

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

פעולות הביקורת

נבדק פרויקט סלילת הנתביב המהיר - כביש אגרה. הבדיקה נעשתה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, במשרדי חברת "ענבל חברה לביטוח בע"מ" ובחברת "נתיבי איילון בע"מ".

נבדקו היבטים שונים של רשות הספנות והנמלים (רספ"ן): הצטרפות לאמנות בין-לאומית, כוח אדם ימי, ביצוע סקרים ומחקרים, חקירת תאונות ימיות, מעגנות לחופי הים התיכון והיבטים ברפורמה בנמלים. בדיקות השלמה נעשו במשרד התחבורה, בחברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ, במינהלות הנמלים באשדוד ובחיפה.

פרויקט הנתיב המהיר - כביש אגרה

תקציר

ביולי 2002 החליטה הממשלה להקים ולהפעיל באמצעות זכיין פרטי "נתיב מהיר" בכביש מס' 1, בקטע שבין מחלף נמל התעופה בן גוריון שבלוד (להלן - נתב"ג) למחלף קיבוץ גלויות (להלן - הנתיב המהיר), כדי לצמצם את עומסי התנועה הכבדים בכניסה לתל אביב. במסגרת פרויקט הנתיב המהיר (להלן גם - הפרויקט) הוחלט להקצות נתיב אחד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים שתפוסתם גבוהה ללא תשלום אגרה, וניתנה גם האפשרות לכלי רכב פרטיים שתפוסתם נמוכה לנסוע בנתיב תמורת תשלום אגרה. הנתיב מיועד לשרת כ-1,600 כלי רכב בשעה שמהירות נסיעתם לא תפחת מ-70 קמ"ש, ולרשות הנהגים בנתיב יועמד מתחם חניה ל-2000 כלי רכב סמוך למחלף שפירים (להלן - "מתחם חנה וסע"). נהגים אשר ישאירו את רכבם בחניון שבמתחם, הפועל ללא תשלום, יוכלו ליהנות משירות הסעות חינם לאזור הקריה בתל אביב והבורסה ברמת גן. הפרויקט מתבצע בשיתוף המגזר הפרטי (BOT)¹. באוגוסט 2006 הוכרז כי חברת הנתיב המהיר בע"מ² (להלן - הזכיין) היא הזוכה במכרז. החברה הציעה לשלם למדינה תמלוגים בסך 182 מיליון ש"ח. בחוזה הזכיין נכללה אופציה להפעלת "נתיב מהיר" בכניסה לירושלים.

פעולות הביקורת

בחודשים ינואר-אוגוסט 2011 בדק משרד מבקר המדינה את נושא הקמת פרויקט הנתיב המהיר. הבדיקה נעשתה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה), במשרדי חברת "ענבל חברה לביטוח בע"מ"³ ובחברת "נתיבי איילון בע"מ".

עיקרי הממצאים

1. משרדי האוצר והתחבורה החלו לקדם את הפרויקט ובכלל זה פרסמו מכרז לביצוע הפרויקט עוד לפני שהושלמה מלאכת החקיקה שעליה התבססו תנאי המכרז. היה בכך כדי לסכן, מהבחינה הכלכלית והמשפטית, את הליך המכרז ואת יישום הפרויקט, גם אם בפועל סיכון זה לא התממש.
2. במשרד האוצר ובמשרד התחבורה לא נמצאו מסמכים המלמדים כי נבדק מהי הסיבה לפער של 282 מיליון ש"ח, בין סכום האומדן שקבעה המדינה (100 מיליון ש"ח שהמדינה התכוונה לשלם) ובין סכום ההצעה הזוכה (182 מיליון ש"ח שהזכיין התחייב לשלם למדינה), וכי הופקו לקחים בנושא.

1 BOT-Build Operate and Transfer

2 עד אוקטובר 2010 נקראה החברה שפיר נתיב מהיר בע"מ.

3 חברת ענבל ריכזה את הפעילות של הפרויקט עד שלב סיום הקמת הנתיב.

3. בעת שהוחל בגיבוש הפרויקט להקמת הנתיב המהיר בשנת 2002 כל הגורמים שקידמו את המכרז, ובהם מתכנני הפרויקט, משרד האוצר ומשרד התחבורה, היו ערים לכך שכביש מס' 1, שהוקם כ-40 שנה לפני כן, חופף בחלקו לתחום רצועת מסילת הרכבת, וכי הפעלת הנתיב המהיר בתוואי זה עלולה לפגוע בפיתוח תוואי עתידי של מסילת רכבת בין צפון הארץ לדרומה שתעבור דרך תל אביב. אף על פי כן, משרד האוצר ומשרד התחבורה, פעלו להקמת הנתיב בלי שניסו למצוא פתרון יסודי לבעיה. במקום זאת הם התחייבו להוציא סכומים גדולים להעתקת חלק מהנתיב המהיר בעת שיוחלט להקים את המסילה הרביעית, בלא שצינו את מקור התקציב שיידרש למימון העתקתו.

4. משרד האוצר ומשרד התחבורה יצאו למכרז לסלילת הנתיב המהיר בלי שחלקים מכביש מס' 1 הנמצאים בשטח הפרויקט הוסדרו מהבחינה התכנונית והסטטוטורית. הדבר גרם להפסקת העבודות ולסכסוך בין הזכיין ובין המדינה, וכתוצאה מכך להגדלת רשת הביטחון לזכיין מעבר למתוכנן. כמו כן על פי החוזה, הקמת הפרויקט הייתה אמורה להסתיים עד הרבעון הראשון של שנת 2010, אולם בפועל הפרויקט החל לפעול רק כשנה לאחר מכן, בינואר 2011.

5. הנהגים העיקריים מהנתיב הם כלי רכב המגיעים מכיוון ירושלים, מודיעין, רמלה ולוד המתחברים לכביש מס' 1 לפני מחלף שפירים. לנהגים המבקשים להשתלב בנתיב המהיר מכביש 412 מצפון או מכביש 4 מצפון או מדרום וכלי רכב שיוצאים מנתב"ג אין גישה ישירה לנתיב זה ועקב כך נפגע פוטנציאל השימוש בנתיב והכנסותיו.

6. במתחם "חנה וסע" ניתנים שירותי הסעות בשני קווים בלבד: קו סובב הקריה בתל אביב וקו למתחם הבורסה ברמת גן. אין במתחם "חנה וסע" מערכת הסעה לנוסעים שצריכים להגיע למקומות המרכזיים אחרים בתל אביב כגון התחנה המרכזית, והדבר מצמצם את מספר הנוסעים שכדאי להם להחנות במתחם "חנה וסע" ולנסוע בנתיב המהיר באמצעות ההסעות.

7. בספטמבר 2009, במסגרת אישור והסדרת הקטע הסופי של הנתיב המהיר, התנתה הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה את קידום התכנית בכך שהמדינה תתחייב לתת לה שיפוי מלא על סכום הפיצויים שהיא תידרש לתת בעתיד לגורמים שייפגעו מביצוע הפרויקט. משרד האוצר ומשרד התחבורה הסכימו לדרישת הוועדה בלי שבדקו ביסודיות את היקף הפיצויים שיצטרכו לשלם בעתיד.

סיכום והמלצות

בינואר 2011 החל לפעול הנתיב המהיר אשר הוקם בעקבות החלטת ממשלה שמטרתה לצמצם את עומס התנועה בכניסה לתל אביב. הנתונים מלמדים כי ממועד הפעלת הנתיב המהיר מספרם הממוצע של כלי הרכב החונים בחניון "חנה וסע" הוא כ-900 כלי רכב ביום, מהירות הנסיעה הממוצעת בנתיב היא 93 קמ"ש ועוברים בו כ-1,200 כלי רכב בשעה בשעות השיא, בממוצע.

נמצאו ליקויים בהקמתו של פרויקט זה כדוגמת היעדר תכנון מוקדם של הפרויקט ואי-תיאום בין כל הגורמים המשתתפים בהקמתו. זאת ועוד, אף שהגורמים האחראים על הפרויקט ובהם משרד האוצר ומשרד התחבורה ידעו שחלק מכביש 1 -

שבאחד ממסלוליו הוקם הנתיב המהיר - חופף לתוואי מסילת רכבת עתידי, הם לא פעלו לפתרון יסודי של הבעיה אלא התחייבו להוציא סכומים גדולים להענקת חלק מהנתיב המהיר בעת שתוקם מסילת הרכבת.

על משרדי התחבורה והאוצר להפיק לקחים מהליקויים האמורים שהעלתה הביקורת בנוגע לאופן הקמת הפרויקט, כדי למנוע את הישנותם בעתיד. כמו כן, עליהם לבחון דרכים לתיקון המצב נוכח הצרת כביש מס' 1 ונוכח הצורך לפנות את הנתיב שעליו מיועדת להיסלל המסילה הרביעית.

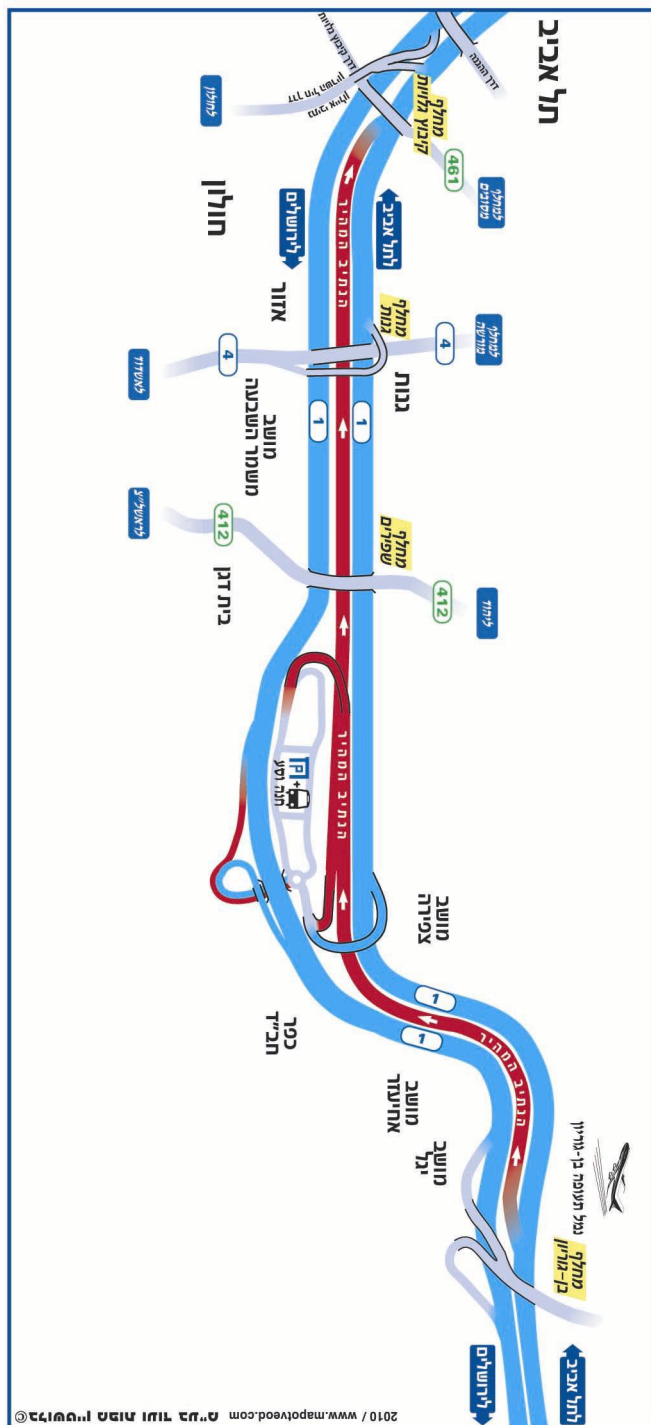


מבוא

בכניסה לתל אביב ולירושלים נוצרים עומסי תנועה, בעיקר בשעות השיא: בין 6:30 ל-9:30 ובין 15:00 ל-19:00. ביולי 2002 החליטה הממשלה להקים ולהפעיל באמצעות זכיון פרטי "נתיב מהיר" בכביש מס' 1 בכניסה לתל אביב (להלן - הנתיב המהיר) כדי לצמצם את עומסי התנועה האמורים. לפי חוק נתיבים מהירים, התש"ס-2000 (להלן - החוק), הנסיעה בנתיב מהיר כרוכה בתשלום אגרה וניתנת בו עדיפות לנסיעת רכב ציבורי. מטרת הפרויקט היא עידוד השימוש בתחבורה הציבורית והגדלת החלק היחסי של מספר הנוסעים בה והקטנת השימוש במכוניות פרטיות בלי להקטין את מספר הנכנסים למרכזי הערים. במסגרת הפרויקט הוקצה נתיב אחד לנסיעת כלי רכב ציבוריים וכלי רכב פרטיים רבי-תפוסה ללא תשלום אגרה, וניתנה גם לכלי רכב פרטיים שתפוסתם נמוכה (פחות משלושה נוסעים) אפשרות לנסוע בו תמורת אגרה, הנקבעת בהתאם לעומס התנועה בנתיב. הנתיב מיועד לשרת כ-1600 כלי רכב בשעה, שמהירות נסיעתם לא תפחת מ-70 קמ"ש. במועד סיום הביקורת האגרה המינימאלית עמדה על 7 ש"ח והמקסימאלית בעומס מרבי עשויה להגיע ל-75 ש"ח. התשלום עבור הנסיעה בנתיב נקרא "אגרת גודש"⁴, וההכנסות מהאגרה נועדו לממן את תפעול הפרויקט. עלות הנסיעה מחושבת בהתאם לעומס התנועה על מנת לווסת את מספר כלי הרכב בנתיב; ככל שגדל העומס בנתיב המהיר, כך גדל סכום האגרה.

כמו כן לרשות הנהגים בנתיב עומד מתחם "חנה וסע", הפועל במחלף שפירים. בחניון שבמתחם זה יכולים הנהגים להחנות את רכבם הפרטי ללא תשלום וליהנות משירות הסעות ("שאטל") בחינם עד למרכז עזריאלי וסובב הקריה בתל אביב, או לתחנת רכבת מרכז והבורסה ברמת גן. בשעות העומס יוצאות ההסעות מדי חמש דקות.

4 יצוין כי תשלום אגרה דינמית אינו נהוג במדינות אחרות והוא ייחודי לפרויקט הזה.



מפת הנת"ב המהיר וחניון חנה וסע

בחודשים ינואר-אוגוסט 2011 בדק משרד מבקר המדינה את אופן הקמת פרויקט הנתיב המהיר. הבדיקה נעשתה במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים (להלן - משרד התחבורה), במשרדי חברת ענבל חברה לביטוח בע"מ ובחברת נתיבי איילון בע"מ.

המכרז לבחירת הזכיין

בחוק נתיבים מהירים לרכב ציבורי (נתיבי אגרה) (הוראת שעה), התש"ס-2000, נקבע כי תקופת הזיכיון תהיה 5 שנים. למרות זאת במרץ 2004 פרסם אגף החשב הכללי שבמשרד האוצר, מכרז למיון מוקדם של זכיינים אפשריים להקמת נתיב מהיר בכניסה לתל אביב. במכרז נקבע כי תקופת הזיכיון תהיה 30 שנה.

למכרז הוגשו הצעות של ארבע חברות. ועדת המכרזים⁵ של פרויקט הנתיב המהיר בדקה את האיתנות הפיננסית והיכולת ההנדסית של המציעים ומצאה כי כולם מתאימים להתמודד במכרז. המכרז הסופי פורסם במרץ 2005 והשתתפו בו שלוש מארבע החברות האמורות. הקריטריון לבחירת החברה הזוכה במכרז היה סכום המענק שהיא תדרוש מהמדינה. המדינה קבעה, באמצעות אומדן, כי סכומו המרבי של המענק שיוענק לחברה הזוכה הוא 100 מיליון ש"ח. באוגוסט 2006 הוכרזה חברת הנתיב המהיר בע"מ⁶ (להלן - החברה או הזכיין) כזוכה במכרז. לא זו בלבד שהחברה ויתרה על קבלת מענק מהמדינה, אלא שהיא הציעה לשלם למדינה תמלוגים בסך 182 מיליון ש"ח עבור הפעלת הנתיב, דהיינו סכום ההצעה הזוכה היה גדול ב-282 מיליון ש"ח מסכום האומדן.

במשרד האוצר ובמשרד התחבורה לא נמצאו מסמכים המלמדים כי נבדקה הסיבה לפער של 282 מיליון ש"ח, בין סכום האומדן שקבעה המדינה (100 מיליון ש"ח שהמדינה התכוונה לשלם) ובין סכום ההצעה הזוכה (182 מיליון ש"ח שהזכיין התחייב לשלם למדינה), וכי הופקו לקחים בנושא.

בספטמבר 2006 נחתם הסכם הזיכיון בין מדינת ישראל באמצעות אגף החשב הכללי שבמשרד האוצר, לזכיין (להלן - הסכם הזיכיון). בעקבות כך הציג הזכיין הסכם מימון, תנאי לחתימת החוזה, ובאוגוסט 2007 נחתם החוזה הסופי. תקופת החוזה היא 30 שנה, ובכלל זה תקופת ההקמה, והזכיין התחייב לסיים את העבודות בתוך שנתיים וחצי ממועד מסירת מקרקעי הפרויקט לידו. תנאי ההתקשרות עם הזכיין כללו מימון הקמתו והפעלתו של הנתיב המהיר בכניסה לתל אביב; הקמת חניון "חנה וסע" והפעלתו; אופציה להפעלת נתיב מהיר בכניסה לירושלים על חשבון נתיב קיים (להלן - נתיב מהיר לירושלים); הפעלת שירותי הסעות מחניון "חנה וסע" במתחם שפירים לירושלים; תכנון, הפעלה ותחזוקה של מערכת האגרה.

בספטמבר 2007 החל הזכיין בהקמת הפרויקט שכלל את עבודות הסלילה של נתיב נוסף בכביש מס' 1, הקמת חניון במחלף שפירים והקמת דרכי גישה ומחלפים לחיבור החניון לכביש מס' 1. על פי החוזה, הקמת הפרויקט הייתה אמורה להסתיים עד הרבעון הראשון של שנת 2010, אולם בפועל הפרויקט החל לפעול רק כשנה לאחר מכן, בינואר 2011 (ראו להלן).

5 בוועדה השתתפו נציגים ממשרד האוצר, ממשרד התחבורה, ממצ"צ, מחברת נתיבי איילון בע"מ ומחברת כביש חוצה ישראל בע"מ.

6 באוקטובר 2010 שונה שם החברה משפיר נתיב מהיר בע"מ לחברת הנתיב המהיר בע"מ.

היעדר חקיקה מתאימה בנוגע לפרויקט

במסגרת הליך החקיקה היה צורך לתקן את חוק נתיבים מהירים; כמו כן במקביל היה צריך לקדם את האישורים הסטטוטוריים להקמת הנתיב. בישיבת ועדת המכרזים שהתקיימה בפברואר 2004, חודש לפני פרסום המכרז למיון מוקדם, ציינה היועצת המשפטית של חברת כביש חוצה ישראל בע"מ (להלן - חברת כביש חוצה ישראל) בנוגע לפרויקט כי "שני עניינים טרם הושלמו: הליך החקיקה וההליך הסטטוטורי" עוד ציינה כי לפני שתוסדר החקיקה לא יהיה אפשר לפרסם את המכרז. זאת ועוד, בדצמבר 2004 שלח העוזר הראשי של היועץ המשפטי לממשלה (להלן - היועץ) לממשלה) סיכום ישיבה מנובמבר 2004 שכותרתה "סיכום ישיבה בנושא הליכי מכרז לפרויקט נתיב מהיר בכניסה לתל אביב". בישיבה הבהיר היועץ המשפטי לממשלה כי לא ראוי שהממשלה תקדם הליכי מכרז ובד בבד תפעל לשינוי חקיקה שבהתבסס עליה יתבצע המכרז, וכי יש להימנע מכך. עוד עולה מסיכום הישיבה כי כבר בספטמבר 2004 נציגת היועץ לממשלה מסרה למשרד האוצר כי לפי עמדתו של היועץ לממשלה "אין לפרסם מכרז בנסיבות בהן הוראות מהותיות במכרז מתבססות על הצעת חקיקה שטרם אושרה בכנסת... הדרך הנכונה לפעול במצבים מעין אלו היא להגיש הצעת חוק וחקיקה במהירות הנדרשת, ולאחריה לצאת למכרז". למרות זאת, ציינה כי "ההבהרות ו[ה]תיקונים שהוצגו על ידי משרד התחבורה והאוצר מפחיתות בנסיבות העניין את הפגיעה בהליך החקיקה לפיכך נוכח חשיבות הפרויקט למשרדים הרלבנטיים ולאור העובדה כי המשרד החל את הליך המכרז, ניתן לפרסם את המכרז".

בדצמבר 2005 התקבל בכנסת תיקון לחוק לפיו תקופת הזיכיון תהיה 30 שנה. דהיינו המכרז פורסם שנה ושמונה חודשים לפני השלמת מלאכת החקיקה. כמו כן מלאכת התקנת תקנות האגרה הדינמית, תקנות נתיבים מהירים (אופן החיוב בתשלום האגרה ואכיפת תשלומים), התשע"א 2010, על ידי משרד התחבורה, המאפשרות לזכיון לגבות אגרה מהנוסעים בנתיב הושלמה שש וחצי שנים לאחר פרסום המיון המוקדם וימים ספורים לפני פתיחת הנתיב.

מן האמור לעיל עולה כי המדינה פרסמה את המכרז לביצוע פרויקט הנתיב המהיר והחלה לקדם את הפרויקט עוד לפני שהושלמה מלאכת החקיקה שעליה התבססו תנאי המכרז; אף שהיועצת המשפטית של חברת כביש חוצה ישראל התריעה כבר בפברואר 2004 שלא ניתן לפרסם את המכרז בלי להסדיר את הנושא. משרד מבקר המדינה מעיר כי היה בכך כדי לסכן, מהבחינה הכלכלית והמשפטית, את הליך המכרז ואת יישום הפרויקט, גם אם בפועל סיכון זה לא התממש.

בתשובת משרד התחבורה מספטמבר 2011 נאמר כי "במסגרת תהליך ניהול סיכונים בפרויקט, נלקח סיכון מידתי ומחושב. תוחלת הנזק של אי לקיחת הסיכון היתה גדולה יותר מזו של לקיחתו, כפי שנראה מלכתחילה וכפי שניתן לראות בדיעבד. בנוסף, הפרסום במקביל לחקיקה בוצע בהתייעצות ובאישור היועץ המשפטי לממשלה". משרד האוצר בתשובתו מאוקטובר 2011 השיב באופן דומה.

לדעת משרד מבקר המדינה, אם החליט משרד התחבורה להסתכן בסיכון מידתי ומחושב היה עליו להכין, במסגרת תהליך ניהול הסיכונים בפרויקט, מסמך מפורט ומאושר על ידי הגורמים המוסמכים לכך המציין את מידת הסיכון, את ההסתברות שסיכון זה יתממש ואת העלות שהמשרד צפוי לשאת בה אם אכן יתממש הסיכון, אולם לא נמצא מסמך כאמור שהכין המשרד.

סלילת הנתיב המהיר על תוואי רצועת מסילת הרכבת

בשנות השבעים של המאה העשרים הוסט כביש מס' 1 ונסלל על תוואי רצועת מסילת הרכבת⁷, ועקב כך נוצר רצף של ליקויים תכנוניים. פרויקט הנתיב המהיר, שבוצע כארבעים שנה לאחר מכן, הושפע מאותם ליקויים, והנתיב המהיר נסלל בחלק משטחו של הנתיב הדרומי של כביש מס' 1 (שממילא נבנה על רצועת מסילת הרכבת).

בתוואי מסילת הברזל מלוד עד צומת גלילות שחלקו עובר לאורך נתיבי איילון עובדות כיום שתי מסילות ובחלק מהתוואי שלוש מסילות. התוכנית הרב שנתית משנת 2000 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - רכבת ישראל) קובעת כי כדי למנוע צוואר בקבוק בתנועת הרכבות בתוואי זה יש להקים בו ארבע מסילות. כבר בתחילת שנת 2000 החלה רכבת ישראל בתכנון הוספת מסילה שלישית ורביעית שיגיעו מנתיבי איילון (תחנת האוניברסיטה) עד ללוד (באותו מועד כבר נבנו שתי מסילות).

נמצא כי התכנון התבצע בד בבד עם תכנון הנתיב המהיר ובאותו תוואי.

1. כבר בפברואר 2002 כתב מנהל אגף תכנון פיתוח ומקרקעין ברכבת ישראל למנהל אגף תכנון מוקדם במע"צ (מחלקת העבודות הציבוריות)⁸ ולמהנדס הראשי בחברת כביש חוצה ישראל כי רכבת ישראל מקדמת תכנון מוקדם של ארבע מסילות בקטע שבין דרום תל אביב ללוד. נוסף על כך, במכתבו של האחראי לתכנון הרכבת מטעם חברה א' מאפריל 2002 למהנדס הראשי של חברת כביש חוצה ישראל נאמר כי "במסגרת התפתחות של המערכת הארצית של מסילות הרכבת משרדנו מתכנן מול רכבת ישראל הוספת מסילה שלישית ורביעית בקטע תחנת ת"א מרכז - מחלף שפירים"; ולפיכך הוא ביקש לבדוק אם אפשר להעתיק את כביש מס' 1 כדי לאפשר את הקמת המסילות ואת הוספת נתיב האגרה.

באוקטובר 2002 ציין מתכנן הנתיב המהיר מטעם חברה ב'⁹ כי ממדידה שבוצעה עולה כי בניית המסילה הרביעית בין גנות לשפירים מגיעה עד קצה השוליים הקיימים של המסלול הדרומי של כביש מס' 1; והדבר עלול ליצור בעיה בהקמת המסילה הרביעית המתוכננת.

יוצא אפוא כי מתכנני פרויקט הנתיב המהיר ידעו כבר בפברואר 2002, כשנתיים לפני שפורסם המכרז המוקדם להקמת הנתיב המהיר, כי תכנון הרכבת אינן עולות בקנה אחד עם התכנון להקמת הנתיב המהיר, וכי בקטעים מסוימים בכביש מס' 1 יש חפיפה בעייתית בין תוואי מסילת הרכבת ובין הכביש המתוכנן לנתיב המהיר. למרות זאת תכנון הנתיב המהיר נמשך בלא שהוסדר הנושא.

2. בישיבת ועדת המכרזים של הנתיב המהיר במרץ 2005 ציין סמנכ"ל תכנון וכלכלה במשרד התחבורה, מר צ'ארלי סלומון, כי יש קשר בין הנחת מסילה רכבת רביעית¹⁰ לפרויקט בכביש מס' 1. הוא הוסיף כי בתכנית הפיתוח של הרכבת הועלתה הבעיה של קיבולת רכבות בכניסה לתל אביב, וכי מהנדסים המליצו ליזום תכנית להנחת המסילה הרביעית. לפי התחזיות יהיה צורך בהנחת

7 רצועת מסילת הרכבת - מקרקעין בשימוש הרכבת הן למסילות קיימות והן למסילות עתידיות.
8 בשנים 2003 ו-2004 ננקטו פעולות להפסקת פעילותה של מע"צ כיחידת סמך של משרד התחבורה, וסמכויותיה הועברו לחברה ממשלתית - מעצ - החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ.
9 חברה הנדסית שנשכרה על ידי משרד התחבורה לתכנן את הנתיב המהיר.
10 פרויקט הנתיב המהיר מאפשר הנחת מסילה שלישית.

המסילה הרביעית בין שנת 2009 לשנת 2012, ויהיה צורך להעתיק את הנתיב המהיר כבר בשנים הראשונות של הפעלתו.

במאי 2007 כתבה מתכנתת מחוז תל אביב למנכ"ל חברת נתיבי איילון, מר שי ברס, כי "קטע הכביש הקיים בפועל נמצא בחלקו ובקטעים מסוימים במלואו, בתחום רצועת מסילת הרכבת על פי התכנית המאושרת".

ביוני 2007 פנה מנהל מינהל התכנון שבמשרד הפנים, מר שמאי אסיף, למנכ"ל לשעבר של משרד התחבורה, מר גדעון סיטרמן, בנושא הנתיב המהיר והמסילה הרביעית בכביש מס' 1 בקטע שפירים-תל אביב. הוא ציין כי "בימים אלה מקודמים על ידי משרד התחבורה לפחות שני הפרויקטים בתוך אותו מסדרון תחבורתי. על פניו, פרויקטים אלו טרם נבחנו במשולב בראייה כוללת בהיבט תנועה, הנדסי, סביבתי וסטטוטורי, ולפיכך אינם מבטיחים פתרון מערכתי ארוך טווח. העדר ראייה תכנונית משולבת תקשה על מוסדות התכנון להציג עמדה תומכת לקידום פרויקטים אלו ולאישורם. נדרשת הצגת בדיקה תחבורתית לנחיצות הנתיב המהיר, תאום תכנון וביצוע עם פרויקט המסילה הרביעית, ניתוחים סטטוטוריים ומשולבים והתאמה לתוכניות תקפות". עוד ציין כי בינתיים נודע להם כי כבר פורסם מכרז להקמת הנתיב המהיר, אף שלא נמצאו פתרונות לחלק מהבעיות הכרוכות בהקמתו. לנוכח האמור לעיל נדרש תיאום בין התכנון והביצוע של הנתיב המהיר ושל מסילת הרכבת הרביעית. ביולי 2007 השיב המנכ"ל לשעבר של משרד התחבורה, מר גדעון סיטרמן, כי כבר פורסם מכרז לביצוע פרויקט הנתיב המהיר, והממשלה יזמה חקיקת חוק בנושא; כי משרד התחבורה אינו מתכוון לבטל את הפרויקט; ויתרה מזו - יישום פרויקט המסילה הרביעית אינו בשל והוא נמצא בשלבי תכנון.

3. בדצמבר 2007 כתב המנכ"ל לשעבר של משרד התחבורה, למנכ"ל רכבת ישראל, מר יצחק הראל, כי על פי הסכמות ביניהם בנושא הנתיב המהיר, המסמך התכנוני תואם עם המשרדים הרלוונטיים, וכי התכנון לא יחרוג מתכניות הדרכים והמסילות המאושרות בתכניות תקפות; הפרויקט שנמסר לזכיין כולל אך ורק נתיב כניסה מיוחד לתל אביב; תכנון פרויקט "הנתיב המהיר" מאפשר את הנחת המסילה השלישית בלא שינוי ברצועת הדרך המאושרת; ביצוע מסילה רביעית בעתיד יחייב הוספת נתיב או ביטול של אחד הנתיבים הקיימים של כביש מס' 1, וכי על מנת לקבל היתר לשימוש חורג בנתיב המהיר בחלק מרצועת המסילה, נמסרו לראש מינהל התכנון במשרד הפנים ההסכמות האמורות. בהמשך אותו החודש הודיע סמנכ"ל תכנון ופיתוח ברכבת ישראל לממונה על מחוז תל אביב במשרד הפנים כי רכבת ישראל מסירה את התנגדותה ליישום תכנית הנתיב המהיר, זאת "לאור הכרת משרד התחבורה ומשרד האוצר בחשיבות פרויקט המסילה הרביעית באיילון ולאור התחייבות משרד התחבורה ומשרד האוצר לתקצוב הקמת המסילה הרביעית באיילון".

4. באפריל 2008 התחייבו משרד התחבורה ומשרד האוצר לפני הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה תל אביב כי אם יוחלט לבצע את פרויקט המסילה הרביעית, ובשל כך תידרש העתקתו או ביטולו של הנתיב המהיר, הם יפנו את השטח ויישאו בעלויות הכרוכות בכך. מבירור שעשה משרד מבקר המדינה ברכבת ישראל ובמשרד החשב הכללי במשרד האוצר עולה כי המסילה הרביעית של הרכבת נמצאת בשלבי תכנון מוקדמים; עוד לא הוחלט על הקמתה, והיא לא עברה את שלב בדיקות ההיתכנות ההנדסית. לפי דברי מנהל מחלקת התכנון של רכבת ישראל, ספק רב אם הקמת המסילה הרביעית תאפשר מהבחינה ההנדסית בשל הצורך להסדיר את בעיות הניקוז לנחל איילון¹¹. בעת ההרחבה יהיה צורך להרוס את הנתיב המהיר שנבנה ולסלול אותו בתוואי אחר או להעתיקו לנתיב קיים, והדבר ייקר את עלות הפרויקט.

11 נחל איילון בחלקו עובר בסמיכות למסילת הרכבת, על מנת לבנות מסילה רביעית על הרכבת למצוא פתרון לבעיית הניקוז של הנחל, דבר המקשה את בניית המסילה הרביעית מבחינה הנדסית.

מִן האמור לעיל עולה כי בעת שהוחל בגיבוש הפרויקט להקמת הנתיב המהיר בשנת 2002 כל הגורמים שקידמו את המכרז, ובהם מתכנני הפרויקט, משרד האוצר ומשרד התחבורה, היו ערים לכך שכביש מס' 1, שהוקם כ-40 שנה לפני כן, חופף בחלקו לתחום רצועת מסילת הרכבת, וכי הפעלת הנתיב המהיר בתוואי זה, עלולה לפגוע בפיתוח תוואי עתידי של מסילת רכבת בין צפון הארץ לדרומה שתעבור דרך תל אביב. אף על פי כן, אותם גורמים, ובהם משרד האוצר ומשרד התחבורה, פעלו להקמת הנתיב בלי שניסו למצוא פתרון יסודי לבעיה. במקום זאת הם התחייבו להוציא סכומים גדולים להעתקת חלק מהנתיב המהיר בעת שיוחלט להקים את המסילה הרביעית, בלא שציינו את מקור התקציב שיידרש למימון העתקתו.

משרד האוצר ציין בתשובתו למשרד מבקר המדינה מאוקטובר 2011 כי עדיין לא ברור מה החלופה התכנונית הנבחרת של המסילה הרביעית - אם מצפון למסילה הנוכחת או מדרומה; אין ספק שאם ניהול הסיכונים יתבצע כהלכה יפיק הציבור תועלת מהפרויקט במשך שנים רבות. החלופה שבה יוסט הנתיב המהיר צפונה עלותה שולית לעומת עלות הפרויקט.

סדרי מינהל תקינים מחייבים כי קבלת החלטות הכרוכות בניהול סיכונים חייבת להיות מלווה במסמך מפורט שבו יצוינו הסיכונים שנלקחו והעלות של כל סיכון. לא נמצא שכך נעשה. יתר על כן, כאשר יוחלט על הקמת המסילה הרביעית תידרש עלות כספית משמעותית נוספת להוצאות הפרויקט כתוצאה מן הליקויים בתהליך קבלת ההחלטות שתוארו לעיל.

הקטע הסופי של הנתיב המהיר

הקטע הסופי של הנתיב המהיר, שאורכו כ-600 מטרים, נמצא בכניסה לנתיבי איילון, לפני מחלף קיבוץ גלויות, והוא אמור להשתלב עם שלושת הנתיבים האחרים של הכביש. לקראת חתימת החוזה בין המדינה לזכיין התברר כי תכנית בינוי עיר (תב"ע) לא חלה על קטע זה, ולכן המצב הסטטוטורי של הקטע לא עלה בקנה אחד עם התכנית לביצוע שנמסרה לזכיין. טעות זו מקורה בשנות השבעים של המאה העשרים, בעת שהוקם כביש מס' 1: מאחר ששכונת עזרא בדרום תל אביב נבנתה על התוואי של כביש מס' 1 בכניסה לתל אביב מכיוון ירושלים, הוסט הכביש ונבנה על רצועת הרכבת, בלא שהייתה תב"ע המאשרת זאת.

ביולי 2007 לנוכח דרישת משרד הפנים לפתור את הבעיה התכנונית בקטע האמור של הנתיב המהיר, התקיימה ישיבה דחופה בנושא בהשתתפות המנכ"ל לשעבר של משרד התחבורה, וכל הגורמים הנוגעים בדבר. בישיבה הועלו שלושה פתרונות חלופיים: קיצור הנתיב בכקילומטר באופן זמני עד לחזרה לתכנון המקורי; קיצור הנתיב בכמה מאות מטרים נוספים באופן קבוע; סלילת הנתיב המהיר בכל אורכו המקורי ומעבר מהפרדה פיזית להפרדה בצבע במקטע הבעייתי. החלופה האחרונה היא שהתקבלה לבסוף.

המדינה לא הצליחה להפקיע את הקטע האמור ולשנות את ייעוד הקרקע שהייתה מיועדת להקמת מסילת רכבת לטובת הנתיב המהיר. עקב כך, הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה לא אישרה ביולי 2008 את העבודות בקטע זה. משרד האוצר ומשרד התחבורה התחייבו לפני הזכיין לטפל באישור התב"ע והחלו בתהליך לקבלת היתר לשימוש חורג לצורך מסירת הקרקע לזכיין בהתאם לחוזה להמשך ביצוע הפרויקט. הדבר לא צלח, שכן לא היה אפשר לבנות מעקה הפרדה בין קטע זה ובין

כביש מס' 1, ולכן נקבע פתרון ביניים ולפיו ההפרדה בין השניים לא תהיה מסיבית אלא תתבצע באמצעות עמודים גמישים. עקב כך הוצר הקטע, ולדעת הזכיון הדבר עלול להאט את תנועת המכוניות במקום. על רקע זה התגלעו חילוקי דעות בין המדינה לזכיון, ומממני הפרויקט עצרו את מימונו.

במאי 2009 הזכיון הפסיק את העבודות; והוא ביקש להפסיק בהסכמה את ההתקשרות בינו ובין המדינה שנקבעה בהסכם הזכיון וציין כי אם תסרב המדינה להפסיק את ההתקשרות הוא ינקוט את כל האמצעים העומדים לרשותו, על פי הדין ועל פי הוראות הסכם הזכיון, כדי להביא להפסקתה.

בדצמבר 2009 הודיע הזכיון למשרד התחבורה ולאגף החשב הכללי כי בשל האופן שבו המדינה תכננה וביצעה את פרויקט הנתיב המהיר היה עליו להשקיע סכומים גדולים מהנדרש מהונו העצמי לתכנון מחדש של פרויקט זה, שכן הגופים המממנים את הפרויקט הפסיקו לממנו, וכי אין ביכולתו להשקיע כספים נוספים במימון הפרויקט.

בסוף דצמבר 2009 עדיין לא הגיעו הצדדים לידי הסכם, והזכיון פנה לבוררות בבקשה לביטול הסכם הזכיון עם המדינה, בהתאם להוראות הסכם הזכיון בעניין זה. הזכיון ביקש שהדיון בתביעותיו הכספיות שמקורן בהפרת ההסכם יתבצע בנפרד, רק לאחר שהבוררים יתבקשו לעשות כן. בינואר 2010 החל תהליך הבוררות בין הצדדים.

במרץ 2010, בעקבות הסדר שהושג בתהליך הבוררות, חתמו ממשלת ישראל והזכיון על הסכם פשרה בגין עיכוב בניית הנתיב בשנה, שעיקרו הגדלת רשת הביטחון שתיתן לזכיון¹² לשיעור מרבי של כ-65 מיליון ש"ח מהוונים והבטחה כי הזכיון יקבל מהממשלה תשלום בסך שליש מהפדיון השנתי של השנה הראשונה להפעלת הפרויקט.

יוצא אפוא כי משרד האוצר ומשרד התחבורה ביצעו מכרז לסלילת הנתיב המהיר בלי שחלקים מכביש מס' 1 הנמצאים בשטח הפרויקט הוסדרו מהבחינה התכנונית והסטטוטורית. הדבר גרם להפסקת העבודות ולסכסוך בין הזכיון ובין המדינה, וכתוצאה מכך להגדלת רשת הביטחון לזכיון מעבר למתוכנן. כמו כן על פי החוזה, הקמת הפרויקט הייתה אמורה להסתיים עד הרבעון הראשון של שנת 2010, אולם בפועל הפרויקט החל לפעול רק כשנה לאחר מכן, בינואר 2011.

שיפוי לוועדה המחוזית

הקטע הסופי של הנתיב המהיר, שאורכו כאמור כ-600 מטרים, קרוב בחלקו הצפוני אל מבני המגורים של שכונת עזרא, וחלקו המזרחי עובר בשטח חקלאי ששייך למקווה ישראל. לפיכך נבחנו חלופות להכשרת הנתיב המהיר ולהרחבתו בקטע האמור ובכלל זה תכנית דרכים ארצית (תדמ"ת) 2013 שנועדה להסדיר את הסטייה של הכביש ואת הייעוד של הכביש שנבנה על תוואי הרכבת.

בסעיף 197(א) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, נקבע כדלהלן: "נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמה, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהוועדה המקומית לתכנון ולבניה, בכפוף לאמור בסעיף 200".

12 מדובר בהתחייבות של המדינה לשלם לזכיון שעורים מסוימים מההפרשים בין יעד הפדיון השנתי שנקבע בהסכם ההתקשרות עמו ובין הכנסות הזכיון בפועל, עד לגובה מכסימלי שנקבע.

סעיף 119ד (א) לחוק התכנון והבנייה קובע הסדר מיוחד לחלוקת האחריות בתשלום פיצויים עבור תכניות דרך שמוגשות על ידי המדינה או אחר מטעמה: "הוגשה תכנית דרך בידי המדינה או מטעמה כאמור בסעיף 119ב(1) או בידי רשות שהוקמה לפי דין שאינה רשות מקומית או ועדה מקומית, וחויבה ועדה מקומית בתשלום פיצויים לפי סעיף 197 עקב אישור התכנית, ישפה מגיש התכנית כאמור את הוועדה המקומית, ב-70 אחוזים מסכום הפיצויים". עם זאת, הגורמים הנושאים בתשלום יכולים לקבוע ביניהם הסדר תשלומים או הסדר שיפוי שונים.

במזכר מספטמבר 2009 שהכין היועץ המשפטי של הפרויקט נאמר כי על פי החלטת המשנה ליועץ המשפטי לממשלה, על הוועדה המחוזית להוכיח כי אין ביכולתה לממן תשלום פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, על מנת שתוכל לקבל פטור מהשתתפות בפיצוי הנפגעים מביצוע הפרויקט. במסגרת אישור והסדרה של הטעות בכביש מס' 1 דרשה בספטמבר 2009 הוועדה המחוזית כי הפקדת התכנית תותנה בכך שהיא תקבל שיפוי בשיעור 100%, לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה, אם הנפגעים מביצוע הפרויקט יתבעו ממנה פיצויים.

משרד האוצר ומשרד התחבורה הסכימו לדרישת הוועדה לשפות אותה בשיעור של 100% בלי שבדקו ביסודיות את היקף הפיצויים שתצטרך לשלם בעתיד.

מגבלות הנתיב המהיר

1. גישה לנתיב המהיר: בנתיב המהיר ניתן להשתלב מכיוון מזרח בכביש מס' 1 מנמל התעופה בן גוריון שבלוד (להלן - נתיב"ג), ובכלל זה מכביש 412 מצומת בית דגן. לבאים מכביש 412 מצפון (מכיוון אור יהודה) אין גישה ישירה לנתיב המהיר אלא יש צורך לנסוע עד משמר השבעה ולחזור במעגל התנועה לכביש מס' 1. גם כלי רכב המגיעים מכביש 4 מצפון או מדרום המשתלבים עם כביש מס' 1 אינם יכולים להשתלב ישירות בנתיב המהיר ועליהם לנסוע מזרחה ממחלף גנות עד מתחם "חנה וסע" במחלף שפירים. כמו כן כלי רכב היוצאים מנתיב"ג אינם יכולים להשתלב בנתיב המהיר; עומדת בפניהם האפשרות לנסוע דרך מחלף לוד או לנסוע עד מחלף שפירים ולחזור למתחם חנה וסע.

משרד התחבורה הסביר בתשובתו מספטמבר 2011 כי בשלב התכנון של הפרויקט נעשו ניסיונות לאפשר לנוסעים בכביש מס' 4 להשתלב בנתיב המהיר באזור מחלף גנות, אך הפתרונות נמצאו יקרים מאוד.

משרד האוצר הסביר בתשובתו מאוקטובר 2011 כי מתוכנן מחלף שיאפשר כניסה ישירה מכביש 412 לנתיב המהיר ללא צורך בנסיעה למשמר השבעה ובחזרה.

הנהגים העיקריים מהנתיב הם כלי רכב המגיעים מכיוון ירושלים, מודיעין, רמלה ולוד המתחברים לכביש מס' 1 לפני מחלף שפירים. כאמור, לנהגים המבקשים להשתלב בנתיב המהיר מכביש 412 מצפון או מכביש 4 מצפון או מדרום וכלי רכב שיוצאים מנתיב"ג אין גישה ישירה לנתיב זה ועקב כך נפגע פוטנציאל השימוש בנתיב והכנסותיו.

2. הכניסה לתל אביב בכביש מס' 1 ממחלף גנות עד גשר קיבוץ גלויות מתבצעת בחלק מהכביש באמצעות חמישה נתיבים, בחלקו בארבעה ובסופו בשלושה נתיבים עד נתיבי איילון. כדי לפנות

מקום לסלילת 100 המטרים האחרונים של הנתיב המהיר צומצמו שלושת הנתיבים של כביש מס' 1 לשניים, והדבר גרם לצוואר בקבוק בכניסה לנתיבי איילון לאלה שלא משתמשים בנתיב המהיר.

3. **ביטול תחנת הרכבת:** אחד הרכיבים העיקריים בפרויקט, עוד מתחילתו, היה תחנת הרכבת שתוכננה להיבנות במתחם "חנה וסע". למרות התכנון, הקמת התחנה במתחם לא נכללה במסמכי המכרז, מאחר שכבר פועלות בקרבת מקום שתי תחנות רכבת: תחנת כפר חב"ד ותחנת נתב"ג. יצוין כי הקמת התחנה במתחם "חנה וסע" הייתה עשויה להגדיל את הביקוש לנסיעה ברכבת מצד אלו שלא ירצו לשלם "אגרת גודש" ומצד אלו שהגיעו ללא רכב, ומכאן שהקמתה של תחנת רכבת במתחם הייתה מאפשרת לשפר את שירותי התחבורה הניתנים לציבור. נוסף על כך, השקעה בתחנת רכבת יכולה לפתור בעיות שייווצרו בנתיב המהיר כגון: תאונות דרכים או חסימות של אחד הנתיבים. הפעלת הרכבת הייתה יכולה לאפשר גיבוי לפעילות של שירותי ההסעה ללא תשלום או של התחבורה הציבורית ותאפשר פיזור ליעדים נוספים כדוגמת תחנת ההגנה, ששירותי ההסעה ללא תשלום אינם מגיעים אליה, וליעדים נוספים מחוץ לתל אביב.

4. בהסכם הזיכיון נקבע כי הנתיב מיועד לשרת כ-1,600 כלי רכב בשעה במהירות נסיעה שלא תפחת מ-70 קמ"ש, וכי במתחם "חנה וסע" תהיה תפוסה של 2,000 כלי רכב. מהדוח שהכין הזכיין בנושא הפעילות בנתיב המהיר בחודשים ינואר-יולי 2011 עולה כי חנו במתחם "חנה וסע" כ-900 כלי רכב ביום בממוצע, כי מהירות הנסיעה הממוצעת הייתה 93 קמ"ש, וכי בנתיב נסעו כ-1,200 כלי רכב בשעה בממוצע.

5. **יעדי הסעות:** במתחם "חנה וסע" ניתנים שירותי הסעות בשני קווים בלבד: קו סובב הקריה בתל אביב וקו למתחם הבורסה ברמת גן. אין במתחם "חנה וסע" מערכת הסעה לנוסעים שצריכים להגיע למקומות מרכזיים אחרים בתל אביב כגון התחנה המרכזית, והדבר מצמצם את מספר הנוסעים שכדאי להם להחנות במתחם "חנה וסע" ולנסוע בנתיב המהיר באמצעות ההסעות.

בתשובת משרד התחבורה מספטמבר 2011 נמסר כי הקווים נבחרו לאחר בחינה מקצועית מעמיקה, וכי במועד סיום הביקורת נעשתה בדיקה נוספת ובעקבותיה הוחלט להפעיל קו נוסף שיעדו שדרות רוטשילד; נוסף על כך החל לפעול קו 100 לירושלים¹³.

עלות הפרויקט

מדינת ישראל השקיעה בפרויקט כ-115 מיליון ש"ח למימון תשלום ליועצים, לתחזוקה ולביצוע עבודות שונות, לתשתיות, להפקעת מקרקעין ועוד. עם זאת המדינה קיבלה מהזכיין תמלוגים בסך 250 מיליון ש"ח בגין הפעלת הכביש. בשנים 2010 ו-2011 פנה הזכיין למדינה בתביעה לקבלת תשלום בסך כ-200 מיליון ש"ח לכיסוי הוצאותיו, ובכלל זה הוצאות על עבודות נוספות שביצע לטענתו עבור רכבת ישראל במסגרת הקמת הנתיב בסך כ-38.3 מיליון ש"ח, על ביצוע תעלת ניקוז מבטון, כ-41.38 מיליון ש"ח והוצאות על ביצוע עבודות תחזוקה בתקופת הבנייה, כ-51 מיליון ש"ח.

13 על פי הסכם הזיכיון, היה על הזכיין להקים קו הסעות ממתחם חנה וסע לאזור קריית הממשלה בירושלים. לאחר שהדבר לא צלח העביר משרד התחבורה לאגד את הזכות להפעלת הקו האמור (קו 100) בתשלום. אפשר להגיע למתחם חנה וסע, להחנות את הרכב בחינם ולנסוע בתחבורה ציבורית לירושלים.

משרד האוצר ציין בתשובתו למשרד מבקר המדינה כי תביעותיו הנוספות של הזכייין נמצאים בהליך בוררות.

הנתיב המהיר בכניסה לירושלים

על פי החוק, שר התחבורה מוסמך לקבוע כי נתיב תחבורה ישמש נתיב מהיר, אולם אם מדובר בשינוי ייעודו של נתיב שכבר הוקם, הרי שוועדת הכלכלה של הכנסת נדרשת לאשר שינוי זה, להכריז על הנתיב כנתיב אגרה ולהתקין תקנות בנושא.

כאמור, בשנת 2005 הוחלט לאחד בין פרויקט הנתיב המהיר לירושלים לפרויקט הנתיב המהיר בכניסה לתל אביב ולאפשר לזכייין להקים ולהפעיל נתיב מהיר לתחבורה הציבורית ולגבות אגרה

על יתרת הקיבולת בנתיב מרכבים פרטיים בעלי תפוסה נמוכה. כאמור, באוגוסט 2007 נחתם עם הזכייין הסכם הזיכיון שבין היתר מקנה לו זכות להפעיל נתיב מהיר מאזור מוצא בכביש 1 ועד צומת גינות סחרוב בכניסה לירושלים, עם סיום הקמת הנתיב המהיר לתל אביב; כמו כן להפעיל שירותי אוטובוסים מחניון "חנה וסע" במתחם שפירים עד לקריית הממשלה בירושלים.

אף שהעבודות להקמת נתיב מהיר לירושלים היו כלולות בהסכם, במועד סיום הביקורת באוגוסט 2011, לא הוחל בהקמת הנתיב המהיר לירושלים.

משרד התחבורה מסר בתשובתו כי הנושא נמצא בטיפול משרד התחבורה לקראת הגשתו לאישור ועדת הכלכלה. היות והנתיב השמאלי בכניסה לירושלים מיועד כיום לתחבורה ציבורית ובכדי להסב אותו לנתיב אגרה יש לקבל את אישור ועדת הכלכלה.

במסגרת הסכם פשרה שנחתם בין המדינה ובין הזכייין במרץ 2010 נקבע כי אם לא תאשר ועדת הכלכלה של הכנסת את הבקשה להסב את הנתיב השמאלי בכניסה לירושלים, יהיה בעל הזיכיון זכאי לתשלום פיצויים בגין אבדן ההכנסה אשר נגרם לו עקב אי-ההפעלה של הנתיב המהיר בכניסה לירושלים בגין פרק הזמן שבין מאי 2011 למאי 2019.

סיכום

בביקורת נמצאו ליקויים בהקמתו של פרויקט הנתיב המהיר כדוגמת היעדר תכנון מוקדם של הפרויקט ואי-תיאום בין כל הגורמים המשתתפים בהקמתו. זאת ועוד, בעת שהוחל בגיבוש הפרויקט להקמת הנתיב המהיר הייתה המדינה ערה לכך שכביש מס' 1, שהוקם כ-40 שנה לפני כן, חופף בחלקו לתחום רצועת מסילת הרכבת, והדבר עלול לפגוע בפיתוח תוואי עתידי של מסילת הרכבת הרביעית. אף על פי כן לא פעלה המדינה לפתרון יסודי של הבעיה אלא התחייבה להוציא סכומים גדולים להעתקת חלק מהנתיב המהיר בעת שתוקם מסילת הרכבת האמורה.

לדעת משרד מבקר המדינה על משרדי התחבורה והאוצר להפיק לקחים מהליקויים האמורים שהעלתה הביקורת בנוגע לאופן הקמת הפרויקט, כדי למנוע את הישנותם אם יוחלט על פרויקטים דומים בעתיד. כמו כן, עליהם לבחון דרכים לתיקון המצב נוכח הצרת כביש מס' 1 לכלל הציבור ונוכח הצורך לפנות את הנתיב שעליו מיועדת להיסלל המסילה הרביעית.

כביש מספר אחד הוא ציר תנועה מרכזי במדינה והכניסה ממנו לתל אביב נדרשת לשימוש כלל הציבור במשך כל שעות היממה. השימוש בנתיב המהיר דורש עלות כספית לא מבוטלת מאזרחים פרטיים המעוניינים להשתמש בו, בעוד החלופה של שימוש בתחבורה ציבורית אינה בשיאה. יש מקום לתת על כך את הדעת בעת שיישקלו פרויקטים דומים בעתיד.