

## הגברת התחרות והשילוביות בענף התחבורה הציבורית: הילכו שניהם יחדיו ?

### יוסי אזולאי

עבודת חקר זו עוסקת בשאלת שילוביות מערכות תחבורה, האחת "אוטובוסית" והשנייה "מסילתית". על פניו, פתרון בעיית השילוביות הינו טכני בלבד, ברם, עבודה זו מצביעה על חשיבות המבנה המוסדי והפוליטי בהתמודדות עם בעיית השילוביות ועל חלקו בהיווצרותה. החידוש בעבודה זו הינו בהצגת הטענה כי אמצעים מסוימים אינם ניתנים לסינכרון באופן מלא בשל אילוצים מוסדיים או מטרות שונות בעת שימוש בכלי מדיניות שונים ולא דווקא בשל קשיים טכנולוגיים או טכניים.

נקודת המוצא המחקרית הייתה, כי בשל הרצון לייעל את מערכת התחבורה הציבורית ולהפוך אותה לאטרקטיבית, הפריטו את מערכות התחבורה הציבורית בשם "הגברת התחרותיות בענף". דווקא הפרטה זו שהגיעה מתוך רצון לצמצם את הריכוזיות בענף התחבורה הציבורית שהייתה נתונה בידי שני מפעילים עיקריים (חברות "אגד" ו"דן"), גרמה לריבוי שחקנים ולמעשה הקשתה בכך על יצירת שילוביות טובה במערכת. הקושי ביצירת מערכת משולבת הקטין למעשה את אטרקטיביות התחבורה הציבורית בראיית הנוסעים, וכך נוצר מצב בו דווקא הרצון להגביר את התחרות למען רווחת הנוסעים יצר קושי לכך.

משרד התחבורה, באמצעות אגף תחבורה ציבורית עוסק ברגולציה ובקביעת מדיניות. לבד ממשומות כבדות משקלו אלו, מוטל עליו גם לתכנן, לנהל ולפקח אחר התחבורה הציבורית כמו גם לבצע אינטגרציה ברמת הארצית והמקומית.

מורכבות המבנה המוסדי בישראל מכתובה לרגולטור (משרד התחבורה) כללי משחק נוקשים המקשים על שיתוף פעולה בין חברות תחבורה הפועלות באותו אזור גיאוגרפי עם אותו קהל נוסעים, ולעיתים אף משרתות אותו ליעדים זהים. האינטרס העסקי של חברות התחבורה מוכתב על ידי מערכת המכרזים החוזים ורישיונות ההפעלה של משרד התחבורה ולעיתים אינטרס זה גוזר עליהן חוסר שיתוף פעולה מובנה. במתאר מורכב של חברות פרטיות שאינן קשורות עסקית אחת לשנייה, ולעיתים אף מתחרות האחת בשנייה, קשה להוציא לפועל תוכנית לשילוביות מערכת התחבורה הציבורית.

תרומתו העיקרית של מחקר זה הינה פריצת גבולות מסגרת החשיבה המוסדית הישראלית המפרידה בין אמצעי תחבורה ("מסילתית" ו"אוטובוסית"), וכן בין מערכות תחבורה ציבורית (פנים עירונית ובין עירונית). חשיבה מחודשת בנושא זה תאפשר לבצע שינויים ממוקדים במדיניות ובמבנה המוסדי של ענף התחבורה הקיים היום בישראל.

פתרון אפשרי המוצע בעבודה זו, כפי שהתגבש במדינות העולם אשר נתקלו בבעיה זו הינו הקמת רשות תחבורה ציבורית מטרופולינית אשר תנהל בצורה כוללת את התכנון, הביצוע והתפעול של כל תשתיות ואמצעי התחבורה בתחומה תוך יצירת אינטרס מובנה לשילוביות של המערכות השונות. רשות לתחבורה ציבורית, במידה ותיבנה בצורה מושכלת ותפעל בהנחיית השלטון המרכזי, תוך הוצאה לפועל של מדיניותו הכוללת יחד עם הראיה המקומית והצרכים בשטח יכול שתוביל לשילוב סינרגטי המבוקש בראיית הרגולטור. שילוב של ניהול מדיניות "על" ברמה ארצית תוך שמירה על האינטרסים המקומיים משלב תכנון רשת הקווים להסעת המונים, הקמת התשתיות המתאימות לכך ועד שלב הפיקוח אחר תפעול הרשת עצמה וביצוע שינויים ושיפורים ברשת בהתאם לביקושים.

שילוב סינרגטי זה, במידה ויבוצע, יכול שיוביל להעדפת אמצעי התחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי ויגביר את השילוביות בין אמצעי תחבורה ציבורית, כל זאת תוך הפחתת העלות החיצונית הנגרמת משימוש ברכב פרטי על היבטיה השונים, החברתיים, הסביבתיים והכלכליים.