

רגב מנסה לעכב את המטרו ושוב מוכיחה שהיא לא כשירה להוביל מהפכת תשתיות

שרת התחבורה הציעה השבוע באגביות לדחות את פתיחת המטרו כדי לחסוך בהוצאות. כי מה הוא זרז הצמיחה של המשק לאחר המלחמה לעומת כמה כבישים ומחלפים ב"פריפריה" שתועלתם שנויה במחלוקות • תחת רגב אין דיון מקצועי או פתרון בעיות, ואנחנו כבר משלמים את המחיר

אסף זגריזק 18.01.2024 **גלובס**

הנוכחים בחדר במשרד ראש הממשלה שבו התקיימו הדיונים על השינויים בתקציב 2024, נדהמו השבוע כששמעו את הצעתה של שרת התחבורה מירי רגב: לדחות את ביצוע פרויקט המטרו בגוש דן בכמה שנים כדי לחסוך בהוצאות.

ונסביר: הדמות המיניסטרית האחראית על פיתוח תשתיות התחבורה במדינת ישראל מציעה בזמן מלחמה שעתידה על פי האוצר לעלות 190 מיליארד שקל - לדחות את הפרויקט שצפוי להוות זרז צמיחה משמעותי למשק, ושבלעדיו התשתיות במטרופולין הפקוק בעולם המערבי צפויות לקרוס.

כך, מבדיקה שערכו במשרדי הממשלה, התועלת המשקית השנתית שהמטרו ישיא צפויה לעמוד על כ-30 מיליארד שקל שיבואו מחיסכון בזמן, תאונות דרכים, זיהום אוויר ועוד לא דיברנו על ההשבחה העירונית והנדל"נית והכנסות עתק ממיסוי הפיתוח הזה, וכן מהגברת האגלומרציה (צמצום המרחק בין מוקדי העסקים) והגדלת רדיוס ההזדמנויות לתושבי ובאי המטרופולין.

אבל את רגב כל זה לא מעניין, כי מה הוא קטליזטור הצמיחה של המשק לאחר המלחמה לעומת כמה כבישים ומחלפים ב"פריפריה" שתועלתם הכלכלית והתחבורתית שנויה במחלוקות מקצועיות.

ההצעה של רגב נפלה כמובן, אבל היא מספרת את סיפורו של משרד התחבורה תחת כהונתה, כאשר הידע המקצועי נרמס בשם ה"משילות" הפוליטית.

דברים דומים נכתבו כאן במהלך השנה האחרונה, אלא שכעת כבר לא מדובר רק בקידום התחבורה בישראל כדי לחלצה מהגודש, אלא ביכולת של המשרד ושל השרה הממונה לנהל את ביצוע התשתיות כזרז אפקטיבי לצמיחת המשק לאחר המלחמה.

"ידעו אזרחי המדינה שבישראל אין שרת תחבורה", אמר לגלובס גורם בענף, "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.

הבטחות ללא כיסוי לבייס

היומן של רגב כפי שפורסם לבקשת עמותת "הצלחה" מצביע על ימי עבודה קצרים ומשונים עד כדי כך שיתכן שאין כל קשר בין היומן שפורסם בהתאם לחוק חופש המידע, ובין התנהלות השרה בפועל.

דבר אחד בולט בו במיוחד והוא "סיורים מקצועיים" ברשויות מקומיות, שאליהם נגררים יחד איתה מנכ"לי חברות הביצוע הממשלתיות. "במקום לרדת לשטח או לנהל פרויקטים מהמטה, הם נגררים לסיבובי שופוני עם השרה לפחות חצי מהשבוע ושומעים הבטחות שאין יכולת לעמוד בהן", אמר לגלובס גורם שבקיא בהתנהלות המשרד.

כך למשל, בשבועות האחרונים הספיקה השרה לבקר בעיר טבריה ולהבטיח לראש העירייה בועז יוסף - שבליכוד ניסו לקדמו בבחירות הקרובות חרף העובדה שעמד בראש ועדה קרואה, שמשרדה יוסיף ויתקצב תכנון מסילת רכבת לעיר. "העיר טבריה כולה מודה לשרת התחבורה מירי רגב", נמסר בשמו לתקשורת.

גורמים אחרים מעידים על נוכחות מינימלית במשרד התחבורה למעט בימים שקדמו להעברת התקציב, ועל מחסור בקיומם של דיונים מקצועיים אצלה או אצל מנכ"ל משרדה ומקורבה, איש הליכוד משה בן זקן - זולת בפרויקטים קריטיים לשרה במעוזי התמיכה בה.

דוגמה לכך היא פרויקט חשמול הרכבת המקרטע. העובדים של הקבלן, החברה הספרדית SEMI עזבו את ישראל עם תחילת המלחמה והפרויקט נעצר, אבל האמת שהוא הואט עוד הרבה לפני ה-7 באוקטובר נוכח הרגישות של רגב לעבודות בשבת לחשמול המסילות, ובערבים כשמדובר בקווים לדרום ולצפון הארץ.

בשנת 2020 ובתקופת המנכ"ל הקודם מיכאל מייקסנר, חתמה הרכבת על הסכם עם הקבלן בעלות של חצי מיליארד שקל כדי להביא לישראל יותר כלים ויותר עובדים על מנת לסיים את הפרויקט ב-2024 במקום בשנת 2031. זאת מהסיבה שקרונות הדיזל ישנים, מקרטעים ועמוסי תקלות, והרכבת הצטיידה בקרונות חשמליים שאין להם מספיק מסילות חשמליות לנוע עליהן. כך הרכבת נכנסה למבוי סתום כשמצד אחד הציוד ישן ומצד שני אי אפשר לקלוט ציוד חדש.

לאחרונה הרכבת הזמינה בעידוד משרדי הממשלה קרונות רבים נוספים ובעלות של מיליארדי שקלים כדי להתגבר על העומסים החזויים, אבל הפרויקט לחשמול נעצר וכבר ברור שהוא רחוק ממימוש. "זה לא מעניין את השרה. אז מה אם חצי מיליארד שקלים נזרקים לפח כי שולמו כדי להאיץ עבודות ואז המשרד מורה להאט את העבודות", אמר גורם בענף לגלובס.

גם השלמת הגשר של מסילת 431 מעל כביש 1 מתעכבת כבר חצי שנה. למה? עבודות הביצוע בוטלו במפתיע יום לפני המועד משום שתוכננו לשבת.

פרויקט נתקע? לא מעניין

המטרו, שנאו נפשה של השרה, מתקשה להתרומם במשרד כאשר לפי גורמים וועדת ההיגוי שלו לא כונסה אפילו פעם אחת מאז מינויה של רגב לתפקיד (בלשכת השרה טוענים שמינהלת המטרו כונסה, אלא שמדובר בגוף אחר).

הרכבת הקלה בירושלים נקלעה לסחרור - הארכות הקו האדום מתעכבות, המשרד לא מצליח להגיע להסכמות מול המשטרה שיאפשרו את בניית יתר הקווים באזורים שבהם אוכלוסיה חרדית מתנגדת לבנייתם, הקו הכחול מעוכב כדי להימנע מסגירת רחובות לפני הבחירות המקומיות, וזו רשימה חלקית.

גם בגוש דן מועד הפתיחה של הקווים הירוק והסגול מתרחק, ואין החלטה חד משמעית על הקמת שדה תעופה נוסף בישראל כדי לא לפגוע בסיכוייהם של ראשי רשויות המתמודדים בבחירות המקומיות, שכן ההמלצה המקצועית שחזרה ועלתה היא להקימו דווקא בעמק יזרעאל.

"הפרויקטים התקועים קשורים קשר אדוק להצעה של רגב לדחות את המטרו", אמר גורם בענף לגלובס, "הכל לא מעניין, רק מה שמשרת פוליטית את השרה". במקביל [יחידת המא"ץ שאחראית על פרויקטים בעלות של למעלה מ-20 מיליארד שקלים התפרקה לאחר שאנשי המקצוע בה נסו על נפשם](#), ורשות המטרו האחראית על קידום פרויקט העתק התרוקנה ממחצית עובדיה.

פרויקטים שמתעכבים תחת כהונת רגב, על קצה המזלג

המטרו

ועדת ההיגוי לא כונסה אפילו פעם אחת, רשות המטרו התרוקנה ממחצית מעובדיה

חשמול הרכבת

בהנחיית השרה הואט הביצוע בשבתות ובערבי השבוע. קרונות חשמליים חדשים שנרכשו מחכים לקליטה

מסילת 431

השלמת הגשר מעל כביש 1 נכלמת כבר חצי שנה, בגלל התנגדות לעבודות בשבת

הרכבת הקלה בירושלים

אי הגעה להסכמות מול המשטרה. הימנעות מסגירת רחובות לפני הבחירות המקומיות

מאמץ לשדר עשייה

בינתיים, מאז תחילת המלחמה במשרד ובסביבת רגב עושים כל מאמץ דווקא לשדר עשייה. [דיווחנו כאן כי לעובדים ניתנה הנחיה לתעד את פעולתם ליום שאחרי](#), קמפיינים יקרים הושקו ודוברות המשרד דיווחה לעיתונאים בהתלהבות כי במהלך דיון של הוועדה לפניות הציבור בכנסת היו"ר ח"כ יצחק פינדרוס, שיבח את פעילות משרדה.

להודעה צורף ציטוט של השרה: "אני מודה ליו"ר הוועדה על המילים החמות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים אכן פועל יומם ולילה למציאת פתרונות אשר ייקלו על אזרחי ישראל בכלל, וציבור המפונים בפרט". ובכן, דומה שהתמונה מורכבת יותר, ולא פלא שיש התוהים על כשירותה של רגב להוביל את מהפכת התשתיות שישראל זקוקה לה ביום שאחרי המלחמה.

מלשכת שרת התחבורה נמסר בתגובה: "שקר וכזב. כל הנאמר הוא פייק מוחלט והעובדות בשטח מוכיחות את האמת. שרת התחבורה מירי רגב דחפה בתקציב 2024 להקמת שני שדות תעופה במקביל, ועובדתית מינהלת המטרו התכנסה בשבוע שעבר ומתכנסת שוב בשבוע הבא, כך שאין שחר לבדיות שהעליתם.

"ביחס לתעדוף פרויקט המטרו יודגש כי במסגרת הניסיון של המשרד לתרום למאמץ לקיצוץ התקציבי התקיימו שיחות מול משרד האוצר לגבי כלל הפרוייקטים הגדולים, וכפי שידוע לכם היטב ופורסם בהצעת המחליטים, אף תשתית לאומית גדולה לרבות המטרו לא נפגעה - וההיפך הוא הנכון - הוספנו להן בידיעה כי תשתיות הן מנוע הצמיחה של המשק."