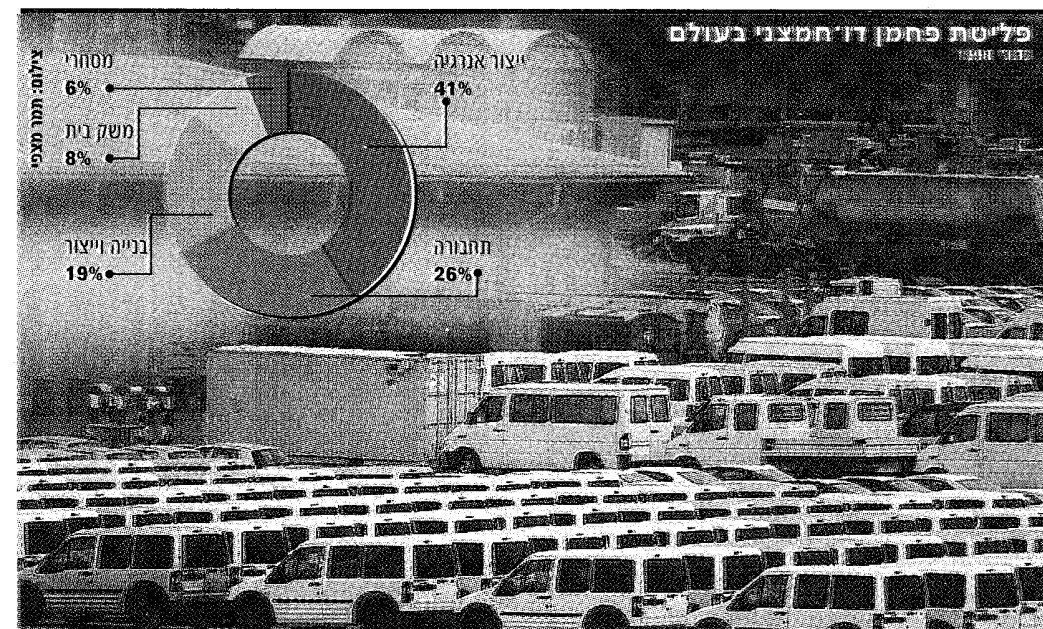


תשתית וסביבה

מוסד נאמן: 80% מזיהום האוויר בארץ נגרם מכלי תחבורה

ד"ר אילון ופרופ' פרשקר קובעים, בין היתר, כי הפיכה לגרוטאות של 6,000-11,000 כלי רכב פרטיים ישנים בשנה תביא להפחתת הזיהום ב-80%



דליה טל

"80% מזיהום האוויר בארץ נגרם מתחבורה לעומת 20% הנגרם מייצור אנרגיה", כך קובעת העבודה "הפחתת זיהום אוויר מתחבורה באמצעות דלקים נקיים", מאת ד"ר אופירה אילון ממוסד שמואל נאמן בטכניון, וראש המכון לחקר התחבורה בטכניון פרופ' יוסי פרשקר. העבודה פורסמה כחלק ממחקר העוסק בסדרי עדיפות לאומית בתחום איכות הסביבה בישראל ל-2005.

העבודה ממליצה לאמץ את התקנים האירופיים בכל הנגוע לזיהום אוויר, ולעודד את השלטון להמריץ כניסת דלקים נקיים למשק, תוך אכיפה מתאימה של התקנות.

המלצה נוספת היא לפעול למימוש המדיניות המוצהרת של משרד התחבורה, לבלימת הגידול בשימוש ברכב הפרטי, לבחון הטלת אגרות גודש, כפי שהדבר נעשה בלונדון, ולא רק לצורך מימון פרויקטים, כפי שנעשה בארץ.

עוד מומלץ לתת עדיפות לתחבורה ציבורית נקייה, ולרכבים עם נוסעים רבים באמצעות נתיבי העדפה ועדיפות בצמתים. יש לקדם תכנון משולב של תחבורה ושימושי קרקע, באופן שיקטין את הצורך בנסיעות ברכב פרטי.

לדעתם, מדיניות פיתוח הקרקע צריכה לתת עדיפות למיקום שימושי קרקע עתירי פעילות באיזורי נגישות גבוהה לתחבורה ציבורית, בין היתר באמצעות הגדלת אחוזי הבנייה סביב תחנות ההסעה ההמונית כמו רכבת, ואיזורי תעשייה קיימים. לדעת כותבי המאמר, על השלטון לתמוך כניסה של דלקים נקיים למשק, תוך אכיפה מתאימה של התקנות, ולדע את הציבור להקפיד להשתמש בתוספים אחרים רק לפי המלצת יצרן הרכב.

העבודה קובעת גם, שטכנולוגיות הרכב השתפרו מהותית בעשור האחרון, ובעוד שהשימוש בדלקים נקיים עשוי להוריד את פליטת המזהמים ב-8%, ההדרה לשוק המקומי של ממירים חדשים המתאפשרים ע"י דלקים אלו, עשויה להפחית הזיהום בלמעלה מ-50%.

עוד מומלץ לשדרג את הטיפול במנועים ואת מערכות הפליטה כדי להשיג את ההפחתות המרכזיות האפשריות באמצעים הטכנולוגיים הקיימים.

לדעת אילון ופרשקר, לאור החידושים הטכנולוגיים יורדת השיבות השימוש בגפ"מ כדלק לתחבורה, אולם הוא עדיין עשוי להיות שסתום ביטחון להספקת דלקים לשוק המקומי, לאור קשיי שווקי הדלק הנקי באגן הים התיכון.

השימוש בגז טבעי דחוס עשוי להביא להפחתה כפליטת חלקיקים, אולם הוא גם יגרוור להגברת פליטה של פחמי מנים קלים העוורים להיווצרות זיהום פוטוכימי. עוד הם מציינים, שמערך השינוק והתחזוקה של רכב מופעל בגז מעלה בהרבה את העלויות למשק.

המלצה נוספת היא לעודד שדרוג אוטובוסים וציי רכב כבד ובינוני המצויים כיום על הכביש מאחר ותקנות הפליטה הלות רק על רכבים חדשים. השניים ממליצים לעודד גריטה של רכבים ישנים בני למעלה מ-23. על-פי הערכה, יישום תוכנית הגריטה של המשרד לאיכות הסביבה ל-6,000-11,000 כלי רכב פרטיים ישנים בשנה תביא להפחתת היקף הזיהום ב-80%.

במקרה של משאיות גדולות ואוטובוסים, הפעלת תוכנית לגריטה התנדבותית תביא לתועלת שלילית למשק. עקב הזיהום הגרור מרכבים, הם ממליצים לקבוע תקנות המגבירות את השימוש ל-14 שנה בלבד ללא כל פיצוי.

מהעבודה עולה, שבשני העשורים האחרונים חל גידול דרטי מטי בהיקף השימוש בתחבורה בכבישים. בסוף 2003 נסעו בכבישי הארץ 1.98 מיליון כלי רכב, עלייה של אחוז לעומת סוף 2002: ב-2002 היה גידול של 2.4% וב-2001 היה גידול של 4.6%. מתוך כלי הרכב, 77% הם כלי רכב פרטיים, 17% משאיות, 4% אופנועים, 1% אוטובוסים ועירי, 0.6% אוטו-בוסים, 1% מוניות ו-0.2% כלי רכב מיוחדים.

כמו בעולם, גם בישראל חלקם היהסי של הרכבים הפרטיים מתוך כלי רכב גלל עם השנים. ב-1951 היו הרכבים הפרטיים 28% מכלל כלי הרכב, ואוטובוסים 4.2% מכלל הרכבים. עד 2003 שיעור הרכבים עלה ל-77%, ושיעור האוטובוסים ירד ל-0.6%.

המצדדים בהרחבת רשת הכבישים בארץ מצדיקים זאת בטענה ששיעור הבעלות על רכב בישראל עדיין נמוך מזה של אירופה - ב-2000 היו בישראל 288 כלי רכב ל-1,000 תושבים, בארה"ב היו 800 כלי רכב ל-1,000 תושבים, איטליה שבה 732 כלי רכב לכל 1,000 תושבים.

לדעת כותבי המאמר, לא די לבחון את שיעור הבעלות על רכב, אלא יש לקחת בחשבון גם את מידת השימוש בו, כפי שהיא נמדדת במספר הק"מ שעושה הרכב (נסועה). תברר, שהישראלים הם משתמשים "כבדים", וכי הנסועה השנתית לכלי רכב לק"מ בישראל צפונה מהנגב עולה על זו של מדינות רבות במערב אירופה - 16,433 ק"מ, נסיעות הבאות על חשבון השימוש בתחבורה הציבורית.