

נייר מדיניות - תחבורה ציבורית בשבת

תנועת ישראל חופשית גורסת שהחופש להתנייד בשבת ובכל ימות השבוע הוא זכות בסיסית לכל אזרח ושירות שעל המדינה לספק. אנו לא נוקטים בעמדה זו לבדנו - לפי סקר של "ידיעות אחרונות" משנת 2019, 68% מהציבור היהודי הבוגר תומך בהפעלת תחבורה ציבורית בשבת וקיימת עלייה עקבית משמעותית בתומכים בעמדה זו במהלך השנים¹. היעדר תחבורה ציבורית בשבת הינו בראש ובראשונה סוגיית דת ומדינה, כאשר ההחלטה להגן על רגשות המיעוט הדתי ולעצב את המרחב הציבורי על פי התפיסה הדתית, נקבעת במחיר פגיעה חמורה בצרכים הבסיסיים של רוב אזרחי המדינה. אך לא זאת בלבד, להיעדר תחבורה ציבורית בשבת השלכות עמוקות על הבטים רחבי היקף של תחבורה ותשתיות, כלכלה, חברה, שוויון, תירות וסביבה - על כל אלו נפרט בנייר מדיניות זה.

ישראל חופשית קוראת למשרד התחבורה ולממשלת ישראל להתוות קו מדיניות ששם דגש על השקעה באיכות התחבורה הציבורית בכל ימות השבוע ולדאוג להפעלת תחבורה ציבורית בשבת. בכך אנו דורשים מממשלת ישראל ומנבחרי הציבור לשים קץ לקבלת ההחלטות הבלתי מקצועיות והמנוגדות לאינטרסים של אזרחי ישראל ולהצטרף למדינות העולם המערבי בקידום מדיניות חכמה, כלכלית, סביבתית ושוויונית. ישראל חופשית גורסת כי הפעלת תחבורה ציבורית בשבת היא בראש ובראשונה חובתה של מדינת ישראל כלפי אזרחיה לאפשר זכויות בסיסיות כחופש מדת וחופש ניידות, ביטחון בכבישים ושוויון. לא כל שכן, הפעלת תחבורה ציבורית בשבת היא הפתרון הפרגמטי להגברת השימוש בתחבורה הציבורית בכל ימות השבוע ולהפחתת השימוש בתחבורה הפרטית שיוצרת פקקים, הפסדים למשק ונוק סביבתי עצום.

תחבורה ציבורית בשבת תצמצם עומסים בכבישים ותמנע הפסדים למשק

העומס בכבישי ישראל

בשנים האחרונות חל בישראל גידול משמעותי הן בגודל האוכלוסייה והן במספר המועסקים². בהיעדר שדרוג שירותי התחבורה הציבורית ופעולות תמרוץ נהגים להפחתת השימוש ברכב הפרטי, רמת הצפיפות בכבישי ישראל עלתה³ והפכה לגבוהה ביותר בקרב מדינות ה-DCOE⁴. על פי תחזית משרד התחבורה, הרחבת תשתיות הכבישים לא מספיקה להדביק את קצב הנסועה⁵, המושפע בין היתר מן הגידול במספר כלי הרכב הפעילים בישראל⁶. בעוד קצב הנסועה גדל ב-2.5% בשנה, קצב הרחבת הכבישים גדל ב-1% בלבד⁷. דוח פורום התחבורה

¹אתאלי, ע. (2019), "68% בעד תחבורה ציבורית בשבת", ידיעות אחרונות: <https://www.yediot.co.il/articles/0,7340,L-5486199,00.html>

² משרד התחבורה (1999). תכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית, דו"ח מסכם. דפוסי הביקוש לנסיעות בינעירוניות בשנת 2020. (עמ' 139-140).

³ מבקר המדינה (2019). דוח ביקורת מיוחד: משבר התחבורה הציבורית.

⁴ בקר, א. (2018). תיאור וניתוח השינוי בצפיפות בכבישים בשנים האחרונות – מסמך הכנה לדיון. הכנסת, מרכז המחקר והמידע.

⁵ נתוני משרד האוצר כפי שתוארו בכתבתה של ניר, א. (6.9.2019). העומס מחריף: עלייה של 3.4% בשנה במספר כלי הרכב הפרטיים על הכביש. אוחזר מ: <https://www.themarker.com/dynamo/cars/1.7845893>

⁶ כהן, ה. (6.3.2016). המכונית היא הון מת, היא אינה כלכלית. גלובס. אוחזר מ: <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001108287>

⁷ נתוני משרד האוצר כפי שתוארו בכתבתה של ניר, א. (6.9.2019). העומס מחריף: עלייה של 3.4% בשנה במספר כלי הרכב הפרטיים על הכביש. אוחזר מ: <https://www.themarker.com/dynamo/cars/1.7845893>

מצביע על הצורך לשמר רמת ניידות כוללת גבוהה שמובילה לצמיחה כלכלית, אך יחד עם זאת לצמצום משמעותית את רמת הניידות ברכבים פרטיים⁸.

ריבוי רכבים על הכביש מוביל להפסדים למשק

נכון לשנת 2019, הנזק למשק מהפקקים נאמד ביותר מ-40 מיליארד שקל בשנה. נתון זה כולל עלויות הנובעות ממחסור במקומות חניה, עמידה בפקקים שמובילה לאובדן שעות עבודה והפחתת זמן הקנייה ופגיעה במערך

האספקה של סחורות שגורמת להתייקרות המוצרים⁹. לא זאת בלבד, ריבוי רכבים על הכביש גורם לאיכות תחבורה ציבורית ירודה בכל ימות השבוע, שמובילה להפסדים למשק¹⁰. מעבר משימוש בתחבורה פרטית לציבורית יחסוך למשק סכומים אדירים, כ-400 מיליון ש"ח בכל שנה על כל אחוז משתמשים שעובר לתחבורה הציבורית¹¹.

תחבורה ציבורית בשבת תפחית את הצורך ברכב פרטי

על פי דוח משרד מבקר המדינה, היעדר תחבורה ציבורית בשבת מהווה תמריץ להגברת השימוש ברכב פרטי¹². גידול ברמת המינוע מעלה את מספר הנסיעות ברכב הפרטי העונה על צרכים חיוניים, כגון התניידות לעבודה, אך גם את מספרן של הנסיעות ברכב הפרטי המתקיימות למטרות בלתי חיוניות, כגון נסיעות למטרת בילוי או לימודים¹³. על כן, זמינותם ואמינותם של שירותי תחבורה ציבורית משפיעים על הבחירה להשתמש ברכב פרטי¹⁴.

עבור הפרט, עלות החזקת רכב גבוהה מעלות השימוש בתחבורה ציבורית. החזקת רכב נחשבת להשקעה כספית בלתי משתלמת כאשר העלות השנתית הממוצעת היא 33,000 ש"ח, הכוללת הוצאות רכב קבועות (קניית רכב, הוצאות רישוי, ביטוח ואובדן הכנסות מריבית) והוצאות שוטפות (דלק, קנסות וחניה). בנוסף להוצאות, קיימת הירידה בערך הרכב שמבטיחה אובדן כספים במכירתו. לאור המיסוי הכבד על רכישת והחזקת רכב בישראל, במצב בו לא קונים רכב נשאר לפרט יותר כסף נזיל להשתמש בשוק כאוות נפשו. בחירה שכזו מפחיתה את ההתערבות הממשלתית בהון הפרטי. על כן, תנועה בתחבורה ציבורית, שעלותה נמוכה יותר מכל ההוצאות הללו, רווחית יותר עבור הפרט¹⁵.

⁸ כהן, ה. (6.3.2016). המכונית היא הון מת, היא אינה כלכלית. גלובס

⁹ מבקר המדינה (2019). פעולות הממשלה להפחתת השימוש בכלי רכב פרטיים באמצעות תמריצים כלכליים. מאגר הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.

¹⁰ כהן, ה. (6.3.2016). המכונית היא הון מת, היא אינה כלכלית. גלובס

¹¹ דוח הוועדה לשינוי כלכלי חברתי ("דו"ח טרכטנברג"), 2011. עמ' 146.

¹² מבקר המדינה (2019). דוח ביקורת מיוחד: משבר התחבורה הציבורית.

¹³ משרד התחבורה (1999). תכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית, דו"ח מסכם. דפוסי הביקוש לנסיעות בינעירוניות בשנת 2020. (עמ' 139-140).

¹⁴ מבקר המדינה (2019). דוח ביקורת מיוחד: משבר התחבורה הציבורית.

¹⁵ כהן, ה. גלובס: <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did:1001108287>

דוח מחקר של 'ישראל חופשית' משנת 2017 הראה כי תחבורה ציבורית איכותית ביום המנוחה מובילה לצמצום השימוש ברכב פרטי ולעלייה בשימוש בתחבורה ציבורית גם בימי חול¹⁶. סקר שבחן את דפוסי השימוש של תושבי תל אביב-יפו בתחבורה ציבורית בשבת, מצא כי כ-25% מן התושבים היו שוקלים ברצינות לוותר על רכבם בהינתן תחבורה ציבורית משביעת רצון בשבת¹⁷. בהעדר תחבורה ציבורית בשבת, אותם 25% מתושבי תל אביב ממשיכים להשתמש ברכבם הפרטי ובכך מאלצים את הממשלה להשקיע השקעת יתר בתשתיות המיועדות לרכבים פרטיים. לפיכך, כדי לגרום לאנשים להשתמש פחות ברכבים פרטיים, יש צורך בתחבורה ציבורית זמינה, נוחה וזולה שתהווה תחרות אטרקטיבית לרכב הפרטי.

תחבורה ציבורית בשבת תצמצם פערים חברתיים-כלכליים ותעודד שוויון

ישראל חופשית רואה את השוויון כערך מרכזי בחזונה לחברה הישראלית. מתווה התחבורה הציבורית המונהג בישראל כיום, פוגע באופן חמור בשוויון בין אזרחי ישראל ופוגע באוכלוסיות מרקע סוציו-אקונומי נמוך בכלל ובמיעוטים, נשים ובעלי מוגבלויות בפרט.

שוויון סוציו-אקונומי

היעדר התחבורה הציבורית מגביל את יכולתן של אוכלוסיות מוחלשות לבלות את שעות הפנאי, להגיע למקומות בילוי ונופש ולבקר משפחה. גרוע מכך, לאוכלוסיות אלה אין דרך להגיע בשבתות לבית החולים ולמקומות חיוניים נוספים. סדר העדיפויות הממשלתי אשר משקיע יותר כספים בפיתוח כבישים מאשר פיתוח תחבורה ציבורית מותיר את האוכלוסיות האלו וצרכיהן - שקופים.

הלמ"ס עצמה משתמשת ברמת המינוע ביישובים כאחד האינדיקטורים של המעמד החברתי-כלכלי של הרשויות המקומיות בישראל. ככל שרמת המינוע גבוהה יותר, כך גם גדל שיעור הנוסעים באמצעים פרטיים. בעוד השכבות המבוססות מרבות להשתמש ברכב פרטי, אלה הלא-מבוססות, מרבות להשתמש בתחבורה ציבורית. לכן ההשקעה בכבישים ומחלפים מסייעת בעיקר לשכבות המבוססות, בעוד ההשקעה בתחבורה ציבורית, יכולה להגביר את השוויון¹⁸.

לפי נתוני הלמ"ס שפורסמו ביולי 2020, כשמדובר בהחזקת רכב במשק בית, ישנם פערים גבוהים פי שתיים ויותר בין העשירון התחתון לעשירון העליון¹⁹. גם דוח של 'מרכז אדוה' משנת 2013 מצביע על כך שאי שוויון

¹⁶ יפת, נ. (4.1.2017). תחבורה ציבורית בשבת מובילה לצמצום השימוש ברכב פרטי. אווזר מ: <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001170102>

¹⁷ שוחמי, ר. (2015). בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל אביב-יפו. אווזר מ: https://humanities.tau.ac.il/sites/humanities.tau.ac.il/files/media_server/GEOGRAPHY/%D7%A8%D7%9F%20%D7%A9%D7%95%D7%97%D7%9E%D7%99%20-%D7%94%D7%A9%D7%A4%D7%A2%D7%AA%20%D7%94%D7%99%D7%A2%D7%93%D7%A8%20%D7%AA%D7%97%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%94%20%D7%A6%D7%99%D7%91%D7%95%D7%A8%D7%99%D7%AA%20%D7%91%D7%A9%D7%91%D7%AA%20%D7%A2%D7%9C%20%D7%AA%D7%95%D7%A9%D7%91%D7%99%20%D7%AA%D7%9C%20%D7%90%D7%91%D7%99%D7%91%20-%D7%A4%D7%91%D7%A8%2015.pdf

¹⁸ סופר, ע. (2013), "יותר כבישים יותר גדוש, על מדיניות התקצוב של תשתיות תחבורה בישראל, 2000-2012". מרכז אדוה, עמ' 11

¹⁹ נתוני הלמ"ס, בעלות על מוצרים בני-קיימה בעשירונים של משקי בית, לפי הכנסה נטו לנפש סטנדרטית https://www.cbs.gov.il/he/publications/doclib/2020/7.shnatonstandardofliving/st07_08x.pdf

לפי נתוני הלמ"ס על שלושה כבישים ראשיים בישראל משנת 2016, אחוז התאונות הקטלניות בסופי שבוע גבוה יותר וכך גם אחוז התאונות בהן יש פצועים קשה²⁶. במחקר שפורסם בשנת 2009, שבדק חדרי מיון ב-5 בתי חולים מרכזיים בארץ, נמצא כי 58% מתאונות הדרכים של נהגים שיכורים התרחשו בסופי שבוע²⁷.

בצד השני של המתרחס, מניתוח נתונים של תאונות דרכים בערים הראשיות שמופעלים בהן קווי לילה, עולה כי הייתה ירידה מובהקת במספר תאונות הדרכים בהן. שיעור הירידה הכללי בארץ הינו 15% ואילו בערים בהן מופעלים קווי לילה שיעור הירידה הוא 21%. בחיפה, העיר היחידה שבה קווי הלילה הופעלו גם במהלך השבת, יש את שיעור הירידה הגדול ביותר בתאונות דרכים חמורות²⁸.

תחבורה ציבורית בשבת תפחית זיהום אוויר ותסייע במאבק הסביבתי

זיהום אוויר מתחבורה פרטית הוא זיהום האוויר המסוכן ביותר, ובפרט גורם לרמות התחלואה הגבוהות ביותר²⁹. 80% מזיהום האוויר באזורים עירוניים בעולם נגרם כתוצאה משימוש בכלי רכב, בעיקר פרטיים, והוא מהווה את הבעיה הסביבתית החמורה ביותר במרכזי הערים כיום³⁰.

האמצעים המרכזיים להפחתת פליטות זיהום האוויר ממקורות תחבורתיים הם בכלל הפחתת הנסועה, ובפרט הפחתת השימוש ברכב פרטי ומעבר לשימוש בתחבורה ציבורית, ברכבים לא ממונעים ובהליכה ברגל. בהחלטת ממשלה 542 משנת 2015 הוצב יעד לצמצם את הנסועה הפרטית בשיעור של 20% עד לשנת 2030, ביחס לנסועה הצפויה באותה שנה. בניגוד ליעד שהוצב בהחלטת ממשלה זו, מצא מבקר המדינה כי לא רק שלא חלה ירידה - אלא אף חלה עליה. כמו כן, בין השנים 2013-2016 חל גידול של כ-17% במספר כלי הרכב הפרטיים בישראל, יותר מהגידול הכללי באוכלוסייה, שהיה 6%. לפי דוח של מבקר המדינה בנושא התייעלות אנרגטית, שיעור הגידול המצטבר בהיקף הנסועה הפרטית בשנים 2015-2018 היה 15%, בעוד ששיעור הגידול בנסועה הציבורית היה 2%³¹ בלבד.

²⁶ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, נתונים נאספו ועובדו על ידי מר יאיר אסף – שפירא, חוקר במכון ירושלים לחקר ישראל, המתמחה בעיבוד נתונים ומיפוי ממוחשב עבור בג"צ רשפ 2017

²⁷ הילי-צאייג, ר. (2012) נקודת תצפית מס' 14 נהיגה בהשפעת אלכוהול, הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים <https://ramla.muni.il/SystemFiles/3069.pdf>

²⁸ רונן, י. (2012), הפעלת שירותי תחבורה ציבורית בסופי שבוע – בישראל ובכמה אזורים מטרופוליניים בעולם, הכנסת, מרכז המחקר והמידע.

²⁹ דוד אסף, אמיר זלצברג ומנחם לוריא, "השפעות גידול האוכלוסייה על איכות האוויר", אקולוגיה וסביבה – כתב עת למדע ולמדיניות הסביבה גליון 3, 265, 265 (אוגוסט 2012) <http://magazine.isees.org.il/ArticlePage.aspx?ArticleId=275>; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים דו"ח הוועדה הבין-משרדית למיסוי ירוק, עמ' 13-14 (ינואר 2008) http://media.mot.gov.il/PDF/HE_RECHEV/MisuiYarok.pdf.

³⁰ מתוך אתר "אדם, טבע ודין" <https://www.adamteva.org.il/?CategoryID=1194&ArticleID=1799>

³¹ דו"ח מבקר המדינה 71א, נושאים מערכתיים - התייעלות אנרגטית, 2020, עמ' 3 <https://www.mevaker.gov.il/sites/DigitalLibrary/Documents/2020/71A/2020-71A-102-Energy-Taktzir.pdf?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

תחבורה ציבורית בשבת תתרום לענף התיירות ותאפשר צמיחה כלכלית בפריפריה

תיירות חוץ

מקרב כלל התיירים שמגיעים לישראל, המשתמשים הנאמנים ביותר בתחבורה ציבורית הם אלו המגיעים עצמאית, שלא כחלק מקבוצה מאורגנת. תיירים המבקרים בישראל נוטים להיות מופתעים לרעה מאי זמינותם של שירותי תחבורה ציבורית בשבת³² ומביעים חוסר שביעות רצון מהעדר התחבורה הציבורית בשבת ומהשפעתו על אופי הביקור שלהם בישראל שגורם להם בין השאר להתרכז בערים הגדולות בלבד.

תיירות פנים

מחקרים מרחבי העולם מראים כי שירותי תחבורה ציבורית נאותים בסופי השבוע תורמים לתיירות הפנים ובכך תורמים לצמיחה כלכלית, מכיוון שתיירות פנים מתקיימת בעיקר סביב סופי השבוע³³.

תחבורה ציבורית בשבת היא רצון העם

סקרי עבר מראים בזה אחר זה כי הביקוש לתחבורה ציבורית בישראל גבוה. בהיעדר שירותי תחבורה ציבורית זמינים ואמינים בשבת, רבים מן האזרחים שלא מחזיקים ברכב נאלצים לוותר על סוגי פעילויות שונים לאור קשיי התניידות³⁴. ביכולתה של תחבורה ציבורית נאותה בשבת לא רק לענות על ביקוש, אלא גם לייצר ביקוש³⁵.

רכבת בשבת – פתרון יעיל לאיזון בין הצרכים של כלל האזרחים

הפעלת רכבות בשבת תהווה פתרון יעיל לסוגיות שהעלנו תוך כדי פגיעה מינימלית בציבור שמתנגד לתחבורה הציבורית בשבת. ברוב המכריע של הערים היהודיות ניצבת כיום תחנת רכבת ויותר מ-6 מיליון מתושבי ישראל מתגוררים במרחק של 5 ק"מ או פחות מתחנת רכבת. למרחק בין התחנה ליעד הסופי יש תחליפים רבים לנסיעה בשבתות כגון כלי רכב קלים, חשמליים ורגילים שאותם יכול האדם להעלות לקרונות, ומוניות - שהנסיעה בהן תעלה 50 שקל או פחות בתעריף שבת. מכיוון שהרכבת נוסעת מחוץ לערים היא איננה מפריעה לתושבים בעיר, לרבות בערים בהן מתגוררות אוכלוסיות דתיות.

סיכום והמלצות ישראל חופשית

העדר תחבורה ציבורית בשבת פוגע באופן מהותי בזכויותיהם של רוב אזרחי המדינה לחופש מדת, לבחור להתקיים ביום החופשי שלהם כרצונם, לפי אורך חייהם ובהתאם לאומנותיהם ולצרכיהם. לא ייתכן כי פגיעה תמורה זו תימשך עוד והגיעה השעה שמקבלי ההחלטות ייענו לרצון הרוב ויספקו תחבורה ציבורית בשבת.

³² "דוידויץ-ויסברג, ג. (2018). זה אחד הדברים הכי נוראים שיכולים להיות": התיירים נוהרים לישראל - וזה מה שהם מגלים. אוחר מ: <https://www.themarket.com/consumer/tourism/premium/1.6267329>

³³ Deka, D., Lahr, M., Marchwinski, T., & De La Calle, M. (2015). Economic Impacts of Rail Transit on Recreational Shore Communities: Case of the north Jersey Coast line. Transportation

³⁴ שוחמי, ר. (2015). בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל אביב-יפו.

³⁵ יפת, נ. (4.1.2017). תחבורה ציבורית בשבת מובילה לצמצום השימוש ברכב פרטי. אוחר מ: <https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001170102>

מערכת תחבורה ציבורית ענפה ויעילה בכל ימות השבוע אינה רק המענה ההולם לנגישות הציבור, אלא גם לבעיות התחבורה בהן גודש בכבישים, בטיחות וזיהום אוויר ומהווה מרכיב הכרחי לצמיחה חברתית וכלכלית. למערכת התחבורה הציבורית יתרונות כלכליים, סביבתיים ובטיחותיים על פני התחבורה הפרטית. לא זאת בלבד, לתחבורה הציבורית תפקיד חברתי חשוב בהבטחת יכולת הניידות גם לאלו שידם אינה משגת ואשר אינם יכולים להתבסס על הרכב הפרטי. משמעותה של רמת התחבורה הציבורית לאזרחים אלו רבה ביותר שכן היא קובעת את נגישותם למקומות תעסוקה, לשירותים ציבוריים ולאתרי פנאי.

זאת ועוד, קיומה של מערכת תחבורה ציבורית יעילה בכל ימות השבוע מאפשר הקלה בהוצאות משקי הבית על תחבורה (הישירות והעקיפות) תוך שיפור באיכות החיים ואף מסייע בצמצום עלויות למשק, פערים חברתיים, השפעות סביבתיות ובבלימת הפרבור. כמו כן, היא מאפשרת ניצול טוב יותר של שטחי קרקע על ידי הפחתת השטח הדרוש לכבישים ולחניות ועל ידי מתן אפשרות לציפוף הבניה בערים, לרבות הגדלת היצע הדיור באזורי הביקוש³⁶

לעומת זאת, אי קיומה של תחבורה ציבורית בשבת מגבירה את הצריכה הפרטית של רכבים לנסיעות בסוף השבוע, ומכאן גובר גם השימוש בהם באמצע השבוע. מידת השימוש הגבוהה ברכבים פרטיים משפיעה על הוצאות הממשלה על תשתיות המשרתות רכבים פרטיים, במקום להשקיע בתחבורה ציבורית. לפיכך מתקיים אפקט של כדור שלג שעומד בבסיס הפער בין פיתוח התשתיות לבין גידול הנסועה ובסופו של דבר, נמנע פיתוח התחבורה הציבורית בכלל ולא רק בשבת.

על כן, 'ישראל חופשית' ממליצה למשרד התחבורה ולממשלת ישראל להתוות קו מדיניות ששם דגש על השקעה באיכות התחבורה הציבורית בכל ימות השבוע ולדאוג להפעלת תחבורה ציבורית בשבת. מדיניות זו היא בראש ובראשונה הנכונה והצודקת לקיומה של מדינה דמוקרטית וליברלית המאפשרת לכל אזרחיה חופש דת וחופש מדת, בחירה חופשית לקיים את אורח חייהם כרצונם ולהתנייד לאן שיחפצו הן בימי חול והן בשבת. ישראל חופשית רואה במדיניות זו כחובתה של המדינה כלפי אזרחיה, ללא תלות בהיבטים הפרגמטיים החשובים אשר פירטנו בנייר מדיניות זה.

יתרה מכך, ישראל חופשית מדגישה את הפגיעה החמורה שהעדר מדיניות זו יוצר בשלל היבטים רחבי היקף של תחבורה ותשתיות, כלכלה, חברה, שוויון, תיירות וסביבה. העדר תחבורה ציבורית בכל ימות השבוע לא רק שפוגע מהותית בזכויותיהם של אזרחי ישראל, אלא גם בהתבססו על שיקולים פוליטיים בלבד, מתקיים על חשבון האינטרסים הקונקרטיים של המדינה לפיתוח ושגשוג כלכלי. על כן, ישראל חופשית קוראת לממשלה לצמצם את הקצאת המשאבים לקרב הבלתי נגמר והלא משתלם של פיתוח התשתיות, ולהגביר את הקצאת המשאבים לפיתוח תחבורה ציבורית בכל ימות השבוע. ישראל חופשית דורשת מהממשלה להתוות מדיניות תחבורתית בה החלטות מתקבלות על סמך שיקולים קונקרטיים לטובת הכלכלה והתשתיות של המדינה, לטובת הסביבה ולקידום השוויון והחירות בישראל.

³⁶ דוח הוועדה לשינוי כלכלי חברתי ("דו"ח טרכטנברג"), 2011. עמ' 146.