

את המסקנה הזו מהתחקיר על מירי רגב אפשר לממש כבר עכשיו

ממשלות שונות בשני העשורים האחרונים כבר קיבלו החלטה לא פעם ולא פעמיים להקים רשויות תחבורה מטרופוליניות, אולם חוסר הרצון של מרבית שרי התחבורה "לשחרר" סמכויות ובהתאם גם תקציבי עתק לעיריות, הפיל שוב ושוב את ההחלטה

[דן רבן](#) | אתמול | 12:41 YNET 24.5.24

חשיפת המסמכים וההתכתבויות מתוך לשכת שרת התחבורה והבטיחות בדרכים, מירי רגב, אתמול (חמישי) בתוכנית "המקור" בערוץ 13, מציגה באופן מופתי את הריכוזיות האדירה של משרדה של רגב בכל נקודה הכי קטנה שנוגעת לתחבורה במדינת ישראל, באופן שמשפיע ישירות על חיי היומיום של כולנו. למעשה, היא ממחישה בדיוק את הצורך בהקמת רשות מטרופולינית אזורית, אשר תנהל את התחבורה של כל אזור בהתאם לצרכים האמיתיים של התושבים, ולא תושפע משיקולים זרים כאלה ואחרים.

כך למשל, בתחקיר נחשפו מסמכים שמציגים לכאורה החלטות פוליטיות לחלוטין שהשפיעו על קידום פרויקטי תחבורה משמעותיים בערים שונות בארץ, כדוגמת אי-כניסתה של העיר בית שמש לפרויקט המאיץ של משרד התחבורה, לצד תכתובות אחרות שמציגות התערבות של המשרד בכל נושא תחבורתי קטן ומקומי, כמו בקשה של חבר ליכוד שלא להסיר מדרכה שמהווה סיכון תחבורתי סמוך לבית אימו במושב בדרום, שלאחריה העבודה נעצרה בהוראת המשרד – על אף שהטרקטורים כבר היו בשטח.

עוד לפי התחקיר, אותו כינתה רגב "אוסף של שקרים", השרה התעסקה מעט מאוד – ולפי טענת בכיר לשעבר בלשכתה, רק בכ-5% מזמנה – בעיסוקים מקצועיים של משרד התחבורה שאחראי כיום בין היתר על כל שינוי בקו אוטובוס או רכבת ברחבי הארץ, קביעת מיקום של תחנות וכל החלטה על נתיב תחבורה ציבורי (נת"צ) בשטחים בינעירוניים, לצד נושאים קריטיים אחרים, כמו התמודדות עם העלייה החדה בהרוגים בתאונות הדרכים ועם הפקקים שמשתקים לעיתים קרובות מדי מדינה שלמה.

רבות דובר על הצורך בהאצלת סמכויות ממשרדי הממשלה לרשויות המקומיות, בפרט כאשר מדובר בנושאים כמו תחבורה, בהם הקרבה הפיזית לתושבים היא קריטית להבנת צרכיהם ולקבלת החלטות נכונות בתחום. מכיוון שיש חשיבות גדולה בראייה כוללת ורחבה של אזור מסוים, הפתרון המוצע – בדומה לכפי שקיים במרבית המדינות המפותחות – הוא רשות מטרופולינית שאחראית על כל תחום התחבורה באזור גיאוגרפי, כאשר ההצעה היא שראש העיר הגדולה ביותר בכל אזור יהיה גם ראש הרשות המטרופולינית של אותו אזור.

גם ההחלטות של משרד התחבורה בשגרה מציגות כיצד לעיתים מתבצעת החלטה שתטיב עם קהילת בוחרים מסוימת, על אף שהיא אינה בהכרח הכי נכונה או דחופה לשאר הציבור בארץ. למעשה, ממשלות שונות בשני העשורים האחרונים כבר קיבלו החלטה לא פעם ולא פעמיים להקים רשויות תחבורה מטרופוליניות, אולם חוסר הרצון של מרבית שרי התחבורה "לשחרר" סמכויות ובהתאם גם תקציבי עתק לעיריות, לצד התנגדות של חלק מראשי הערים לתת לראש הרשות המטרופולינית המיועד כוח על אזור הבחירה שלהם, הפיל שוב ושוב את ההחלטה.

למה כל הכוח בכלל נמצא אצל משרד התחבורה ואצל השרה?

לצד ההאשמות החמורות שעולות בתחקיר ומציגות לכאורה כיצד החלטות פוליטיות של שרים עלולות להשפיע באופן ישיר על הדרך שלנו לעבודה, על פקקים ואפילו על העלייה החדה בתאונות הדרכים השנה, גם ההחלטות של משרד התחבורה בשגרה מציגות כיצד לעיתים מתבצעת החלטה שתטיב עם קהילת בוחרים מסוימת, על אף שהיא אינה בהכרח הכי נכונה או דחופה לשאר הציבור בארץ.

כך למשל, בחודש מרץ האחרון נכנסה לתקוף רפורמת "צדק תחבורתי" של השרה רגב, אשר הציגה הנחות משמעותיות בתחבורה ציבורית לחיילים משוחררים, לתושבי הפריפריה, לזכאי הביטוח הלאומי ועוד. בשלב השני של הרפורמה, היא צפויה לכלול גם נסיעות חינם לאזרחים ותיקים (נשים מגיל 62 וגברים מגיל 67) והנחות נוספות על בסיס דירוג סוציו-אקונומי.

הרפורמה האחרונה של רגב זכתה לביקורת ציבורית נרחבת, כאשר אזרחים ואנשי מקצוע רבים בתחום טענו כי במקום לסבסד תחבורה ציבורית לחלק גדול מ"בייס" בוחריה של רגב, עליה לשפר תשתיות, להגביר תדירות של תחבורה ציבורית במרכז ובפריפריה, ולהילחם בפקקים ובתאונות הדרכים – נושאים חשובים ומשמעותיים הרבה יותר למרבית אזרחי ישראל מאשר הנחה של כמה שקלים בנסיעה באוטובוס.

אז לצד המשמעויות האדירות שעולות ממסקנות התחקיר – אם הן אכן נכונות – על הפעילות של רגב עצמה, צרכני תחבורה בישראל צריכים לשאול שאלה אחת, בסיסית יותר, קודם לכן: למה כל הכוח בכלל נמצא אצל משרד התחבורה ואצל השרה, כאשר הוא אמור להיות רק גוף מטה של תכלול ומדיניות, ומה מונע מאיתנו להתנהל כמו כמעט כל מדינה מערבית מפותחת אחרת?