

התרגיל בנמלים והסרטונים בטיקטוק: מרב מיכאלי מסכמת כהונה ומגלה את כל הסודות

היא מתגאה בקידום תחבורה ציבורית ובהשגת תקציבים חסרי תקדים למשרד התחבורה • אבל מרב מיכאלי עוזבת את הכיסא עליו ישבה שנה וחצי מבלי שהמציאות הקשה בכבישים ובאוטובוסים השתפרה • בריאיון סיכום קדנציה היא מסבירה למה ייקח זמן עד שהשינוי יורגש ותוקפת את השינויים שמתכננת רגב

**אסף זגריזק** 06.01.2023 **גלובס**

מרב מיכאלי כיהנה בתפקיד שרת התחבורה במשך כשנה וחצי. בזמן הזה עבר תקציב מדינה עם תוספות משמעותיות למשרדה וגובשו תוכניות ארוכות טווח, אך המשבר בשטח נמשך. בריאיון סיכום לתפקיד, שהתקיים בשבוע סוער של חילופי שלטון, היא מסבירה למה זה לוקח זמן, מדוע היא בוחרת בגישה של פתרון סכסוכים על פני עימותים וסוגרת חשבון עם מירי רגב.

"הדבר המשמעותי ביותר הוא ששמתי את התח"צ (התחבורה הציבורית א"צ) על סדר היום ואם אני צריכה לסכם את הקדנציה, אז אני שרת התחבורה הציבורית. גם בתקציבים ובשינוי מבנה המשרד, ובעיקר בשינוי השיח. תח"צ הייתה החצר האחורית של מי שלצערם נבצר מהם לנסוע באוטו, והיום זה לא ככה. כדי שהמציאות תשתנה בהתאם לשיח יש לנו עבודה רבה, אבל שיניתי את כיוון הספינה הזו לעבר תחבורה ציבורית", פותחת השרה היוצאת.

מרב מיכאלי

אישי: בת 56, בת זוגו של הקומיקאי ליאור שליין ואמו של אורי

מקצועי: שרת התחבורה היוצאת, יו"ר מפלגת העבודה ולשעבר גם אשת תקשורת

עוד משהו: מיכאלי המציאה את השם של תחנת הרדיו "גלגלצ"

כבר ב־2016 עיקר התקציב של המשרד הופנה לתח"צ, אצל ישראל כ"ץ. "ישראל כ"ץ ממש לא קידם תח"צ, ומי שקידם את הפרויקטים זה האוצר. הבעיה שכולם אוהבים פרויקטים גדולים, אבל פחות אוהבים להשקיע בהפעלה, ואנחנו הבאנו תוספות לשירות האוטובוסים וזה הדבר המשמעותי. אוטובוסים, מסופים, נת"צים (נתיבי תחבורה ציבורית א"צ) - אלו דברים שעשינו יותר מאי פעם".

איך אזרחי המדינה מרגישים את זה היום בשטח?

"קודם כל זה השיח, וזה משמעותי. הרפורמה בתעריפים מאפשרת נסיעות חינוך לבני 75 ומעלה, הוספנו 28 אלף ק"מ של קווי אוטובוס שהם 5% מהשירות, סללנו נת"צים ומי שנוסע בכביש 1 באוטובוס מרגיש חיסכון של רבע שעה, כמו גם חיסכון בזמן ביתר הנת"צים שלנו. אבל יקח זמן עד שהציבור ככלל ירגיש את זה וזה תלוי האם ימשיכו את העבודה שלנו או יהרסו".

**הביקורות**

**שרת הטיקטוק או שרת התחבורה הציבורית?**

למרות התקציבים שנוספו, ושכוללים מיליארדים לתחבורה ציבורית ושבילי אופניים, המציאות עדיין נותרה מאחור. מיכאלי אמנם יכולה להתגאות בהכשרת 70 ק"מ של נתיבי העדפה בתקופתה, אבל המחסור החמור בנהגים עדיין מונע שירות אוטובוסים סביר, חלק מהתוספות נותרו על הנייר, והכבישים שלנו הם עדיין בין העמוסים בעולם.

מיכאלי מסכימה שהפער בין התוכניות למציאות נובע מהעובדה שהתחבורה הציבורית עוד לא מספיק טובה. "אין מספיק אוטובוסים, אין מספיק תדירות, קווים ורכבות. הרכבת היא במקסימום הספק שלה ובשביל שאפשר יהיה לעשות יותר צריך עוד מסילות. אבל במשך שנתיים לא התקדמו בפרויקט המסילה הרביעית באילון - זה פשע משוגע. הסיבה לתקיעות הייתה סכסוכים בין החברות הממשלתיות, והיום כולן עובדות בשיתוף פעולה מלא. קידמנו את החשמול ברכבת, והצגנו את תוכנית המיליון שכוללת עשרות סעיפים", היא אומרת, ומתייחסת להחלטת ממשלה מיוני האחרון שמטרתה להוריד 5% מהרכבים על הכביש.

חלק גדול מסעיפי התוכנית הזו היו טעונים חקיקה בשלב שכבר לא יכולתם לחוקק. הביקורת הייתה שמדובר בקמפיין פוליטי.

"זו לא תוכנית שאפשר לשלוף. גם האוטובוס למניעת הטרדה מינית, שהצגנו ימים ספורים לפני הבחירות, הוא תוצר של עבודה ארוכה מול אנשי הכלכלה ההתנהגותית באוניברסיטת רייכמן ושדולת הנשים ובחינה של מודלים בחו"ל. אני גאה שעשיתי אותו אבל הביקורת היא שהתעסקתי במה?"

בסרטוני טיקטוק.

"אם ביבי עושה את זה אחלה, אבל אם אני עושה סרטונים בטיקטוק אז אני שרת הטיקטוק? זה מושג שכיב בקמפיין שקרי של ההסתדרות הלאומית כשאני שיפרתי את תנאי הנהגים, איפה ששרי הליכוד לא עשו".

ויש את סרטון "הפקקות בנמלים", שהחריפו דווקא אחרי צילום הסרטון. "נכון זו הייתה פאדיחה. הייתי חדשה, עבדו עליי ונפלתי בפח"

מי עבד עליך?

"לא ננקוב בשמות ונמל חיפה גם ככה מופרט כרגע. זה היה ממש בשבועות הראשונים לתפקיד, מבין מאוד. למדתי, והכי חשוב - עשיתי את הדבר הנכון ואין היום פקק תפעולי בנמלים. אתה כתבת על זה שההסתדרות הובסה בביהמ"ש כי עבדנו בצורה שיטתית, מושכלת, ומסודרת בשביל שלא נגיע לסכסוך עבודה. וזה מקום שהיה נגדי קמפיין מכוער".

אתם תדרכתם לכל אורך הדרך שאי אפשר להקצות לנמלים הפרטיים רציפים ריקים בלי מכרז - ובסוף זה מה שעשיתם.

"שכנענו את הנמלים הוותיקים להביא ידיים עובדות, ואני אומרת 'שכנענו' בעדינות. עשינו את ההיוועצות עם ההסתדרות ושכנענו את החשב הכללי, הם אמרו שאי אפשר בלי מכרז ואחרי שעשינו את כל התהליכים התעקשנו שיכולים למצות את זה. אילו היינו עושות את זה מוקדם יותר היה להם קייס, הייתה שביתה והיינו מגדילות את התור".

הטענה שאני מבקש לעלות בפנייך זה שפעלתם לטווח רחוק, ולא קלטתם נכון את המצב הפוליטי, שהתפקיד הוא זמני מאוד. נמנעתם מלעשות דברים מידיים כשיצאתם לדרך כמו

סימון נתיבי העדפה על חשבון נתיבים לרכב מיד עם תחילת הקדנציה.  
"אני לא יכולה לסמן נת"צים בלי להביא תוספות שירות".

יש מלא כבישים שמצדיקים נת"צים גם מבלי להוסיף שירות.  
"אני לא עיכבתי דבר כזה".

לא הנעתם את זה מאוחר מדי?  
"אני הבאתי מדיניות ונתתי לאנשי המקצוע את הגיבוי המקסימלי להוציא לפועל והביאו לי מתווה של ארבע פעימות ולא האמינו שאני אאשר אותן, ואישרתי את כולן. כביש 1, בת ים, ראשון לציון, נת"צים מכינים לקו הסגול ולקו החום בגוש דן וזה בנוסף לנתיבים שמוסיפים כמו בכביש 2, כביש 4, כביש 5 ועוד".

באלוף שדה נכנעתם לראש עיריית רמת גן, וברעננה נכנעתם לראש העיר, וגם בגשר מבצע קדש נכנעתם לבני ברק.

"באלוף שדה כל ראשי הרשויות מתנגדים והרכבת לוקחת נתיב שלם. אם היינו לוקחים עוד אחד לנת"צ, זו גזירה שאי אפשר לעמוד בה. אבל אני לא מכחישה שבכל מקום היה ניסיון להגיע להסכמות כי עבודה כזו אפקטיבית יותר מאשר במאבק".

אולי צריך מקל לצד התמריצים.  
"יש מקל. משרד התחבורה יכול לקחת את רשות התמרור ולבצע".

אבל מעולם לא השתמשתם בסמכות הזו, לא את ולא קודמייך.  
"ניסינו להגיע להסכמות ובהרבה מקומות הצלחנו. החלטנו להאיץ את העבודה מול הערים וראשי הערים, שהפגינו מנהיגות ואחריות, ולייצר מודלים לחיקוי כמו בראשון וחולון. לצערי בשל החלטות ראש העיר, תושבות ותושבי רעננה יישארו תקועים בפקק".

מיכאלי גם ניצלה את ההזדמנות להגיב על ביקורת מגלובס. בשבוע שעבר נכתב כאן כי אנשי מיכאלי ניסו לנטרל בצורה רפה את התחזקות הדיקטטורים שמינתה קודמתה (ומחליפתה), מירי רגב. כך, המינויים הקודמים המשיכו לבצר את כוחם במשרד גם תחת כהונת מיכאלי. "זה לא נכון, וזה עניין של תפיסת עולם", היא אמרה.

תפיסת עולמך היא לא להתעמת, אלא לשתף פעולה.  
"לא. תפיסת עולמי היא ליישב סכסוכים כמה שאפשר ויש מקומות שבהם לא היססתי והזזתי מתפקידם את המינויים של רגב במשרד התחבורה אחרי שראיתי שהם לא מתאימים לתפקידם. אני לא חוששת מזה, אבל גם לא רואה בזה ערך כשלעצמו. להזיז יו"רים בחברות ממשלתיות זה עוד יותר מורכב ומסובך מאנשים בתוך המשרד ולא מצאתי לנכון לבזבז את זמני על מאבק שעלול להיות עקר. עבדתי בצורה אינטנסיבית והצלחנו להביא גם את נתיבי ישראל, אבל בעיקר את הרכבת ממקום ממש לא תפקודי היא הפכה לסופר אפקטיבית. בשנה וחצי האחרונות היה שקט גדול והרכבת הצליחה להגיע להשגים".

חושבת שיושבי הראש ראויים לתפקידם?  
"אני לא מתעסקת בלתת להם ציונים".

את היית הרגולטור שלהם.  
"אני התעסקתי בלזוודא שהחברות פועלות בצורה טובה. אם הייתי ממנה אותם, אולי הייתי

צריכה לשאול עצמי אם זה מינוי טוב או לא טוב, אבל הם היו נתונים ותפיסת עולמי היא שצריך להפיק מקסימום תוצאות ממצב כזה".

## **המטרו והשבת**

### **המהלכים והפרויקטים שהפכו לקמפיינים**

מיכאלי הייתה מזוהה עם הצהרותיה בנושא תחבורה ציבורית בשבת, כשבפועל הנושא לא קודם. "היינו בקואליציה שבה היה ידוע מראש מלכתחילה שכמו שלא נוכל לקדם פתרון מדיני לסכסוך עם הפלסטינים, לא נוכל לקדם תחבורה ציבורית בשבת. כשרציתי להפעיל את הרכבלית בשבת והודעתי שזה חיפה וזה במסגרת הסטטוס קוו, ניר אורבך אמר 'אני לא אשב בקואליציה שיש בה רכבלית נוסעת בשבת' והקואליציה קדמה להפעלה בשבת. גם בממשלת המעבר לפיד לא אפשר לקדם הפעלה בשבת באמצעות תקנות לפיצול התשלום שרצינו להעביר, ובממשלת המעבר הייעוץ המשפטי לא איפשר לי להפעיל את הרכבלית בשבת".

גם חוק המטרו העסיק את מיכאלי, בעיקר כשהפך לקמפיין פוליטי עם נפילת הממשלה ונפילתו מרשימת החוקים המוסכמים בין הקואליציה לאופוזיציה להצבעה בתקופת המעבר.

יכולת להביא את החוק להצבעה במושב החורף, כשעוד היה לכם רוב. "כן, אבל אתה בעצמך כתבת שלא יקרה אסון אם הוא לא יעבור השנה, אז אמרתי 'לא יקרה אסון אם לא יעבור במושב החורף, אלא במושב הקיץ' והייתה לי התחייבות שיעבור במושב הקיץ. ואז הוא לא עובר, והייתה לי התחייבות שיעבור במסגרת ההסכמות, וזה לא קרה - מה אני אעשה? זה פשוט מעילה באמון וחוסר אחריות של מי שהיה ממונה על זה", היא תוקפת את יש עתיד.

## **העיכובים**

### **"המשרד היה חלש ולא מקצועי"**

לעומת המטרו, שעוד יקחו שנים להפעלתו, הרכבת הקלה בגוש דן מתעכבת אף היא. מיכאלי לא נוקבת בתאריך לפתיחת הקו האדום "אחרי שתתקן תקלת האיתות, שהיא באמת ברמה שאנחנו לא מכירים, יהיה תאריך חדש. נת"ע פרסמו תאריך חדש במרץ, אבל אנחנו לא הסכמנו שהמשרד יפרסם תאריך עד שאנחנו לא רואות שזה נוסע ועוצר כמו שצריך, אני לא יודעת אם מרץ רלוונטי, אנחנו בינואר".

ואולם, בניגוד לדברי מיכאלי, מבקר המדינה הסביר בדוח רק לפני חודשיים שחברת הבקרה התריעה על עיכובים מספר פעמים, עוד לפני שהחלו הרצות מערכת האיתות. אך משרד התחבורה בחר בעמדת נת"ע.

התקלה היא במשרד התחבורה, לא רק בקו האדום. העיכובים הם גם בקווים הירוק והסגול, הקו הכחול בירושלים, המסילה הרביעית. בפרויקט המטרו עוד לא הפכו אבן והוא כבר נדחה. מה הבעיה של המשרד עם יכולות ביצוע?

"משרד התחבורה שאנחנו מצאנו היה מוחלש נורא וכל השירות הציבורי הרבה שנים מוזנח ומופקר. לא שהאנשים לא טובים, אבל הניהול היה כושל מאוד ולא מקצועי. אני חילצתי את

מכרזי הקו הירוק, הסגול והכחול בירושלים. חילצנו את המסילה הרביעית, את הרכבלית בחיפה שהייתה מוכנה, ובגלל סכסוך משפטי היא לא יכלה לעבוד, וחילצנו הרבה דברים תקועים. המשרד היה חלש ולא מספיק מקצועי".

אי אפשר להגיד שעכשיו הוא חזק.  
"הוא חזק לאין שיעור. אנשים טובים היו, אבל המבנה היה כזה שכולם עובדים בנפרד ולא מקבלים גיבוי ומדיניות ברורה.

"באתי עם משנה סדורה. אמרתם לי (העיתונאים, א"ז) 'יופי של משנה, נראה אם היא תצליח לצאת לפועל'. אחרי חודש במשרד נתקפתי חרדה האם אכן נוכל לשנות, כי המשרד הוא נושאת מטוסים אימתנית והוא מפליג בכיוון שלו. אבל בזכות ניהול מדהים של מיכל (פרנק - המנכ"לית שמינתה מיכאלי, א"ז) ושותפות באמת יוצאת דופן של אנשי ונשות מקצוע מעולים, שינינו את המבנה של המשרד שישירת המדיניות. אנחנו הוצאנו לדרך את משרד התחבורה הציבורית, השאלה לאן תמשיך הספינה הזו והאם יטביעו אותה".

## **מירי רגב**

### **אין לי ספק שהיא לא במקום הנכון**

הראיון התקיים בתחילת השבוע לאחר שהמשרד עבר לידיה של השרה החדשה-ישנה מירי רגב.

נעלבת שלא הוזמנת לטקס חילופי השרות?  
(צוחקת) "לא. ממש לא. זה מה שנקרא לא להפוך בעיות של אחרות לבעיות שלך".

למיכאלי בטן מלאה על האג'נדה של רגב. "היא אמרה שלא תאפשר את המטרו לפני שתהיה נגישות לפריפריה, אבל יש גם פריפריה חברתית. אם היא רוצה לדבר על הפריפריה, אז כשמקומות בגליל אמרו לי שלא ראו שר תחבורה עשור כי הם לא משתייכים למפלגה הנכונה, לא הופתעתי לצערי. אבל גם בערים ליכודיות מובהקות, שראשי הערים ליכודניקים, ראיתי הזנחה. הם לא קיבלו ממשרד התחבורה שום דבר. זה לא משנה אם אתה משתייך לליכוד, אלא אם אתה משתייך לזרם הנאמנות הנדרש בליכוד. המטרו כבר יצא מהתחנה, השקענו 9 מיליארד שקל.

"רגב מדברת על כבישים פקוקים ונת"צים ריקים? זה בדיוק כל הרעיון - לפנות את הנתבי ממכוניות כדי שתחבורה ציבורית תסע חלק וללא פקקים כדי לתת אינסנטיב לציבור לנסוע באוטובוס. אין ספק שהיא פשוט לא במקום הנכון".

### **רגב: "מיכאלי טועה ומציגה חוסר הבנה, בורות ונתק מהמציאות"**

מטעם מירי רגב נמסר: "בפועל הושלם תכנון קווי המטרו - הוצא כסף להתארגנות מנהלתית וגיוס עובדי מטה בעיקר. אבל לא יצאו מכרזי ביצוע ולכן אלו תקציבים שניתן להסיט. השרה רגב הייתה זו שפעלה לסיום התכנון של כל קווי המטרו ושכנוע הרשויות הרלוונטיות בדבר הנחיצות והתוואי. הפריפריה מוזנחת ויש להשקיע בה מאוד מיליארדי שקלים כדי להשוות את רמת התשתיות והשרותיות לאלו הקיימים בגוש דן. בגלובס עצמו פורסם סקר של אוניברסיטת רייכמן שעד 2040 ידרשו 850 מיליארד ש"ח כדי לייצב את

תשתיות התחבורה בישראל. כשרובו המוחלט של הכסף, לפי הסקר, לא נדרש למטרו אלא לתשתיות מחוץ לגוש דן. להבדיל מהשרה מיכאלי שהובלה באף על ידי פקידי האוצר שהשתמשו בה לספק את כל מאווייהם בדמות מיסי נסועה, גודש, התייקרויות ושאר רעות חולות, מבלי שתבחן בעצמה את הצרכים. להבדיל ממנה השרה רגב ביקשה לא לבטל אלא ללמוד. ללמוד את הנחיצות ותזמון היציאה לפרויקט לאור ההשקעות האדירות בגוש דן ברכבת הקלה, רכבת ישראל, שבילי אופניים ותוספות שירות. וזאת לעומת חוסר השקעה בפריפריה ובחינה נוספת בנושא המימון. האם המימון צריך להיות ממשלתי או שמא ניתן לגייס מימון מהשוק הפרטי.

"מיכאלי טועה ומציגה חוסר הבנה, בורות ונתק מהמציאות, גם באופן בו היא משתמשת בשפה העברית וגם בנושא המקצועי. אם הציבור היה מקבל את העובדה שיש תחב"צ יעיל הוא היה משתמש בתחב"צ. ההפך הוא הנכון. מעבר לגוש דן, לציבור בארץ אין נגישות לתחב"צ במיוחד בקילומטר האחרון. אין מספיק תחב"צ בדגש על תוספות שירות, פריסה רחבה של מסילות ושירות רכבתי וחוסר בעוד כלים להסעת המונים כולל במימדים חדשים כמו שאטל ימי. ומשכך הנתצים עומדים ריקים בזמן שהעם סובל. במקום לחשוב יצירתי ולנהל את המשאבים הקיימים ביעילות כפי שמבקשת השרה רגב, במקום גזרים בחרה מיכאלי להשתמש במקלות בדמות מס נסועה, מס גודש ושעבוד התקציב לגוש דן".