

הנדון: החזרה מיידית של הרכבת לפעילות מלאה

1. מזה חודשיים וחצי שפעילות הרכבת מושבתת, ועל אף שהמשק מנסה להתאושש, חזרת הרכבת לפעילות נדחתה זו הפעם הרביעית. מתוקף העובדה שבימים שבשגרה, כ-20% מהנסיעות למקום העבודה בתחבורה ציבורית מתבצעות ברכבת, להשבתת שירות הרכבת ישנן השלכות כבדות ביותר על המשק. על כן, לצד תחבורת האוטובוסים שחוזרת לאטה לשגרה, החזרת הרכבת לפעילות תסייע להחזיר את המשק לפעילות כלכלית סבירה.
2. פעילות הרכבת חיונית והכרחית למשק הישראלי מן הטעמים הבאים: גודש התנועה בישראל הוא החרף ביותר מבין מדינות ה-OECD, ועלותו למשק הישראלי נאמדת בכ-50 מיליארד שקלים בשנה. הגודש משפיע ישירות על פריון העבודה שנמוך ב-24% לעומת ממוצע מדינות ה-OECD.
3. שיעור ההגעה ברכב פרטי למקום העבודה עומד כיום על 61% ונמצא במגמת עלייה דרמטית בעשורים האחרונים. לשם השוואה, הגעה למקום העבודה ברכב פרטי באירופה עומדת כיום על כ-35%.
4. ישנו סיכון בריאותי שמתלווה למצב התחבורתי הקיים. הנוסעים מתקהלים בתחנות מרכזיות סגורות למשך זמן רב, ללא שמירה על מרחקים סבירים; האוטובוסים מתמלאים ואינם עוצרים בתחנות, בהן מתאספים נוסעים נוספים שאינם שומרים על מרחקים סבירים.
5. על פי נתוני נתיבי איילון, היקף כלי הרכב כעת זהה להיקף טרם תקופת הקורונה, עוד בטרם כלל המשק חזר לפעילות מלאה ועובדים רבים עדין לא חזרו מחל"ת. בנוסף, צומצמו נתיבים רבים לתנועת כלי רכב בשל עבודות תשתית.
6. כ-45,000 רכבים מתווספים לכבישי ישראל בכל יום בו הרכבת מושבתת, שמגדילים את הגודש בכבישים בכ-4% ומהווים נזק יומי של 10 מיליון שקלים למשק, מעל 200 מיליון שקלים בחודש.
7. האוכלוסייה שנפגעת מההגבלות בתחבורה הציבורית היא דווקא האוכלוסייה החלשה שנעדרת כל חלופה תחבורתית ויש צורך מידי להחזירה למעגל התעסוקה. כ-50,000 נוסעים מתווספים לשירותי האוטובוסים העמוסים ממילא, ועוד כ-50,000 אנשים נעדרים כל אפשרות להגיע למקום עבודתם.
8. כל עוד הרכבת איננה מתפקדת, אנו מסתכנים באבדן האמון הציבורי בשירות זה שיגרור שימוש מוגבר ברכבים פרטיים למקום העבודה וכתוצאה מכך הגודש יחריף, התוצר ירד וזיהום אויר יגדל.
9. מדינות כמו דנמרק, גרמניה, אוסטריה, שווייץ והולנד אינן מגבילות את תנועת הרכבות ומסתפקות בהזמנת כרטיסים מראש, לצד הנחיה לשבת במרחק סביר ולהמנע מלאכול, לדבר, ואף להימנע מלבצע את הנסיעה אם איננה הכרחית.

מכל הטעמים הללו, ולמען פתיחה נוחה ומהירה של המשק לפעילות מלאה, אנו ממליצים להחזיר את פעילות הרכבת באופן מידי, לצד חיוב עטיית מסכה, כרטוס מראש, כניסה ויציאה ממקומות שונים ברכבת ופיזור התקהלויות ברציפים. אדגיש כי הסרת המגבלות על רכבת ישראל בהקדם הינה מרכיב קריטי בחזרת המשק לפעילות ובעלת השלכות ארוכות טווח על הפריזון במשק.

בברכה,

אורי יוגב

יו"ר ומייסד Future Mobility IL



העתקים:

ח"כ בני גנץ, ראש הממשלה החליפי
ח"כ מירי רגב, שרת התחבורה
ח"כ ישראל כ"ץ, שר האוצר
ח"כ יולי אדלשטיין, שר הבריאות
ח"כ יאיר לפיד, יו"ר האופוזיציה
ח"כ ד"ר יפעת שאשא ביטון, יו"ר ועדת הקורונה בכנסת
ח"כ משה גפני, יו"ר ועדת הכספים
קרן טרנר, מנכ"לית משרד האוצר
משה בר סימן טוב, מנכ"ל משרד הבריאות
לשכת מנכ"ל משרד התחבורה
שאול מרידור, הממונה על התקציבים באוצר
אמיר אסרף, ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית
פרופ' אבי שמחון, ראש המועצה הלאומית לכלכלה
רון פרץ, מ"מ מנכ"ל משרד רוה"מ
ד"ר ענת בונשטיין, ראש מנהלת תחבורה חכמה במשרד רוה"מ
מיכאל מייקסנר, מנכ"ל רכבת ישראל
איתמר בן מאיר, מנכ"ל נתיבי איילון
ניסים פרץ, מנכ"ל נתיבי ישראל