



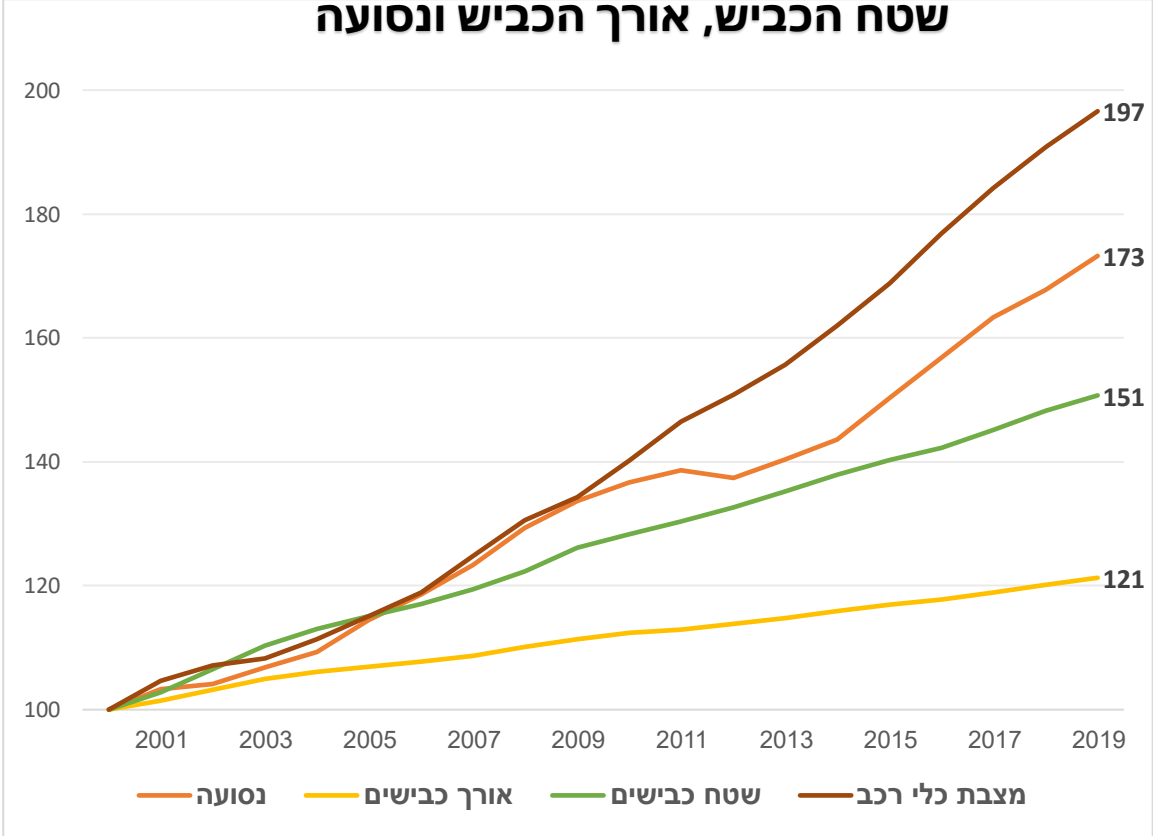
תחבורה ציבורית ותקציב המדינה

ספיר איפרגן
רכזת תחבורה



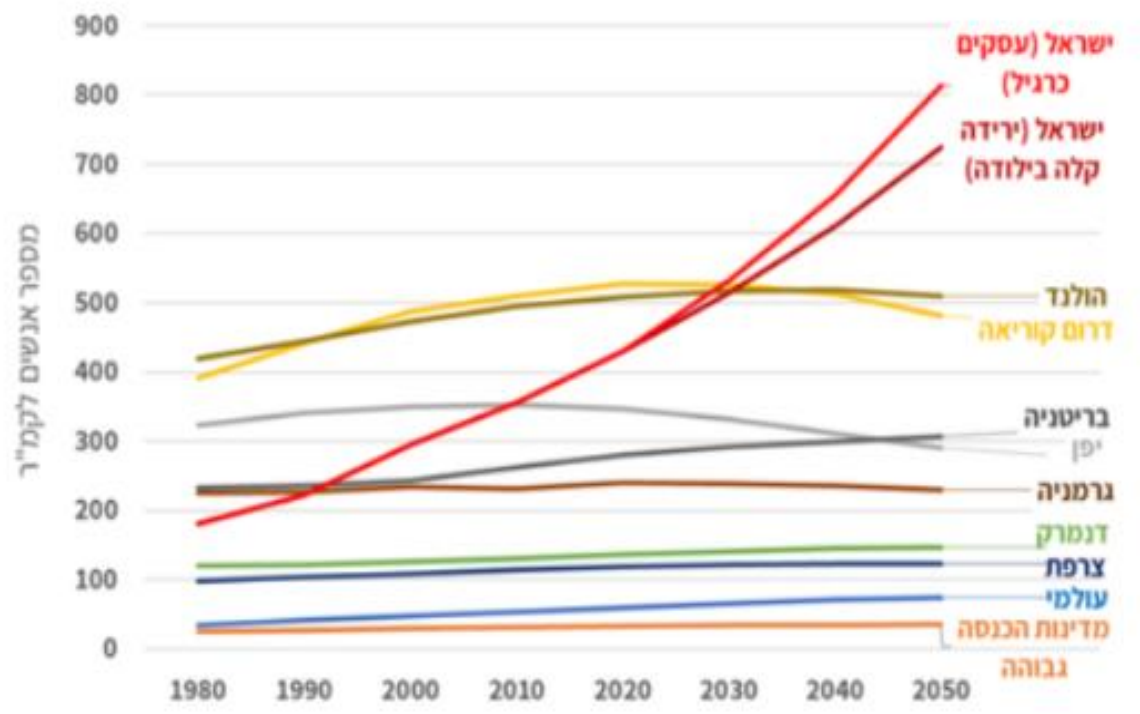
קצב הגידול באוכלוסייה וברמת המינוע מחייבים פתרונות משני מציאות

שיעור הגידול בכלי הרכב בישראל, שטח הכביש, אורך הכביש ונסועה



מקור: למ"ס

צפיפות אוכלוסין (אנשים לקמ"ר)



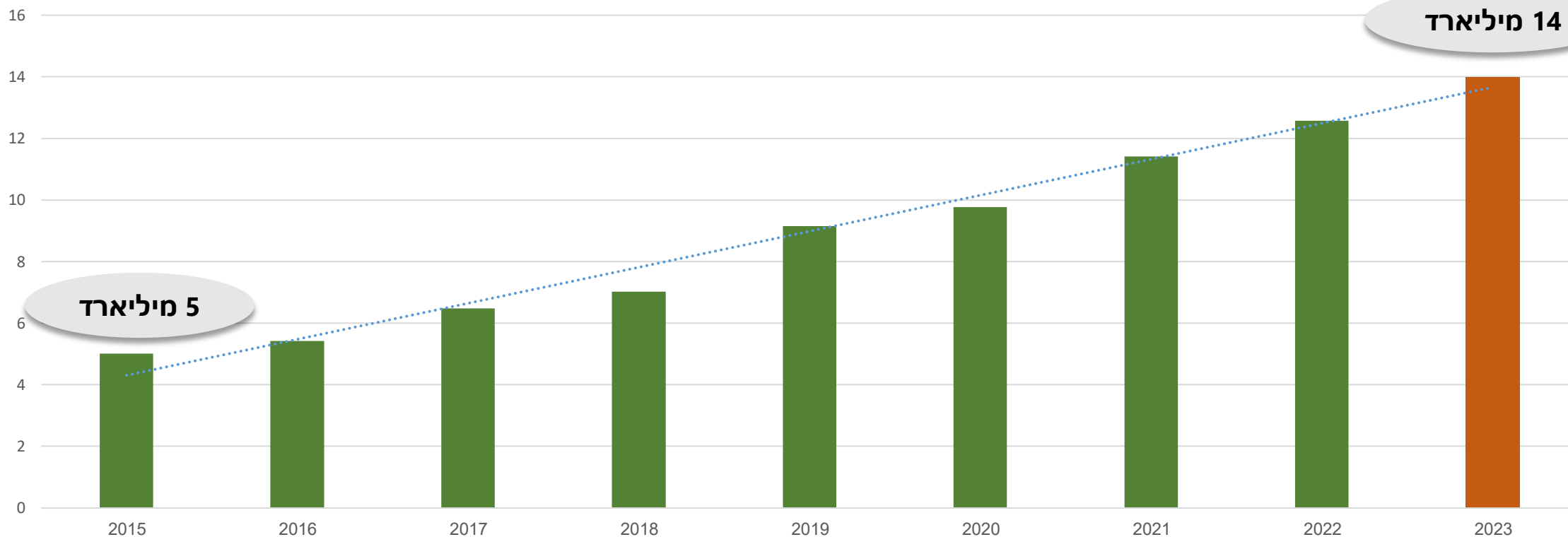
*מתוך כושר נשיאה לאומי: עתיד צפוף

תחבורה ציבורית איכותית



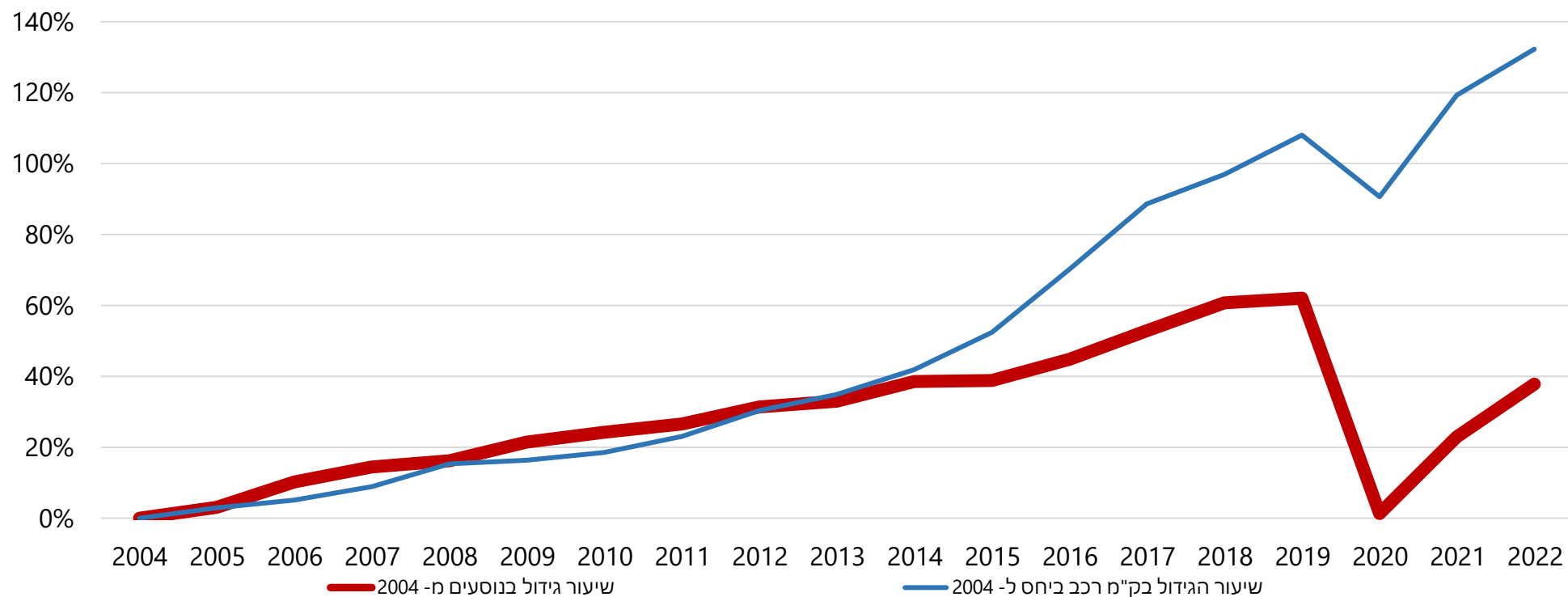
תקציב הסובסידיה לתחבורה ציבורית גדל כמעט פי שלושה ב 8 השנים האחרונות

תקציב הסובסידיה לתחבורה ציבורית, מיליארדי ₪ (מחירים שוטפים)



על אף הגידול המשמעותי בתקציב הסובסידיה וכן בהיקף קילומטר שירות, מספר הנוסעים באוטובוסים לא עלה בצורה משמעותית

גידול בנסועה לעומת גידול בקילומטר רכב



ב-8 השנים האחרונות, תקציב הסובסידיה (במונחים ריאליים) גדל בקצב גבוה פי 3 מקצב הגידול במספר הנוסעים.

*ללא התייחסות להשקעה בתשתיות תח"צ
ומערכות הסעת המונים.



קווים עם סבסוד של מאות שקלים לנסיעת נוסע בודדת

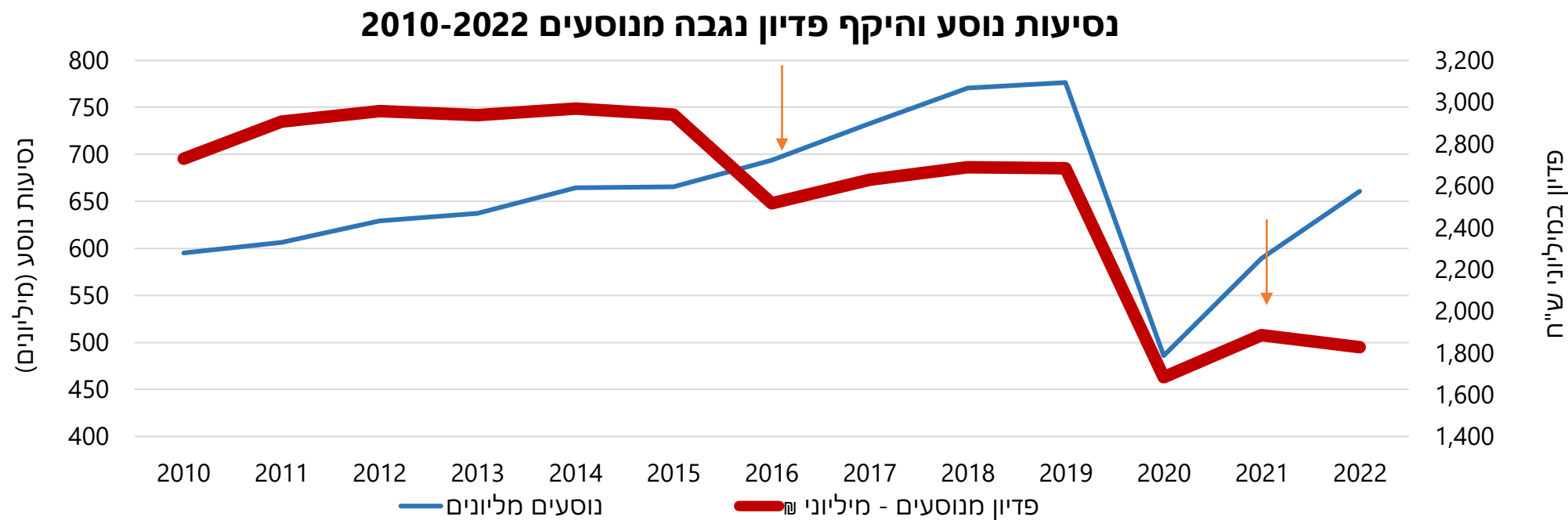
עלות לנוסע – 980 ש"ח

עלות לנוסע – 375 ש"ח

חוסר יעילות – קווים עם סבסוד של מאות שקלים לנסיעת נוסע בודדת

עלות תפעולית לנוסע	סובסידיה חודשית	הערה
95.83	96,403	קו עירוני עם פחות מ-10 נסיעות יומיות מספר נוסעים בשבוע קטן מ 100 - יש לבחון תרומת קו זה לרשת
72.285	28,004	מכסימום נוסעים בתקופת יום קטן מ 3 ממוצע נוסעים לקמ נמוך
457.02	573,960	מכסימום נוסעים בתקופת יום קטן מ 3 ממוצע נוסעים לקמ נמוך קו בינעירוני עם פחות מ-6 נסיעות יומיות מיעוט נוסעים בשעת שיא הבוקר מספר נוסעים בשבוע קטן מ 100 - יש לבחון תרומת קו זה לרשת
254.45	347,383	קו בינעירוני עם פחות מ-6 נסיעות יומיות מספר נוסעים בשבוע קטן מ 100 - יש לבחון תרומת קו זה לרשת
249.155	319,588	מכסימום נוסעים בתקופת יום קטן מ 10 ממוצע נוסעים לקמ נמוך קו בינעירוני עם פחות מ-6 נסיעות יומיות מיעוט נוסעים בשעת שיא הבוקר מספר נוסעים בשבוע קטן מ 100 - יש לבחון תרומת קו זה לרשת
96.91	836,181	מיעוט נוסעים בשעת שיא הבוקר
62.82	24,224	ממוצע נוסעים לקמ נמוך קו בינעירוני עם פחות מ-6 נסיעות יומיות

הורדת תעריפים משמעותית בתחבורה הציבורית שהובילה להקטנת הפדיון מנוסעים



רמת הסבסוד של התחבורה הציבורית הגיעה ל- 85% בשנת 2023

נוסע משלם בממוצע 3 ₪ על נסיעה

ייעול השימוש בתשתית –

מחסור בתשתיות העדפה פוגע באמינות התחב"צ



נת"צ לוי אשכול – קריית אונו
גידול של 30% במהירות הנסיעה
וקיצור משך הנסיעה ב-23%
בשעות שיא בוקר לכיוון צפון



אי קיום של רובד מטרופוליני הוא חסם לפיתוח תשתית

ניהול תנועה לא אפשרי ברמה המקומית בלבד

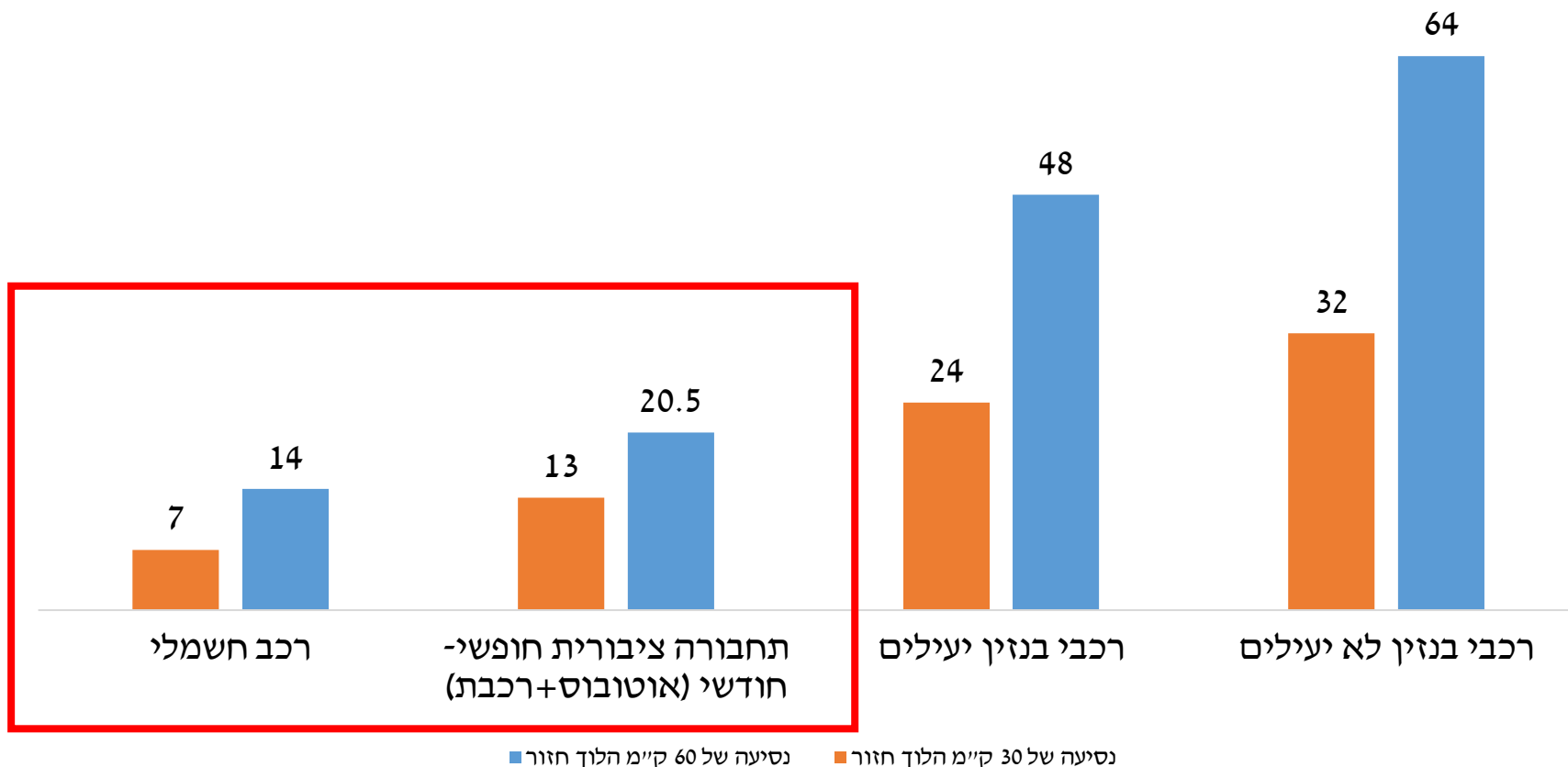
Here are 200 people in 177 cars



ניהול
הביקוש
לרכב
פרטי

הנסיעה השולית ברכב חשמלי תהיה זולה יותר מתחב"צ

עלות נסיעה הלוך וחזור למרחק 30 ק"מ (60 ק"מ נסיעה בסך הכל)



מקור: עיבודי משרד האוצר. רכבי בנזין חדשים נוסעים כ-17 ק"מ לליטר ואילו רכבי בנזין ממוצעים כ-13 ק"מ לליטר בלבד. מחיר נסיעה בודדת בתחבורה ציבורית חושבה על בסיס מחיר מנוי "חופשי-ארצי" לחודש למרחקים של 15-40 ק"מ עבור רכבת ואוטובוס שהינו 255 ש"ח ולמרחקים של 40-75 ק"מ העלות היא 410 ש"ח (לשם המחשה). עלות מנוי ללא רכבת למרחקים של 15-40 ק"מ היא 225 ש"ח - באופן שמחיר הנסיעה היה יוצא כ-11 ש"ח, עדיין גבוה **כמעט פי 2** פי 1.5 מעלות נסיעה ברכב חשמלי). הנחנו שימוש אינטנסיבי במנוי במהלך החודש שיקלול 20 נסיעות הלוך חזור. מחירי הטענה נכונים לעמדות ביתיות.

רכב חשמלי, הוא עדיין רכב פרטי

גידול של
30%-15%
בהיקפי הנסועה

ירידה של 75%
במחיר הנסיעה
לק"מ



כמה מילים לסיכום