

generation

בון תור

תיאור הפעילות ועיקרי הערכת השווי

אוגוסט 2025

for generations to come





הבהרה משפטית

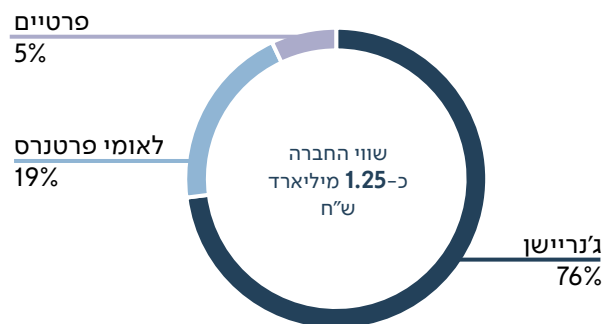
מצגת זו כוללת מידע אודות בון תור בע"מ והחברות בשליטתה ("בון תור"). המידע הנכלל במצגת זו איננו מהווה ייעוץ, המלצה, חוות דעת ו/או הצעה ו/או הזמנה לרכישת ניירות ערך של ג'נרیشن קפיטל בע"מ ("הקרן"), ומצגת זו איננה מהווה "הצעה לציבור" או "מכירה לציבור" מכל סוג שהוא. מצגת זו נערכה לשם הצגה נוחה ותמציתית בלבד והיא מתמקדת בנושאים הנדונים בה בלבד, המידע המובא בה איננו מהווה סקירה של כלל היבטי פעילותה של בון תור, איננו ממצה את מלוא הנתונים אודותיה, פעילותה ותוצאותיה הכספיות ואיננו מחליף את הצורך לעיין בדיווחיה השוטפים של הקרן. על מנת לקבל תמונה מלאה של פעילות הקרן וגורמי הסיכון עמם היא מתמודדת, יש לעיין בדיווחיה השוטפים של הקרן לרשות ניירות ערך ולבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ, ובכלל זה, מבלי לגרוע מכלליות האמור, בדוח התקופתי של הקרן לשנת 2024 ובדיווחים המיידים שפורסמו לאחריו (לרבות הדוח הרבעוני של הקרן ליום 30 ביוני 2025, שפורסם בסמוך לפני פרסום מצגת זו) בטרם קבלת החלטה בדבר השקעה בניירות ערך של הקרן. יודגש, כי תוצאות העבר של הקרן או של בון תור אינן מעידות בהכרח על תוצאותיהן העתידיות.

מצגת זו כוללת מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, לרבות תכניות, יעדים, אומדנים, תחזיות, הערכות, אסטרטגיה עסקית וכל מידע אחר בכל צורה, המתייחס לאירועים או עניינים עתידיים, הן לגבי פעילות בון תור, והן לגבי השווקים בהם היא פועלת, אשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת הקרן ("מידע צופה פני עתיד"). מידע צופה פני עתיד אינו מהווה עובדה מוכחת ומתבסס על הערכתה הסובייקטיבית של הקרן בלבד נכון למועד מצגת זו, ומטבעו עשוי שלא להתממש או להתממש באופן שונה מהמתואר במצגת זו. יובהר ויודגש, כי הקרן איננה מתחייבת באופן כלשהו כי הערכותיה, ציפיותיה, שאיפותיה ויעדיה יתממשו בפועל, וקוראי מצגת זו מוזהרים כי תוצאותיה והישגיה של בון תור בעתיד עלולים להיות שונים מהותית מאלו שהוצגו במידע צופה פני עתיד הנכלל במצגת זו. כמו כן, אסטרטגיית בון תור עשויה להשתנות מעת לעת.

מצגת זו כוללת נתונים והערכות המבוססים על מקורות חיצוניים שלא נבדקו באופן עצמאי על ידי הקרן ולפיכך לקרן אין ודאות לגבי נכונותם אף שהיא מאמינה בסבירותם. הקרן איננה מתחייבת לעדכן או לשנות תחזית או הערכה כאמור ואיננה מתחייבת לעדכן מצגת זו.

תשומת הלב מופנית לכך שהמצגת כוללת, בין היתר, נתונים אשר נכללים במצגת זו לראשונה בנוגע לקרן או לבון תור, או נתונים שהוצגו בפילוח או ברמת פירוט שונים מאלה המופיעים בדיווחי הקרן. לענין זה ראו טופס הדיווח אליו מצורפת מצגת זו.





שווי השקעת ג'נריישן בבון תור ליום
30.6.25 נאמד בכ-950 מיליון ש"ח

מטרופולין מפעילה 4 אשכולות והיא
אחת מחברות התח"צ הגדולות בארץ

מטרופולין מבצעת כ-100 מיליון
ק"מ נסיעה ומסיעה כ-70 מיליון
נוסעים בשנה

בבעלות הקבוצה כ-2,200 כלי רכב
והיא מעסיקה כ-3,000 עובדים

היקף הכנסות של כ-1.9 מיליארד ש"ח
EBITDA של כ-340 מיליון ש"ח
בשנת 2024

אחת מחברות התחבורה הגדולות
במשק הישראלי

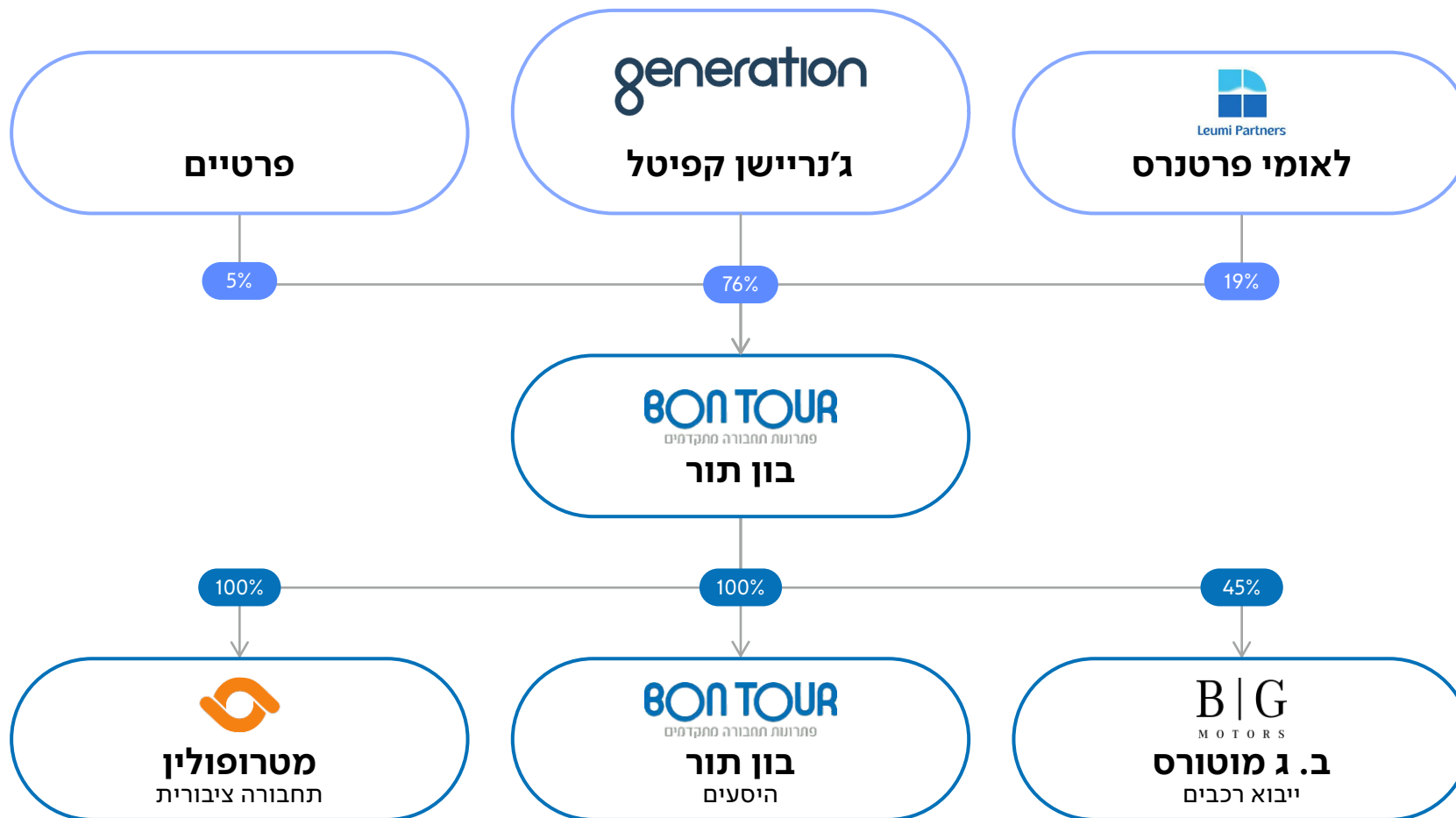
השקעה ראשונה של ג'נריישן בשנת
2018. מעבר לשליטה ב-2022

מעל 35 שנות פעילות בתחום
ההיסעים וכ-25 שנים בתחום
התחבורה הציבורית

בון תור היסעים הינה החברה הגדולה
בענף עם כ-2 מיליון נסיעות בשנה

כרטיס
ביקור

BON TOUR
פתרונות תחבורה מתקדמים



בון תור היא אחת מקבוצות התחבורה המובילות בארץ עם נוכחות משמעותית
הן במגזר ההיסעים הפרטיים והן במגזר התחבורה הציבורית





תהליך ההשקעה ובניית הערך

2022-2023

זכיית מטרופולין בשני אשכולות תח"צ

הכפלת היקף הפעילות של
החברה

כל ההון העצמי להקמה
מומן ממקורות עצמיים
של הקבוצה

2022

הכנסת שותפים לבון תור

מכירת כ-27% לקבוצת
משקיעים בראשות לאומי
פרטנרס¹

תזרים ממימוש
כ-188 מיליון ₪

2022

רכישת שליטה בבון תור

רכישת מלוא החזקות השותף
בבון תור

השקעה בסך
כ-308 מיליון ₪

2021

הגדלת ההחזקה במטרופולין

בון תור רוכשת את יתר מניות
מטרופולין ממקורותיה
(ללא הזרמות מבעלי המניות)

2018

כניסת ג'נריישן קפיטל

רכישת 49% ממניות בון תור
המחזיקה בין היתר ב-50%
ממניות מטרופולין

השקעה בסך
כ-102 מיליון ₪

700 מיליון ש"ח
שווי בון תור לפי העסקה²

585 מיליון ש"ח
שווי בון תור לפי העסקה²

208 מיליון ש"ח
שווי בון תור לפי העסקה²

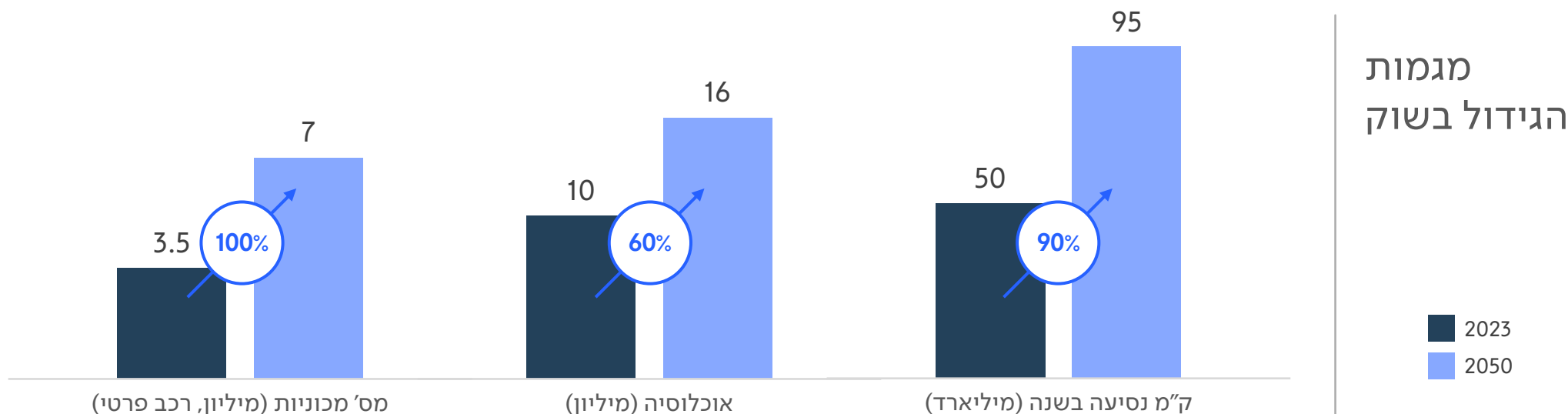
ממועד ההשקעה הראשונה בבון תור, עלו לג'נריישן דיבידנדים
בסך של כ-106 מיליון ש"ח



ROI³
כ-68%

IRR³
כ-37%

המגמות בשוק התחבורה בישראל יובילו לעומסים כבדים ופגיעה באיכות החיים⁴



**המגמה הנוכחית, באם תימשך,
תוביל לקריסת מערכות התחבורה:**



תורגש ירידה
תלולה באיכות
החיים

תיווצר פגיעה
קשה בכלכלה

אזרחים לא יוכלו
להגיע למחוז
חפצם

24 → **42**
מיליארד ש"ח
2024 **2040**

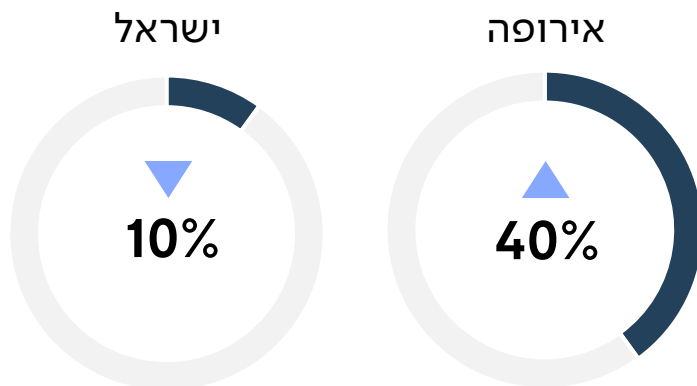
אובדן תוצר
שנתי בשל
הגודש בכבישים



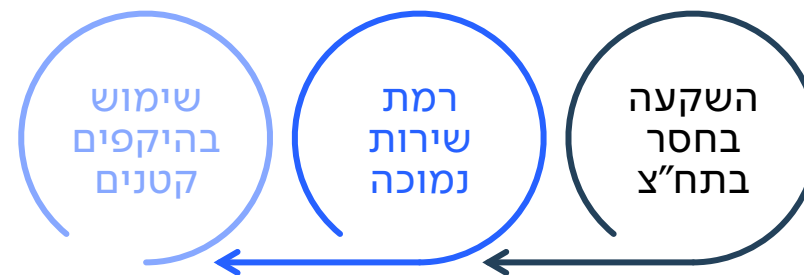
צפי להשקעות מאסיביות בתחבורה הציבורית

השוק

אחוז הנסיעות בתח"צ מתוך סך הנסיעות*



השקעה בפיתוח והרחבה של כבישים אינה מספקת ללא פיתוח מאסיבי של מערכות תחבורה ציבורית והסעות המונים.
הצפי הוא להשקעות נרחבות בשנים הבאות לצורך שיפור התח"צ



מדינת ישראל נדרשת להשקעות בהיקפים גבוהים בכדי להתמודד עם המשבר בתחבורה:

מערכות תח"צ איכותיות ומשלימות אחת לשניה	חיבור בין-עירוני בעזרת רכבות בתדירות גבוהה	קישור תחנות רכבת לנקודות מרכזיות
עידוד שימוש במערכות הסעות המונים	אגרות גודש שיפחיתו את השימוש ברכב הפרטי	ניוד נח ומהיר של האזרח מהבית לעבודה
נדרשים להשלמת התוכנית האסטרטגית לפיתוח מערכת הדרכים הארצית ומערכות התחבורה הציבורית עד לשנת 2050		
כ- 500 מיליארד ש"ח*		

generation

בון תור היסעים

for generations to come





מובילים את שוק ההיסעים בישראל



היסעים

סניף צפון

סניף הגליל

אגף האוטובוסים

סניף מרכז

סניף נתב"ג VIP

סניף נתב"ג שאטלים

סניף שפלה

סניף דרום

סניפים
בפריסה ארצית

8

מיליון
נסיעות בשנה

2

מעל 1,000
לקוחות

שנות ניסיון

מעל 35

נסיעות ביום

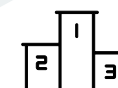
כ-8,000

רכבים

מעל 1,000



צמיחה אורגנית
משמעותית
לאורך השנים



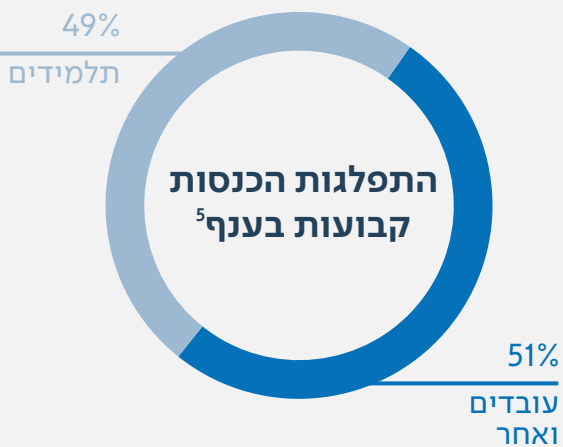
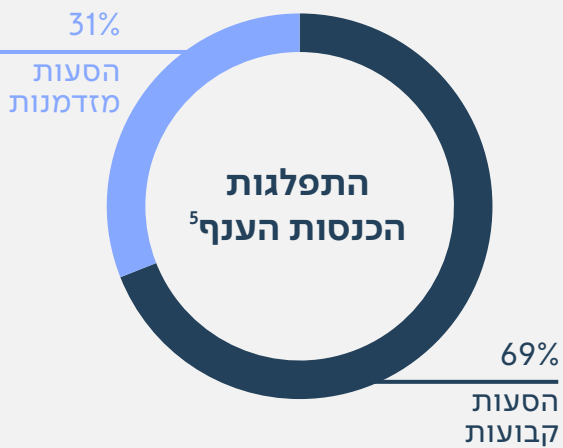
החברה
הגדולה בענף



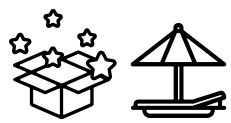
ענף ההיסעים הפרטיים

שוק מבוזר מאוד וצומח עם אפשרויות רבות להתרחבות

הכנסות הענף מתפלגות בין שתי קטגוריות עיקריות: הסעות קבועות והסעות מזדמנות



הסעות מזדמנות

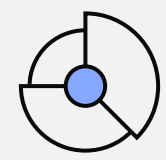


- נסיעות תיירים וטיולים
- אירועים של מוסדות וארגונים
- אירועים פרטיים

הסעות קבועות



- הסעות עובדים ואחר
- הסעות תלמידים למוסדות חינוך



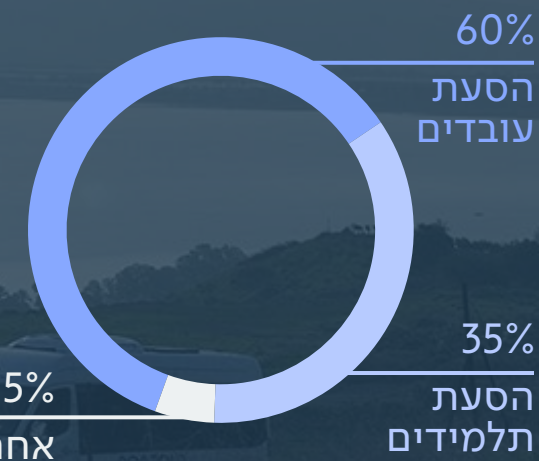
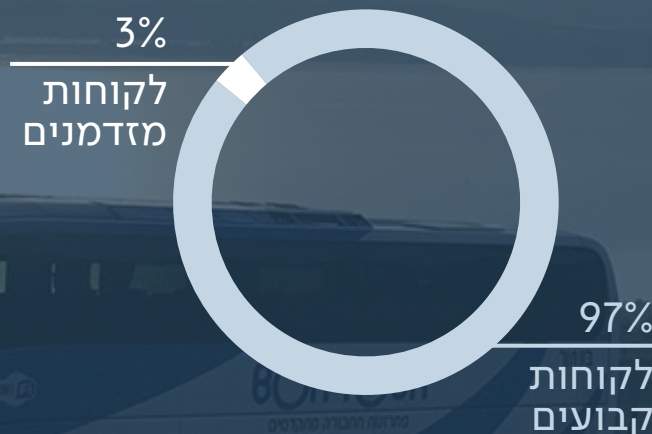
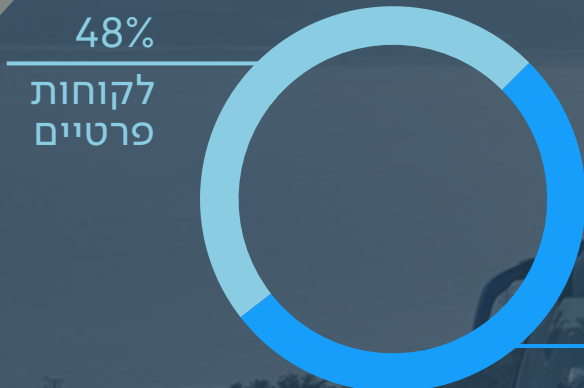
השוק מורכב מ-**470** חברות (מרביתן קטנות)

בין **12-15** חברות גדולות ובינוניות מתחרות ביניהן על מכרזי ההיסעים הגדולים

יתרונות משמעותיים לגודל ברמת השירות, התפעול וברווחיות



מרבית הכנסות בון תור נובעות מלקוחות קבועים ויציבים



לקוחות פרטיים



רשויות מקומיות



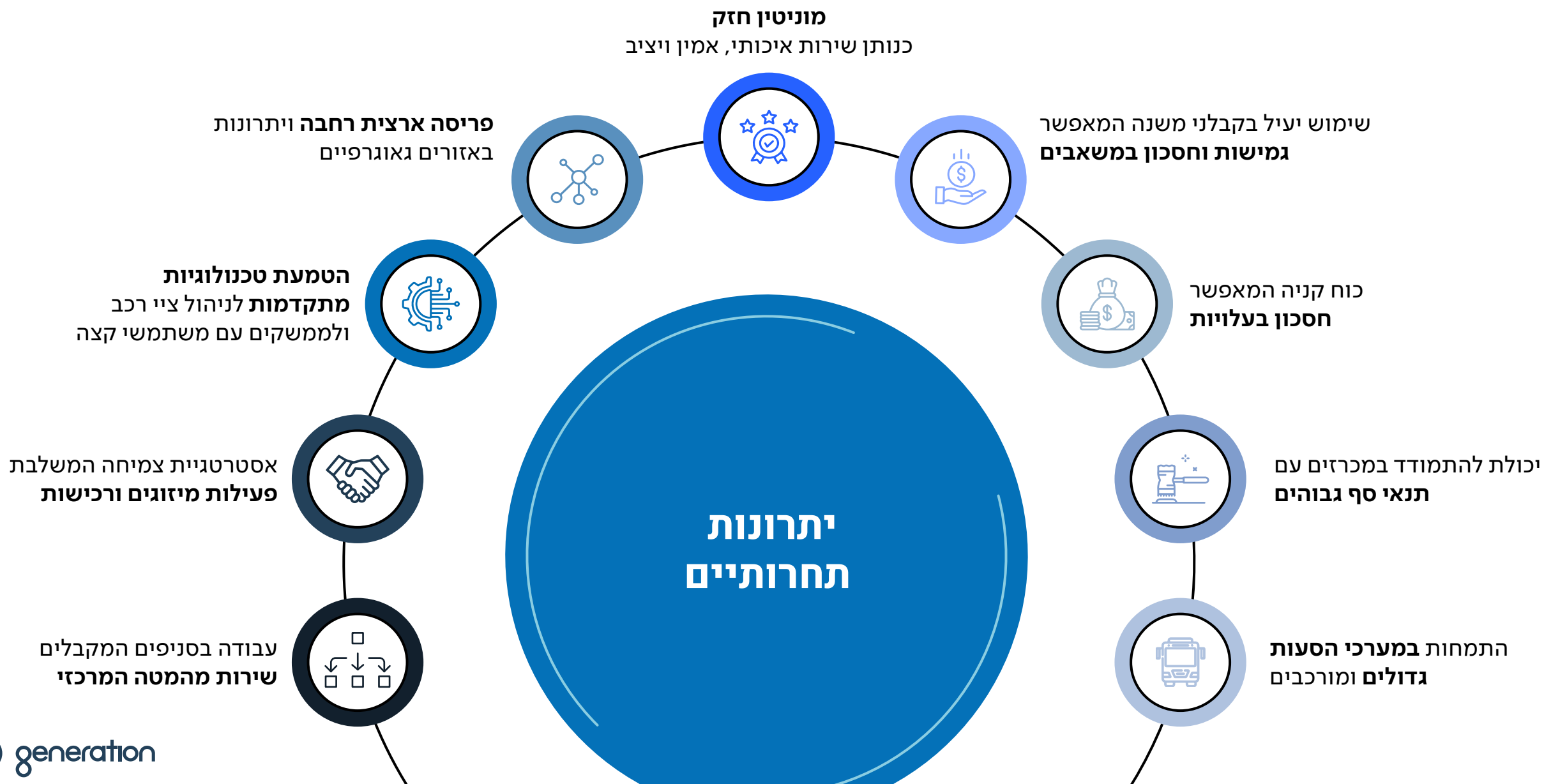
גופי ביטחון



מפעלים ותעשיות



יתרון משמעותי לגודל בשוק מבוזר ותחרותי





מנועי הצמיחה העיקריים

בון תור צומחת לאורך זמן, דרך פעולה בשני נתיבים מקבילים

כ-30%

צמיחה באמצעות מיזוגים ורכישות⁶

מומחיות במיזוג פעילויות
ויצירת סיnergיות

החזר השקעה מהיר



כ-70%

צמיחה אורגנית⁶

גידול מתמשך מלקוחות
קיימים והתקשרויות
חדשות

אופטימיזציה בפריסה
הגאוגרפית

יכולת חזקה בהתמודדות
על מכרזים חדשים



הכפלת היקף ההכנסות והרווחים תוך חמש שנים

מינוף נמוך ושמרני

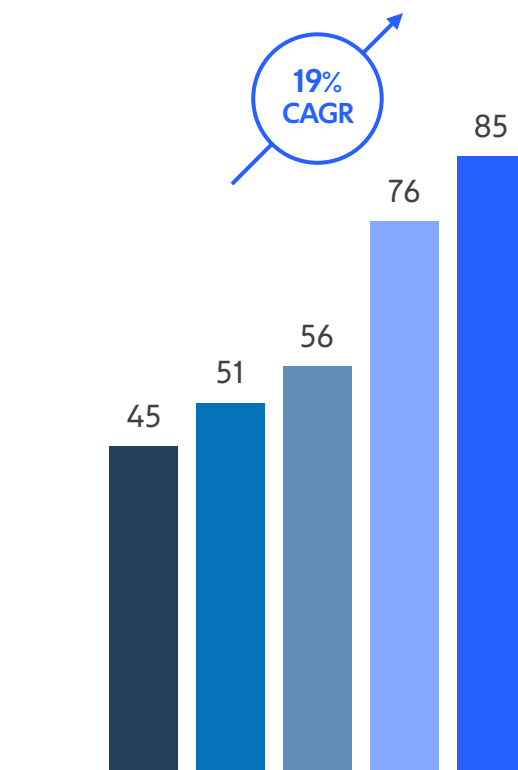
חוב ל- EBITDA
(חוב בון תור סולו)

1.2X

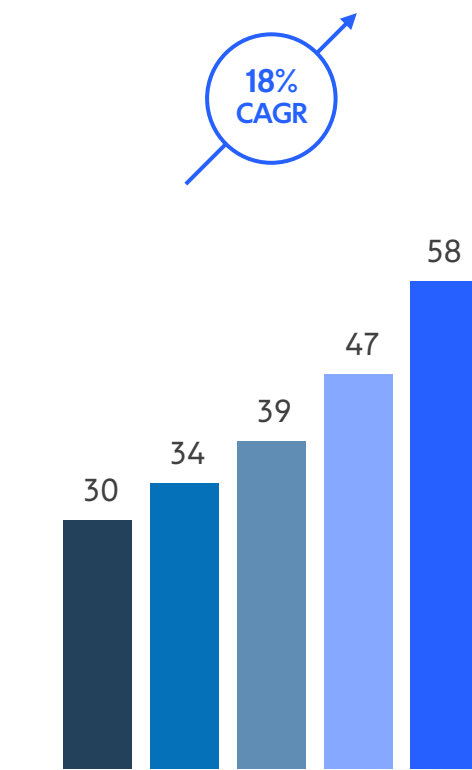
חוב ל- EBITDA
(כולל החוב בגין רכישת מטרופולין)

2X

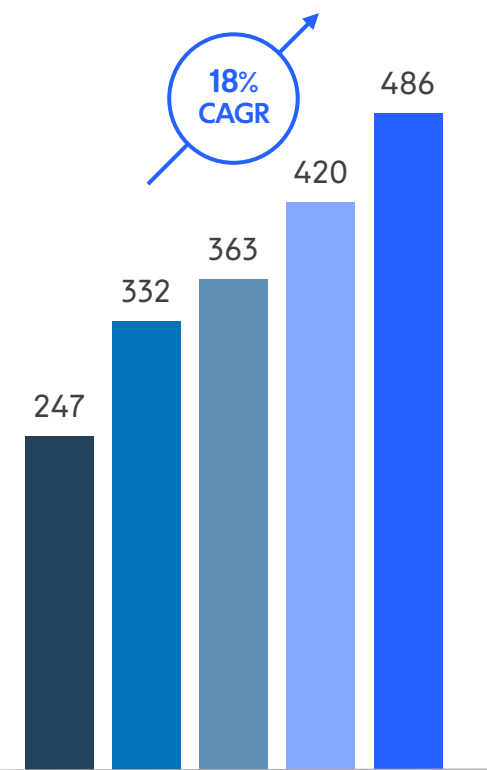
^{7,8} Adjusted EBITDA
(מיליון ש"ח)



רווח תפעולי (מיליון ש"ח)

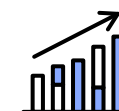


הכנסות (מיליון ש"ח)



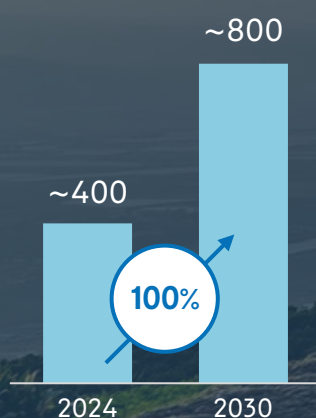
■ 2021 ■ 2022 ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025F

בון תור מציגה צמיחה פרמננטית בכל המדדים ועלייה ברווחיות לאורך זמן



בון תור - חזון לעתיד

“להמשיך להוביל את ענף ההיסעים
כחברה הגדולה והמובילה בענף
” מבחינת שירות, תפעול וצמיחה



היעד הינו הכפלת
מחזור ההכנסות עד
שנת 2030:
הכנסות (מיליון ש"ח)



generation

מטרופולין

for generations to come





תחבורה
ציבורית

ממובילות שוק התח"צ בארץ - פריסה רחבה ועוצמתית

כ-1,925 רכבים

4 אשכולות תח"צ

כ-2,400 נהגים

כ-67 מיליון נוסעים בשנה

כ-100 מיליון ק"מ בשנה

כ-7.5 שנים - תקופה ממוצעת לאשכולות הקיימים (טרומ הסדרה ענפית)⁹



לאור סיום ההקמות, מטרופולין
הינה המפעילה השנייה בגודלה
במונחי ק"מ נסועה

נתניה

רעננה

כפר סבא

הרצליה

הוד השרון

אלעד

יהוד

רמת השרון

בני ברק

פתח תקוה

רמת גן

תל אביב

גבעתיים

קרית אוני

חולון

ראשון לציון

אשדוד

באר שבע

ערד

ירושלים

שוק התח"צ בישראל מבוזר ומורכב מ-9 קבוצות עיקריות (סה"כ כ-20 מפעילים שונים)

ברמה
הארצית

■ קבוצת אגד ■ קבוצת דן ■ מטרופולין
■ קווים ■ אלקטרה אפיקים ■ סופרבוס
■ נתיב אקספרס ■ תנופה ■ אקסטרה

■ קבוצת אגד
■ קווים
■ נתיב אקספרס

מטרופולין הינה שחקנית מרכזית בשוק התח"צ עם יכולת להמשיך ולצמוח על בסיס מימוש תוכנית התחרות והתרחבות השוק

יתרונות תחרותיים

¹⁵ **אורך חיים (בשנים) בהשוואה למתחרים העיקריים** 

למטרופולין יכולת מוכחת לזכות במכרזים חדשים ולשמור על אשכולות קיימים לאחר תום תקופת הזיכיון





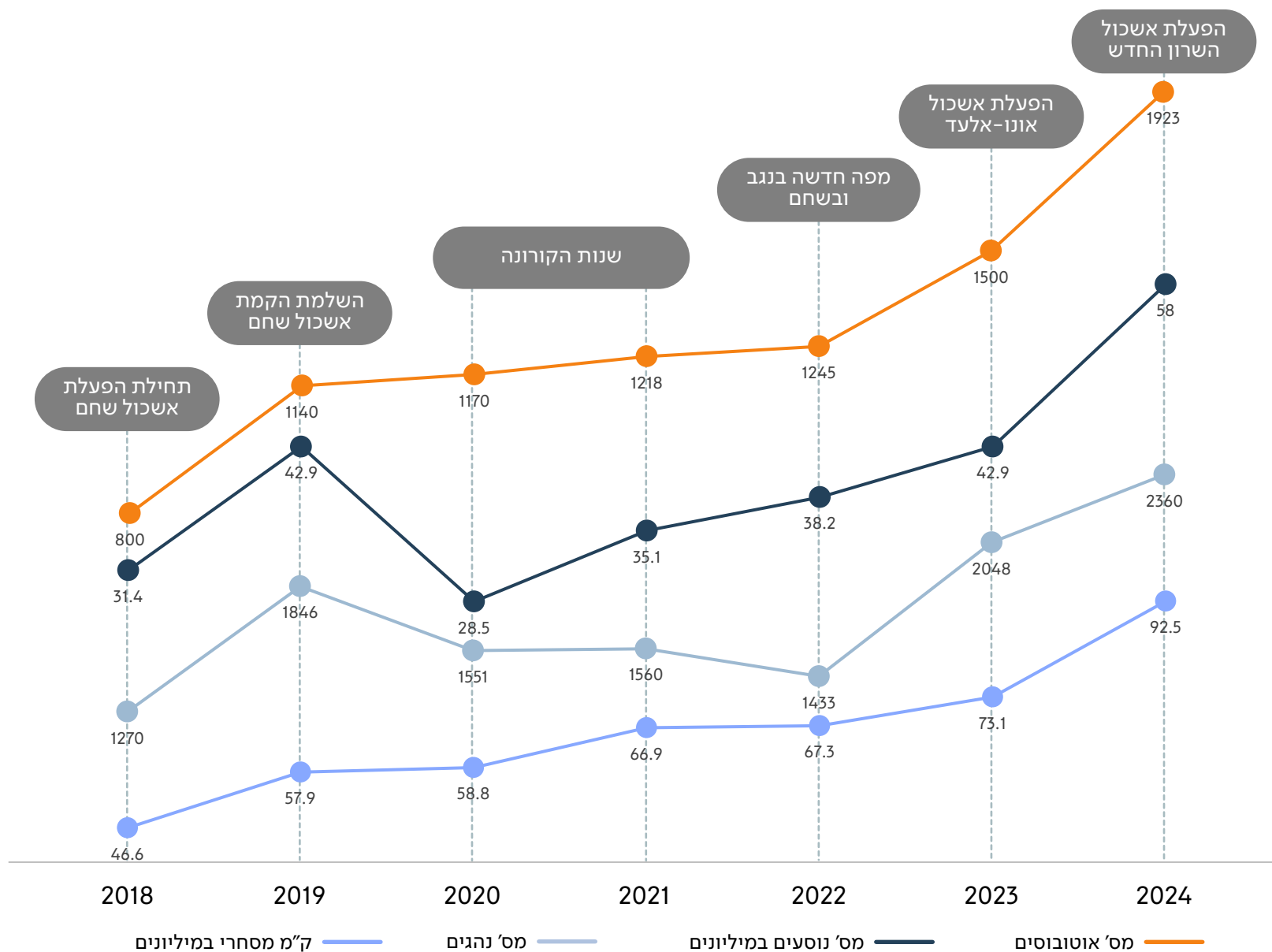
תחבורה
ציבורית



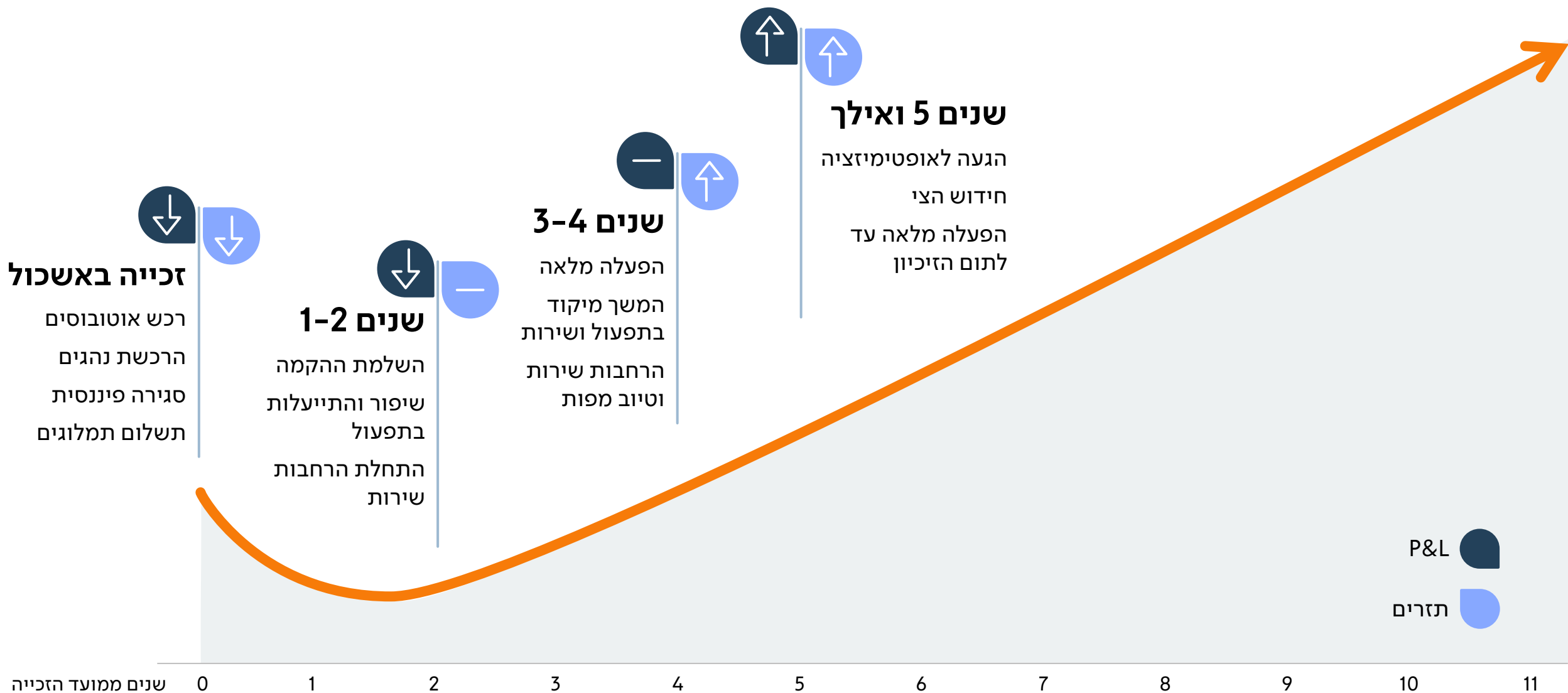
מטרופולין הכפילה את
פעילותה בכל הפרמטרים
מאז רכישתה על ידי ג'נרیشن



צמיחה מאסיבית בכל הפרמטרים



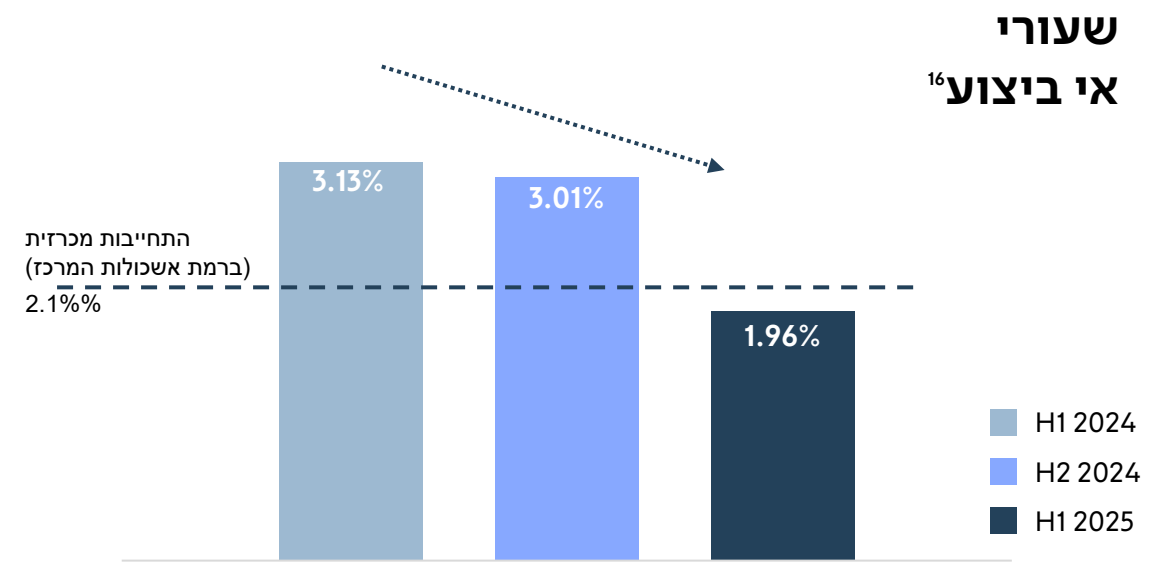
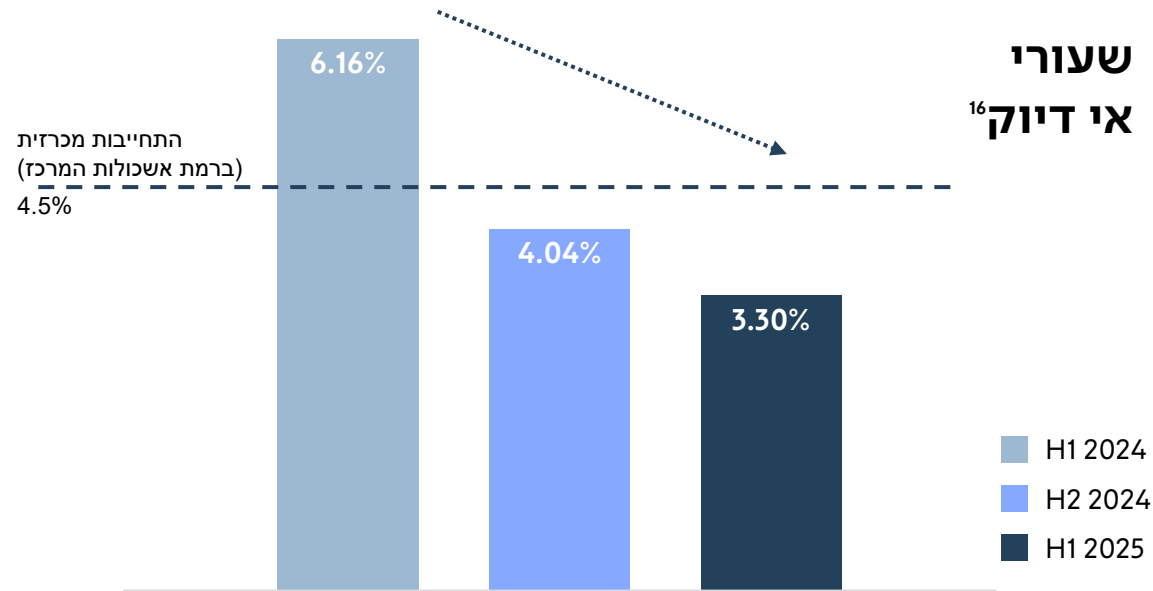
מחזור חיים כלכלי של אשכול תחבורה ציבורית



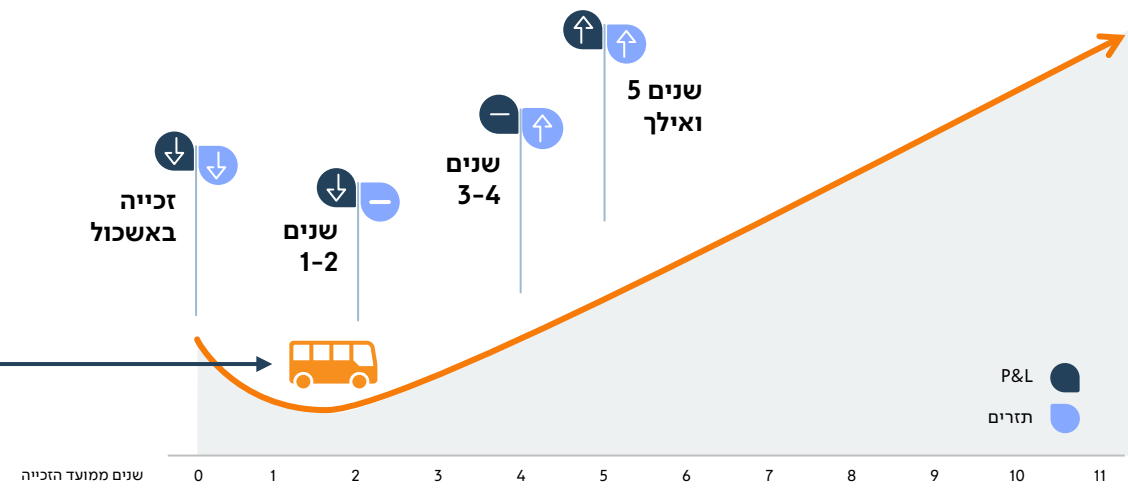
שנים ממועד הזכייה

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

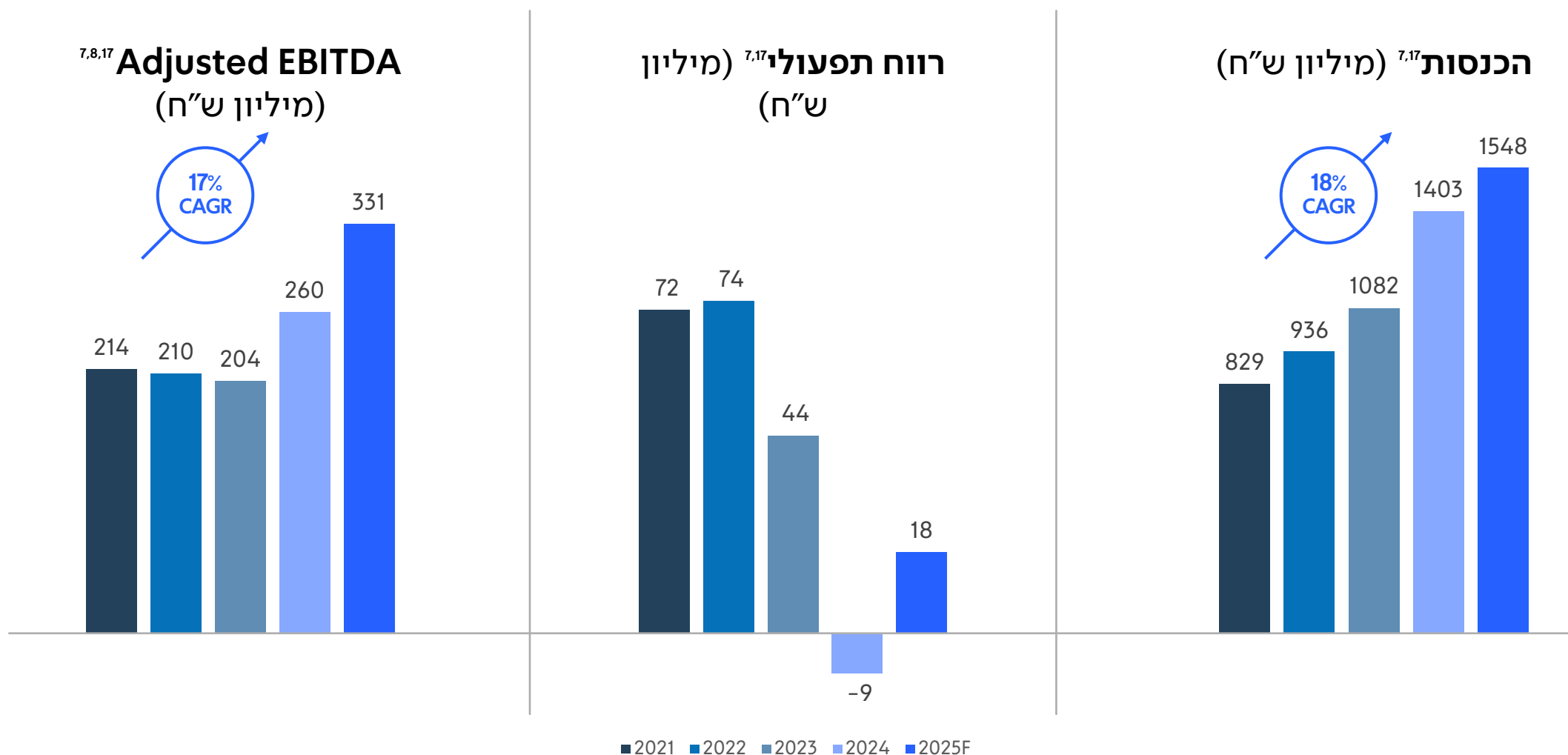
מגמה ברורה של שיפור במדדי השירות



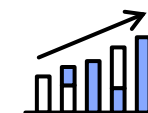
מטרופולין נמצאת בנקודת הסיום של שלב ההשקעות והבנייה, לקראת הצמיחה בהכנסות ובתזרימים



צמיחה משמעותית בהכנסות לאורך השנים



הכפלת היקף ההכנסות וה-EBITDA לאור הזכייה בשני אשכולות חדשים. הרווח התפעולי ירד בתקופת ההקמות אבל התחיל לצמוח חזרה וצפוי לעלות משמעותית בשנים הבאות





התקדמות לקראת סגירת ההסדרה הענפית¹⁸



תחבורה
ציבורית

צפי לסגירה:

סוף
2025

עיקרי המתווה

01 טיוב וייעול המפות

02 הארכת תקופת
האשכולות עד 4 שנים

03 עדכון תמהיל
ההכנסות:

85% - ק"מ נסועה
15% - נוסעים

04 תמריץ לתיקופים

מטרות ההסדרה

שיפור השירות לאזרח

גידול בהיקף המשתמשים
בתחבורה הציבורית

מתן פתרון לבעיות המבניות
שפוגעות במפעילות

הבעיות

המבניות בענף

ירידה מתמשכת במהירות
נסיעה בשל עומסים

בעיות גיוס נהגים

היקף תיקופי נסיעה נמוך

אתגרים תפעוליים
נוספים הנובעים מאי
התאמת הסכמי ההפעלה
למצב בפועל

ההסדרה הענפית צפויה לייצר אופטימיזציה במפות הנסיעה, תייצר תמריץ
להגדלת כמות הנוסעים ותלווה בהארכת האשכולות או פיצוי כספי למפעילות





מטרופולין – חזון לעתיד

“להוביל את התחבורה הציבורית
בישראל בשירות מצטיין, להפוך
את הנסיעה לבחירה הראשונה
של הנוסעים, ולחבר אנשים
והזדמנויות – באחריות ובקיימות”



generation

הערכת השווי

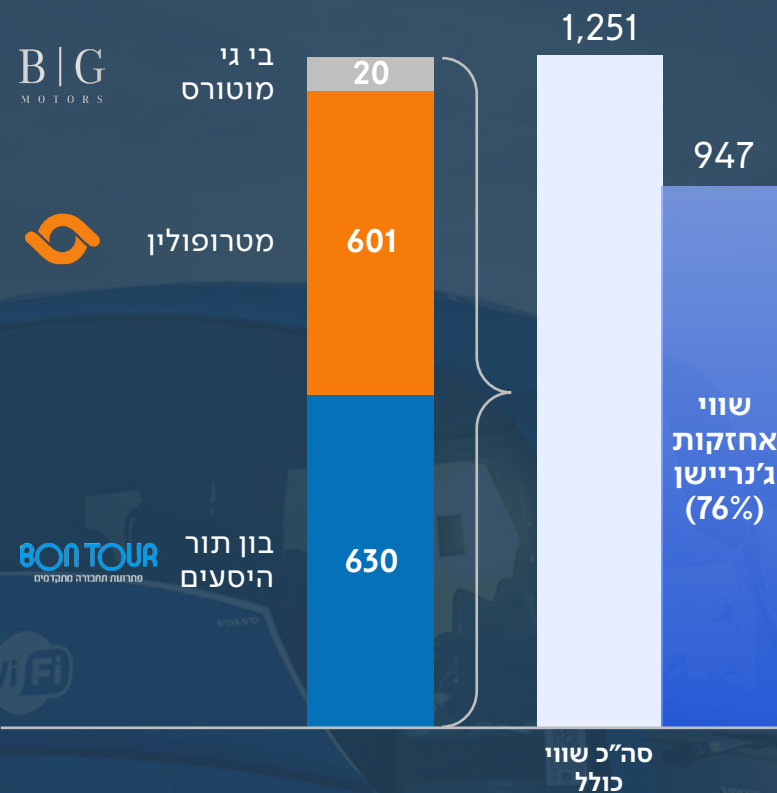
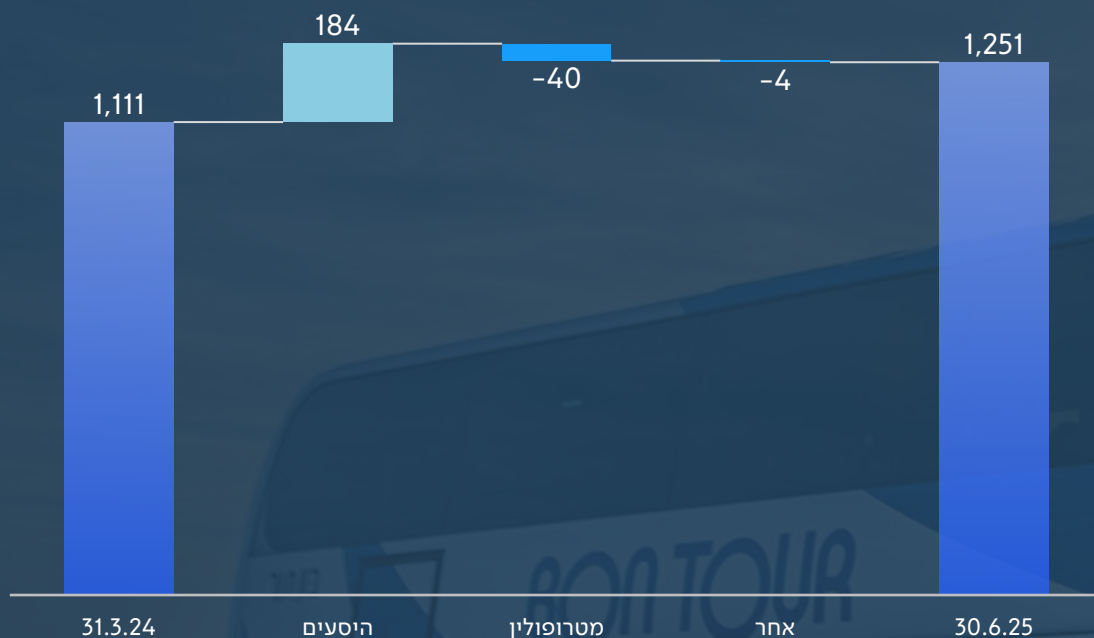
for generations to come





עיקרי הערכת השווי (ליום 30 ביוני 2025)

שינויים בהערכת השווי בהשוואה להערכת השווי הקודמת (100%)





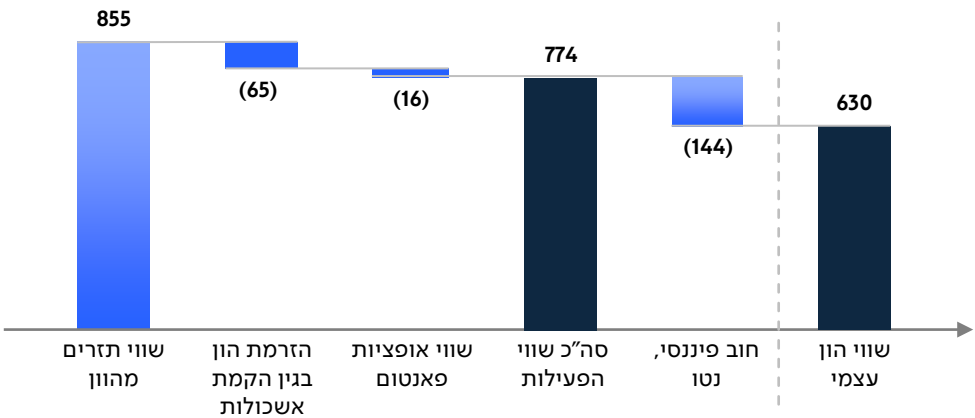
בון תור היסעים

בשנה הטרמינלית
הנחנו התמתנות
משמעותית בצמיחה

בשנת 2024 נרכשה
פעילות היסעים בצפון
הארץ. החלה להניב
הכנסות ממאי 2024

תחזית תזרים

אלפי ש"ח	2024A	2025	2026	2027	2028	טרמינלית
הכנסות	420.7	485.6	509.8	535.3	558.1	580.4
שיעור שינוי בהכנסות	15.9%	15.41%	5.00%	5.00%	4.25%	4.00%
רווח גולמי	78.6	89.8	94.3	99.0	103.2	107.4
שיעור רווח גולמי	18.7%	18.5%	18.5%	18.5%	18.5%	18.5%
EBITDA (ללא השפעות IFRS 16)	71.0	79.7	81.0	84.8	88.2	89.9
שיעור EBITDA	16.9%	16.4%	15.9%	15.8%	15.8%	15.5%
תזרים פנוי		49.2	53.2	55.9	57.7	58.8



סה"כ שווי תזרים מהוון 855,618 אלפי ש"ח

סה"כ שווי פעילות (לפני חוב פיננסי נטו) 774,383 אלפי ש"ח

הנחות מרכזיות

- צמיחה אורגנית ריאלית בהכנסות של כ- 2.5% (נומינלית 5%), עם התמתנות בשנת 2028 לקראת השנה הטרמינלית בה הצמיחה הריאלית היא כ-1.5% (נמוך משמעותית מהצמיחה בפועל בשנים האחרונות)
- הוצאות ההפעלה חושבו ביחס לגידול בהכנסות בשיעור קבוע כך שהרווח הגולמי נשאר ברמה של 18.5% כל שנה, תואם ומעט נמוך מנתוני עבר ובפועל
- ממוצע ההשקעות ההוניות (CAPEX) בכל אחת משנות התחזית הינו כ-17 מיליון ש"ח, מבוסס נתוני עבר
- משווי התזרים המהוון הופחת בין היתר סך של 65 מיליון ש"ח בשל הזרמת הון צפויה למטרופולין ב-2025 בגין הקמת האשכולות
- שיעור הון משוקלל: 10.5% (WACC); 12.7% (Ke)



מטרופולין

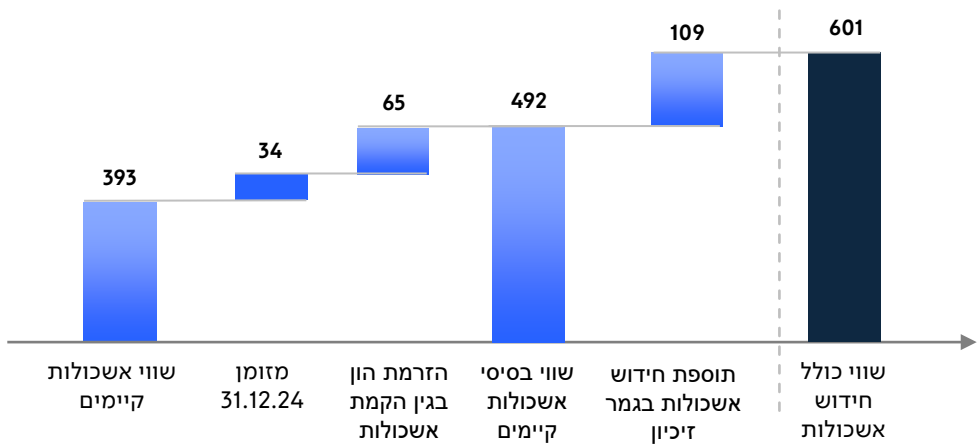
הנחות מרכזיות

- כל 4 האשכולות יוארכו ב-4 שנים נוספות בהתאם לסיכום המתגבש עם המשרד (בגין הנחה זו נוספה פרמיה של 0.75% לשיעור ההיוון)
- ההכנסות במודל הן לפי ההסדרה הענפית המסתמנת: 85% מההכנסות ינבעו מק"מ נסועה ו-15% מתיקופים של נוסעים (ולידציות)
- התאמת מנגנון הרחבות השירות למתווה ההסדרה הענפית (75% מהמחיר לק"מ בתוספת תשלומי הצטיידות שנתיים)
- הפחתה חד פעמית בהיקף הקנסות באשכולות החדשים בשיעור של כ-20% בשנת 2027
- בכל תום תקופת זיכיון, מטרופולין תזכה במכרז להפעלת אשכול חדש בהיקף דומה – תמיד תשמור על 4 אשכולות באותו היקף, מבלי לגדול בהתאם לצמיחת השוק
- שיעור היוון משוקלל: 11.75% (Ke), 13.75% (Ke_t) (לחידוש אשכולות)

תחזית תזרים חמש שנתי

התזרים השלילי נובע בעיקר מהיקף השקעות גבוה לאור סיום שלבי ההקמה של האשכולות החדשים					שיעורי צמיחה נמוכים בשל מימוש ההסדרה הענפית וצמצום קווים ללא הרחבות שירות בשלב זה		
אלפי ש"ח	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
הכנסות	1,403	1,548.4	1,597.0	1,695.9	1,809.3	1,914.4	2,029.2
שיעור שינוי בהכנסות	30%	10%	3%	6%	7%	6%	6%
רווח גולמי	128.7	187.0	212.7	249.4	284.5	276.3	305.2
שיעור רווח גולמי	10%	12%	13%	15%	16%	14%	15%
EBITDA (ללא השפעות IFRS 16)	180.5	251.9	277.6	314.7	346.5	338.7	351.5
שיעור EBITDA	13%	16%	17%	19%	19%	18%	17%
תזרים פנוי		(3.8)	51.9	57.7	59.8	38.7	68.3

סה"כ שווי תזרים מהוון (כולל חידוש אשכולות) 600,792 אלפי ש"ח



generation

נספחים

for generations to come





נספח הערות שוליים

1. למעט החזקת השותף בב.ג. מוטורס, אשר נותרה לאחר העסקה בשיעור של 45%.
2. שווי הנגזר מתנאי כל עסקה כמפורט בדיווחי החברה.
3. ROI – מחושב לפי היחס שבין התזרימים שהתקבלו מההשקעה בבון תור (לרבות תמורה בגין מימוש חלקי ולרבות ההון העצמי של בון תור שהושקע במטרופולין לאורך השנים) ממועד ההשקעה המקורית ועד ליום 30 ביוני 2025, לבין עלות ההשקעה המקורית (לא כולל עלויות עסקה) לרבות השקעות נוספות שבוצעו ממועד ההשקעה המקורית. היחס משקף את שיעור החזר ההשקעה על הנכס; IRR – מחושב על בסיס השינוי בשווי ההשקעה (בתוספת הכנסות שהתקבלו) ממועד ההשקעה המקורית, במונחים שנתיים. היחס משקף את התשואה הפנימית על ההשקעה.
4. [תוכנית אסטרטגית לאומית לפיתוח רשת הדרכים הארצית, דו"ח מסכם רשת 2050](#).
5. הערכת התפלגות הכנסות הענף בין הסעות קבועות להסעות מזדמנות בשנת 2022 במונחים כספיים, על בסיס סקירה ענפית של Coface Bdi.
6. שיעור הצמיחה בגין מיזוגים ורכישות חושב על פי שיעור ההכנסות המיוחס לפעילויות וחברות שנרכשו בשנים האחרונות ביחס לתחזית ההכנסות לשנת 2025. שיעור הצמיחה האורגנית משלים ל-100%.
7. הערכת הקרן בעניין התוצאות של פעילות ההיסעים ושל מטרופולין לשנת 2025 ובעניין יעד ההכנסות של פעילות ההיסעים לשנת 2028 הינה מידע צופה פני עתיד, המבוסס על הערכותיה של הקרן ושל בון תור. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהמוערך, בין היתר בשל שינויים במצב הכלכלי בישראל, שינויים רגולטוריים, אי עמידה בהיקף המכירות, שינוי בתנאים המסחריים בחוזים עם הלקוחות וכיו"ב.
8. לפרטים אודות אופן חישוב ה-EBITDA Adjusted ראו את הדוח התקופתי של הקרן לשנת 2024 ואת הדוח של הרבעון השני לשנת 2025.
9. מחושב על פי אורך החיים שנותר באשכולות הקיימים ועל בסיס ממוצע של האשכולות הקיימים, ללא התייחסות להסדרה הענפית המתגבשת אשר כחלק ממנה צפויה הארכת אשכולות של עד 4 שנים נוספות. ראו גם הערת שוליים 18.
10. על בסיס נתוני משרד התחבורה, ינואר 2025.
11. [תכנית התחרות ענף התחבורה הציבורית לשנים 2018-2030, משרד התחבורה, וכן: עדכון תכנית התחרות ענף התחבורה הציבורית לשנים 2018-2030: מטרופולין תל אביב, משרד התחבורה](#).
12. ללא התייחסות להסדרה הענפית המתגבשת אשר כחלק ממנה צפויה הארכת אשכולות של עד 4 שנים נוספות.
13. התאריך כולל הנחת מימוש של שנת האופציה של האשכול.
14. על פי הערכות מטרופולין.
15. מבוסס על מידע ציבורי והערכות מטרופולין, לא כולל התייחסות לאגד אשר כפופה לתוכנית התחרות.
16. נתוני שנת 2024 בהתאם לדוחות הבקרה של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית על פעילות מפעילי התחבורה הציבורית. נתוני חציון ראשון לשנת 2025 בהתאם להערכות מטרופולין ועל בסיס הביצועים בפועל שהיו בתקופה.
17. תחזית תוצאות מטרופולין לשנת 2025 אינה כוללת את ההשפעות החשבונאיות אשר עשויות לחול כתוצאה מההסדרה הענפית, ככל שתושלם.
18. מפעילות התחבורה הציבורית הפרטיות נמצאות בימים אלה במו"מ מתקדם עם משרד התחבורה לגבי הסדרה ענפית. ההנחה שמתווה ההסדרה יושלם עד לתום שנת 2025 מבוססת על הערכת הקרן ומטרופולין בלבד.