

הצעקות בדיונים, המינויים הפוליטיים ומידור הדרג המקצועי: משרד התחבורה בעידן מירי רגב

עדויות על הנעשה במשרד התחבורה מספרות על אווירה קשה, התעלמות מגורמי המקצוע ודרישות שיפקידו את מכשירי הסלולר בכניסה לשיבות • "אם זה היה יחסי עובד-מעביד רגילים, הייתי אומר שזו התעמרות במובן הכי מילולי", אמר גורם אחד, ואחר הוסיף: "כל ההתנהלות משקפת פרנויה ואימה"

[אסף זגריצק](#) 10:00 2.3.23 **גלובס**

"אובדן דרך מוחלט, לא ראיתי דבר כזה מעולם" - כך מתאר גורם שמכיר את פעילות משרד התחבורה במשך שנים את מה שמתרחש מאז נכנסה לתפקיד השרה מירי רגב. חלפו אמנם חודשיים בלבד מאז נכנסה רגב ללשכה ברחוב בנק ישראל בירושלים בקדנציה הנוכחית, אך שורת הסערות שכבר עוררה כוללת בין היתר ניסיון כושל להעברת תקציב ללא הדרג המקצועי, התפטרות של בכירים במשרד, ניסיונות למינויים פוליטיים לתפקידים מקצועיים ושליחת זרועות לחברות התשתיות שבאחריות המשרד - שמנהלות תקציבים של עשרות מיליארדי שקלים בשנה.

הישיבות המקצועיות מתנהלות באווירה מתוחה ועכורה, ובכניסה לכל הישיבות עם השרה מתבקשים המשתתפים להפקיד את מכשירי הסלולר. "כל ההתנהלות משקפת פרנויה ואימה, זה פשוט בלתי נסבל", אומר גורם שמכיר את ההתנהלות. "אנשי מקצוע ראויים לא יכולים לשרוד, האווירה בישיבות קשה. אם זה היה יחסי עובד-מעביד רגילים ולא דרג נבחר מול פקידות, הייתי אומר שזו התעמרות במובן הכי מילולי של המילה". גורם אחר מספר כי "כולם מיואשים בגלל האופן הבלתי מקצועי שדברים מתנהלים. יש כוורת סגורה סביב השרה והצוות שלה לא מחובר למה שקורה במשרד ואין דרך להגיע אליהם, כל דבר לוקח זמן והתחושה שהם לא פנויים לעשייה."

בכל משרד יש מתח מובנה בין השר או השרה ובעלי התפקידים במשרות האמון - המוגדרות כך מראש ונועדו לאנשי שלומם - לבין הדרג המקצועי. ואולם, במשרד התחבורה מדובר בתרחיש שונה לחלוטין: מצד אחד יש ניסיון להשפיע על החלטות מקצועיות או פשוט התעלמות מהן ומצד שני מבנה ארגוני ריכוזי שלא מאפשר מנגנונים של איזונים ושומרי סף, כמו זה שקיים באוצר למשל.

בלי אנשי המקצוע

כך למשל, רגב החליטה על העמקת סבסוד התחבורה הציבורית - ללא מסד נתונים מקצועי, תיאום או שקיפות, ומתקציב שיבוא על חשבון שיפור השירות באוטובוסים. רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית הוצגה מבלי שתואמה מול האוצר - חצי שנה בלבד לאחר שנכנסה לתוקף רפורמה קודמת בתעריפים. זאת מבלי שסופק כל מידע באשר להצלחתה, כישלונותיה, שביעות רצון הנוסעים או המסקנות שיש להפיק ממנה. עלותה היא כ-750 מיליון שקלים שמתוכם הצליחה רגב להשיג כ-500 מיליון בדיוני התקציב.

דיוני התקציב עצמם התנהלו במשרד התחבורה ללא שיתוף אנשי המקצוע ובאמצעות מקורביה של רגב במשרד ובחברת נתיבי ישראל, עניין בעייתי כשלעצמו שכן המשרד

מתפקד גם כרגולטור של החברה. בסופו של דבר הסכמות הושגו בדרג הפוליטי והן כוללות את תקצוב הרפורמה, חלקה כאמור על חשבון תוספות שירות באוטובוסים, תקצוב לתוכנית החומש לכבישים והמשך תקצוב התכנון של הרכבות לקריית שמונה ולאילת. יתר הנושאים נותרו פתוחים ובין משרד התחבורה ומשרד האוצר אין למעשה סיכום תקציבי. כעת, באופן תמוה, רק לאחר שהממשלה כבר אישרה את התקציב, המשרדים מתכנסים לדיונים - וכך הוחלש משמעותית כוחו של משרד התחבורה במשא ומתן. ההערכות הן שמשרד התחבורה בלחץ רגב ינסה לקבל תקציבים גדולים יותר לרשויות המקומיות. התחום חשוב לרגב במיוחד ובמהלך הקדנציה הקודמת שלה במשרד תועדו פגישות עם עשרות ראשי רשויות.

החלטה שנויה במחלוקת נוספת שהתקבלה ללא גיבוי אנשי המקצוע היא השינוי במדיניות העדפת האוטובוסים: רגב הצהירה שיש לבדוק את יעילות נתיבי ההעדפה (נת"צים) והקפיאה את המשך פרויקט נתיב פלוס, שהורחב בתקופת השרה הקודמת מרב מיכאלי לנתיבי איילון ולכביש 1. רגב הורידה את מספר הנוסעים הנדרש על מנת שכלי רכב פרטיים יוכלו לנסוע על הנת"צים בכביש 1. אנשי המקצוע התנגדו לצעד והוא נוגד את עקרון העדפת האוטובוסים על התשתית הקיימת. בד בבד, נגנזו רפורמות שנועדו להיטיב עם התחבורה הציבורית, בהן למשל הקמת רשויות מטרופוליניות שנועדו לבזר את כוח המשרד או החלת מס נסועה על כלי רכב חשמליים - שבטלה מדאגה ל"יוקר המחיה".

רגב צפויה להפנות תשומת לב מיוחדת לקידום כבישים. יש לציין כי בכל מקרה תקציב התחבורה הקרוב אמור היה לכלול בתוכו תוכנית חומש לכבישים, בהתאם לתוכנית האסטרטגית של משרד התחבורה. התוכנית כוללת כבישים בעיקר בפרפריה והוספת נת"צים בכבישים מרכזיים בארץ. כעת נראה שבין אנשי המקצוע במשרדי הממשלה ובין רגב יתחולל מאבק על תקצוב הכבישים והתעדוף שלהם. החשש הוא מפני תעדוף ביצוע של כבישים משיקולים פוליטיים ולא מקצועיים.

שורת עזיבות

גורם המעורה בהתנהלות המשרד אמר כי "יש והיו שרים שונים בממשלה, אבל אין להם אימפקט על הציבור. ממשד החינוך למשל קשה לעשות נזק כי זה משרד כבד מאוד; משרד הבריאות הביאו מנכ"ל מקצוען שמכיר את המערכת; ורמת הנזק שיכולים לעשות ביתר המשרדים היא קטנה, אז יתנו למיזם כזה או אחר קצת יותר. כל זה בטל בשישים בהיקפים ובהשפעה על הציבור לעומת משרד התחבורה. לשים שרה כל כך צינית במשרד שהוא יותר מהכול ביצועי ובתוך אירוע משברי שיתעצם בשנים הבאות כשתוכנית העבודה היא 'בוא נבנה רכבת לאילת' - איך זה קשור לפתרון.?" לדבריו, "40 מיליארד שקל פגיעה בפריז, ניסע עוד עשרות דקות בכבישים בשנים הקרובות אבל תוכנית העבודה היא שאטל ימי? אין תוכנית עבודה אופרטיבית אלא פופוליסטית, כאילו מדובר במשרד שיושבים בו ומחלקים כסף. מהעבודה עד כה נראה שחשוב לה איך דברים מצטיירים בציבור והאם ראשי הרשויות בליכוד מרוצים. אנשים טובים עוזבים, אז גם את התוכניות הסבירות הקיימות אי אפשר יהיה לבצע."

על רקע כל זאת, הראשון בצמרת המשרד להניח מכתב ולהודיע על עזיבה היה רן שדמי, מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, אחד התפקידים הבכירים ביותר במשרד. התפטרותו של שדמי, [שנחשפה השבוע בגלובס](#), מיוחסת בין היתר להחלטה לתקצב את

רפורמת התעריפים על חשבון שיפור השירות. הרשות אחראית על ניהול 12 מיליארד שקלים והיא הרגולטור של החברות הפרטיות המפעילות את התחבורה הציבורית. את עזיבתו - חצי שנה בלבד לאחר שמינויו אושר על ידי הממשלה - מייחסים לתרבות הקשה שהתפתחה במשרד בשבועות האחרונים, שבמסגרתה אנשי המקצוע מושפלים ומודרים והחלטות מתקבלות בלעדיהם.

כמה שעות לאחר מכן מכתב נוסף הונח, הפעם של מנהל אגף הרכבות אליאס מטר. מדובר באחת מהדמויות הבולטות במשרד התחבורה, מי שאחראי על הפעלת הרכבות הקלות ורכבת ישראל. גם עזיבתו מיוחסת להדרת אנשי המקצוע ולאווירה הקשה במסדרונות ובדיונים.

ההתפטרות במשרד הגיעו בהמשך לכך שביום חמישי האחרון מנכ"ל רשות שדות התעופה חגי טופולנסקי הודיע על סיום תפקידו. טופולנסקי העלה האשמות בדבר התערבות פוליטית, לאחר שמועצת הרשות החליטה לזמנו לשימוע. עוד קודם לכן, עזבה עו"ד יערה למברגר יועמ"שית רשות המטרו. "מי שיכול בורח, אי אפשר לקדם ככה תחבורה", מעיד גורם שמכיר את המשרד.

תוכנית ההשתלטות

לצד העזיבות, ניכרים המאמצים של רגב בתחום המינויים. עם קבלת תיק התחבורה, רגב ניסתה להבטיח שמקורבה משה בן זקן ימונה לתפקיד מנכ"ל המשרד. בן זקן, ממארגני ה"ליכודיאדה", היה ראש המטה של רגב והיא הביאה את מינויו לממשלה חרף עמדת הייעוץ המשפטי ונציבות שירות המדינה. ההסכם שהושג לבסוף עם הנציבות כלל את כהונתו כממלא מקום המשנה למנכ"ל במשך חצי שנה - על מנת שיצבור די ניסיון שיכשיר אותו להתמנות למנכ"ל בתום התקופה.

בינתיים, ממלא את מקום המנכ"ל אבנר פלור. גורמים שנחשפו לעבודתו מגדירים אותו כ"מנכ"ל קש" שיושב בצד החדר בדיונים המנוהלים על ידי רגב ובן זקן, אף שהוא נושא באחריות. בתום חצי השנה בן זקן אמור להתמנות למנכ"ל, וכך יתפנה תפקיד המשנה למנכ"ל, עוד תפקיד בכיר שאותו רגב תאיש. המנכ"ל והמשנה לו הן משרות אמון, אך רגב כבר גילתה בעבר כי ניתן באמצעותן לסלול את הדרך למעבר לתפקידים נוספים. כך למשל, הכניס את רגלו בדלת שילה אדלר, לשעבר מנכ"ל מועצת יש"ע, כשמונה למשנה למנכ"ל משרד התחבורה. בהמשך מונה אדלר לראש מינהל תשתיות - תפקיד מקצועי ורגיש במיוחד. המינוי עבר את כל ההליכים כדין.

על פי טענות, מלבד הניסיון לגרום לכמה שיותר בכירים לעזוב, כך שתוכל למנות אחרים במקומם - הצעד הבא של רגב הוא השתלטות על הדירקטוריונים בחברות הממשלתיות שעליהן אחראי המשרד, וזרכם גם על תפקידים מקצועיים. את דירקטוריון חברת נתיבי ישראל (לשעבר מע"צ) רגב כבר כבשה. היו"ר יגאל עמדי - אותו מינתה בקדנציה הקודמת שלה במשרד ושתועד לצידה באירוע פריימריז בליכוד - קידם את מועמדותו של עו"ד אלעד ברדוגו לתפקיד היעוץ המשפטי של החברה. מדובר בשומר הסף החשוב ביותר בחברה, שאחראית על ביצוע פרויקטים בסך 7 מיליארד שקל באמצעות קבלנים. ברדוגו, אחיינו של יעקב ברדוגו - מקורבו של ראש הממשלה בנימין נתניהו, הוא פעיל ליכוד שהצהיר על עצמו

כמי שפוקד למפלגה. את המינוי בודקת כעת רשות החברות. לפי טענות, על הכוונת של רגב נמצא מנכ"ל נתיבי ישראל ניסים פרץ.

גם רכבת ישראל נמצאת על הכוונת, ורגב כבר הצליחה להכפיף את הדירקטוריון למרותה באמצעות היו"ר משה שמעוני, אותו מינתה בקדנציה הקודמת שלה במשרד. מאז מנסה שמעוני להיפטר מהמנכ"ל המוערך מיכאל מייקסנר. את הכוונות האלו ברשות החברות ינסו לסכל.

לפי ההערכות בענף, רגב מעוניינת בשליטה מלאה בחברות וגם במינויים שבהן - כולל לתפקידים מקצועיים. המקרה של ברדוגו הוא רק דוגמה. לפי הטענות, הדירקטוריונים גוררים רגליים באיושם של תקנים רבים בחברות. לפי הנטען, כשההשתלטות תצליח ושומרי הסף יוחלשו - ניתן יהיה למנות רבים ולנווט תקציבי ביצוע לפי צרכים פוליטיים.

משרד התחבורה כבר ביקש מהחברות רשימה של תקנים פנויים. החשש הוא שזיקה מפלגתית תשוב ותופיע - כפי שהיה עד כה בניסיונות ובמינויים שרגב ביצעה בקדנציה הקודמת שלה במשרד.

בעין הסערה

משרד התחבורה

> דיוני התקציב התנהלו ללא שיתוף אנשי המקצוע ובאמצעות מקורביה של רגב במשרד ובחברת נתיבי ישראל

> רגב מינתה את מקורבה משה בן זקן כמ"מ המשנה למנכ"ל לחצי שנה, במהלכה יצבור ניסיון. בינתיים ממלא את תפקיד המנכ"ל אבנר פלור, עליו אומרים: הוא "מנכ"ל קש"

> רן שדמי, מנהל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית - המנהלת כ-12 מיליארד שקל בשנה - התפטר לאחר חצי שנה בלבד

> התפטר אליאס מטר, מהדמויות הבולטות במשרד שאחראי על הפעלת הרכבות הקלות ורכבת ישראל

רכבת ישראל

תקציב: כ-6 מיליארד שקל בשנה*

> היו"ר משה שמעוני, שמונה בקדנציה הקודמת של רגב, מנסה להיפטר מהמנכ"ל מיכאל מייקסנר. את הכוונות האלו ינסו ברשות החברות לסכל

*הערכות

נתיבי ישראל

תקציב: כ-7 מיליארד שקל בשנה

> לפי הערכות המנכ"ל, ניסים פרץ, מינוי של ישראל כ"ץ, נמצא על הכוונת של רגב

>היו"ר יגאל עמדי, שמונה בקדנציה הקודמת של רגב, קידם את מועמדותו של עו"ד אלעד ברדוגו לתפקיד היועץ המשפטי. ברדוגו, אחיינו של יעקב ברדוגו, הוא פעיל ליכוד שהצהיר על עצמו כמי שפוקד למפלגה. את המינוי בודקת כעת רשות החברות

נת"ע

תקציב: כ-4 מיליארד שקל בשנה**

>רגב מאיימת להעביר את פרויקט המטרו מנת"ע לחברת נתיבי ישראל
>בענף מעריכים כי היו"רית מיה ליקוורניק והמנכ"ל חיים גליק עשויים להיות על הכוונת של רגב

**במגמת עלייה, צפוי להגיע ל-8-10 מיליארד בסוף העשור

רשות שדות התעופה

תקציב: 1-0.5 מיליארד שקל בשנה

>המנכ"ל חגי טופולנסקי הודיע על עזיבה והאשים בהתערבות פוליטית לאחר שמועצת הרשות החליטה לזמנו לשימוע

פגיעה במיליארדי שקלים

ייתכן שההערכות מוגזמות ומינוי רגב בחברות ובמשרד יהיו מקצועיים. ואולם מגמה כזו, אם תתממש, תחליש את הכוח המקצועי והבלתי תלוי של החברות - וכפועל יוצא גם את הביצועים שלהן בשטח: הקמת תשתיות תחבורה בעלות של כ-30 מיליארדי שקלים מדי שנה.

את אותה שיטה ניתן לראות גם במינוי הדירקטורים עצמם. לכאורה שרה שמבקשת "למשול" גם באמצעות מינויים, כדבריה, צריכה הייתה למלא את השורות בדירקטוריונים של החברות הממשלתיות. אלא שרגב פועלת לביטול נבחרת הדירקטורים, צעד שרשות החברות מצליחה לעכב. החשש הוא שרגב ממתינה עד שתוכל לבחור דירקטורים שאינם מהנבחרת. "הנבחרת הנוכחית, שגובשה בשלהי הממשלה הקודמת, אינה משקפת את מדיניות הממשלה המכהנת וכובלת את השרים למשך זמן ממושך", אמרה.

שיטה נוספת לשליטה בחברות היא הענשה של חברות ומתן "צ'ופר" לאחרות באמצעות העברת פרויקטים ביניהן. כך, רגב מאיימת להעביר את פרויקט המטרו מנת"ע לחברת נתיבי ישראל. בקדנציה הקודמת שלה, המשרד העביר את האחריות על פרויקט המסילה הרביעית באילון בין נתיבי ישראל לרכבת ישראל. מחברת יפה נוף שבבעלות עיריית חיפה הפקיעה את כל הפרויקטים - ופיזרה אותם בין חברות אחרות, תהליך שהוביל לעיכובים בהפעלת הרכבלית בחיפה. נראה כי השרה מתכוונת להמשיך בשיטת הגזרים והמקלות שמבצרת את שליטתה בחברות. אך זו פוגעת ביכולות הביצוע, שכן כל העברה כזו דורשת לימוד מאפס והתמקצעות בחברה הקולטת את הפרויקטים.

וכך, בתום חודשיים סוערים נראה שהכוונות של רגב ממשיכות להתבהר: המשך השליטה במינויים, קבלת החלטות פופוליסטיות והשקעה משמעותית בכבישים. בישיבות עבודה שנערכו במשרד התחבורה רגב נזפה באנשי המקצוע שעליהם לחשוב "בגדול" ולסלול כבישים עם חמישה-שישה נתיבים "כמו בדובאי". זאת בשעה שהעולם המערבי צועד קדימה לצמצום נתיבים ולהקצאת המרחב הציבורי להולכי רגל, לרוכבי אופניים ולמשתמשי תחבורה ציבורית ולהגבלות על הרכב הפרטי. אלה תהליכים לא פופולריים שמעוררים התנגדות ציבורית אך משרדי הממשלה בישראל התחילו ללכת לכיוונים הללו, גם אם עשו זאת נעדרי אומץ ציבורי ובעצלתיים. רגב מסובבת את הספינה.

לשכת רגב: "אין לנו כוונה לעסוק ברכילות קטנונית"

מלשכת רגב נמסר בתגובה: "שלא כמו תחת הנורמות הפסולות שהנהיגה הממשלה הקודמת, כיום המינויים המקצועיים במשרד נעשים באופן ענייני ועל פי קריטריונים ברורים, תוך יצירת אווירת עבודה מקצועית ורתימת כלל גורמי המקצוע לקידום תחום התחבורה. רק בימים האחרונים אושרה במסגרת תקציב המדינה רפורמת התעריפים 'צדק תחבורתי' המתקנת את עיוותי הרפורמה הקודמת ומביאה בשורה חברתית לפריפריה ולכלל האזרחים.

"במקביל אנו מקדמים פרויקטים רבים בכל רחבי הארץ, בדגש על עידוד התחבורה הציבורית, שיפור השירות והוזלת מחירי הנסיעה, ביניהם פרויקט המסילה המזרחית, שתחבר בין קריית שמונה לאילת, הקמת מערכות הסעת המונים בגוש דן וירושלים וקידום תחבורה חכמה.

כפי שקורה בכל משרד ממשלתי המבצע פעילות מגוונת מול עשרות ומאות גופים, תמיד יימצאו גורמים שיתדרכו ויפיצו מידע שלילי מסיבות כאלה ואחרות. אין לנו כוונה לעסוק ברכילות קטנונית אלא בהמשך תנופת עשייה אדירה כדי ליישם את המדיניות של השרה רגב לחיבור מדינת ישראל, לצד תפיסת החיבוריות והקישוריות."