

27 ספטמבר 2021  
כא' תשרי התשפ"ב

לכבוד  
חברי ועדת הכספים של הכנסת

שלום רב,

**הנדון: התייחסות 'לובי 99' להצעת חוק ההסדרים - מס לניהול הביקוש לנסיעה באזור גוש דן  
(רפורמת אגרות הגודש)**

בשם 'לובי 99' – הלובי הציבורי, אנו מבקשים מכם לתמוך ברפורמה להטלת אגרת גודש בכניסה לגוש דן החל משנת 2024, בכפוף להגדלה משמעותית של תקציב התחבורה הציבורית בתוך שלוש שנים וכן הצגת תוכנית להרחבת ושדרוג שירותי התחבורה הציבורית, בדגש על מערך האוטובוסים, באזורים בהם תוטל האגרה.

**רקע**

1. בתוכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית (להלן: תח"צ) שהציג משרד התחבורה בשנת 2012 נכתב כי המשך המגמות של פיתוח התח"צ – יביא את "הגודש בדרכים לכדי כשל כללי במערכת הכבישים במטרופולינים בשעת שיא בבוקר".<sup>1</sup> עוד קודם למשבר הקורונה, נראה כי התחזית התממשה והעומס בכבישים אכן הגיע לכדי כשל כללי שהביא לפקקים לאורך מרבית שעות היום, במרכזי המטרופולינים. המצב אף החמיר בעקבות משבר הקורונה, כשציבור הנוסעים חשש מנסיעה בתח"צ ומנסיעות שיתופיות, וזמן העמידה בפקקים התארך.
2. לעומס בכבישים משמעות כלכלית אדירה (עלות הפקקים במונחי תוצר למשק הישראלי נאמד בכ- 40 מיליארד שקל בשנה), ובין היתר, הוא הגורם המרכזי לזיהום אוויר במרכזי אוכלוסין בישראל (זיהום אוויר מדורג במקום השישי בגורמי סיכון לתחלואה ותמותה בישראל).<sup>2</sup>

**למה אגרת גודש?**

3. הגורם העיקרי לעומס בכבישים הוא ההעדפה של הנהג הישראלי לנסוע ברכב פרטי לבדו - בשעות העומס. 'מקדם המילוי' של רכב, כלומר מספר הנוסעים בו בשעות העומס בישראל עומד על 1.2, נמוך מאוד ביחס לממוצע ב-OECD שם מקדם המילוי הוא 1.8.

<sup>1</sup> פיתוח התחבורה הציבורית – תוכנית אסטרטגית דצמבר 2012

<sup>2</sup> עלויות חיצוניות של תחבורה כבישית, אוגוסט 2021 המשרד להגני"ס

[https://www.gov.il/BlobFolder/reports/external\\_costs\\_of\\_transportation/he/transportation\\_External\\_costs\\_of\\_transportation.pdf](https://www.gov.il/BlobFolder/reports/external_costs_of_transportation/he/transportation_External_costs_of_transportation.pdf)

4. משרד התחבורה הציב בתוכנית האסטרטגית שלו יעד להעלאת שיעור הנוסעים בתח"צ ל-40% מכלל משתמשי הדרך לעומת המצב הנוכחי שעומד על 20%-25%, אולם עד כה לא נרשם שיפור מגמה משמעותי. אומנם, בשנים האחרונות עלתה ההשקעה הממשלתית בתח"צ, אך רוב התקציב הועבר לפרויקטים ארוכי טווח בתחום הסעת ההמונים (רכבות, רכבות קלות, מטרו) שיושלמו עוד 5-15 שנים.
5. לכן, נדרש פתרון מידי לטווח הקצר - שינהל את העומס והביקוש האדיר לכביש. כלומר, **יצירת מערכת תמריצים שתגרום לנהג ברכב פרטי לשקול האם כדאי לו, כמשתמש דרך בודד, להיכנס עם רכבו הפרטי למטרופולין בשעות העמוסות ביותר**. בהקשר זה, פרופ' מנואל טרכטנברג למשל, בנייר עמדה של מרכז 'שמואל נאמן'<sup>3</sup>, טוען כי כל ניסיון להפחית את הפקקים חייב לכלול שימוש ב**ניהול הביקוש**. אגרת הגודש יכולה להשפיע על העומס בכבישים בכמה דרכים: אם יתאפשר לו - הנהג יבחר שלא לנסוע ולהעדיף לעבוד מהבית, הנהג יבחר לשנות את שעת הנסיעה, או שיבחר כמובן לעבור להשתמש בתחבורה הציבורית.
6. ישנם מספר ניסיונות מוצלחים בערים שונות בעולם להטלת אגרת הגודש – הבולטים שבהם: לונדון וסטוקהולם. לפי נייר מדיניות של 'מכון אהרון' משנת 2017,<sup>4</sup> בלונדון לדוג' פחתה התנועה בשעות העומס בשנת ההפעלה הראשונה של האגרה ב-14% וזמן הנסיעה הימבוזבז' בשעות הגודש פחת ב-30%, ומעל מחצית מהנוסעים שבחרו לא לשלם את האגרה עברו לתח"צ.

### השיפור הנדרש במערכת התחבורה הציבורית

7. כדי להביא להפחתה בעומס בכבישים, יש להעמיד לרשות מי שיבחרו לעבור מרכבם הפרטי לשימוש בתחבורה ציבורית, לאחר הטלת האגרה - אלטרנטיבה ראויה, אמינה ואיכותית. איכות התח"צ בישראל נמצא בלאו הכי בפיגור וקיים פער בתשתיות ביחס למדינות מפותחות אחרות – לכן ההשקעה בה מתבקשת. יש לציין כי המצב באזור גוש דן, ובתל אביב בפרט, השתפר ביחס לעבר - אך יש לעבור עוד 'כברת דרך' כדי שיהיה אפשר לקבוע כי התח"צ באזורים אלו אכן יעילה באופן מספק ויכולה להוות חלופה ראויה לרכב הפרטי. על כן, כדי לצמצם כבר בשנים הקרובות והמיידיות את הפערים באיכות השירות ובתשתיות, יש להשקיע בפרט בשיפור מערך האוטובוסים.
8. במסגרת אישור תקציב המדינה בממשלה, אושרה תוספת תקציב משמעותית לתקציב התחבורה הציבורית: 7.5 מיליארד שקלים לחמש השנים הקרובות - לתדירות ולקווי אוטובוס חדשים ומיליארדי שקלים נוספים לשדרוג תשתיות התחבורה. עם זאת, יש לוודא כי ישנה תכנית סדורה

<sup>3</sup> להתיר את הקשר הגורדי: מחירי דרך ותחבורה שיתופית כמענה לגודש  
[https://www.neaman.org.il/Files/To%20unravel%20the%20Gordian%20Knot%20\\_20200322155916.674.pdf](https://www.neaman.org.il/Files/To%20unravel%20the%20Gordian%20Knot%20_20200322155916.674.pdf)

<sup>4</sup> כיצד ניתן לצמצם את הצפיפות בכבישים. פרופ' עומר מואב ושני שרייבר  
<https://www.idc.ac.il/he/research/aiep/documents/policy-papers/congestion-fees.pdf>

ומדוקדקת כך שעד מועד הטלת אגרת הגודש, תהפוך מערכת התחבורה הציבורית, בדגש על מערך האוטובוסים כאמור, לאלטרנטיבה טובה לנהגי הרכב הפרטי.

9. **תכנית התחבורה שאמורה להיות מיושמת ב-3 השנים הקרובות צריכה להיות מוצגת לוועדת הכספים.** במסגרת בחינת התוכנית, יש לעמדתנו לוודא מהי תדירות האוטובוסים ופריסת קווי האוטובוסים הצפויה? מהו היקף רשת נתיבי התחבורה הציבורית המתוכננת ופריסת מסופי האוטובוסים? ובנוסף, מהם השינויים הצפויים בפעילות הרכבת?

### הערות לגוף התזכיר

10. בסעיף 29 לתזכיר החוק שפורסם ע"י משרד האוצר מופיע כי "בחוק התקציב יוקצה בתוכנית נפרדת סכום בגובה אומדן ההכנסות הצפויות לאותה שנה ממס הגודש, ולא יותר מסכום של 700 מיליון שקלים חדשים לטובת שיפור התחבורה הציבורית" [ההדגשה אינה במקור].

על-מנת להבטיח את מימוש תכלית הסעיף, וכמובא בדברי ההסבר - את התקיימותה של: "חלופה נאותה למשתמשי הדרך שיבחרו להימנע מנסיעה ברכב פרטי", בדמות הגדלת שירות התח"צ שתבטא: "בתוספת השירות ובשיפור התשתיות" - מוצע למחוק מהסעיף את המילים: "ולא יותר מסכום של 700 מיליון שקלים חדשים", כדי שכלל ההכנסות מאגרת הגודש יוקצו לטובת הרחבת שירות התח"צ, בדגש על תוספת תדירות ושיפור תשתיות במערך האוטובוסים, כמצוין לעיל.

11. לדעתנו, יש 'לנצל' את כלל הכנסות האגרה לטובת שיפור התח"צ. כמוזכר בהצעה, מדובר ב"תוספת הכנסות נטו המוערכת בכ-1.3 מיליארד ש"ח בשנה". אם כך, מדוע לתעל רק קצת יותר ממחצית הכנסות אלו לטובת שיפור התח"צ? בדברי ההסבר לחוק אף הודגש כי: "מטרת התכנית אינה גביית מס מהציבור". לעמדתנו כאמור, יש 'לצבוע' תקציב מוגדר וגבוה ככל האפשר ובכך גם להפחית את היחשיפה של תקציב התחבורה הציבורית לקיצוצי תקציב אפשריים.

### סיכום

12. הפקקים במרכזי המטרופולין החמירו מאוד – והשפעתם השלילית נוגעת לתחומי הכלכלה, התעסוקה, איכות הסביבה ובריאות הציבור. כדי לטפל במשבר הולך ומחריף זה – יש צורך ברעיונות חדשים ובמאמץ רחב היקף וחוצה משרדי ממשלה. אנו מבקשים מועדת הכספים לאשר, לראשונה, את הטלתה של אגרת הגודש בגוש דן כמוצע, ועם זאת לוודא כי משרדי הממשלה הרלוונטיים פועלים לקדם תכנית רחבת היקף ומשמעותית, שתקציבה מובטח, להשקעה בשיפור התחבורה הציבורית עד מועד הטלת האגרה.

בברכה,

יוסף ברמן, עו"ד

לוביסט ציבורי



מרב דוד

סמנכ"לית

