

לנהל 40 מיליארד שקל בשנה? למירי רגב אסור להישאר בתפקיד אפילו עוד יום אחד

תחקיר "המקור" ששודר בערוץ 13 חשף עד כמה שיקולים פוליטיים צרים מושרשים עמוק בתוך התנהלותה המקצועית של השרה רגב • רגב ואנשיה משתמשים בתקציב המדינה כדי לשמר את כוחה בליכוד, על חשבון קידום פרויקטים לרווחת הציבור - והיא איבדה כל לגיטימציה ציבורית לכהן כשרת תחבורה

[אסף זגריזק](#) 24.05.2024 **גלובס**

תחקיר "המקור" של העיתונאי רביב דרוקר, ששודר אמש (ה') בערוץ 13, מספק הצצה נוספת לתפקודה של שרת התחבורה מירי רגב ולסדר העדיפויות שמוביל המשרד בראשותה, ומראה שלרגב אין עוד לגיטימציה ציבורית לכהן כשרת תחבורה.

בתחקיר, נחשף באמצעות יונתן יהוסף, יועצה המקצועי לשעבר של השרה, כי בלשכת רגב נערכו רשימות תמוהות: רשויות שרגב חזקה בהם בליכוד, או כאלו שהיא מעוניינת להדק את הקשרים הפוליטיים עם ראשיהן, סומנו בירוק, רשויות נוספות דורגו בצהוב ורשויות שלא נצבעו - לא קיבלו מענה לפניויותיהם. גם פעילי ליכוד דורגו לפי מידת הכוח שלהם, כאשר "הלום" מזכה ביחס מיוחד, ומתחתיו דרגות שונות כמו "עוגן" ו"פעיל מרכזי". עוד נחשף בתחקיר, כי רגב מוסיפה בכתב ידה לסיכומי פגישות ופרוטוקולים שהנחיותיה ניתנו "בהתאם להנחיית גורמי המקצוע", גם במקרים שבהם גורמי המקצוע סברו אחרת או התנגדו למהלכים שקידמה. רגב אף התעלמה מהמלצות הדרג המקצועי, גם ברשויות שדורגו גבוה.

כאשר החלטות של השרה לגבי פרויקטים שאמורים להיות מבוצעים לא בוצעו, היא התלוננה שדברים לא זזים, וכך ניתנה עדות נוספת לחולשת המשרד בתקופתה, כשלא הצליחה להוציא לפועל חלק מהחלטותיה. עם זאת, מקרים אלו גם יכולים להעיד על התנגדותם השקטה, אך לעיתים פעילה, של גורמי המקצוע במשרד, ואת ה"ברקס" שפקידי האוצר שמו להפקרות, כשמיליארדים מתקציב המדינה מחולקים בהתאם לצרכים הפוליטיים הצרים של השרה.

התחקיר גם נותן עדות נוספת לקשר בין רגב לחברת נתיבי ישראל בראשותו של המנכ"ל ניסים פרץ, כקבלן הראשי של החלטות רגב במסעה לכיבוש הליכוד, כאשר מטרתה, על-פי יהוסף, היא ראשות הממשלה. פרץ נוהג להתבטא בשיחות סגורות כמי ששומר על החברה מפני הפוליטיקאים, אך בתחקיר ניתנה עדות נוספת לכך שהוא הפך למשרתם, אף שהחברה שאותה הוא מנהל אחראית על 7 מיליארד שקלים מדי שנה.

כרוניקה של החלטות פוליטיות

במהלך השנים האחרונות, נחשפו ב"גלובס" מקרים רבים בהם רגב העדיפה שיקולים צרים על פני עשייה מקצועית. כך, רק בשבוע האחרון, גורמים בענף העידו על "דיל פוליטי", במסגרתו [רגב מקדמת תחנת רכבת נוספת בנתיבות](#) במרחק של 5 ק"מ מהתחנה הקיימת, בניגוד לעמדת גורמי המקצוע ולתכניות האסטרטגיות של הרכבת. בתחקיר נחשף שנתיובת היא עיר ירוקה, וכוחו של יחיאל זוהר ראש העירייה בליכוד - הוא כוח רב.

עוד פורסם כאן בשבועות האחרונים, כיצד [מנכ"ל משרד התחבורה משה בן זקן הורה לבחון את יעילות הנת"צים בכל הארץ במטרה לבטלם](#); זאת, לאחר שבמשרד האוצר בלמו חתימה על הסכם בסך חצי מיליארד שקל עם עיריית חדרה, בטענה כי נת"צים שסומנו בתוכנית לא מוצדקים, וכי הפרויקטים עשויים לשמש לשיפוץ פני הרחובות. גם חדרה, על-פי התחקיר היא עיר "ירוקה".

כפי שפורסם בגלובס, בתחקיר גם העיד יהוסף כיצד רגב הסיטה את מיליארד השקלים שאמורים לשמש להארכת הקו האדום של הרכבת הקלה לראשון לציון, לטובת תוכנית הכבישים, כדי שתוכל להוסיף כבישים שונים שחשובים לאנשיה; זאת, בעוד שראשון לציון הוגדרה "צהובה" ברמזור ההעדפות של רגב.

לעומת זאת, רגב בלמה את הסכם ה"מאיץ" לסלילת שבילי אופניים, נתיבי תחבורה ציבורית ושיפור השירות בה, כשעליזה בלוח כיהנה כראש העיר. במקרה הזה, יצוין כי הסכמי המאיץ נוסדו בתקופת מיכאלי במשרד התחבורה; לקראת הבחירות לכנסת, רשויות רבות הקפוא את ההסכמים, כי סברו שלאחריהם, כשהיה ברור שהליכוד בדרך לניצחון בבחירות, יוכלו לקבל תנאים טובים יותר. בית שמש הייתה אחת מהן, ובסופו של דבר, נותרה ללא הסכם כלל.

התחקיר גם הצביע על ההיערכות הרבה במשרד התחבורה לקראת הקמת ועדת חקירה שתבחן את מחלל ה-7 באוקטובר ואת המלחמה שנמשכת מאז. עופר מלכה, מקורבה של רגב ומי שכיהן כמנכ"ל משרד התחבורה בקדנציה הקודמת שלה, הציע בקבוצת הוואטסאפ המצומצמת של מקורביה ויועציה לתעד כל מילה; ואכן, פרסמנו כי בזמן אמת, מנכ"ל המשרד הורה לתעד יומן מסודר.

הציבור משלם

מאז מינויה של רגב בתחילת השנה שעברה, גורמי מקצוע רבים עזבו את משרד התחבורה. גורם במשרד אמר לגלובס בעבר כי "ידעו אזרחי המדינה שבישראל אין שרת תחבורה"; "אין הבנה של מהות התפקיד אלא אם מדובר במוקדי כוח פוליטיים או מינויים, אין דיונים מקצועיים, אין פתרון בעיות; איפה שיש אנשי מקצוע חזקים דברים זזים ואיפה שאין אז לא", הוא הוסיף. בשנה וחצי האחרונות, התרוקנה כמעט לחלוטין יחידת ה"מאיץ", צמרת המשרד הוחלפה וגם צוות החלוץ של המטרו התרוקן מאנשים.

חלק משמעותי בהתנהלות רגב נעוץ גם במינויים הרבים שהיא קידמה במשרד התחבורה על-מנת לממש את מדיניותה. כך, על חברת נתיבי ישראל, כאמור, היא השתלטה כשהדירקטוריון כפוף ליו"ר, איש הליכוד יגאל עמדי, שאף צולם ליד רגב באירוע פריימריז בליכוד, כאשר תחתיו המנכ"ל ניסים פרץ, שהוא המוציא לפועל. נוסף אליהם, מונה כמנכ"ל המשרד משה בן זקן, פעיל ליכוד מרכזי מאשדוד, שלוקח חלק בכוורת הצמודה של רגב, ראש מינהל תשתיות הוחלף באדם שמתואר במשרד כ"נוח" יותר, וכך גם ראש הרשות לתחבורה ציבורית - וזו רשימה חלקית.

התחקיר הוא עדות נוספת - ומכריעה - לכך שרגב לא ראויה לכהן כשרת תחבורה. הנזק המשקי של משבר התחבורה מגיע לכ-40 מיליארד שקל בשנה, אבל במקום לנסות להתגבר על המשבר באמצעות תוכניות ארוכות-טווח ופרויקטים לרווחת הציבור, רגב

ואנשיה משתמשים בתקציב המדינה כדי לשמר ולשדרג את כוחה בליכוד, ובקשות נענות על-פי מידת הקרבה אליה. אם לרגב הייתה לגיטימציה ציבורית, על אף הביקורת שהוטחה בה בשנה וחצי האחרונות בציבור, הרי שהבוקר גם היא באה לסופה, וברשויות אכיפת החוק יש לבדוק האם החשיפות העיתונאיות מגיעות לכדי התנהגות פלילית.

רגב הגיבה אמש לתחקיר במקור, ומטעמה נמסר: "מדובר באוסף של שקרים, טענות שווא, חצאי אמת וסילוף של המציאות. צר לנו שהתבססו על דבריו של יונתן, עובד לשעבר, שגנב מסמכים מלשכת משרד התחבורה כדי להכין תחקיר מכפיש ושקרי נגד שרת התחבורה. אופן הצגת הדברים בתוכנית מסולף, מעוות, רשלני, ערוך באופן מגמתי, איננו מקיים כל קשר עם המציאות והעובדות. מכלול הטענות שהועלו נבדקו על ידינו, אחת לאחת, ונמצאו לא נכונות ברמה העובדתית, ובידינו מסמכים השוללים את כל הטענות. אנו מציעים לכם לשקול היטב את פרסום הדברים, לבדוק את עצמכם ואת אמיתות הטענות.

העשייה של השרה רגב, בפיתוח תשתיות, בקידום מערך התחבורה בישראל באוויר, בים וביבשה, בעבודת השטח המאומצת שלה ושל גורמי המקצוע במשרד ובחברות הכפופות למשרד התחבורה, מדברת בעד עצמה. תנופת העשייה של משרד התחבורה בקידום רפורמות, קווי רכבת קלה, פתרונות תחבורה, מתבטאת בשטח.

הניסיון האומלל והשקרי לייצר הטייה מדומה לטובת ערים "ליכודיות" הוא מגוון. העובדות מלמדות ששרת התחבורה, מנכ"ל המשרד וגורמי המקצוע במשרד התחבורה ובחברות התשתית, נפגשים באופן שוטף עם ראשי ערים או נציגיהם מימין ומשמאל, מהפריפריה ומהמרכז, יהודים ושאינם יהודים, כדי לקדם פרויקטים תחבורתיים לטובת כלל הציבור, משיקולים ענייניים בלבד".