

# דו"ח: הצמיחה במספר כלי הרכב עולה על קצב הסלילה

ברכבת הקלה בירושלים מושקעים 236 מיליון שקל לק"מ, ובמסלול האוטובוסים המהיר בחיפה מושקעים 29 מיליון שקל לק"מ.

הדו"ח משבח שורה של החלטות ממשלה, ובהן הכרה למס בהתקנת אמצעי הפחתת זיהום, הפחתת מס הקנייה על אמצעים כאלה, הטלת מס בהתאם לשיעור הזיהום הנפלט מהרכב, וכינונה של תוכנית רבי-שנתית להרחבת אורכן של מסילות הרכבת מ-600 ק"מ ל-1,600 ק"מ ב-2011.

עם זאת, החוקרים מציינים שורה של נושאים שבהם לא נעשה די, ובהם אינטגרציה בין מפעילי תחבורה ציבורית, אגרת גודש, והגברת האכיפה על פליטת מזהמים מכלי רכב. ד"ר אופירה אילון, מכותבי הדו"ח, מציינת כי "מנתוני הוועדה למיסוי ירוק עולה שעלות ההשפעות החיצוניות של כלי רכב (זיהום, רעש ותאונות) מגיעה לכ-6% מהתמ"ג (40 מיליארד שקל)".

עוד מציינים החוקרים כי לא נעשה די בנושא הקטנת הסבסוד לרכב צמוד ממקום העבודה, אף שנתוני האוצר קובעים כי 16% ממשלמי המסים (כ-260 אלף איש) נהנים מהטבה זו.

מחקר של הטכניון: משרד התחבורה מקדם תחבורה ציבורית, אבל במשרדי הפנים והשיכון מעדיפים לסלול

## גלית שפיר

בין קצב סלילת הכבישים לבין הצמיחה במספר כלי הרכב בישראל קיים פער של עשרות אחוזים – כך קובע מחקר של מוסד שמואל נאמן בטכניון, שהגיע לידי "כלכליסט". על פי המחקר, בשנים 2000–2006 גדל שטח הכבישים ב-61%, בעוד מספר כלי הרכב עלה ב-132%.

כותבי הדו"ח מעריכים כי הסיבה לפער היא חילוקי דיעות בין המשרדים הממשלתיים המטפלים בנושא התחבורה: "בעוד משרד התחבורה מקדם תחבורה ציבורית, מקדמים משרדי הפנים והשיכון תוכניות פיתוח, מוצדקות מבחינתם, המחייבות סלילה של כבישים חדשים", לשון הדו"ח.

החוקרים בדקו גם את ההשקעה הציבורית לק"מ בשלושה פרויקטים גדולים המקודמים בימים אלה. על פי הנתונים, ברכבת הקלה בתל אביב מושקעים כ-463 מיליון שקל לק"מ,