



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

**שירות התחבורה הציבורית בישראל –
היקף הסובסידיות ושיעורי ההוצאה
למשק-בית, ומחירי נסיעה בארץ
ובאירופה**

הכנסת, מרכז המחקר והמידע

קריית בן-גוריון, ירושלים 91950

טל': 02 - 6408240/1

פקס: 02 - 6496103

www.knesset.gov.il/mmm

כתיבה: ד"ר יניב רוזן

אישור: שרון סופר, ראשת צוות בכירה

עריכה לשונית: מערכת "דברי הכנסת"

ח' בתמוז תשע"ד

6 ביולי 2014

מבוא

מסמך זה נכתב לבקשת חבר הכנסת שמעון סולומון ועניינו **מחירי נסיעה בודדת** בשירותי האוטובוסים בישראל ובעולם. כמו כן, נבדקים במסמך היקף הסובסידיה המוענקת בישראל לשירותי האוטובוסים, מבנה התעריפים לנסיעה באוטובוסים ומשקל ההוצאה על תחבורה ציבורית למשק-בית בישראל.

1. רקע

בישראל פועלים כיום שירותי תחבורה ציבורית מארבעה סוגים: אוטובוסים, מוניות שירות, רכבות בין-עירוניות ורכבת עירונית (רכבת קלה), המופעלת בירושלים. שירותי האוטובוסים הם אמצעי התחבורה הציבורית הנפוץ ביותר, והם המשמשים את רוב הנוסעים.

בכל יום יש כ-311,000 יציאות של קווי אוטובוסים הפועלים ברישיון, ובהם כ-2.2 מיליון נוסעים. במערך התחבורה הציבורית פועלים כיום 6,511 אוטובוסים. המחזור הכספי של תחבורת האוטובוסים נאמד ב-5 מיליארד ש"ח בשנה, ומהם כ-3 מיליארד ש"ח הם סובסידיה ממשלתית.¹

2. מחירי הנסיעה באוטובוסים, היקף הסובסידיות וההוצאה על תחבורה ציבורית למשק-בית

אף שהתחבורה הציבורית כוללת אמצעי נסיעה שונים, התייחסנו במסמך זה למחירי הנסיעה באוטובוסים, משום שהנסיעות באוטובוסים הן חלק הארי של הנסיעות בתחבורה הציבורית בישראל: בשנת 2010 נסעו 86% מנוסעי התחבורה הציבורית באוטובוסים; 10% נסעו במוניות שירות, ו-4% נסעו ברכבת.²

מחירי הנסיעות באוטובוסים בישראל נקבעו לפני שנים רבות על-פי מרחק ואזורים, ועודכנו בהתאם למדד המחירים לצרכן. התעריף הוא אחיד בשלוש הערים הגדולות (ירושלים, תל-אביב-יפו וחיפה), ובבאר-שבע התעריף נמוך יותר (4.4 ש"ח בבאר-שבע לעומת 6.9 ש"ח בשאר הערים הגדולות). בגוש דן חל תעריף אחיד של 6.9 ש"ח בכל הערים והמועצות נוסף על תל-אביב-יפו: רמת-גן, גבעתיים, בני-ברק, בת-ים, חולון, אזור, ראשון-לציון, פתח-תקווה, יהוד, אור-יהודה, קריית-אוונו, גני-תקווה וגבעת-שמואל.³

בערים שונות נהוגים תעריפים עירוניים אחרים. למשל, באשקלון ובעפולה התעריף הוא 4.4 ש"ח; בטבריה וברמלה התעריף הוא 5.8 ש"ח; באשדוד התעריף הוא 5.5 ש"ח ובנתניה התעריף הוא 5.4 ש"ח.⁴

עם תחילת התחרות בתחבורה הציבורית נקבעו חלק מהתעריפים בקווים שעברו למפעילים חדשים על-פי הצעותיהם במכרז – אם התקיימו מכרזי תעריפים. במכרזי סובסידיה הממשלה קבעה מחיר, שעל-פי רוב נמוך ב-25% לערך מהמחיר שהיה בתוקף לפני המכרז, והחברות התמודדו במכרז על גובה הסובסידיה שתידרש להם מהמדינה.⁵

¹ הנתונים מתוך: משרד התחבורה, **מכרז למתן שירותים בתחום הכרטוס החכם בתחבורה הציבורית**, עבור חברת "איי. אמ. סי. גיי. תשתיות ותחבורה בע"מ", פברואר 2014, עמ' 4-5, באתר האינטרנט של משרד התחבורה: http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PUBLIC/mihraz-kirtus-haham.pdf, תאריך כניסה: 2 ביוני 2014.

² משרד התחבורה, משרד האוצר, **פיתוח התחבורה הציבורית, תוכנית אסטרטגית**, דצמבר 2012, עמ' 16.

³ אתר האינטרנט של חברת דן: http://www.dan.co.il/download/files/ravkavmap_200912.pdf, 20 במאי 2014.

⁴ הנתונים נלקחו מפורטל קווי תחבורה בישראל, <http://bus.gov.il>, תאריך כניסה, 20 במאי 2014.

⁵ גילי קניגסבוך, ראש אגף פיקוח פיננסי כלכלי (תחבורה ציבורית) במשרד התחבורה, דוא"ל, 11 במאי 2014.



הרפורמה בתעריפים⁶

הצורך ברפורמה בתעריפים נוצר לאחר פתיחת שוק התחבורה הציבורית לתחרות. לפני תחילת התחרות נקבעו התעריפים על-ידי החברות המפעילות אגד ודן, בעיקר על בסיס מרחק. לאחר הרפורמה ועם זכייתם של מפעילים חדשים במכרזים כחלק מהוצאת קווים שונים למכרזים, נוצר לכל מפעיל סולם תעריפים משלו, שחל באזור שבו הוא נותן את השירות. במקביל לכך באזור זה יכולים לפעול גם קווים של מפעילים אחרים, שחוצים את האזור אך נותנים שירות בתוכו, לעתים יש שני תעריפים שונים לנסיעה בין יעדים זהים.

במבנה זה יש כיום יותר מ-1,500 אזורי תעריף שונים בכל הארץ. במערכת הנוכחית אין הייררכיה ברורה, מבנה התעריפים מורכב ולא ברור, אין שילוביות בין מפעילים (למשל, אפשרות לנסיעת המשך, תיאום של לוחות הזמנים ועוד), והתוצאה היא שאין עידוד של נסיעות פנים-אזוריות, שהן רוב הנסיעות שמתבצעות.

לפיכך, מאז שנת 2008 החל משרד התחבורה ברפורמה בתעריפים. מטרת השינוי היא ליצור מבנה פשוט של תעריפים שבו הייררכיה ברורה, שיהיה ברור ונוח לשימוש. שינוי מבנה התעריפים החל בשנת 2008 במטרופולין חיפה, ונעשה במקביל לארגון מחדש של קווי האוטובוסים. בינואר 2010 יושם שלב א' של הרפורמה בירושלים וביוני 2011 יושם שלב א' של הרפורמה בגוש דן, גם שם במקביל לארגון מחדש של הקווים.⁷ עד כה נהנים מיישום הרפורמה יותר מ-60% מהנוסעים בתחבורה הציבורית.

לאחר השלמת הרפורמה בתעריפים **יהיו בארץ 32 אזורי תעריף**. על-פי מבנה התעריפים המתוכנן יוגדרו ארבעה אזורים מטרופוליניים: חיפה, תל-אביב, ירושלים ובאר-שבע; אזור מודיעין יוגדר אזור אחד המשותף לשני מטרופוליניים (תל-אביב וירושלים), וכמו כן יהיו שמונה מרחבים שונים שנמצאים בין המרחבים המטרופוליניים.⁸ האזורים המטרופוליניים והמרחבים יחולקו לאזורי משנה. הרפורמה תאפשר סוגים רבים ושונים של כרטיסים: כרטיס יומי, כרטיס תלת-יומי וכרטיס שבועי; כרטיס משפחתי, כרטיס שנתי, כרטיסים משולבים עם רכבת, כרטיסים משולבים עם מתחמי "חנה וסע" ועוד.

להלן עיקרי המבנה החדש:

- בשירות המטרופוליני – מבנה אזורי טבעתי ומעברים בלתי מוגבלים בין אמצעי תחבורה שונים במשך 90 דקות ללא תוספת תשלום;
- בשירות העירוני – מחיר המבוסס על גודל העיר, הרמה הסוציו-אקונומית שלה ומידת הפריפריאליות של העיר לפי מדד פריפריה של הלמ"ס;
- בשירות הבין-עירוני – מבנה תעריף המבוסס על מרחק או על אזורים.

⁶ לפי: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, **מצגת: מדיניות תעריפים**, כתבה רו"ח גילי קניגסבוך, מנהלת אגף פיקוח פיננסי; להרצאה שבה הוצגה המצגת ראו: <http://www.youtube.com/watch?v=pYwkh3J6saw>, תאריך כניסה: 22 ביוני 2014.

⁷ יצוין כי הארגון מחדש של קווי האוטובוס בגוש דן עורר ביקורת רבה. ראו על כך: הכנסת, מרכז המחקר והמידע, **בחנית הארגון מחדש של קווי האוטובוס בגוש דן**, כתב ד"ר יניב רוזן, 2 בנובמבר 2012; הכנסת התשע-עשרה, **פרוטוקול מס' 61 של הוועדה לענייני ביקורת המדינה: ארגון מחדש בתחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב – דוח מבקר המדינה 64א', עמ' 499**, 18 בנובמבר 2013.

⁸ המרחבים הם: צפון, עפולה-בית-שאן, ואדי-עארה, השפלה, הנגב, צפון איו"ש, דרום איו"ש וים המלח והערבה הצפונית.



במסגרת הרפורמה בתעריפים אין כוונה להוריד את מחיר הנסיעה הבסיסי, אלא ליצור מבנה חדש יעיל ופשוט לנוסע, כמקובל במדינות המפותחות. המבנה החדש יאפשר מעברים בשירות המטרופוליני וכך יוזיל את הנסיעה לנוסעים רבים שנאלצים לשלם בעד כל נסיעה בודדת באמצעי תחבורה. בעקבות מבנה התעריפים החדש יהיו תעריפים שיעלו במקצת ויהיו כאלה שירדו. לדברי גבי גילי קניגסבוך, מנהלת אגף פיקוח פיננסי כלכלי (תחבורה ציבורית) במשרד התחבורה, המשרד פועל לפגיעה מינימלית בנוסעים ומתכנן להנהיג תוכניות של כרטיסים תקופתיים, אשר יעודדו נוסעים להשתמש באופן קבוע בתחבורה ציבורית באמצעות הנחות גדולות. אדם שייסע יותר בתחבורה ציבורית ייחנה מאפשרויות נסיעה רבות יותר במחיר נמוך יותר, והתייקרויות, אם יהיו, יחולו על הנוסעים שנוסעים מעט בתחבורה הציבורית, וההוצאה החודשית שלהם לא תשתנה מאוד בעקבות זאת.

במשרד התחבורה אין הערכה מה תהיה התוספת במספר הנוסעים לאחר השלמת הרפורמה, אולם צפוי כי מספר הנסיעות יגדל, לאור הניסיון שנצבר משינוי מבנה התעריפים במטרופולין חיפה ב-2008 ובגוש דן ב-2011.⁹

השלבים הבאים המתוכננים:

- השלמת הרפורמה בארבעת המטרופולינים (תל-אביב, ירושלים, חיפה, באר-שבע) במהלך 2014;
- השלמת הרפורמה הארצית הבין-עירונית בשנת 2015;
- השלמת הרפורמה הארצית העירונית בשנת 2015.

ביצוע שלבים אלה מותנה בהסכמות עם משרד האוצר בעניין תקצוב הרפורמה.

2.1 סובסידיה

בשנת 2013 עמדה הסובסידיה על שירותי האוטובוס על 3.4 מיליארד ש"ח, ומהם כ-340 מיליון ש"ח יועדו להצטיידות, כלומר 10% מהסובסידיה. לדברי מר אריה זאדה, ממונה פיקוח כלכלי פיננסי באגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שיעור דומה הוקצה לכך גם בשנים הקודמות.¹⁰ הסובסידיה לנוסע עמדה על 5.4 ש"ח בממוצע. ולפיכך אפשר להסיק שהיו 629.6 מיליון נסיעות באותה שנה. להערכת אגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, צפוי שרפורמת התעריפים הקרובה תגדיל את הסובסידיה ב-200 מיליון ש"ח לערך, כלומר הסובסידיה לנוסע תעלה ב-0.31 ש"ח ותעמוד על 5.71 ש"ח.¹¹

בשנים 2004–2013 גדלו הסבסוד הכולל, מספרי הנוסעים והסובסידיה לנוסע: גידול של פי 2.3 בסובסידיה הכוללת, של פי 1.32 במספר הנוסעים, ושל פי 1.75 בסובסידיה לנוסע. הסובסידיה הכוללת גדלה מ-1.48 מיליארד ש"ח ב-2004 ל-3.4 מיליארד ש"ח ב-2013, כלומר גידול שנתי ממוצע של 9.7%; מספר הנוסעים גדל מ-477.4 מיליון בשנת 2004 ל-629.3 מיליון בשנת 2013, כלומר גידול שנתי ממוצע של 3.12%; הסובסידיה לנוסע גדלה מ-3.1 ש"ח ב-2004 ל-5.4 ש"ח ב-2013, כלומר חל גידול שנתי ממוצע של 9.4%.

הנתונים מובאים בטבלה להלן:

⁹ מר אריה זאדה, ממונה פיקוח כלכלי פיננסי באגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 2 ביולי 2014.

¹⁰ הנ"ל.

¹¹ מר ברק טייכמן, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה, מכתב: תשובה לבקשת מידע – מחירי נסיעה והיקף הסובסידיה, התקבל בדוא"ל, 15 במאי 2014.



טבלה מס' 1: סובסידיה כוללת לתחבורה ציבורית, סובסידיה לנוסע ומספר הנוסעים בשנים 2004–2013¹²

שנה	סובסידיה כוללת (מיליוני ש"ח)	שינוי באחוזים לעומת השנה הקודמת	סובסידיה לנוסע (ש"ח)	שינוי באחוזים לעומת השנה הקודמת	מספר נוסעים (מיליונים)	שינוי באחוזים לעומת השנה הקודמת
2004	1,480		3.1		477.42	
2005	1,578	6.62%	3.2	3.23%	493.13	3.29%
2006	2,202	39.54%	4.2	31.25%	524.29	6.32%
2007	2,373	7.77%	4.3	2.38%	551.86	5.26%
2008	2,665	12.31%	4.8	11.63%	555.21	0.61%
2009	2,264	-15.05%	3.9	-18.75%	580.51	4.56%
2010	2,541	12.23%	4.3	10.26%	590.93	1.79%
2011	2,853	12.28%	4.7	9.30%	607.02	2.72%
2012	3,049	6.87%	4.8	2.13%	635.21	4.64%
2013	3,400	11.51%	5.4	12.50%	629.63	-0.88%
		9.68%		6.36%		3.12%
		129.73%		74.19%		31.88%

2.2. הוצאה על תחבורה ציבורית

לפי נתוני סקר הוצאות משקי-הבית של הלמ"ס לשנת 2011,¹³ ההוצאה החודשית של משק-בית ממוצע על תחבורה ציבורית היתה 102.3 ש"ח, וההוצאה השנתית עמדה על 1,227.6 ש"ח (כ-0.73% מכלל ההוצאה על תצרוכת של משק-בית ממוצע); 59.4 ש"ח מההוצאה החודשית היו בגין נסיעה באוטובוס.

¹² מקור הנתונים: משרד התחבורה, משרד האוצר, פיתוח התחבורה הציבורית, תוכנית אסטרטגית, דצמבר 2012, עמ' 16.
¹³ לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, סקר הוצאות משק-הבית, 2011, לוח 1.1 – הוצאה חודשית לתצרוכת (מוצרים בודדים) בחמישונים של משקי-בית, לפי הכנסה נטו לנפש סטנדרטית.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

ההוצאה בחמישון התחתון היתה 113.6 ש"ח, ואילו ההוצאה בחמישון העליון היתה 87.3 ש"ח. אנשים בחמישון התחתון משתמשים יותר בשירותי האוטובוסים: ההוצאה הממוצעת של משק-בית בחמישון התחתון על שירותי אוטובוס היתה 75.3 ש"ח, ובחמישון העליון – 35.4 ש"ח, כחצי מההוצאה בחמישון התחתון. נתונים אלה דומים לנתוני הנסיעה במוניות השירות. בנתוני הנסיעה ברכבת התמונה הפוכה: בחמישון התחתון ההוצאה הממוצעת של משק-בית היתה 4.9 ש"ח עבור נסיעות ברכבת, ואילו בחמישון העליון ההוצאה הממוצעת של משק בית היתה 11.6 ש"ח עבור נסיעות ברכבת, פי 2.4 מבחמישון התחתון. הנתונים המלאים בטבלה להלן:

טבלה מס' 2: הוצאות על תחבורה ציבורית למשק-בית, בשקלים, מתוך סקר הוצאות משק-הבית, 2011¹⁴

חמישון 5	חמישון 4	חמישון 3	חמישון 2	חמישון 1	סה"כ	
87.3	105.2	103.1	102.2	113.6	102.3	נסיעה ציבורית בתחבורה
35.4	58.7	60.2	67.5	75.3	59.4	נסיעה באוטובוס
8.8	9.2	17.9	13.2	17.1	13.2	נסיעה במונית שירות
25.1	18.9	17.1	10.4	12.6	16.8	נסיעה במונית מיוחדת
11.6	11.3	4.4	5.1	4.9	7.5	נסיעה ברכבת

לפי אותו סקר, ההוצאה הממוצעת של משק-בית בחמישון התחתון על תצרוכת היתה 8,484 ש"ח בחודש, וההוצאה של משק-בית בחמישון העליון היתה 20,863 ש"ח בחודש. כלומר, ההוצאה על תחבורה ציבורית היתה 1.34% מהוצאות משק-הבית בחמישון התחתון, ו-0.42% מהוצאות משק-הבית בחמישון העליון. חלקה של ההוצאה על תחבורה ציבורית בכלל הוצאות משק-הבית בחמישון התחתון היה פי 2.9 מבחמישון העליון.

3. מחירי נסיעה בתחבורה ציבורית במטרופולינים שונים בעולם ובישראל

הקדמה: מחיר ושירות

יודגש כי ההשוואה שערכנו בין מחירי התחבורה הציבורית בערים מרכזיות בישראל למחירים בערים מרכזיות במדינות אחרות אינה מביאה בחשבון את רמת השירות. ככלל, שירותי התחבורה הציבורית בישראל הם ברמה נמוכה מהמקובל בערים שונות בעולם. לפי דוח של משרדי התחבורה והאוצר משנת 2012, מטרופולין תל-אביב, שבו המספר הרב ביותר של נסיעות בתחבורה ציבורית, מתאפיין ברמה נמוכה בתחום השירות בכמה מדדי רוחב עיקריים, כפי שניכר מהטבלה להלן:

טבלה מס' 3: מדדי השירות בתחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב לעומת הממוצע העולמי¹⁵

¹⁴ מקור הנתונים: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מצגת: מדיניות תעריפים, כתבה רו"ח גילי קניגסבוך, מנהלת אגף פיקוח פיננסי; להרצאה שבה הוצגה המצגת ראו: <http://www.youtube.com/watch?v=pYwkh3J6saw>, תאריך כניסה: 22 ביוני 2014.



מטרופולין תל-אביב	ממוצע עולמי	מדד	קטגוריה	
49 ק"מ	100 ק"מ	ק"מ שירות של תחבורה ציבורית לתושב לשנה	רמת השירות	1.
16 קמ"ש	25 קמ"ש	המהירות הממוצעת של שירותי התחבורה הציבורית		2.
133	250	מספר העליות לאמצעי תחבורה ציבורית לתושב לשנה	רמת השימוש	3.
23%	38%	פיצול הנסיעות במטרופולין – חלק התחבורה הציבורית בכלל הנסיעות		4.
€1,400	€10,000	השקעות בתשתית תחבורה ציבורית לתושב	רמת ההשקעה	5.
14 מטר	150 מטר	אורך נתיבים בלעדיים ל-1,000 תושבים		6.

לפי דוח בנק ישראל לשנת 2009, חלה ירידה ניכרת ברמת השירות של התחבורה הציבורית בשנים 1994–2009. בדוח הורכב מדד שמשקלל נתונים אלו: ההיצע של ק"מ/אוטובוס, מספר מקומות הישיבה ומספר האוטובוסים. נתונים אלה נורמלו לפי כוח העבודה.¹⁶ שנת 1994 נבחרה כשנת הבסיס, והמדד שלה הוא 100. מדד זה ירד לרמה של 71 נקודות בשנת 2007, ומאז עלה במקצת, לרמה של 73 נקודות בשנת 2009. כלומר, בשנים 1994–2009 חלה ירידה במדד שירותי התחבורה הציבורית בשיעור של 27%.¹⁷

אופן ההשוואה

השווינו את מחירי הנסיעה בתחבורה ציבורית בערים הגדולות בישראל למחירים ב-11 מטרופולינים באירופה ובמטרופולין אחד בקנדה. ההשוואה נעשתה בתחום העירוני-מטרופוליני, משום שבתחום זה מתרכזות רוב הנסיעות בתחבורה ציבורית, הן בישראל והן בחו"ל. יתר על כן, לנסיעה עירונית מאפיינים דומים בכל העולם ואילו נסיעה בין-עירונית תלויה מאוד במרחקים בין הערים, שמשתנים ממדינה למדינה.

במטרופולינים בעולם מקובל מבנה תעריפים של "טבעות", כלומר המטרופולין מחולק לאזורים המקיפים את מרכז המטרופולין, וכל אזור נקרא "טבעת". בכל טבעת יש תעריף אחיד לכלל שירותי התחבורה הציבורית הפועלים באותו אזור. התשלום על נסיעה באזור של טבעת רחבה מאפשר נסיעה ב"טבעות" המצומצמות יותר שהיא מקיפה.

לצורך ההשוואה בדקנו את מחיר הנסיעה הבודדת בתחבורה הציבורית במרכזי המטרופולינים שנבחרו. כדי ליצור בסיס אחיד השווינו בין מחיריהם של כרטיסי נסיעה בודדת בקנייה חד-פעמית לשימוש במרכז המטרופולין. המחירים שיוצגו הם לנסיעה בודדת בתשלום חד-פעמי, ללא הנחות בגין קנייה מרוכזת או

¹⁵ הממוצע העולמי חושב לפי נתוני 23 מטרופולינים ברחבי העולם. מטרופולין תל-אביב נבחר כמייצג משום שהוא הגדול ביותר מבחינת מספר התושבים, ובו מרוכזים רוב שירותי התחבורה הציבורית בישראל. ראו: הכנסת, מרכז המחקר והמידע, [השקעות בתחבורה ציבורית בישראל ובעולם](#), כתב ד"ר יניב רונן, 29 במאי 2013.

¹⁶ המדד הורכב באופן מיוחד עבור דוח בנק ישראל לשנת 2009, ולא עודכן מאז. נרמול לפי כוח העבודה משמעותו שנתוני הגידול או הקיטון בק"מ-אוטובוס, במספר מקומות הישיבה ובמספר האוטובוסים נבדקו יחסית לגידול בכוח העבודה בכל שנה; ד"ר רן שהרבני, מחלקת המחקר של בנק ישראל, שיחת טלפון, 14 ביולי 2014.

¹⁷ בנק ישראל, [דוח שנתי 2009, פרק ב' – התוצר, השימושים וענפי המשק](#), תיבה ב'-5 – התחבורה היבשתית – עובדות בסיסיות ונושאי מדיניות, אפריל 2010, איור 4, עמ' 95.



עבור ילדים, זקנים וכו'. המטרופולינים שנבחנו חברים ב"איגוד האירופי של רשויות תחבורה מטרופוליניות", (Association of European Metropolitan Transport Authorities) EMTA. לאיגוד שותפות רשויות תחבורה מ-29 ערים באירופה, ורשות התחבורה של מונטריאול, קנדה, משמשת בו משקיפה.¹⁸

אומנם מחיר נסיעה בודדת אינו משקף את כלל התשלומים עבור נסיעות אולם הוא משמש נקודת התייחסות נאותה. המחירים נאספו מאתרי האינטרנט של רשויות התחבורה השונות. להלן טבלה המסכמת את מחירי הנסיעה העירוניים במטרופולינים בישראל ובמטרופולינים באירופה ובקנדה. בהמשך יוצג מידע מפורט על הערים שנסקרו:

טבלה מס' 4: מחירי נסיעה בודדת בתחבורה ציבורית במטרופולינים בארץ ובחו"ל

שם העיר	מחיר כרטיס בודד בקנייה מהנהג, בדולרים, מותאם לכוח קנייה (PPP) ¹⁹	מחיר כרטיס בודד בקנייה בכניסה לאמצעי התחבורה, בדולרים ²⁰	מחיר נסיעה בודדת בקנייה מראש, בדולרים	הערות
ישראל – עירוני ²¹	1.63	1.9	1.5	רוב הכרטיסים נקנים מנהג האוטובוס. \$1.5 הוא מחיר נסיעה בשימוש בכרטיסייה
הלסינקי	3.3	4.0	3.4	אפשר לקנות כרטיס לשירות הרק"ל בלבד
שטוקהולם	2.3	5.4	3.0	בשירותי האוטובוס אין אפשרות לקנות כרטיס מהנהג
אוסלו	5.7	8.16	5.0	קניית כרטיס מהנהג אפשרית רק במזומן ורק בשטרות שערכם אינו עולה על 200 קרונות
וילנה		1.0	0.9 ²²	כרטיס שנקנה מהנהג מאפשר נסיעה

¹⁸ אתר האינטרנט של האיגוד האירופי של רשויות תחבורה מטרופוליניות, www.emta.com/spip.php?rubrique5, תאריך כניסה: 11 בפברואר 2014.

¹⁹ מחירי הכרטיסים לפי כוח קנייה מקומי נלקחו מתוך אתר האינטרנט של ארגון המדינות המפותחות (OECD): OECD.StatExtracts, National Accounts, PPPs and exchange rates, http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_Table4, visited: 4 June 2014.

²⁰ המחירים הותאמו לאירו באמצעות אתר XE Currency Converter, בתאריכים 1–8 ביוני 2014.
²¹ המחיר העירוני בישראל תקף בירושלים, בגוש דן (האזור שבין ראשון-לציון לפתח-תקווה) ובחיפה. המחיר מחושב לשנת 2013 כדי להשוות למחירים בערי מאירופה, ועומד על 6.6 ש"ח. יצוין כי בינואר 2014 עלה מחיר הנסיעה העירונית ל-6.9 ש"ח.

²² כרטיס במחיר זה מאפשר החלפת קווים במשך חצי שעה. הכרטיס שנקנה אצל הנהג אינו מאפשר החלפת קווים, וראו להלן.



בודדת, ללא החלפת קווים				
	1.4	*	2.4	ורשה
אפשר לקנות כרטיס לנסיעות קצרות במרכז העיר	4.3	*	3.3	ברלין
אפשר לקנות כרטיסים שתקפים רק באוטובוסים וברכבת העירונית (טראם)	3.7	7.9	6.8	לונדון
אפשר להשתמש בכרטיס Jump גם לנסיעה בשירותים בין-עירוניים בקטעי הנסיעה שלהם בתוך העיר	2.8	3.4	3.0	בריסל
אפשר לקנות כרטיס לנסיעות קצרות במרכז העיר	1.6	*	2.4	פראג
כרטיס חד-פעמי אינו מאפשר מעבר בין קווים, למעט בין קווי הרכבת התחתית	1.6	2.0	3.5	בודפשט
אפשר לקנות כרטיס לנסיעות קצרות במרכז העיר	2.7	*	2.9	מדריד
אפשר לקנות כרטיס מנהג האוטובוס רק במזומן ובסכום מדויק	²³ 2.7	2.7	2.4	מונטריאול, קנדה

* לא צוין.

מהנתונים בטבלה לעיל עולה כי המחיר בישראל במונחי שוויון כוח קנייה (PPP)²⁴ נמוך מהמחירים במדינות אחרות. עם זאת, כפי שנראה לעיל, איכותם של שירותי התחבורה הציבורית בישראל – לפי מדדים של ק"מ/שירות לכל תושב, מהירות ממוצעת ואורך נתיבים ל-1,000 תושבים – נמוכה מהממוצע העולמי. כלומר, המחיר הנמוך של נסיעה עירונית בתחבורה ציבורית בישראל משולם עבור מוצר באיכות נמוכה מזו המקובלת במדינות העולם.

פירוט מחירים ואמצעי תשלום בערים שנדגמו

²³ בקניית כרטיס באוטובוס צריך לשלם לנהג סכום מדויק.

²⁴ שוויון כוח קנייה (PPP): רמת המחירים בכל מדינה הנבדקת לפי סל מוצרים זהה במדינות השונות, ולא לפי שער החליפין. מדד זה מאפשר להשוות מחירי מוצרים תוך שמובאת בחשבון רמת המחירים הכללית בכל מדינה.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

הלסינקי²⁵

התחבורה הציבורית בהלסינקי ובסביבותיה מנוהלת על-ידי רשות מקומית משותפת שחברות בה הרשויות של הלסינקי ושל עוד שש רשויות שכנות לה. רשות התחבורה נקראת "תחבורה אזורית הלסינקי" (Helsinki Region Transport, HSL).²⁶

כרטיס נסיעה באזור הלסינקי תקף לאוטובוסים, לרכבת קלה (להלן: רק"ל), לרכבת תחתית, לרכבות פרבריות ולמעבורת.

כרטיס שנקנה באמצעות טלפון סלולרי תקף רק בקווי האוטובוסים המזינים את הרכבת התחתית בצד המזרחי של העיר (Eastern Metro feeder routes).²⁷

כרטיס שנקנה במיוחד לרק"ל תקף רק לאמצעי תחבורה זה.²⁸

מחיר כרטיס כללי ממכונת כרטיס: 2.50 אירו (3.4 דולר).

מחיר כרטיס שנקנה באוטובוס, ברק"ל או ברכבת: 3.00 אירו (4.0 דולר).

מחיר כרטיס שנקנה באמצעות טלפון סלולרי: 2.40 אירו (3.26 דולר).

מחיר כרטיס לילה (בין 2:00 ל-4:30): 5.00 אירו (6.8 דולר).

מחיר כרטיס רק"ל שנקנה ממכונת כרטיס: 2.20 אירו (2.3 דולר).

שטוקהולם²⁹

את התחבורה בשטוקהולם מארגנת רשות תחבורה מטרופולינית בשם SL (Storstockholms Lokaltrafik). הרשות שייכת למחוז שטוקהולם, והעיר היא חלק ממנו.³⁰

מטרופולין שטוקהולם מחולק לשלושה אזורים תעריף. כרטיס לכל שלושת האזורים תקף לשעתיים. כרטיס לאזור אחד תקף לשעה ורבע. אפשר לקנות כרטיס בעמדות שירות של רשות התחבורה המטרופולינית SL, בשערי הכרטיס בכניסה לתחנות או באמצעות מסרון (Text-me-a-ticket): הנוסע שולח מסרון עם בקשה לכרטיס ומקבל מסרון חזרה ובו אישור על רכישת הכרטיס. השירות מותנה ברישום מראש ובשימוש בטלפון נייד עם כרטיס SIM שבדי.³¹ הכרטיסים תקפים לכל אמצעי התחבורה הציבורית בשטוקהולם אולם בשירותי האוטובוס אין אפשרות לקנות כרטיסים באוטובוס אלא רק מראש.

²⁵ המידע מבוסס על אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופולינית של הלסינקי, HSL, <https://www.hsl.fi/en/helsinki-regional-transport-authority>, תאריך כניסה: 27 בינואר 2014.

²⁶ שם.

²⁷ אתר האינטרנט <https://www.hsl.fi/en/tickets-and-fares/mobile-ticket>

²⁸ אתר האינטרנט <https://www.hsl.fi/en/tickets-and-fares/single-ticket>

²⁹ המידע מבוסס על אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופולינית של שטוקהולם, SL, <http://sl.se/en/fares--tickets>, תאריך כניסה: 27 בינואר 2014.

³⁰ הכנסת, מרכז המחקר והמידע, [רשויות תחבורה מטרופוליניות בארץ ובחול](http://www.knesset.gov.il/pressroom/pressroom.asp?lang=he&doc=20091012), כתב יניב רוני, 9 באוגוסט 2009, עמ' 10–12.

³¹ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של שטוקהולם, <http://sl.se/en/fares--tickets>, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.



כרטיס לאזור אחד, מחיר בשערי הכרטיס : 36 קרונות (5.4 דולר).

כרטיס לאזור אחד, מחיר בקנייה מראש : 20 קרונות (3 דולר).³²

אוסלו

התחבורה באוסלו מנוהלת על-ידי רשות התחבורה העירונית (Ruter#), והיא מפעילה אמצעי תחבורה שונים ומגוונים: רכבות תחתיות, רכבות עירוניות (טראם), אוטובוסים ומעבורות. בעיר עוברים גם קווים של חברת הרכבת הלאומית (NSB). בקווים אלה יש שיתוף פעולה בין הרשות המטרופוליטית לחברה הלאומית: התעריפים בתוך האזורים הם זהים, ואפשר לשלם ברכבת גם בכרטיסים שמנפיקה הרשות המטרופוליטית.³³

באוסלו יש ארבעה אזורי תעריף. כרטיס בודד לאזור 1 עולה 30 קרונות נורבגיות (5 דולר), ומחירו של כרטיס בודד לכל ארבעת האזורים הוא 110 קרונות נורבגיות (18.3 דולר). מחירו של כרטיס שנקנה באמצעי התחבורה השונים (on-board) באזור 1, שמרכז אוסלו נכלל בו, גבוה ב-20 קרונות נורבגיות מהמחיר הרגיל, כלומר מחיר כרטיס בודד לאזור 1 בקנייה אצל הנהג הוא 50 קרונות (8.16 דולר).³⁴ בקווי הרכבת הלאומית (NSB) באזור אוסלו מחירו של כרטיס שנקנה ברכבת גבוה ב-40 קרונות נורבגיות מהמחיר הרגיל.³⁵

אפשר לקנות כרטיס באמצעות הטלפון הסלולרי, בנקודות מכירה של רשות התחבורה המטרופוליטית של אוסלו (Ruter#),³⁶ במכונות כרטיס אוטומטיות ובאמצעי ההסעה השונים (אוטובוס, רכבת קלה וכו'). באוטובוסים, ברכבות קלות ובמעבורות אפשר לקנות את הכרטיס מהנהג רק במזומן ורק בשטרות שערכם אינו עולה על 200 קרונות.

וילנה, ליטא

התחבורה הציבורית בוילנה מופעלת על-ידי אוטובוסים וטרולי-בוסים, שהם אוטובוסים חשמליים המקבלים הזנה חשמלית מכבלים שמתוחים מעל הרחובות. בעיר מופעלים כיום 18 מסלולי טרולי-בוס, ו-67 מסלולי אוטובוס.

מחיר כרטיס בודד אצל הנהג הוא 2.5 ליטאס (1.0 דולר). ברכישה אלקטרונית מחיר כרטיס ל-30 דקות הוא 2.20 ליטאס (0.86 דולר), ומחיר כרטיס ל-60 דקות הוא 3.20 ליטאס (1.26 דולר). ברכישה אלקטרונית אפשר גם לקנות כרטיס ל-30, 90, 180 או 270 יום. אפשר לרכוש כרטיסים אלה רק לימי

³² אתר האינטרנט של רשות התחבורה של שטוקהולם, <http://sl.se/en/Visitor/Tickets/Visitor-tickets>, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.

³³ המידע על רשות התחבורה המטרופוליטית של אוסלו מתוך אתר האינטרנט Ruter#, <https://ruter.no/en>, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.

³⁴ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופוליטית של אוסלו, https://ruter.no/en/tickets/oslo_and_akershus/single-ticket, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.

³⁵ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופוליטית של אוסלו, <https://ruter.no/en/services/travelling-with-public-transport>, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.

³⁶ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופוליטית של אוסלו, https://ruter.no/en/tickets/oslo_and_akershus, תאריך כניסה: 28 בינואר 2014.



העבודה בשבוע או לכל השבוע, בתעריף שונה. הכרטיסים שנרכשים ברכישה אלקטרונית מאפשרים מעבר בין האוטובוסים ללא הגבלה בפרק הזמן הנקוב. כרטיס שנרכש אצל הנהג תקף אך ורק לנסיעה בודדת ולא מאפשר החלפת קווים.³⁷

ורשה

את התחבורה הציבורית בוורשה ובאזור המטרופוליני שלה מנהלת רשות התחבורה המטרופולינית של העיר (Zarząd Transportu Miejskiego, ZTM). רשות התחבורה המטרופולינית של ורשה משרתת שני מיליון תושבים באזור המטרופוליני ואחראית לקישור העיר עם 30 יישובים שכנים. אמצעי התחבורה בעיר הם אוטובוסים, רכבות קלות, קו אחד של רכבת תחתית ורכבות עירוניות.³⁸

מחיר כרטיס יחיד לאזור 1, שהעיר ורשה נכללת בו, הוא 4.4 זלוטי (1.4 דולר). כרטיס זה מאפשר מעבר בין אמצעי התחבורה במשך 75 דקות. מחיר כרטיס יומי הוא 15 זלוטי (4.9 דולר). אפשר גם לקנות כרטיס ל-30 יום ול-90 יום, וכן כרטיסים שתקפים לאזור 1 ולאזור 2, שכולל את פרברי העיר.³⁹

בוורשה יש מגוון אמצעים לרכישת כרטיסי נסיעה: מרכזי שירות של רשות התחבורה המטרופולינית, משרדי דואר וכן מכונות כרטיס בתחנות הנמצאות במסופי תחבורה ובמקומות מרכזיים בעיר. אפשר גם לקנות כרטיסים לנסיעה בודדת באוטובוסים וברכבות הקלות, אך שירות זה נחשב שירות משלים ולא שירות עיקרי. כמו כן, אפשר לקנות כרטיסים לתקופות ארוכות (30 או 90 יום) באינטרנט.⁴⁰

ברלין

התחבורה הציבורית בברלין מנוהלת על-ידי איגוד התחבורה של ברלין-ברנדנבורג (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB), והיא פועלת בשטחי המדינות הפדרליות של ברלין וברנדנבורג. העיר ברלין עצמה מחולקת לשלושה אזורים תעריף: A, B, C. בעיר מופעלים מגוון אמצעי תחבורה: רכבות תחתיות, רכבות פרבריות, רכבות עירוניות (טראם) ואוטובוסים.⁴¹

מחירו של כרטיס בודד לכל אזורי העיר הוא 3.20 אירו (4.3 דולר); מחיר כרטיס לאזורים A ו-B, הכולל את מרכז העיר, הוא 2.60 אירו (3.5 דולר), ומחיר כרטיס לאזורים B ו-C הוא 2.90 אירו (3.9 דולר). כמו כן, מוצע כרטיס לנסיעות קצרות של שלוש תחנות ברכבת התחתית או הפרברית, ושש תחנות באוטובוס או ברכבת עירונית (טראם). כרטיס זה תקף לכיוון אחד במרכז העיר בלבד (אזור A), ומחירו הוא 1.5

³⁷ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של וילנה (Susisiekimo paslaugos, MESP) <http://www.vilniustransport.lt/en/pages/rules>, <http://www.vilniustransport.lt/en/pages/prices>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014. אין באתר האנגלי פירוט של אופן רכישת הכרטיס האלקטרוני.

³⁸ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופולינית של ורשה, <http://www.ztm.waw.pl/?c=126&l=2>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

³⁹ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופולינית של ורשה, <http://www.ztm.waw.pl/?c=608&l=2>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴⁰ אתר האינטרנט של רשות התחבורה המטרופולינית של ורשה, <http://www.ztm.waw.pl/?c=177&l=2>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴¹ אתר האינטרנט של איגוד התחבורה ברלין-ברנדנבורג (VBB), <http://www.vbb.de/en/article/about-vbb/the-company-vbb/7677.html>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.



אירו (2.0 דולר). אפשר לקנות חבילה של ארבעה כרטיסים לנסיעות קצרות במחיר של 5.60 אירו (7.5 דולר). כמו כן יש כרטיס יומי, כרטיס לשבעה ימים וכרטיס חודשי.⁴²

אפשר לקנות כרטיסים במכונות כרטוס הפזורות ברחבי העיר, במרכזי שירות בעיר ובנקודות מכירה. אפשר לקנות כרטיסים באמצעי התחבורה השונים, אך רק סוגים מסוימים שלהם.⁴³

לונדון

בלונדון פועלת רשות מטרופולינית לתחבורה ששמה "תחבורה לונדון" (Transport for London, TfL), השייכת ל"רשות לונדון הגדולה" (Greater London Authority). הרשות היא עירייה מטרופולינית הכוללת את העיר לונדון ואת פרבריה. אמצעי התחבורה בלונדון הם אוטובוסים, רכבת תחתית, רכבת פרברית (London Overground), רכבת קלה (Docklands Light Railway, DLR), רכבת עירונית (טראם), שירותי מעברת ושירותי מוניות.⁴⁴

מחיר נסיעה בודדת בתשלום במזומן באזור 1 (מרכז לונדון) הוא 4.7 ליש"ט (7.9 דולר). מחיר נסיעה בודדת בתשלום בכרטיס אלקטרוני הוא 2.2 ליש"ט (3.7 דולר).⁴⁵

מחירו של כרטיס שתקף רק בשירותי האוטובוס והרכבת העירונית (טראם) הוא 2.4 ליש"ט (4.0 דולר) במזומן ו-1.45 ליש"ט (2.4 דולר) בתשלום בכרטיס אלקטרוני.⁴⁶

בריסל

את התחבורה הציבורית בבריסל מנהלת החברה לתחבורה פנים-קהילתית של בריסל (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, STIB). אמצעי התחבורה המופעלים על-ידי STIB הם רכבת תחתית, רכבת קלה ואוטובוסים. ברחבי העיר פועלים גם שירותי הרכבת הארצית וכן שירותי אוטובוסים של חבל פלנדריה ושירותי אוטובוסים של חבל וולוניה, שעיקר פעילותם הוא שירות בין-עירוני בין בריסל לשאר המדינה אך הם נותנים גם שירות עירוני באזור של עיר הבירה.⁴⁷

מחיר כרטיס בודד, המאפשר נסיעה באמצעי התחבורה של בריסל בלבד, הוא 2.0 אירו (2.7 דולר). אפשר לקנות נסיעה באמצעות כרטיס Jump, שמאפשר נסיעה גם באוטובוסים וברכבות בין-עירוניים בקטעי הנסיעה שלהם בתוך העיר. הכרטיס מאפשר מעבר בין אמצעי התחבורה השונים במשך 60 דקות. מחיר

⁴² אתר האינטרנט של איגוד התחבורה ברלין-ברנדנבורג (VBB), <http://www.vbb.de/en/article/ticket-fares/ticket-fares/5649.html>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴³ אתר האינטרנט של איגוד התחבורה ברלין-ברנדנבורג (VBB), <http://www.vbb.de/en/article/where-to-buy/where-to-buy-tickets/7079.html>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴⁴ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של לונדון (TfL), <http://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/4510.aspx>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014.

⁴⁵ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של לונדון (TfL), <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/tube-dlr-lo-adult-fares-jan-2014.pdf>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴⁶ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של לונדון (TfL), <http://www.tfl.gov.uk/tickets/fares-2014/29086.aspx>, תאריך כניסה: 10 בפברואר 2014.

⁴⁷ אתר האינטרנט של אזור הבירה בריסל, <http://www.brussels.irisnet.be/mobility-and-transport/getting-around-brussels/by-public-transport>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014.



כרטיס Jump שנקנה מחוץ לאמצעי התחבורה הוא 2.10 אירו (2.8 דולר). מחיר כרטיס בודד שנקנה באמצעי התחבורה הוא 2.5 אירו (3.4 דולר). כרטיס חד-פעמי אפשר לקנות בחבילה של 5 כרטיסים או של 10 כרטיסים, במחיר מוזל. כמו כן, יש כרטיסים יומיים, חודשיים ושנתיים; כרטיסים לילדים וכרטיסים למבוגרים מעל גיל 65. אפשר לקנות כרטיסים בחנויות של הרשות המטרופולינית, בדוכנים בתוך תחנות המטרו הראשיות וכן במכונות אוטומטיות שמוצבות בכל תחנות המטרו ובתחנות האוטובוס והרק"ל הראשיות.⁴⁸

פראג

התחבורה הציבורית בפראג מנוהלת על-ידי רשות מטרופולינית של עיריית פראג בשם "ארגון אזורי של תחבורה משולבת לפראג", (Regional Organiser of Prague Integrated Transport, ROPID). ROPID מפעילה את אמצעי התחבורה בעיר: רכבות תחתיות, רכבות קלות, רכבות, אוטובוסים, מעבורות ופוניקולר.⁴⁹

מחיר כרטיס בודד, המאפשר מעבר בין אמצעי התחבורה במשך 90 דקות, הוא 32 קרונות (1.6 דולר). בכרטיס זה נכללים מרכז העיר ורוב הפרברים. מחיר כרטיס המאפשר מעברים במשך 30 דקות במרכז העיר בלבד הוא 24 קרונות (1.2 דולר). יש גם כרטיסים יומיים וכרטיס לשלושה ימים.⁵⁰

בודפשט

את התחבורה הציבורית בבודפשט מנהלת רשות ציבורית של עיריית בודפשט בשם "מרכז לתחבורה בודפשט", BKK, שהוקמה בשנת 2010. אמצעי התחבורה בבודפשט הם רכבת תחתית, רכבת קלה, טרולי-בוסים, אוטובוסים ופוניקולר.⁵¹

מחיר כרטיס בודד הוא 350 פורינט (1.6 דולר), וכרטיס שנקנה אצל נהג האוטובוס עולה 450 פורינט (2.0 דולר). זהו כרטיס נייר, המאפשר נסיעה ללא החלפת קווים, למעט החלפת קווי רכבת תחתית בתחנות. תוקף הכרטיס הוא 60 דקות ביום ו-120 דקות בשירות לילה. אפשר לקנות כרטיס בודד המאפשר החלפת קווים אחת, במחיר של 530 פורינט, וכן חבילה של 10 כרטיסים בודדים במחיר מוזל. קיימים כרטיסים יומיים, חודשיים, רבעוניים, סמסטריאליים ושנתיים. נוסף על הקנייה מנהגי האוטובוסים, אפשר לקנות כרטיסים בנקודות מכירה בכל תחנות הרכבת התחתית.⁵²

מדריד

⁴⁸ אתר האינטרנט של החברה לתחבורה פנים-קהילתית של בריסל, <http://www.stib-mivb.be/1-rit-voyage.html?l=en>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014; אתר האינטרנט בריסל-אינפו, <http://www.brussels.info/transport>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014.

⁴⁹ פוניקולר (Funicular) הוא מעלית הנעה על מסילות ומשמשת לגישור מעל מקומות שיש ביניהם הפרשי גובה ניכרים. מערכת זו מורכבת משני קרונות הנעים במקביל על המסילות; הכוח של הקרון היורד משמש כעזר להעלות את הקרון העולה. הכרמלית בחיפה היא פוניקולר.

⁵⁰ http://www.ropid.cz/info/short-term-tickets_s219x900.html

⁵¹ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של בודפשט, <http://www.bkk.hu/en/main-page/bkk-in-brief>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014.

⁵² אתר האינטרנט של רשות התחבורה של בודפשט, <http://www.bkk.hu/en/prices>, תאריך כניסה: 12 בפברואר 2014.



התחבורה הציבורית במדריד מנוהלת על-ידי השותפות האזורית של התחבורה במדריד (Consorcio Regional de Transportes de Madrid, CRTM). שותפות זו שייכת לממשלת ספרד, לקהילייה האוטונומית של מדריד, לרשויות המקומיות השונות של מדריד ולחברות פרטיות. בניהולה של CTRM פועלים רכבות ארציות, רכבות פרבריות, רכבת תחתית, רכבת קלה וקווי אוטובוסים עירוניים, פרבריים ובין-עירוניים.⁵³

מחירו של כרטיס בודד במרכז מדריד (אזור A) הוא 2 אירו (2.7 דולר). בכרטיס זה נכללים שירותי הרכבת התחתית, אוטובוסים וקו אחד של רכבת קלה הפועלים באזור זה. אפשר לרכוש כרטיס מוזל לנסיעה של עד חמש תחנות במחיר של 1.5 אירו (2.0 דולר). בנסיעה של שש עד תשע תחנות יש להוסיף על סכום זה 0.10 אירו לכל תחנה.⁵⁴

מונטריאול, קנדה

התחבורה הציבורית במונטריאול מנוהלת על-ידי חברת התחבורה של מונטריאול, (Société de transport de Montréal, STM), שהיא תאגיד ציבורי השייך לעיריית מונטריאול. STM מפעילה את שירותי התחבורה הציבורית בעיר: רכבת תחתית ושירותי אוטובוס.⁵⁵

מחירו של כרטיס בודד במונטריאול הוא 3 דולר קנדי (2.7 דולר). כרטיס זה תקף ל-120 דקות, ובמהלכן אפשר להשתמש הן ברכבת התחתית והן באוטובוס. אפשר לקנות כרטיס בודד באוטובוס עצמו באותו מחיר, אך יש לשלם את הסכום במזומן ובמדויק. זהו סוג הכרטיס היחיד שאפשר לקנות באוטובוס.⁵⁶

אפשר לקנות כרטיסים ממכונות שפזורות ברחבי העיר, ובהן אפשר לשלם במזומן, באשראי או בכרטיס חיוב. כמו כן, יש מכונות אוטומטיות לטעינת כרטיסי נסיעה חכמים (כרטיסים מגנטיים שעליהם אפשר להטעין כרטיסים תקופתיים מסוגים שונים); וכן דוכנים מאוישים למכירת כרטיסים בתחנות הרכבת התחתית.⁵⁷

ישראל: ירושלים, תל-אביב-יפו וחיפה

שירותי התחבורה הציבורית במטרופולינים הגדולים של ישראל הם ברובם שירותי אוטובוסים, וכן יש שירות משלים של מוניות שירות. בירושלים פועל קו אחד של רק"ל, ובחיפה פועלים שלושה קווי אוטובוס מערכת⁵⁸ (BRT) בשם מטרונית. בתל-אביב-יפו ובחיפה פועלים גם שירותי רכבת ישראל,

⁵³ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של מדריד, http://www.crtm.es/servlet/CambiarIdioma?xh_TIPO=1, תאריך כניסה: 18 בפברואר 2014.

⁵⁴ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של מדריד, http://www.crtm.es/red_transportes/tarifas/red_tarifas.jsp?CODPANTALLA=0&COBOTON=203, תאריך כניסה: 18 בפברואר 2014.

⁵⁵ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של מונטריאול, <http://www.stm.info/en>, תאריך כניסה: 17 בפברואר 2014.

⁵⁶ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של מונטריאול, <http://www.stm.info/en/info/fares/transit-fares/1-trip>, תאריך כניסה: 17 בפברואר 2014.

⁵⁷ אתר האינטרנט של רשות התחבורה של מונטריאול, <http://www.stm.info/en/info/fares/points-sale>, תאריך כניסה: 17 בפברואר 2014.

⁵⁸ לסקירה על אוטובוסים מערכתיים ראו: הכנסת, מרכז המחקר והמידע, [פתרונות תחבורה ציבורית באמצעות אוטובוסים](#), כתב יניב רוטן, 1 ביוני 2010.



ומספקים גם שירות מטרופוליני בין העיר הראשית לערים סמוכות. הרכבת בירושלים מספקת רק שירות בין-עירוני. בירושלים אפשר להשתמש בכרטיס לנסיעת המשך באוטובוס או ברק"ל. בתל-אביב-יפו ובחיפה אין כיום אפשרות להשתמש בכרטיס לנסיעת המשך בין הרכבת לאוטובוסים.

את שירותי האוטובוס מפעילות חברות פרטיות שזכו במכרזים של משרד התחבורה. מאז 1 בינואר 2014, מחיר כרטיס בודד הוא 6.90 ש"ח. לפני כן, התעריף היה 6.60 ש"ח. כרטיס בודד אינו מאפשר מעבר בין קווים. בירושלים ובחיפה אפשר לקנות כרטיסייה של 10 נסיעות או כרטיס חודשי באמצעות כרטיס אלקטרוני ("רב-קו"). שימוש בכרטיס אלקטרוני מאפשר מעבר בין קווים במשך 90 דקות. בתל-אביב-יפו אפשר לטעון את כרטיס ה"רב-קו" בסכום כסף שנע בין 30 ל-1,000 ש"ח לנסיעות בכל גוש דן, בין ראשון-לציון לפתח-תקווה. הסדר זה נקרא "ערך צבור". מחיר נסיעה בכרטיסייה או בהסדר ערך צבור הוא 5.5 ש"ח.

כרטיסים נקנים על-פי רוב במזומן בלבד, מנהגי האוטובוסים. ברכבת, ברק"ל בירושלים ובמטרופוליט אפשר לקנות כרטיסים רק במכונות ברציפים או בקופות, גם בכרטיס אשראי. חברות האוטובוסים מפעילות מספר מצומצם של תחנות שירות לכרטיס ה"רב-קו": למשל, באזור גוש דן, שבו מופעל תעריף אחיד, יש 13 תחנות של החברות דן, אגד וקווים.⁵⁹ בתחנות אלה אפשר לטעון את הכרטיס גם באמצעות כרטיס אשראי.

4. סיכום

- בישראל מחירי שירותי התחבורה הציבורית באוטובוסים נמוכים מהמחירים במדינות שנבחנו. המחיר נמוך יותר הן באופן מוחלט (כמעט בכל המקרים) והן בהשוואה לכוח הקנייה. במדינות שנבחנו נכללות הן מדינות שבהן התוצר המקומי הגולמי לנפש גדול משל ישראל (למשל בלגיה, גרמניה ונורבגיה) והן מדינות שבהן התוצר המקומי הגולמי לנפש קטן משל ישראל (למשל פולין והונגריה). עם זאת, חשוב לציין כי בהשוואת מחירי התחבורה הציבורית יש מקום לבחון גם את איכות השירות. כפי שהוצג לעיל, יש הלימה בין איכותם הנמוכה יחסית של שירותי התחבורה הציבורית בישראל ובין מחירם הנמוך.
- בשנים האחרונות חלה עלייה ניכרת בסובסידיה וגם עלייה בנסועה בתחבורה ציבורית, והסובסידיה עומדת כיום על 5.4 ש"ח לנסיעה במוצע. נסיעה בתחבורה הציבורית בישראל משמשת בעיקר את השכבות מעוטות ההכנסה, למעט השימוש בשירותי הרכבת, שמהווה כאמור רק 4% מכלל הנסיעות בתחבורה ציבורית. לכן, הסובסידיה לתחבורה ציבורית מיטיבה כיום בעיקר עם השכבות החלשות;
- אמצעי הכרטוס והתשלום בישראל מפגרים מאוד אחרי המקובל במטרופולינים במדינות המפותחות בכל הקשור לזמינות הכרטיסים ולמגוון אמצעי התשלום: אמצעי הכרטוס הנפוץ ביותר הוא קניית כרטיס במזומן מהנהג, לרבות טעינת כרטיסי ה"רב-קו". לעומת זאת, בערי

⁵⁹ אתרי האינטרנט של החברות דן, אגד וקווים,

<http://www.dan.co.il/template/default.asp?textSearch=&catid=84&pageId=778>

<http://www.kavim-> <http://www.egged.co.il/main.asp?lngCategoryID=9834>

[t.co.il/content/default.asp?code=35](http://www.t.co.il/content/default.asp?code=35), תאריך כניסה: 11 ביוני 2014.



העולם יש אמצעי תשלום מגוונים מחוץ לאמצעי ההסעה ובכמה ערים גם מקובל לגבות מחיר גבוה יותר עבור תשלום אצל הנהג;

- יש פיזור מועט יחסית של תחנות שירות לכרטיסי ה"רב-קו". מכונות אוטומטיות לטעינת כרטיסים מצויות רק ברציפי הרק"ל בירושלים, ברציפי המטרונית בחיפה והקריות ובתחנות של רכבת ישראל. במכונות אלה אין אפשרות לטעון את כל סוגי הכרטיסים. כמו כן, אי-אפשר לשלם עבור כרטיס באמצעות הטלפון הסלולרי או לטעון את כרטיס ה"רב-קו" באמצעות האינטרנט;
- במטרופולינים בישראל, בניגוד למקובל במדינות שנבדקו, אין תעריפים אזוריים לפי "טבעות", אם כי יש אזור נרחב למדי שבו נהוג תעריף אחיד, המאפשר מעבר בין קווים ללא תוספת תשלום במשך שעה וחצי. כאמור, אחת ממטרות הרפורמה בתעריפים היא לתקן מצב זה ולהביא לפישוט מבנה התעריפים, ליצירת כרטיסים תקופתיים (נוסף על "חופשי חודשי") ולשילוב תעריפים בין מפעילים ובין אוטובוסים לרכבת, וכתוצאה מכך – להגדלת מספר הנוסעים.



מקורות

מסמכי הכנסת

- הכנסת התשע-עשרה, פרוטוקול מס' 61 של הוועדה לענייני ביקורת המדינה: ארגון מחדש בתחבורה הציבורית במטרופולין תל-אביב – דוח מבקר המדינה 64א', עמ' 499, 18 בנובמבר 2013.
- הכנסת, מרכז המחקר והמידע, השקעות בתחבורה ציבורית בישראל ובעולם, כתב ד"ר יניב רונן, 29 במאי 2013 ;
- הכנסת, מרכז המחקר והמידע, בחינת הארגון מחדש של קווי האוטובוס בגוש דן, כתב ד"ר יניב רונן 2 בנובמבר 2012 ;
- הכנסת, מרכז המחקר והמידע, פתרונות תחבורה ציבורית באמצעות אוטובוסים, כתב יניב רונן, 1 ביוני 2010 ;
- הכנסת, מרכז המחקר והמידע, רשויות תחבורה מטרופוליניות בארץ ובחו"ל, כתב יניב רונן, 9 באוגוסט 2009.

מסמכים ממשלתיים

- משרד התחבורה, מכרז למתן שירותים בתחום הכרטוס החכם בתחבורה הציבורית, עבור חברת "איי. אמ. סי. גיי. תשתיות ותחבורה בע"מ", פברואר 2014 ;
- משרד התחבורה, משרד האוצר, פיתוח התחבורה הציבורית, תוכנית אסטרטגית, דצמבר 2012 ;
- משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מצגת: מדיניות תעריפים, כתבה רו"ח גילי קניגסבוך, מנהלת אגף פיקוח פיננסי ;
- לשכה מרכזית לסטטיסטיקה, סקר הוצאות משק-הבית, 2011 ;
- בנק ישראל, דוח שנתי 2009.

מכתבים ושיחות טלפון

- גילי קניגסבוך, ראש אגף פיקוח פיננסי כלכלי (תחבורה ציבורית) במשרד התחבורה, דוא"ל, 11 במאי 2014.
- אריה זאדה, ממונה פיקוח כלכלי פיננסי, אגף תחבורה ציבורית במשרד התחבורה, שיחת טלפון, 2 ביולי 2014.
- ברק טייכמן, עוזר מנכ"ל משרד התחבורה, מכתב: תשובה לבקשת מידע – מחירי נסיעה והיקף הסובסידיות, התקבל בדוא"ל, 15 במאי 2014.
- רן שהרבני, מחלקת המחקר של בנק ישראל, שיחת טלפון, 14 ביולי 2014.

אתרי אינטרנט

- חברת אגד, www.egged.co.il, תאריך כניסה: 11 ביוני 2014.



הכנסת

מרכז המחקר והמידע

- חברת דן, www.dan.co.il/, תאריך כניסה : 11 ביוני 2014 ;
- חברת קוויס, www.kavim-t.co.il , תאריך כניסה : 11 ביוני 2014
- איגוד המדינות המפותחות, <http://stats.oecd.org> , תאריך כניסה : 4 ביוני 2014 ;
- XE Currency Converter, כניסה בתאריכים 1–8 ביוני 2014.
- פורטל קווי תחבורה בישראל, <http://bus.gov.il>, תאריך כניסה : 20 במאי 2014 ;
- האיגוד האירופי של רשויות תחבורה מטרופוליניות, www.emta.com , תאריך כניסה : 11 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה של מדריד, www.crtm.es , תאריך כניסה : 18 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה של מונטריאול, www.stm.info/en , תאריך כניסה : 17 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה של לונדון, TfL, www.tfl.gov.uk , תאריך כניסה : 12 בפברואר 2014 ;
- אזור הבירה בריסל, www.brussels.irisnet.be , תאריך כניסה : 12 בפברואר 2014 ;
- החברה לתחבורה פנים-קהילתית של בריסל, www.stib-mivb.be/voyage.html?l=en , תאריך כניסה : 12 בפברואר 2014 ;
- בריסל-אינפו, www.brussels.info/transport , תאריך כניסה : 12 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה של בודפשט, www.bkk.hu/en , תאריך כניסה : 12 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה של וילנה, (Susisiekimo paslaugos,) <http://www.vilniustransport.lt/en> , (MESP) תאריך כניסה : 10 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה המטרופולינית של ורשה, www.ztm.waw.pl , תאריך כניסה : 10 בפברואר 2014 ;
- איגוד התחבורה ברלין-ברנדנבורג, VBB, www.vbb.de/en , תאריך כניסה : 10 בפברואר 2014 ;
- רשות התחבורה המטרופולינית של שטוקהולם, SL, <http://sl.se/en> , תאריך כניסה : 27 בינואר 2014.
- רשות התחבורה המטרופולינית של הלסינקי, HSL, www.hsl.fi/en , תאריך כניסה : 27 בינואר 2014 ;
- רשות התחבורה של שטוקהולם, <http://sl.se/en/fares--tickets> , תאריך כניסה : 28 בינואר 2014 ;
- רשות התחבורה המטרופולינית של אוסלו, <https://ruter.no/en> , Ruter# , תאריך כניסה : 28 בינואר 2014.

