**הודעה לתקשורת**

**דוח הOECD קובע: אגרות גודש מתוכננות היטב יסייעו בהפחתת עומסי התנועה בישראל**

תל אביב, 1 בדצמבר 2019

הOECD פרסם היום (ראשון) דו"ח חדש העוסק בדרכים להפחית גודש תנועה בישראל. מומחים מהארגון יציגו/הציגו את הדו"ח בכנס שיזמו Future Mobility IL. מטרת הדו"ח היא לשתף עצות ודרכים יעילות לסיוע בפתרון בעיית הפקקים המחריפה בישראל.

דו"ח הOECD מספק תובנות ומסקנות בנוגע לאפקטיביות של מערכת אגרות גודש. בנוסף מציג את האופן בו יישמו מדינות וערים שונות את השימוש באגרות הגודש, אשר הוביל להצלחות בהפחתת העומסים. על בסיס אלה הדו"ח מציע אפשרויות לעיצוב ויישום מערכת אגרות גודש שיכולה להתאים לישראל ולהביא לצמצום הגודש באופן יעיל.

המסקנה המרכזית מהדו"ח היא שמערכת אגרות גודש שמתוכננת היטב יכולה להקל על עומס קיים. שיפור התחבורה הציבורית במקביל ליישומה יכול לסייע גם לצמצם את הגודש לטווח הארוך. הרווחים מאגרות גודש יכולים לסייע בהשקעה נוספת בתחבורה ציבורית. התשלום על השימוש צריך להיות מותאם לאפשרויות תחבורה שונות אותן רוצים לעודד כמו קארפולינג ואלטרנטיבות אחרות לרכב כמו אופניים.

עיקרי מסקנות הדו"ח:

* הגודש צפוי להחריף בשל הגידול באוכלוסייה ובהכנסה. הכלי היעיל ביותר הקיים לניהול הגודש הרב הוא אגרות הגודש.
* מערכת גבייה מתוכננת היטב תשפר את מצב הפקקים באופן מידי, בשילוב השקעה ופיתוח התחבורה הציבורית המצב ישתפר גם בטווח הארוך.
* ישנן שתי מערכות שיש לשקול כעת בישראל - חיוב בשלושה מעגלים סובבי תל אביב או חיוב בק"מ אחד מסביב לעיר שמחירו ישתנה בהתאם לעומס. אלה יכולים להוביל להפחתה ניכרת בגודש ובחסכון בזמן.
* יש לבחון טכנולוגיה מבוססת GPS כדי להגביר את היעילות וכדי לאפשר גמישות בעיצוב והטמעת אגרות הגודש.
* ההכנסות מאגרות הגודש יכולות להיות משמעותיות. הן יכולות לאפשר השקעה נוספת בתחבורה ציבורית. ההשקעה הכלכלית משמעותית בתחבורה ציבורית בישראל, וקישור בין הגבייה מהאגרות והתחבורה הציבורית יכול לסייע מאוד בשיפורה.
* שימוש בהכנסות מהאגרות כדי לצמצם את המס על הרכבים הפרטיים עשוי לסייע בשיפור דעת הקהל הציבורית ובקבלת הציבור את המהלך, אולם עלול לצמצם את תרומת אגרות הגודש לסביבה ולמרכיבים נוספים במדיניות ניידות. תוצאת מהלך זה תהיה הפחתת מס נטו עבור הנוסעים מחוץ לאזורים ובשעות בהן קיים תשלום עבור נסיעה באזורים עמוסים, אך לא עבור אלה שמשלמים את האגרה עבור הנסיעה.
* יש לשקול הטמעת אמצעים נלווים לאגרות הגודש. אלה יכולים לכלול שיפורים בטווח הזמן הקצר באיכות שירותי האוטובוס, אמצעים להקל על נסיעות שיתופיות (שמוגבלות היום בשל רגולציה על הרווחים של אפליקציות לנסיעות שיתופיות) וכן שיפורים בתשתיות לאופניים. אמצעים נוספים כוללים מתן אישור לרשויות מקומיות לגבות מחיר גבוה יותר עבור חנייה והסרת פטורים והטבות שונות במס המעודדים כיום שימוש ברכב פרטי.
* ניתן להקל על קבלת המהלך בקרב הציבור ועל דעת הקהל הציבורית בנוגע אליו על ידי שמירה על תקשורת פתוחה בין הציבור והקהילה העסקית וכן על ידי שקיפות והסבר על מערכת הגבייה ועל הסיבות ליישומה.

**מר אלברו פריירה, מנהל בכיר, לימודי מדינות, המחלקה הכלכלית (OECD):** "אגרות גודש עובדות אם הן מעוצבות ומתוכננות היטב ומלוות באלטרנטיבות שונות לרכב הפרטי וכן ההכנסות מהן מושקעות בשיפור התחבורה. בלונדון, במילאנו בסינגפור ובשטוקהולם אגרות הגודש הפחיתו באופן משמעותי את העומס. ניו יורק כרגע מתכננת תוכנית דומה גם כן. הדו"ח שאנחנו מציגים היום בוצע על ידי מיטב מומחי הOECD בתחומי מדיניות מס, מדיניות סביבתית ומודלים, מדיניות תחבורה, מדיניות ציבורית וניתוח כלכלי. אנחנו מקווים שדו"ח זה יתרום תרומה משמעותית למחלוקת הציבורית בנוגע לפתרון בעיית הגודש הגוברת בישראל".

**מר אורי יוגב, יו"ר Future Mobility IL Chairman:** "הדוח של הOECD חשוב מאוד ומחזק את המסר המרכזי של Future Mobility IL . כדי לפתור את משבר הפקקים והגודש בישראל הממשלה חייבת להציג תוכנית הוליסטית לשיפור התחבורה הציבורית, ליישם אגרות גודש, לפתוח את השוק לתחבורה שיתופית ולהשקיע בתשתיות אופניים. יישום מהלכים אלה יכול להפחית את הגודש בכ-50% תוך שנתיים".