

תשתית וסביבה

איפה המדיניות?

ד"ר אופירה אילון ופרופ' יורם אבנימלך

כמעט כל פעולה בחיינו מותנית בשימוש באנרגיה. החברה האנושית במאה ה-21 תלויה באנרגיה לבקרת האקלים, לתחבורה, לאספקת המים, להעברת אינפורמציה, להכנת האוכל וכו'.

לשימוש ברלק משמעות סביבתית - החל מבעיות זהום אוויר, קרקע ומים מקומיות וכלה בשחרור דו-חמצנית הפחמן, המביא להגברת אפקט החממה ולשינויים אקלימיים בעלי משמעות גורפת כמעט על פעילויות חיינו.

התחבורה היא גורם ראשוני המשפיע גם על איכות חיינו וגם על איכות הסביבה. מחקרים מצביעים על תמותה עודפת של למעלה מ-1,000 איש - כתוצאה מזיהום אוויר תחבורתי בגוש דן בלבד.

מהדו"ח השנתי של סדרי עדיפות לאומית בתחום איכות הסביבה בישראל שהוצאנו במוסד ש. נאמן (2004) בטכניון, עולה כי: בישראל בסוף 2003 הגיע מספר כלי הרכב המנועיים ל-1.98 מיליון, מתוכם, 77% הם כלי רכב פרטיים. כמו בכל העולם, גם בישראל חלקם היחסי של הרכבים הפרטיים מתוך כלל כלי רכב גדל עם השנים.

מחירי הרלק אינם משקפים את מלוא עלותם. עד כמה שמקובל לחשוב כי מחירי הרלק גבוהים, הרי שהמחיר האמיתי של השימוש ברכב הפרטי גבוה יותר ממה שאנו משלמים בפועל בתחנת הרלק ועלינו לחשוב כיצד ניתן לשפר את המצב.

זיהום אוויר תחבורתי הוא רק פן אחד של אותן עלויות חברתיות שאינן נכללות במחיר הרלק ולכן,

עלינו להגביר המו

דעות לחיסכון ע"י

חישוב אמיתי ונכון

של השימוש ברכב

פרטי. לאחר חישוב

זה ניתן גם לנקוט

בצעדים חוסכים.

כיום, קיימות טכ

נולוגיות רבות אשר

יכולות להפחית את

צריכת דלק, כמו גם

מניעת זיהום סביבתי

כתוצאה משימוש בו.

כך למשל, הרחבה

והעמקה של השימוש

בממירים קטליטיים ומערכות אחרות להקטנת פליטת מזהמים מכלי רכב, שימוש בכלי רכב יעילים יותר, מעבר לרכב היברידי (ההולך ונכנס לשימוש בארצות אחרות) וברכבים המונעים בדלקים נקיים.

החדרת אמצעים טכנולוגיים לעולם התחבורה מחייבת חשיבה במסדרונות הממשל תוך כדי קביעת מדיניות. על מקבלי ההחלטות להוביל מהלכים כלכליים, בין השאר, של מקל וגזר בכדי לעודד את השימוש ברכבים יעילים - כמו למשל עידוד גריטת רכבים ישנים ומזהמים - 10% מצי הרכב הם רכבים ישנים התורמים למעלה מ-50% מזיהום האוויר, ע"י מתן תמריץ ישיר לבעל הרכב להפוך את ריכבו לגרוטאה.

בנוסף לאכיפת החוקים והתקנות הקיימים, יש צורך במדיניות לניהול תחבורה, להקטנת השימוש ברכב הפרטי בשעות הגודש ובמרכזי הערים ויותר מכך - קידום, שיפור ועידוד השימוש בתחבורה הציבורית.

בנוסף לכך, קיים ההיבט החברתי שלא ניתן להתעלם ממנו. לא לכל האוכלוסייה אמצעים כספיים לשימוש ברכב הפרטי. פיתוח מערכת תחבורה וחברה הבנויים כמעט בלעדית על השימוש ברכב פרטי מביאה להגדרה נוספת של הפער הקיים בין עשירים לעניים.

הפעלת מדיניות תחבורה הכוללת פיתוח וקידום תחבורה ציבורית נאותה חיונית, לאיכות האוויר, לשיפור סביבה ירוקה וגם לשיפור המתווה החברתי שלנו.

הכותבים ממוסד שמואל נאמן בטכניון

על הממשלה

לעודד היסכון בדלק,

גריטת רכבים ישנים

ומזהמים, לשפר

ולעודד השימוש

בתחבורה הציבורית

שגם תקטין

פערים בחברה