

הרכוב לאוטובוסים

על תכנון תחבורה ציבורית, חידושים בארץ ובעולם, רוכבי אופניים והולכי רגל

הבלוג מדרוך הרב קו מדרוך האפליקציות מדרוך הקווים התדירים מדרוך התעריפים הידעת? ציר הזמן הספרייה קריקטורות

יום שלישי, 14 ביוני 2022

חפש בבלוג זה

חפש

רפורמת "דרך שווה" ואני



עקרונית הבלוג הזה הוא לא בלוג אקטואלי, אבל אני מרגיש שהפעם עליי קצת לחרוג ממנהגי כי יש הרבה בלגן במידע על הרפורמה המתוכננת להתבצע באוגוסט הקרוב. מאחר וזו רפורמה מורכבת, אני מעדיף לכתוב עליה מנקודת מבטי הצרה כמשתמש תחבורה ציבורית, להבין איך הרפורמה תשפיע עליי ולחלוק זאת עימכם. משם אצא למסע יותר רוחבי על הסיבות לרפורמה, ועל השפעתה גם על משתמשי דרך אחרים שאינם "אני". לא אוכל לכסות את הכל אבל אני מקווה שבסוף המסע כלנו נהיה חכמים יותר. נתחיל.

כידוע לקוראי הקבועים אני כרגע גר ברעננה ועובד במרכז תל אביב, אני עדיין מעדיף את השימוש ברב קו חופשי חודשי על פני התשלום בערך צבור או באפליקציות. אני יכול להגיע לעבודתי באוטובוסים בלבד או בשילוב של אוטובוסים ורכבות, וכפי שמרמז שם הבלוג אני גם משלב אופניים פה ושם בדרכי לעבודה.

החופשי חודשי הקיים המתאים למידותי הינו גוש דן מורחב והוא עולה לי 238 ש"ח. הוא מאפשר לי לנסוע בכל רחבי גוש דן באוטובוסים או ברכבת כרצוני. ולמעט נסיעה מזדמנת לירושלים או לחיפה פעם או פעמיים בחודש (שעבורם הייתי עושה חופשי יומי נפרד) הוא נותן מענה לכל צרכי.

עכשיו בואו נבדוק מה דרך שווה מציעה לי.

בחופשי חודשי, שיטת התשלום המועדפת עליי, המחיר לנסיעה באוטובוסים יורד ל-225 שקל בחודש. רק שעכשיו הוא "חופשי חודשי ארצי". לכאורה הוא גם זול לי יותר לנסיעות הקבועות והוא גם מכסה לי גם את הנסיעות לחיפה או לירושלים פעם בחודש, היידד!!!

אבל עכשיו עומדת לפניי בחירה קשה, האם להחליט מראש שאני רוצה את האופציה של נסיעה ברכבת? יש אנשים שברור להם שכן ויש אנשים שברור להם שלא אבל אני עדיין מתלבט. אם אחליט שכן אז אשלם 255 שקל כל חודש ואקבל חופשי חודשי ארצי באוטובוסים שכולל גם רכבת עד טווח של 40 ק"מ. לכאורה אשלם 17 שקל יותר כל חודש. זה לא יפתור לי את הנסיעות לירושלים או לחיפה שעליהם עדיין אשלם בחופשי יומי נפרד פעם בחודש, אבל אם במקרה תהיה לי נסיעה לחדרה אז הרווחתי.

האמת היא שנקודת המוצא שלי היא לא 238 ש"ח בחודש. בגלל עליית מחירי הדלק ושכר הנהגים, ובגלל שעקרונית מחירי התח"צ אמורים להיות צמודים למדד והמדד עולה, ולאחר שבמשך שנים ארוכות השרים נמנעו מהמהלך הלא פופוליסטי של העלאת מחירים, היתה אמורה להתקיים באפריל 2022 עליה של 9% בכלל התעריפים - החופשי חודשי הנוכחי שלי היה אמור לעלות 259 ש"ח. כלומר, גם אם אני בוחר באופציה היקרה יותר שכוללת גם רכבת, זה בעצם משקף לי הוזלה של ארבעה שקלים לעומת המצב של העלאת תעריפים רגילה.

זה לדעתי הפספוס האמיתי של ההסברה ברפורמה בתעריפים. יכול להיות שהיה כדאי קודם לתת לתעריפים לעלות ורק אז לעשות את הרפורמה, אבל כמובן שגם על מהלך כזה היו ביקורות מוצדקות הן על עצם הייקור והן על שיגוע הציבור פעמיים.

אז אני הולך לשלם 225 או 255 כל חודש במקום 259. אבל עכשיו שסיכמנו שאני מרוויח מהרפורמה, ואני מקווה שברור לכולנו שהמקרה הפרטי שלי לא כזה מיוחד ויש עוד אלפים (לפחות) כמוני שמרוויחים קצת מהרפורמה, בואו בכל זאת נסתכל עליה באופן קצת יותר מתודלוגי. תוכלו לבדוק כמה אתם תשלמו במחשבון הרפורמה כאן וקצת חבל לי שאין ליד את המחיר שאתם תשלמו אם לא תהיה רפורמה (מה שאתם משלמים היום ועוד 9%).

כיוון התנהגות צרכנים באמצעות תעריפים

לרפורמה יש מטרות פומביות של פישוט שיטת התשלום, ומטרות קצת פחות פומביות של הכוונת התנהגות צרכנים. בשוק הפרטי אנחנו רואים את זה כל הזמן, לדוגמה הנחות סוף עונה על בגדים שמשכנעת אותנו לקנות מעילים בסוף החורף כדי לפנות מקום בחנויות למלאי הקיץ או הדוגמה הידועה של גביית 10 אגורות על שקיות פלסטיק בסופר. לא אסרו על שימוש בשקיות, רק הכווינו את הצרכנים להשתמש בהם פחות, וזה עבד. השימוש בהבדלי תעריף לכוונון קל של התנהגות הציבור הוא כלי נפוץ מאד בעולם התח"צ גם מחוץ לישראל - אז מה מטרות הרפורמה בתח"צ בתחום זה?

1. הגדלת השימוש בכרטיסי מוני כדוגמת חופשי חודשי על חשבון תשלומים חד פעמיים בערך צבור.

"חופשי אזורי" 99 ₪
כרטיס חודשי לנסיעה ללא הגבלה באוטובוסים עד 40 ק"מ בין ישובי הפריפריה

"חופשי ארצי" 225 ₪
כרטיס חודשי לנסיעה ללא הגבלה באוטובוסים בכל הארץ (למעט אילת)

תחבורה ציבורית באינטרנט

הפייסבוק של הרכוב לאוטובוסים

מחשבון תעריפים הופ און

מידע לנוסע בתח"צ - משרד התחבורה

מר קו

נעים בסופ"ש

נת"ע בפייסבוק

פורום תח"צ בתפוז

קווי לילה

שבתשתיות - תיעוד פרויקטים בתחבורה

תלונה למשרד התחבורה



הרכוב לאוטובוסים

הרכוב הרקום



ארבל אגר-נדן

רשומות פופולריות

רפורמת "דרך שווה" ואני



עקרונית הבלוג הזה הוא לא בלוג אקטואלי, אבל אני מרגיש שהפעם עליי קצת לחרוג ממנהגי כי יש הרבה בלגן במידע על הרפורמה המתוכננת להתבצע באוגוסט הק...



אתגר גדול ושמו בית שמש

מקור: NRG למשרד התחבורה רשימת אתגרים ארוכה

להתמודד עימה ב-do list שלו. האתגר הגדול ביותר הוא כנראה החדרת מערכות הסעת המונים למטרו...

ליגת הקווים החזקים

משרד התחבורה פרסם מידע על מספר העולים בקווי האוטובוסים בישראל.

הרפורמה מנסה להכווין כמה שיותר צרכנים לשימוש בחופשי חודשי, כרטיס מנוי שהופך אותך, מרגע שקנית אותו, לאדיש להיקף הנסיעות שאתה עושה בתח"צ. זה גירום לחלקנו לבצע קצת יותר נסיעות "כי כבר שילמנו", בחלקן הן יהיו נסיעות שאולי היינו עושים ברכב פרטי כנהוג או כנסוע קודם לכן.

הרפורמה המוצלחת מ-2016 עשתה בדיוק את זה ובהצלחה גדולה, והעבירה הרבה נוסעים ל"כרטיסי המנוי" (יומי/שבועי/חודשי) וכאן היא נלקחת עוד צעד קדימה. כך לדוגמה היתה בעיה בכך שהרפורמה היא לא נתנה הנחת 50% לנוער על חופשי חודשי והם נאלצו להישאר עם הערך הצבור (שהחליף את הכרטיסיות הישנות). היתה על זה ביקורת בזמנו ועכשיו היא מתוקנת, נוער כמעט בהגדרה נוסע כל יום. הוא מקבל הנחה של 50% על מוצר יקר יותר למשתמש הכבד. במסגרת הרפורמה הנוכחית הוא יוכל לקבל את ההנחה הייעודית המגיעה לו על המוצר הכי זול שהתח"צ מציעה לנוסעים מתמידים. אם נשתמש במקרה הלא שכיח אך האמיתי לגמרי של נער מהשכונה שלי שנוסע כל יום עם צ'לו איתי באוטובוס ללמוד בתלמה ילין, הוא משלם היום 50% מ-316 ש"ח (עלות ערך צבור הלוך ושוב מרעננה לתל אביב וחזרה כפול 22 יום). כלומר הוא משלם 158 ש"ח. ולאחר ההעלאה של 9% הוא היה משלם 172 ש"ח כל חודש. ואילו עכשיו במסגרת רפורמת דרך שווה הוא ישלם 50% על 225 ש"ח (לא ראיית אותו ברכבת עדיין) שזה 112.5 ש"ח. - הסכום של 60 ש"ח בחודש.

גם נותר על חדרת "מתי נגמר לי הכסף ברב קו". חשוב להגיד שכל החופשי חודשי החדשים יהיו מסוג "גמיש", כלומר כרטיס שתקף ל-30 יום מהיום שעשית אותו ללא קשר לתאריך. כיום מרבית השימוש בחופשי חודשי הוא מסוג קלנדר, כזה שתקף מה-01 לחודש עד סופו, וכל מי ששוכח לעשות אותו בתחילת החודש נאלץ לשלם את תעריף הנסיעות הבודדות עד סופו, ביטול הלקונה הזו במסגרת הרפורמה מבורך.

הביקורת הגדולה על הרפורמה היא ביטול ההנחה על הטעינה בערך צבור, אמצעי שאמור לשמש בעצם אך ורק נוסעים מזדמנים. כדי לצאת הוגן אגיד שאכן המחיר של נסיעה לנוסע מזדמן יעלה. מי שמשלם על נסיעה בודדת אכן ישלם יותר וזה כמעט בכל מקום בארץ, גם באוטובוסים וגם ברכבות, אבל במקרה הזה לא מדובר במשתמש כבד בתח"צ, (לפחות לא ליעד הזה), ולכן ההוצאה החודשית כתוצאה מהייקור הזה תהיה נדיחה.

ושב ניקח אותי כדוגמה. נגיד שאני עולה פעם בחודש לירושלים, (האמת שמאז המצאת הזום זה פחות). אני אמור לשלם באותו היום 32 שקל לחופשי יומי גוש דן/ירושלים או לאפליקציה, או כ-50 שקל בערך צבור (ללא נסיעה פנימית בירושלים). אני עושה בדרך כלל חופשי יומי ליום כזה למקרה שתהיה.

במסגרת רפורמת דרך שווה, למרות שיהיה לי חופשי חודשי ארצי באוטובוסים אני כנראה עדיין אעדיף לנסוע ברכבת. במקרה הזה התשלום בערך צבור פשוט לא השתנה לי (48 ש"ח אם לדייק) ואילו החופשי יומי שלי התייקר בחמישה שקלים ל-37 ש"ח. אבל, זו תוספת של חמישה שקלים בחודש, לא באמת משהו שאני לא יכול לעמוד בו. ופה הבולקו הגדול של המתנגדים לרפורמה. כל פעם שתראו שמפגמים לנסעים הכבדים. X למקום Y המחיר לנסיעה בודדת עלה, תדעו שאסור לכם בתכלית האיסור להכפיל את זה בכמות הנסיעות בחודש או בשנה. כי מדובר על נסיעות שמבוצעות לעיתים רחוקות. מי שנוסע את הנסיעה כמעט כל יום ישתמש באמצעי תשלום אחר, זול יותר.

אבל, חשוב להיות הוגנים. את ההוזלה שלי (או לפחות חוסר הייקור) יממנו הנוסעים המזדמנים, שהמחיר שלהם יעלה. מי שנוסע פעם בחודש כמוני לא יבכה הרבה, אבל מה אם מה שנוסע פעמיים או שלוש בשבוע? בעידן העבודה ההיברידית זה קורה יותר ויותר. מה עם מי שנוסע כל יום אבל רק בשבוע אחד מתוך חודש? לדוגמה מישהו שבא לבקר בארץ? הם אלה שישאו בעיקר הנטל של ההנחות הניתנות לנוסעים הכבדים. האם זה צודק? אני מניח שאפשר להתווכח על זה, לדעתי כן, וזה גם ממש מקובל בעולם, אבל זה גם אומר שהרף שמעליו משתלם לעשות חופשי חודשי יורד. היום נסיעה בערך צבור למקום עבודתי וחזרה עולה לי 14.4 ש"ח ביום. אני צריך לדעת מראש שאני הולך לעבוד 17 ימים ומעלה בחודש כדי לקנות חופשי חודשי. רפורמת דרך שווה מקטינה לי את העלות של החופשי חודשי, אך מעלה את עלות הערך הצבור. עכשיו אם אעבוד 13 ימים ומעלה כבר ישתלם לי חופשי חודשי באוטובוסים, ו-15 ימים אם אני משתמש ברכבת (אני מזכיר שכל הדוגמאות הן על המקרה הפרטי שלי).

מכאן שמי שעובד שלוש פעמים בשבוע כבר נמצא על הרף בו בדרך כלל החופשי חודשי ישתלם לו, קודם הוא לא היה ועכשיו הוא כן. תזכרו את זה כשינסו בדוגמה הזו למישהו שפגע מהרפורמה. שינוי הרגלים מערך צבור לחופשי חודשי זו לא פגיעה. אבל מי שעובד פחות מזה בקצת כן נפגע. לי זה נשמע די מידתי.

וגם, תזכרו שה"אפליה" היא בין נוסע קבוע לנוסע מזדמן ללא קשר למקום מגוריו, וזה למרות שהדוגמאות שיציגו בפניכם יהיו תמיד של מישהו מהפרפריה שמפסיד מול מישהו מהמרכז שמרוויח, על זה נדבר יותר בסעיף הבא.

וכאן נכנסת גם ביקורת שלי על הרפורמה. מה עם החופשי שבועי? ככלל ב-2016 ראו שהחופשי שבועי לא ממריא לעומת אחיו היומיים והחודשיים, אבל אף פעם לא ניסו לעשות חופשי שבועי ארצי. אני חושב שגם אם מדובר בביקוש קטן, היה לו מקום. (וחשוב לציין שאני מתכוון לשבועי גמיש, כלומר כרטיס לשבעה ימים). זה הכי נוח למבקרים בארץ לתקופות קצרות, או לאנשים שעושים קורסים. הם אולי לא הרבה אבל חבל להשאיר אותם על הערך הצבור.

2. ביטול עיוותים הסטוריים בתעריפים הקטלוגיים

אחת הביקורות הגדולות על הרפורמה מ-2016 היתה שהיא לא טיפלה במחירים הקטלוגיים של נסיעות מזדמנות אלא רק בחופשי חודשי. היא לא עשתה זאת כי היה ברור לכולם שיש מקומות עם תעריפים נמוכים עד כדי גיחוך שפשוט אין מנוס מלהעלות אותם, ושזה פשוט לא ריאלי להוריד את התעריפים בכל הארץ לרמה של אותם מקומות בודדים עם תעריף מוגזר אפילו שזה נשמע יפה כסימסה פופוליסטית. שרי העבר העדיפו שהתיקון הנדרש הזה לא יקרה במשמרת שלהם. רפורמת "דרך שווה" לא רק מטפלת בתפוח אדמה הלוהט הזה אלא שמה את הדגש עליו אפילו בשם שניתן לה, וכמובן שמי שמטפל בתפוח אדמה לוהט בידיים חשופות נכווה בדרך.

עד כמה התעריפים אצלנו מסובכים? תוכלו לראות לפי אורך הפוסט **במדריך התעריפים שלי**. יש לנו מעל 60 תעריפים שונים (וזה אחרי העיגול לחצי שקל שנעשה לא מזמן), מעל 30 חופשי יומי שונים ומעל 45 חופשי חודשי שונים, וכל זאת בארץ שגדולה רק פעמיים בשטחה **מהעיר לוס אנג'לס**. אעדכן אותו כשהרפורמה תצא לדרך ונוכל להשוות את אורך הפוסט לפני ואחרי...

יש עשרות עיוותים קיימים שהמפורסמים ביניהם הם ההטבות שלהם זוכים מספר קווי חרדים בין בני ברק לחיפה לעומת קווים דומים מתל אביב לחיפה (בג"צ קבע עוד ב-2011 שיש לפעול לתיקון הליקוי הזה), ויש גם עיוותים פחות מפורסמים במגזרים אחרים ומסיבות אחרות, אני אדבר על אחד מהם.

ישנן 13 ערים בארץ שבהן יש תעריף מוגזר לנסיעות פנימיות של 2.5 ש"ח. למה רק ה-13 ערים האלה? פוליטיקה! שרים במהלך ההסטוריה שרצו להטיב עם ראשי ערים שהיו מקורבים אליהם ולא ראו שום בעיה באיפה ואיפה שזה יוצר מול ערים

המידע נמצא כאן . ותודה למנכ"ל11 מפורום תחבורה ציבורית בתפוז שהביא לשם את ...



איך מסבירים שינוי בתחבורה הציבורית - פרגון לווילוג "עיר לחיות בה"

לפני מספר חודשים פתח איליה קוגן המוכשר וידאו בלוג (ווילוג) בנושאי עירוניות ותחבורה ביוטיוב בשם "עיר לחיות בה". שכבר הגיע נכון לכת...



ירושלים תחבורה ציבורית סביב לה

ושב בפינתנו - "בקשות פוסטים של קוראים" - הקורא הקבוע אברהם ישעיה ורזנבלום, שזה יום הולדתו, ביקש שאעשה לו קצת סדר עם כל מה שק...



לא להיות אנטי לאנטי מפרץ

בשבוע שעבר ערך ארגון "תחבורה היום ומחר" כנס למהנדסי ערים. בכנס השיק הארגון חוברת קטנה וחשובה בשם "תחנות האוטובוס במרחב..."



המדריך לאפליקציות התשלום - וסקר שוק

זה לא בלוג אקטואלי. אפליקציות התשלום בתחבורה הציבורית חדרו לחיינו בינואר 2021 כפילוט, בעיצומו של הסגר הלשישי, ורק באפריל באופן מלא, אבל לא ...



תוכנית הפיתוח של רכבת ישראל - תכנון ופוליטיקה

הפוסט עודכן ב-11.11.2020. 2019 שברה רכבת ישראל שוב את שיא מספר הנוסעים והגיעה לכ-69 מיליון נוסעים בשנה. הציבור בישראל צמא למערכות תחבור...



למה תחנת האומה בירושלים תהיה התחנה העמוסה ביותר במדינה

בפסח הקרוב תקיים רכבת ישראל סיורים במתחם תחנת הרכבת החדשה שהולכת ונבנית בירושלים, העניין בפרויקט רב וכל המקומות אזלו. מרכז מבקרים כבר ...



קווים עירוניים, קווים בינעירוניים וכל מה שביניהם

כולנו יודעים את ההבדל העקרוני בין קו עירוני לבין קו בינעירוני, אבל מסתבר שגם לנמשא יחסית פשוט כמו זה יש מורכבויות לא קטנות. ובואו נלמד אותם...

תוויות

אגד (4) **אוטובוסים** (154) **אופניים** (34) **איחוד רשויות** (1) **אילת** (2) **אשדוד** (2) **בית שמש** (52) **בעולם** (52) **בעתיד** (55) **בקרה** (1) **בריאנות** (5) **גולן** (1) **גליל** (7) **הולכי רגל** (44) **המלצות** (26) **הנגשה** (11) **הנחיות** (4) **הסטוריה** (32) **הרצליה** (2) **ויקי תחבורה ציבורית** (16) **זמן** (20) **חדש באתר** (8) **חיילים** (3) **חיפה** (12) **חניה** (8) **חרדים** (13) **חולתים** (1) **טכנולוגיה** (38) **יהודה ושומרון** (2) **ילדים** (2) **ימי עיון** (1) **ירושלים** (20) **כלכלת תחבורה** (23)

דומות אחרות. חלקן של הערים האלה בפרפריה, אבל לא כולן, חלקן חרדיות או עם גרעין חרדי מתפתח, אבל לא כולן. ככה זה כשעובדים בשיטת אתננים פוליטיים - אין הגיון.

בטבריה משלמים היום 2.5 ש"ח לנסיעה פנימית מזדמנת. ואחרי הרפורמה המחיר לנסיעה מזדמנת יעלה ל-5.5 ש"ח. כך גם ביקנעם שאני מתקשה לראות קווי דמיון בינה לבין טבריה. לעומתן קרית שמונה, כרמיאל ונהריה כנראה היו רחוקות מהצלחת ומשלמות וימשיכו לשלם תעריף רגיל לנסיעה עירונית מזדמנת. (המחיר לנסיעה אחת יעלה מ-5 ל-5.5 ש"ח במסגרת האחדת התעריפים העירוניים של הרפורמה והעליה הכללית הנדרשת, אך זה רק עבור הנוסע המזדמן של מספר פעמים בחודש, כלומר בתרחיש סביר זה יוסיף לאנשים להוצאות בקרית שמונה כעשרה שקלים בחודש, אבל הנוסעים הכבדים הולכים לשלם פחות, הרבה פחות ותיכף אני אראה לכם את זה), בית"ים בואו נחזור לטבריה.

אם אתה נוסע בטבריה כל יום פעמיים ומשלם בערך צבור, שמיועד לנוסעים מזדמנים, אתה משלם בערך 110 שח בחודש. חופשי חודשי של אזור טבריה מהרפורמה ב-2016 עולה 146 ש"ח וזה לא הגיוני שהוא עולה יותר מתשלום מזדמן כל פעם. יש גם חופשי חודשי ישן בטבריה (שלא במסגרת הרפורמה של 2016) שעולה רק 66 ש"ח בחודש, אבל הוא תקף רק לשירות הפנימי של טבריה.

הרפורמה החדשה מבטלת את כל ההסדרים הישנים. במקום החופשי חודשי הישן הנוסע יקבל חופשי חודשי אזורי, כזה שכולל גם ערים במרחק של עד 40 ק"מ בקו אווירי, שיעלה 99 ש"ח. נסיעה בודדת תהיה יקרה בהרבה מהמצב הקיים (5.5 ש"ח לעומת 2.5), אך לא שונה יותר מנסיעה פנימית בקרית שמונה, כרמיאל או נהריה. אם התעקש להמשיך לשלם על כל נסיעה בלבד בערך צבור תשלם יותר, (240 ש"ח בחודש) אבל אין סיבה שתעשה את זה. אם השתמשת בחופשי חודשי ישן ב-66 ש"ח בחודש, תצטרך לשלם על חופשי חודשי חדש 99 ש"ח בחודש וזה אכן מקומם. אך עכשיו צריך להבין כמה אנשים באמת נפגעים בטבריה ולעומת זאת כמה אנשים מרוויחים ממנה. גם בטבריה "הנפגעת" יש הרבה יותר מרוויחים ממפסידים. צריך לראות את כל התמונה.

ב-99 ש"ח אתה יוצא מטבריה לעבודה או ללימודים במרחק של עד 40 ק"מ בקו אווירי (מה שכולל את צפת, את עפולה, קצרין, צמח ועוד מוקדים), וזה לעומת 208 ש"ח היום בין צפת לטבריה. המחיר נחתך ביותר מחצי.

אם אתה נוער או קשיש עד גיל 75 תשלם 45 ש"ח (במקום 66 בחופשי חודשי המקומי או 55 בהנחה של 50% על הערך הצבור במשך חודש). ואם אתה מעל גיל 75 לא תשלם כלל שעל זה נדבר מאוחר יותר. משמע הייקור הוא אך ורק לשכבת האוכלוסייה בגילאי העבודה שלעולם לא יוצאת מתחומי העיר טבריה, והוא עומד על 33 ש"ח בחודש ולא "מאות שקלים בחודש" כמו שצועקים הפוסטים בפייסבוק. וכיוון שסביר שיש במשק הבית אנשים מגוונים, שחלקם ייהנו מהחזלה בעקבות הרפורמה וחלקם מייקור, הרי שההוצאה כנראה תישאר דומה.

החישוב הזה, במספרים קצת אחרים (כי עלות החופשי חודשי הישן משתנה קצת ממקום למקום), נכון גם לשדרות, נתיבות, אופקים, רהט, דימונה, ערערה בנגב, חצור הגלילית, רכסים ועוד, אבל מה שחשוב לזכור כאן הוא בעיקר שמדובר בתיקון עיוותים הסטוריים שבהם משום מה נהריה שילמה יותר מטבריה, רק בגלל החלטות פוליטיות, אולי כשרות אבל בהחלט מסריחות.

ערים אחרות שנהנו מ"הנחת המקורבים לצלחת" אך קרובות יותר למטרופולינים כגון יקנעם, ביתר עילית ומודיעין עילית ייאצו ליותר על הנחה זו ללא החופשי חודשי ב-99 ש"ח. השירות הפנימי שלהן אכן ייתייקר פי 2, אך בערים אלה היקף הנסיעות לעיר המטרופולין הקרובה הוא **גבוה מאד**, פשוט כי הן קרובות יותר אליה ונסמכות עליה יותר והמחיר הזה ייתחקר בחצי, כך שגם הן קצת מרוויחות וקצת מפסידות. בחדשות נראה סיפורים קורעי לב על משפחות קשות יום שצרכות לשלם יותר על נסיעות פנימיות, אבל לא נראה את השכנים שלהם שנוסעים כל יום לירושלים שצריכים לשלם פחות בזכות הרפורמה כי חדשות מתמקדות בסיפורי קורעי לב... חשוב להבין את זה וגם להבין שמי שמפסיד מפסיד קצת אבל מי שמרוויח מרוויח הרבה. אגב. מאחר ובגדול החופשי חודשי המוזל ב-99 ש"ח לא תקף כשנכנסים לעיר המטרופולין, אני חושב שגם לא היה קורה כלום אם היו מחילים אותו גם על ערים אלה. אני מניח שזה היה דורש גיוס עוד מקור תקציבי קטן לרפורמה אבל זה לא היה מהווה נסיגה מהעקרונות שלה. ייתכן ועוד יתפשרו על נקודה זו וייתכן ולא, נראה.

כתבו לי יותר מדי שבעצם הפרפריה מממנת את המרכז, ואין שטות גדולה מזו. מספר הנוסעים במטרופולינים גבוה מאד ביחס לנוסעים בפרפריה. נוסעים מזדמנים משלמים יותר ונוסעים קבועים פחות. מאחר ויש יותר נוסעים בכלל במרכז לעומת הפרפריה, ויש יותר נוסעים מזדמנים במרכז מאשר בפרפריה, הרי שהפרפריה בחיים לא תוכל לסבסד את המרכז. ובעצם בכל מקרה כולנו מסובסדים, והפרפריה תמשיך להיות מסובסדת יותר בכבדות פר נוסע מאשר במרכז. וזה בסדר.

3. להקל על מעברים בין אמצעים

ביקורת נוספת שהוטחה שוב ושוב בפרצוף משרד התחבורה היתה לגבי מעבר 90 דקות, שיושם במטרופולינים אך המתין בסבלנות לתקציב כדי להיות מיושם גם בערי הפרפריה. הנושא נפתר חלקית עם השקת אפליקציות התשלום שכללו בהן את המעבר הזה ועכשיו ייפתר באופן גורף גם עבור אותם נוסעים מזדמנים שימשיכו להשתמש בערך צבור ברב-קו. חשוב לציין שבערי הפרפריה מעבר 90 דקות אולי פחות חשוב מאשר במטרופולינים, אבל חלקן כבר ערים לא קטנות בכלל עם יותר מ-50,000 תושבים ורשת די מפותחת שלעיתים גם דורשת מעבר, כלומר זה אולי לא החלק הכי חשוב ברפורמה אבל הוא בהחלט לא מיותר.



המחיר צריך להיות הוגן a fair fare. אבל הוגן לא אומר שלעולם אסור להעלות את המחיר. ב-2016 דרעי יזם הוזלה רוחבית "בגובה המע"מ" שלא היה לה קשר לכלום ושום דבר חוץ מניצול הזדמנות של קמפיין "מע"מ אפס לדירה" של יאיר לפיד, כל הכבוד לו (באמת, בלי ציניות) על כך אבל התקופה הנוכחית לא מאפשרת את המשך שיפור השירות בלי להגדיל את חלקו של הנוסע במימון התחבורה הציבורית. הרפורמה אכן מעלה את המחיר לחלק מהנוסעים המזדמנים וכפי שהצגתי בדרך כלל מורידה את המחיר לנוסעים הקבועים, אם לא ביחס למצב הקיים אז ביחס להעלאה הבלתי נמנעת בגובה 9% שהיתה אמורה לקרות. המחיר, גם היכן שעולה, עדיין נופל להגדרה של מחיר הוגן ושווה לכל כיס.

בהקשר זה תשלום כפול על נסיעה קצרה, רק כי אין קו ישיר הוא לא הוגן, ועל אף שבנסיעה קצרה בערים קטנות יחסית זה קורה פחות, זה עדיין לא הוגן וטוב שעכשיו יש מעבר 90 דקות לכולם.

פישוט התעריפים גם מביא לזה שהחופשי חודשי שיימכר בטבריה ב-99 הוא בדיוק אותו חודשי שיימכר באופקים ב-99 ש"ח. והחופשי חודשי שיימכר בתל אביב ב-225 הוא אותו אחד שיימכר בירושלים ב-225 ש"ח (כי הוא ארצי). המטרה היא יותר הקלה על ניהול וארגון כל נושא התעריפים שהוא מאד מסובך היום, אבל יהיו גם נוסעים שירויחו מזו. אם לדוגמה יש לי טרמפ לירושלים ולכן לא קניתי חופשי יומי כשנסעתי אליה, עדיין החופשי חודשי יתפוס שם לנסיעות פנימיות. רווח נקי.

כרמלית (1) מגזר כפרי (7) מגזר ערבי (6) מוניות (3) מוניות שירות (7) מחירים (9) מחירים (2) מטרות (10) מיקרו-מוביליטי (2) מפות (8) נהגים (12) נוסעים (72) נצרת (2) סביבה (3) סטטיסטיקות ומספרים (44) עירוניות נכונה (67) פוליטיקה (35) פוסט אורח (9) פרסום ומידע (14) פתח תקווה (4) קווי לילה (1) קורקניטים (1) רב-קו (7) רכב אוטונומי (10) רכב פרטי (49) רכבל (2) רכבת (52) רכבת קלה (27) רכבת תחתית (19) רעננה (2) שונות (4) שירות גמיש (4) שיתוף נסיעות (11) תאונות דרכים (3) תחבורה ציבורית בשבת (5) תחזיות (19) תחנות מרכזיות (10) תיירים (2) תכנון (121) תל אביב (47) תעופה (3) תשתיות תחבורה ציבורית (65) b.r.t (21) human transit (8) p.r.t (4) tree hugger (2)

בלוגים נוספים בתחום

	Livable City עיר לחיות בה - 5 שעות
	Not Just Bikes לפני 13 שעות
	אורבנולוגיה 2 days ago
	Pedestrian Observations לפני 3 ימים
	ספרים באוטובוסים 2 weeks ago
הצג הכל	

ארכיון הבלוג

- ▼ 2022 (5)
- ▼ יוני (1)

רפורמת "דרך שווה" ואני

◀ מאי (2)

◀ מרץ (1)

◀ ינואר (1)

◀ 2021 (10)

◀ 2020 (15)

◀ 2019 (8)

◀ 2018 (7)

◀ 2017 (37)

◀ 2016 (37)

◀ 2015 (41)

◀ 2014 (40)

◀ 2013 (71)

4. ביטול ההבדלים בין התעריפים באפליקציה וברב קו

לפי מחשבון רב-99 הופאון המוצלח אני יכול לשלם בנסיעה עד 15 ק"מ 213 ש"ח בחודש באפליקציות, 238 בחופשי חודשי, או 316 שקל בערך צבור. ואחרי עליית ה-9% זה יהיה 232 באפליקציה, 259 בחופשי חודשי או 344 בערך צבור (ערך צבור לא מיועד לנוסע הכבד אז אף אחד לא ישלם באמת 344 שקל בחודש בין רעננה לתל אביב, אבל זה קנה המידה, אם בא לכם תחלקו כל מספר ב-22 לקבלת תשלום יומי).

ההבדלים האלה זו אחת הבעיות שהרפורמה באה לפתור, כל חישוב נותן משהו שונה. בתרחיש העתידי יהיו הבדלים קטנים יותר בין האפליקציות, הערך הצבור והחופשי חודשי שמקלים עלי לבחור את האמצעי המועדף עליי בהתאם לנוחות השימוש שלי ופחות בהתאם לחישובי עלות מפולפלים. כפי שאתם רואים, באפליקציה היום הייתי משלם פחות קצת אבל היא פחות נוחה לי לשימוש, למעשה הרפורמה משווה לי את מחיר החופשי חודשי למחיר הכי נמוך שאני יכול לשלם היום. היא מאפשרת לי להישאר עם אמצעי התשלום הנוח לי, אבל להנות מהמחיר שמאפשרת היום רק האפליקציה. וכאן אני סותר פייק ניזו ידוע שאומר שכל מטרת הרפורמה היא לשכנע אותנו לעבור לאפליקציות...

5. לפנות מקום ברכבת לנסיעות הארוכות יותר.

כמו שראינו בדוגמה שלי, אני הקטן מרעננה שנוסע ברכבת שלוש תחנות ומתלבט בינה לבין אוטובוס צריך להחליט אם לשלם יותר מראש או להגביל את עצמי לנסיעה באוטובוס. חלק מהאנשים יבחרו באוטובוס על פני הרכבת בגלל זה.

אבל ככל שהנסיעה ברכבת יותר ארוכה כך האלטרנטיבות לנסיעה באוטובוס פחות קורצות ולעיתים לא קיימות, עדיין ה"חופשי חודשי ארצי" יאפשר לי להגיע באוטובוס מכרמיאל לתל אביב כל יום ב-225 ש"ח, אבל זה יהיה לא שפוי במידה מסוכנת. לכן במרחקים האלה לא צריך להשוות את המחיר ברכבת למחיר המאד נמוך באוטובוס אלא את המחיר ברכבת במסגרת רפורמת דרך שווה למחיר הקודם ברכבת.

הרכבת נמצאת במגבלת קיבולת, והרחבת מסילות לוקחת עשורים. הרחבת שירות האוטובוסים לעומת זאת קלה יותר כשמתגלה הצורך (אם כי לא קלה כמו שאתם חושבים, זה גם עשוי לקחת שנה או שנתיים). אם נחליף חלק מהנסיעות הקצרות יותר שנעשות ברכבת בנסיעות אוטובוס נרוויח יותר מקום עבור אלה שעושים את הנסיעות הארוכות. אם נשמר לצד הקו המוצלח בין ירושלים לתל אביב גם קו אוטובוס מוצלח בזכות מספר הנוסעים הנאה שיחפש את המחיר הנמוך יותר נרוויח גם אמינות רשת. מאד קל להרוג את 480 כי כולם עברו לרכבת, אבל זה לא בהכרח נכון אם הרכבת לא מצליחה להסיע את כולם.

אם ניקח את כרמיאל כדוגמה למקום שממנו אין תחליף אוטובוסים הגיוני לרכבת לתל אביב, הם משלמים היום 670 ש"ח על חופשי חודשי גוש דן+חיפה. המחיר היה אמור לטפס ל-730 ש"ח במסגרת ההתייקרות המתוכננת (9%, זוכרים?). במסגרת הרפורמה המחיר ירד מ-670 ש"ח ל-610 בלבד, שאיתם אפשר להגיע גם לבאר שבע וחזרה כל יום אם חשקה נפשנו בכך.

כאשר הרכבת מהצפון תעצור בהרצליה להוריד נוסעים (עצירה חשובה לטעמי, למרות שהיא עולה ב-6 דקות נוספות), היא תאסוף קצת פחות נוסעים כמוני שעושים נסיעה קצרה לכיוון תל אביב ואולי יבחרו באוטובוס. עדיין יהיה צפוף, אבל קצת פחות. זו הכוונה התנהגותית קלה וכמעט לא מורגשת לכיוון של יותר נסיעות ארוכות ברכבת ופחות נסיעות קצרות. האם זה יעבוד? כן, אבל בקטנה. וזו כל המטרה.

ואגב, לא רבים נוסעים כל חודש מכרמיאל לתל אביב, אבל מה שכתבתי נכון גם לגבי החופשי-יומי...

6. להסיע יותר קשישים בתח"צ

אחת הבשורות המשמעותיות היא שקשישים מעל גיל 75 יתקפו את הרב קו אבל לא ישלמו. זה חשוב כי זו האוכלוסיה שהכי מסתכנת עם הטענת הרב קו וזה ייחסך מהם, אבל מצד שני עדיין נוכל לדעת מתי האוטובוס עמוס וצריך לתגבר, וזה חשוב למדינה כי בגיל הזה הולך ונהיה יותר ויותר קשה לנהוג וחשוב להקל עליהם את המעבר לתחבורה ציבורית.

ויש עוד סיבה - קשישים לרוב לא נוסעים בשיא בוקר אלא בשעות הריקות יותר של היום. מתן הנסיעה חינם לקשישים לא מייצרת בעיית קיבולת אלא רק מאפשרת לנצל טוב יותר את השירות שכבר יש וזה חשוב. הגיל שנבחר לתחילת ההטבה (75) נבחר רק בגלל שזה מה שהכסף הזמין איפשר, אבל לא ירחק היום ויציא השר שיקדם את התקציב הנדרש להורדת הגיל ל-70 או ל-67. אני די בטוח בכך. אישית אני לא מאמין בנסיעה חינם לכולם, אבל נסיעה חינם לקשישים דווקא נשמעת לי כמו רעיון טוב.

7. לאפשר את המעבר לתשלום באמצעות כרטיס אשראי או תשלום בסלולר ללא אפליקציה.

הביקורת הגדולה על הרפורמה היא ביטול הנחת הערך הצבור, שבזמנו כשיצרו אותה לפני יותר מעשור היתה עליה ביקורת בדיוק הפוכה בעיקר בגלל שהיא מאד לא אינטואיטיבית (תחפשו בעיתונים). התשובה לביקורת היא שהנחת הערך הצבור נועדה לניווט התנהגות צרכנים, כך שייסימו להשתמש פחות בכרטיסיות שלהם ויותר ברב קו. זה עבד ואיפשר את תחילת התהליך ההדרגתי של ביטול כרטיסיות הנייר. אחר כך מרגע שהומצאו החופשי חודשי-שבועי-יומי המודרניים ב-2016, וביתר שאת מאז כניסת האפליקציות לחיינו ב-2021 אין יותר כרטיסיות וגם השימוש בערך הצבור הולך ויורד. ביטול ההנחה נועד לנווט את התנהגות הצרכנים יותר לכיוון החופשי חודשי והאפליקציות כפי שסקרתי בסעיף 1 אבל יש לו עוד מטרה, להיפטר ממנגנון מסורבל וקשה להבנה שעשה המון בעיות והיקשה לא רק על הנוסעים אלא גם על החדרת טכנולוגיות חדשות.

ביטול ההנחה על הערך הצבור תגרום לשקל הטעון בו להיות שווה ערך ל-שקל, זה יאפשר להשתמש ברב קו גם לתשלום על עוד דברים (לדוגמה לקנות מסטיקים בקיוסק כמו שעשיתי בהונג קונג כבר מזמן), אבל מה שיותר חשוב, זה יאפשר להשתמש בעוד אמצעים כדי לשלם "כמו ברב-קו".

סיכמנו כבר שמטרת הערך הצבור היא לשרת את הנוסעים המזדמנים, כי הקבועים צריכים חופשי חודשי. אבל מתוך אותם נוסעים מזדמנים יש תת-פולח לא גדול אך חשוב של נוסעים פוטנציאליים שלא עלו על אוטובוס כבר עשרים שנה ופתאום הם צריכים לעלות עליו כי האוטו במוסך. אין להם רב קו ואין להם מושג מה זה בכלל, ובשביל לשלם באפליקציה צריך להירשם ובפעם הראשונה זה לוקח את הזמן שלו ואת החרדות שלו. עכשיו נפתח הפתח עבור המדינה לאפשר להם לשלם בכרטיס אשראי או באמצעות ה-GPAY או ה-APPLEPAY. כל מכשירי התיקוף החדשים באוטובוסים תומכים בטכנולוגיה הזו אבל ה"שקל רב קו" היקשה על יישומה החוקי (כי אז מי שישלם בכרטיס אשראי ישלם יותר וזה לא והגן ולא מעודד שימוש). ניסוי ראשון יתחיל ממש בקרוב. בגדול עליה לאוטובוס שאתה לא מכיר ותשלום לא תהיה שונה בהרבה מקניית פחית קולה ממכונה אוטומטית חדשה שאתה לא מכיר, תתעכב קצת על חיפוש ההוראות ומעקב אחריהן, אבל אז תשלוף את הכרטיס אשראי שלך, תקרב אותו ו-"ביפ".

8. קביעת מחיר מינימום לשירות שהמדינה נותנת.

במסגרת הרפורמה נסיעה בודדת לא תעלה בשום מקום פחות מ-5.5 ש"ח. ונסיעה בודדת ברכבת לא תעלה בשום מקום פחות מ-9 ש"ח. הנחות כמובן יינתנו לנוער, לסטודנטים, לזכאים ולקשישים, אבל בלי קשר למקום מגוריהם ויעדי נסיעתם אלא רק בהתאם להתאמתם לפרופיל ההנחה. יש הגיון בקביעת מחיר מינימום. הרי במקומות שבהם עלה לנסוע 2 שקל וקצת, גם אוטובוס מלא עד אפס מקום לא היה מחזיר אפילו את עלות שכר הנהג. הרצפה הזו שממנה אין לרדת נהוגה כמעט בכל שירות שהמדינה נותנת, לדוגמה עלות אגרת רישיון רכב, ובמידה רבה היא זו שנתנה לרפורמה את שמה. בתורה היא מקלה על המשך פיתוח השירות.

סיכום

לטעמי מדובר ברפורמה טובה, לא כזו בלי בעיות, כי אין איזשהו פתרון קסם שבו כולם מרוצים, אבל, היא בהחלט מדלגת לכיוון הנכון של מערכת תעריפים פשוטה יותר ויעילה יותר, ועבור המשתמשים הכבדים גם זולה יותר. אני מקווה שהיא לא תתמסמס. ואתם?

לקריאה נוספת

לבקשת ועדת הכלכלה מרכז המחקר והמידע של הכנסת פרסם סקירה על הרפורמה בתחילת מאי. כאן

כתבה של עידן יוסף

כתבה של ד"ר עידו קליין באתר זווית

צו התעריפים המעודכן



פורסם על ידי הרוכב לאוטובוסים ב- יום שלישי, 14 יוני 2022 39 תגובות:

תוויות: אוטובוסים, בעתיד, כלכלת תחבורה, מחירים, נוסעים, פוליטיקה, רכבת

יום רביעי, 18 במאי 2022

ליגת הקווים החזקים



משרד התחבורה פרסם מידע על מספר העולים בקווי האוטובוסים בישראל. המידע נמצא כאן. ותודה למנכ"ל1 מפורום תחבורה ציבורית בתפוז שהביא לשם את הקישור.

לקובץ קוראים ריידרשיפ - נסועה בעברית - והוא ממוין מהקו-כיוון החזק ביותר לקו-כיוון החלש ביותר. וזה מקור מצוין לעשות רשימה של 100 הקווים החזקים בישראל וכמה נוסעים הם מסיעים.

אבל ראשית קצת אזהרות - הקובץ לא מלא לגמרי, חסרים בו כמה נתונים שכנראה היו איתם בעיות טכנולוגיות להצגה, ואולי יש בו גם כמה נתונים שגויים שלא נוקו כפי שקורה בכל מערכת טכנולוגית, אבל בסה"כ נראה שהוא די מהימן, כך שכל פעם שאתם מסתכלים על קו בודד שנראה לכם מוזר, התייחסו אליו כאל "כבדהו וחשדהו". עשויות להיות טעויות.

הקובץ מדבר על תקופת "שגרת בין גלים" באוקטובר-נובמבר - שבה מספר הנוסעים היה בערך 90% לעומת לפני הקורונה, אבל כמובן שכל קו וכל אזור מתנהג קצת אחרת אז לא ממש נכון לנפח את כל הקווים ב-10% לקבלת התמונה לפני הקורונה.

הקובץ כמובן לא כולל נוסעים לא מתקפים, אשר לצערנו מצויים באחוזים די גבוהים ברשת, בין אם מדובר בגנבים בכוונה תחילה (כנראה מיעוט), או אנשים שלא תיקפו כי לא הבינו שהם צריכים לתקף גם אם יש להם חופשי חודשי או אם הם ביצעו נסיעת מעבר בערך צבור, או אוטובוסים שלמים בלי מכונת תיקוף אחת לרפואה שעובדת, כלומר בלי יכולת לתקף. לצערי דווקא בסוגייה האחרונה נתקלתי הרבה יותר מדי פעמים כדי שאוכל להגיד שהיא זניחה.

ועדיין 2.5 מיליון תיקופים ביום באוטובוסים לא הולכים ברגל, ומספקים מידע יקר מפז. אשר מאפשר התמקדויות שונות אסור להסיק שום מסקנות על סמך הקובץ הזה לבדו, אבל הוא תרמו נהדר. כדי להמשיך לחקור.