

השקעה בתשתיות תחבורה תמונת מצב והמלצות מדיניות

אורי דביר | רועי קנת פורטל
ליווי מקצועי: קרנית פלוג



כנס אלי הורביץ

לכלכלה וחברה | 2026

של המכון הישראלי לדמוקרטיה

קרן דליה ואלי
הורביץ בע"מ

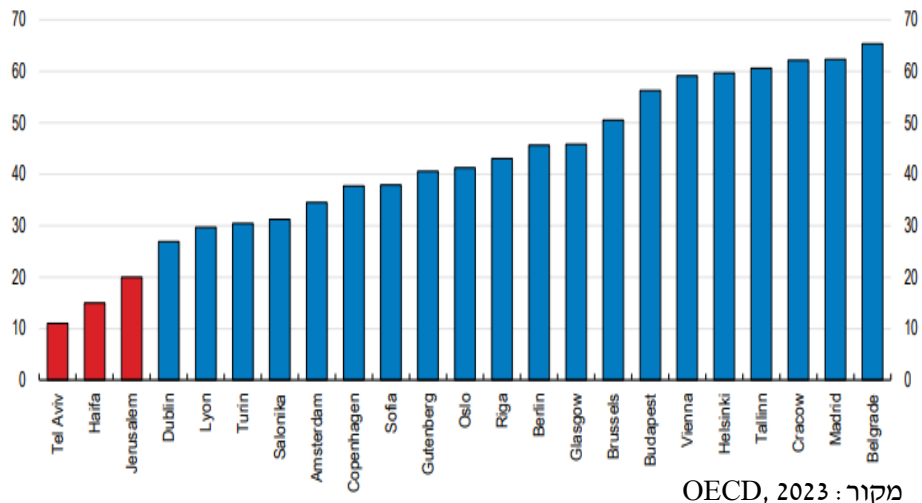


המכון הישראלי
לדמוקרטיה

הפסד התוצר השנתי עקב הגודש בכבישים: 2%-3% תוצר לעומת 0.5% עד 1% במדינות המפותחות הקטנות

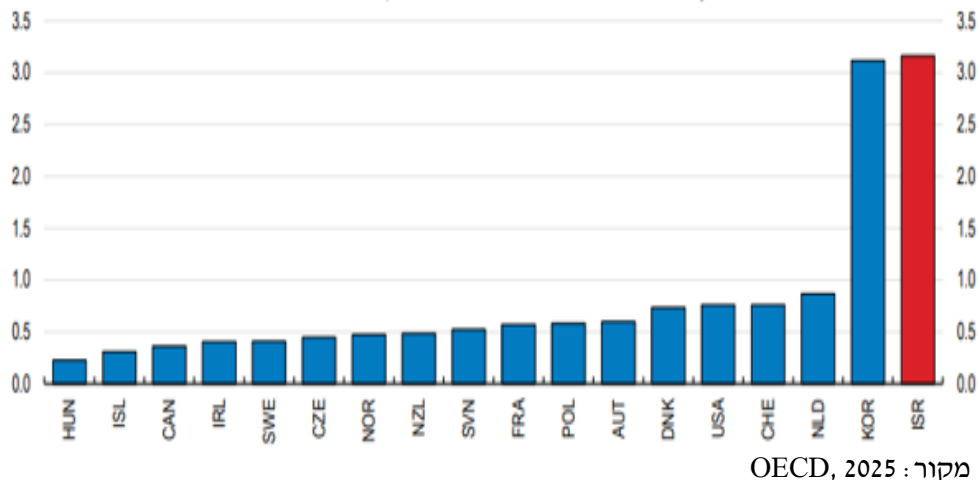
אחוז נסועה בתחבורה ציבורית במטרופולינים

Public transit journeys, as % of all motorized trips, 2011-2017



צפיפות כלי רכב לפי היקף נסועה לק"מ כביש

A. Road motor vehicle traffic
Million vehicle-kilometres per road-kilometres, 2022 or latest available year



TomTom, 2021: דירג את ת"א במקום ה-16 מבחינת עומס תנועה ביחס ל-500 ערים, עם תוספת של 24.5 דקות במוצע בשעות העומס לנסיעה של 30 דקות

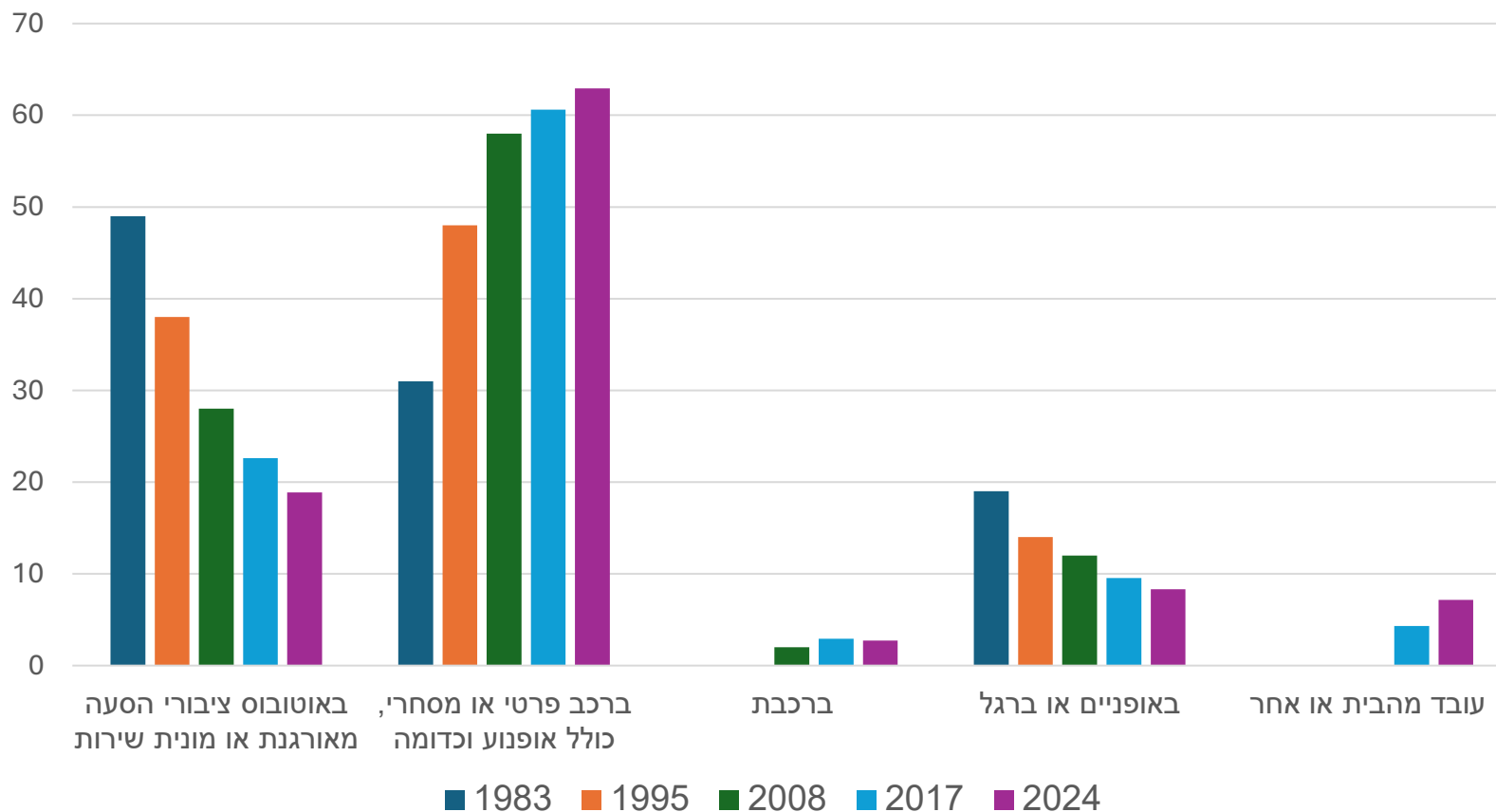
Numbeo, 2025: הפסד הזמן בגודש בת"א הוא 35 דקות (מקום 31 מתוך 132 ערים שנבחנו באירופה).

רמת הגודש
בישראל היא
מהגבוהות
בעולם
המערבי, לצד
שימוש נמוך
בתחבורה
הציבורית



לאורך השנים חלה עליה בשימוש ברכב פרטי יחד עם ירידה בשימוש באמצעים מקיימים

אופן הגעה למקום העבודה התפלגות הנסיעות לאורך השנים



מקור: עיבוד לנתוני הלמ"ס, נתונים היסטוריים מבוסס עיבוד של בלייך, 2018.

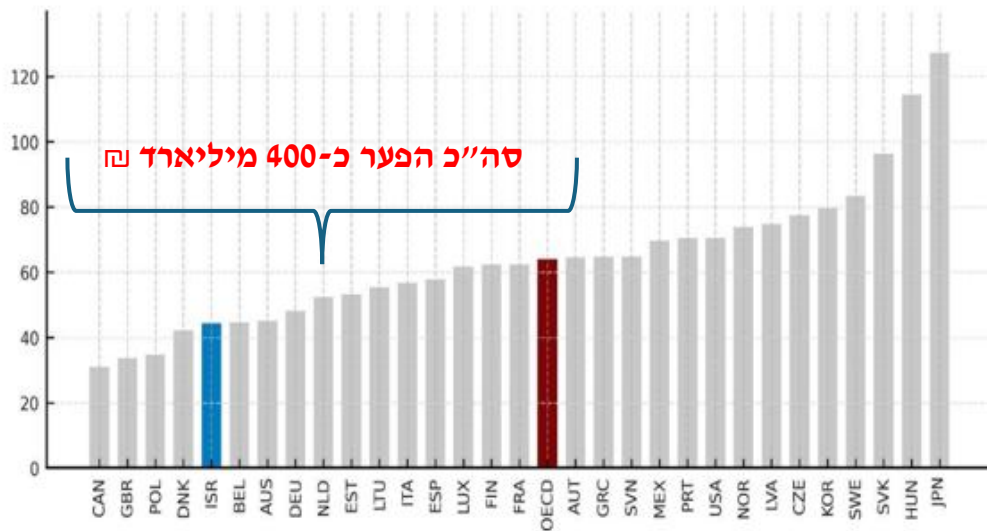
רמת הגודש
בישראל היא
מהגבוהות
בעולם
המערבי, לצד
שימוש נמוך
בתחבורה
הציבורית



למרות הגידול בהשקעה בתשתיות תחבורה ציבורית בשנים האחרונות, מלאי תשתיות בישראל נמוך בכ-20% מהממוצע במדינות ה-OECD, כתוצאה מהשקעה נמוכה בשנים 2000-2018 ומגידול האוכלוסייה

מלאי הנכסים הפיזיים הממשלתיים

General government non-financial assets, as % of GDP, 2022 or the latest available year

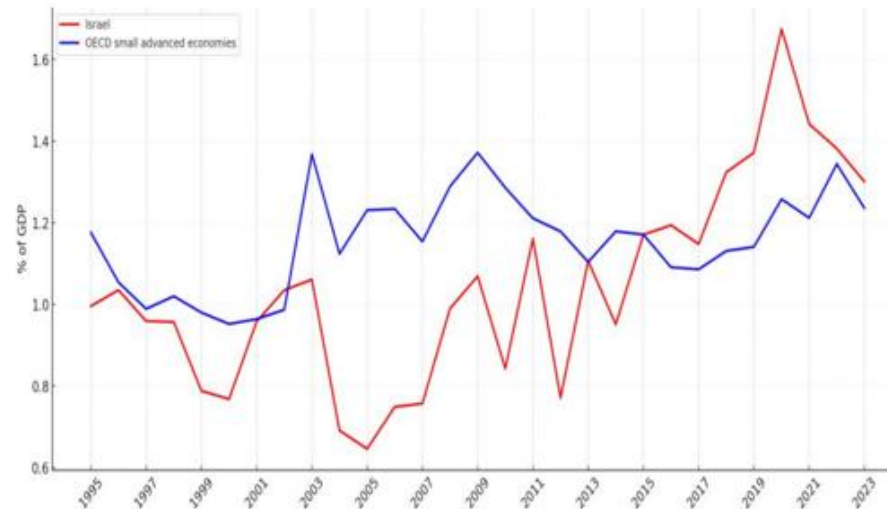


סה"כ הפער כ-400 מיליארד ₪

מקור: OECD, 2025

היקף השקעה בתשתיות תחבורה

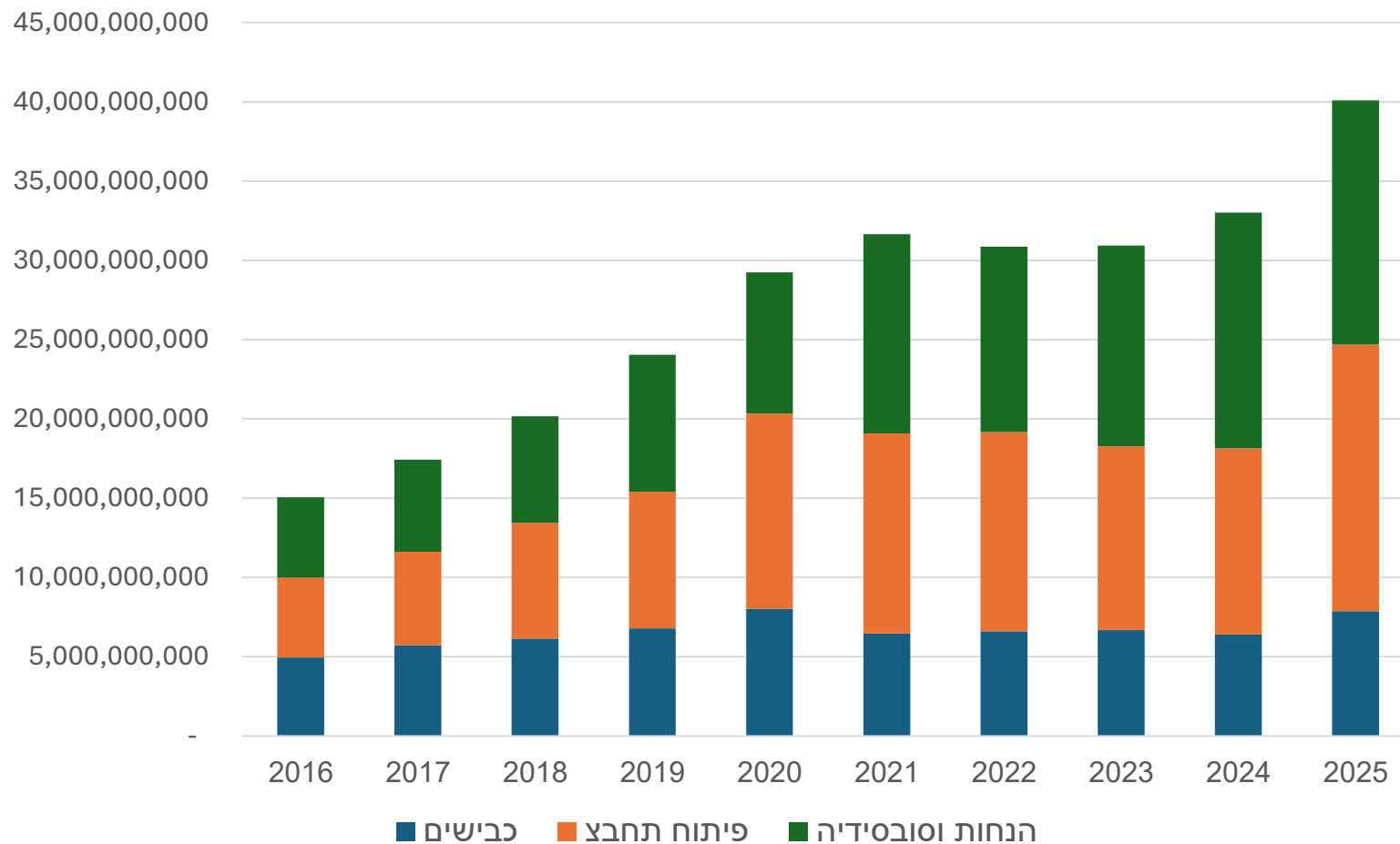
Public fixed investment (gross capital formation) in transport, % of GDP



מקור: OECD, 2025

לצמצום הפער יש להגדיל את ההשקעה לכ-2% אחוזי תוצר (15 מיליארד ₪ נוספים למול תקציב 2026)

התפתחות תקציב משרד התחבורה



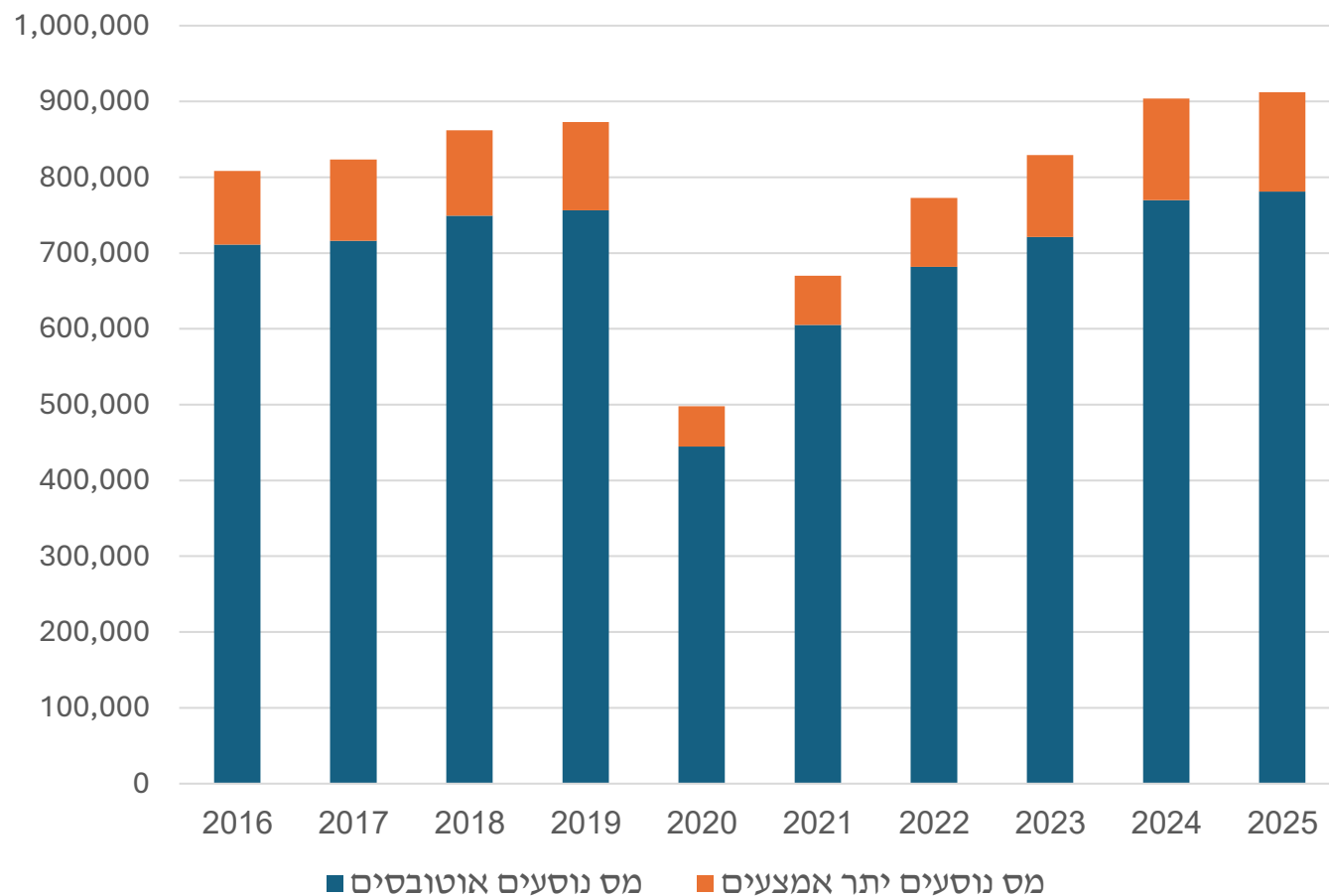
גידול
בתקציבי
הסובסידיה:
67%

גידול
בתקציבי
הפיתוח:
70%

מקור: מפתח התקציב

תמונת מצב:
תקציב משרד
התחבורה
לאורך השנים

מספר נוסעים בתחבורה ציבורית (באלפים)



מקור: נתוני למ"ס

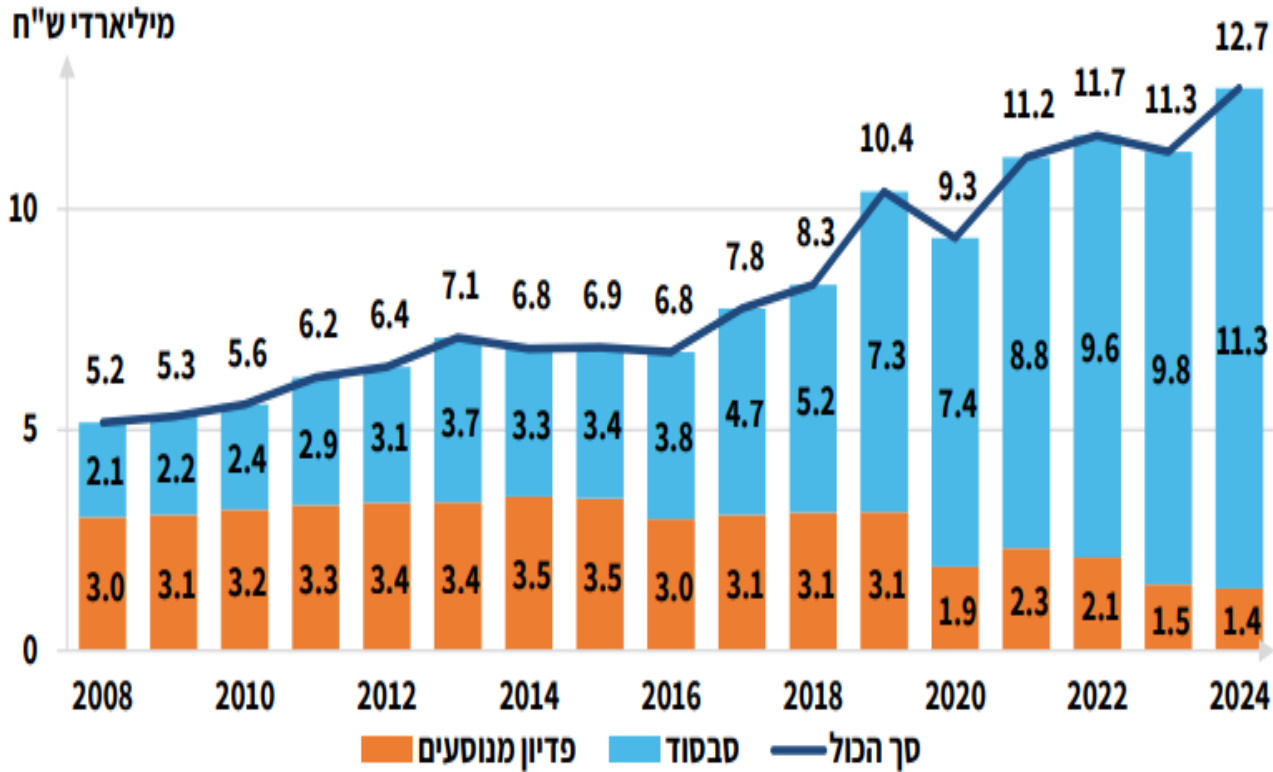
כמות
הנוסעים
בתחבורה
הציבורית
גדלה פחות
מקצב גידול
האוכלוסייה



סובסידיה למשתמשים (הנחות)

הסובסידיה למשתמשים גדלה, למרות שמחיר הנסיעה אינו מניע מרכזי למעבר מרכב פרטי לתחבורה ציבורית

תרשים 4: פדיון אוטובוסים בתחבורה הציבורית (מיליארדי ש"ח, מחירים שוטפים)¹²

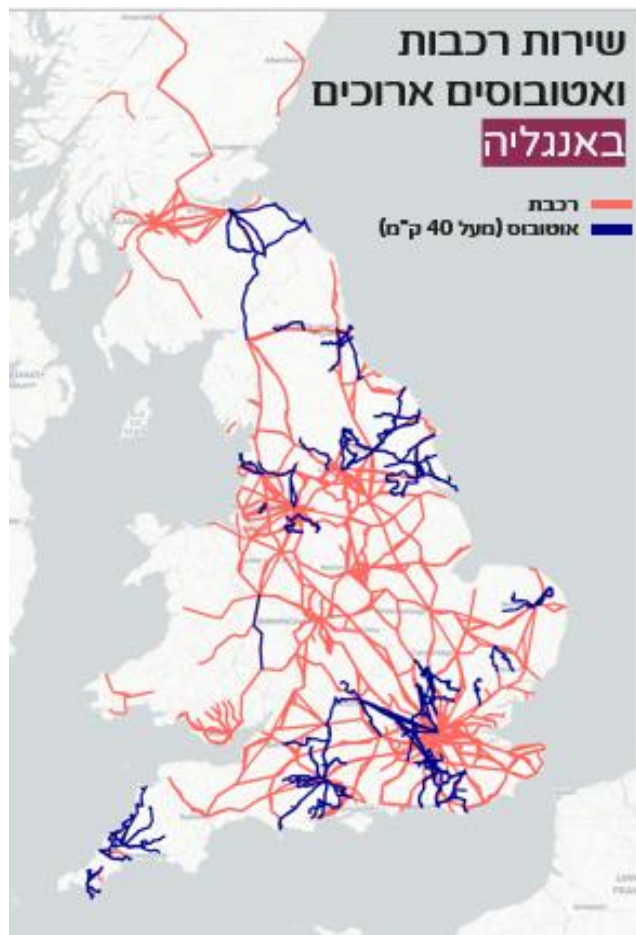
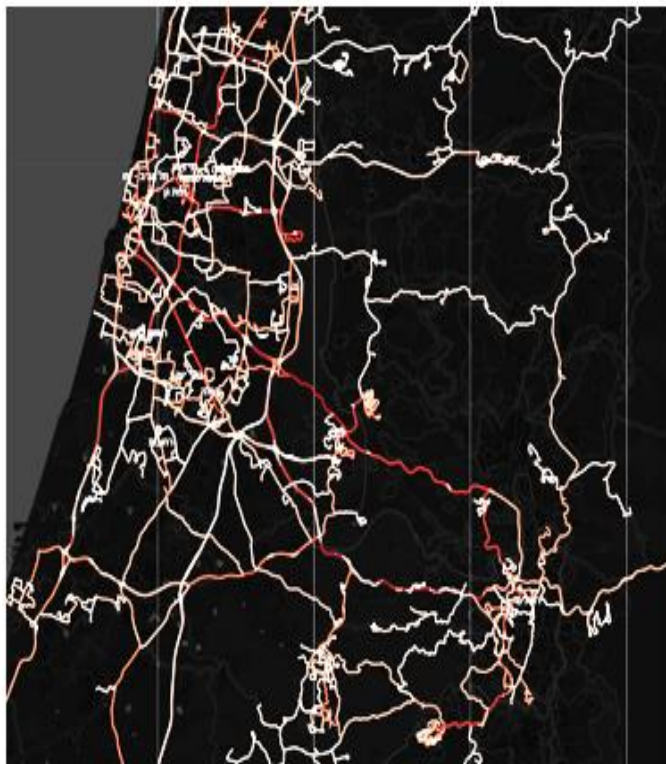


שיעור הסבסוד
עלה מ-42% בשנת
2008 ל-89%
בשנת 2024

מחיר הנסיעה
באוטובוס עלה
בעשור האחרון ב-
7% לעומת מדד
המחירים לצרכן
שעלה ב-20%
באותה התקופה

מקור: קוסמן, 2025

קווים בינעירוניים בישראל



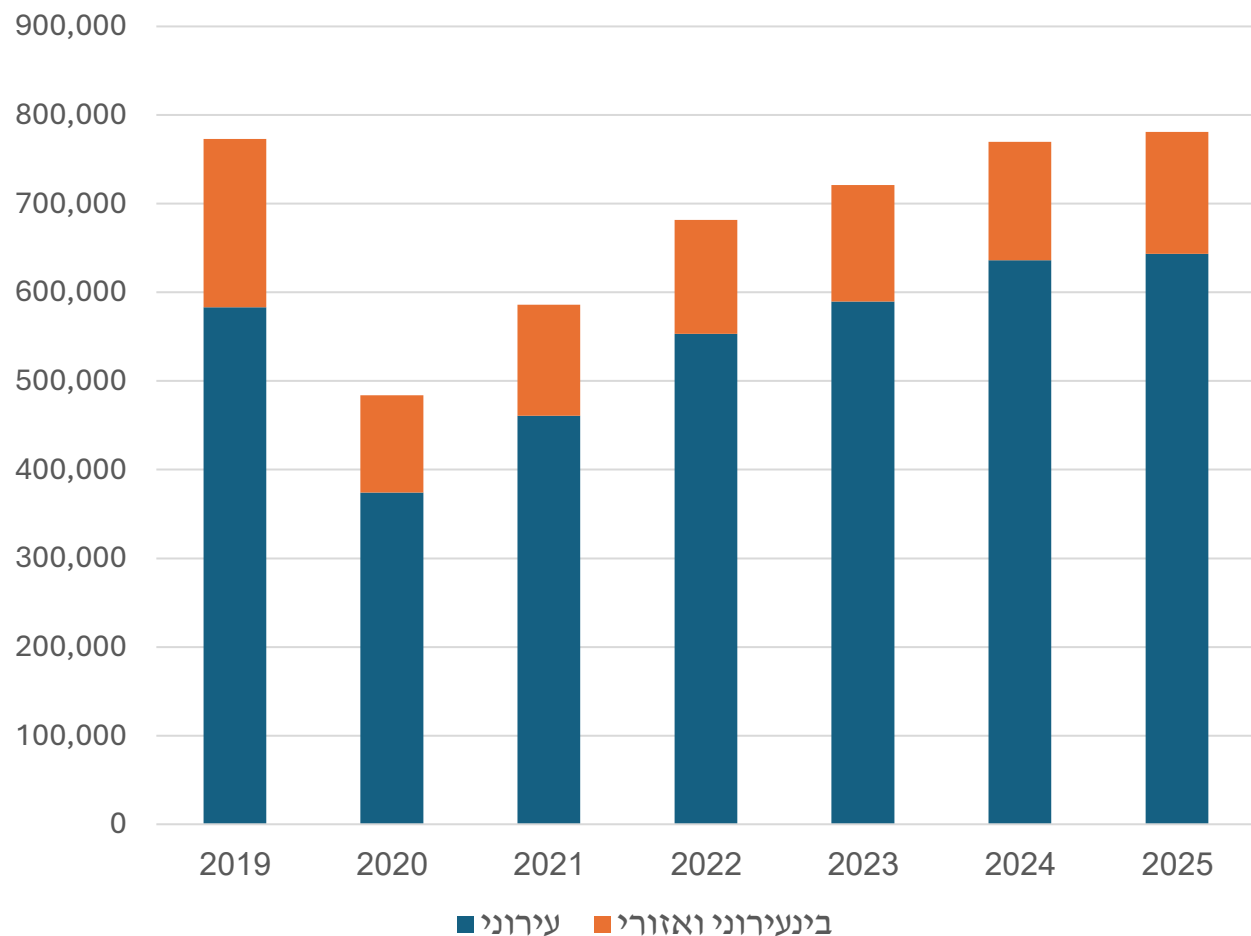
מקור: ניתוח נתונים NSA Hub

היעדר רשת וקישוריות בין אמצעי התחבורה הציבורית וכן ריבוי של קווי אוטובוס ארוכים בתדירות נמוכה, יוצרים עומס על התשתית, פוגעים בשירות לנוסע ומובילים להקצאת משאבים לא יעילה

סובסידיה
למפעילי
אוטובוסים:
ייעול
מערכת
ההפעלה



כמות נוסעים באוטובוסים - קווים עירוניים ובינעירוניים



מקור: נתוני למ"ס

- 82% מהנוסעים הם בקווים עירוניים
- 50% מהסובסידיה - לקווים בינעירוניים
- 60% מהקווים הבינעירוניים ניתנים להחלפה ע"י רכבת

סובסידיה

למפעילי

אוטובוסים:

קווים

עירוניים מול

בינעירוניים



כנס אלי הורביץ

לכלכלה וחברה | 2026

של המכון הישראלי לדמוקרטיה

01 מיקוד היקף ההנחות אשר כיום, למרות הרחבתם, לא הביאו לתוספת נוסעים

02 ייעול מערכת ההפעלה - יצירת היררכית הפעלה בין אמצעי התחבורה עם קישוריות ביניהם והעדפה

03 צמצום סובסידיה וק"מ למפעילים בקווים בינעירוניים ארוכים שניתנים להחלפה באמצעות רכבת

04 פיתוח תשתיות לאמצעים מקיימים (אופניים, הליכה וכד') להפחתת השימוש ברכב לנסיעות קצרות

05 ייעול מנגנוני המכרז למפעילים והרחבת התמריצים לפי מדדי שירות



LVC=Land Value Capture: מנגנונים המאפשרים למדינה לקבל חלק מעליית ערך הקרקע בעקבות ההשקעה



01 מיסוי ייעודי על בעלי קרקעות ונכסים

02 התחייבות יזמים לפיתוח ציבורי

03 מיסוי ישיר של זכויות בניה נוספות

04 פיתוח ישיר של המדינה (מודל הונג-קונג/יפן)

כלי LVC מהווים 30%-60% מהמימון בפרויקטי פיתוח בעולם. מוצע להרחיב כלים אלו לרק"ל ולרכבת כבדה

כלים חוץ
תקציביים
להגדלת
ההשקעה:
LVC (לכידת
ערכי קרקע)

01 פיתוח עסקי (Commercial value capture)

02 הגברת אכיפה

03 אגרות גודש

04 גיוס חוב ע"י חברות ממשלתיות

05 הפרטה (מקטע ההפעלה ברכבת)

כלים חוץ
תקציביים
נוספים
להגדלת
ההשקעה



צמצום פערי ההשקעה בתשתיות תחבורה ציבורית

01

ייעול תקציב קיים

צמצום ההנחות למשתמשים
ייעול מערך ההפעלה

02

הרחבת כלי מימון
חוץ תקציבים

LVC
פיתוח עסקי
הרחבת אכיפה
אגרות גודש
גיוס חוב
הפרטה (מקטע הפעלה ברכבת)

03

תכנית אסטרטגית
רב שנתית

יצירת ודאות לשוק הפרטי
ולחברות המבצעות לטווח
הארוך

04

מבנה ניהולי ושיפור
תהליכי הביצוע

הקמת רשויות מטרופוליניות
הרחבת כוח האדם המקצועי
והחברות המבצעות
שיפור התיאום ותהליכי העבודה
בין הגופים הממשלתיים