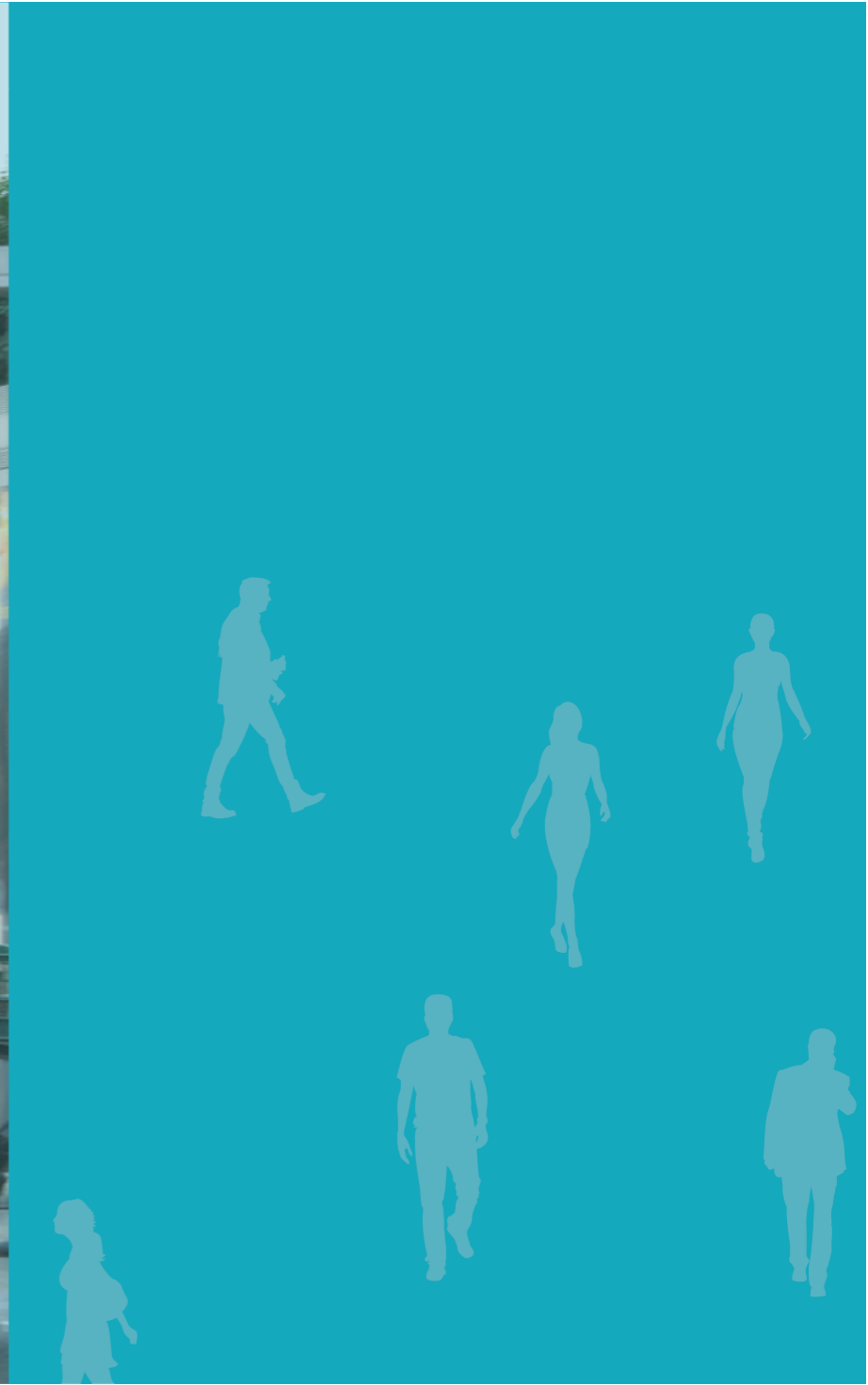


תחבורה עירונית קיימות





התחבורה הציבורית בישראל תמונת מצב

שעות העומס הפכו את המדינה לפקק ענק, בו מבוזבזות מאות אלפי שעות עבודה והמשק פועל בחוסר יעילות בולט. אם לא יחול מהפך תודעתי בקרב מקבלי ההחלטות ויחלו השקעות במערך תחבורה ציבורית, המשק עלול לסבול מהפסד נוסף של כ- 25 מיליארד שקלים לשנה ואורך קטעי העומס יוכפל. כל נוסע יבזבז בממוצע כ- 60 דקות נוספות בכבישים*.

זמני הנסיעות והנסועה השנתית לרכב גם הם עולים בהתמדה - בשנת 2015 הנסועה השנתית הממוצעת של רכב פרטי הייתה כ 39 אלף ק"מ - עלייה של 35% בעשור האחרון ופי 3 (!) מאז 1990. לעומת זאת, הנסועה בתחבורה ציבורית בישראל עומדת על כ- 18%, זאת לעומת למעלה מ- 50% במטרופולינים בעולם.*

תקציב

ההשקעות בתחבורה הציבורית בישראל היו ועודן נמוכות ב-80% בהשוואה למרבית המדינות המפותחות, כך שנוצרה תלות גוברת ברכב הפרטי כאמצעי תחבורה עיקרי. אמנם, בשנים האחרונות, בהתאם להחלטות ממשלה לעידוד תחבורה ציבורית, משרד התחבורה החל להשקיע מיליארדים בתחבורה הציבורית, אולם הכספים מועברים ללא קידום של מדיניות תחבורה מקיימת. על כן, אין מימוש של חלק גדול מהתקציבים והציבור ממשיך לסבול מהעדר תחבורה ציבורית בכלל או מהעדר יעילות של אמצעי התחבורה הקיימים.

בשנת 2015 תקציב משרד התחבורה לפיתוח תחבורה היה כ - 16 מיליארד ש"ח, ממנו 7.8 מיליארד לפיתוח כבישים ורק 5.5 מיליארד שקלים לתחבורה ציבורית. בנוסף, רוב התקציב לתחבורה ציבורית מוקצה לרכבת הכבדה הבינעירונית, כ 3.4 מיליארד שקלים ולרכבת הקלה כ 1.8 מיליארד שקלים**. בתקציב לא מופיעה כל הקצאה נפרדת למערך העירוני של האוטובוסים ולשילובם עם הרכבות - האמצעי הנדרש ביותר לשיפור ולשינוי.

הידעת?

דוגמא לחוסר היעילות ניתן לראות בשימוש הציבורי ברכבת. מספר הנסיעות ברכבת עלה בין השנים 1998-2013 מ-6.8 מליון ל-45 מליון כיום, על ידי השיפור בקווי הרכבת, בטווחי השרות, בתדירות, ברמת השירות ועוד.

אולם, למעשה הרכבת משרתת מספר נמוך של נוסעים ורק 4.5% מהישראלים משתמשים ברכבת באופן יומיומי. באותן שנים עלתה רמת המינוע מ-210 ל-350 כלי רכב לכל אלף תושבים***.

90% מתושבי המדינה חיים על 40% משטחה - מבאר שבע וצפונה
92% מתושבי המדינה חיים ביישובים עירוניים
רק 27% מתושבי המדינה משתמשים בתחבורה ציבורית, רובם בלית ברירה

החל משנות ה-70 של המאה ה-20 ישנה עליה משמעותית של שימוש ברכב פרטי בישראל. בתקופה זו, אחוז התושבים המשתמשים בתחבורה ציבורית צנח מ-64% ל-27%. על אף ההשלכות השליליות של שימוש ברכב פרטי - כלכליות, חברתיות וסביבתיות - השימוש בו נמצא במגמת עלייה, כך לדוגמא, רק ב-2015 נוספו רבע מיליון מכוניות חדשות על הכבישים. העדפת הרכב הפרטי על פני התחבורה הציבורית מוסברת לעתים כתוצר בלתי נמנע של כוחות שוק, מגמות עולמיות והעדפה צרכנית. אולם בארצות מערביות ואחרות יש מעבר לפיתוח מוטה תחבורה ציבורית ולהגדלת ההשקעות בפיתוח מערך התחבורה הציבורית כחלק מהמדיניות להגברת השימוש בה במקום ברכב הפרטי.

עקב מצבה העגום של התחבורה הציבורית בישראל, **תדמיתה בעיני הציבור**, בפרט זו של האוטובוסים, הינה ירודה ביותר ורוב המשתמשים בתחבורה הציבורית עושים זאת בלית ברירה, עקב העדר יכולת לנהוג או להחזיק רכב. מדובר במגזרים "שקופים" עליהם נמנים קשישים, ילדים ונוער, נשים ובעלי מוגבלויות.

העדר קשר בין תכנון ופיתוח לבין מערכת התחבורה הציבורית

אחת הסיבות המרכזיות להידרדרות המתמשכת של התחבורה הציבורית אינה כלכלית כי אם תכנונית. ידוע לכל כי גם מערכת ציבורית יעילה, זמינה ונגישה, לא תמשוך את נוסעי הרכב הפרטי כל עוד תכנון שימושי הקרקע מבוסס על נסיעה ברכב פרטי, ככלי העיקרי לנגישות.

התכנון המרחבי בישראל כיום מבוסס מכוניות. מיקום מוקדי הפיתוח החדשים לא מלווה בבדיקה ובודאי שלא בפיתוח תחבורה ציבורית ראויה. הליכי התכנון בודקים ועוסקים רק בתחבורה פרטית. כיום מקודמות תכניות לעשרות אלפי יחידות דיור ללא תחבורה ציבורית במסגרת ההליכים לפתרון מצוקת הדיור.

הליך הבדיקה התכנוני מתמקד בכמות כלי הרכב שיוצאת/נכנסת למתחם החדש בשעות העומס ולא ביעד של נסיעה בתחבורה ציבורית ובאמצעים הנדרשים. אין חובה לקבוע כמות נוסעים בתחבורה ציבורית ואין חובה לפתח אותה תוך כדי הבנייה, כך שהרוכשים לא יצטרכו להשען על הרכב הפרטי, או על השניים, כבר בשלב האכלוס.

בנוסף, אין קידום של עירוב שימושים בנגישות רגלית בתוך מתחמי הבינוי או תחבורה ציבורית יעילה ע"י הקצאה מראש של נתיבים, רשת אופניים והקטנת תקני חנייה. לדוגמא, בוועדה לתכנון מועדפים לדיור (הותמ"ל) אושרו כ-17,000 יח"ד בתל השומר ללא התנייה של פיתוח הרכבת הקלה, בצפון הרצליה אושרה תכנית "אפולוניה" ללא כל התייחסות לתחבורה ציבורית בתוך הרובע החדש ל-4,000 יח"ד ובשוהם מתוכננות 1,400 יח"ד כשכונה סגורה עם מערך כבישים מוטה רכב פרטי.

הידעת?
רק 5% מבעלי רכב פרטי משתמשים בתחבורה ציבורית

כשלי מדיניות נוספים במתן עדיפות לתחבורה הציבורית

- ההשקעות בכבישים וברכב הפרטי לא פחתו וישנה תחרות בלתי בריאה בין הכבישים לרכבות ולאוטובוסים.
- אין יד מכוונת שמעודדת מעבר לתחבורה הציבורית ע"י האמצעים הנהוגים בעולם: הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית, הקטנת תקני חנייה, תכנון תחנות משותפות לכמה אמצעי תחבורה וכן הסדרה של לוחות זמנים וכירטוס אחיד וחכם.
- חסרה מדיניות להפחתת הקלות והנוחות של שימוש ברכב הפרטי ע"י אפשרות לקבלת החזרי נסיעות על תחבורה ציבורית ולא על רכב פרטי, ביטול הליסינג והפחתת מעבר רכב פרטי במרכזי הערים.
- ארגון קווי התחבורה הציבורית מיושן ולא מותאם למוקדי הפיתוח ולכבישים החדשים.
- המכרזים למפעילי התחבורה הציבורית אינם בנויים על יצירת תחרות ולא מכילים דרישות לתחבורה מקיימת ואיכותית. עדיין קיימים בתחום מונופולים חזקים, אשר מקשים על שיפור השרות.



מקורות:

* פיתוח התחבורה הציבורית- תכנית אסטרטגית 2012, משרד התחבורה

** תקציב מדינת ישראל, הצעת משרד התחבורה 2015

*** נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה

יתרונות התחבורה המקיימת

מה בין תחבורה ציבורית לצדק חברתי?

- הזכות לנגישות מיושמת במלואה על ידי תחבורה מקיימת. באמצעותה כל אדם יכול להגיע לכל יעד בזמן ובעלות סבירה.
- מערך משולב של תחבורה ציבורית מאפשר שוויון הזדמנויות ופתיחת אפשרויות בפני כל המעמדות בחברה למוביליות חברתית קלה ורבה יותר ע"י נגישות משופרת לתעסוקה, למסחר וללימודים.
- ייעול הנגישות מביא לחסכון עצום בשעות העבודה ובשעות הפנאי. לתחבורה מקיימת תועלת גדולה לכל המגזרים חסרי רישיון נהיגה או רכב, ביניהם ילדים, ונוער, חיילים, קשישים, בעלי מוגבלויות ומוחלשים כלכלית. כל אלו יכולים להיות עצמאיים יותר ולהגיע ליעדים שהיו חסומים בפניהם עקב התלות ברכב הפרטי או בהסעה.
- קיומו של מערך תנועה תדיר ומסועף בין היישובים ובתוכם גורם להחייאת התנועה האנושית ברחובות, להגדלת הביקוש למסחר ולהגברת הביטחון בשהייה במרחב הציבורי.
- פיתוח נכון יותר של ייעודי קרקע במרחק הליכה או רכיבת אופניים יועיל כנגד העדרה של תחבורה ציבורית בשבתות ובחגים.

תחבורה מקיימת מורכבת ממערך משולב של אמצעי התחבורה הציבורית השונים באופן יעיל, נגיש והוגן, יחד עם אמצעים משלימים כמו הליכה ואופניים. לתחבורה בת קיימא יתרונות כלכליים, חברתיים וסביבתיים למדינה ולפרט, הן בטווח הקצר והן בארוך.

מה בין תחבורה ציבורית וסביבה?

- הפחתה משמעותית של זיהום האוויר מתחבורה ע"י הפחתת השימוש בדלקים מזהמים וכמות כלי הרכב בכבישים וכן האפשרות לשלוט במקורות ייצורם.
- אפשרות מעבר נרחב ויעיל יותר לשימוש אנרגיות מתחדשות.
- תכנון שימושי הקרקע והיישובים באופן קומפקטי ויעיל יותר, יחד עם התחבורה הציבורית באופן אינטרגלי, יביא לחסכון בקרקע ובאנרגיה. ערוב השימושים מאפשר מרחקי הליכה בין יעדים שונים ואלו מפחיתים את הצורך ברכב פרטי.
- העלאת השימוש באופניים כחלק אינטרגלי ממערך התנועה ופיתוח נתיבי הליכה איכותיים יוצר מגוון של אמצעי תנועה שאינם מזהמים כלל.

מה בין תחבורה ציבורית ליוקר המחייה?

- חסכון גדול למשק עקב הפחתת הבזבז של שעות העבודה והפנאי.
- הורדת יוקר המחייה באמצעות פיתוח מוטה תחבורה ציבורית, הן בתחומי הדיור והבנייה והן על הוצאות הרכב. כיום, ההוצאה הממוצעת על רכב פרטי הינה כ 30,000 שקלים לשנה. הפחתת הנסועה והצורך באחזקת רכב נוסף תוזיל את יוקר המחייה ותשפר את איכות החיים.
- ייעול השימוש בקרקע ובאנרגיה, הקטנת הפירבור והגדלת הנגישות בין חלקי הארץ ובתוך היישובים.
- הפחתת הצורך לקנות ולספק דלקים תועיל כלכלית למדינה. החסכון יתבטא הן בעלויות ישירות והן בעלויות על הפעלת מערך הייבוא, הזיקוק, השינוע, האחסון ועוד.
- הפחתת הוצאות המדינה על בריאות הציבור באמצעות מעבר לייצור אנרגיה במקורות נייחים מועיל עקב השליטה בניטרול הזיהום.
- האפשרות להשקיע באנרגיות מתחדשות ולעמוד ביעדים בינלאומיים גדלה, כך שישראל יכולה לקדם את עצמה בינלאומית ולבסס את מעמדה בארגונים כמו OECD.
- הפחתת הצורך בפיתוח כבישים ושמירה טובה יותר על השטחים הפתוחים לשימושים אחרים או לדורות הבאים.

מה בין תחבורה ציבורית לבטיחות ובריאות הציבור?

- הציבור סובל כיום מזיהום אויר מתחבורה באופן משמעותי. כתוצאה מכך, מדי שנה חולים ונפטרים אלפי בני אדם בארץ. הפחתת התחבורה המזהמת והמעבר לשימוש באנרגיות נקיות ומתחדשות יועילו לציבור, לסביבה ולקופת המדינה.
- הציבור סובל מתלות ברכב הפרטי עקב תכנון שימושי הקרקע באופן המחייב אותו להשתמש ברכב הפרטי להגעה לרוב יעדיו. תכנון המבוסס על ערוב שימושים ועל מרחקי הליכה בין יעדים יומיומיים כמו גם הגדלת השימוש בהליכה ובאופניים יועילו לבריאות הציבור, ויכולים להפחית את תופעת ההשמנה, להעלות את רמת האושר ולהפחית את הפשיעה ע"י נוכחות רבה יותר במרחב הציבורי.
- הפחתת העומס בדרכים יוביל להעלאת הבטיחות, יפחית את לחץ המצויים בדרכים ויגביר את הבטחון של המשתמשים בכביש ובהגעה ליעדים השונים.



1 המערך הפיסי - אספקת שדות אמין, נוח ובמחיר סביר תוך שקיפות מירבית

קישוריות - שילוב אמצעי התנועה השונים - זהו התנאי הראשון למערך של תחבורה מקיימת. חייב להיות שילוב רכבות מסוגים שונים, אוטובוסים, מוניות, אופניים וחניונים, כל זאת בשילוב של התחנות, זמני הנסיעות ומערכת הכירטוס. אמצעי עזר נוספים הינם מתייצים, נתייצים, מתן העדפה בצמתים ועוד.

אמינות - מתן ודאות גבוהה באשר לאפשרויות ההגעה ליעדים ע"י שיפור מרכזי המפעילים, הצבת דרישות גבוהות יותר, פיקוח ואכיפה, ושקיפות מירבית של נתוני הנסועה.

תדירות וגמישות - אספקת אמצעי התחבורה בתדירות גבוהה יותר ועדכון לפי ההתפתחויות.

נוחות שימוש - כולל גישה לבעלי מוגבלויות, התייחסות למשתמשים כלקוח אשר יש להיטיב עבורו את זמן המעבר מיעד אחד לאחר, כולל קבלת המידע, זמן ההמתנה ועוד.

מחיר הוגן - מערכת כירטוס משולבת המותאמת לכל אמצעי תחבורה. חישוב עלויות הנסיעה לפי כמויות המשתמשים ומצבם הסוציו אקונומי של היישובים/ המשתמשים ולא לפי מרחק.

מערך מידע - יש לספק מידע נייח בתחנות ובמדיה וכן מידע נייח בזמן אמת. כל אלו בשפות שונות ובכל זמן.

תכנית "חמשת השלבים" ליישום תחבורה מקיימת

היתרון של ישראל בבואה ליישם תחבורה מקיימת הוא היכולת ללמוד מטעויות שנעשו כבר בעולם. רק פעולות משולבות ורוחביות תוכלנה לסגור את הפער ולספק לכולנו הווה ועתיד טובים יותר. לדוגמא, ההבנה כי אין די במערכת עצמה אלא בעיקר בקשירתה לכל פיתוח, או ההבנה כי צריך לסבסד תחבורה ציבורית גם בשיא יעילותה.

הידעת?

בישראל, 150,000 עובדי המגזר הציבורי מקבלים הוצאות רכב ולא יכולים להמירן לשכר

2 שילוב בתכנון ובפיתוח - Transit Oriented Development

מערך התחבורה הציבורית חייב להיות משולב בתכנון שימושי הקרקע ולא שרות נילוה, שניתן להוסיפו לאחר ביצוע התכנון ופיתוח השטח אלא חלק בלתי נפרד מהתהליך, מהשיקולים, מקביעות מיקום ייעודי הקרקע, כמותם וסוגיהם וכמובן חלק מהביצוע בכל שלב של הפיתוח. זהו התכנון שמוביל כיום בארצות המערב ומכוון את מיקום היישובים, אזורי הפיתוח וההתחדשות העירונית.

תחבורה מקיימת מתחילה בתכנון עבור אנשים ולא עבור מכוניות.

תכנון כולל קובע את מיקום אזורים חדשים בלזווית תחבורה ציבורית ומבוסס עליה. תכנון בתוך היישובים מבוסס על צפיפות בינוי, ערוב שימושים והמרחב הציבורי.

תכנון המבוסס על ערוב שימושי קרקע במרחב העירוני (מגורים, מסחר, מוסדות ציבור ותעסוקה) גורם להגברת היעילות הכלכלית והחברתית. שילוב של תמהיל דיור ודיור בר השגה מאפשר יצירת מרחב מחייה המתאים לכל סוגי האוכלוסיה.

פיתוח ייעודי קרקע הנמצאים בשימוש יומיומי במרחק הליכה/אופניים מהמגורים גורם להחייאת האזור בכל שעות היום, להפחתת התלות ברכב ולהגברת היעילות הכלכלית לצד הפחתת התחלואה, הפשיעה והזיהום.

"כל מה שנסינו בשנות ה-90 כדי לענות על הצורך בתחבורה לא עזר- הגדלת כבישים ופיתוח תחבורה ציבורית ענפה. האמצעי היחיד שעוזר ומשפיע על מעבר נסועה מכלי רכב פרטי לשימוש בתחבורה ציבורית הוא פיתוח מוטה תחבורה ציבורית. זהו האמצעי היחיד שמספק נגישות לכל יעד, מחייה את הרחובות והופך את העיר למקום נעים לחיות ולהיות בו."

Dr. Friedemann Kunst, former Head of the Transport Department, Berlin.
ראש אגף התחבורה של ברלין לשעבר

3 שילוב עם אמצעי תנועה אחרים - הליכה ואופניים

פיתוח מערכי תנועה נוספים לתחבורה הציבורית תוך מתן עדיפות על פני הרכב הפרטי - רשת אופניים ונתיבי הליכה - מועיל חברתית, סביבתית ואף כלכלית.

הליכה הינה האמצעי הקל ביותר להגעה עבור רוב האוכלוסיה. יש לשמור על מערך הליכה איכותי, נוח, מוצל ונקי ממכשולים ועל יעדים יומיומיים במרחק הליכה.

מערך אופניים מאפשר עצמאות כמעט לכל גיל והגעה ליעד ללא עלות וללא השלכות על הסביבה. המערך כולל רשת שבילים עירוניים ובינעירוניים, חניות איכותיות, מלתחות ואפשרות העלאת האופניים לתחבורה הציבורית.



4 קידום ומתן עדיפות על ידי המדינה

על מנת לפתח תחבורה מקיימת איכותית ואטרקטיבית יש צורך במעורבות ממסדית בתחומים שונים. כל עוד הנסיעה בכלי רכב פרטי מהירה, זולה ונוחה יותר קשה להעביר את מעמד הביניים לשימוש בתחבורה ציבורית. ישנם אמצעים שונים מתחום הכלכלה והמשפט להעברת הנסועה, מביניהם:

מדיניות תחבורה מקיימת - עריכת ויישום תכנית ממשלתית לקידום התחבורה הציבורית כעדיפה על מערך הכבישים המיועדים לרכב הפרטי. התכנית צריכה לכלול את המערך המשולב הפיסי וכן אמצעים להפחתת זיהום האויר, עידוד וסיוע לרשויות מקומיות ושיתוף ציבור.

הגברת ההשקעות במערך התנועה הציבורית והפחתת ההשקעות ברכב הפרטי.

תכנון ופיתוח אזורים חדשים/מתחדשים המבוססים על התנועה הציבורית.

תמיכה בתכניות - סיוע לרשויות לערוך תכניות לתחבורה מקיימת בהן הפיתוח מוטה תחבורה ציבורית.

סיוע לרשויות מקומיות לתכנון ופיתוח מיזמים לעידוד תחבורה ציבורית, אופניים והליכה.

קביעת מדיניות חנייה ברורה המושתתת על תקנים מופחתים ותקני מכסימום בניגוד לתקני המינימום הנהוגים כיום.

העלאת המיסוי על כלי הרכב הפרטיים, בייחוד על המזהמים שבהם ועל דלקים המיועדים למכוניות.

הפחתת או ביטול ההטבות על קבלת רכב ממקום העבודה.

הענקת הטבות למשתמשים בתחבורה ציבורית ע"י מקומות העבודה/הלימודים.

קידום אנרגיות מתחדשות והקמת תשתית עבורן.

5 שיתוף המשתמשים וכלל הציבור בתכנון ופיתוח

פרסום מידע מלא ועדכני בנוגע לנתוני הנסועה, איכות השרות ע"י המפעילים ועוד.

שיתוף ציבור בפיתוח - הכנת תכניות לתחבורה מקיימת ביישובים בשיתוף ציבור.

קבלת משוב תדיר מהמשתמשים - פיתוח מערך למענה לפניות ציבור.

הקמת מערך לטיפול מהיר ויעיל בבקשות ובתלונות.

מינוי ממונים לנושא התחבורה הציבורית ארצית ומקומית.

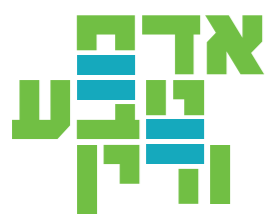




עשרות הדיבורות לתחבורה מקיימת

הידעת?

בשנת 2014 נדחו (לא קודמו) 20 הצעות חוק בכנסת בנושא תחבורה



נ

זכותו של כל אדם להגיע לכל מקום בתחומי המדינה היא זכות אזרחית מהמעלה הראשונה. קיום תחבורה ציבורית יעילה היא תנאי הכרחי למימוש זכות זו, בייחוד לאלו שאינם בעלי רכב או בעלי רישיון נהיגה. מדינה שאינה דואגת להבטיח קיום תחבורה ציבורית יעילה בתחומה, היא מדינה שפוגעת בזכויות האזרח של תושביה.

ב

הקמת מערכת תחבורה ציבורית יעילה חייבת להיות מוגדרת כיעד לאומי של מדינת ישראל. במחצית הצפונית הצפופה של ישראל כמעט ואין עוד מקום לכבישים חדשים, ובמקביל קצב גידול האוכלוסיה הוא יותר מבכל מדינות המערב. רק מערכת תחבורה ציבורית יעילה תוכל למנוע מכולנו להיות תקועים בפקק הענק שמתפתח כאן מדי יום. כבר כיום רמת השירות של התחבורה הציבורית בישראל נופלת בהרבה מזו המקובלת ברוב הארצות המפותחות. סגירת הפער הזה בשנים הקרובות חייבת להיות יעד מדיניות לאומי שיחייב את כל מערכות השלטון.

ג

תחבורה ציבורית יעילה היא כזו שמספקת שירות אמין, זמין, בטוח, תדיר ומהיר, המאפשר לכל אחד להגיע לכל מקום, הן בין הישובים השונים והן בתוכם, בנוחות ובמחיר סביר. זו רמת השירות שמדינת ישראל צריכה לשאוף אליה.

ד

תחבורה ציבורית יעילה מחייבת שילוב של אמצעים שמתוכננים ומופעלים בתאום. אמצעים אלו כוללים צירוף וחיבור של רכבות ואוטובוסים מסוגים שונים, יחד עם תשתית הולמת לאופניים ולהליכה ברגל, שמתוכננים בראיה כוללת תוך שהם מתחברים ומשלימים זה את זה. מערך יעיל של תחבורה ציבורית מחייב גם שילוב תשתיות פיזיות של נתיבים ותחנות, לוחות זמנים מתואמים וכירטוס אחיד.

ה

התכנון הפיזי של המדינה חייב להשתנות באופן שיבטיח תחבורה ציבורית יעילה. תכנון פיזי מתאים הוא תנאי מקדים הכרחי להפעלת תחבורה ציבורית יעילה. התכנון כיום מנותק מהתחבורה הציבורית כמעט לחלוטין ומבוסס על נגישות באמצעות הרכב הפרטי.

יש לחייב בכל תכנון של מתחם מגורים או תעסוקה הגעה נוחה ומהירה אליו, בתוכו וממנו באמצעות תחבורה ציבורית, לרבות התייחסות לאופניים ולהולכי רגל. כמו כן, היות ותנאי לקיום תחבורה ציבורית יעילה הינו כמויות נוסעים מינימליות, יש לתכנן ישובים בצפיפות ובצמידות לפיתוח קיים, ולהמעיט בבניה דלילה וצמודת קרקע. כן יש להביא לכך שכמה שיותר אזורים יתוכננו למגורים ולתעסוקה יחד, מה שמבטיח תחבורה ציבורית יעילה ונוחה יותר בשל פרישת העומסים על פני רוב שעות היממה.

א

תכנון התחבורה בישראל צריך להיעשות באופן שיביא להעדפת התחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי. כל בעל רכב שבוחר להשתמש בתחבורה הציבורית מקטין את הפקקים והגודש ואת זיהום האוויר, במיוחד בשעות העומס, ומגביר את יעילות המשק. לכן יש לעשות כל מאמץ להבטיח שהשימוש בתחבורה הציבורית עבור רוב האוכלוסיה יהיה עדיף על השימוש ברכב פרטי מבחינת מהירות ההגעה והנוחות. לשם כך יש להקים רשת נתיבי תחבורה ייחודיים לתחבורה הציבורית, לתכנן את הקווים באופן מתאים ולתגברם לפי הצורך, להוריד מחירים ולנקוט בכל צעד נדרש לשם יצירת עדיפות זו.

ב

יש להשקיע בתחבורה הציבורית יותר מבכבישים. כדי לכפר על הקיפוח רב השנים בהשקעות ובתקציבים, וליצור בארץ תחבורה ציבורית בטוחה ואיכותית, יש להפוך כיוון ולהשקיע בשנים הקרובות הרבה יותר בתחבורה הציבורית, גם בזו הבין-עירונית ובמיוחד בזו העירונית.

ג

על מערך התחבורה הציבורית להיות ידידותי לסביבה. תחבורה ציבורית טובה שומרת על איכות הסביבה, וגם היא עצמה צריכה להיות כזו - לא לגרום זיהום אוויר ורעש ולחסוך ככל הניתן בקרקע ובאנרגיה. להקים, לשדרג ולהפעיל את מערכות התחבורה הציבורית, כך שישמרו על איכות הסביבה.

ד

מידע לציבור ומערך בקרה הם תנאי הכרחי לקיום תחבורה ציבורית יעילה. הן הציבור והן מקבלי ההחלטות חייבים שיעמוד לרשותם באופן רציף כל המידע אודות פעילות התחבורה הציבורית - לוחות זמנים עדכניים ופירוט ביצוע הנסיעות בפועל, אפשרויות לשילוב נסיעות ועדכונים בזמן אמת וכן זמני נסיעה בהשוואה לרכב פרטי.

כל אלה הם הבסיס לשיפור המתמיד הנדרש בשירות ולניצולו באופן אופטימלי. בנוסף, מערכות התחבורה הציבורית צריכות להיות מתוכננות באופן שקוף ומשתף. הציבור הרחב הוא זה שיודע יותר טוב מכל אחד אחר מה צרכיו, והיכן יש צורך בשיפור ותגבור השירות ולכן יש לשתפו בקבלת ההחלטות בנוגע לכך.

ה

נקיטת צעדים משלימים, כלכליים ואחרים, שיבטיחו את עדיפות התחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי. היות ולמדינה יש אינטרס שהציבור ישתמש בתחבורה ציבורית ולא ברכב פרטי, עליה לנקוט באמצעים ילזוים לשם עידוד המעבר לתחבורה ציבורית: לבטל כל עידוד לרכב צמוד ושכירת רכב לעובדים, לבטל תשלום הוצאות רכב ולהקל במיסוי על מי שלא מגיע ברכב לעבודה, לאפשר זיכוי במס על הסעות מרוכזות לעובדים, לצמצם תקני חניה לרכב בערים ולהגדיל תקני חניה לאופניים, לפתח באופן אינטנסיבי את מערך הנתיבים לאופניים ולהולכי רגל ולהוביל קמפיין לעידוד המעבר לתחבורה ציבורית ולהעלאת תדמיתה בעיני הציבור.