

כרטיסים נסיעה תקופתיים בעידן הרב-קו: מחודש קלנדרי למספר ימים גמיש

נייר עמדה, אפריל 2013

רקע

המפעילות הגדולות של התחבורה הציבורית בישראל - רכבת ישראל¹, אגד², דן³ וחברות האוטובוסים הפרטיות⁴ - מוכרות לנוסעיהן כרטיסי חופשי חודשי. כרטיסים אלה מאפשרים נסיעה בלתי מוגבלת במהלך חודש קלנדרי. מחיר הכרטיס החודשי משתנה בין המפעילות והקווים, ושווה בערך למחיר של חמישה עשר כרטיסי הלך ושוב⁵. ההצמדות לחודש קלנדרי נובעת מסיבות היסטוריות. בעבר, כרטיסי החופשי חודשי היו כרטיסי נייר, כאשר לכל חודש קלנדרי היה צבע שונה. שיטה זו אפשרה לנהגים ולכרטיסנים לבדוק בקלות את תוקפו של הכרטיס שבידי הנוסע.



הבעיה במודל החיוב הקלנדרי

ההצמדות למודל החיוב הקלנדרי יוצרת מספר עיוותים:

1. בחודשי החגים (בעיקר פסח וחגי תשרי), ישנם למעלה מעשרה ימי חופשה ולכן רכישת הכרטיס איננה כדאית. בחודשים אלה יש עומס רב בקופות בתחבורה הציבורית, משום שציבור הנוסעים קונה כרטיסים רבים - כרטיסי נסיעה בודדת, חופשי יומי וחופשי שבועי - במקום כרטיס חודשי בודד.
2. בחודשים בהם יש תקופה ללא נסיעה יומיומית, מסיבות כמו שירות מילואים או חופשה שנתית, רכישת הכרטיס איננה כדאית.
3. סטודנטים ותלמידי בית ספר צריכים כרטיסים לטווח זמן ארוך, ידוע מראש, שאינו צמוד לחודש קלנדרי - שנת לימודים או סמסטר. בתחילת השנה ובסופה (שלא דווקא צמודות לתחילת חודש קלנדרי) לא

¹ אתר רכבת ישראל, [מחשבון מחירים](#)

² אתר אגד, [כרטיסי חופשי חודשי](#)

³ אתר דן, [תעריפי כרטיסי רב-קו "חופשי חודשי"](#)

⁴ למשל אתר חברת [קוים](#), ואתר חברת [מטרופולין](#).

⁵ למשל, מחיר כרטיס חופשי-חודשי ברכבת ישראל בקו אשקלון-ת"א הוא 586.5 ש"ח, ומחיר נסיעה בודדת הוא 25.5 ש"ח - כלומר כרטיס החופשי-חודשי עולה כמו 23 כרטיסים בכיוון אחד. מחיר חופשי חודשי בקו עירוני בירושלים הוא 235 ש"ח, ומחיר נסיעה בודדת 6.60 ש"ח, כלומר כרטיס חופשי-חודשי עולה כמו 35 כרטיסים בכיוון אחד. בשקלול הנחות שונות (הלך ושוב, כרטיסיה) מחיר החופשי-חודשי הוא כמחיר 14-18 נסיעות הלך ושוב.

משתלם לקנות כרטיס חופשי חודשי.

4. נוסעים לתקופה קצובה שאיננה חודש קלנדרי - למשל, מה-15 לחודש עד ה-15 לחודש שאחריו - אינם יכולים להשתמש בכרטיס. בין קהלים אלה נמנים עובדים בעבודה זמנית ותיירים.

השינוי המוצע

הכרטיסים התקופתיים יוצעו למספר ימים גמיש מ-7 ימים ומעלה. מחיר הכרטיס יהיה יחסי למחיר כרטיס חופשי-חודשי היום. כך למשל מחיר כרטיס ל-30 ימים יהיה מחיר כרטיס חופשי חודשי אחד, מחיר כרטיס ל-20 ימים יהיה 66% ממחיר כרטיס חופשי חודשי אחד ומחיר כרטיס ל-45 ימים יהיה 150% ממחיר כרטיס חופשי חודשי היום.

במערכת כזו אפשר יהיה לקנות כרטיס לפברואר ומחצית מרס (עד פסח), או כרטיס למחצית ספטמבר - בדיוק עד תחילת החגים.

יתרונות:

- מבנה חיוב הוגן.
- הפחתת העומס בקופות בחודשי החגים.
- עידוד השימוש בתחבורה הציבורית לקהלים מזדמנים (תיירים, עובדים בעבודות זמניות).

עלויות תקציביות

לשינוי אין השפעה ישירה על תקציב המדינה. להערכתי, השינוי צפוי להפחית מעט את ההכנסה מכל נוסע קבוע, אולם להגדיל את מספר הנוסעים, ולכן לא תהיה לו השפעה מהותית על הכנסות החברות. ניתן גם לייקר מעט את הכרטיסים לטווח קצר (שבוע עד חודש) ולהוזיל את הכרטיסים לטווח ארוך (חודש ומעלה).

השוואה למערכות תחבורה ציבורית בחו"ל

- במערכת התחבורה הציבורית של לונדון קיים כרטיס לטווח גמיש⁶, כמו זה שמוצע כאן.
- במערכת התחבורה הציבורית של ברלין הכרטיס החודשי תקף ל-30 ימים מיום קנייתו, והכרטיס השבועי ל-7 ימים, ללא קשר לחודש הקלנדרי או ליום בשבוע בו נקנה.

אופן הביצוע

המעבר אינו דורש שינוי חקיקה אלא החלטה מנהלית של משרד התחבורה. מבחינה טכנולוגית, אני מעריך שמדובר בעדכון תוכנה פשוט. כבר היום המערכת יודעת לקבל כרטיסים לתקופות קצובות (למשל, חודשי סמסטריאלי לסטודנטים).

בברכה,

אדם מתן, קיבוץ זיקים

נוסע יומי בקו הרכבת אשקלון-ת"א

ציר ועידת מפלגת העבודה מטעם אזור חוף אשקלון

adam@matan.name, 055-66-74-293

⁶ ר' שאלה בטוויטר: https://twitter.com/adam_matan/status/319783781210943488