כתיבה: לירן קוסמן, כלכלן | אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי תאריך: י"ב בכסלו תשפ"ו, 2 בדצמבר 2025

ניתוח השינוי במחיר הנסיעה בתחבורה הציבורית - עדכון

מסמך זה נכתב לקראת דיון בוועדת הכלכלה ב-3 בדצמבר 2025 בנושא "מניעת העלאה נוספת של מחירי התחבורה הציבורית". המסמך כולל נתונים על התחבורה הציבורית בישראל לרבות השינוי במדד המחירים באוטובוסים ובמחירי התשומות, בעיקר שכר, חשיבות תחבורה ציבורית יעילה למשק ומחירי נסיעה בערים בעולם.

1. מחיר נסיעה בתחבורה הציבורית

מחירי הנסיעה בתחבורה הציבורית (להלן: תח"צ) מפוקחים ונקבעים בצו פיקוח על מחירים. לפי הצו, המחירים יעודכנו אחת לשנה ב-25 ביוני לפי שיעור השינוי במדדי מחירי תשומות באוטובוסים, שכוללים שכר, דלק, ביטוח, הוצאות אחרות, ומאז שנת 2023 גם תוספת קבועה בשיעור 4%, מעבר להצמדה למחירי התשומות.[1] ביוני 2025 פורסמה הוראת שעה שדחתה את עדכון המחירים ל-25 בינואר 2026.[2] בלוח 1 מוצגים שיעורי השינוי במדדי מחירי תשומה באוטובוסים שמשפיעים על התעריפים, בתקופה ממוצע פברואר-אפריל 2025 לבין ממוצע פברואר-אפריל 2024 לעדכון המחירים הקרוב.

לוח 1: שיעור השינוי במדדי מחירי תשומה באוטובוסים בעדכון הקרוב[3]

רכיב	משקל	שיעור שינוי	שיעור שינוי משוקלל
שכר	57.5%	5.5%	3.14%
דלק	22.9%	-1.5%	-0.35%
ביטוח	4.7%	5.5%	0.24%
הוצאות אחרות	14.9%	3.5%	0.51%
סך הכול	**100%**		**3.54%**

אפשר לראות כי ב-25 בינואר 2026 המחיר אמור לעלות בכ-7.5% (הצמדה לתשומות 3.5% ותוספת קבועה של 4%). רכיב השכר הוא בעל ההשפעה הגבוהה ביותר על העלאת התעריפים הקרובה, הוא תרם 3.14% מתוך עלייה כוללת של 3.54%, קרי תרומה של כ-88%. ביטוח והוצאות אחרות תרמו 0.75% לעליית המחיר ומחיר הדלק אף ירד והפחית 0.35%.

בתרשים 1 להלן מוצג שיעור השינוי המצטבר במדד מחירי נסיעה בתח"צ בהשוואה למדד המחירים לצרכן בתקופה 2015 עד אוקטובר 2025.

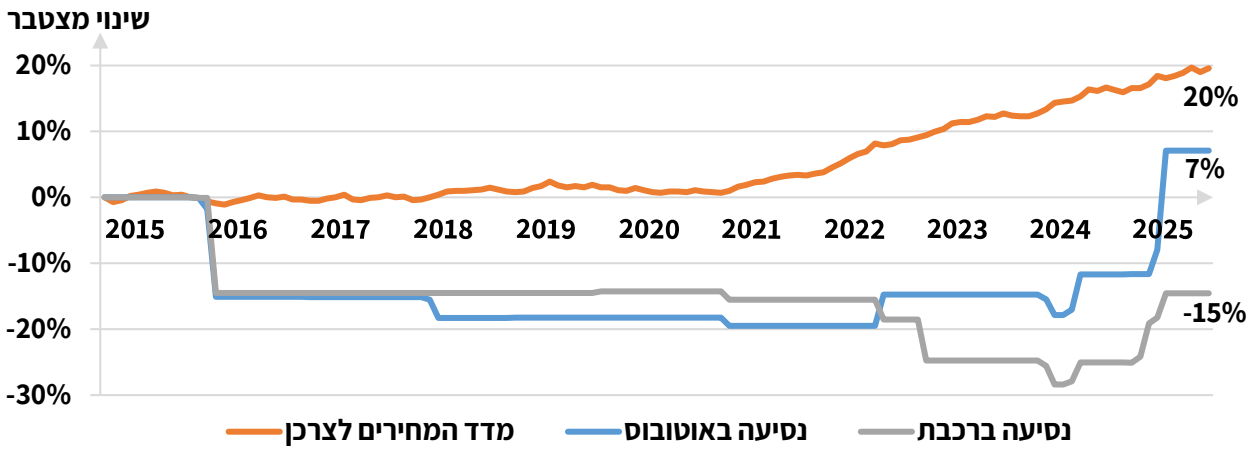
---

[1] צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), התשפ"ב-2022. בשנת 2023 לא העלו את המחיר והוחלט להוסיף 4% שיוצמדו למנגנון עדכון המחירים ביולי 2025, בשנת 2024 המחיר עודכן.

[2] צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית) (הוראת שעה) (מס' 2), התשפ"ה 2025.

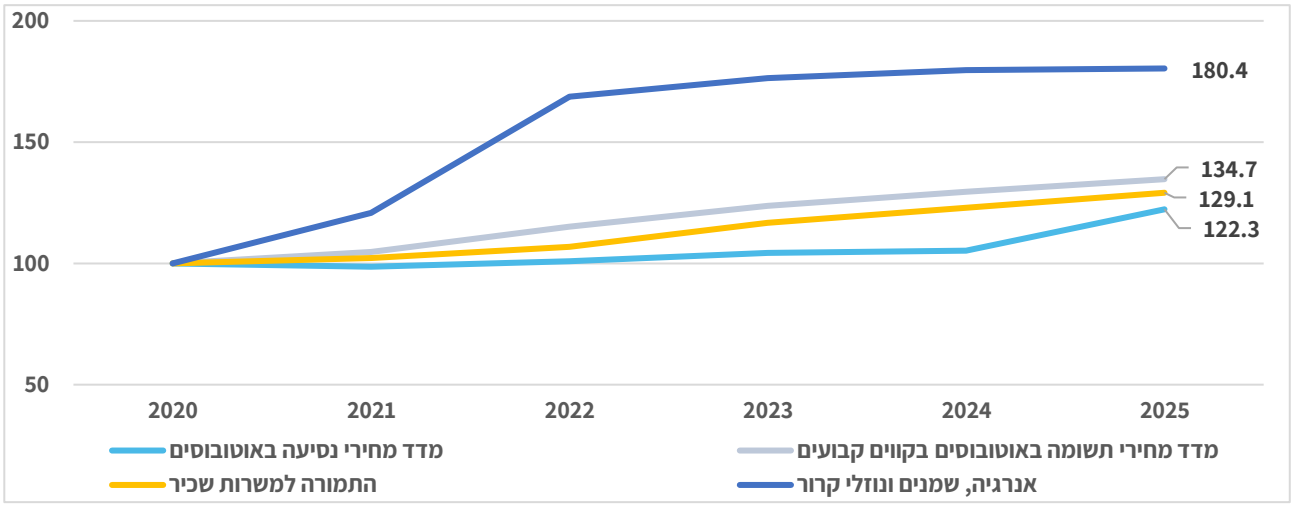
[3] הלמ"ס, מחולל מחירים ומדדי מחירים, אוחזר: 2 בדצמבר 2025.

תרשים 1: שיעור השינוי במחירי נסיעה בתחבורה ציבורית (2015 עד אוקטובר 2025)[4]



אפשר לראות שמדדי מחירי נסיעה בתח"צ באוטובוס וברכבת ירדו בחדות בשנת 2016 והמשיכו לרדת גם בשנים הבאות, בשנת 2025 חלה עלייה חדה במדד מחיר נסיעה באוטובוס. נכון לאוקטובר 2025, לאחר עליית המחירים, מחיר נסיעה באוטובוס **גבוה בכ-7%**, מחיר נסיעה ברכבת **נמוך בכ-15%** ומדד המחירים לצרכן גבוה בכ-**17%** לעומת 2015. כלומר, בשנים 2015–2025 מחיר הנסיעה באוטובוס עלה פחות ממדד המחירים לצרכן ומחיר הנסיעה ברכבת אף ירד. בתרשים 2 מוצגים מדד מחירי נסיעה באוטובוסים בקווים קבועים בהשוואה לחלק ממדדי מחירי התשומות באוטובוסים בקווים קבועים בשנים 2020 עד 2025.

תרשים 2: מדד מחירי נסיעה באוטובוסים בקווים קבועים ומדד תשומות בשנים 2020 עד 2025[5]



מהתרשים עולה כי בשנים 2020 עד 2025 מדד מחירי נסיעה באוטובוסים עלה בכ-**22.3%**, מדד מחירי תשומה באוטובוסים בקווים קבועים עלה בכ-**34.7%**, מדד התמורה למשרות שכיר עלה בכ-**29.1%** ומדד אנרגיה, שמנים ונוזלי קירור עלה בכ-**80.4%**. הקפיצה החדה במדד מחירי נסיעה באוטובוסים היתה בין השנים 2024 ל-2025, בעיקר על רקע יישום הרפורמה "צדק חברתי" (ראו פירוט בסעיף 3 להלן).[6]

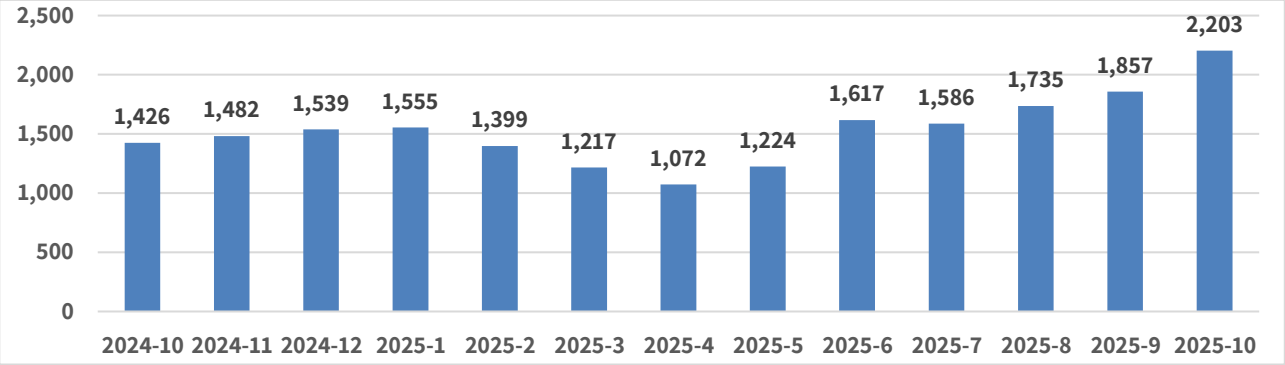
[4] הלמ"ס, מחולל מחירים ומדדי מחירים, אוחזר: 1 בדצמבר 2025.

[5] הלמ"ס, מחולל מחירים ומדדי מחירים, מדד מחירי תשומה באוטובוסים בקווים קבועים, אוחזר: 1 בדצמבר 2025.

[6] משרד התחבורה, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מחירי נסיעה בתחבורה ציבורית - "צדק תחבורתי" פעימה שניה, 9 באפריל 2025.

בתרשים 3 להלן מספר משרות פנויות של נהגי אוטובוסים בחודשים אוקטובר 2024 עד אוקטובר 2025.

תרשים 3: מספר משרות פנויות של נהגי אוטובוסים וחשמליות (אוקטובר 2024 עד אוקטובר 2025)[7]



אפשר לראות כי מספר המשרות הפנויות של נהגי אוטובוסים וחשמליות באוקטובר 2025 היה כ-2,200, גידול של כ-**54%** לעומת אוקטובר 2024, ולעומת גידול של 9% בסך המשק. המחסור בנהגי אוטובוסים מוביל לעלייה בשכר (כמוצג בתרשים 2 לעיל, מדד שכר עלה בכ-**10.7%** בשנים 2023 עד 2025), לעיכובים בזמני הגעה לתחנות האוטובוסים וללחצים של חברות האוטובוסים להעסקת עובדים זרים.[8] יש לסייג שמדובר במספר המשרות הפנויות של נהגי אוטובוסים וחשמליות גם בחברות הסעה ולא רק בקווים קבועים. כמו כן, המחסור בעובדים נמדד לא רק על ידי מספר המשרות הפנויות אלא בעיקר על ידי שיעור המשרות הפנויות מסך המשרות בענף. לפי משרד התחבורה, נכון לינואר 2024 היו כ-20,224 נהגי אוטובוסים בתח"צ.[9] לפי עמדות של פורום חברות התחבורה הציבורית התחרותית, והסתדרות העובדים הלאומית, אשר הוצגו בדיון בוועדה המיוחדת לעובדים זרים ב-18 בנובמבר 2025, חסרים כ-4,000–5,000 נהגי אוטובוסים בתח"צ.[10] את הפער בין מספר משרות הנהגים הפנויות לבין ההערכות על מחסור בנהגים ניתן להסביר בין היתר בשל השאיפה להחליף חלק מהנהגים הקיימים בשל תפקודם הנמוך, ולפיכך החוסר גבוה יותר ממספר הנהגים החסר בפועל.[11]

2. פדיון וסבסוד אוטובוסים בתחבורה הציבורית

בתרשים 4 מוצג פדיון אוטובוסים בתחבורה הציבורית בחלוקה לפי הכנסות מנוסעים וסבסוד.

[7] הלמ"ס, מאגר נתונים מרכזי, משרות פנויות, כניסה: 2 בדצמבר 2025.

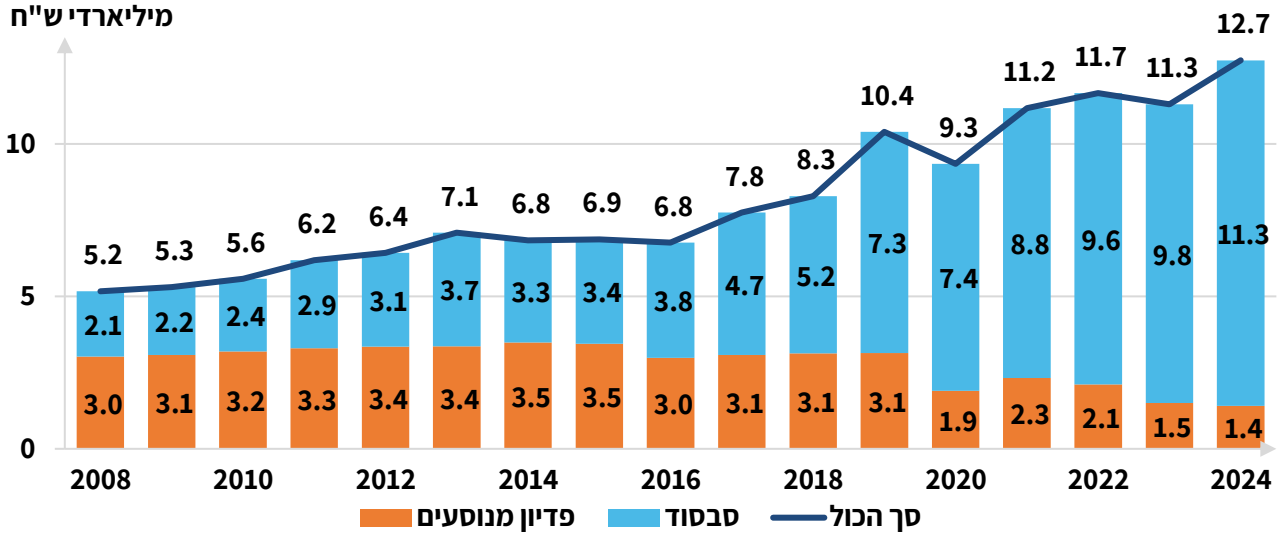
[8] הכנסת ה-25, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי תחבורה ציבורית. חדשות הוועדה, חברות התחבורה משלמות כל שנה קנסות בסך כ-200 מיליון ש"ח עקב מחסור ב-5,000 נהגים, 18 בנובמבר 2025.

[9] משרד התחבורה, ריכוזי נתוני נהגים, על בסיס נתוני החברות הציבוריות, פברואר 2024.

[10] הכנסת, הוועדה המיוחדת לעובדים זרים, בחינת הקצאת מכסה לעובדים זרים כנהגי תחבורה ציבורית, חומרי רקע, פנייה לוועדה מטעם פורום חברות התחבורה הציבורית התחרותיות, 18 בנובמבר 2025.

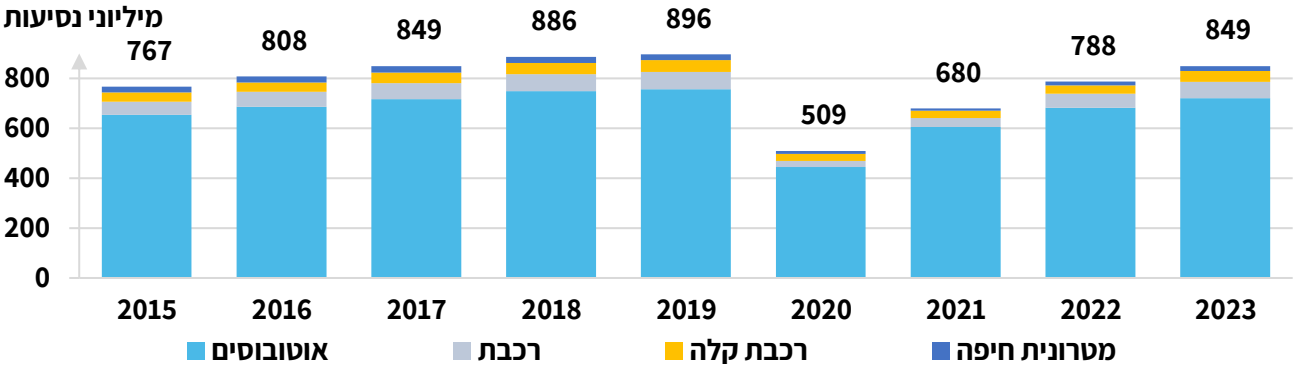
[11] רננה גוטרייך, המחסור בנהגי אוטובוס - סוגיות מרכזיות, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 7 בינואר 2026; ישראל גנון, יו"ר ארגון נהגי התחבורה הציבורית מבית ההסתדרות הלאומית, שיחת טלפון, 31 בדצמבר 2025.

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



אפשר לראות שיש מגמת עלייה בפדיון האוטובוסים בתח"צ, הנובעת מעלייה בהיקף הסבסוד בעוד שההכנסות מנוסעים ירדו בשנים האחרונות. בשנת 2008 שיעור הסבסוד היה כ-**42%** ובשנת 2024 עלה לכ-**89%**. יש לסייג שמוערך כי הפדיון מנוסעים נמוך במאות מיליוני ש"ח בגלל אי-תיקוף,[13] ובגלל שבנתונים לא כלול פדיון מנוסעים שתיקפו ביישומונים, והדבר מגדיל את שיעור הסבסוד. אולם למרות הגידול הניכר בסבסוד, מספר הנוסעים בתח"צ גדל בשיעור נמוך מהסבסוד.[14] בתרשים 5 מוצג מספר הנסיעות בתח"צ בשנים האחרונות.

תרשים 5: מספר הנסיעות בתח"צ (מיליוני נסיעות)[15]



מהנתונים בתרשים עולה כי בשנים 2015–2019 מספר הנוסעים בתח"צ עלה בכ-**17%** בהשוואה לעלייה של כ-**115%** בסבסוד. לאחר התפרצות נגיף הקורונה בשנת 2020 מספר הנוסעים ירד בחדות, ובשנת 2023 טרם שב

[12] הלמ"ס, מאגר הנתונים המרכזי, שירותי אוטובוסים בקווים קבועים, אוחזר: 2 בדצמבר 2025; רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה - מס' 2, לוח 12: פדיון ומדדי מחירים בשירותי אוטובוסים בקווים קבועים, לפי סוג שירות, 23 ביוני 2025. ללא פדיון מנסיעות שתוקפו ביישומונים.

[13] אהרן בלנק, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, אופן הערכת אובדן הכנסות המדינה כתוצאה מאי-תיקוף בתחבורה ציבורית, 18 בנובמבר 2024.

[14] משרד האוצר, אגף התקציבים, מצגת היבטים משאביים וכלכליים בתפעול תחבורה ציבורית, הוצגה בכנס יום תחבורה ציבורית, 21 בדצמבר 2023.

[15] משרד התחבורה, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, מצגת ריכוז נתונים מרכזיים בתחבורה הציבורית, מאי 2024.

לרמתו מלפני הקורונה. יש לציין שמחקרים מראים, שההשפעה של הפחתת מחיר הנסיעה בתח"צ על הגדלת מספר הנוסעים, היא גדולה יותר בטווח הארוך מאשר בטווח הקצר.[16] לפי המלצות שפרסם בנק ישראל בשנת 2020, הדרך לעודד מעבר מנסיעה לעבודה ברכב פרטי לנסיעה לעבודה בתחבורה הציבורית, היא **שיפור השירות של התח"צ וייקור הנסיעה במכונית פרטית**. שיפור השירות בתח"צ כולל את קיצור זמן הנסיעה הכולל, הגדלת אמינותו ושיפור נוחות הנסיעה.[17]

3. רפורמת "צדק תחבורתי"

במרץ 2024 נכנסה לתוקף רפורמת "צדק תחבורתי", שהרחיבה את היקף האוכלוסייה הזכאית להנחה בתח"צ. בשל מגבלות תקציב, הרפורמה נכנסה לתוקף בשתי פעימות, הראשונה במרץ 2024 והשנייה באפריל 2025. במסגרת הרפורמה התווספו אוכלוסיות נוספות שזכאיות להנחה בתח"צ:[18]

- **פרופיל גאוגרפי**: תושבים המתגוררים באזורים סטטיסטיים בדירוג חברתי-כלכלי 1-5 או בפריפריה (ללא אזורים, פרט למי שגר בפריפריה באזורים סטטיסטיים המדורגים באשכול כלכלי-חברתי 9-10: הנחה של **50%** ברכישת חופשי חודשי בלבד.
- **חיילים משוחררים** משירות צבאי או משירות לאומי ואזרחי: נסיעה **חינם** למשך שנה מיום השחרור.
- **צעירים** בני 18 עד 26 (כולל): הנחה של **33%** ברכישת חופשי חודשי בלבד.
- **קשישים**: הגיל המזערי ירד מ-75 ל-67. אוכלוסייה זו זכאית לנסיעה **חינם** בתחבורה הציבורית בכל הארץ ובכל אמצעי התחבורה הציבורית.
- **לנכים ולזכאי ביטוח לאומי**, שמקבלים הנחה של **50%** על נסיעות בודדות וטעינת ערך צבור, התווספה הנחה בשיעור זהה גם על רכישת חופשי חודשי.

יתר האוכלוסיות שהיו זכאיות להנחות לפני הרפורמה ממשיכות לקבל את אותן הנחות. במקביל למבנה ההנחות החדש עלו מחירי הנסיעה בתח"צ בשיעורים של **עד 33%**, כמפורט בלוח 2 להלן. חלק מעלייה זו נבעה מהעלאת המע"מ בינואר 2025 מ-17% ל-18%.

[16] Lisa Li et al, Empirical Analysis of Long-Run Elasticities and Asymmetric Effects of Transit Demand Determinants, *Transportation Research Record* 2674.8, 2020, pp. 274-284.

[17] בנק ישראל, הודעה לעיתונות, ניתוח חטיבת המחקר של בנק ישראל: שיפור השירות של התחבורה הציבורית וייקור הנסיעה ברכב פרטי ככלים להתמודדות עם הגודש בכבישים, 21 ביולי 2020.

[18] משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הרשות הלאומית לתחבורה ציבורית, אתר צדק תחבורתי, כניסה: 5 במאי 2025; צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירי נסיעה בקווי שירות באוטובוסים ומחירי נסיעה ברכבת מקומית), תשפ"ב-2022, נוסח ליום: 15 במאי 2025 .

לוח 2: השינויים במחירי נסיעה בתחבורה ציבורית לפני ואחרי רפורמת "צדק תחבורתי"[19]

מרחק נסיעה בק"מ	מחיר נסיעה בודדת (ש"ח)						מחיר מנוי חודשי (ש"ח)		
	נסיעה באוטובוס, רכבת מקומית			נסיעה ברכבת			נסיעה באוטובוס, רכבת מקומית		
	קודם	חדש	שינוי	קודם	חדש	שינוי	קודם	חדש	שינוי
0-15	6.0	8.0	33%	9.5	11.5	21%	236	315	33%
15-40	12.5	14.5	16%	19.0	21.0	11%	236	315	33%
40-75	17.0	19.0	12%	25.0	27.0	8%	236	315	33%
75-120	17.0	19.0	12%	28.5	30.5	7%	236	315	33%
120-225	28.5	30.5	7%	50.5	52.5	4%	236	315	33%
225 ומעלה	72.0	74.0	3%	-	-		639	684	7%

אפשר לראות כי בנסיעה בודדת עליית המחירים גבוהה יותר ככל שמרחק הנסיעה קצר יותר. מחיר נסיעה בודדת עלה באוטובוסים ב-**3%** עד **33%**, וברכבת ב-**4%** עד **21%**, בתלות במרחק הנסיעה בק"מ. מחיר מנוי "חופשי חודשי" עלה ב-**33%** עד 225 ק"מ, וב-**7%** מעל 225 ק"מ. עליית המחירים מקזזת חלק מההנחות החדשות שניתנו. כך למשל, למי שבעבר לא היה זכאי להנחה וכעת מקבל הנחה של 50% לפי פרופיל גאוגרפי, ההנחה האפקטיבית על מנוי חודשי תהיה 33%.

4. נתונים על תחבורה ציבורית בישראל

בלוח 3 מוצגים נתונים רב שנתיים על אוטובוסים בקווים קבועים, כלומר אוטובוסים של תחבורה ציבורית.

לוח 3: נתונים על אוטובוסים בתחבורה הציבורית[20]

שנה	מספר אוטובוסים	מספר מקומות ישיבה (אלפים)	נסועה (מיליוני ק"מ)	נסועה ממוצעת לאוטובוס (אלפי ק"מ בשנה)
2019	10,467	433	703	67.1
2020	10,539	441	642	60.9
2021	10,731	448	726	67.6
2022	10,833	448	679	62.7
2023	12,358	513	768	62.2
2024	13,257	547	820	61.9
שינוי 2019-2024	**27%**	**26%**	**17%**	**-8%**

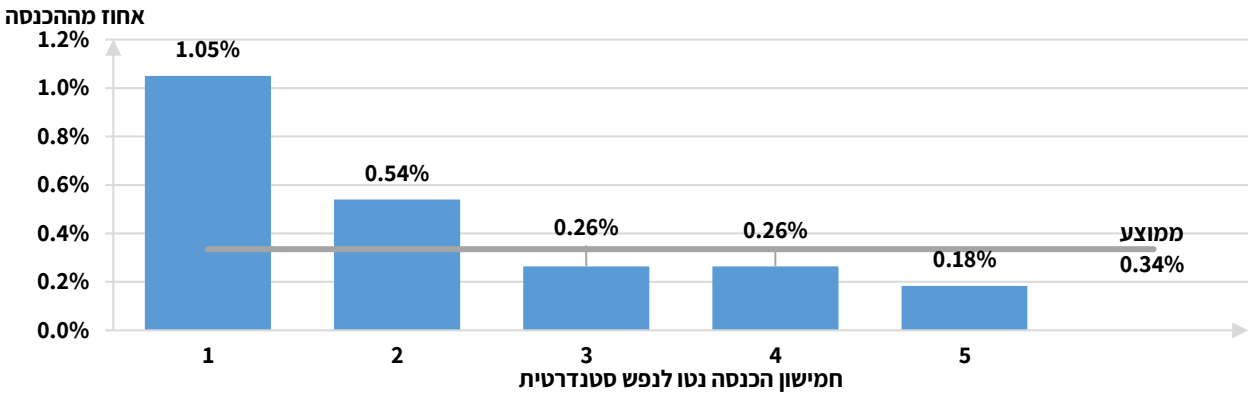
אפשר לראות כי בשנים 2019 עד 2024 מספר האוטובוסים בתחבורה הציבורית עלה בכ-**27%**, מספר מקומות הישיבה עלה בכ-**26%**, הנסועה עלתה בכ-**17%**, והנסועה הממוצעת לאוטובוס **ירדה** בכ-**8%**. נתונים אלה מעידים על עלייה בהיצע התחבורה הציבורית באוטובוסים (מספר אוטובוסים, מספר מקומות ישיבה ונסיעה) וירידה בנסועה ממוצעת לאוטובוס.

בתרשים 6 מוצג אחוז ההוצאה של משקי בית על תח"צ מתוך הכנסתם לפי חמישוני הכנסה נטו לנפש סטנדרטית.

[19] ועדת הפיקוח על המחירים, סיכום דיון, תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית ברב קו ובאפליקציות התשלום – רפורמת "צדק תחבורתי" שלב ב', 25 במרץ 2025. בנוסף בחודש יולי 2025 אמור לחו עדכון אוטומטי של המחיר לפי סל תשומות תחבורה (שכר 58%, דלק 19%, שכר מינימום 2.2%, ביטוח 4.2%, אחר 16.6%). משרדי האוצר והתחבורה, ועדת המחירים, 23 באפריל 2020.

[20] הלמ"ס, מאגר הנתונים המרכזי, שירותי אוטובוסים בקווים קבועים, אוחזר: 2 בדצמבר 2025. שנתון סטטיסטי 2025, לוח 19.3 - שירותי אוטובוסים בקווים קבועים, 27 באוגוסט 2025.

תרשים 6: אחוז ההוצאה של משקי בית על תחבורה ציבורית לפי חמישוני הכנסה (2022)[21]



אפשר לראות כי בשנת 2022 משק בית ממוצע הוציא כ-**0.34%** מהכנסותיו על נסיעה בתח"צ. משקי בית בחמישון התחתון הוציאו באופן ניכר אחוז גדול יותר מהכנסתם על נסיעה בתח"צ בהשוואה לחמישוני ההכנסה האחרים.

לפי דוח של ה-OECD משנת 2019, לעומס בכבישים בישראל יש **השפעה משמעותית על המשק**, כ-2% מהתוצר: כמעט **כפול** מהממוקבל במדינות מפותחות וכמעט **פי שלושה** בהשוואה לאירופה.[22] לפי הסקירה הדו-שנתית של ה-OECD על ישראל בשנת 2025, צפיפות הכבישים בישראל היא אחת הנמוכות ב-OECD, הן מבחינת גודל האוכלוסייה והן מבחינת שטח קרקע. רוב הנסיעות מתבצעות בכבישים ולא במסילות או בדרכים ימיות, כ-72% מהאוכלוסייה הבוגרת מחזיקה ברכב פרטי, והשיעור הגבוה של בעלות על רכב פרטי הפעילה לחץ על תשתיות הכבישים הקיימות ועל הסביבה, והובילה לעומסי תנועה נרחבים. בשנת 2021, תל אביב דורגה במקום ה-**16** מתוך 404 ערים ברחבי העולם מבחינת עומסי תנועה, הנמדד בזמן הנוסף שאבד בהשוואה לתנאים של זרימה חופשית. תשתיות תח"צ בישראל נמוכות במיוחד וכרוכות בעלויות כלכליות משמעותיות. גישה מוגבלת לתח"צ, בעיקר ברכבת, וזמני נסיעה ארוכים מפחיתים את התמריצים לעובדים, במיוחד אלו מאזורים בעלי הכנסה נמוכה, לנסוע למרכזים מטרופוליניים. הצפיפות בכבישים גם מפחיתה את התמריצים לבניית דיור באזורים מרוחקים יותר ממרכזים מטרופוליניים.[23]

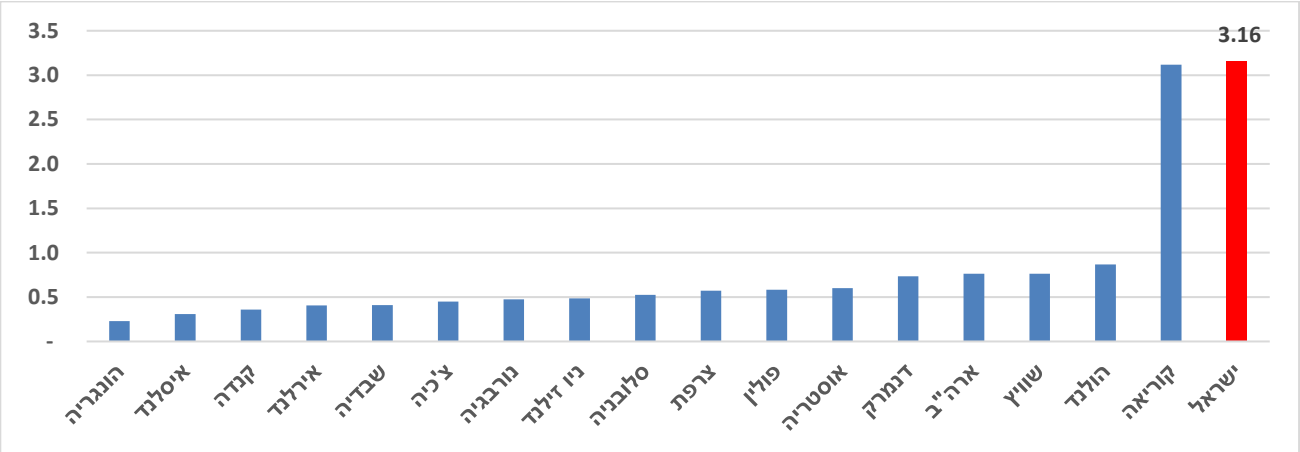
לפי ניתוח ה-OECD, השקעה מוגברת בתח"צ, במיוחד בערים, היא קריטית. העלאת ההשקעה הציבורית בתשתיות ב-1% מהתוצר יכולה באופן פוטנציאלי להגדיל את התוצר ב-1.5% לאחר ארבע שנים, עם יתרונות גדולים אף יותר בהתאם ליעילות ההשקעה. בתרשים 7 מיליון קילומטרים נסועה של כלי רכב לקילומטרים של כביש בשנת 2022.

[21] הלמ"ס, סקר הוצאות משקי בית 2022, לוח 1.1 - הכנסה והוצאה חודשית לתצרוכת (מוצרים מפורטים) של משקי בית, לפי חמישון הכנסה נטו לנפש סטנדרטית, 20 בפברואר 2025.

[22] OECD, Assessing incentives to reduce traffic congestion in Israel, December 2019.

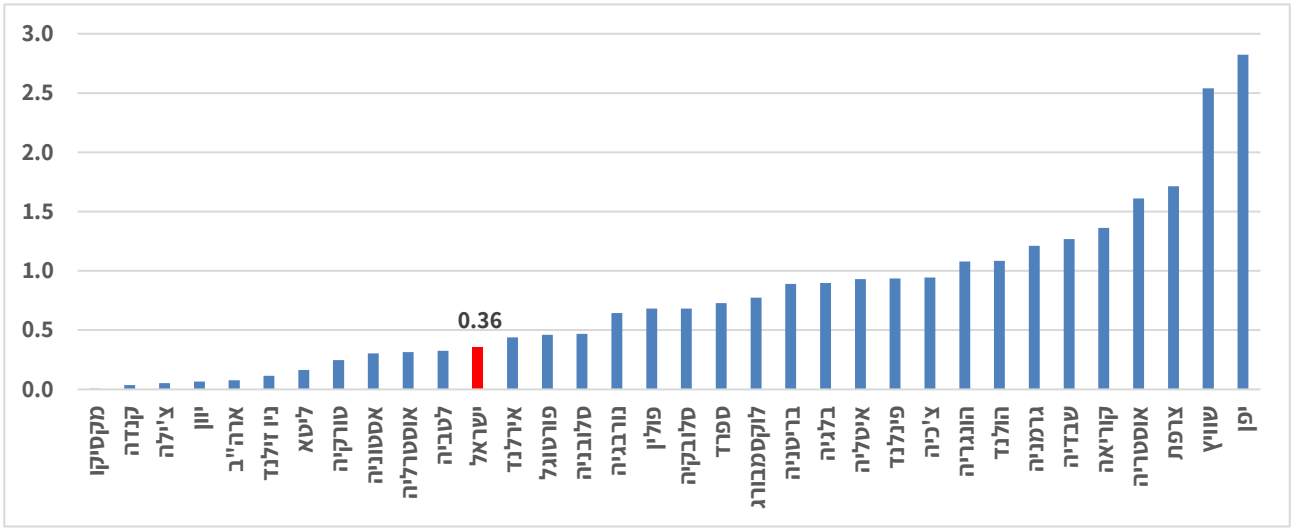
[23] OECD Economic Surveys: Israel 2025, Page 131, April 2025.

תרשים 7: מיליון קילומטרים נסועה של כלי רכב לקילומטרים של כביש (2022)[24]



אפשר לראות כי יחס נסועה של כלי רכב לכבישים בישראל הוא הגבוה ביותר במדינות הנסקרות. בתרשים 8 להלן קילומטרים של נסועה ברכבת לכל 1,000 תושבים בשנת 2023.

תרשים 8: קילומטרים של נסועה ברכבת לכל 1,000 תושבים (2023)[25]



אפשר לראות כי בישראל הנסועה ברכבות ביחס לאוכלוסייה נמוכה בהשוואה למדינות ה-OECD.

לפי מחקר של בנק ישראל משנת 2018, בשנים 2005 עד 2016 עלה משך הנסיעה לעבודה בכ-**27%** למקום עבודה מחוץ ליישוב המגורים ובכ-**13%** למקום עבודה בתוך יישוב המגורים.[26] בשנת 2012 פרסמו משרד התחבורה ומשרד האוצר אומדן, שלפיו עד לשנת 2030 צפוי כל נוסע ברכב לאבד בכבישים יותר מ-60 דקות נוספות בממוצע ביום בגין הגודש, וסך שעות המבוזבזות בשל הגודש בדרכים צפוי להגיע ל-850 מיליון שעות בשנה.[27] לפי אומדן של אגף

[24] שם, עמוד 129.

[25] שם.

[26] בנק ישראל, דין וחשבון 2017, מרץ 2018.

[27] משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד האוצר, פיתוח התחבורה הציבורית: תכנית אסטרטגית, דצמבר 2012.

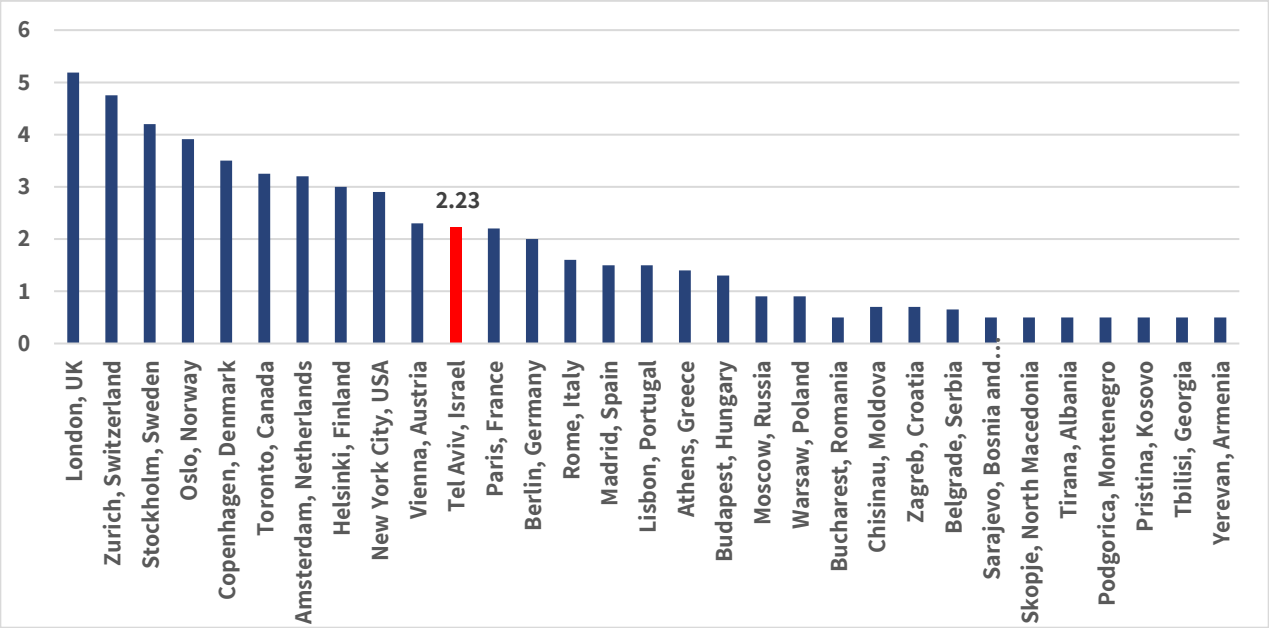
התקציבים במשרד האוצר משנת 2018 נזקי הגודש מוערכים **בכ-35 מיליארד ש"ח בשנה**, ולפי אומדנים של כלכלנים מהאקדמיה הנזק יכול לגדול **ל-100 מיליארד ש"ח** עד לשנת 2040.[28]

על כן **לשינוי תמהיל הנסיעה כך שמשקל הנוסעים ברכב פרטי יקטן ומשקל הנוסעים בתחבורה ציבורית יגדל יש אינטרס ציבורי מובהק**.

הרשות הארצית לתחבורה ציבוריות עורכת מעת לעת סקרים בנושאים שונים, לרבות סיבות לשימוש בתחבורה ציבורית. לפי סקר משנת 2022, הנושאים העיקריים שיגרמו לאנשים לנסוע יותר בתח"צ הם בעיקר משתני איכות - אמינות (48%), מסלולי נסיעה (44%), זמינות בסופי שבוע (42%), מהירות הנסיעה (39%) וביטחון בתחנות ובנסיעה (36%), בהשוואה לכ-21% מהנסקרים אשר ציינו מחיר נמוך יותר. אולם מאז עלה המחיר באופן חד, כמוצג לעיל, והעלאה נוספת צפויה בינואר 2026, ועל כן ייתכן כי נכון לשנת 2026 סוגיית המחיר תקבל משקל אחר.[29]

בתרשים 9 להלן מחיר נסיעה בודדת באוטובוס בערים גדולות בשנת 2025.

תרשים 9: אומדן מחיר נסיעה באוטובוסים בערים גדולות (2025, דולר)[30]



אפשר לראות כי מחיר נסיעה בישראל באוטובוס גבוה יחסית לרוב הערים שנסקרו, כבר לפני ההעלאה הצפויה בינואר 2026, וזאת על רקע רמת שירות נמוכה יחסית כמתואר לעיל. יש לסייג **שמדובר בהשוואה חלקית, כיוון שהיא מתייחסת רק למחיר נסיעה בודדת, ולכן יש להתייחס אליה כאינדיקציה ראשונית בלבד**. השוואה מקיפה של מחירי התחבורה הציבורית צריכה לכלול התייחסות גם למבנה המחירים, למרחקי הנסיעה ולרמת השירות.

[28] להרחבה בנושא זה ולמידע נוסף באשר לנזקי הגודש בכבישים, ראו: רינת בניטה, התחבורה הציבורית בישראל והגודש בכבישים- דף מידע, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 26 בנובמבר 2019.

[29] הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, סקר התחבורה הגדול - ניתוח נתוני הסקר, ספטמבר 2022.

[30] Green Prophet, The cost of public transport for major cities in Europe, February 2025.