

ההפסד למשק הלאומי מסגירת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים

חן הרצוג, כלכלן ראשי ושותף, BDO

24 בספטמבר 2026

הוכן עבור:

ישראל חופשית

מבוא

רכבת ישראל היא תשתית עתירת הון. שווי הרכוש הקבוע שלה עומד כיום על כ-46 מיליארד ₪, ותוכנית הפיתוח שלה כוללת השקעות של כ-124 מיליארד ₪ עד 2040, כדי לעמוד ביעד של 300 מיליון נסיעות בשנה. השבתת תשתית כזו בסופי שבוע ובחגים פירושה ניצול לא יעיל של ההון המושקע ופגיעה כלכלית משמעותית בציבור ובמשק.

מחקר זה בוחן את העלות למשק הלאומי של אי-הפעלת רכבת ישראל בשבתות ובחגים. המחקר נערך לבקשת ישראל חופשית ומתמקד בהיבטים הכלכליים בלבד. הוא מתבסס על מתודולוגיות מקובלות לבחינת עלות-תועלת (נוהל פר"ת והספר הירוק), על נתוני רכבת ישראל והלמ"ס, על השוואה בינלאומית ועל הניסיון של מומחי BDO בתחומי התשתיות והתחבורה.

בכל המדינות המפותחות, רשתות רכבת לאומיות פועלות גם בסופי שבוע. גם בישראל השימוש בתשתיות תחבורה לאומיות בסופי שבוע גבוה יחסית. שיעור הנוסעים בסוף השבוע ביחס ליום עבודה עומד על כ-65% בנתב"ג, בכביש 6 כ-69%, בנתיבי איילון כ-85% ובכביש 70 כ-91%. המחקר מניח שהיקף הנסיעות ברכבת בשבת יעמוד על 45% בלבד מיום חול ממוצע. זו הנחה שמרנית, ולכן העלות בפועל צפויה להיות גבוהה יותר.

ממצאי המחקר מראים שאי-הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים עולה למשק הלאומי כ-737 מיליון ₪ בשנה. במצטבר ל-40 שנה מדובר בכ-37 מיליארד ₪ במונחים מהוונים, כ-30% מעלות תוכנית ההשקעות ברכבת.

העלות למשק מורכבת משלושה רכיבים עיקריים:

1. **תת-ניצול ההשקעות הציבוריות**: כ-285 מיליון ₪ בשנה. הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים תוסיף כ-7.4 מיליון נסיעות בשנה. העלויות הקבועות יתחלקו על פני יותר נוסעים, והעלות הקבועה הממוצעת לנסיעה תרד בכ-9%, גם בימי העבודה.
2. **התייקרות הנסיעה בשבתות ובחגים**: כ-357 מיליון ₪ בשנה. בהיעדר רכבת, הנוסעים נאלצים לנסוע ברכב פרטי או במונית, לדחות את הנסיעה או לוותר עליה. עלות החלופות גבוהה בכ-48 ₪ לנסיעה מהעלות הכלכלית המלאה של נסיעה ברכבת, וכשליש מהנסיעות נדחות או אינן מתבצעות כלל. הפגיעה מתרכזת בנוסעים ללא רכב פרטי ומעמיקה את הפערים החברתיים.
3. **עלויות עודפות של תאונות דרכים, גודש וזיהום**: כ-95 מיליון ₪ בשנה. היעדר הרכבת מוסיף לכבישים כ-154 מיליון ק"מ-רכב בשנה של רכבים פרטיים ומוניות, ואיתם תאונות, גודש, זיהום אוויר ורעש.

הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים מועילה אפוא לציבור כולו, ולא רק לנוסעים בסופי השבוע. היא מוזילה את הנסיעה בימי העבודה, מורידה רכבים פרטיים ומוניות מהכביש ומפחיתה את זיהום האוויר והגודש. היא גם מצילה חיים. בשבת מספר ההרוגים למיליון נסיעות גבוה בכ-65% מביום חול, בשל נהיגה מהירה יותר, נהיגה לילית ונהיגה תחת השפעת אלכוהול. הפעלת הרכבת בסופ"ש וחגים צפויה למנוע כ-44 נפגעי תאונות דרכים בשנה.

נתב"ג ממחיש היטב את הפגיעה הכלכלית, בעיקר באוכלוסייה ללא רכב פרטי. בשנת 2025 נרשמו כ-4.7 מיליון נסיעות רכבת לנתב"ג וממנו. כשאין רכבת, החלופה היא מונית יקרה, או רכב פרטי עם חניה יקרה וזמן נוסף להגעה מהחניון לטוח ארוך לטרמינל. רק בנסיעות לשדה התעופה וממנו, היעדר הרכבת בשבת עולה לנוסעים כ-64 מיליון ₪ בשנה.

בפועל, רוב תשתיות התחבורה עתירות ההשקעה בישראל פועלות גם בסופי שבוע: שדות התעופה, מסופי הגבול, כביש 6, מנהרות הכרמל ויתר הכבישים הבין-עירוניים. כך גם תשתיות לאומיות אחרות, כמו מתקני ההתפלה, תחנות הכוח, אסדות הגז ונמלי חיפה והמפרץ. ההחלטה אם להפעיל תשתית לאומית בשבת איננה אפוא החלטה גורפת. היא מחייבת בחינה לגופו של עניין, והשיקולים הכלכליים צריכים להיות חלק ממכלול השיקולים.

אנו סבורים שהשקעות העתק המתוכננות ברכבת ישראל, לצד ההחמרה בגודש ובתאונות הדרכים ואתגרי אי-השוויון החברתי, מחייבים בחינה מחודשת של מדיניות השבתת הרכבת. אנו מקווים שדוח זה יתרום לדיון ציבורי ענייני ומושכל בנושא.

בברכה,

חן הרצוג

כלכלן ראשי ושותף, BDO

המחקר נערך ע"י חן הרצוג, נועה צבי ודניאלה לוינסקי

מבוא

מחקר זה בוחן את העלות למשק הלאומי של אי-הפעלת רכבת ישראל בשבתות ובחגים. המחקר נערך לבקשת ישראל חופשית ומתמקד בהיבטים הכלכליים בלבד. הוא מתבסס על מתודולוגיות מקובלות לבחינת עלות-תועלת (נוהל פר"ת והספר הירוק), על נתוני רכבת ישראל והלמ"ס, על השוואה בינלאומית ועל הניסיון של מומחי BDO בתחומי התשתיות והתחבורה.

רכבת ישראל היא תשתית עתירת הון. שווי הרכוש הקבוע שלה עומד כיום על כ-46 מיליארד ₪, ותוכנית הפיתוח שלה כוללת השקעות של כ-124 מיליארד ₪ עד 2040, כדי לעמוד ביעד של 300 מיליון נסיעות בשנה. השבתת תשתית כזו בסופי שבוע ובחגים פירושה ניצול לא יעיל של ההון המושקע ופגיעה כלכלית משמעותית בציבור ובמשק.

בכל המדינות המפותחות, רשתות רכבת לאומיות פועלות גם בסופי שבוע. גם בישראל השימוש בתשתיות תחבורה לאומיות בסופי שבוע גבוה יחסית. שיעור הנוסעים בסוף השבוע ביחס ליום עבודה עומד על כ-65% בנתב"ג, בכביש 6 כ-69%, בנתיבי איילון כ-85% ובכביש 70 כ-91%. המחקר מניח שהיקף הנסיעות ברכבת בשבת יעמוד על 45% בלבד מיום חול ממוצע. זו הנחה שמרנית, ולכן העלות בפועל צפויה להיות גבוהה יותר.

ממצאי המחקר מראים שאי-הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים עולה למשק הלאומי כ-737 מיליון ₪ בשנה. במצטבר ל-40 שנה מדובר בכ-37 מיליארד ₪ במונחים מהוונים, כ-30% מעלות תוכנית ההשקעות ברכבת.

העלות למשק מורכבת משלושה רכיבים עיקריים:

1. **תת-ניצול ההשקעות הציבוריות**: כ-285 מיליון ₪ בשנה. הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים תוסיף כ-7.4 מיליון נסיעות בשנה. העלויות הקבועות יתחלקו על פני יותר נוסעים, והעלות הקבועה הממוצעת לנסיעה תרד בכ-9%, גם בימי העבודה.
2. **התייקרות הנסיעה בשבתות ובחגים**: כ-357 מיליון ₪ בשנה. בהיעדר רכבת, הנוסעים נאלצים לנסוע ברכב פרטי או במונית, לדחות את הנסיעה או לוותר עליה. עלות החלופות גבוהה בכ-48 ₪ לנסיעה מהעלות הכלכלית המלאה של נסיעה ברכבת, וכשליש מהנסיעות נדחות או אינן מתבצעות כלל. הפגיעה מתרכזת בנוסעים ללא רכב פרטי ומעמיקה את הפערים החברתיים.
3. **עלויות עודפות של תאונות דרכים, גודש וזיהום**: כ-95 מיליון ₪ בשנה. היעדר הרכבת מוסיף לכבישים כ-154 מיליון ק"מ-רכב בשנה של רכבים פרטיים ומוניות, ואיתם תאונות, גודש, זיהום אוויר ורעש.

הפעלת הרכבת בשבתות ובחגים מועילה אפוא לציבור כולו, ולא רק לנוסעים בסופי השבוע. היא מוזילה את הנסיעה בימי העבודה, מורידה רכבים פרטיים ומוניות מהכביש ומפחיתה את זיהום האוויר והגודש. היא גם מצילה חיים. בשבת מספר ההרוגים למיליון נסיעות גבוה בכ-65% מביום חול, בשל נהיגה מהירה יותר, נהיגה לילית ונהיגה תחת השפעת אלכוהול. הפעלת הרכבת צפויה למנוע כ-44 נפגעי תאונות דרכים בשנה.

נתב"ג ממחיש היטב את הפגיעה הכלכלית, בעיקר באוכלוסייה ללא רכב פרטי. בשנת 2025 נרשמו כ-4.7 מיליון נסיעות רכבת לנתב"ג וממנו. כשאין רכבת, החלופה היא מונית יקרה, או רכב פרטי עם חניה יקרה וזמן נוסף להגעה מהחניון לטוח ארוך לטרמינל. רק בנסיעות לשדה התעופה וממנו, היעדר הרכבת בשבת עולה לנוסעים כ-64 מיליון ₪ בשנה.

בפועל, רוב תשתיות התחבורה עתירות ההשקעה בישראל פועלות גם בסופי שבוע: שדות התעופה, מסופי הגבול, כביש 6, מנהרות הכרמל ויתר הכבישים הבין-עירוניים. כך גם תשתיות לאומיות אחרות, כמו מתקני ההתפלה, תחנות הכוח, אסדות הגז ונמלי חיפה והמפרץ. ההחלטה אם להפעיל תשתית לאומית בשבת איננה אפוא החלטה גורפת. היא מחייבת בחינה לגופו של עניין, והשיקולים הכלכליים צריכים להיות חלק ממכלול השיקולים.

אנו סבורים שהשקעות העתק המתוכננות ברכבת ישראל, לצד ההחמרה בגודש ובתאונות הדרכים, מחייבות בחינה מחודשת של מדיניות השבתת הרכבת. אנו מקווים שדוח זה יתרום לדיון ציבורי ענייני ומושכל בנושא.

בברכה,

חן הרצוג

כלכלן ראשי ושותף, BDO

המחקר נערך ע"י חן הרצוג, נועה צבי ודניאלה לוינסקי

סיכום הממצאים

סך עלות למשק בגין אי הפעלת רכבת בסופי שבוע וחגים – כ-737 מיליון ₪, שנתי (2025)

סך עלות לתקופה של 40 שנים: כ-37 מיליארד ₪ (סכום מהוון)*

המשמעות הכלכלית של השבתת רכבת ישראל בסופ"ש ובחגים:

הפסד למשק הלאומית של כ-30% מהיקף ההשקעה המתוכנן ברכבת עד 2040

* ההיוון נעשה לתקופה של 40 שנים, בשיעור של 4%

תוכן עניינים

- **ההפסד למשק הלאומי מסגירת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים – מודל אימפקט** ---------- 5
- **רכבת ישראל – רקע ונתונים** ----------23

הוכן ע"י חן הרצוג, נעה צבי ודניאלה לוינסקי



ההפסד למשק הלאומי מסגירת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים – מודל אימפקט

מתודולוגיה - מרכיבי העלות למשק הלאומי מסגירת הרכבת בשבת

ניתוח העלות למשק של אי הפעלת הרכבת בסופי שבוע וחגים נעשה בהתאם לשלושה מרכיבי עלות:

1 התייקרות עלות הנסיעה בימי העבודה

- תת-ניצול השקעות
- ייקור עלות נסיעה ממוצעת

הפעלה של רכבת ישראל רק בימי העבודה, ולא בסופ"ש ובחגים, מייקרת את עלויות הנסיעה עבור הנוסעים בימי העבודה בשל ניצול חלקי של התשתיות המושקעות ומאריכה את משך הזמן להחזר עלות ההשקעה בתשתיות

2 התייקרות עלות הנסיעה בסופי שבוע וחגים

- חלופות יקרות בהשוואה לנסיעה ברכבת ישראל
- הגברת פערים חברתיים, בפרט לאלו הנעדרים רכב פרטי

היעדר שירותי רכבת בסופי שבוע וחגים מצריך לבחור חלופות יקרות יותר וכן מגביר פערים חברתיים, בפרט עבור פלח האוכלוסייה שאינו מחזיק בבעלותו רכב פרטי. יוקר החלופות אף מאלץ חלק מהנוסעים הפוטנציאלים לוותר כליל על הנסיעה המבוקשת

3 עלויות חיצוניות עודפות

- זיהום אוויר, גזי חממה
- תאונות דרכים
- גודש, רעש

היעדר שירותי רכבת ישראל בסופי שבוע וחגים מייצרת נסועה המייצרת עלויות חיצוניות עודפות בגין גודש, תאונות, רעש וזיהום אוויר

סיכום אומדן העלות למשק הלאומי בשל אי-הפעלת רכבת ישראל בסופ"ש ובחגים

1

285 מיליון ₪

התייקרות עלות הנסיעה בימי עבודה

תת-ניצול השקעות

+

2

357 מיליון ₪

התייקרות עלות הנסיעה בסופ"ש ובחגים

חלופות יקרות ביחס לרכבת

+

3

95 מיליון ₪

עלויות חיצוניות עודפות

זיהום אוויר, תאונות דרכים, גודש

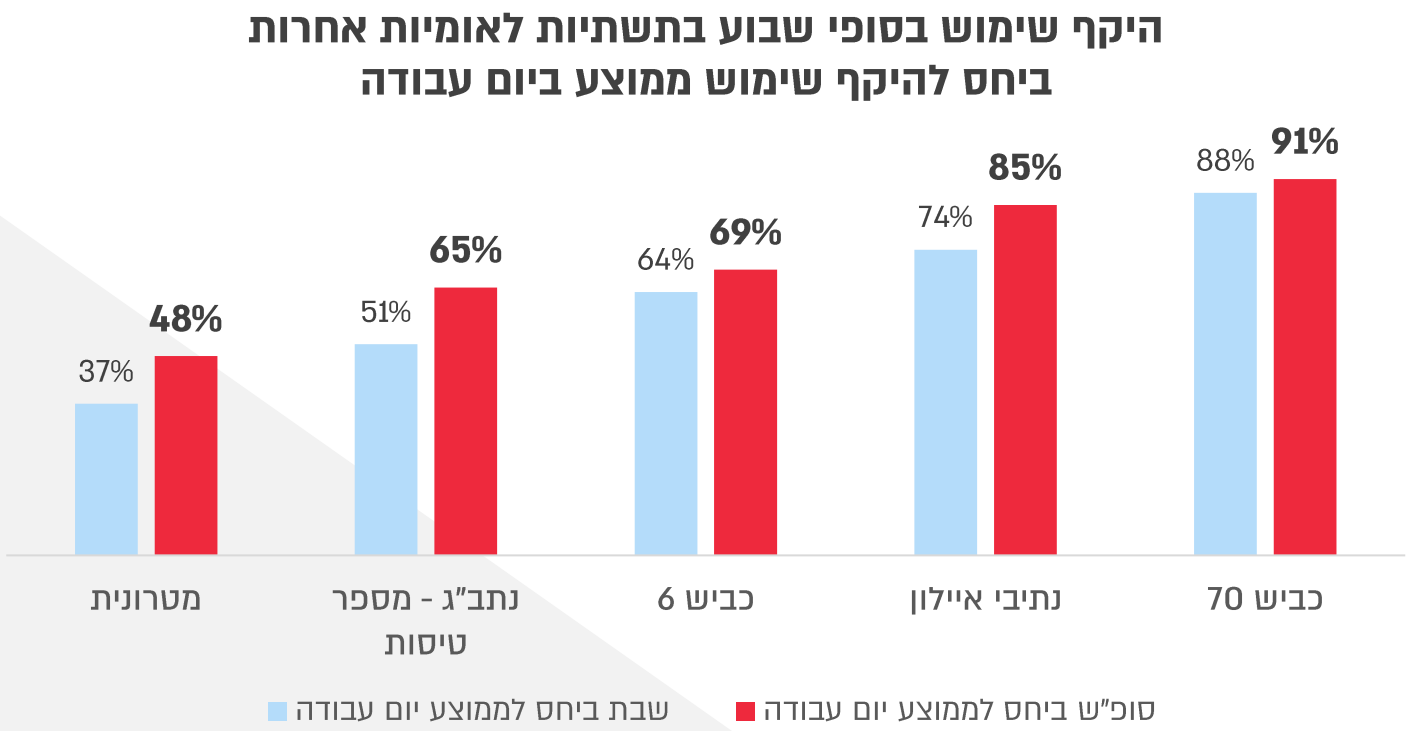
=

סה"כ עלות למשק הלאומי: 737 מיליון ₪ לשנת 2025

▼

37 מיליארד ₪ במצטבר (מהוון) ל-40 שנה

אמידת הביקוש בסופי שבוע – תשתיות ישראליות אחרות



- אינטנסיביות השימוש בסוף השבוע בתשתיות האחרות שנבדקו נעה בין כ-48% במטרונית לכ-91% בכביש 70. בכביש 6 היחס עומד על כ-69%, בנתב"ג על כ-65% ובנתיבי איילון על כ-85%
- מכאן, שהנחת ביקוש של 45% לרכבת היא שמרנית, ומשקפת מצב של היעדר קישוריות המשך בתחבורה ציבורית בסופי שבוע וחגים
- במצב של הפעלת כלל התחבורה הציבורית בסופי שבוע וחגים, שיעור השימוש ברכבת צפוי להיות גבוה יותר

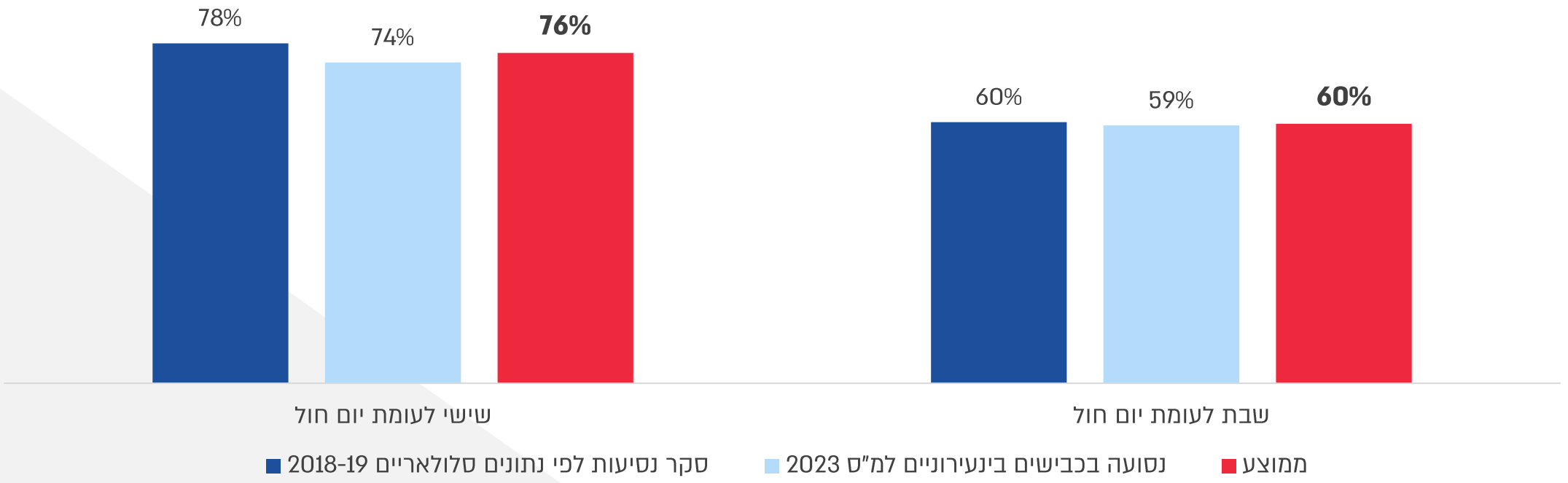
בישראל ביקוש גבוה יחסית בתשתיות תחבורה לאומיות אחרות הפועלות בסופי שבוע:
שימוש בסופי שבוע בשיעור של 48% עד 90% ביחס לימי עבודה

מקור: עיבודי BDO

-טיוטה לדיון-

אינטנסיביות הנהיגה בסופי שבוע

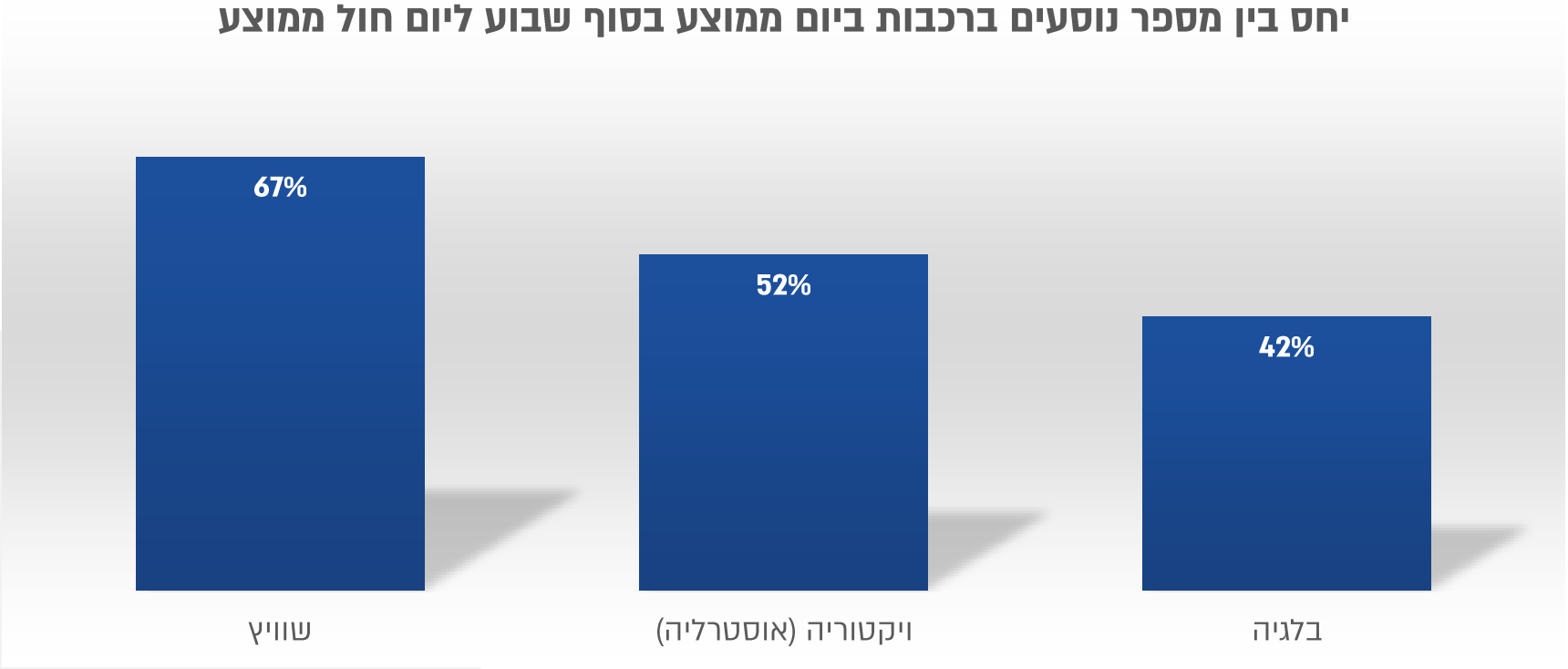
פילוח תנועה בכבישים לפי סוג יום



בשישי ושבת קיימת נסועה בכבישים בהיקף של 76% ו-60%, בהתאמה, ביחס ליום עבודה רגיל

מקור: אומדני BDO לפי:
- מחולל תאונות דרכים של הלמ"ס – נתונים סטטיסטיים של תאונות בשנת 2025, לפי ימים בשבוע וחומרת הפגיעה
- היקף ופילוג הנסיעות בארץ בשנים 2018-19 על בסיס שימוש בנתונים סלולאריים – משרד התחבורה

אמידת הביקוש בסופי שבוע - השוואה בינלאומית



* יום ממוצע בסוף שבוע = ממוצע בין ימי שבת וראשון

הערכת הביקוש היומי לנסיעות ברכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים: 45% מהביקוש ביום חול*

* נתון משוקלל, כמפורט בשקף הבא

מקור: עיבודי BDO לנתונים של רכבת בלגיה, רכבת שוויץ וממשלת ויקטוריה באוסטרליה

-טיוטה לדיון-

תוספת הנסיעות בגין הפעלת הרכבת בסופ"ש וחגים

אמידת הפוטנציאל היומי

נקודת המוצא

מספר הנסיעות בפועל ביום עבודה בשנת 2025
279 אלף ליום

↓

הפוטנציאל היומי ברוטו

פוטנציאל יומי סופ"ש ברוטו
(ממוצע משוקלל 45%[1])
127 אלף ליום

↓

הפוטנציאל היומי נטו

פוטנציאל יומי סופ"ש נטו
(הפחתת פעילות קיימת[2])
119 אלף ליום

←

הפוטנציאל היומי נטו
119 אלף נסיעות ליום

מוכפל ב:

מספר ימי תועלת*
62 ימים בשנה

התוצאה:

סך תוספת נסיעות שנתית
7.4 מיליון נסיעות בשנה

* מספר ימי שישי, שבת וחג נטו (סך ימים בנטרול שעות בהן פועלת הרכבת)

פירוט המתודולוגיה לחישוב הפוטנציאל ברוטו ונטו:

1. האומדן מתבסס על פילוח הנסיעות לפי מסדרונות עיקריים (לפי נתוני נוסעים עולים ויורדים בתחנות 2025) ואומדן היקף הפוטנציאל הנסועה בשבת לפי מסדרונות. היחס נע בין 37% ל-66% ובממוצע 45%
2. הפחתת הפעילות הקיימת בימי שישי, מוצ"ש וחג

1 תת ניצול השקעות וייקור עלות נסיעה ממוצעת

הפעלה של רכבת ישראל רק בימי העבודה, ולא בסופ"ש ובחגים, מייקרת את עלויות הנסיעה עבור הנוסעים בימי העבודה בשל ניצול חלקי של התשתיות המושקעות ומאריכה את משך הזמן להחזר עלות ההשקעה בתשתיות

- סך העלות הקבועה של מגזר הנוסעים ברכבת ישראל הסתכמה בכ-3 מיליארד ₪ בשנת 2025 והיא כוללת את מרכיב העלויות הקבועות של המגזר (כ-1.7 מיליארד ₪) ואת המענקים הממשלתיים (כ-1.3 מיליארד ₪), המיועדים למימון ההשקעות
- **הפעלה חלקית של הרכבת – תת ניצול השקעות** - פעלה חלקית של הרכבת (רק בימי העבודה ולא בסופ"ש ובחגים) מצמצמת את מספר הנוסעים שמתחלקים בעלויות ומאריכה את משך הזמן עד להחזר עלות ההשקעה בתשתיות
- **הפעלה חלקית של הרכבת - התייקרות עלות הנסיעה בימי העבודה** - אי הפעלת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים מקטינה את פוטנציאל הנסיעות השנתי בכ-7.4 מיליון ומצמצמת את מספר הנוסעים שמתחלקים בעלויות אלו. כתוצאה מכך, מתייקרת העלות לנסיעה בימי עבודה

1 בחינת תת ניצול השקעות וייקור עלות נסיעה ממוצעת

אומדן העלות הקבועה של מגזר הנוסעים בחברת רכבת ישראל

– עלויות קבועות מגזר הנוסעים	1,697 מיליון ₪
– מענקים – אומדן חלק מגזר הנוסעים*	1,342 מיליון ₪
סך עלות קבועה, מגזר נוסעים 2025	**3,039** מיליון ₪

* לפי חלקו בסך עלויות רכבת ישראל, שנת 2025

↓

כתוצאה מהפעלה בסופ"ש

העלות הקבועה מתחלקת על יותר נסיעות

(תוספת של כ-7.4 מיליון נסיעות ביחס ל-71.8 מיליון נסיעות שנתי ללא הפעלה בסופ"ש*)

↓

העלות קבועה לנוסע ביום עבודה **יורדת בכ-9%**

↓

285 מיליון ₪

התועלת למשק

הפעלה של הרכבת רק בימי העבודה מייקרת את עלויות הנסיעה עבור הנוסעים בימי העבודה בשל ניצול חלקי של התשתיות

* לפי נתוני 2025

2 התייקרות עלות הנסיעה בסופי שבוע וחגים

עלויות כלכליות וחברתיות

הצורך בהשלמת השירות החסר של רכבת ישראל בסופי שבוע וחגים, מייצר בו בזמן עלויות כלכליות ישירות למבקשי השירות, ומעצים את הפער החברתי בין אלו שידם משגת לאמצעי חלופי ובין אלו הנאלצים לוותר כליל על הנסיעה המבוקשת

- החלופות לנסיעה ברכבת בסופ"ש וחגים כוללות שימוש ברכב פרטי, נסיעה במונית, דחיית הנסיעה ליום עבודה או ויתור על הנסיעה (בחלק מהרשויות קיימת גם תחבורה מוניציפלית מוגבלת)
- העלות הכלכלית המלאה של נסיעה ברכבת בסופ"ש נאמדת בכ-58 ₪* ועלות החלופות גבוהה ממנה בכ-48 ₪ בממוצע
- **העלות הכלכלית הישירה** - בהתאם להפרש הממוצע ולתוספת שנתית של כ-7.4 מיליון נסיעות, העלות הכלכלית הישירה נאמדת על ידנו בכ-357 מיליון ₪ בשנה
- **העלות הישירה לנוסע** – מחיר כרטיס הרכבת מסובסד ונמוך מהעלות הכלכלית המלאה שחושבה. לפיכך, מנקודת המבט של הנוסע, הפער מול החלופות גבוה אף יותר, בגובה מרכיב הסובסידיה. הפגיעה גבוהה במיוחד בנוסעים ללא רכב פרטי, שעבורם האפשרויות מצטמצמות למונית, דחיית הנסיעה או ויתור עליה

* עלות הנסיעה ברכבת מתבססת על העלויות המשתנות בתוספת עלות הפעלה בשבת ובתוספת עלות הזמן של הנוסע. עלות הזמן של הנוסע נלקחה בחשבון גם בכל אחת מהחלופות

-טיוטה לדיון-

2 ייקור הנסיעות בסופ"ש - פילוח החלופות ותוספת העלות השנתית

48 ₪ תוספת לנוסע (בממוצע*)

×

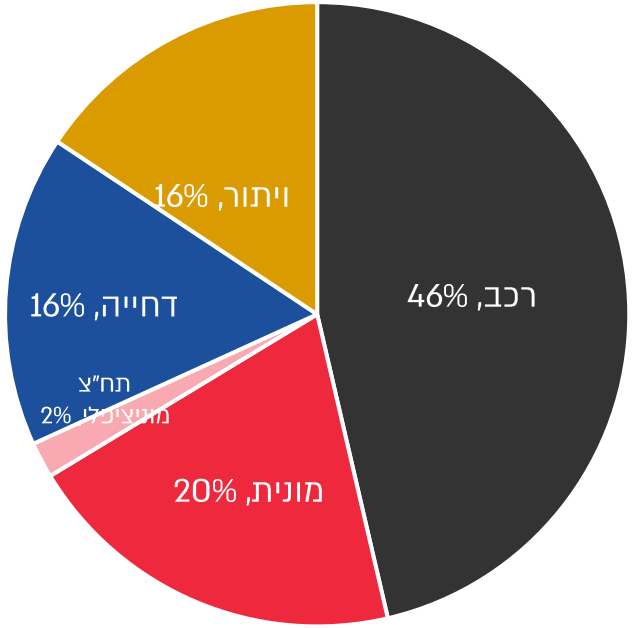
7.4 מיליון נסיעות בסופ"ש ברכבת

=

357 מיליון ₪

העלות השנתית בגין החלופות לרכבת נאמדת בכ-357 מיליון ₪ (תוספת 48 ₪ לנסיעה*)

פילוח החלופות - כלל המודל



אי הפעלת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים מאלצת את ציבור הנוסעים הרלוונטי לפנות לחלופות יקרות יותר

-טיוטה לדיון-

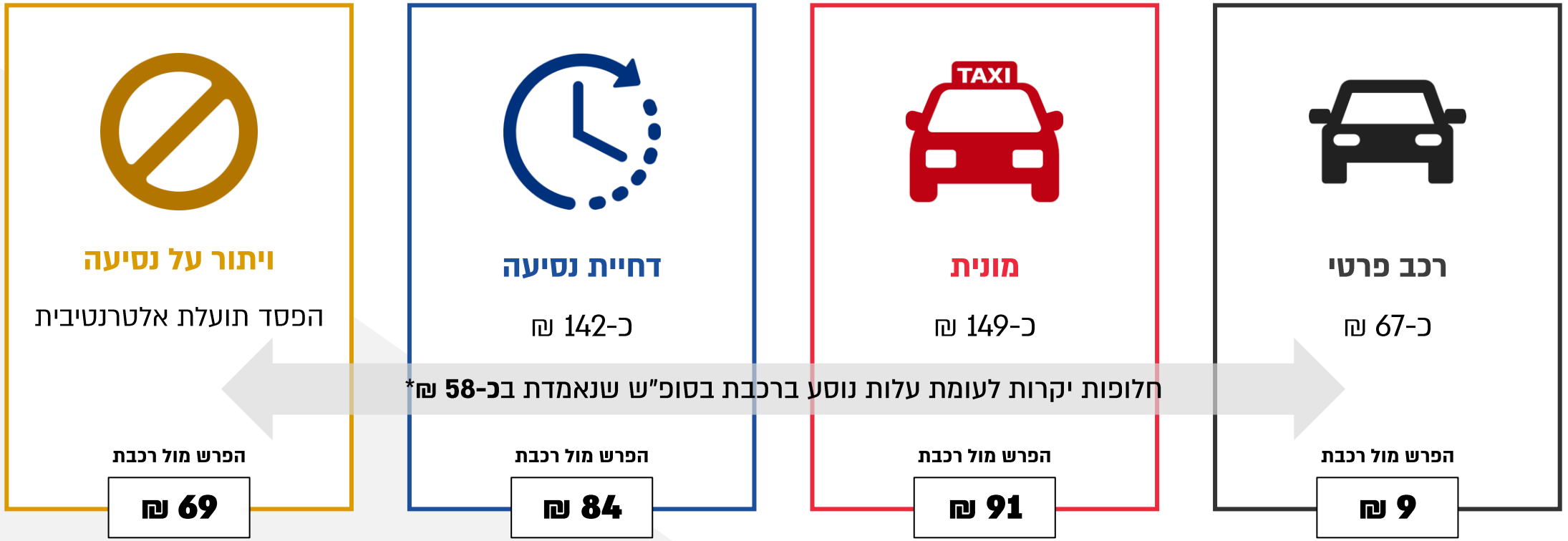
* ראה פירוט בשקף הבא

עלות הנסיעה לנוסע בסופ"ש ביחס לחלופת הרכבת

2

עלות ממוצעת עבור נוסע בסופי שבוע ובחגים והפער מול עלות הנסיעה ברכבת (כולל עלות הזמן)

פער ממוצע: 48 ₪



היעדר שירות רכבות מייקר את הנסיעה, בעיקר עבור נוסעים ללא רכב פרטי

* העלות לנוסע ברכבת מחושב לפי מחיר מלא (ללא סבסוד), המכסה את העלויות המשתנות + תוספת ההפעלה בשבת וכן את עלות הזמן לנוסע (זמן הגעה + המתנה)

-טיוטה לדיון-

2 מקרה בוחן: הפעלת רכבות לנתב"ג בסופ"ש

- נתב"ג מהווה דוגמא בולטת לחשיבות הרכבת בסופי שבוע
- בשנת 2025 התבצעו כ-4.7 מיליון נסיעות רכבת ל/מ נתב"ג בשנה (נוסעים + עובדים בנתב"ג). שווה ערך לכ-28% מהיקף הטסים בימי העבודה
- אינטנסיביות הטיסות מנתב"ג בשבתות וחגים גבוהה יחסית, כ-65% ביחס לטיסות בימי עבודה, ולכן חשיבות יתרה לרכבת לנתב"ג
- החלופה להגעה לנתב"ג ללא רכבת יקרה ומסורבלת: מונית, או רכב פרטי + חניה יקרה + זמן המתנה ונסיעה מחניון טווח ארוך לטרמינל. **תוספת עלות ממוצעת של כ-94 ₪ לנוסע**
- המשמעות: **היעדר חלופת הגעה לנתב"ג ברכבת – פגיעה כלכלית ישירה של כ-64 מיליון ₪ בשנה**, בנוסעים, בתיירות נכנסת, והגדלת אי השוויון - מאלץ נטולי רכב פרטי להשתמש בחלופה היקרה של נסיעה במונית

4.7 מיליון
נסיעות בשנה רכבת מ/לנתב"ג*

↓

680 אלף
פוטנציאל נסיעות בסופ"ש**

↓

144 ₪
עלות ממוצעת עבור נוסע לנתב"ג

94 ₪
הפרש בעלות נסיעה

50 ₪
עלות עבור נוסע ברכבת

↓

64 מיליון ₪
חיסכון לנוסעים לנתב"ג בלבד!

עלות נסיעה חלופית לנתב"ג, בעיקר בסופי שבוע, יקרה מאוד:
מוניות – **תעריף ו' או ג'** – משמעותי בעיקר בנסיעות ארוכות, חנייה לטווח ארוך - **50 ₪ ליום**

* שנת 2025 - ספירת עולים ויורדים
* אינטנסיביות שימוש של 60% עד 66% במסדרונות נתב"ג (לעומת 45% ממוצע בכלל המודל)

3 עלויות גודש, תאונות וזיהום עודפות

היעדר שירותי רכבת ישראל בסופי שבוע וחגים מייצר נסועה שנתית נוספת של רכב פרטי ומוניות הנאמדת בכ-154 מיליון ק"מ-רכב. נסועה זו מייצרת עלויות חיצוניות עודפות בגין **גודש**, **תאונות**, **וזיהום**, הנאמדות בכ-95 מיליון ₪ נטו בשנה



אינטנסיביות התאונות וחומרתן בסופ"ש גבוהה במיוחד. זאת בשל פרופיל נהגים פחות מיומן ("נהגי סופ"ש"), מהירויות נסיעה גבוהות יותר, סיכון מוגבר לנהיגה תחת השפעת אלכוהול ונהיגה לילית ותחת עייפות

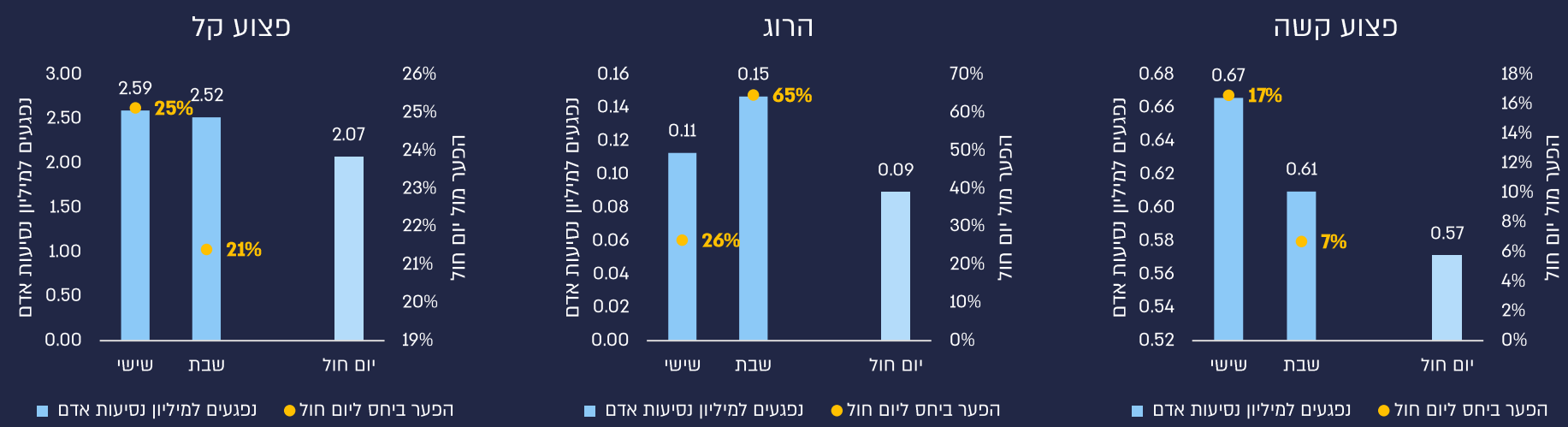
- **עלויות תאונות** – היקף הנפגעים בתאונות בסופ"ש גבוה בכ-22% ביחס לימי חול*, כאשר בתאונות הקטלניות היקף הנפגעים גבוה בכ-45%! (כ-26% ביום שישי וכ-65% ביום שבת)
- הנסועה בסופ"ש מהווה כ-60%-76% (שבת/שישי) ביחס ליום עבודה רגיל, ולמרות זאת, כמות הנפגעים הכוללת בתאונות נמוכה רק בכ-16% (ובכ-1% בתאונות הקטלניות).
- סך העלות הכוללת בגין תאונות הנגרמות כתוצאה מתוספת הנסועה נאמדת בכ-48 מיליון ₪ בשנה
- **עלויות גודש** - עלות הגודש השנתית בישראל נאמדת בכ-40 מיליארד ₪ והיא משקפת עלות לק"מ-רכב של כ-0.6 ₪. אנו מעריכים את אפקט הגודש בסופי שבוע ביחס לימי העבודה בכ-1/3 ובחישוב שנתי כולל, תוספת עלות של כ-31 מיליון ₪, הנגרמת מתוספת הנסועה

* בתקנון לכמות הנסיעות

הפעלת רכבת בסופי שבוע תפחית תאונות וקטל בדרכים

3

סטטיסטיקת נפגעים לפי סוג יום וחומרת הפגיעה



נפגעים למיליון נסיעות אדם ביום ממוצע, לפי סוג יום וחומרת הפגיעה

	סה"כ	הרוג	פצוע קשה	פצוע קל
ימי חול	2.73	0.09	0.57	2.07
ימי שישי	3.37	0.11	0.67	2.59
ימי שבת	3.27	0.15	0.61	2.52
יום שישי לעומת יום חול	**23%**	26%	17%	25%
יום שבת לעומת יום חול	**20%**	65%	7%	21%
סופ"ש לעומת יום חו"ל	**22%**	45%	12%	23%

אינטנסיביות התאונות וחומרתן בסופ"ש לעומת יום חול נובעת מהשינוי בפרופיל הנהגים (יותר נהגים צעירים ונהגי "סוף שבוע"), מהירויות נסיעה גבוהות יותר, חשיפה גבוהה יותר לנהיגה תחת השפעת אלכוהול ונהיגה לילית בעייפות מוגברת

מקור: אומדני BDO לפי:
- מחולל תאונות דרכים של הלמ"ס – נתונים סטטיסטיים של תאונות בשנת 2025, לפי ימים בשבוע וחומרת הפגיעה
- היקף ופילוג הנסיעות בארץ בשנים 2018-19 על בסיס שימוש בנתונים סלולריים – משרד התחבורה

3 אומדן העלויות החיצוניות בגין נפגעי תאונות דרכים

הפעלת רכבת ישראל בשבת =

חיסכון ב-154 מיליון ק"מ נסועת רכב שנתית

הפחתת הנסועה מביאה למניעת כ-44 נפגעי תאונות דרכים

העלות הכוללת שנחסכת הנה כ-47 מיליון ₪

מקור: למ"ס, נוהל פר"ת 2021, אומדני BDO

3 סיכום עלויות חיצוניות עודפות – נסועה ברכב פרטי/מונית

עלויות חיצוניות עודפות מאי-הפעלת הרכבת בסופי שבוע

הנסועה הנוספת ברכב ובמונית מייצרת עלות של כ-95 מיליון ₪ בשנה

	עלות חיצונית לק"מ-רכב	במיליוני ₪	הערות
גודש	0.20 ₪	30.9	עלות גודש שנתית מחולקת בסך ק"מ-רכב, מופחתת לפי יחס סופ"ש ליום עבודה (כ-1/3)
תאונות	0.31 ₪	47.5	נתוני הלמ"ס על נפגעי תאונות, פילוח נסועה לפי ימים, עלויות נוהל פר"ת וחישובי BDO
רעש	0.04 ₪	6.2	לפי הספר הירוק – עלות לק"מ-רכב
זיהום אוויר*	0.07 ₪	11.5	לפי הספר הירוק – עלות לק"מ-רכב
גזי חממה*	0.04 ₪	5.5	לפי הספר הירוק – עלות לק"מ-רכב
סך עלויות חיצוניות ברוטו		**101.5**	
בניכוי עלות חיצונית שלילית של הפעלת הרכבת בסופ"ש		**-6.5**	
סך עלויות חיצוניות נטו		**95.0**	

נסועה שנחסכת עם הפעלת הרכבת בסופ"ש:

- **רכב פרטי – כ-119** מיליון ק"מ-רכב (כולל נסיעת חזור ריקה במסדרוני נתב"ג)
- **מוניות – כ-35** מיליון ק"מ-רכב

סה"כ – כ-154 מיליון ק"מ רכב

* בניכוי שחיקת החשמול

מקור: נוהל פר"ת, הספר הירוק, חישובי BDO

סיכום - אי-הפעלת רכבת ישראל בסופי שבוע ובחגים עולה למשק כ-737 מיליון ₪ בשנה, שהם כ-37 מיליארד ₪ במצטבר ל־40 שנה, במונחים מהוונים

העלות נובעת מתת-ניצול של השקעות ציבוריות, ייקור חלופות הנסיעה לציבור ועלויות חיצוניות עודפות



שלושת רכיבי המודל:

1. **תת-ניצול השקעות וייקור הנסיעה בימי העבודה | 285 מיליון ₪** בשנה

אי-הפעלת הרכבת בסופי שבוע ובחגים מצמצמת בכ־7.4 מיליון את מספר הנסיעות השנתי שעליו מתחלקות העלויות הקבועות וההשקעות. הפעלה לאורך השבוע הייתה מפחיתה בכ־9% את העלות הקבועה הממוצעת לנסיעה

2. **חלופות יקרות ופגיעה בנגישות | 357 מיליון ₪** בשנה

בהיעדר רכבת, הנוסעים נאלצים להשתמש ברכב פרטי או במונית, לדחות את הנסיעה או לוותר עליה. העלות הממוצעת של החלופות גבוהה בכ־48 ₪ לנסיעה מעלותה הכלכלית המלאה של נסיעה ברכבת

3. **עלויות חיצוניות עודפות | 95 מיליון ₪** בשנה

השימוש ברכב פרטי ובמוניות במקום ברכבת מייצר כ-154 מיליון ק"מ-רכב נוספים בשנה, ובהתאם עלויות עודפות של תאונות דרכים, גודש, זיהום אוויר, גזי חממה ורעש

רכבת ישראל – רקע ונתונים

רכבת ישראל במספרים – נתונים תפעוליים לשנת 2025

71.8 מיליון נסיעות

צפי לכ-74 מיליון נסיעות ב-2026*

619 רכבות נוסעים ביום

ממוצע הפעלה יומי בסוף 2025

279 אלף נסיעות ביום

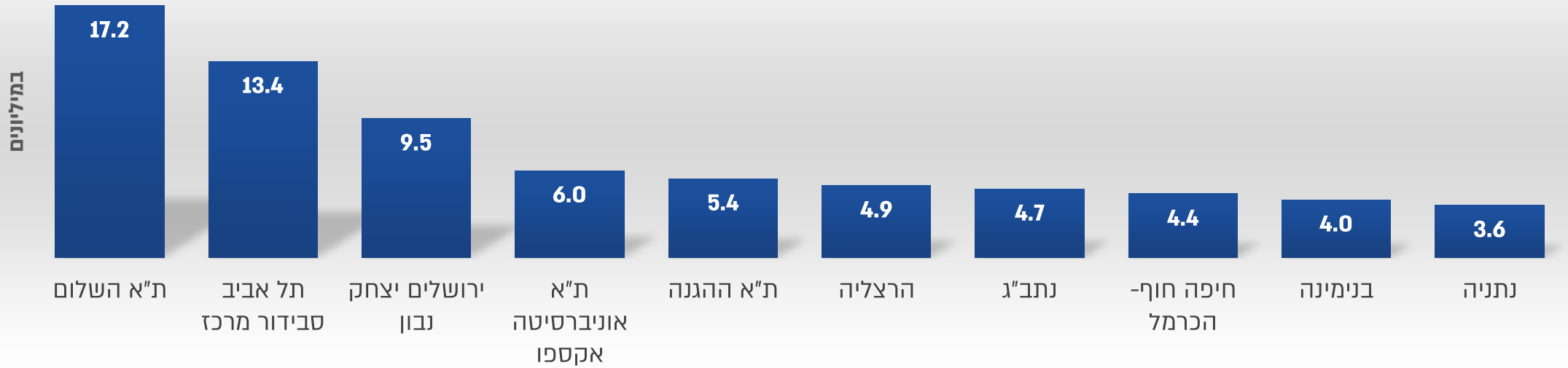
נתון ליום חול

67 תחנות נוסעים פעילות

14.7 מיליון ק"מ רכבות נוסעים מסחריות בשנה

10 התחנות המובילות בתנועת הנוסעים

עשר התחנות המובילות ריכזו מעל 50% מתנועת הנוסעים בשנת 2025



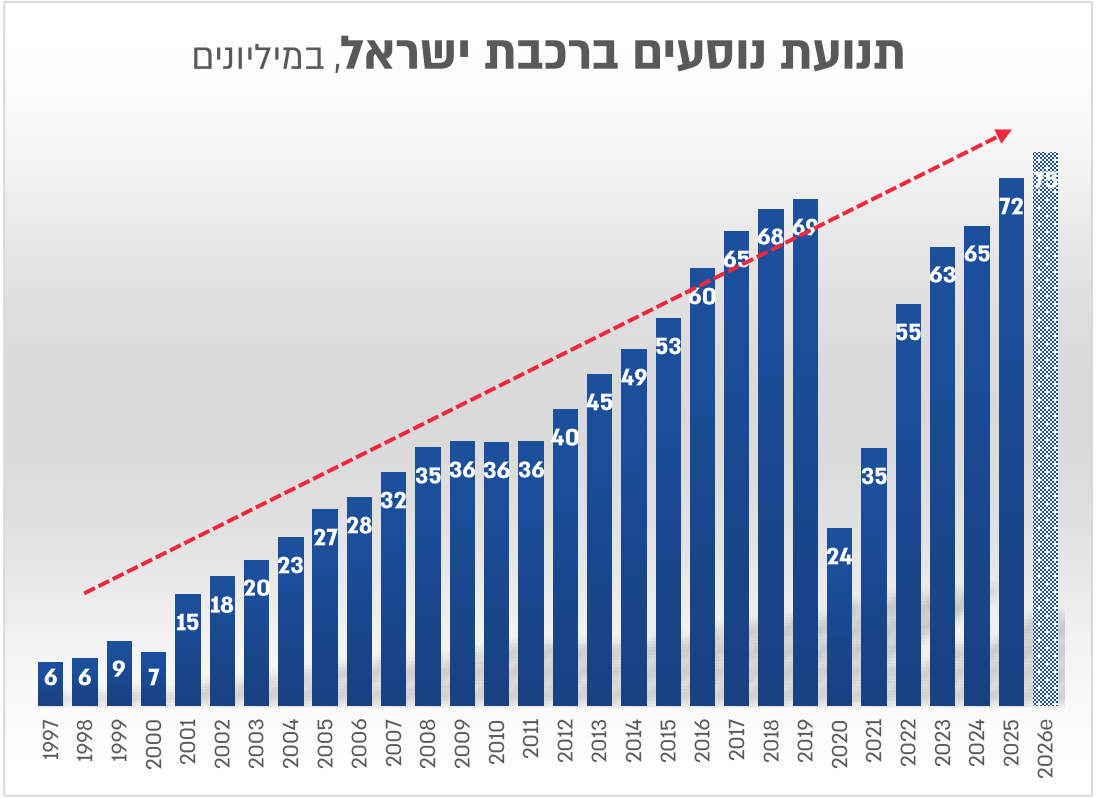
* כולל השפעה מקזזת של חודש המלחמה במרץ 2026

מקור: רכבת ישראל, דוח כספי 2025, דין וחשבון 2025, דוח כספי רבעון 2 2026

-טיוטה לדיון-

התפתחות תנועת הנוסעים ברכבת ישראל

- 8.8% - CAGR 2001-2019
- 9.5% – CAGR 2022-2025
- צניחה בתקופת הקורונה (2020-2021) והתאוששות הדרגתית מאז 2022
- על אף ההתאוששות, הרמה ב-2025 עדיין משקפת קצב גידול שנתי מתון מאוד של 0.7% (נמוך מקצב הגידול של האוכלוסייה) ביחס לשנת 2019
- 2026 – צפויה להערכתנו להסתכם בכ-75 מיליון נסיעות, כולל השפעה מקזזת של חודש המלחמה במרץ 2026
- חזרה למצב שגרה, לצד התפתחות תשתית הרכבות, צפויים להערכתנו להביא להתאוששות משמעותית בתנועת הנוסעים ברכבת ישראל בעשור הקרוב



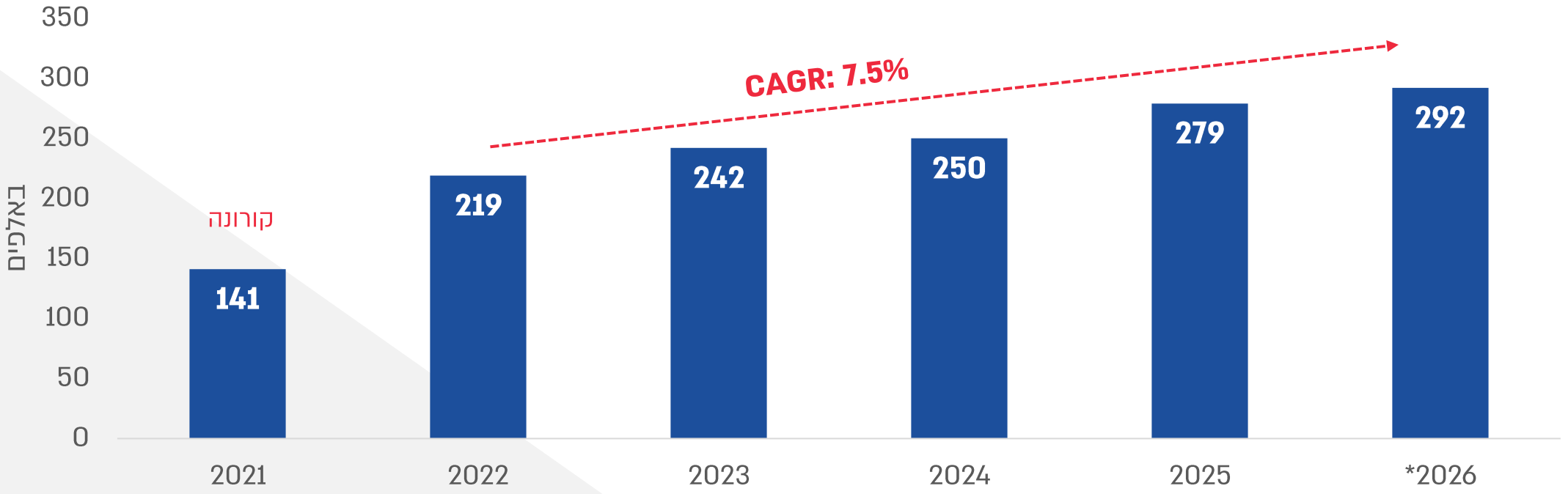
חזרה לשגרה והמשך פיתוח תשתיות הרכבת צפויים לתמוך בגידול בתנועת הנוסעים

מקור: רכבת ישראל, דוחות 2025, למ"ס, דוח רבעון 2 2026 רכבת ישראל

-טיוטה לדיון-

ממוצע נסיעות יומי

התפתחות ממוצע נסיעות יומי באלפים (יום חול)



גידול שנתי ממוצע של כ-7.5% בשנים 2022-2026*

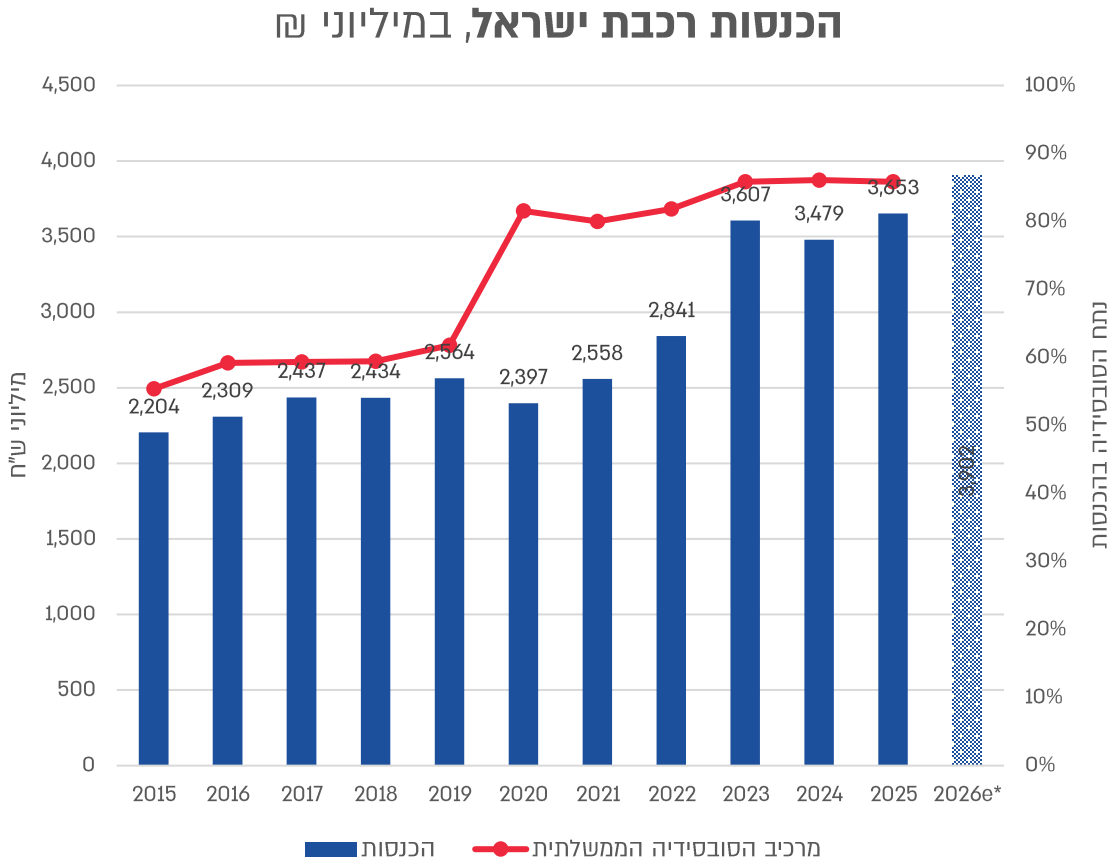
-טיוטה לדיון-

* 2026 עד יולי בנטרול חודש המלחמה

מקור: רכבת ישראל, דוחות 2025

התפתחות הכנסות רכבת ישראל

- 5.3% – CAGR 2015-2026e
- צניחה בתקופת הקורונה (2020-2021) והתאוששות הדרגתית מאז 2022
- גידול חד בהכנסות ב-2023 כתוצאה מגידול במרכיב הסובסידיה (הכנסות מדמי הפעלה). עיקר השינוי נבע בשל חתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה החדש וההכרה בהכנסה בשל כך רטרואקטיבית מינואר 2022
- הכנסות המחצית הראשונה הושפעו מהמלחמה וכתוצאה מכך נרשום גידול מתון של כ-3%
- החזרה לשגרה צפויה להביא להתאוששות בהכנסות, עם צמיחה צפויה של כ-7% בשנת 2026



מקור: רכבת ישראל, דוחות 2025

רכבת ישראל – מבנה ההכנסות והעלויות

במיליוני ₪	סך חברת רכבת ישראל	מגזר הנוסעים
הכנסות		
הכנסות מחיצוניים (**הכנסות מסחריות**)	518	248
הכנסות מדמי הפעלה שוטפים (**תקבולי מדינה**)	3,135	2,986
סך הכנסות	**3,653**	**3,234**
נתח תקבולי המדינה מסך ההכנסות	*86%*	*92%*
עלויות		
עלויות משתנות	1,769	1,467
עלויות קבועות	1,808	1,697
סך עלויות	**3,577**	**3,164**
נתח עלויות קבועות מסך העלויות	*51%*	*54%*
יתרת הכנסות על פני הוצאות	76.0	69.9
פחת חשבונאי (נטו)	115	NA
פחת כלכלי (כולל מענקי המדינה)	1,632	NA

92% מהכנסות מגזר הנוסעים מקורן בתקבולי מדינה, 54% מעלויות מגזר הנוסעים הן קבועות

מקור: רכבת ישראל, דוחות 2025

תקבולים מהמדינה

במיליוני ₪	2022	2023	2024	2025
סה"כ רכבת ישראל				
הכנסות מסבסוד פעילות שוטפת ("דמי הפעלה")	2,325	3,095	2,995	3,135
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	1,279	1,371	1,403	1,517
סך תקבולים שנתיים מהמדינה*	**3,604**	**4,467**	**4,399**	**4,652**
מגזר נוסעים				
דמי הפעלה שוטפים	2,202	2,865	2,827	2,986
אומדן הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים**	1,212	1,269	1,324	1,445
אומדן סך תקבולים שנתיים - מגזר הנוסעים*	**3,414**	**4,134**	**4,152**	**4,431**

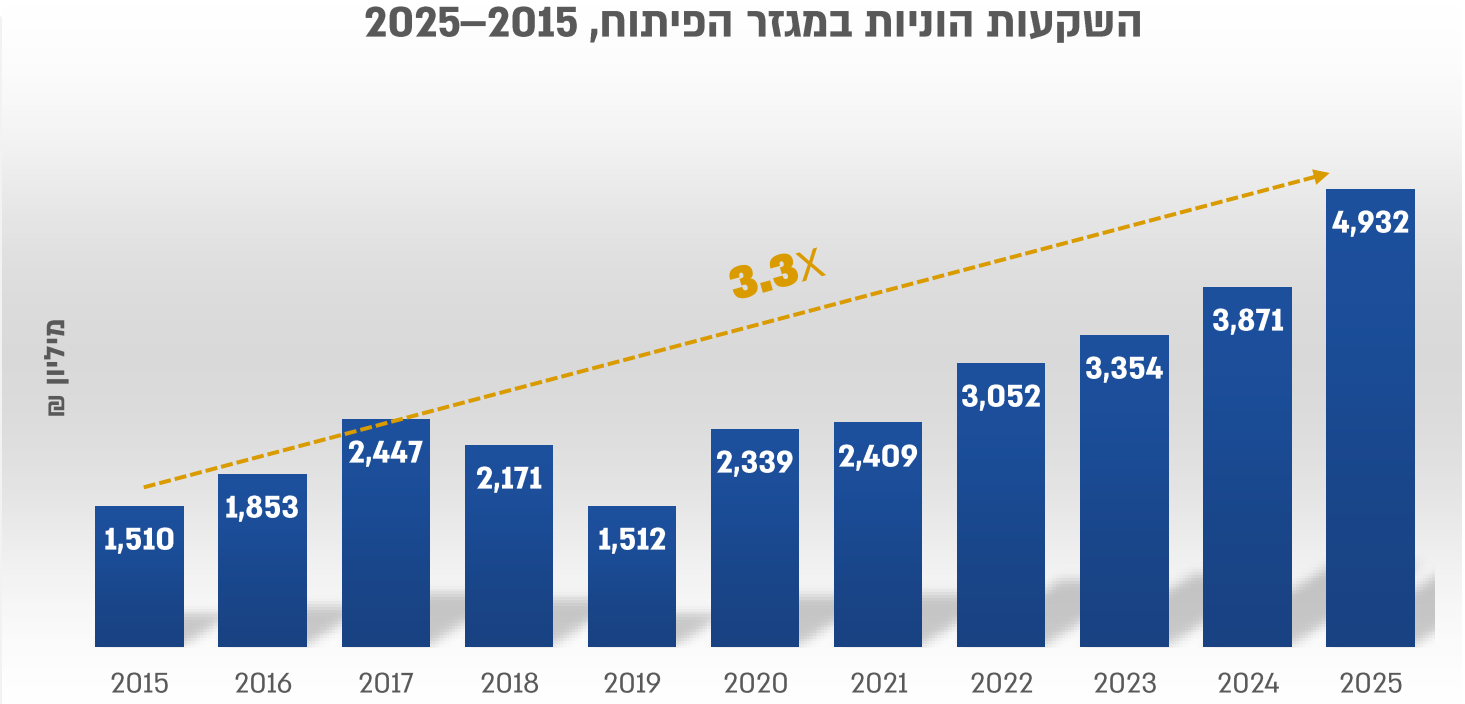
* בהתאם לרישום החשבונאי. הפחתת ההכנסה הנדחית שייכת חשבונאית להוצאות הפחת, ** לפי החלק היחסי בדמי ההפעלה השוטפים

- תקבולי המדינה נחלקים ל-2:
  - **הכנסות מסבסוד פעילות שוטפת** – שהנם דמי הפעלה שוטפים הנכללים בסעיף ההכנסות
  - **הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים** – שהנם מענקי השקעה המשויכים רעיונית להוצאות הפחת ומשקפים את ההשקעה השנתית השוטפת
- סך התקבולים מהמדינה הסתכמו בשנת 2025 בכ-4.65 מיליארד ₪
- **סך התקבולים במגזר הנוסעים נאמדים בכ-4.43 מיליארד ₪** (2025) (סבסוד פעילות שוטפת + מענקי השקעה)

העלויות הקבועות במגזר הנוסעים משמשות בסיס לחישוב בחינת תת ניצול השקעות וייקור עלות נסיעה ממוצעת

מקור: רכבת ישראל, דוחות כספיים

תוכנית הפיתוח של רכבת ישראל



- **ההשקעות ההוניות במגזר הפיתוח בשנת 2025 כ-4.9 מיליארד ₪** - פי 3.3 בהשוואה ל-2015
- **פרויקט חשמול בהיקף של כ-12.1 מיליארד ₪** - נועד להגדיל קיבולת, תדירות ודיוק השירות
- **הרחבת הרשת ל-125 תחנות עד 2040** – תוספת של 58 תחנות
- **יעד מספר נסיעות - 300 מיליון ב-2040** - פי 4 לעומת כיום

תוכנית השקעות של מעל 100 מיליארד ₪ עד 2040

מקור: רכבת ישראל, דוחות 2025

-טיוטה לדיון-

רכבת ישראל – יעדי שנת 2040

	2025	יעד 2040	הערות
מספר נוסעים, במיליונים	71.8	300	פי 4.2
מספר תחנות	67	125	תוספת של 58 תחנות
חשמול הרשת	חלקי	מלא	כ-420 ק"מ מסילות ראשיות
מהירות מרבית, קמ"ש	160	250	
היקף מטען, אלף טון	23.4	143	פי 6.1

התוכנית בעלות כוללת של כ-124 מיליארד ₪, מדגישה את תת ניצול התשתית שצפוי להתגבר עם השנים ככל שלא תופעל רכבת בסופי שבוע וחגים

מקור: רכבת ישראל, דין וחשבון לשנת 2025 והדוחות הכספיים; פיתוח החברה בשיתוף משרד התחבורה, תוכנית אסטרטגית עקרונית עבור רשת המסילות

רכבת ישראל – היקף הרכוש הקבוע (עלות מופחתת)

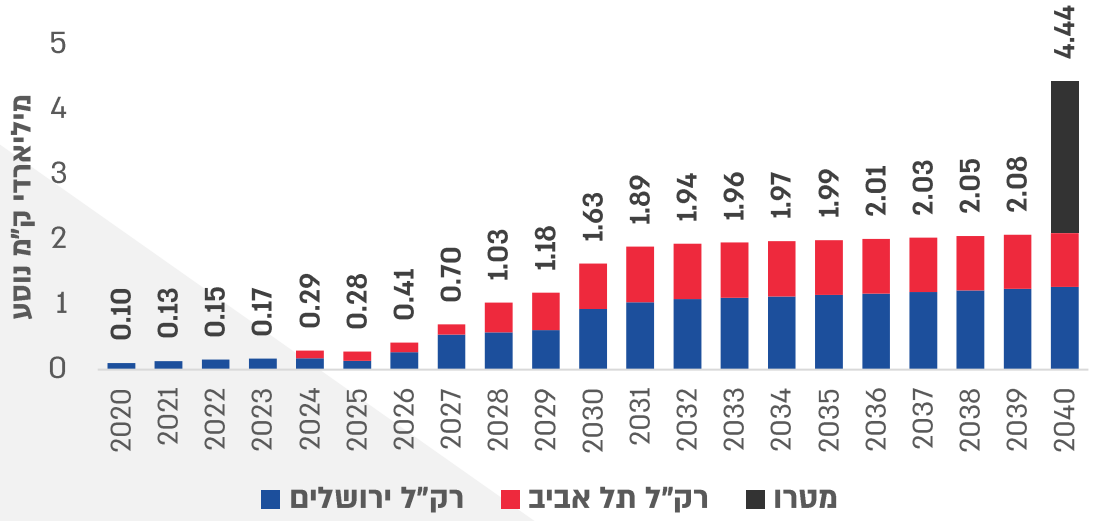
נכון ל- 30.6.2026	במיליוני ₪
רכוש קבוע	27,197
רכוש קבוע בהקמה	18,714
נכסים בלתי מוחשיים	456
סך רכוש קבוע מופחת	**46,367**

היקף הרכוש הקבוע של רכבת ישראל מסתכם לסוף יוני 2026 בכ-46 מיליארד ש"ח

מקור: דוח כספי רכבת ישראל יוני 2026

תחזית נסועה ברכבות בישראל

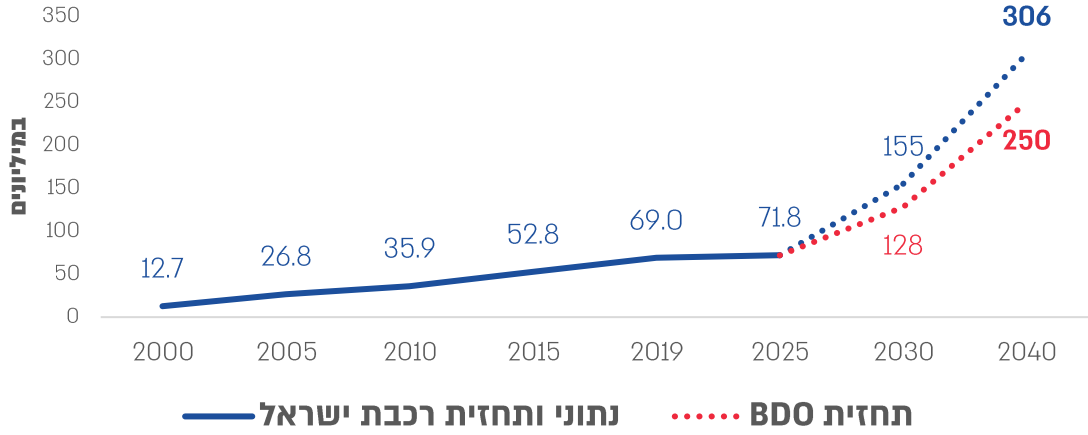
נסועת רק"ל ומטרו, במיליארד ק"מ נוסע



שנות מועד התחלה לפי התחזית:

2027 - רק"ל ירושלים קו ירוק, **2028** - רק"ל ת"א קו ירוק, קו סגול, **2030** – רק"ל ירושלים קו כחול, **2031** – רק"ל ירושלים קו סגול, **2040** – קווי המטרו

נוסעים ברכבת ישראל - יעדי רכבת ישראל ותחזית BDO

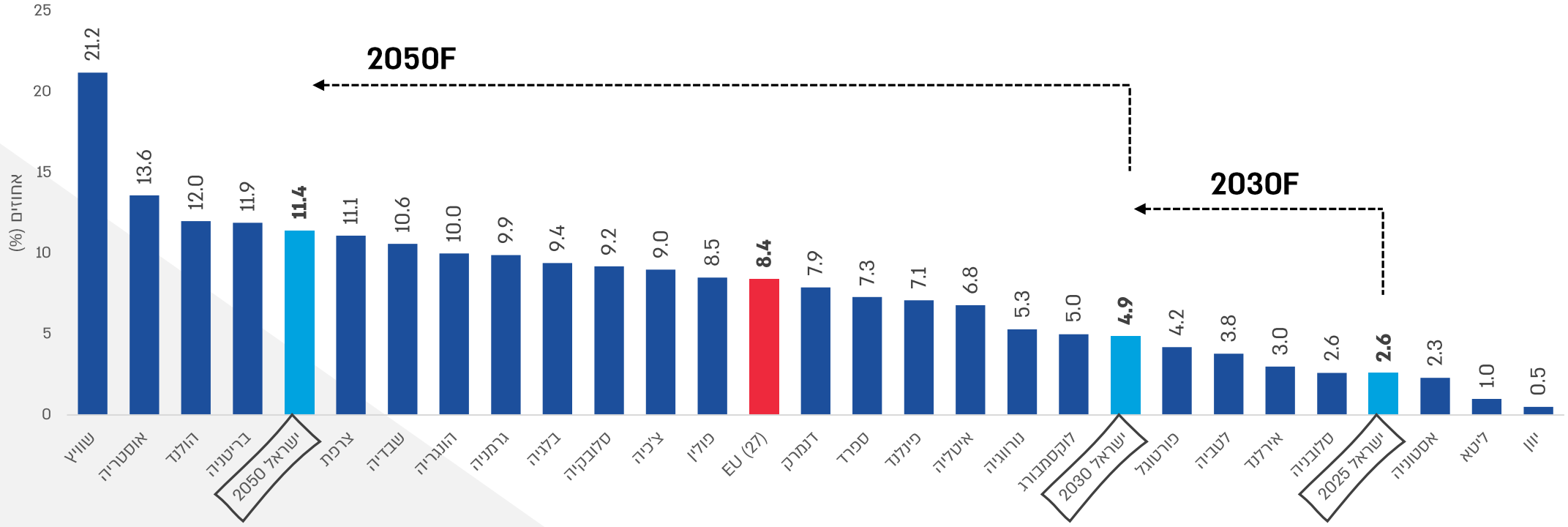


תחזית BDO צופה עיכוב של 3 שנים בהגעה ליעדי רכבת ישראל, ובהתאם צופה 128 ו-250 מיליון נוסעים, בהתאמה, המשקפים CAGR של כ-12% עד 2030 וכ-7% בין 2030-2040 (לעומת כ-17% וכ-7%, בהתאמה, על פי יעדי רכבת ישראל)

צפי לגידול חד בנסועת רכבת, עם השלמת תשתיות נוספות, כולל המטרו

נתח הרכבת בנסועת אדם – ישראל בהשוואה למדינות אירופה

נתח רכבת בנסועה - שנת 2024/2025



נסועת רכבת בישראל נמוכה כיום בהשוואה בינלאומית. השלמת המטרו תאפשר ניצול אופטימלי

עם השלמת המטרו, תותאם התשתית הרכבתית למבנה הדמוגרפי של ישראל ולריכוזיות הגבוהה באזור המרכז,
מה שיאפשר ניצול אופטימלי של המערכת, לרבות גידול בנסיעות ברכבת ישראל

-טיוטה לדיון-

מקור: Eurostat (נתוני 2023), מודל BDO