

[סגור חלון](#)

העדויות מספרות על חולשה בצמרת וההבטחות נותרות על הנייר: משרד התחבורה נתקע במקום

תוכניות ומיליארדי שקלים בהקפאה כי לא מצליחים להכריע מי ינהל אותם • מרב מיכאלי ומיכל פרנק נכנסו למשרד עם הבטחות גדולות, אבל עדויות מהשטח מתארות ניהול חלש מול גורמי המקצוע • חברות התשתית וראשי הרשויות מכופפים את השרה והמנכ"לית שנמנעות ממאבקי סמכות - גם במחיר עיכובים משמעותיים בפרויקטים הכרחיים

אסף זגריזק 3/2/22

בשבוע האחרון משרד התחבורה הצליח לזקוף לזכותו כמה הישגים משמעותיים: לאחר דחייה של יותר משנה הוכרזו הזוכים בבניית השלב השני של הקווים הסגול והירוק של הרכבת הקלה בגוש דן. גם קו סגול בירושלים הועבר להפקדה ברשויות התכנון וגם בית הדין הארצי לעבודה נתן סעדים זמניים נגד כוונת ההסתדרות לשבות בנמלים. יחד עם זאת, מעדויות שהגיעו לידי גלובס נראה שהתמונה לא כולה וורודה.

שרת התחבורה מרב מיכאלי ומשרדה זועקים על "מצב חירום תחבורתי" ומכריזים על כך שהרכב הפרטי יורד לתחתית סדר העדיפויות של המשרד, ואולם, בשורה התחתונה, שורה של גורמים בממשלה ובענף התשתיות ששוחחו עם גלובס טוענים שההצהרות והתוכניות השאפתניות מסתיימות בכוונות טובות ולא מצליחות לחלחל לשטח. פרויקטים תקועים בשל חילוקי דעות שהמשרד נמנע מלהכריע בהם, הניהול לא יורד לפרטים, וחברות התשתיות מחזיקות במונפול ידע מול צמרת המשרד חסרת הניסיון בתחבורה. גורמים רבים טוענים גם שראשי הערים מצליחים פעם אחר פעם לכופף את ידו של המשרד, וגם פעולות שיכלו להתבצע מהר ובזול - לא קורות.

לא מצליחים לחלק עבודה בין החברות

כדי לממש את תקציבי העתק, משרד התחבורה צריך להציג תוכניות ולבחור חברות תשתית לניהול העבודות. במשרד התחבורה עבדו על בנק תוכניות שניתן להוציאן לפועל, אך עדיין לא כל הפרויקטים חולקו בין חברות התשתית שחלקן אף הן נתונות במשברים פנימיים. גם תוכנית החומש של חברת נתיבי ישראל עדיין לא הושלמה ולפי גורמים בסביבת שרת התחבורה הסיבה לכך היא שהם מעוניינים לפתוח אותו ולבחון מחדש רעיונות לסלילת כבישים.

כבר ב-2010 התריע גלובס: "[פקק רכבות באיילון: 3 המסילות הקיימות בדרך לקריסה תחת העומס](#)". מאז התגלגל פרויקט מסילת הרכבת הרביעית באיילון והחליף ידיים אך המציאות נותרה דומה כשרק 14 רכבות מצליחות לעבור בצוואר בקבוק הרכבות מדי שעה.

בשנת 2018 אישרה הממשלה את התוכנית להקמת המסילה הרביעית מתל אביב מרכז ועד גנות. את עבודות התשתית הובילה חברת נתיבי ישראל עד שמשרד התחבורה תחת מירי רגב החליט להעביר חלק ממנה לרכבת ישראל ואז שוב לחברת נתיבי ישראל. מאז העבודות אמורות להתחלק בין שתי החברות, אבל הן לא מצליחות לגשר על הפערים ולעבוד יחד ומשרד התחבורה לא מצליח לנהל את העבודה בניהן גם היום.



זו אמנם לא הסיבה היחידה לדחיית פתיחת המסילה הרביעית משנת 2027 ל-2030 ועימותים בין חברות תשתית על פרויקטים מורכבים היו גם בעבר. אבל התחושות בענף התשתיות הן שמשרד התחבורה בניצוחה של מיכאלי לא תופס מקום של סמכות מול הגופים שהוא צריך לנהל.

גורם בענף התשתיות מספר לגלובס: "המשפט השגור במשרד התחבורה הוא 'אני על זה' והם באמת מנסים לפתור תקלות. הכל נעים, נוח ומבוצע בשיתוף פעולה ומנסים להיות בסדר עם כולם. אבל זה לא המקום. צריך רגולטור שיחזיק וזה פשוט לא שם".

וזו לא הפעם הראשונה שמיזמי תחבורה נתקלים בקשיי ניהול מול הרגולטור. במשרד התחבורה מתפארים בפתיחה הקרבה של הרכבלית בחיפה שתתחיל לפעול בקרוב אחרי סכסוך מתמשך מול החברה הקבלנית האוסטרית. אלא שנראה שההתנהלות של משרד התחבורה עיכבה את פתרון המשבר מול החברה.

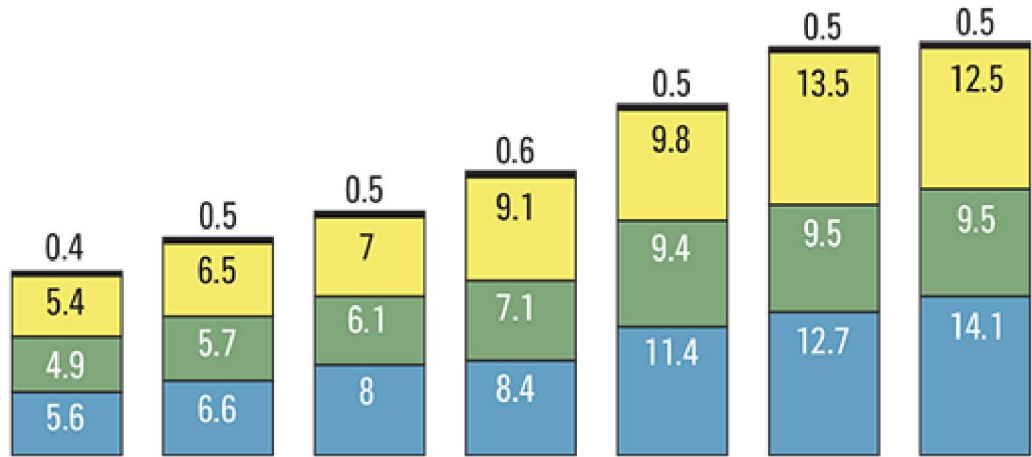
בתקופת שרת התחבורה מירי רגב הוצא הפרויקט מידיה של חברת יפה נוף והועבר לחברת נתיבי ישראל, אלא שלא נערכה סגירה מסודרת של התביעות מול הקבלן האוסטרי כפי שמבוצע פעמים רבות במיזמי תשתית. לאחר הפצרות רבות, בתקופת כהונתה של מיכאלי, החברה הפסיקה לעבוד עם נתיבי ישראל והפעלה נדחתה. בסוף אוגוסט בית המשפט הציע פשרה, אך משרד התחבורה התנגד לו. ארבעה חודשים מאוחר יותר, בדצמבר, המשרד הסכים לפשרה זהה כמעט לחלוטין (שגם אושרה לבסוף בבית המשפט). ארבעת החודשים בהן המשרד התחבט, גררה את הפתיחה הצפויה לחודש מרץ השנה.



התקציבים גדלו במיליארדים, אבל התוכניות עדיין באוויר

תקציבי התחבורה לפי שנים (במיליארדי שקלים)

■ שוטף ופיתוח אחר
■ סובסידיה: תשלום לחברות ההסעות בעיקר עבור קווים לא רווחיים (אוטובוסים, רכבת ישראל)
■ פיתוח כבישים
■ פיתוח תחבורה ציבורית. כולל נתיבים יעודיים, רכבות ורכבות קלות



מקור: תקציב המדינה

"כשיש מחלוקת, אין מי שיכריע"

פרויקטים רבים של משרד התחבורה ושל חברות התשתית הכפופות לו נמצאים בעיכובים זה שנים. אמנם העיכובים לא התחילו בזמן כהונתה של מיכאלי, ולפניה התנהלות המשרד הוגדרה פעמים רבות כ"כאוטית", אבל בשטח מתארים משרד באווירת נכאים. "כשיש מחלוקת אין מי שיכריע", מתאר זאת גורם אחר בענף התשתיות. "בתחבורה אמנם אין נצחונות מהירים, אבל ההבטחות פשוט לא הופכות למעשים. עכשיו מיכאלי הכריזה על תוכנית הליכתיות ב-50 מיליון שקל. מה זה 50 מיליון בתחום התשתיות? משרד התחבורה הוא משרד ביצועי, אבל היום הכל ברמת הכותרות".



בסביבת השרה מיכאלי תלו חלק מבעיות השדרה המקצועית במינויים פוליטיים שביצעה שרת התחבורה לשעבר מירי רגב במשרד התחבורה. יעקב נתניהו שכיהן כמנכ"ל עיריית חריש, הוגדר כמינוי כזה על ידי רבים כשמונה ע"י רגב לתפקיד ראש הרשות לתחבורה ציבורית. אחרי לחצים שהופעלו עליו הוא התפטר, אך טרם החל הליך איתור למינוי מחליפו. אם המינוי היה כל כך בעייתי, למה לא התחילו עדיין לחפש מחליף?

המינוי השני שבוצע בתקופת רגב הוא של שילה אדלר לראש מנהלת התשתיות במשרד כשעתירה לביטול המינוי - נדחתה. בנוסף, במנהלת חסרים אנשי מקצוע רבים. מנכ"לית המשרד, מיכל פרנק, מונתה על ידי מיכאלי לאחר עשייה רחבה במשרד ראש הממשלה וגם בארגונים שונים - נעדרת ניסיון בתחום התחבורה.

חברת נתיבי איילון יו"ר החברה והמנכ"לית הנבחרת שתיהן בעלות ניסיון עשיר, אך שוב - לא בתחום התחבורה. יש גורמים בענף שטוענים שדי למנות מנהל טוב ומוכשר כדי להוציא את המערכת מהבוץ. אחרים טוענים מנגד, שתחבורה הוא מקצוע שיש ללמוד אותו ולצבור בו ניסיון לפני ביצוע תפקידים כה בכירים.

"אצל מירי רגב, עם כל מה שאמרו עליה, כשהיא הייתה רוצה שמשנה יקרה - הוא קרה", טוען גורם בממשלה. "היא מעקב מדויק אחרי החלטות ופה יש הרבה דיבורים באוויר בזמן שהמשרד סובל ממתחים בין הבכירים ואין לו שדרה ניהולית מקצועית.

"למנכ"לית יש כוונות טובות אבל אין ניסיון תחבורתי וסביבה אין מספיק אנשי מקצוע מתחום התחבורה והמשמעות היא שאין רגולטור. ולכן, כל הדיבור על קידום תחבורה ציבורית הוא יפה ומרגש ומיכאלי היא סטארית שמצליחה לעורר הרבה אופטימיות אבל זה לא מחלחל למטה".

"יש היום לא משרד תחבורה אחד אלא ארבע - המנכ"לית ואנשיה, לשכת השרה, מינהל תשתיות ורשות לתחבורה ציבורית והם לא מסונכרנים אחד עם השני", מתאר גורם בממשלה. "מתוכם, מינהל התשתיות והרשות לתח"צ חדלו מלהתקיים דה פקטו. ראש הרשות לתח"צ יעקב נתניהו עזב לפני שלושה חודשים ולא התחיל הליך איתור בכלל. איך גוף תפעולי יכול להיות בלי ראש? מישהו יעלה על דעתו שלרכבת לא יהיה מנכ"ל ואף אחד לא ינסה למצוא מחליף? במנהל התשתיות יש את שילה אדלר שהוא לא מתפקד אחרי שהשרה והמנכ"לית ניסו להדיח אותו ולא הצליחו, זה ממש מראה על חוסר יכולת".

"נראה שלמיכאלי ולחולדאי יש ברית"

החולשה של משרד התחבורה באה לידי ביטוי גם מול ראשי הרשויות המקומיות. בסביבת השרה וגם במשרד התחבורה מציגים זאת כאג'נדה: פתרון בעיות מול רשויות מקומיות בשיח של שיתוף פעולה ולא

בכוחניות. אבל שנתיים לפני הבחירות המוניציפליות, כשראשי הרשויות מחדדים עמדות ולהתחבב על ציבור בוחריהם, ספק אם זו הדרך הנכונה לקדם עבודות תשתית שכרוכות באי נוחות לא פופולרית עבור התושבים.

הדברים באים לידי ביטוי גם בזממה המחייבת הקמת רשויות מטרופוליניות. אחרי שירדה מחוק ההסדרים, משרד התחבורה מקדם רפורמה מרוכנת וולונטרית. רפורמות נוספות הוחלשו בלחץ ראשי ערים כמו רפורמת החניה כשנקבע בסופו של דבר שחלוקת הרשויות לאזורי חניה כך שתו החניה לא יקנה חניה חנם בכל העיר, נדחתה בשלוש שנים, אחרי הבחירות המקומיות. גם ביטול התוכנית להקמת שדה תעופה ברמת דוד הרימה לא מעט גבות בענף. התוכנית הוכנה במשך תקופה ארוכה על ידי אנשי המקצוע בממשלה ובעקבות שורה של ועדות שהוקמו במשך השנים. אבל מיכאלי החליטה לבטל אותה ולהקים (שוב) ועדה שתבחן מקום חלופי.

אבל הדוגמה הבולטת ביותר, לטענת גורמים בענף התשתיות ובמשרד התחבורה, לחולשת משרד התחבורה מול הרשויות המקומיות היא הסאגה סביב פינוי התחנה המרכזית.

באוקטובר הצהירה שרת התחבורה כי הושגו הסכמות לפינוי התחנה והמתווה שהציג המשרד כלל פינוי מלא עד סוף שנת 2023. אלא שהחתימות הסופיות התעכבו ואז הסתבר שעיריית תל אביב מתנגדת לפינוי חלק מהאוטובוסים למתחם פנורמה שבו אמור היה להיות פתרון זמני לפינוי האוטובוסים משום שיש בו בור כורכר מעשה ידי אדם שעיריית תל אביב הגדירה "אתר טבע עירוני". משרד התחבורה שידר אז שסבלנותו פקעה ולא יהסס לנקוט בצעדים שיאפשרו את קיום המתווה המוסכם, אך עיריית תל אביב המשיכה בהתעקשותה. לבסוף מיכאלי נפגשה עם חולדאי והמתווה המתוקן שנסגר כלל פינוי מלא בשלבים ורק 3-4 שנים מאוחר יותר.

בסביבת מיכאלי טוענים שלא ניתן היה בפרק הזמן הקצר לשנות את ייעוד הקרקע ושם דווקא רואים במתווה המתוקן הישג משום שהוא עדיף על אי פינוי של התחנה. לעומת זאת, גורם שהיה מעורב בפרטי מתווה פינוי התחנה המרכזית אמר כי "נראה שיש לשרת התחבורה ברית מסוימת עם חולדאי. היא כנראה הבינה שחשוב לו למסמס את הפינוי ונראה שהיה עדיף לה לשמור על הקשר איתו מאשר לעמוד בהבטחה שנתנה. זו בעיה רוחבית כי המשרד צריך להיות חזק מול רשויות זה נדרש כדי להוציא את התוכניות לפועל".

עוד הוסיף הגורם כי "לא נראה שנעשה בכלל ניתוח של אינטרסים. היה לה נוח להיכנס ללחוץ את היד לחולדאי ולצאת עם כותרת מטעה. אדם שההבטחות שלו חשובות לו היה לפחות מנסה לעשות עסקה רצינית. לשרת התחבורה יש הרבה מה לתת לעיריית תל אביב והרבה כלים למרר את חייה אם היא רוצה, אבל זה לא שם וההתנהלות מעציבה".

גורם בממשלה הוסיף כי "ככל שהזמן עובר ומתקרבים לבחירות המקומיות ראשי העיר יהיו הרבה יותר קשים ופופוליסטים. חייבים משרד חזק מולם". במשרד התחבורה הוקם צוות "מאיץ" לקידום שבילי אופניים, מסופים ונתיבי העדפה אך לא ברור כיצד הצוות יצליח לקדם תוכניות אלו שדורשות לשנות את זכות הדרך בערים - לצמצם נתיבים לרכב פרטי ולבטל מקומות חניה בתקופה מורכבת עבור ראשי הערים ומבלי שהמשרד מוכן להתעמת איתם.

הימנעות גורפת מעימותים על סמכויות

גישה דומה מפעילה שרת התחבורה גם כלפי העימותים בדירקטוריונים. המנכ"לים ברכבת ובנתיבי ישראל מקבלים אמנם גיבוי מסוים ממשרד התחבורה אך הוא לא מתערב בעימותים על סמכויות, מינויים וכוח.

ביום רביעי הודיעה השרה מיכאלי, אחרי חודשים בהן חברת נת"ע התנהלה בלי יו"ר דירקטוריון וצברה עיכובים בכל הפרויקטים שתחת אחריותה, על הגשת המועמדות של עו"ד מיה ליקוורניק. אבל בינתיים חברות התשתית האחרות פועלות בהרכב חסר. בחברת רכבת ישראל שבה ישנם עימותים בין יו"ר החברה למנכ"ל חסרים חמישה דירקטורים, בחברת נתיבי ישראל שגם בה מופנות טענות קשות ליו"ר החברה, חסרים שלושה דירקטורים. בחברת חוצה ישראל לא מונה עדיין יו"ר וחסרים בה דירקטורים.

בנוסף, הקושי לחולל שינויים במשרד ובחברות הממשלתיות בולט גם על רקע החלשת גורמי המקצוע קודם כניסת מיכאלי לתפקידה ועל הקושי לגייס אנשי מקצוע לשירות הציבורי מול התנאים בשוק הפרטי. גם לשקם משרד שנמצא במשבר בוודאי לוקח זמן. ועדיין, גם כשמדובר בפרויקטים קצרי טווח, כאלה שדורשים תקציב מינימלי וזמן קצר יחסית, נראה שהמשרד מתנהל בעצלתיים.

סביבת מיכאלי: "השאירו נזק גדול במשרד"

גורם בסביבת השרה מיכאלי מפנה את האצבע המאשימה לקודמיה בתפקיד. "הנזק שהושאר במשרד גדול. ולמרות זאת התקציב שהשגנו הוא הצלחה אדירה שתאפשר לכל הפרויקטים לצאת לפועל עם רוח גבית מהשרה", הוא טוען. ותקציב המשרד אכן זכה לתוספות השנה בכל הנוגע לתחבורה ציבורית. עבור חמש השנים הקרובות הוקצו 2 מיליארד שקל לקידום שבילי אופניים, 6 וחצי מיליארד שקל לקידום נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית וכ-4 מיליארד שקל יועברו להוספת מסופי אוטובוסים. אבל גם הפרויקטים האלה, יחסית רחוקים מלהתממש וספק אם התקציבים הללו ינוצלו במלואם.

דוגמה למיזמים לא מורכבים שמשום מה תקועים היא צביעה של נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית. בתקופת כהונתו הקצרה של בצלאל סמוטריץ', בממשלת מעבר וללא תקציב מדינה, נצבעו נתיבים לאוטובוסים ולכלי רכב שיתופיים בכביש 2 ובכביש 20 בתוך זמן קצר. פעולות מסוג זה ביצעו לאחרונה עיריית תל אביב וגבעתיים בדרך השלום ועיריית פתח תקווה צבעה נתיב בשטחה. אך משרד התחבורה עדיין לא הכשיר אף נתיב העדפה במהירות המתבקשת, כפי שמבצעות רשויות מקומיות מסוימות וכפי שמבוצע בשנים האחרונות במקומות רבים בעולם. זאת, למרות שישנם צווארי בקבוק משמעותיים בתנועת האוטובוסים גם במחלפים ובכבישים הבינעירוניים.

לארה פארן מנכ"לית ארגון 15 דקות אמרה כי "משרד התחבורה מצהיר שוב ושוב על היפוך הפירמידה, מתיעדוף תשתיות לרכב הפרטי לתיעדוף תשתיות לתחבורה ציבורית. למרות זאת, מאז כניסת מיכאלי לתפקיד לא סומן ולו נת"צ בינעירוני אחד".

בסביבת השרה מסבירים כי התיעדוף במשרד הוא קודם להגביר את שירות האוטובוסים, ולאחר מכן לצבוע נת"צים, רק שבינתיים רובם המוחלט עומדים בפקק יחד עם המכוניות הפרטיות.

במשרד התחבורה סירבו למסור תגובה לגלובס, אבל גורמים במשרד מביעים סיפוק מצעדים שנעשו לאחר תקיעות ארוכה כמו פינוי מבנים על תוואי הקו הסגול של הרכבת הקלה בכפר שלם שקידם את ההכרזה על הזוכים בביצוע השלב השני של הפרויקט ועל כך שתקציב 2021 נוצל במלואו.