הסקר הינו שעלות השיקום משתנה בצורה מעריכית כתלות במצב המיסעה. כלומר, ככל שמצב פני המיסעה גרוע יותר, עלות השיקום עולה ביותר משיעור ההידרדרות של פני המיסעה, ומכאן שאין יתרון כלכלי בדחיית הוצאות לשיקום המיסעה. הפעולות העיקריות בתחום האחזקה הן:

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

2) **ריבוד ושיקום כבישים - עבודות ריבוד ושיקום הכוללות שיפוץ קטעי דרך בהתאם לבדיקות** מצב המיסעה. כאשר כביש מגיע למצב של הרס המבנה מבוצע שיקום, שהינו תיקון והחלפה של שכבת אספלט בעובי של כ- 10-30 ס"מ. ריבוד הינו הנחת שכבת אספלט חדשה בקטעי כביש בהם נסדק האספלט אך מבנה הכביש תקין.

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

795102 כבישים עירוניים

תכנית זו מיועדת לתקצוב השתתפות המדינה במימון הקמת פרויקטי תחבורה שהינם באחריות הרשויות המקומיות. עיקרי הנושאים והפרויקטים שבמסגרת תכנית הפיתוח לשנים 2013-2014 הינם:

1 . במטרופולין ירושלים :

- א. **כביש בגין דרום**: כביש בגין הינו ציר תנועה מרכזי הנע מצפון לדרום בירושלים. הפרויקט הינו הארכת הכביש דרומה וכולל הרחבת הקטע המרכזי בכביש, מחלוף צומת גולומב וסלילת הכביש עד צומת רוזמרין וחיבורו לכביש 60. היקף הפרויקט עומד על כ-1,000 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2010 וצפוי להסתיים בשנת 2015.
- ב. **כביש אורה - משואה**: סלילת דרך דו נתיבית דו מסלולית המחברת בין כביש הגישה לגבעת משואה לצומת אורה. היקף הפרויקט עומד על כ-125 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2013 וצפוי להסתיים בשנת 2015.
- ג. **כביש 21**: סלילת דרך מקבילה לדרך בית חנינא וכביש ארצי 50 המתחילה בדרום מכביש 9, עוברת בשכונת רמת שלמה, ומגיעה עד לעטרות. היקף חלקו הדרומי של הפרויקט עומד על כ-60 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2013 וצפוי להסתיים בשנת 2014.

2 . במטרופולין תל אביב והמרכז :

- א. **הפרדה מפלסית 139 ברחובות**: ביצוע הפרדה בין כביש ומסילה בכניסה הצפונית לרחובות ברחוב הרצל. היקף הפרויקט עומד על כ-130 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2011 וצפוי להסתיים בשנת 2014.
- ב. **רחוב אבו חצירא בבני ברק**: ביצוע פינויים והסדרה של רחוב אבו חצירא בבני ברק על מנת לאפשר תנועה נוחה להולכי רגל, כלי רכב ותחבורה ציבורית. היקף הפרויקט עומד על כ-70 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2012 וצפוי להסתיים בשנת 2014.

3 . במטרופולין חיפה :

- א. **חיבור מנהרות הכרמל לעוקף קריות**: הקמת דרך דו מסלולית בת שני נתיבים לחיבור כביש 22 עוקף הקריות למנהרות הכרמל על מנת לאפשר מעבר ישיר לצידו המזרחי של הכרמל, וסלילת חיבורים נוספים למנהרות הכרמל. היקף הפרויקט עומד על כ-250 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2011 וצפוי להסתיים בשנת 2014.
- ב. **כביש 70 בין יגור לזבולון**: הרחבת כביש 70 לדרך דו מסלולית בת שלושה נתיבים לכל כיוון ממחלף יגור ועד צומת זבולון. היקף הפרויקט עומד על כ-110 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2012 וצפוי להסתיים בשנת 2014.
- ג. **השלמת כביש נחל גיבורים**: השלמת הקמת דרך חדשה באורך של כ-2.2 ק"מ, דו-מסלולית בת שני נתיבים לכל כיוון. דרך זו תחבר בין ציר שמחה גולן בכרמל לבין ציר בר יהודה בעיר התחתית בחיפה. היקף הפרויקט עומד על כ-200 מיליוני ש"ח, ביצועו החל בשנת 2009 וצפוי להסתיים בשנת 2014.

4 . פרויקטים נוספים בתחום העירוני :

- א. **פרויקטים במגזרי המיעוטים**: משרד התחבורה מבצע פרויקטים במגזר הערבי, הבדואי, הדרוזי והצ'רקסי בהתחשב בצרכי התחבורה במגזרים תוך מילוי אחר החלטות הממשלה בנושא.
- ב. **בטיחות**: משרד התחבורה מתקצב תיקון פיסי של ליקויים ונקודות תורפה במערכת הרכים העירונית הקיימת. עבודות אלו נעשות בנוסף להשקעות בכבישים המכוונות לפיתוח מערכת הרכים, אשר

גורמות גם הן להעלאת רמת הבטיחות במערכת. תקציב זה מורכב מכ-130 מיליוני ש"ח בשנים 2013 ו-2014 מתקציב הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים (המהווים חלק מתקציב כולל שהוקצה לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים).

ג. **תכנון וקידום זמינות:** התקציבים בנושאים אלה נועדו לקידום וביצוע של תכנונים שונים בתחום התחבורה, כגון: תכנית אב ארצית, תכניות מתאר ותכנון כבישים במטרופולינים וברשויות מקומיות ברחבי הארץ.

7952 בטיחות בדרכים

795201 הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

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

7953 פיתוח אחר

795301 פיתוח משרדי

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

7960 רזרבה

796001 רזרבה

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

הסבר מפורט של תקציבי התחבורה הקשורים לסעיף תקציבי מספר 32 (תמיכות) מופיע בחוברת הרלוונטית לסעיף זה.