

בעניין: 1. מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה

2. יניב מנצור

3. נועם לדרמן

4. ירום שגן

על-ידי ב"כ עוה"ד ירום שגן

מרח

טל':

דוא"ל: doing@kfaryona.org.il

העותרים

- נ ג ד -

1. שרת התחבורה

2. ראש ממשלת ישראל

3. ממשלת ישראל

ע"י פרקליטות המדינה, מחלקת הבג"צים

מרחוב צלאח א-דין 29, ירושלים

טל': 072-2935346, פקס': 072-2935346

דוא"ל:

4. נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ

ע"י ב"כ עוה"ד משה אשכנזי, מ.ר. 72054

ו/או יהונתן כהן, מ.ר. 73780 מהלשכה המשפטית

מרח' אריאל שרון 3, אור יהודה

טל': 072-2935346

דוא"ל:

5. עיריית כפר יונה

ע"י ב"כ עוה"ד שלומית גבע ו/או קרן קינקס זרפשוני

מהלשכה המשפטית לעירייה

מרח' שרת 4, כפר יונה

טל': 09-8971111; פקס': 09-8971139

דוא"ל: shlomitg@kfar-yona.org.il

המשיבים

תגובה מקדמית לעתירה מטעם המשיבה 4 – נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ

בהתאם להחלטת בית המשפט הנכבד (כב' השופטת ד' ברק ארז), מיום 20.11.2022, מתכבדת המשיבה 4, נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן – "נתיבי ישראל" או "נת"י"), להגיש תגובה מקדמית מטעמה לעתירה שבכותרת.

מן הטעמים שיפורטו להלן, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את העתירה, ולחייב את העותרים בהוצאותיה של נת"י בגין הגשת תגובה מקדמית זו.

א. פתח דבר

1. עניינה של העתירה הוא בקשת העותרים, כי בית המשפט הנכבד ייתן צו עשה המורה למשיבים לבצע פרויקט תשתית בסביבת העיר כפר יונה.

2. כך, מבקשים העותרים להורות, על ביצוע, לאלתר, של פרוייקט כביש 57 – עוקף כפר יונה; וכן להורות על ביצוע, בתוך שישה חודשים, של מסלולים ייעודיים לתחבורה ציבורית, ושל שבילי אופניים, בתוואי כביש 57 הקיים.
3. כבר בפתח הדברים יצויין, כי בסמוך לאחר הגשת העתירה דנן, הוגשה עתירה דומה, בגדרו של בג"ץ 6622/22 ג'רבי ואח' נ. משרד התחבורה ואח' (להלן – "עניין ג'רבי"). במסגרת העתירה, התבקש בית המשפט הנכבד, להורות לרשויות המדינה ולנת"י לקדם כביש גישה לקריה המשפטית נווה צדק (בסיס מ.ק. 21), וזאת על רקע הקפאתו של פרוייקט כביש 57 – עוקף כפר יונה.
4. בדיון שהתקיים בפני בית המשפט הנכבד ביום 10.7.2023, הבהיר המותב הנכבד (כב' השופטים ד. מינץ, י. וילנר, וג. כנפי שטייניץ) לעותרים, כי אין מדובר בסעד שבית המשפט הנכבד ייעתר לו. זאת, שכן השאלה מהו הפרוייקט התחבורתי שיש לתקצבו – שלא כל שכן העיתוי הנכון לכך – מצויה בליבת שיקול הדעת של גורמי המדינה, ובית המשפט הנכבד לא יתיימר לתעדף תקצובו של כביש זה, על פני כביש אחר, או על פני תקצוב צורך ציבורי אחר בו ייעשה שימוש באותו תקציב.
5. על רקע דעתו הנחרצת האמורה של המותב הנכבד שהושמעה בדיון, נמשכה העתירה, וזו נמחקה בפסק דין מיום 10.7.2023.
- תצלום פרוטוקול הדיון ותצלום פסק הדין מיום 10.7.2023 מצורפים יחדיו לתגובה מקדמית זו כנספח "1".
6. בעניין זה יצויין כי בית המשפט הנכבד ייחס חשיבות מיוחדת לעדכון שהגישה המדינה עובר לדיון, בו צויינה העובדה כי פרוייקט כביש 57 – עוקף כפר יונה הוכנס לתוכנית החומש של משרד התחבורה בדיוני התקציב בחודשים שקדמו לדיון.
- תצלום תגובת המדינה מיום 6.7.2023, מצורף לתגובה מקדמית זו כנספח "2".
7. נת"י סבורה כי דינה של העתירה דנא זהה לזו של העתירה הנזכרת בעניין ג'רבי. גם במקרה דנן, מתבקש בית המשפט הנכבד להורות לרשויות המדינה לבצע פרוייקטי תחבורה בסביבת כביש 57 בכפר יונה, וברי כי אין מדובר בסעד שבית המשפט הנכבד ייעתר לו. זאת בפרט על רקע הכנסתו של פרוייקט זה לתוכנית החומש של משרד התחבורה.
8. על כן, וכפי שיפורט להלן, תטען נתיבי ישראל כי דין העתירה כנגדה להידחות, בהיעדר עילה להתערבות ולקבלת העתירה.

ב. רקע עובדתי

1. העובדות הרלוונטיות למועד הגשת העתירה

9. נתיבי ישראל, הינה חברה ממשלתית, האמונה על תכנון וביצוע פרוייקטי תשתיות תחבורה, שאותם החליט משרד התחבורה למסור לביצועה, ולתקצבה בגין כך.

10. במהלך השנים האחרונות, קידמה נתיבי ישראל, בהוראתו של משרד התחבורה, את תכנונו וביצועו של הפרוייקט כביש 57 – עוקף כפר יונה (לעיל ולהלן: "הפרוייקט").

11. תכולת הפרוייקט כוללת סלילת כביש רוחב חדש, בעל שני נתיבים, באורך של כ-9 ק"מ, אשר כשמו כן הוא, עתיד לעקוף את היישוב כפר יונה, ולהיסלל מצפון לכביש 57 הקיים. במסגרת הפרוייקט מתוכננת הקמתם של ארבעה מחלפים חדשים (ינוב, כפר יונה, השרון ובית יצחק), אשר עתידים לחבר את כפר יונה לכביש זה, וממנו אל מערכת הדרכים הארצית – לכבישים 4, 6, ו-2.

12. נוסף על כך, כולל הפרוייקט את שדרוגו והרחבתו של כביש 4 הקיים, באורך של כ-5 ק"מ, ואת הסבתו לכביש ארצי מהיר, מוטת תחבורה ציבורית; את שדרוגו והרחבתו של כביש 57 הקיים באורך של כ-3 ק"מ; הקמת שבילי אופניים; ועוד.

13. להלן תרשים כללי של הפרוייקט (תוואי כביש 57 החדש מסומן בצהוב ממזרח למערב):



14. עד לסוף שנת 2020, השלימה נתיבי ישראל את תכנונו הראשוני של הפרוייקט, וכן את קידום הזמינות של הפרוייקט. בכלל זאת, בוצעו הפקעות בתוואי הפרוייקט, והועתקו עצים ותשתיות כהכנה לתחילת ביצוע הפרוייקט.

15. לצורך האמור, תוקצבה נתיבי ישראל בסכום של כ-800 מיליון ₪, אשר יועדו לקידום הזמינות, וביצוע ההפקעות אשר בוצעו כאמור, כהכנה לביצוע הפרוייקט כולו.

16. הלכה למעשה, כבר בראשית שנת 2021, חברת נתיבי ישראל היתה ערוכה ומוכנה ליציאה למכרז לתכנון וביצוע הפרוייקט. כך, קיבלה נת"י RFT – דו"ח בקרת מוכנות למכרז, על ידי חברת הבקרה של משרד התחבורה ומשרד האוצר. במסגרת הדו"ח אושרה תכולת המכרז, לוח הזמנים, וכן האומדן התקציבי של הפרוייקט, ובסופו, המליצה חברת הבקרה לאשר את פרסום המכרז (בכפוף להערות מינוריות שנקבעו בדו"ח האמור).

17. דא עקא, כי ביום 1.8.2021, התקבלה החלטת ממשלה מס' 276 שכותרתה "דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה" (להלן – "החלטת הממשלה"), במסגרתה הוחלט, בין היתר ולענייננו כדלהלן:

"לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) בשנים 2021-2025 בסך כולל של 1,499 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב:

א. **כביש 57 עוקף כפר יונה"**

תצלום החלטת הממשלה מצורף לתגובה מקדמית זו כנספח "3".

18. החלטת הממשלה הקפידה אפוא, הלכה למעשה את המשך קידומו של הפרוייקט, ולאורו, בוטלה יציאתו המתוכננת של הפרוייקט למכרז, עד לקבלת החלטה אחרת, ותקצוב מתאים לכך ממשרדי הממשלה.

19. על אף האמור, ולמרות הקפאת פרויקט כביש 57 נכון לאותה עת, בתקופה שחלפה מאז החלטת הממשלה, שקדה נתיבי ישראל על קידום ביצוען של מספר חלופות, לשיפורים תנועתיים במרחב הפרויקט.

19.1. **נת"צ בכביש 57 הקיים** – בתחילת שנת 2022, השלימה חברת נתיבי ישראל הסדרת נתיב תחבורה ציבורית על שול הכביש (שול"צ) בין כפר יונה לצומת השרון, ממזרח למערב.

19.2. **שבילי אופניים בכביש 57 הקיים** – נת"י תוקצבה לשם קידום תכנון שבילי אופניים ועמודי תאורה, לאורך כ-4 ק"מ, ממזרח כפר יונה, ועד לצומת בית ליד. זאת, במסגרת תוכנית המא"ץ של משרד התחבורה (תוכנית לקידום תחבורה ציבורית, הכוללת הקמת מסופים, שבילי אופניים, וצירי העדפה לתחבורה ציבורית). בהקשר זה יצוין, כי נת"י קידמה תכנון לביצוע שבילי האופניים בצד הצפוני של כביש 57, אלא שלבקשת העירייה (משיקולי תכנון חטיבת הקרקע שבין כביש 57 הישן, לפרוייקט עוקף כביש 57), מקדמת נת"י את שבילי האופניים בצדו הדרומי של הכביש.

19.3. **הקמת מרכז תחבורתי משולב (מתח"מ) במחלף השרון** – נת"י תוקצבה לשם קידום תכנון המתח"מ, וכן תוקצבה לשם קידום זמינות והפקעות.

19.4. **כביש גישה לבסיס מ.ק. 21, הסמוך לכביש 57** – בהתאם להנחיות שהתקבלו ממשרד התחבורה, השלימה נת"י את תכנונו של כביש הגישה לבסיס, בתואי פרויקט עוקף כפר יונה. ביצוע הכביש בפועל על ידי קבלן נתיבי ישראל אמור להתחיל בימים הקרובים.

ב.2. ההתפתחויות שחלו לאחר מועד הגשת העתירה

20. מאז הגשת העתירה ועד כה, אושר תקציב המדינה לשנת 2023-2024, ובמסגרתו, הושג סיכום תקציבי בין משרד האוצר למשרד התחבורה, בנוגע לפרויקטים שיקודמו בחומש הקרוב על ידי משרד התחבורה.

21. במסגרת סעיף 12.1 לסיכום התקציבי, ובהתאם לנספח א' לסיכום שכותרתו "מימוש התוכנית האסטרטגית", הוקצתה יתרת התקציב עבור פרויקט כביש 57, על סך 1.6 מיליארד ₪.

להלן הקטע הרלוונטי מהסיכום התקציבי :

16

נספחים

נספח א' – מימוש התוכנית האסטרטגית

מס' דרך	שם הפרויקט	הסבר על הפרויקט	אומדן כולל	הרשאה לתקצוב (מלאה)
2	מחלף עתלית	שדרוג המחלף	135	105
4	מחלף רעננה דרום – מחלף הדרים	הרחבת הדרך לטובת נר"ת לרבות מחלף אחוזה	1,200	750
5	צומת אריאל – צומת תפוח	הרחבת הדרך	500	500
6	עין תות - בית נחמיה	עלויות ניהול לתוספת נתיב לטובת נר"ת	52	12
40	צומת ברנר – מחלף לוד	תוספת נתיב לטובת נר"ת	923	833
44	מחלף השבעה – מחלף חולון	תוספת נתיב צ' שמאלי	200	200
44	רמלה – מחלף השבעה	הרחבת הדרך לטובת מת"ן, לרבות מחלף בית דגן	1,811	1,253
45	מגרון – קלנדיה	דרך חדשה	300	300
55	משתלות – צומת אלפי מנשה	הרחבת הדרך	150	120
55	כביש 5066 – ג'נסאפוט	דרך חדשה לטובת עוקף פוגדוק	200	200
57	עוקף כפר יונה	דרך חדשה עוקפת לרבות הסדרת העדפה לתח"צ בדרך הקיימת	2,400	1,600

תצלום הסיכום התקציבי של משרד האוצר ומשרד התחבורה לשנים 2023-2024 מצורף לתגובה מקדמית זו כנספח "4".

22. בתחילת שנת 2024, לאור מלחמת חרבות ברזל, אושר תקציב מדינה מתוקן לשנת 2024, במסגרתו הושג סיכום תקציבי מעודכן, כאשר לענייננו, צומצם תקציב הפרויקט ב-400 מיליון ₪.

להלן הקטע הרלוונטי מהסיכום התקציבי המעודכן :

4. תשתיות תחבורה:

4.1. בהתאם להחלטת הממשלה המפחיתה תקציב מוזמן ותקציב הרשאה של משרד התחבורה,

יבוטלו הפרויקטים הבאים:

- 4.1.1 מחלף עטרות בסך של 156 מלש"ח;
- 4.1.2 כביש 60 – צומת אלעזר – צומת הגוש בסך של 133 מלש"ח;
- 4.1.3 כביש 85 – מחלף נחל עמוד בסך של 180 מלש"ח;
- 4.1.4 כביש 781 – מחלף גלעם בסך של 30 מלש"ח;
- 4.1.5 כביש 780 – בסך של 92 מלש"ח;
- 4.1.6 כביש 444 – בסך של 200 מלש"ח;
- 4.1.7 מחלף עתלית – 75 מלש"ח;
- 4.1.8 מחלף המוביל – 270 מלש"ח;
- 4.1.9 מתוך תכנית האסטרטגית לרכבת יופחתו 350 מלש"ח בהרשאה בחלוקה הבאה:
100 בגין קטרים מזהמים; 200 מלש"ח פרויקטים של חברות אחרות; ועוד 50 מלש"ח היערכות לתכנית פיתוח.
- 4.1.10 צמצום פרויקט המטרופן – בסך של 80 מלש"ח;
- 4.1.11 צמצום פרויקט כביש 57 בסך של 400 מלש"ח;
- 4.1.12 צמצום פרויקט כביש 66 – מחלף מגידו, בסך של 300 מלש"ח;
- 4.1.13 צמצום התכולות של פרויקט רק"ל נופית ופרויקטים נוספים בחברת חוצה ישראל בסך של 300 מלש"ח.

תצלום הסיכום התקציבי המעודכן של משרד האוצר ומשרד התחבורה לשנת 2024 מצורף לתגובה מקדמית זו כנספח "5".

23. בהתאם לכך, לאחר שנת"י תקבל את התקצוב בפועל ממשרד התחבורה, בהתאם לשיקול דעת הגורמים המקצועיים, נת"י תפרסם מכרז לביצוע הפרויקט.

24. כפי שיפורט להלן, נת"י סבורה כי די בנתונים שפורטו לעיל, על מנת לייתר את העתירה. זאת, הן בשל הכנסתו של הפרויקט לתוכנית החומש של משרד התחבורה, והן בשל הפתרונות שנת"י מקדמת בסביבת כפר יונה, בהתאם לתקצוב ולהנחיית גורמי הממשלה.

ג. המסגרת הנורמטיבית

25. הלכה למעשה, ככל שממצים את טענות העותרים בעתירה, הרי שבסופו של יום, בקשתם הינה כי בית המשפט הנכבד יורה למדינה, ולנת"י, לתעדף ולתקצב את ביצועו של פרויקט שהם חפצים ביקרו, סעד שבית המשפט הנכבד לא ימהר לתת, לשון המעטה. זאת, שכן תעדופם של הפרויקטים השונים, והעמדת תקציב מתאים עבורם, הינם שיקולים מקצועיים מן המעלה הראשונה, המצויים בליבת סמכותם של גורמי המקצוע הרלוונטיים במדינה.

26. לעניין זה יפים דבריו של בית המשפט נכבד זה (כב' השופט א' שטיין), בבג"צ 5673/21 שכתר נ' משרד התחבורה (פורסם בנבו, 31.8.2021), בסעיף 18 לפסה"ד:

"העותרים מבקשים מאתנו, הלכה למעשה, כי נורה למדינה לתקצב ולסבסד את תחנת אחיטוב, על-אף שהרשות המוסמכת לכך, בהמלצת גורמי המקצוע, החליטה שלא לעשות כן. לבקשה זו לא נוכל – וממילא לא נרצה – להיענות. בית משפט זה קבע פעמים-אין-ספור כי אין בידו להתערב בהחלטות הרשות אשר נוגעות להקצאת תקציבים ומשאבים ציבוריים אחרים. יפים לעניין זה דברי השופטת ש' נתניהו בבג"ץ 3472/92 ברנד נ' שר התקשורת פ"ד מז(3) 143, 153 (1993):

"בית המשפט לא יורה לרשות כיצד להקצות ולחלק את משאביה. חיוב בהוצאה למטרה מסוימת חייב לבוא על חשבון מטרה אחרת, אולי חשובה ממנה, או אולי על-ידי הגדלת התקציב שיינתן לה על-ידי אוצר המדינה ואשר חייב יהיה להיעשות על חשבון תקציבים שנועדו למטרות אחרות, אולי חשובות יותר. בית המשפט אינו הגוף המוסמך לעסוק ואינו יכול לעסוק בהקצאת משאביה של החברה" (ההדגשה הוספה – א.ש.)"

27. ככלל, נדמה, כי דבריו של בית המשפט הנכבד דנא, בבג"ץ 1901/12 מועצת כפר יונה נ' משרד התחבורה (פורסם בנבו, 28.7.2013) החותמים את פסק הדין, רלוונטיים עדיין לענייננו:

"סלילת הכביש העוקף היא חלק ממדיניות רחבה של הרשות לשיפור תשתית התחבורה בישראל. משרד התחבורה, יחד עם הגורמים הנוספים האמונים על קידום מהלך זה, שיקלל את הפרמטרים הרלוונטיים והחליט כי ישנם פרויקטים תחבורתיים, לרבות סלילתם של כבישים אחרים, אשר חשיבותם ודחיפותם עולים לעת הזו על החשיבות של סלילת הכביש העוקף ודחיפותה. החלטה זו התקבלה במסגרת שיקול דעתם של הגורמים המוסמכים. סדרי העדיפויות נקבעו בין היתר מתוך שיקולים תקציביים ונוכח מחסור משאבים, והלכה היא כי "בית-המשפט ייזהר מלהתערב בעיצובה של מדיניות כלכלית כוללת ובקביעת סדרי עדיפויות לאומיים שכן ככלל, הרשות המבצעת והרשות המחוקקת הן הנושאות באחריות הציבורית והלאומית למשק המדינה ולכלכלתה" (בג"ץ 3071/05 לוזון נ' ממשלת ישראל, [פורסם בנבו] פסקה 10 לפסק דינה של הנשיאה ביניש (28.7.2008))."

28. בענייננו, העותרים לא הרימו את הנטל המוטל עליהם, להוכיח מדוע המקרה דנן מצדיק סטייה מן ההלכה האמורה.

29. בכל הכבוד, הטענות בדבר פקקי תנועה – הרלוונטיות כיום לאיזורים רבים במדינת ישראל – וטענות הבטיחות שנטענו בעלמא, אין בהן, כשלעצמן, כדי להצדיק את התערבותו של בית המשפט הנכבד במקרה דנן.

30. לא למותר לשוב ולהזכיר בהקשר זה, את דבריו של בית המשפט הנכבד בעתירה בעניין ג'רבי, שהוגשה כאמור, בסמוך לאחר הגשת העתירה דנא. בדיון שהתקיים בפני בית המשפט הנכבד, ביום 10.7.2023, הבהיר המותב הנכבד (כב' השופטים ד. מינץ, י. וילנר, וג. כנפי שטייניץ) לעותרים, כי אין מדובר בסעד שבית המשפט הנכבד ייעתר לו, ובהמשך לכך, המליץ לעותרים למחוק את עתירתם, וזו נמחקה. להלן ציטוטים רלוונטיים מפרוטוקול הדיון:

כב' השופט ד' מינץ:

"מתי בימ"ש הזה יושב וקובע את סדר העדיפויות של כבישים וכבישים עוקפים אלטרנטיביים?" (עמ' 1 לפרוטוקול הדיון)

כב' השופטת י' וילנר:

"כי אולי אפשר להשקיע את הכספים בכביש הערבה הכל כך מסוכן, אולי יותר חשוב להשקיע שם? ... איך אפשר לדון בסדר עדיפויות כזה? לאן ילכו התקציבים של הפיתוח?" (עמ' 2 לפרוטוקול הדיון)

31. והוא הדין לענייננו.

ד. נימוקים לדחיית העתירה לגופה

1. ד. נת"י מקדמת את כל הפתרונות התחבורתיים הנזכרים בעתירה, אשר היא תוקצבה בגינם

32. כאמור, הסעדים שנתבקשו בעתירה, כוללים את (א) הקמת כביש 57 – עוקף כפר יונה; (ב) הקמת מסלולי תחבורה ציבורית בכביש 57 הקיים; (ג) הקמת שבילי אופניים בכביש 57 הקיים.

33. כפי שפורט ברקע העובדתי לעיל, המענה לסעדים מבוקשים אלו פשוט וברור:

33.1. **באשר להקמתו של כביש 57 – עוקף כפר יונה** – כאמור, נת"י שקדה במשך שנים, על קידומו של פרויקט זה, ואף קידמה תכנון, קידום זמינות והפקעות עבורם תוקצבה בסכום של כ-800 מיליון ₪. נת"י היתה ערוכה ליציאה למכרז לביצועו של הפרויקט, עוד בשנת 2021. הקפאתו של הפרויקט באותה עת, ואי היציאה למכרז, הינן תולדה של החלטת הממשלה, ואי-תקצובה של נת"י לשם ביצוע הפרויקט.

נת"י, הינה זרוע ביצוע של משרד התחבורה לקידום פרויקטי תחבורה, שאותם הוחלט למסור לביצועה, ולתקצבה בגין כך. ברור לכל, כי נת"י אינה רשאית לבצע פרויקטים שלא התקבל אישור משרד התחבורה לביצועם, ושהיא לא תוקצבה בגינם.

כאמור, במסגרת דיוני התקציב, הוכנס הפרויקט לתוכנית החומש של משרד התחבורה, והוקצה עבורו תקציב של 1.2 מיליארד ₪ (כאמור, לאחר צמצום תקציב הפרויקט, בעקבות המלחמה, ב-400 מיליון ₪). על רקע האמור, ככל שנת"י תקבל את התקצוב בפועל, ותקבל "אור ירוק" ממשרד התחבורה ליציאה למכרז, הרי שהיא תפעל בהתאם לשם ביצועו של הפרויקט.

לאור האמור, בכל הקשור לנת"י, דינו של סעד זה לדחייה.

33.2. **באשר להקמת מסלולי תחבורה ציבורית בכביש 57 הקיים** – כאמור, עד כה, השלימה נת"י את הקמתו של נתיב תחבורה ציבורית בשול הדרך, ממזרח למערב (שות"צ). השלמת הנת"צים בכביש 57 הקיים מתוכננת להתבצע כחלק מפרויקט עוקף כפר יונה, עם תקצוב נת"י כאמור. לאור האמור, גם ביחס לכך, בכל הקשור לנת"י, דינו של סעד זה לדחייה.

33.3. **הקמת שבילי אופניים בכביש 57 הקיים** – כאמור, נת"י תוקצבה לשם קידום תכנון שבילי אופניים ועמודי תאורה, לאורך כ-4 ק"מ, ממזרח כפר יונה, ועד לצומת בית

ליד. עם סיום התכנון, יובא הפרוייקט לאישורו של משרד התחבורה, וקבלת תקציב עבורו. לאור האמור, גם סעד זה התייתר, ודינו לדחייה.

2. דין הטענה להבטחה מנהלית להידחות

34. במסגרת העתירה, טוענים העותרים כי דין עתירתם להתקבל, בין היתר, בשל "הבטחה מנהלית" שניתנה, כביכול, להקמת הפרוייקטים התחבורתיים הנ"ל.

35. בכל הקשור לנת"י, מסתמכים העותרים על הודעת דוא"ל מיום 21.9.2016, שנשלחה ע"י גב' תמי בולר, מי שהיתה בשעתו מנהלת מחלקת פרוייקטים סטטוטוריים בנת"י, אל גב' ליאור מסטיג מלשכת התכנון של הוועדה המחוזית, מחוז מרכז, בה פורטו לוחות הזמנים הצפויים להשלמת הפרוייקטים (נספח 7 לעתירה).

36. ואולם, ברור הוא, כי אין בהודעת דוא"ל זו, כדי לבסס ולו תחילתה של הבטחה מנהלית.

37. ראשית, הפוך והפוך בהודעה, ולא תמצא בה "הבטחה", או כל רמז לכך. כל שיש בה, הוא צפי משוער, כללי, נכון למועד שליחתה, להשלמת הפרוייקטים המפורטים בה. ברור, כי בפרוייקטים מסוג זה – שאינם פרוייקטים מינוריים ופשוטים, אלא מערכת סבוכה של תהליכים התלויה בגורמים רבים – לא ניתן לראות בצפי זה בבחינת "הבטחה", אלא לכל היותר נכונות של החברה להשלמת הפרוייקטים בלו"ז זה, בהתאם להחלטות גורמי המדינה, בכפוף לקבלת תקציב מתאים, ובהתאם להתפתחויות השונות, וברי כי לוחות זמנים אלו עשויים להתעדכן מעת לעת.

38. שנית, ולמעלה מכך, כידוע, על הטוען להבטחה מנהלית / שלטונית מחייבת, להוכיח התקיימותם של מספר יסודות מצטברים, שאינם מתקיימים בענייננו. יהא זה אך למותר להפנות לפסיקה הענפה בעניין זה, ונדמה כי די בהפניה לפסק דינו של כב' השופט (כתוארו אז) ח' מלצר, בע"א 4228/11 חמאד אבו עג'אג' מנצור נ' מדינת ישראל (פורסם בנבו, 15.12.2014), בסעיף 20 לפסק הדין, בו סוכמו ההלכות הוותיקות בנושא:

"על הטוען לקיומה של הבטחה שלטונית מחייבת – מוטל הנטל להוכיח חמישה יסודות: בראש ובראשונה, את עצם מתן ההבטחה הנטענת, ואת תוכנה; שנית, כדי שההבטחה תהיה בת תוקף ותחייב את הרשות השלטונית, עליה להיות: מפורשת, ברורה, חד-משמעית, ולא מוטלת בספק, כנדרש מהתחייבות משפטית שאיננה בגדר הצהרת כוונות גרידא (דרישה זו מקבילה, למעשה, לדרישת "המסוימות" בדיני החוזים); שלישית, על התובע להוכיח כי המבטיח התכוון לתת להתחייבותו תוקף משפטי מחייב, וכי הטוען לקיומה קיבל את ההבטחה ככזו (כאן נבחן, למעשה, אומד-דעתם של הצדדים); רביעית, על התובע להוכיח כי נותן ההתחייבות היה בעל סמכות לתיתה; וחמישית, שהמבטיח הוא בעל יכולת לקיים את ההבטחה, דהיינו: כי ההבטחה היא בת-ביצוע".

39. ברי, כי אף אחד מיסודותיה של ההבטחה המנהלית מתקיים בענייננו, לא כל שכן כולם: העותרים לא הוכיחו את עצם מתן ההבטחה; תוכן הדוא"ל המפרט את הצפי להשלמת הפרוייקטים אינו מבסס הבטחה "מפורשת, ברורה, חד-משמעית ולא מוטלת בספק"; ברי כי שולחת המייל לא התכוונה לתת להתחייבותה תוקף משפטי מחייב; תפקידה באותה עת, כמנהלת מחלקת פרוייקטים סטטוטוריים, האמונה על נושא הסטטוטוריקה בחברה, אינו מעמידה כבעלת הסמכות לתיתה; וההבטחה אינה בת ביצוע, בהיעדר תקצוב.

40. יפים לענייננו דברי בית המשפט הנכבד (כב' השופט י' דר) בעת"מ (חיי) 1230/03 מריק - יזום ופיתוח בע"מ נ' שר הפנים (פורסם בנבו, 24.10.2004), בהתייחס להבטחה נטענת של מע"צ, שהייתה בשעתו יחידת סמך במשרד התחבורה, באמרו בסעיף 2.13 לפסה"ד:

"ברור שמע"צ, למרות תפקידה המשמעותי ביעוץ לענייני כבישים, אינה בעל סמכות לתת הבטחה מנהלית, מה עוד שעמדתה של מע"צ לא הגיעה לרמה של הבטחה".

41. כן ר' לעניין זה, דבריו של בית המשפט הנכבד דנא, בבג"ץ 1901/12 מועצת כפר יונה נ' משרד התחבורה (פורסם בנבו, 28.7.2013) שעסק בעניינו של כביש זה, בו נדחו הטענות להבטחה מנהלית (בסעיפים 8-9 לפסק הדין), בשל אי-התקיימותם של היסודות שתוארו לעיל, כאשר בסיום דבריו ציין בית המשפט הנכבד (כב' המשנה לנשיא כתוארה אז, מ' נאור) כי "הדברים נכונים ביתר שאת לגבי ההבטחות הנטענות מהחברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ", והוא הדין בענייננו.

3.ד. התייחסות כללית ליתר הטענות הנזכרות בעתירה

42. יתר הטענות הנזכרות בעתירה, כנימוקים לקבלתה, הינן טענות העוסקות בשיקולי מדיניות, אשר חורגים מתחומי סמכותה של נת"י.

43. באשר לטענת הבטיחות, הנטענת בסיומה של העתירה הרי שהיא נטענה בעלמא, מבלי להעמיד כל תשתית עובדתית התומכת בטענות אלה, ואף לא צורפה חוות דעת התומכת בהן. על כן, גם דינה של טענה זו להידחות.

ה. סוף דבר

44. מן הטעמים המפורטים לעיל, ביחד ולחוד, מתבקש בית המשפט הנכבד לדחות את העתירה, ולחייב את העותרים בהוצאות נת"י בגין הכנת תגובה מקדמית זו.

45. תגובה מקדמית זו נתמכת בתצהירו של מר משה פרומר, סגן מנהל אגף פרויקטים מרכז ותח"צ בנתיבי ישראל.


יהונתן כהן, עו"ד
מ.ר. 73780


משה אשכנזי, עו"ד
מ.ר. 72054

ב"כ המשיבה 4

נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ

אור יהודה, 5 ביוני 2024

תצהיר

אני הח"מ, מר משה פרומר, ת.ז. [REDACTED] שהוזהרתי בחוק כי עלי לומר את האמת, וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזה בכתב כדלקמן:

1. הנני מכהן כסגן מנהל אגף פרויקטים מרכז ותח"צ בנתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן – "נת"י").
2. תצהירי זה ניתן בתמיכה לתגובה המקדמית מטעם נת"י (להלן – "התגובה המקדמית") לעתירה שהוגשה במסגרת בג"ץ 4902/22 מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה ואח' נ' שרת התחבורה ואח'.
3. האמור בסעיפים 10-16, 18-19, ו-33 לתגובה המקדמית הוא בידיעתי האישית.
4. האמור בסעיפים 1-6, 9, 17, ו-20-22, לתגובה המקדמית הוא נכון למיטב ידיעתי ואמונתי, מתוקף תפקידי, על יסוד מסמכים וייעוץ משפטי שקיבלתי.
5. הטענות המשפטיות המפורטות בבקשה, בין אם שזורות הן בעובדות ובין אם לאו, מבוססות על חוות דעתם של יועציה המשפטיים של נת"י, לה אני מאמין.
6. זהו שמי, זוהי חתימתי, ותוכן תצהירי זה אמת.



משה פרומר

אישור

אני הח"מ, עו"ד משה אשכנזי, מ.ר. 72054, מרח' אריאל שרון 3 אור יהודה, מאשר בזה כי ביום 5.6.2024, הופיע בפני מר משה פרומר, ת.ז. [REDACTED] וחתם על תצהיר זה לאחר שהוזהרתי כי עליו להצהיר את האמת, וכי הוא יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן.

משה אשכנזי, עו"ד
מ.ר. 72054

משה אשכנזי, עו"ד

תוכן עניינים

מס'	שם הנספח	עמ'
1	פרוטוקול הדיון ופסק הדין בבגץ 6622/22 - ג'רבי ואח' נ' משרד התחבורה ואח' מיום 10.7.2023	14
2	תגובת המדינה בבג"ץ 6622/22 מיום 6.7.2023	22
3	החלטת הממשלה מיום 1.8.2021	25
4	סיכום תקציבי עדכני של משרד התחבורה ומשרד האוצר לשנים 2023-2024 מיום 17.4.2023	28
5	סיכום תקציבי עדכני של משרד התחבורה ומשרד האוצר לשנת 2024 מיום 14.1.2024	48

נספח 1

פרוטוקול הדיון ופסק הדין בבגץ

6622/22 - ג'רבי ואח' נ' משרד

התחבורה ואח' מיום 10.7.2023

עמ' 14

בבית המשפט העליון בשבתו כבית המשפט הגבוה לצדק

בג"ץ 6622/22

לפני:

כבוד השופט ד' מינץ
כבוד השופטת י' וילנר
כבוד השופטת ג' כנפי-שטייניץ

העותרים:

1. מיכאל גירבי
2. שלי גירבי
3. אילן ספקטור
4. לימור ספקטור
5. עדי נתנאל
6. זהבית נתנאל

נ ג ד

המשיבים:

1. משרד התחבורה
2. משרד הביטחון
3. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ
4. עיריית כפר יונה

עתירה למתן צו על תנאי ובקשה לצו ביניים

תאריך הישיבה: כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023)

מזכיר הרכב: אמיר פינקוס

קלדנית: סיון סי / רינה י'

בשם העותרים: עו"ד חיים כהן; עו"ד הילה טל

בשם משיבים 2-1:

עו"ד אבי טוויג

בשם משיבה 3: עו"ד משה אשכנזי; עו"ד יהונתן כהן

בשם משיבה 4: עו"ד שלומית גבע

פרוטוקול

1

2

3 כבוד השופט ד' מינץ: מתי בימ"ש הזה יושב וקובע את סדר העדיפויות של כבישים וכבישים
4 עוקפים אלטרנטיביים, דרך הגעה ודרך הגעה לבסיס צבאי האם ממזרח או ממערב. וזה משימה
5 לא פשוטה להסביר לנו איך אנו אמורים להתערב וזה נכנס תוכנית שהיא כרגע תבוצע בתקופה
6 מסויימת.

6

7

1 כבוד השופטת יי וילנר: כי אולי אפשר להשקיע את הכספים בכביש הערבה הכל כך מסוכן, אולי
 2 יותר חשוב להשקיע שם. אין ספק שזו הפרעה קשה ורצינית אבל גם מי שנוסע בכביש 6 משתגע.
 3 למה ליצור בצומת ואדע ארע לא זכאים ל 3 מסלולים ודאי שכן. איך אפשר לדון בסדר עדיפויות
 4 כזה? לאן ילכו התקציבים של הפיתוח? אנו לא מבינים שאנו שכשופטים יכולים לעשות פה. יש
 5 הרבה מצוקות שמודעות לכבישים בארץ

6
 7 עו"ד ח' כהן: מודה לבימ"ש לחדוד של הבעיה. העתירה הזו אולי לא היינו מוכשרים בניסוח
 8 שלה. ישנו את היישוב כפר יונה וישנו ציר של 750 מטר שמנדה אחת זה כניסה וסוף הנקודנה
 9 ישנו בסיס צבאי, החליטו משרד הביטחון וצה"ל לעשות שינוי מצב משמעותי ביותר, העבירה
 10 שליש מצה"ל מבחינת כל המערך השיפוטי של צה"ל כל המערך של הכלא, הקימו בסיס שלהם
 11 ויצרו מצב ציר שהוא פנימי בתוך יישוב בין בתים של 750 מטר, הפך לתוכנית של צה"ל ומשרד
 12 הביטחון הפך למרכז תצבאי גדול, בסיס ענק, כגל המערך של משפחות נותר שינוי מצב לרעה,
 13 שהציר הפנימי בתוך יישוב הם לקחו וחסמו למעשה וזה סיכון ממשי ובריאותי לשלמות
 14 התושבים בתשובות של כל המשיבים אף אחד מהמשיבים לא טוען שטענה שלנו על המפגע בבת
 15 אחת, זה לא כביש ערב שקיים מקום המדינה, ליד הבית שלי יש את המפלצת הזו

16
 17 כבוד השופטת יי וילנר: אין לאף אחת זכות מוקנית שלא יבנו ליד ביתו שלא דין, אם המבנה
 18 נעשה כדין.

19
 20 עו"ד ח' כהן: ההפרה היא של שיקול דעת של המשיבים חוסר הסבירות הקיצונית, החליטו
 21 לבצע החלטה כזו של להעביר בסיסים גדולים כאלה ברשלנות

22
 23 כבוד השופטת יי וילנר: זו לא העתירה.

24
 25 עו"ד ח' כהן: העובדה שהבסיסים הועברו, כשרשות העיר הייתה מעורבת בזה אולי היה נכון
 26 להגיש עתירה באופן שזה בוצע, אבל זה כבר נעשה.

27
 28 כבוד השופט ד' מינץ: אנו הבנו מה שקורה. אתם עתרתם לביצוע של חלופה. עכשיו נאו לא
 29 יכולים להגיד לך שהחלופה הזו היא טובה, יכול להיות שכן או שלא. אמרו לכם אנו חושבים על
 30 חלופה אחרת שתהיה כניסה לבסיס מהמזרח. הכל יכול להיות אבל זו לא העתירה ואנו לא
 31 יכולים להתערב בכזה דבר. אנו יכולים להחליט שהחלופה שלכם טובה יותר?

32
 33 כבוד השופטת יי וילנר: האם לחלופה הזו יש לה תקומה מבחינה קיומית?

34
 35 כבוד השופט ד' מינץ: כולם ירוויחו אמנם אבל זה הקושי שלנו להגיד לך אתה צודק ואנו
 36 מחייבים את המדינה ולזרז את הסיפור הזה.

37

עו"ד ח' כהן : אני מבקש סעד לפי הסמכות של ביהמ"ש, צריך להתייחס למצבור הנסיבות ביחד, והנסיבות כולן נמצאות כאן כמחלוקת עובדתית. יום בהיר אחד מוצאים את עצמנו מול מפלצת ענקית שחוסמת לנו את העיר. עוד לפני שתוכנן להעביר את הבסיסים הצבאיים האלה מול הציר שלנו כבר אז הוגשה עתירה בשנת 2012, עוד לפני שחשבו על העברת הבסיס של צריפין כבר אז הייתה בעיה וזה מוסיף כמה הייתה רשלנות.

כבוד השופטת י' וילנר : אבל זה נכון מה שהיא כותבת שם זה מאוד חשוב מה שהיא כותב שם.

עו"ד ח' כהן : שיקולי מדיניות ותכנון שאנו לא נתערב בהם אבל בימ"ש התייחס להצהרת המדינה עוד לפני שהוקם שיש כוונה להקים את כביש עוקף 57 שממילא יפתור את הבעיה. לפני 11 שנה שהייתה רבע בעיה כבר הייתה בעיה, כשהייתה רבע בעיה הלכו לבג"צ ואז אחרי 11 שנה הביאו תוכנית חומש עוקף 57, וזה פה המקרים שבג"צ כן צריך להתערב.

כבוד השופטת י' וילנר : כמה שנים מחכים לרכבת תושבי הדרום והמגינה לא בונה בגלל שיקולי תקציב אז מה שונה מצבכם?

עו"ד ח' כהן : בואו ניקח את הדוגמא של מירון שאומרים בואו נרחיב את המקום, ומעמיסים על מירון עוד 50,000 מבקרים.

כבוד השופטת י' וילנר : מקריאה את פסק הדין של 2011 השופטת נאור.

עו"ד ח' כהן : הייתה בעיה לפני הבסיס ואמרו שלא מתערבים, שיקולי מדיניות, ניהול ואמרו קיימאת בעיה ונפצור אותה. כי אם בימ"ש רואה זלזול אז הוא מתערבץ העובדה שראו שאין זלזול אז התערב. ב 2015 מגיע אירוע שהגדילו את המכסה באופן משמעותי ויצרו מצב שרק בציר הקטן הזה כולם יעברו ואז עוקף 57 לפני שנה השרה מיכאלי אומרת שאין תקציב ומבטלים אותו. העתירה שלנו מבוססת על האמונה שלנו שבבוא היום כן יחזירו את 57. מה שקורה לא רק שהם ביטלו, מה שאנו מדברים על כך שהפתרון הזמני שאנו מציעים הוא על אותו שמחזירים את 57, אנו אומרים תחילו את 57 שאותו הבטחתם לנו, וכל מה שעשיתם לנו כאן תחילו מהנקודה מהציר שמתחבר בהצעה שלנו ולא אמרנו תבצעו אותו, נכון סטטוטורית צריך אישורים. בג"צ יכול להגיד למדינה שאתם העמקתם בעיה, תפתרו אותה. זה ביטחון לפתוח פתח נוסף להיכנס למקום הזה משרד התחבורה מודע לבעיה הזו. משיב מס 4 התחייבה הפעלת שיקול הדעת בביצוע התכנית שחברי אמר שמחזירים אותה בגלל העיכוב הגדול של לפני 11 שנה תבצעו אותה. עכשיו אמרו שיש תקצוב. לכן ברגע שבאתם לבימ"ש

כבוד השופט ד' מינץ : מה אתה רוצה מביהמ"ש?

עו"ד ח' כהן: פסק הדין של בימ"ש מורה למדינה במסגרת התכנון והביצוע של עוקף 51 להידרש
לבחון בנפש חפצה את בקשת העותרים שהביצוע והתכנון של עוקף 57 יתחיל מהנקודה
שמאפשרת קיצור דרך ממושב חניאל עד הבסיסים.

עו"ד אשכנזי: העתירה היא נטולת טעם הסעד העיקרי כפי שאני מצליח להבין סעד מן הצדק
להורות על מקטע מסוים שיפתור את הבעיה. נסינו להבין את הטענות שמצדיקות סעד כזה וגם
לטענות אלה אין בסיס עובדתי. יכול להניח שהבסיס הכביד עד מאוד על התחבורה, על עומס
התנמנועה בשכונת האלונים אבל ביקשנו שהמקח יכתוב ויבחן והוא כתב שלמעט במקרים
קיצוניים אין פגיעה תעבורתית מלבד עומס וכולנו חווים עומסים במקרים שונים, פגיעה באיכות
הסביבה אין פגיע כזו ואין גם סכנה לתושבים. האם המאפיינים שמתאימים ליצירת כביש גישה
מהבסיס כל הדברים האלה נעדרים טעם לעצירה, לגבי [פסק הדין מ 2012 זה כי הבסיס הגיע
רק אח"כ הכביש הזה נכלל בתוכנית החומש, וזה נעצר בהחלטת ממשלה שלא נתקפה. זה קרה
על בסיס החלטה של הממשלה שנכללו עבור תחבורה ציבורי ויש עוד מקרים שלביצוע הוקפא.
בין תקצוב שמאוד משמעותי שמשנה את מצבם לטובה לבין העבודות התבצעו ביום כך וכך.

אין לי כרגע צפי מעבר לזה שזה נכלל בתוכנית החומש כן התקבלה פנייה מנתיבי ישראל.
המקטע הספציפי הזה הוא חלק קטן, השאלה מתי ויאפה להתחיל את הביצוע היא שאלה
שנתונה למשרד האוצר והתחבורה. הגישו בקשה לביצוע אלא מקטע מסוים לכביש המוצע
שמאפשר גישה לבסיס תצא לדרך, הדבר הזה יישקל ומעבר לזה אני לא יכול להגיד משהו אחר.
כל הנסיבות תשקלנה גם כמובן הסיבה המשמעותי שהכביש הזה נכלל בתקציב.

עו"ד טוויג: לגבי חוסר העילה להתערב זה לא מקרה של חוסר מעש או של אפס מעשה
שמתעלמים ממצוקות התושבים. הטווח הארוך של כביש 57 כאשר יושלם אין מחלוקת אנו
הגשנו בקשה על מקטע מסוים לפני השלמת הפרויקט הגדול, יש פתרון לטווח הרחוק.

קלדנית: סיוון

עו"ד אשכנזי: גם מטעם זה יש לדחות את העתירה.

עו"ד גבע: נשמח לכל פתרון שיקל על התושבים, לא שאיננו אומרים שאין למצוא פתרון ברור.
הן ראש העירייה הנוכחי והן ראש העירייה הקודם, אין את היכולת לקבל החלטות בנוגע
להיתרי בנייה של בסיסים צבאיים, לעניין שהפנה אליו חברי, אציין כי נושא עוקף 57 הוא חסם
מרכזי של העיר, לא נגע דווקא לאלונים אלא בכלל ליכולת הפיתוח של העיר.

בפני בית המשפט הזה תלויה ועומדת עתירה נוספת של שכונה נוספת בעניין כביש 57. היתה
תכנית שרצו לקדם אותה והעירייה ניסתה לקדם את העוקף על כל המשמעויות הנובעות מכך
וכך גם היום.

נשמח לפתרון ראוי להקל על הקושי של התושבים. אך לנו, כרשות, אין איך לקדם מעבר
לפגישות רבות שהיו בכל פורום אפשרי וכל יתר הפעולות שכן כבר נעשו.

כבוד השופטת יי וילנר: וכנראה הועילו, ראו ההבדל בין התגובה הראשונית לתגובה היום, והדברים מדברים בעדם.

עו"ד ח' כהן: אתחיל מדברי חברתי, ב"כ העירייה. מפנה את בית המשפט לעובדה כי בתשובות המקדמיות של העותרים צירפנו, מנובמבר 2020 למעשה ראשת העירייה חזרה על הקושי הגדול בו אנו נתקלים. הקושי שעלולים להיתקל התושבים, ראשת העיר בלמה וביקשה פתרון לבעיית העותרים הספציפיים.

לדברי חברי, ב"כ המשיבים 1-2, מפנה בעמ' 64 לעתירה ששר הביטחון בעצמו מאשר כשיש יצירת זהות ורעש באופן גבוה וצריך למצוא פתרון זה, התחייבות לפתיחת אותו פתח. חברי צירף והגיש מסמך המתקרא "חוות דעת".

הגשנו סקר בתגובה להודעה האחרונה של חברי המראה על העומס והבעייתיות הגדולה, המסמך למעשה אינו חוות דעת על אף שהוא מתקרא כך, ואין בו התייחסות למספרים והעומס הגדול. לא צריך חוות דעת וההיגיון ברור ש-750 מטר כביש שחצי מדינה, גם בסיס צבאי וגם כלא, הובלות, ציוד, מתקנים, פי שתיים וברור שזה עומס בלתי סביר בעליל. למעשה כל בעלי הדין הודו וכן גם חברי, ב"כ מע"צ, שיש צורך בפתרון, כך קראתי את התגובה שלהם.

לעניין צירוף או אי צירוף מושב חניאל - תמכנו לצרף, היתה החלטה, חברי ביקש לדחות את העתירה על הסף. אותו מקטע של 300 מטר, גם מע"צ הודו בתגובתם שיש כוונה לסגור את הגישה של מושב חניאל.

הבהרנו עניין זה, ובסופו של עניין, הגשנו את העתירה ולא היתה בידיעתנו העובדה שהחליטו להחזיר את המתווה של עוקף 57. עובדה זו נמסרה לנו לפני שלושה ימים בלבד. נוכח הודעה זו, העתירה שלי משתנה במובן זה שלפי דעתי, אם הבנתי נכון, במידה מסוימת אפילו מוסכמת שכל מה שאנו אומרים היום, אנחנו למול שוקת שבורה. אין 57, אז אמרנו לבקש 800 מיליון שקל תקציב, גדול עלינו ולא נעשה עלינו ונבקש את חלקת האלוקים הקטנה. עכשיו יש 57, זו טענה חדשה. אם היה סיפק היו מתקנים את העתירה ואני מבין שנציגי המדינה ישקלו שתכנית החומש ו-57.

כבוד השופטת יי וילנר: מצוין, ישקלו בחיוב, לכן אמרנו לאור ההודעה שנת"י פנתה בכתב בדרישה, המדינה תשקול, אז מה אתם צריכים את זה? הדברים נרשמו לפרוטוקול.

עו"ד ח' כהן: שר הביטחון בהבטחה שלו לפתוח פתח נוסף ולא כמו ב-2012 אז יתבטל.

עו"ד טוויג: אמרתי את הדברים בזהירות המתחייבת וברור שאין פה התחייבות. דבר שני, אנו חולקים מכל וכל על כך שיש פה הודעת בעל דין.

ניתנה החלטה

קלדניות: סיוון ס' / רינה י'

1
2
3
4
5
6
7
8



בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

בג"ץ 6622/22

לפני :

כבוד השופט ד' מינץ
כבוד השופטת י' וילנר
כבוד השופטת ג' כנפי-שטייניץ

העותרים :

1. מיכאל גירבי
2. שלי גירבי
3. אילן ספקטור
4. לימור ספקטור
5. עדי נתנאל
6. זהבית נתנאל

נ ג ד

המשיבים :

1. משרד התחבורה
2. משרד הביטחון
3. חברת נתיבי ישראל- החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ
4. עיריית כפר יונה

עתירה למתן צו על תנאי ובקשה למתן צו ביניים

תאריך הישיבה :

כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023)

בשם העותרים :

עו"ד חיים כהן ; עו"ד הילה טל

בשם משיבים 1-2 :

עו"ד אבי טוויג

בשם משיבה 3 :

עו"ד משה אשכנזי ; עו"ד יהונתן כהן

בשם משיבה 4 :

עו"ד שלומית גבע

פסק-דין

העותרים הודיעו כי הם חוזרים בהם מעתירתם, תוך שמירת זכויותיהם. העתירה נדחת ללא צו להוצאות.

ניתן היום, כ"א בתמוז התשפ"ג (10.7.2023).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט

נספח 2

**תגובת המדינה בבג"ץ 6622/22 מיום
6.7.2023**

עמ' 22

בג"ץ 6622/22
קבוע לדיון: 10.7.23

בבית המשפט העליון
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

העותרים

נ ג ד

6-1. מיכאל ג'רבי ואח'

ע"י ב"כ עו"ד חיים כהן ואח'

מרח' ריב"ל 4 תל אביב 67778

טל': 03-5340087 ; פקס: 03-5320047

דוא"ל: office@chclaw.co.il

1. משרד התחבורה

2. משרד הביטחון

באמצעות פרקליטות המדינה

משרד המשפטים, ירושלים

טל': 02-6467011 ; פקס: 073-3925590

3. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה

בע"מ

מרח' שרון אריאל 3, אור יהודה

4. עיריית כפר יונה

ב"כ עו"ד שלומית גבע, הייעוץ המשפטי לעיריה

רח' שרת 1, כפר יונה, מיקוד 4035801

טל': 077-5671129 ;

דוא"ל: shlomitg@kfar-yona.org.il

המשיבים

תגובה לקראת דיון מטעם המדינה

1. בהתאם לתקנה 7(ב1) לתקנות סדר הדין בבית המשפט הגבוה לצדק, התשמ"ד-1984, ולקראת הדיון בעתירה, מתכבדת המדינה להגיש תגובה לקראת דיון מטעמה.

2. המדינה תבקש לראות בתגובתה המקדמית לעתירה מיום 9.2.23 כתגובתה לעתירה.

3. מבלי לגרוע מעמדת המדינה כפי שהובאה בתגובה המקדמית שלפיה דינה של העתירה להידחות על-הסף ולגופה, המדינה תבקש לעדכן כי בשלב זה פרויקט עוקף כפר יונה, כביש 57 המוצע, נכלל במסגרת התוכנית האסטרטגית שגובשה על-ידי משרדי התחבורה והאוצר לחומש הקרוב, והכל במסגרת שיקול הדעת הנתון לשרים.

יצוין כי האומדן הכולל לביצוע כביש 57 אשר נכלל במסגרת תכנית החומש, עומד על סך של 2.4 מיליארד ש"ח, כאשר חברת נתיבי ישראל כבר תוקצבה בסך 800 מלש"ח לטובת תכנון וקידומי זמינות (הפקעות ופינוי תשתיות). לגבי תקציב התכנון ההנדסי שכבר הועבר לחברת נתיבי ישראל נפנה לאמור בסעיפים 19 ו-27 לתגובה המקדמית.

4. בהמשך לאמור בתגובה המקדמית, המדינה תטען כי גם בנסיבות מפורטות בסעיף 3 לעיל יש כדי להביא למחיקת העתירה.

5. בטרם סיום, נשוב ונציין, כאמור בתגובה המקדמית, כי בפני בית המשפט הנכבד תלויה ועומדת עתירה אחרת בעניין ביצוע כביש 57 המוצע, בג"ץ 4902/22 **מכפר לעיר – התנועה לקידום כפר יונה ואח' נ' שרת התחבורה ואח' (להלן: עניין מכפר לעיר)**, אשר עניינה בהפרת הבטחה מינהלית שניתנה לכאורה לגבי ביצוע התכנית. עתירה זו קבועה לדיון **ליום 13.9.23**, תוך שעל המדינה להגיש תגובתה עד 14 עובר למועד הדיון.

6. העובדות המפורטות בתגובה זו עתידות להיתמך בתצהירו של מר אבי דרוט, מנהל אגף תקציבי פיתוח דרכים במשרד התחבורה, אשר נמסר כי קרא את התגובה ואישר את נכונות העובדות המפורטות בה וכי מטעמים טכניים לא ניתן היה להחתימו היום על התצהיר; ועל כן מבוקש להגיש את תצהירו בימים הקרובים או במעמד הדיון.

היום,

י"ז בתמוז תשפ"ג

06 ביולי 2023



אבי טוויג, עו"ד

סגן בכיר במחלקת הבג"צים

בפרקליטות המדינה

נספח 3

החלטת הממשלה מיום 1.8.2021

עמ' 25

מספר החלטה: 276

יחידה: מזכירות הממשלה
ממשלה: הממשלה ה-36, נפתלי בנט
תאריך פרסום: 01.08.2021
תאריך תחולה: 01.08.2021

החלטה מספר 276 של הממשלה מיום 01.08.2021

נושא החלטה: דחיית ביצוע כבישים ותיקון החלטת ממשלה

- מחליטים:** כחלק מצעדי הממשלה לביצוע התאמות לשם התכנסות למסגרות הפיסקליות לשנים 2021 ו-2022 ואילך, ולשם עמידה במסגרות הפיסקליות הקבועות בחוק הפחתת הגירעון והגבלת ההוצאה התקציבית, התשנ"ב-1992:
- לעכב את תחילת ביצוע הפרויקטים המפורטים להלן, שיתוקצבו במועד שלא מוקדם מיום 31 בדצמבר 2025, ובהתאם לכך להפחית את תקציב משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – משרד התחבורה) בשנים 2021-2025 בסך כולל של 1,499 מיליוני ש"ח בהרשאה להתחייב:
 - כביש 57 עוקף כפר יונה;
 - כביש 5233.
 - בהתאם לאמור בסעיף 1, להפחית את תקציב משרד התחבורה בשנים 2021-2025 במזומן בסכומים הבאים:
 - בשנת 2021 – 30 מיליון ש"ח;
 - בשנת 2022 – 60 מיליון ש"ח;
 - בשנת 2023 – 125 מיליון ש"ח;
 - בשנת 2024 – 400 מיליון ש"ח;
 - בשנת 2025 – 330 מיליון ש"ח.
 - לתקן את החלטת הממשלה מס' 1838 מיום 11.8.2016 כך שיבוטל ביצוע קווי רכס הכרמל ונווה שאנן ובהתאם לכך יופחתו מאומדן הפרויקט סך של 400 מיליון ש"ח.

הנוסח המחייב של החלטות הממשלה הינו הנוסח השמור במזכירות הממשלה.
הנוסח המחייב של הצעות חוק ודברי חקיקה הנזכרים בהחלטות הינו הנוסח המתפרסם ברשומות.
החלטות תקציביות כפופות לחוק התקציב השנתי.

דף זה עודכן לאחרונה בתאריך 01.08.2021

שירותים ומידע

אזרחות, תעודות ודרכונים
אכיפה, חוק וממשל
אנשים עם מוגבלות
בנייה, דיור ומקרקעין
בריאות ורווחה
תעשייה, מסחר ותקשורת
אנרגיה, סביבה וחקלאות
משפחה ומצב אישי
חינוך והשכלה
ביטחון וחירום
מסים ותשלומים
עבודה ותעסוקה
עלייה וקליטה
תחבורה
תרבות, ספורט ותיירות

מידע שימושי

מכרזים
העתק אישור תשלום
RSS
צרו קשר עם משרדי הממשלה

תמיכה

מוקד מענה ממשלתי מרכזי

התקשרו למוקד 1299
למענה אנושי בצ'אט - מוקד 1299
תמיכה טכנית בשירותים מקוונים
פנייה לאבטחת מידע

עקבו אחרינו



[אודות האתר](#) [תנאי שימוש](#) [נגישות](#) [תמיכה טכנית](#) [מפת האתר](#) [שימוש בקבצי "cookies"](#) [חופש המידע](#)

נספח 4

**סיכום תקציבי עדכני של משרד
התחבורה ומשרד האוצר לשנים
2023-2024 מיום 17.4.2023**

עמ' 28

17.4.2023

סיכום תקציבי לשנים 2023-2024 עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

לצורך עמידה במגבלת התקציב של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – "משרד התחבורה") לשנים 2023 ו-2024, להלן פרטי הסיכום התקציבי בין משרד התחבורה לבין אגף התקציבים במשרד האוצר (להלן – "אגף התקציבים") לשנת התקציב 2023-2024.

התכנית הכלכלית

1. יישום החלטות ממשלה ותמיכה בהצעת התקציב:

- 1.1. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "היטל מימון מטר" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024.
- 1.2. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "קידום תשתיות לאומיות" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024, לרבות הקמת מטה התשתיות במשרד האוצר.
- 1.3. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "מבנה ארגוני להקמת פרויקטי הסעת המונים" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024.
- 1.4. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "ייעול השימוש בתשתיות תחבורה ציבורית בטווח הקצר" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024.
- 1.5. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "חלקי חילוף לרכבים" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024.
- 1.6. הצדדים מסכימים כי כל התקציבים המוסכמים בסיכום זה הינם בנוסף לתקציבים שאושרו במסגרת הסיכום התקציבי לשנים 2021-2022, לרבות המועדים לקבלת ההרשאות אלא אם כן צוין במפורש אחרת בסיכום זה.

תחבורה ציבורית

2. תוספת שירות:

- 2.1. התקציב שיעמוד לטובת פעילות רשות תח"צ לשנים 2023-2024 יהיה 660 מלש"ח בהרשאה לבסיס התקציב, ויכלול את כל דרישות המשרד לבסיס התקציב.
- 2.2. השימוש הראשון שיעשה בסכום לעיל הוא לטובת מתן מענה לטיפול בסוגיית הנהגים, ובכלל זה סוגיות שכר, תמריצים, תגמול וכו'. אגף התקציבים לא ישתתף בעלויות נוספות בעניין הסכסוך מול המפעילים בעניין הנהגים עד תום שנת 2024.
- 2.3. אגף התקציבים מודע לכך שבכוונת משרד התחבורה לפנות לוועדת המחירים לטובת מתן הנחות נוספות לאוכלוסיות שונות.
- 2.4. קרן שיפורים ענפית:
- 2.4.1. משרד האוצר יתקצב הרשאה מיד עם אישור התקציב, ובשנה העוקבת עם תחילת השנה, על בסיס 70% מסכום הפיצויים המוסכמים שגבה המשרד בשנה הקודמת, עבור

הפרויקטים שיאושרו בוועדת קרן שיפורים או מכרזים בהתאם לנוהל. יתרת ההרשאה, בהיקף של 30% מסכום הקנסות שגבה המשרד בשנה הקודמת, תתקצב לא יאוחר מחודש ספטמבר של אותה שנה.

2.4.2. לפחות 20 מלש"ח ממקורות הקרן יוקצו לפרסום לעידוד תח"צ, מתוכם יוקצה סכום לקמפיין מגיעת תופעת אי תיקוף (fraud) שיוסכם עם אגף תקציבים.

2.4.3. המשרד יפעל להטמעה של לחצני מצוקה לנהגים בכלל האוטובוסים, ובמידת הצורך יוקצה תקציב לעניין מקרן השיפורים הענפית.

2.4.4. המשרד יאשר מול אגף תקציבים מנגנון לתקצוב קרן השיפורים החל משנת 2024 על בסיס הפיצויים המוסכמים שבהם חויבו המפעילים.

2.5. אגף תקציבים יתקצב בהרשאה להתחייב את הפרויקטים להלן. פריסת המזומן תהיה בתיאום עם אגף התקציבים:

2.5.1. עבור מכרז להתקנת סככות ושילוט אלקטרוני – הרשאה בסך של 97 מלש"ח לשנים 2023-2025. הסככות יוקצו בהתאם לקריטריונים ותיעדופים שיקבעו בהסכמה עם אגף התקציבים.

2.5.2. עבור הקמת מבני נהגים – הרשאה בסך 27 מלש"ח לתקופה של שלוש שנים.
2.5.3. עבור פרויקטים טכנולוגיים – הרשאה בסך 60 מלש"ח, כאשר הפרויקטים שמאושרים הם פרויקט רב קו ABT, פרויקט EMV, ופרויקט מערכת החיזוי. בסיום פיתוח מערכת המסלול יופסק התשלום לאגד עבור מערכת המסלול (כ-3.5 מלש"ח בשנה). ניתן יהיה לבצע שינויים בהסכמת אגף התקציבים.

2.5.4. עבור תחזוקת מערכות טכנולוגיות – 15 מלש"ח לכל אחת משנות התקציב 2023-2024.

2.5.5. 7.5 מלש"ח עבור מכרז ביג דאטה לשנים 2023-2025.

2.5.6. 80 מלש"ח לטובת תחזוקת מסופים לשנים 2023 - 2027.

2.6. סל פרויקטים קטנים לתח"צ יעמוד על סך של 30 מלש"ח לשנה בשנים 2023-2024, אשר יורכב ממקורות מימון של 15 מלש"ח מסל נתי"ם של המאיץ ו-15 מלש"ח מסל המסופים של המאיץ.

3. התמודדות עם אי תיקופים:

3.1. משרד התחבורה יקדם חקיקה אשר תאפשר לפקחים של המפעילים בתחבורה הציבורית סמכויות דומות, ככל האפשר, לפקחים הפועלים מכוח פקודת מסילות הברזל ברכבות הקלות, כך שעד נובמבר 2023 יופץ תזכיר חקיקה. במידה ותקודם החקיקה הנ"ל מנגנון הקנסות יותאם לנסיבות החדשות ותיקבע דיפרנציאליות קנסות.

3.2. הצדדים יגבשו מנגנון קנס/פרס במכרזי התח"צ שיפורסמו לעניין שיעור הפרוד ואופן מדידתו. כמו כן, ככל שהממשלה תחתום על הסכם "הסדרה ענפית" עם מפעילי התח"צ יכנס סעיף זה כתנאי בהסכם.

3.3. משרד התחבורה ומשרד האוצר יפנו למשרד המשפטים בבקשה שיקדם חקיקה אשר תגדיר עובדי תחבורה ציבוריים (נהגים, פקחים וכו'), כעובדי ציבור לעניין חוק העונשין, כך שעד יולי 2023 יופץ תזכיר חקיקה.

3.4. במידה ויופץ תזכיר חקיקה כאמור בסעיף 3.1, אזי יתווסף לתקציב רשות תח"צ סכום של 20 מלש"ח לשנה לטובת יחידת אבטחה לטיפול בבעיית האלימות כלפי עובדי התחבורה הציבורית בכלל ונהגים והפקחים בפרט. התקציב יינתן אל מול מצניג של המפעילים לטובת פעילות זאת.

3.5. משרד התחבורה יתמוך בצעדים להסברה במטרה להגדיל את מספר התיקופים ויאפשר למפעילים לצאת בקמפיינים עצמאיים לטובת הגברת המודעות לאכיפה. יובהר, שבמסגרת הקמפיינים לא יצוין באופן ישיר או עקיף שם משרד התחבורה לרבות לוגו.

3.6. משרד התחבורה יקיים פיילוט באשכולות שיבחרו יחד עם אגף תקציבים לעבודה בזוגות של הפקחים.

4. תפעול רכבות קלות:

4.1. לטובת הפעלת הקו הירוק והסגול בתל אביב תינתן הרשאה תוספתית לאחר אישור המנגנונים הקבועים לטובת יציאה למכרז. משרד האוצר ומשרד התחבורה מסכימים כי לא יינתן אישור לחברת נת"ע ליציאה למכרז הפעלה עד לבחינת אסטרטגיית ההפעלה והתחזוקה לרכבות קלות בגוש דן, וכי לא יאושר מכרז ללא דרישה לאופציה מתומחרת להפעלת הקו האדום במסגרת המכרז.

5. הכשרות נהגים לתח"צ:

5.1. משרד התחבורה מחויב לקביעת SLA לתהליך הכשרת נהגי תח"צ:

5.1.1. מתן סטטוס למבקש הרישיון לאחר 7 ימי עבודה מיום הגשת הבקשה בגין בדיקת

רישום פלילי ותעבורתי להמשך תהליך הרישוי.

5.1.2. מתן סטטוס בתוך 90 ימים למבקש הרישיון על השלב בו הוא נמצא בתהליך.

5.1.3. בדיקה מול החברות המספקות את שירותי הבדיקות הרפואיות על סטטוס הנהגים

שלא סיימו את תהליך הבדיקות שלושה חודשים מיום הגשת הבקשה לרישיון.

5.2. משרד התחבורה יפעל בשיתוף עם משרד הבריאות לעריכת תיקוני חקיקה כך שיתאפשר, בין

היתר, לרופאים מחוץ למרב"ד לאשר את כשירות נהגי התח"צ בתנאים שייקבעו, ויפעל

לפרסום טיוטת חקיקה כאמור בתוך 9 חודשים מיום חתימה על סיכום זה.

5.3. משרד התחבורה מתחייב לסכם את פרטי מכרז נותני השירות הרפואי עם אגף תקציבים.

5.4. יוקם צוות לבחינת ייעול התהליך הרפואי של קביעת כשירות נהגי תח"צ, משא כבוד ותחומי

אחריות נוספים אשר נעשים במסגרת המרב"ד, אשר ייקחו בו חלק נציגי אגף הרישוי במשרד

התחבורה, אגף התקציבים ומשרד הבריאות. במסגרת עבודת הצוות ייבחן מיקום יחידת

המרב"ד.

6. מכרזי הפעלה לאוטובוסים

- 6.1. משרד התחבורה ומשרד האוצר יפעלו לבחינת מנגנוני המכרזים להפעלת אשכולות האוטובוסים. בתוך כך יבחנו הצעדים הבאים: מתן גמישות למפעיל בתכנית השירות, שילוב פתרונות תחבורה אחרים, מתן משקל גדול יותר לאיכות השירות, ושיתוף המפעילים בסיכוני ביקוש הנוסעים. מסקנות הבחינה יוטמעו בלפחות אחד המכרזים שיפורסמו עד לרבעון שני בשנת 2024.
- 6.2. משרד התחבורה והאוצר יפעלו לבחינת מנגנונים להארכת תקופת הזיכיון של המפעיל תוך שיפור השירות.

דיגיטציה

7. משרד התחבורה מתחייב לפעול יחד עם מערך הדיגיטל הלאומי לדיגיטציה בתחומים הבאים:
- 7.1. הטמעת תהליך הוצאת רישיונות באזור האישי.
- 7.2. חיבור השירותים שהמשרד מספק באזור האישי לעבודה על גבי שדרת המידע הממשלתית - עד תום רבעון 4, 2023.
- 7.3. הקמה של מנגנון שליחת הודעות יזומות אוטומטיות לאזרחים והפנייה לביצוע פעולה באזור האישי בשירותים הבאים:
- 7.3.1. חידוש רישיון רכב - עד תום רבעון 4, 2023.
- 7.3.2. חידוש רישיון נהיגה - עד תום רבעון 4, 2023.
- 7.3.3. עדכון על החזר כספי - עד תום רבעון 4, 2023.
- 7.4. המשרד יפעל להוספת שאלות למאגר השאלות עבור הרשמה למערכת ההזדהות הלאומית, כך שתאפשר הזדהות בטוחה לאזרחים באמצעות בין היתר פרטי רישיון ופרטי רכב על שם בעל הרישיון, בהתאם למועדים הבאים:
- 7.4.1. עליה לאוויר של גרסת מערכת הזדהות לאומית המכילה שאלה אחת - עד תום רבעון 3 בשנת 2023.
- 7.4.2. עליה לאוויר של גרסת מערכת הזדהות לאומית המכילה שאלה נוספת - עד תום רבעון 4 בשנת 2023.
8. פיתוח עסקי:

- 8.1. משרד התחבורה יפעל לקידום פיתוח עסקי בחברות התחבורה הממשלתיות ובמיזם המטרו, תוך שמירה על רמת השירות לנוסעים, ובכלל זה יבחן פיתוח עסקי ברכבות, בתחנות (לרבות שמות התחנות), וכל אמצעי אחר שיאפשר מימוש מיטבי ומירבי של התשתיות. ככל שהרשות לתחבורה ציבורית קידמה את הפיתוח העסקי בתשתית, 70% מהכנסות כתוצאה מפעילות זו יוקצו לרשות לטובת שיפור השירות וחלוקת תמריצים לחברה שאחראית על הפיתוח העסקי.

תשתיות תחבורה

9. כללי:

- 9.1. אגף תקציבים ומשרד התחבורה יקימו צוות שמטרתו קביעת מדד לרמת שיתוף הפעולה של הרשויות המקומיות בפרויקטי תחבורה, ונוהל להקצאת פרויקטים מן הסלים ברשויות מקומיות

בהתאם למידת שיתוף הפעולה שלהם. הצוות יגבש את המלצותיו עד יולי 2023. יודגש שהנוהל יישום מכאן והלאה – כלומר, הקצאות שצריכות להינתן מכאן והלאה לרשויות מקומיות יהיו כפופות לנוהל.

10. רכבת

10.1. תכנית לחיבור ישראל: עבור התנעת תכנון בלבד של התכנית לחיבור ישראל לרשת המסילות מקריית שמונה עד אילת תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 70 מלש"ח בשנת 2023 ו-130 מלש"ח בשנת 2024. עד לסוף שנת 2023 תבוצע עבודת מטה מקיפה שתציג את התועלות החברתיות והתחבורתיות במסגרת לבדיקת כדאיות כלכלית שהמתודולוגיה לבחינתה תאושר על ידי הצדדים. חלוקת התקציב בין הפרוייקטים השונים תעשה בהתאם לטבלה הבאה:

שם הפרויקט	מקטע	עבור איזה שלב	אומדן
מסילה לאילת	דרומי	תכנון סטטוטורי	50
מסילה לאילת	צפוני	תחילת תכנון מפורט	30
מסילה לקריית שמונה	מלא	סיום תכנון מוקדם	60
מסילה לקריית שמונה	מערבי - א'	תחילת תכנון מפורט	30
מסילות 5 ו-6		תכנון מוקדם	30
סה"כ			200

10.2. הפרדה מפלסית 129 : תכנון וביצוע הפרדה מפלסית מתחת למסילת הרכבת בעיר לוד, כולל שביל אופניים (במסגרת תמ"ל 2002). תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 100 מלש"ח להשלמת התכנון ולביצוע. כתנאי להקצאת התקציב יכין משרד התחבורה עבודת מטה שתסקור את כלל ההפרדות המפלסיות שבוצעו עד היום והתקציבים שהוקצו לתכנונם וביצועם. יצורף מסמך מדיניות אשר מבהיר כי מדובר בהפרדה המפלסית המלאה האחרונה הנדרשת מבחינה תחבורתית ובטיחותית למעט מספר מפגשי מסילה הדורשים פתרונות טקטיים ממוקדים (מעקפים, גשרי הולכי רגל).

10.3. ייעול ביצוע פרויקטי מסילה - במידה ובמהלך הקמת תשתית מסילה על ידי חברה ממשלתית אחרת עלה במסגרת בחינה כלכלית בשיטת LCC (תוספות עלויות האחזקה או התפעול לעומת החיסכון במחיר הרכישה) כי רכיב רכש מסוים מייצר חיסכון ביחס לרכיב בו עושה הרכבת שימוש בהתקשרויותיה, ורכיב זה מותאם למערכות רכבת ישראל או ניתן להתאימו, יפעל משרד התחבורה אל מול חברת רכבת ישראל להטמעתו ככל הניתן בפרויקטי הפיתוח המבוצעים על ידה.

10.4. פרויקט עוקף לוד – מוסכם כי ביצוע פרויקט עוקף לוד יבוצע על פי החלוקה הבאה:

10.4.1. מקטע צפוני שלב א' – חברת רכבת ישראל

10.4.2. מקטע מערבי שלב ב' - פלשת שורק – חברת נתיבי ישראל

11. תשתית תחבורה ציבורית ופרויקטים עירוניים:

11.1. סל בטיחות: בכל אחת מהשנים 2023-2024 תקציב הסל יעמוד על 200 מלש"ח ומתוכו יוקצה

120 מלש"ח עבור תכנית האשכולות של הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים תגבש עדכונים לקריטריונים למימון פעולות בתחום בטיחות בדרכים ברשויות המקומיות נהלי עבודה לניהול המעקב אחר ביצוע התקציב.

11.2. סל פיתוח עירוני - תקציב הסל יעמוד על 100 מלש"ח בשנה בכל אחת מהשנים 2023-2024 .

11.3. סל מיתון תנועה: במסגרת הסל יבוצעו פרויקטים ברחובות המועדים לתאונות דרכים ובעלי תנועה רבה אשר יהפכו להיות ידידותיים להולכי הרגל. תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 120 מלש"ח לשנים 2023-2024. בהתאמה, יופחת סכום של 60 מלש"ח בהרשאה להתחייב מסל שבילי האופניים. התקציב יחולק בהתאם לקריטריונים ברורים שיסוכמו בין משרד התחבורה ואגף התקציבים.

11.4. בדיקת כדאיות כלכלית לנתיבי העדפה: משרד התחבורה יפרסם נוהל מעודכן לבדיקת כדאיות כלכלית לנתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים ונתיבים רבי תפוסה בינעירוניים בהסתמך על נוהל פר"ת 2021. הנוהל יפורסם עד סוף רבעון שני בשנת 2024. מוסכם כי לא יתוקצבו הרשאות להתחייב עבור כבישים בינעירוניים החל מהרבעון האחרון של שנת 2024 עד להשלמת הנוהל המעודכן.

11.5. משרד התחבורה ימחק ממערכת מרכב"ה התחייבויות עירוניות שאינן פעילות מעל 3 שנים, בהתאם לנוהל חשבות משרד התחבורה. כמו כן, תוקם ועדה משותפת של אגף התקציבים, חשבות משרד התחבורה ומנהל תשתיות שתבחן מקרים חריגים. התחייבויות בינעירוניות והתחייבויות עירוניות חריגות ייבחנו במסגרת וועדה משותפת לאגף התקציבים באוצר, החשב הכללי ומשרד התחבורה אחת לחצי שנה לטובת החלטה למחיקת התחייבויות שאינן פעילות מהמערכת.

11.6. אחזקה:

11.6.1. עבור אחזקת נתיבים שמאליים וסככות מהיר לעיר בכבישים עירוניים תתוקצב

הרשאה להתחייב בסך 70 מלש"ח בשנים 2023-2027 לחברת נתיבי איילון. התקציב יהיה במצ"נג מצד העיריות בהם יתוחזקו הנתיבים בגובה 10% לפחות.

11.6.2. לטובת שיקום גשרים לאורך נתיבי איילון ושיקום מינהרת לה גרדיה תתוקצב

הרשאה להתחייב בסכום של 55 מלש"ח לחברת נתיבי איילון בשנים 2023-2024. העברת התקציב מותנית בהצגת הצרכים ההנדסיים ובאומדן חברת בקרה.

11.6.3. עבור אחזקת צירי תחבורה ציבורית המועברים לזכיין לאחזקה לעשר שנים,

יתוקצב בהרשאה להתחייב בשנת 2023 סכום של 22 מלש"ח לחברת חוצה ישראל. הצירים שיכללו במסגרת סעיף זה הם: נתיב 444 ממחלף קסם ועד כביש 483, נתיב ממחלף אייל ועד כביש 444 ונתיב 471.

11.6.4. עבור רשת ביטחון לנתיב המהיר בשפירים יתוקצבו 35 מלש"ח בהרשאה להתחייב

בשנת 2024.

11.7. בהתאם לסיכום התקציבי לשנים 2021-2022, ככל שמס הגודש יבוטל או לחלופין לא ייושם בפועל, התאמת תקציב המזומן הנדרשת תבוצע באמצעות שינוי פריסת ההרשאות בפרוייקטים הבאים כך שהרשאות להתחייב בסך 2.8 מיליארד ש"ח שהיו אמורות להינתן בשנים 2021-2025 יידחו לשנים 2026-2027. פריסת ההרשאות תשתנה בפרוייקטים הבאים באופן הבא:

11.7.1. מסופי תחבורה ציבורית - דחיית הרשאות בסך 1 מיליארד ש"ח;

11.7.2. נתצ"ם עירוניים – דחיית הרשאות בסך 1.1 מיליארד ש"ח;

11.7.3. שבילי אופניים – דחיית הרשאות בסך 0.3 מיליארד ש"ח;

11.7.4. חניוני חנה וסע – דחיית הרשאות בסך 0.4 מיליארד ש"ח.

11.8. נתיבים מהירים זכייני כביש 20 - התחייבות לטובת תשלומי המדינה לזכיין הנתיבים המהירים בציר האורך, כביש 2 + 20 לתקופת הזיכיון בהתאם להסכם הזיכיון. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 4,001 מלש"ח.

11.9. תקציבי סלים שיתקצבו לחברת נתיבי ישראל בשנים 2023-2027:

הקצאת הסלים תיעשה באופן שווה בכל אחת מהשנים 2023-2027 אלא אם כן נכתב אחרת.

11.9.1. אחזקת כבישים: תקציב האחזקה של חברת נתיבי ישראל יעמוד על ממוצע שנתי של 1,510 מלש"ח לשנה בהתאם לפריסה הבאה:

2027	2026	2025	2024	2023
1,600	1,550	1,500	1,500	1,400

מתוך סכום זה, 125 מלש"ח מותנים בכך שמשרד התחבורה יכין תכנית אסטרטגית לאחזקת כבישים שתכלול את כלל היבטי האחזקה והשפעת גידול מלאי הכבישים על תקציב האחזקה בטווח הארוך. השלמת התקציב עבור השנים 2024 והלאה, תינתן רק עבור התקופה שלאחר השלמת התכנית האסטרטגית לאחזקת כבישים. עד סכום של 50 מלש"ח יוקצה לתכנית חירום, ומותנה באישור תכנית עבודה לחירום על ידי נציגי אגף תקציבים ומשרד התחבורה.

11.9.2. העברת רשות תמרור מרשיות מקומיות: הרשאה להתחייב באופן חד פעמי בסך 25

מלש"ח בכל אחת מהשנים 2023-2024 לטובת שיקום עמוק של כבישים שמועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל מהרשיות המקומיות. התקציב מותנה בכך שמשרד התחבורה ישנה את הקריטריונים בוועדת הגבולות כך שייקבע ציון רף מינימלי (במונחי PCI) למצב הכביש שמועבר לאחריות חברת נתיבי ישראל מרשות מקומית מכאן והלאה.

11.9.3. העלאת סטנדרט כבישים ושיקום כבישי גישה ליישובים ביהודה ושומרון: עבור שיקום מקיף של כבישים ביהודה ושומרון, תינתן הרשאה להתחייב סך 120 מלש"ח לשנה. ייקבעו קריטריונים בין אגף התקציבים למשרד התחבורה באשר לבחירת הכבישים ותעדופם.

11.9.4. סל כבישים חוצי ישובים: על מנת להביא להעלאת רמת הבטיחות ולצמצום מרבי של מספר הנפגעים בכבישים המוגדרים חוצי ישובים, תתקצב הרשאה להתחייב בסך של 95 מלש"ח לשנה. תקצוב הסל מותנה בהצגת תכנית ארוכת טווח שתפרט מהם הפרויקטים שיש לבצע ומהם הקריטריונים שעל פיהם נבחרו הפרויקטים לביצוע בטווח המידי.

11.9.5. סל תאורה: עבור שיפור התאורה בכבישי יהודה ושומרון תינתן הרשאה להתחייב של 40 מלש"ח לשנה. ייקבעו קריטריונים בין אגף התקציבים למשרד התחבורה באשר לבחירת הכבישים ותיעדופם.

11.9.6. ניהול תנועה: הרשאה להתחייב בסך של 65 מלש"ח לשנה.

11.9.7. מוקדי סיכון: הרשאה להתחייב בסך של 180 מלש"ח לשנה. בכל שנה יציג משרד התחבורה את הפרויקטים שבוצעו בשנה שעברה, הפרויקטים שצפויים להיות מבוצעים השנה, ורשימת הפרויקטים בתכנון ושעומדים בקריטריונים.

11.9.8. סל פתרונות לגודש – במסגרת הסל יבוצעו פתרונות תשתית לכבישים עמוסים ובעלי גודש, שיאפשרו זרימת תנועה יעילה יותר. הסל יכלול כבישים בינעירוניים שיבוצעו על ידי חברת נתיבי ישראל וכן כבישים עירוניים שיכולים להיות מבוצעים על ידי חברות תשתית אחרות. תתקציב הסל יהיה 50 מלש"ח לשנה. התקצוב כפוף לסיכום קריטריונים בין אגף התקציבים למשרד התחבורה. לאחר בחינת הפרויקטים, תתכנס וועדה משותפת למשרדי האוצר והתחבורה שתבחן את הגדלת התקציב ב-200 מלש"ח נוספים לאורך החומש.

11.9.9. מערכות מידע: הרשאה להתחייב בסך של 10 מלש"ח לשנה.

11.9.10. מו"פ: הרשאה להתחייב בסך של 10 מלש"ח לשנה.

11.9.11. כשלים ברשת - תקציב הסל יעמוד על סך של 80 מלש"ח לשנה. במסגרת הסל יתקצבו כבישי גישה לבתי ספר, טיפול נקודתי בצמתים וכן יינתן תעדוף לביצוע החלטות ממשלה בהקצאת הסל. התקצוב כפוף לסיכום קריטריונים של משרד התחבורה עם הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים ואגף התקציבים.

11.9.12. תקציב ארגוני: בשנים 2023-2024 ידונו המשרדים בשיתוף חברת נתיבי ישראל בעדכון הסכם המסגרת של החברה. במסגרת ההסכם יקבעו מנגנונים מפורטים לקביעת תקציב הארגוני של החברה, אך מוסכם כי היקפו לא יעלה על 285 מלש"ח לשנה.

כבישים

12. תכנית אסטרטגית לדרכים

12.1. היקף הפרויקטים שיבוצעו במסגרת התכנית האסטרטגית לדרכים בין השנים 2023-2027 יעמוד על 26.1 מיליארד ש"ח בחלוקה הבאה. פירוט הפרויקטים והאומדנים התקציביים הנדרשים עבורם מפורטים בנספחים א', ב' ו-ג'. מתוך סכום זה, 1 מיליארד ש"ח ימומן באמצעות הסטה מנת"צים עירוניים הנכללים בתכנית המא"ץ, ואולם, מוסכם כי ההסטה תתבצע לאחר ניצול כל יתר המקורות האחרים. יובהר כי פרויקטים אלו יתקצבו בכפוף לבדיקת כדאיות כלכלית.

- 12.2. 15.4 מיליארד ש"ח עבור ביצוע פרויקטים מהתכנית האסטרטגית לדרכים המפורטים בנספח א'. יובהר כי מתוך תקציב זה הוקצו 1.7 מיליארד ש"ח הרשאות להתחייב בשנים קודמות. 0.8 מיליארד ש"ח מסעיף זה ימומן מתוך יתרות חברת נתיבי ישראל.
- 12.3. 2 מיליארד ש"ח יוקצו עבור קידומי זמינות לכבישים המפורטים בנספח ב'.
- 12.4. 4.5 מיליארד ש"ח עבור פרויקטים הנדרשים לטובת צורכי דיור, כפי שיוגדרו על ידי משרד האוצר בהיוועצות עם משרדי השיכון, התחבורה ורשות מקרקעי ישראל.
- 12.5. 1 מיליארד ש"ח בשנים 2023-2024 יוקצו עבור תכנית התכנית האסטרטגית לכבישים עירוניים בישובי המיעוטים שמקדמת חברת נתיבי איילון. הקצאת התקציב תותנה בהתחייבות הרשות לתחזוקת הפרויקט. מתוך תקציב זה יוקצה 50 מלש"ח לטובת תשתיות תח"צ רכות.
- 12.6. 3 מיליארד ש"ח עבור ביצוע הארכת כביש 6 לכיוון צפון (מקטעים 8 + 9, ממחלף סומך ועד בית העמק כולל מחלופו). מתוך תקציב זה יוקצו 715 מלש"ח בהרשאה להתחייב עבור קידומי זמינות, תכנון, הפקעות וניהול כאשר יתרת הביצוע תמומן על ידי הזכיין בהתאם להסכם תקצוב הפרויקט מותנה בקידומו בשיטת PPP ככביש אגרה. יובהר כי מתוך סכום זה, תוקצבו בשנת 2022 60 מלש"ח.
- 12.7. פרויקטים במעלה החומש – תתוקצב הרשאה להתחייב על סך 0.25 מיליארד ש"ח לתכנון מפורט וקידום זמינות לפרויקטים הנכללים בתוכנית האסטרטגית ומפורטים בנספח ה' – מעלה החומש, כמו כן ישמש גם לתכנון כבישים לחומש הבא. מוסכם כי בתחילת שנת 2025, במקרה של ביטול או עצירת פרויקט מתוך החומש (נספח א'), או שינוי בפריסת ההרשאות של הפרויקטים המסוכמת בין המשרדים, סכום של עד 0.25 מיליארד ש"ח יתועדף בתחילה למימון קד"ז ברשימה זו. בנוסף, תישקל האפשרות להוציאם לביצוע, זאת לאור שיקולים של כדאיות כלכלית, המצאות מקורות בתזרים המזומנים, זמינות ובהסכמת הצדדים לסיכום זה.
- 12.8. מחלף כפר חב"ד – מתוך אומדן הפרויקט עד לסכום של 300 מלש"ח יתוקצבו על ידי משרד האוצר, בהתאם לאומדן חברת הבקרה. יתרת הסכום תתוקצב על ידי רש"ת.
- 12.9. מחלף עיסויה – עבור יצירת הפרדה מפלסית של כביש I וכביש 437 וצומת הכניסה עם הכפר עיסויה תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 156 מלש"ח לכל היותר ובכפוף לאומדן חברת הבקרה. תקצוב מחלף עטרות והסדרת מחלפון במקום הצומת הקיים יבחן בהמשך ע"י משרד התחבורה ואגף התקציבים ובהתאם לאומדן חברת הבקרה.
- 12.10. נתיבות – כביש 25 : תקצוב הרשאה להתחייב בסך של 50 מלש"ח עבור השלמת חלקו של משרד התחבורה ו 10 מלש"ח עבור השלמת החלק של רמ"י.
- 12.11. נתיבי ירושלים – יתוקצב בהרשאה להתחייב סכום של 900 מלש"ח בשנים 2023-2024 עבור סלילת נתיב בגין ונתיב כביש 22. כמו כן מוסכם כי התקציבים שתוקצבו עבור סלים אלו בשנים קודמות מסלי המאין יוחזרו לתקציבי המאין על פי הסלים.
- 12.12. חומש ג' – מוסכם כי יוקצה סכום של 300 מלש"ח עבור חומש ג' במזרח ירושלים זאת בכפוף להצגת תכנית מפורטת שתכלול פרויקטים בהתאם למודל הכלכלי ואישורה על ידי אגף

- התקציבים. תקצוב של 50 מלש"ח נוספים מותנה באישורה של ועדה משותפת למשרד התחבורה ואגף התקציבים שתבחן את איכות הפרוייקטים וקצב הביצוע.
- 12.13. קד"ז לכביש האמריקאי - מוסכם כי יוקצה סכום של 80 מלש"ח עבור קידומי זמינות בשנת 2023.
- 12.14. חיבור כביש 20 לכביש 1, תתוקצב הרשאה להתחייב סך של 38 מלש"ח לשנים 2023-2024.
- 12.15. אם המושבות – תתוקצב הרשאה להתחייב בסך של 178 מלש"ח לכביש אם המושבות בהרשאה להתחייב לשנים 2023-2024, זאת בהמשך לסיכום תקציבי 2021-2022.
- 12.16. סל תכנון: תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 380 מלש"ח עבור השנים 2023-2024.
- 12.17. מימוש התכנית הלאומית להליכה בערים: תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 20 מלש"ח עבור השנים 2023-2024 לטובת חיזוק וקידום ההליכה במרחבים עירוניים יעודכנו הנחיות ומדריכי תכנון, יוקצו משאבים ייעודיים לביסוס מקורות מידע על הליכה ויקודם ליווי של רשויות מקומיות בכתיבת תכניות אסטרטגיות מקומיות להליכה.
- 12.18. פרויקט בזכות הדרך: להאריך את תוקף הסיכום התקציבי של 2021 בנוגע לפרויקט בזכות הדרך עד לשנת 2024.
- 12.19. מחקרי תשתיות: בכדי לקדם תשתיות תחבורה יעילות ובטוחות, יש לשדרג את הידע המקצועי בתחום התכנון התחבורתי על ידי הוצאה לפועל של מחקרים בתחום הבטיחות, הסדרי התנועה ותשתיות התחבורה. לצורך כך נדרשת הרשאה להתחייב בסך 10 מלש"ח בשנת 2023.
- 12.20. הסטת נתיב העדפה לנתיב רגיל: במקרים בהם כביש אשר תוקצב מתוך מטרה שישמש כנתיב תחבורה ציבורית או כנתיב רב תפוסה ובסופו של דבר משרד התחבורה החליט שהוא ישמש כנתיב רגיל, אגף התקציבים ייקבע מנגנון לקיזוז התקציב שהושקע בפרויקט מפרויקטים אחרים.

פרויקטי הסעת המונים

13. קידום פרויקט המטרו:

- 13.1. מינוי מנהל רשות מטרו - דיוני הועדה להמלצה על מנהל רשות המטרו לממשלה, בהתאם לסעיף 8 לחוק רכבת תחתית, יערכו כך שהמלצת המנויים בתפקידים האמורים לפי חוק רכבת תחתית תהיה עד ליום 2 אוגוסט 2023.
- 13.2. מינוי יו"ר מועצה מאסדרת - דיוני הועדה להמלצה על יו"ר המועצה המאסדרת לממשלה, בהתאם לסעיף 8 לחוק רכבת תחתית, יערכו בתדירות של לכל הפחות אחת לחודש, כך שהמלצת המנויים בתפקידים האמורים לפי חוק רכבת תחתית תהיה עד ליום 2 אוגוסט 2023.
- 13.3. נוסף על האמור בסעיף 1.3 משרד התחבורה ומשרד האוצר יפעלו לקידום יצירת מבנה ארגוני תומך להקמת פרויקטי הסעת המונים ובכך יפעלו להקמת חברה ייעודית להפעלת הרק"לים והמטרו, בנפרד מחברת נת"ע.
- 13.4. משרד התחבורה והאוצר יפעלו למינוי נציגי רשות המטרו (כפי שמופיע בחוק) בדירקטוריון החברה המבצעת, עד ליום ה-1 אוקטובר 2023.

13.5. משרד התחבורה יפעל לקידום פרויקט המטרו לרבות מענה באופן שלא יעכב את האירועים הנמצאים בנתיב הקריטי.

14. פרויקט הסעת המונים:

14.1. משרד התחבורה יציג עבודה לסטנדרטיזציה של פרויקטים אשר תכלול בין היתר את כלל התכולות הנדרשות לטובת הקמת פרויקט הסעת המונים, סטנדרט לביצוע פרויקט הסעת המונים, סטנדרט מחייב לפיתוח עירוני במסגרת פרויקט תשתית ומחירון מפתח לעלות לפרויקט הסעת המונים (לרבות עלות לק"מ עילי ותת קרקעי, עלות לתחנה תת קרקעית, עלות לדיפו ונוספים) עד ליולי 2023. פניות לפתיחת הרשאות שיבקש המשרד לאחר יולי, מותנות בהשלמת תכנית זו ואישור סטנדרט על ידי שני הצדדים.

14.2. עד לאמור בסעיף 14.1 אומדן תקציבי לפרויקט רכבות קלות יכלול את תכנון הפרויקט לרבות הסטטוטורי והמפורט; ניהול – לרבות חברות הניהול; יועצים – הנדרשים לטובת המיזם וכלל התשלום עבור שירותים במיקור חוץ; הפקעות; עבודות קידומי הזמינות והעתקת התשתיות, לרבות תכנון או ביצוע באמצעות חברות תשתית נוספות; עבודות אינפרא 1; עבודות אינפרא 2 – לרבות במקרים שבהם המכרז נעשה בפורמט PPP עלויות המימון, מענק ההקמה ועלויות תשלומי ההון למשך שנות הפרויקט ורווח זכייני; פרויקטים מצרניים – ככל שישנם – יוגדרו כחבילת עבודה נפרדת באומדני הפרויקט; תכולות משלימות – לרבות שבילי אופניים, שיפון פני הרחוב במרחב שבין התחנות, ספסלים וגנים יוגדרו כתכולה סגורה ומסוכמת מראש; בצ"מ – בצ"מ בפרויקט יוגדר בהתאם לחבילות, לא יהיה ניתן להשתמש בבצ"מ עבור חבילה אחת לטובת חבילה אחרת אלא בהסכמת הצדדים. הבצ"מ יכסה על כלל ההוצאות הבלתי צפויות הנדרשות לטובת ביצוע הפרויקט ובכלל זה התחייבויות חוזיות במכרז, עיכובים כתוצאה מאישורים הנדרשים לטובת קידום הפרויקט, דרישות רשויות מקומיות וכל דבר נוסף העולה כצורך הקמת הפרויקט; מע"מ; וכל רכיב נוסף הנדרש לטובת הקמת הפרויקט.

14.3. לטובת קיבוע התכולות בהתאם למתודולוגיה האמורה בסעיף 14.1 עבור פרויקט ה JNET הקו הירוק והקו הסגול בגוש דן, תעשה התאמה והסטה בין הקווים.

14.4. קו חום BRT – אומדן הפרויקט יעודכן בהתאם לאומדן חברת הבקרה. האומדן המקסימלי הינו 4.9 מיליארד ₪, והוא כולל תכנון, קד"ז, הפקעות, ניהול, ביצוע, בצ"מ, קישוריות, וכלל ההפרדות המפלסיות שיאושרו. המשרד יבחן חלופות אפשרויות להפרדה מפלסית 210, החלופה הנבחרת תאושר עם אגף התקציבים, ותקציב הפרויקט יעודכן בהתאם.

14.5. קו כחול BRT – אומדן הפרויקט המאושר הינו 2.9 מיליארד ₪. בהמשך לסיכום התקציבי 2021-2022 יתווספו בהרשאה סכום של 300 מלש"ח. אומדן זה כולל תכנון, קד"ז, הפקעות, ניהול, ביצוע, בצ"מ, קישוריות והפרדות מפלסיות ככל וישנן.

14.6. יוקצה תקציב בסך 300 מלש"ח בהרשאה להתחייב עבור תכנון לפרויקט הסעת המונים הבאים ובכלל כך חיבור שלהם למערכות מתע"ן אחרות:

14.6.1. אזור ראש העין ואלעד

14.6.2. קו ירושלים-בית שמש

- 14.6.3. אזור אשדוד-אשקלון
- 14.6.4. אזור חדרה-נתניה
- 14.6.5. אזור קסם-אריאל
- 14.6.6. מטרוניות קרית ים וקרית אתא
- 14.6.7. האבים תחבורתיים נוספים.
- 14.7. מתע"ן באר שבע ליקית – עבור תכנון מפורט לפרויקט יתוקצב בהרשאה להתחייב סכום של 200 מלש"ח לשנים 2023-2024 בתנאי שהפרויקט יבוצע באמצעות טכנולוגיה ART או BRT בלבד. ככל שהפרויקט יבוצע בטכנולוגיה אחרת, אזי סכום זה לא יוקצה וידון מחדש.
- 14.8. סל קישוריות – יתוקצב סכום של 154 מלש"ח עבור פרויקטים משלימים לקווי המתע"ן (רק"ל JENT, כחול בירושלים; רק"ל אדום, סגול וירוק בגוש דן, תחנות רכבת) הכוללים שבילי אופנים, העדפה לתחבורה ציבורית ופתרונות הליכתיות. הקצאת התקציב לפרויקטים תיעשה לאחר הסכמה עם אגף התקציבים על מתודולוגיה סדורה ומודל תערוף. יציאה לביצוע תתוקצב לאחר אישור פרטני של אגף תקציבים לכל אחד מן הפרויקטים, וכן בהתאם למידת שיתוף הפעולה של הרשות המקומית בהקמת הפרויקטים שבשטחה. מוסכם כי 50 מלש"ח מתוך התקציב יוסטו מסל הקישוריות שסוכם בסיכום התקציבי משנת 2021-2022.
- 14.9. פרויקטים מצרניים ירושלים: איסלנד – 9 מלש"ח, אלסונגר – 37 מלש"ח.
- 14.10. פרויקטים מצרניים נופית- בסך של 100 מלש"ח ובכפוף לאישור אג"ת.
- 14.11. קישוריות קו אדום – ציר ז'בוטינסקי בני ברק עד רמת גן – ציר הפיתוח בין התחנות במסגרת הקו האדום יתוקצב ב 90 מיליון שקלים מסך תקציב פרויקט הקו האדום. מעבר להשתתפות הרשויות, כל סכום נוסף שידרש לטובת הפרויקט יהיה מתוך תקציבי משרד התחבורה, ויוקצה לאחר אישור אגף תקציבים.
- 14.12. רק"ל ירושלים – עבור הקמת תשתית הולכת גז במסגרת פרויקטי הרק"ל בירושלים יתוקצב בהרשאה להתחייב סכום של 60 מלש"ח לשנים 2023-2024. למען הסר ספק, הכנסות כתוצאה מחברות גז שירכשו את השימוש בתשתית יהיו שייכות למשרד האוצר.
- 14.13. מטרונית טירת הכרמל – להשלמת פרויקט המטרונית המלא וקידום לביצוע של מקטע 4DP תתוקצב הרשאה להתחייב על סך 35 מלש"ח, בשנים 2023-2024.
15. אחר:
- 15.1. מובל לים – יתוקצב בהרשאה להתחייב סכום של 120 מלש"ח עבור תכנון מפורט בפרויקט מובל לים בשנים 2023-2024. התקציב מותנה בהצגת עבודת המטה על החלופות שנבחנו למערכת הניקוז שיצמחו מביצוע הפרויקט.
- 15.2. במידה ויפורסם תזכיר חוק רשויות מטרופוליניות מתואם, יתוקצבו עוד 50 מלש"ח נוספים לטובת הקמת מנת"מ באר שבע. לאחר שיעבור חוק רשויות מטרופוליניות, יתוקצבו עוד 75 מלש"ח בכל שנה בשנים 2023-2027 לטובת מרכזי ניהול התנועה במטרופולינים
- 15.3. שבילי אופניים במטרופולין הקריות וחיפה – עבור תכנון וביצוע מקטעים בעדיפות 1+2 - 25 ק"מ. תתוקצב הרשאה להתחייב בסך 178 מלש"ח לשנים 2023-2024.

- 15.4. מינהלת אגף ביצוע - המשך תקצוב של מינהלת לקידום פרויקטי ביצוע שלוש שנים. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 13 מלש"ח.
- 15.5. מינהלת מאיץ - הקמת גוף מלווה לפרויקטי המאיץ שיסייע בקידום הפרויקטים, מדידה ובקרה עליהם ותקצובו למשך שלוש שנים. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 20 מלש"ח.
- 15.6. תכנית אב להובלת מטענים – יתקצב סכום של 60 מלש"ח לשנה בהרשאה להתחייב לשנים 2023-2024. זאת בנוסף לסיכום תקציבי 2021-2022. הקצאת התקציב, כולל התקציבים שנכללו בסיכום התקציבי הקודם, מותנים בהשלמת תכנית אב להובלת מטענים והאמצעים לייעולם על ידי אגף כלכלה במשרד התחבורה.
- 15.7. מערכות מידע מניפה: לאור החשיבות שרואים משרד התחבורה ומשרד האוצר בקידום חברות התשתית מבחינה טכנולוגית מוסכם:
- 15.7.1. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 5 מלש"ח עבור הטמעת מערכת מניפה בחברת נתיבי איילון.
- 15.7.2. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 23 מלש"ח עבור הטמעת מערכת מניפה בחברת חוצה ישראל.
- 15.7.3. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 10 מלש"ח עבור הטמעת מערכת מניפה בחברת מוריה וצתא"ל.
- 15.8. נתיבים מתחלפים - בדיקה אסטרטגית ומערכתית ותכנון ראשוני לקידום דרכים פוטנציאליות ליישום פרויקט נתיבים מתחלפים. תתקצב הרשאה להתחייב בסך 2 מלש"ח.
- 15.9. מערכות מידע מינהל תשתיות – יתקצב סכום של 5 מלש"ח בהרשאה להתחייב בשנים 2023-2024 עבור מערכות מידע למינהל תשתיות על מנת לשפר ולייעל את עבודת המנהל. הקצאת סכום נוסף בסך של 15 מלש"ח מותנת בהצגת תכנית סדורה לאגף תקציבים לעניין פיתוח המערכות והשימושים בהם. למען הסר ספק, מינהל תשתיות יספק יוזרים וגישה לכלל המערכות המפותחות על ידו.
- 15.10. שאטל ימי – בכפוף לבדיקת היתכנות ולבדיקת חלופות להקמת מערכת תחבורתית חליפית כבישים באמצעות מעבורת בים תתקצב בשנים 2023-2024 הרשאה להתחייב בסך 7.5 מלש"ח. הקצאת הסכום מותנית בהצגה של השוואה בין לאומית במקומות בהם הופעל שאטל ימי, הוכחת כדאיותו הכלכלית, התחבורתית והאורבנית, וכן בבחינת התאמתו לישראל.
- 15.11. הקמת מערך ניטור והגנת סייבר (SOC) - יתקצב סכום של 14 מלש"ח בהרשאה להתחייב לשנים 2023-2024. סכומים אלו ישמשו לכלל מערך הניטור והסייבר לטובת משרד התחבורה וכלל החברות הממשלתיות שבאחריותו.
- 15.12. הקמת מערכת לאיגום מידע ממשלתי – בהמשך להחלטת ממשלה 854 בנושא איגום מידע תשתית, יתקצב סכום של 3 מלש"ח לשנים 2023-2024 בהרשאה להתחייב.

משרד ראשי

16. בסיס תקציב –
- 16.1. תתקצב תוספת של 20 מיליון ש"ח לבסיס התקציב בשנת 2023 ו1 מיליון ש"ח בשנת 2024.

- 16.2. תתוקצב תוספת חד פעמית של 10 מיליון שקלים בשנת 2023 ו10 מיליון ש"ח בשנת 2024.
- 16.3. תתוקצב תוספת חד פעמית להרשאה של 30 מיליון ש"ח בשנת 2023 ושל 50 מיליון ש"ח בשנת 2024. תקצוב המזומן יעשה בהתאם לקצב הביצוע בפועל, מתוך המזומן האמור בסעיפים 16.1 ו16.21 והבסיס.
- 16.4. תתוקצב תוספת של 45' תקני כ"א כאשר 5 מתוכם תקנים לגביית אגרות, ובהתאמה יתוקצבו כ- 6768 שעות נוספות ו281 תקני רכב.
- 16.5. מסך התקנים האמורים בסעיף 16.4 – 3 תקנים ינתנו בכפוף למינוי ראש רשות המטרו, תקן אחד ינתן בכפוף למינוי יו"ר המועצה המאסדרת ותקן נוסף ינתן לאחר פרסום מדד תחזוקה וקביעת מחיר שוק בתקנות השמאים בהתאם להחלטת הממשלה האמורה בסעיף 1.7.
- 16.6. תתוקצב תוספת של 3,000 שעות העסקה (כמויות) עבור סטודנטים, חוקי תעופה ובודקי כלי שיט.
- 16.7. 3 מלש"ח מתוספת התקציב למשרד תינתן לאחר סיום הליך האיתור למנהל רשות המטרו ויו"ר למועצה המאסדרת.
- 16.8. 2 מלש"ח מותנה בפרסום מדד תחזוקה וקביעת מחיר שוק בתקנות השמאים בהתאם להחלטת הממשלה האמורה בסעיף 1.7.
- 16.9. רשות המטרו
- 16.9.1. רשות המטרו תהיה עצמאית ונפרדת מיחידות המשרד, גם טרם מינוי מנהל הרשות
- 16.9.2. בהמשך לעקרונות המפורטים בחוק הרכבת התחתית, מינויים והחלטות הנוגעות למבנה הארגוני של רשות המטרו, עד למינוי מנהל הרשות, ינוהלו על ידי משרד התחבורה ומשרד האוצר בהסכמה.

נהלים ויחסים

17. יעדי החברות הממשלתיות במערכת ה-BI של משרד התחבורה ייקבעו בתיאום עם אגף התקציבים.
18. משרד התחבורה יעביר פניית הרשאות תקציבית עד ל4 פעמים בשנה.
19. ביחד עם 2 פניות תוגש גם תחזית לביצוע מזומן בחלוקה לפרויקט ולתקנות, עבור הפרויקטים במנהל תשתיות תוגש התחזית עשור קדימה. הפניות לא יקודמו ללא העברת התחזיות שעליהן סוכם.
20. אגף תקציבים יבחן העברת הרשאות מוקדם ככל האפשר בשנת התקציב 2024.
21. כל הסכומים השייכים לסעיף 79 יתוקצבו בהרשאה להתחייב, תקצוב המזומנים ייעשה בהתאם לקצב הביצוע בפועל.

¹ יובהר כי תוספת זו היא לבסיס לאחר פלאטים, גריעה של תקנים כתוצאה מהחלטות ממשלה, וגריעה של תקנים בגין סיכומים בין המשרדים.

22. משרד האוצר ומשרד התחבורה יפעלו בשיתוף לגבי הצעות חוק פרטיות או החלטות ממשלה או החלטות מנהליות של המשרד בעלות עלות תקציבית או השלכות משקיות משמעותיות, כגון: החלטות תוספתיות חדשות; שינוי במנגנוני התקצוב (ככל שיש לכך עלות תקציבית או השפעה משקית); או החלה של הוראות מנהליות בעלות עלות תקציבית או משקית. ככל שמשרד התחבורה יקדם או יתמוך באחד מהצעדים המפורטים לעיל ללא תיאום והסכמה, עלותו תמומן מתקציב משרד התחבורה.

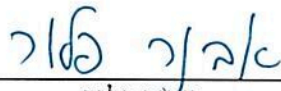
23. השרה מתחייבת לתמוך בתקציב המדינה, בהחלטות ובחוקים הנלווים לה בכל הצבעה (לרבות ממשלה, וועדות שרים, כנסת וועדות).

24. סיכום זה מהווה מענה סופי מוסכם ומוחלט לדרישות התקציב וכח אדם של משרד התחבורה לשנים 2023 ו-2024 וייכנס לתוקפו לאחר אישור התכנית הכלכלית, חוק התקציב בממשלה ובכנסת והתכניות הנלוות.



איליה בן

סגן הממונה על התקציבים



אבנר פלור

מנכ"ל (בפועל) משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

נספחים

נספח א' – מימוש התכנית האסטרטגית

מס' דרך	שם הפרוייקט	הסבר על הפרוייקט	אומדן כולל	הרשאה לתקצוב (מלאה)
2	מחלף עתלית	שדרוג המחלף	135	105
4	מחלף רעננה דרום – מחלף הדרים	הרחבת הדרך לטובת נר"ת לרבות מחלף אחוזה	1,200	750
5	צומת אריאל – צומת תפוח	הרחבת הדרך	500	500
6	עין תות - בית נחמיה	עלויות ניהול לתוספת נתיב לטובת נר"ת	52	12
40	צומת ברנר – מחלף לוד	תוספת נתיב לטובת נר"ת	923	833
44	מחלף השבעה – מחלף חולון	תוספת נתיב צ' שמאלי	200	200
44	רמלה – מחלף השבעה	הרחבת הדרך לטובת מתע"ן, לרבות מחלף בית דגן	1,811	1,253
45	מגרון – קלנדיה	דרך חדשה	300	300
55	משתלות – צומת אלפי מנשה	הרחבת הדרך	150	120
55	כביש 5066 – ג'ינסאפוט	דרך חדשה לטובת עוקף פונדוק	200	200
57	עוקף כפר יונה	דרך חדשה עוקפת לרבות הסדרת העדפה לתח"צ בדרך הקיימת	2,400	1,600
60	מחלף המחצבות בנצרת	כניסה דרומית לנוף הגליל	135	105
60	צומת אלעזר – צומת הגוש	הרחבת הדרך	133	133
60	עוקף אלערום – בני נעים	הרחבת הדרך	600	575
60	חוסאן – אלעזר	הרחבת הדרך	500	348
60	שער בנימין – צומת המשטרה הבריטית	הרחבת הדרך	1,000	975
65	מתע"ן 65	ביצוע מחלף נחל חדרה	8,000	421
65	מחלף גולני – צומת דברת	הרחבה ומחלף הדרך	1,085	835
70	צומת כברי – צומת כליל	הרחבה לשני נתיבים לכיוון לטובת חיבור לכביש 859 ו-6 צפון	190	140
77	מחלף המוביל	השלמת המחלף	415	405
79	מחלף סומך	השלמת המחלף	246	181
90	נחל שיטה – הערבה	הרחבת הדרך והסדרה בטיחותית לאורך 25-30 ק"מ	2000	450
232	צומת מבטחים – צומת מעון	הרחבת הדרך	215	165
423	נס ציונה – רחובות	השלמת הדרך (קטע ג')	270	152
444	פאתי טיבה - מחלף איל	תוספת נתיב לטובת נר"ת	260	232
444	צומת נווה ימין – צומת רכבת ראש העין	תוספת נתיב לטובת נר"ת	330	296
444	דרך מס' 57 – גן יאשיה	דרך חדשה	770	720
466	דרך גישה לבית אל	הרחבת הדרך	366	366
561	כפר נטר - כביש 4 (ללא מחלף אילנות)	דרך חדשה בחתך של 2+1 לרבות חיבור לדרך מס' 4	260	178
780	צומת זבולון – קרית אתא	הרחבת הדרך	120	112
66	צומת התשבי – צומת מגידו	הרחבת הדרך לרבות מחלף מגידו	1,110	940
444	צומת מגדל אפק – צומת אלעד	תוספת נר"ת	85	85
סה"כ			13,687	13,687

נספח ב' – הארכת כביש 6 צפונה

650	3,000	דרך חדשה	סומך – 859	6
650	סה"כ			

נספח ג' – פרויקטי דיור (על בסיס אומדנים ראשוניים)

מס' דרך	שם הפרויקט	הסבר על הפרויקט	אומדן כולל	הרשאה לתקצוב (מלאה)
סה"כ			4,500	

נספח ד' – קידומי זמינות ופרויקטים אזוריים (על בסיס אומדנים ראשוניים)

מס' דרך	שם הפרויקט	הסבר על הפרויקט	אומדן כולל	הרשאה לתקצוב (מלאה)
ללא מספר	מעלה אדומים – אלזעים	דרך חדשה	279	30
דרך התקווה	דרך התקווה	השלמת חיבור גני תקווה למחלף גת רימון	70	70
1	מחלף שפירים	השלמת המחלף	250	50
4	מחלף אילנות	מחלף חדש	380	80
4	בית חולים נהריה – צומת עין המפרץ	הרחבה לצורך מתע"ן, צמתים חדשים, ומחלף עכו מזרח	1,220	170
39	צומת האלה – צומת צור הדסה	עדכון התכנון לטובת מערכת הסעת המונים	1,600	30
40	צומת פלוגות	מחלף הצומת	500	70
46	מחלף גבעת כח- מחלף הטייסים	דרך חדשה בחתך של 2+1, לרבות מחלף כח (ללא מחלף הטייסים)	876	30
46	מחלף הטייסים- מחלף שפירים	דרך חדשה דו מסלולי תלת נתיבי	1,300	50
85	צומת חנניה – מחלף נחל עמוד	הרחבה ומחלף הדרך	1,100	200
89	דרך העצמאות (צפת)	הסדרה בטיחותית של הדרך	60	60
99	צומת מצודות – חורשת טל	הרחבת הדרך	372	30
232	צומת מעון – צומת סעד	הרחבת הדרך	800	70
293	צומת קמה – צומת בית הגדי	הרחבת הדרך ומחלף צומת בית הגדי	1,270	650
413	הרצל ג' (לרבות כביש הרוחב)	דרך גישה חדשה לנמלי אשדוד	505	112
465	עוקף אלובן	דרך חדשה	120	120
768	צומת פוריה – עלומות	תוספת נתיב חירום	30	30
781	מחלף גלעם	שדרוג המחלף	360	30
866	כפר שמאי – צומת מירון	הרחבת הדרך	240	25
4	החותרים – צומת אהרונסון	הרחבת הדרך	210	60
721	צומת אהרונסון – מחלף עתלית	הרחבת הדרך ללא מחלף עתלית		
סה"כ			1,967	

נספח ה' - פרויקטים במעלה החומש

מס' דרך	שם הפרויקט
55	צופים - מעלה שומרון
55	מעלה שומרון-עוקף פונדוק (חלק מפרויקט צומת צופים - כביש 60)
55	כביש 60- כביש 5506- יציאה צפונית עוקף אל פונדוק
1	מחלף הזיתים-מחלף אדומים
437	חיזמה - ענאתות
437	ענתות - מישור אדומים

5066	חיבור כביש 55 לכביש 5
60	צ. המשטרה הבריטית- עלי
60	עלי- רחלים
מחלף	גיתי אבישר
מחלף	צומת הגוש
מחלף	מישור אדומים
2	קיסריה- זכרון

נספח 5

**סיכום תקציבי עדכני של משרד
התחבורה ומשרד האוצר לשנת 2024
מיום 14.1.2024**

עמ' 48

14.1.2024

סיכום תקציבי לשנת התקציב 2024 עם משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

לצורך עמידה במגבלת התקציב של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן – "משרד התחבורה") לשנת 2024, להלן פרטי הסיכום התקציבי בין משרד התחבורה לבין אגף התקציבים במשרד האוצר (להלן – "אגף התקציבים") לשנת התקציב 2024.

סיכום זה נכתב על אף האמור בסיכום תקציבי 2023-2024. כלומר, בכל מקום שיש סתירה או התייחסות בשני הסיכומים, סיכום זה גובר.

התכנית הכלכלית

1. יישום החלטות ממשלה ותמיכה בהצעת התקציב:

1.1. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטות הממשלה המובאות במסגרת התכנית הכלכלית

לשנת 2024 לאור מלחמת חרבות ברזל ובכלל זאת בהחלטת הממשלה בנושא "היערכות המשק למעבר לתחבורה חשמלית מבוססת אמצעי הנעה חליפים". בכלל זאת המשרדים יפעלו בהתאם להוראות הממשלה והחלטת הממשלה על מנת לקדם מס נסועה, וכן יפעלו לטובת ביטול ההנחות באגרת רישוי לרכב חשמלי. במסגרת זאת, משרד התחבורה מתחייב לתקן את תקנות התעבורה כך שאגרת רכב חשמלי תהיה לאגרת רכב בניזן מאותו הסוג, וכן יביא את תקנות אלו אל ועדת כלכלה בכנסת לא יאוחר מ-1.3.2024. כמו כן, המשרד ישלים את ההיערכות התפעולית הנדרשת לגביית האגרה עד 1.7.2024.

1.2. המשרדים תומכים ויפעלו ליישום החלטת הממשלה בנושא "מבנה ארגוני להקמת פרויקט

הסעת המונים" שהובאה במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2023 ו-2024.

1.3. משרד התחבורה מוביל ותומך בהקמת שני שדות תעופה אזרחיים בין לאומיים בנבטים ורמת

דוד.

2. תקציב ארגוני:

2.1. יופחתו התקציבים הארגוניים של החברות הממשלתיות בגין השנים 2024-2027 באופן הבא:

2.1.1. רכבת ישראל – 7.5 מלש"ח בכפוף לתיקון הסכם ההפעלה מול החברה;

2.1.2. נתיבים עירוניים בע"מ – 10 מלש"ח;

2.1.3. נתיבי ישראל – 10 מלש"ח;

2.1.4. נתיבי איילון – 5 מלש"ח;

2.1.5. חוצה ישראל – 3.5 מלש"ח;

2.1.6. צוות תכנית אב לתחבורה – 2 מלש"ח;

3. רפורמה בתעריפים:

3.1. תתוקצב שלב א של הרפורמה בתעריפים (פריפריה, חיילים, צעירים, נכים).

3.2. שלב ב' של הרפורמה הכולל הנחות לסוציו 1-5 לפי אזורים סטטיסטיים בהתאם להחלטת ממשלה 920, יתוקצב לאחר אישור בקריאה שנייה ושלישית חוק מס נסועה, עד ליום 1 ביולי 2024.

4. תשתיות תחבורה:

4.1. בהתאם להחלטת הממשלה המפחיתה תקציב מזומן ותקציב הרשאה של משרד התחבורה,

יבוטלו הפרויקטים הבאים:

- 4.1.1. מחלף עטרות בסך של 156 מלש"ח;
- 4.1.2. כביש 60 – צומת אלעזר – צומת הגוש בסך של 133 מלש"ח;
- 4.1.3. כביש 85 – מחלף נחל עמוד בסך של 180 מלש"ח;
- 4.1.4. כביש 781 – מחלף גלעם בסך של 30 מלש"ח;
- 4.1.5. כביש 780 – בסך של 92 מלש"ח;
- 4.1.6. כביש 444 – בסך של 200 מלש"ח;
- 4.1.7. מחלף עתלית – 75 מלש"ח;
- 4.1.8. מחלף המוביל – 270 מלש"ח;
- 4.1.9. מתוך תכנית האסטרטגית לרכבת יופחתו 350 מלש"ח בהרשאה בחלוקה הבאה:
100 בגין קטרים מזהמים; 200 מלש"ח פרויקטים של חברות אחרות; ועוד 50 מלש"ח היערכות לתכנית פיתוח.
- 4.1.10. צמצום פרויקט המטרופן – בסך של 80 מלש"ח;
- 4.1.11. צמצום פרויקט כביש 57 בסך של 400 מלש"ח;
- 4.1.12. צמצום פרויקט כביש 66 – מחלף מגידו, בסך של 300 מלש"ח;
- 4.1.13. צמצום התכולות של פרויקט רק"ל נופית ופרויקטים נוספים בחברת חוצה ישראל בסך של 300 מלש"ח.

4.2. בנוסף לכך ידחה ביצועם של הפרויקטים להלן:

4.2.1. הפרויקט כביש 45 – ציר המחצבות בסך של 270 מלש"ח ידחה לשנת 2025;

4.3. הקצאת פרויקטים נוספים:

- 4.3.1. מטרונית באזור הצפון – עוקף מזרחי בסך של 350 מלש"ח, תתוקצב בכפוף לאישור השוואת אגרות רכב חשמלי בועדת הכלכלה כך שהתקנות ייכנסו לתוקף לכל המאוחר מספטמבר 2024;

5. סלים:

5.1. יבוטלו הסלים מוקדי סיכון, סל תאורה ושיקום כבישים ביו"ש, סל בטיחות, כשלים ברשת וסל פתרונות לגודש, שניתנו בסיכום התקציבי לשנים 2023-2024.

5.2. בשנת 2024-2025 יוקצו הסלים הבאים:

5.2.1. מוקדי סיכון: הרשאה להתחייב בסך של 180 מלש"ח לשנה;

- 5.2.2. סל תאורה ושיקום כבישים ביו"ש: עבור שיפור התאורה ושיקום הכבישים וכבישי הגישה ביהודה ושומרון תינתן הרשאה להתחייב של 110 מלש"ח לשנה;
- 5.2.3. סל בטיחות: יעמוד על 130 מלש"ח לשנתיים;
- 5.2.4. כשלים ברשת: תקציב הסל יעמוד על סך של 40 מלש"ח לשנה;
- 5.2.5. סל פתרונות לגודש: תקציב הסל יעמוד על 25 מלש"ח לשנה.
- 5.3. בשנת 2026 ולאחר אישור מיסים שהממשלה תקדם ובכלל זאת מס נסועה בשלוש קריאות בכנסת, יתוקצבו הסלים בהתאם לסיכום התקציב של השנים 2023-2024 לשנת 2026.
- 5.4. לטובת שיקום עוטף עזה יוקצו 200 מלש"ח חד פעמי ממקורות מנהלת תקומה.

6. כללי:

- 6.1. פרויקט מסילת התמר והמסוף הנלווה אליה יתקצב בסוף התכנית האסטרטגית ובכפוף לשיתוף פעולה מצד רמ"י והזכין.
- 6.2. סיכום זה כולל הפחתות בתמורה לפלאט בליל הממשלה.

7. מטה משרד התחבורה:

- 7.1. במידה ומס נסועה יאושר בחקיקה בקריאה שנייה ושלישית, משרד האוצר יקצה עבור משרד התחבורה באופן חד פעמי 9 מלש"ח בשנת 2024 ו-2 מלש"ח באופן חד פעמי בשנת 2025 עבור פיתוח המערכות הטכנולוגיות הנדרשות במכוני הרישוי עבור טיוב נתוני הנסועה השנתיים.
- 7.2. במידה ותתקבל החלטת הממשלה על הפחתת 50 תקנים במשרדי הרישוי בהתאם לפריסה המוזכרת בטבלה, משרד האוצר יקצה למשרד התחבורה באופן חד פעמי 3 מלש"ח בשנת 2024 ו-2 מלש"ח בשנת 2025 עבור שיפור הדיגיטציה של מערך הרישוי ובכל לאפשר את החלפת העובדים, כמו כן ככל שעלות בפועל של תכנית הפרישה שתוצע תהיה גבוהה מחיסכון המזומן, משרד האוצר ישלים את הסכום הנדרש.

2028	2027	2026	2025	2024	
10	10	10	10	10	הפחתת תקנים בבסיס

8. השרה מתחייבת לתמוך בתקציב המדינה, בהחלטות ובחקיקים הנלווים לה בכל הצבעה (לרבות ממשלה, וועדות שרים, כנסת וועדות).
9. סיכום זה מהווה מענה סופי מוסכם ומוחלט לדרישות התקציב וכח אדם של משרד התחבורה לשנת 2024 וייכנס לתוקפו לאחר אישור התכנית הכלכלית, חוק התקציב בממשלה ובכנסת והתכניות הנלוות.


 איליה כץ
 סגן הממונה על התקציבים


 משה בן זקן
 מנכ"ל משרד התחבורה
 והבטיחות בדרכים

אדנה כאלה
 סולמני