

דו"ח מישיבה משותפת מס' 19 של הוועדה לתכנון עירוני וישיבה מס' 6 של הוועדה לתחבורה
הנדסה ותשתיות שהתקיימה ביום שלישי ד' שבט תש"ע (19.1.10)

חברי הוועדה לתכנון עירוני שהשתתפו:

- יו"ר הוועדה לתכנון עירוני	גבי נעמי צור
- מנהלת החברה להגנת הטבע	גבי שביד פזית
- אדריכל	מר רן אברהם
- מנכ"ל ארגון הקבלנים (מ"מ שמוליק מליק)	מר יוסי שכטר
- החברה למרכזית ומינהלים קהילתיים	גבי יאירה ויזנטל
- מ"מ של חבר הוועדה מר יחיאל בר	גבי אסתי קרימאיר
- תכנון העיר	גבי המרמן יעל

חברי הוועדה לתכנון עירוני שלא השתתפו:

- חבר הנהלה	מר יעקב הלפרין
- חבר הנהלה	מר מאיר מרגלית
- חבר הנהלה	מר שלמה מליק
- חבר מועצה	מר מאיר תורג'מן
- מהנדס העיר	מר שלמה אשכול
- עמותת האדריכלים	מר חייט שלמה

חברי הוועדה לתחבורה והנדסה ותשתיות שהשתתפו:

- חבר הנהלה, יו"ר הוועדה	מר דודי הרשקוביץ
- סגנית ראש העיר	גבי נעמי צור
- חברת הנהלה	גבי עדנה פרידמן

חברי הוועדה לתחבורה והנדסה ותשתיות שלא השתתפו:

- סגן ומ"מ ראש העיר	מר יעקב כחלון
- חבר הנהלה	מר הלפרין יעקב
- חבר הנהלה	הרב אברהם פיינר
- חבר הנהלה	מר שלמה רוזנשטיין
- מנכ"ל העירייה	מר יאיר מעיין
- תכנית אב לתחבורה	מר דוד לוי
- נציג ציבור	פרופ' פוטלסין ערן
- נציג ציבור	מר לוי אמיר

השתתפו:

- סגן ראש העיר	מר יוסף פפה אללו
- חבר הנהלה	מר עופר ברקוביץ
- יועץ ראש העיר	מר זוהר זולר
- סגן מנהל אגף תושי"ה	מר קובי ממליה
- אדרי' יועצת נציגת העירייה	גבי יעל דניאלי להב
- רכזת פרויקטים מנח"י	גבי שושנה שהם

- משהב"ס מחוז ירושלים	גבי אסתי כהן ליס
- אדריכל מתכנן אורבני קהילתי חומת שמואל	מר רועי לביא
- מנהל קהילתי גילה	גבי ריקי פישל
- תחום ת"צ צוות תוכנית אב לתחבורה	מר דוד קנטרוביץ
- מנהל תנועה אגד ירושלים	מר ניר לנדאו
- צוות תחבורה	מר מארק רודל
- אגודת הסטודנטים האוניברסיטה העברית	מר סתו ארז
- עו"ד נציג היועץ המשפטי לעירייה	מר עמיר שקד
- ארגון 15 דקות	מר יוסי סעידוב

מזכיר הוועדה: עמיקם חיים דוייב

תמליל הישיבה מצ"ב לדו"ח ומהווה חלק בלתי נפרד הימנו.

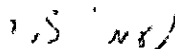
נדונו הנושאים הבאים:

1. דיוור בר השגה
2. התחבורה הציבורית – "מבט אל המשתמש בה"

החלטות הועדה:

1. **דיוור בהישג יד** - הוועדה מכירה בצורך בדיוור בר השגה לכלל המגורים בירושלים. הוועדה ממליצה למועצת העיר לקדם מדיניות אופרטיבית התומכת ביצירת דיוור בר השגה בעיר ומבקשת לדון בעתיד בתכנית כוללת, כפי שתגובש על ידי הצוות המקצועי המופקד על הנושא.
2. במהלך חודש מרץ יתקיים דיון חוזר בנושא דיוור בר השגה, בו יוצגו הצעות ההחלטה אותן מקדם מר עמית פוני, האמון על ריכוז הנושא מול חברי ועדת התכנון העירוני.
3. **תחבורה** - בתוך 45 ימים ממועד הוועדה יוצב מידע על מסלולי ושעות הקווים בתחנות האוטובוס המלך גיורג', שטראוס, גאולה ויחזקאל.
4. קידום ההחלטה להוציא לפועל את הפעלת קו 8א' מגבעת שאול לפסגת זאב באחריות קובי ממליה, אגף תושייה.
5. על צוות הנגישות להציג תכנית רחבה בה מופיע רצף התנועה של משתמש התחבורה הציבורית לסוגיה מנקודות המוצא ועד היעדים השונים (בתוך זמן סביר). יש לקיים מערכת תח"צ המאפשרת נגישות משכונות המגורים אל מרכזי החיים והתעסוקה ובין השכונות עצמן.
6. הוועדה מבקשת לערוך דיון נוסף בנושא התקדמות התכניות לשבילי אופניים, בתוך שימת דגש להעלאת האופניים אל אמצעי התח"צ השונים (רכבות ואוטובוסים).

ב ב ר כ ה ,



נעמי צור
סגנית ראש העיר
יו"ר הוועדה לתכנון עירוני



עו"ד דוד הרשקוביץ
חבר הנהלה
יו"ר ועדת התחבורה, הנדסה ותשתיות

עיריית ירושלים

פרוטוקול

ישיבת ועדת תכנון עירוני
והוועדה לתחבורה הנדסה ותשתיות

שהתקיימה ביום ג' 19.1.2010

נעמי צור: אני יכולה להתחיל אנחנו מוקלטים? תודה אלי. חברים יקרים, איפה יושב ראש ועדת התחבורה הוא גם נמצא? נמצא פה דידי? הוא היה פה. יהיה פה בעוד שעה?

(מדברים ברקע)

נעמי צור: אוקי. אנחנו, אני מתכבדת לפתוח ישיבה משותפת של ועדת התכנון העירוני יחד עם ועדת התחבורה. ישיבה מספר 19 של ועדת התכנון העירוני ומספר 6 של ועדת התחבורה. החלק הראשון פחות נוגע לתחבורה. אנחנו מקדישים שעה לנושא מאוד חשוב לנו, חשוב להרבה מסיעות הבית בקדנציה הנוכחית, שכתלק ההחייאה והחיזוק של ירושלים אנחנו ניכנס באחריות ונגיע גם להישגים אמיתיים בתחום שנקרא דיור בר השגה. שזה שיש תחושה שאם אנחנו נפעל נכון נפתח את הכלים הראויים נוכל גם למשוך יותר בקלות אוכלוסייה צעירה לעיר ירושלים. כאשר כמובן דיור זול או דיור בהישג יד הוא מרכיב אחד בלבד בפאזל. ולעניות דעתי גם החלק השני של הדיון שלנו שהוא על מערך התחבורה בעיר זה גם מתחבר. ואנחנו מגלים שיש עוד מרכיבים: מערכת החינוך, איכות החיים בעיר, יכולות והזדמנויות של תעסוקה. כל זה מהווה את החבילה של החיים העירוניים שאנחנו רוצים לתת לכל התושבים. ואנחנו נכנסים לזה במדף רב ויש לנו סדר יום לחץ. ואם מישהו רוצה בדיון של ה-20 דקות שיישארו לנו של השעה הזו, מתוך הנחה שנמתח טיפה לתוך ונתחיל את הדיון הבא טיפה אחרי ארבע, אז אני אבקש להעביר אלי פתק עם שם ואני אתן שתי דקות לכל דובר אחרי אנשים שקבעו מראש שהם רוצים לקבל רשות דיבור. אז כיוון שאנחנו ועדה משולבת אנחנו עושים סבב מהר מהר מסביב לשולחן, מי יושב איתנו. אני פשוט לא אוהבת להיכנס לדיון כשאנחנו מבולבלים. אנחנו שלוש ועדות: תכנון עירוני, תחבורה ואיכות סביבה שהוזמנו כי הם מרגישים שכל זה נוגע לאיכות סביבה ובצדק. אז מימיני יושב וכל אחד אומר מהר מהר.

אריאל פיפרנו: אריאל פיפרנו, עוזר ליו"ר הוועדה.

<u>עדנה פרידמן:</u>	עדנה פרידמן, חברה בוועדת תחבורה וסגנית היו"ר באיכות הסביבה.
<u>עופר ברקוביץ':</u>	עופר ברקוביץ', חבר מועצה.
<u>סתיו ארז:</u>	סתיו ארז, אגודת הסטודנטים.
<u>דובר לא מזוהה:</u>	(לא ברור) התעוררות.
<u>נגה אלדור:</u>	אדריכלית נגה אלדור, רכזת הוועדה לתכנון עירוני.
<u>ענת צור:</u>	ענת צור, הרשות לפיתוח ירושלים.
<u>אסתי כהן-ליס:</u>	אסתי כהן-ליס, משרד השיכון.
<u>רועי לביא:</u>	רועי לביא, מתכנן אורבני חומת שמואל.
	(מדברים ברקע)
<u>דוברת לא מזוהה:</u>	גברתי עם הצהוב קצת מתביישת לדבר. קוראים לה ענבל ניסימי, היא פעילה בארגון לזכויות הדיור, חסרת דיור. גרה כרגע במקלט.
<u>אווה לנקרי:</u>	אווה לנקרי, ארגון לזכויות הדיור.
<u>ברכה ארג'ואני:</u>	ואני ברכה ארג'ואני, יושבת ראש הארגון לזכויות הדיור. ותושבת ירושלים שאכפת לה מאוד.
<u>אמילי סילברמן:</u>	אמילי סילברמן מהטכניון. אמילי סילברמן.
<u>יאירה ויזנטל:</u>	יאירה ויזנטל, החברה למינהלים קהילתיים עדיין.

(מדברים ברקע)

עזרי לוי: עזרי לוי, יועץ של העירייה והרשות לפיתוח ירושלים.

חיים טירקוב: חיים טירקוב, יועץ של עירייה ושל הרשות לפיתוח ירושלים.

עמית פוני: עמית פוני, אגף תכנון אסטרטגי, עיריית ירושלים.

אלישבע מזי"א: אלישבע מזי"א, עמותת רוח חדשה.

(מדברים ברקע)

דוברת לא מזוהה: (לא ברור) נציגת ציבור בוועדה הזאת.

אמציה אהרונסון: אמציה אהרונסון, נציג עמותת האדריכלים.

חגי רגב: חגי רגב, כלכלה אורבנית.

אברהם פיינר: אברהם פיינר, חבר הנהלה וחבר הוועדה.

נעמי צור: יש עוד אנשים מאחורנית רוצים להציג את עצמם? בקשה. מי שרוצה להציג את עצמו, רוצים להישאר בעילום שם? אני מקווה שנייר עובר ואפשרות לרשום שם, אימייל, וכולי וכולי.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: ברוכות הבאות.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: מצוין. טוב אז אנחנו נכנסים לדיון שלנו באיחור אבל לא נורא. אנחנו קודם מבקשים מדוקטור אמילי סילברמן לפתוח ולתת לנו איזושהי תמונת מצב מבחינת מחקרים ונתונים מעודכנים במצב בארץ ובעולם בנושא דיוור בר השגה. שלא נתחיל מאפס ונלמד מה נעשה במקומות אחרים. בקשה אמילי.

אמילי סילברמן: תודה נעמי. כבוד לי לעשות את זה כאן. מה? לחוץ זה בסדר שומעים. אתם לא מתחילים מאפס, מכל מה שראיתי ממסמכי הרקע ממי שעובד על הנושא הזה בירושלים, אתם לגמרי לא מתחילים מאפס. אתם מתחילים ממקום מאוד מאוד מקצועי וטוב.

מה שאני התבקשתי לעשות אתכם זה לספר לכם קצת רקע מתוך מחקרים שאני מעורבת בהם ברמה ארצית, השוואה בינלאומית וגם ברמה מקומית בארץ. אז מתוך עבודות שעשיתי בארץ בתל אביב ובאשדוד להציע להם כלים מעשיים לקידום דיוור בר השגה ומתוך מחקר גדול השוואתי בינלאומי עבור משרד הפנים שאני עושה יחד עם פרופסור רחל אלתרמן.

כשמטרת המחקר למלא בתוכן את ההגדרה של מה זה דיוור בר השגה בארץ. איך אנחנו מודדים את זה, איך אנחנו מעריכים את הצרכים של דיוור בר השגה ומה הם הכלים הרגולטוריים הכלים של מערכת התכנון שיכולים לעזור לנו להגיע לזה.

אנחנו בחרנו לעבוד, פה אתם תראו בצד ימין את המדינות שהחלטנו להתמקד בהם, ומצאנו כמה דברים מעניינים. בכולם כמו אצלנו השלטון המרכזי נסוג בשנים האחרונות מאספקה ישירה של דיוור הציבורי, אבל הבדל עצום. אצלנו המדינה גם נסוגה ממימון דיוור ציבורי או דיוור בהישג יד ובמקומות אחרים שאנחנו בדקנו המדינה נשארת מעורבת מאוד במימון דיוור בר השגה דיוור ציבורי. הבדל נוסף ועל פיו בחרנו (לא ברור) ברובם יש כלים חדשים שמערבים את המגזר הפרטי באספקת דיוור בהישג יד.

המגזר הפרטי מוגדר כמגזר פרטי למטרות רווח ומגזר פרטי ללא מטרות רווח, מגזר עמותות. אבל מה שלא קשור למגזר הציבורי. אצל רובם הם מתחילים לערב את המגזר הפרטי באיך לספק דיוור בהישג יד.

הניסיון שלנו המחקר מראה שיש הצלחות שיש דברים שאפשר לעשות. ואולי מבין כל הערים השונות בארץ לירושלים יש להערכתני הסיכוי הכי טוב להצליח בזה.

נעמי צור: את מוזמנת תמיד.

אמילי סילברמן: לא זה וזה שונה לגמרי ממה שאני אמרתי בתל אביב ובאשדוד. אני אסביר קצת למה תוך כדי. אוקי ניכנס. נהוג לדבר, אצלנו בארץ מה שתראו בצד שמאל מהווה חלק חשוב מהדיון כאן היום זה כלי של תמ"א 35 שמאפשר שמבקש מוועדות התכנון לבחון את הצורך בדיוור בר השגה בזמן שהם בוחנים תוכניות גדולות.

זה שייך, בצד ימין יש כאן ארבע אסטרטגיות לדיוור בר השגה, וזה שייך לזה שמובלט בכחול ייצור דיוור בהישג יד (לא ברור) דיוור בהישג יד חדש. אבל אני רוצה ואני אתמקד התבקשתי להתמקד בכיוון הזה של מה זה דיוור שהוא יעודי לדיוור בהישג יד.

אבל אני בכל זאת רוצה להגיד מילה על עוד שלוש אסטרטגיות חשובות לדיוור בר השגה. אחד מהם זה הדבר המרכזי שאנחנו עושים בארץ, בצד שמאל למטה, הגדלת היצע דיוור הכללי. בזה מתמקד אצלנו משרד השיכון ומנסה כמה שיותר לשווק יותר קרקעות יותר יחידות בתקווה שזה יוריד את סך הכל העלות. עוד (לא ברור) הדיוור הזול הקיים והורדת מחסומים רגולטורים. לא מעט רשויות מקומיות בארץ יש להם מנהג שכל דירה חדשה תהיה מעל ל-120 מטר, 150 מטר מרובע ואז מתפלאים מה פתאום מחירי הדיוור הם גבוהים.

אני נוהגת להכניס לפחות דוגמא אחת, יש פה אנשים רבים שראו את הדוגמא הזאת, אבל אני אוהבת את זאת. זה דוגמא מלונדון שהייתה עיר חלוצה בתחום הזה. אימצו מודל אמריקאי אבל עשו לזה פיתוח אנגלי של דיוור בר השגה. קן לווינגסטון כראש עיר הראשון בלונדון, מאז איזה 15, 20 שנה, החליט שמכל דבר חדש כל בנייה חדשה בעיר 50 אחוז ילך יהיה דיוור בר השגה. מכל בנייה חדשה.

עכשיו כללי התכנון אצלם שונים לגמרי מאצלנו. אין זכויות מוקנות בתוכנית כמו שיש אצלנו. כל תוכנית צריכה לקבל את הזכויות שלה. ולכן הוא היה יכול כראש עיר מבלי לבקש חקיקה ראשית לקבל החלטה כזאת. ואני לא בטוחה שזה אפשרי אצלנו.

אבל ההחלטה היא מעניינת. היא אומרת כל דבר שיבנה 50 אחוז הולך לדיוור בר השגה. מה זה אומר? מה שאתם רואים כאן זה שילוב של דיוור ציבורי, הלייזר

שלי לא יגיע עד לשם, בצד שמאל למטה דיור ציבורי מי שמשלם כמאה פאונד לשבוע (לא ברור) דיור פרטי נמכר בשוק ל-250 אלף פאונד כשאנשים קנו. אחר כך כעבור איזה חמש שנים זה כבר ל-300 אלף פאונד. ובצד ימין מה שמעניין שעליו אני אתעכב בהמשך דיור בבעלות משותפת.

בעלות משותפת זה אומר הבעלים זה עמותה. הקונה קונה 50 אחוז מהדירה. עכשיו תפסיקו לחשוב על דמי מפתח כי זה מה שכולם עושים פה. הבעיה עם דמי מפתח זה שהבעלים זה בן אדם פרטי ואז הוא בבעיה. אין לו שום אינטרס שמישהו אחר יהיה אצלנו בדמי מפתח. פה הבעלים זה עמותה שהוקמה למטרה של דיור בר השגה. הוא קונה את הדירות מהיזם. היזם בנה את כל הקומפלקס הזה, גם את הדיור הציבורי וגם את הדיור בבעלות משותפת. העמותה קונה את הדירות במחיר עלות במחיר הבנייה והיא מאכלסת בתוכם את הזכאים בהתאם לכללי הזכאות הארצית. אפילו לא העירונית. 50 אחוז רכישה זה אומר שאני קונה אני מקבלת משכורת אני מוציאה משכורת על 50 אחוז מעלות הבית, בבוא הזמן אם המשכורת שלי עולה אני קונה עוד 10 אחוז. כשאני מוכרת אני מוכרת את ה-50 אחוז.

אני חושבת שהתמונה הזאת אם אני מבינה מה שאתם רוצים לעשות בירושלים היא משמעותית להמשך. בתוך ה-100 אחוז, בתוך ה-50 אחוז דיור בהישג יד שרצו לקבוע, שקבעו בלונדון קחו את ה-50 אחוז הזה כ-100 אחוז, 70 אחוז ממנו הלך לדיור ציבורי.

דיור ציבורי בשכירות קבועה לאנשים המרוויחים הכי פחות בעיר. ועוד 30 אחוז הלך לדיור ביניים למי שעובד מרוויח טוב מרוויח סביר אבל לא מספיק בשביל לקנות בית והעיר מעוניינת להשאיר אותם בתוך העיר. 70 אחוז דיור ציבורי, 30 אחוז לדיור ביניים כזה.

חשוב היה לי לציין בתמונה הזאת, ראש העיר רצה להגיע ל-50 אחוז דיור בהישג יד, לא הצליח. הוא הגיע רק ל-24 אחוז. אני חושבת שגם זה הישג בכלל לא רע. ויכול להיות שצריך לשאוף גבוה כדי לקבל את זה.

אגב היה פה אבחנה בין אזורי העיר עשירים יותר ועשירים פחות. באזורים שהיה בהם כבר מלאי של דיור זול ראש העיר אפשר להם להכניס רק 35 אחוז דיור בהישג יד. אבל באזורים שבהם לא היה מלאי של דיור זול, הדרישה הייתה גבוהה יותר להגיע ל-50 אחוז (לא ברור) יש שאלות אחר כך.

אני רוצה להתעכב על שאלת החזקה על הדיור. בארץ כשאנחנו מדברים על דיור בר השגה אנחנו לרוב מדברים על בעלות. כי רוב מדיניות הדיור אצלנו הולכת לנושא של בעלות. בעצם אצלנו יש דיכוטומיה בין דיור ציבורי מצד אחד, מה שלא בנו כאן לפחות עשרים שנה בתוך ישראל פרופר, לבין מצד שני דיור בבעלות פרטית.

אבל מה שמצאנו במחקר זה שכמעט בכל אחת מהמדינות האלו שחקרנו היה מין אמצע כזה מין ניסיון למלא את הדיכוטומיה בצורות חדשות של חזקה על הדירה. למשל אני בשכירות עם מחיר קבוע מראש אבל יש לי זכאות להישאר שם רק חמש שנים. למשל אני קונה את הבית אבל כשאני מוכרת את הבית בחזרה אחוז העלייה בערך הדירה עובר לא אלי או לפחות לא כולו אלי אלא בחזרה לאותה עמותה או לגוף העירוני המחזיק בדירה.

אני חושבת שעלינו גם לחשוב על דרכים דרכי ביניים ולא רק ללכת על או בעלות או אבל אני כן חושבת שיש צורך בארץ ללכת על דיור ציבורי. פה יש הצגה של תפקידי המגזרים השונים. זה מציג את המצב הקלאסי המוכר לנו: המגזר הציבורי הוא זה שעושה את הכל אבל זה המצב שמצאנו על פי רוב במדינות שבחנו, שיש הרבה יותר כניסה גם למגזר הפרטי למטרות רווח ולמגזר הפרטי ללא מטרות רווח. גם בבניה עמותות לא חברות ציבוריות אלא עמותות ללא מטרות רווח שהם בונות לדיור הציבורי ומנהלות את זה. זה טוב במיוחד ברמת הקהילה, ברמת השכונה. אולי (לא ברור) מתייחס חזרה למה שאצלכם. נושא הזכאות. תמונה ששילבנו בתל אביב כי בתל אביב ובערים אחרות במרכז כשמדברים על הזכאות לדיור בר השגה אומרים דבר כזה: אומרים לאנשים עניים המדינה דואגת, משרד השיכון דואג. אנחנו נתחיל לדאוג רק לאנשים עובדים שלא יכולים לקנות דירה.

שילבנו את התמונה הזאת גם כדי להגיד שזה לא נכון. אני לא חושבת שיש שר שיכון או מנכ"ל שיכון בשנים האחרונות שיכול להגיד שהמדינה דואגת לאנשים עניים בנושא דיור במיוחד בטח שלא בירושלים.

דוברת לא מזוהה: בשום מקום בארץ.

אמילי סילברמן: והניסיון של ראשי ערים ללכת על או הניסיון ללכת על השארת הצעירים העובדים הוא ניסיון מובן אבל הוא מפספס חלק מהתמונה. ובזה פחות פופולארי להגיד כאן אני מניחה. אני מביאה פה סט של כלים שונים בתחום הרגולטורי שניתן להשתמש בהם כדי להגדיל את המלאי של דיור בר השגה. אני מביאה את זה רק כדי להגיד יש כלים. אני לא אני לא, זה ייקח זמן עד שמפתחים את המינון הנכון את הסט הנכון של הכלים אבל יש ממה לשאוב יש ניסיון בעולם. ועם מומחים כמו שאתם לקחתם עד עכשיו אני בטוחה שתגיעו לדברים טובים. זה סיכום של הדברים שאמרתי. דילגתי קצת על מטרות רציונאל כי אני הנחתי שאתם כבר דיברתם על זה. אני אשמח להיכנס לזה אם תרצו.

נעמי צור: הרבה תודה אמילי. אני חושבת שנשאר שאלות אחרי שנשמע את כל התמונה של כל הדוברים. יש פה בקשה שמר עזרי לוי יאמר כמה מילים לפני דוקטור חיים פיאלקוף. אני כך הבנתי.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: שתי דקות, שלוש דקות. זה בסדר.

עזרי לוי: בסדר גמור מבחינתי.

נעמי צור: כן. בינתיים עד שמעלים את המצגת אני אוסיף את השיקול הסביבתי בנושא דיור בר השגה. וזה נושא שמי מאיתנו שבא מהרקע של התנועה הסביבתית בישראל מהר הבין שיחד עם זה שאנחנו נלחמים בפרבור שהוא אמור להיות הדבר הכי מסוכן מבחינת מגמת הפיתוח בארץ שזה עלול לכלות כל, כל לחסל כל שטח פתוח וכל מעבר ירוק, אנחנו צריכים לעשות משהו כדי שהחיים העירוניים יהיו אפשריים מבחינה כלכלית. כמוכן זה צריך לבוא עם מכלול השיקולים של פיתוח עירוני ויכולת וזאת סיבה מעניינת שנוצרה שותפות גם בין האסכולה הסביבתית האסכולה החברתית והאסכולה של העירוניות לפעול ביחד ויש לנו הרבה סיבות איכשהו לשדך את התחומים האלה ביחד. בקשה עזרי.

עזרי לוי: טוב אני, אני רוצה להתחיל בעשר שניות מתוך השלושים שיש לי בהתייחסות למה שאמילי אמרה. אחד לאורך כל הדרך אנחנו באים ואומרים שבסופו של דבר כדי לעשות את זה כלי טוב צריך שתהיה חקיקה. חקיקה ראשית. פחות מזה הכלים האלה ימשיכו להיות כלים רנדומאליים שאנחנו משתמשים בהם פה ושם.

הנקודה השנייה התשובה והיא קריטית כרגע בנושא של קידום תוכנית המתאר. העיר ירושלים חוזרת על טעויות העבר ומעניקה בתוכנית המתאר זכויות בנייה. ברגע שמעניקים זכויות בנייה היכולת להציב תנאים כמו שקן לווינגסטון עשה הוא היא עובדת ואנחנו לא יודעים איזה תנאים. היום אנחנו רוצים תנאים מסוימים מחר אחרים כך שאם זה ימשך ככה כולנו משחיתים את זמננו וגם העיר לא תגיע לשום מקום טוב. צר לי להיות פסימי.

אני ארוץ, אני לא אדבר על הכל, אני רק רוצה להגיד שהעבודה שלנו של פרופסור שלמה חסון ושלי התמקדה בפתרון אחד מתוך הרבה פתרונות שצריך לתת. דיור סוציאלי צריך להינתן בין אם זה על ידי הרחבת תוכניות נר או על ידי סבסוד שכר דירה או כל מיני דברים אחרים.

אנחנו פה התמקדנו מתוך כל האפשרויות באיזשהו חיתוך בין ההתחדשות לדיוור בהישג יד שמדבר על אותו דיור לצעירים שהם לא חסרי יכולת ושהעיר רואה בהשארותם בעיר חלק ממטרה אסטרטגית שלה. ואגב זה גם כתוב בתמ"א 35 בכרך המדיניות כתוב במפורש שהעיר צריכה להשאיר פה את אותה אוכלוסייה ולשאוף לעשות את זה.

עכשיו מה שיש כרגע. אין הוראות מחייבות של דבי בתוכנית המתאר, אנחנו עובדים כולנו ביחד על כן להכניס חלק מההוראות. אין אימוץ של דיור בהישג יד בתב"עות, אין תוכן ומנגנוני ביצוע ועל זה דוקטור חיים פיאלקוף עבד והמלצותיו אם הם יישומו הם יהיו קפיצת דרך קדימה בדברים.

ויש שתי נקודות חשובות. אחת אין מספיק היצע, לא נדבר פה שוב על מערב ירושלים, אבל אין מספיק היצע. וכשאין היצע בעיר עם ביקושים חזקים כמו ירושלים אין דיור בהישג יד וגם לא יהיה.

והדבר הנוסף קשה מאוד המטלה שהוטלה עלי והמטלה שאחר כך תמשיך לעשות הרל"י באמצעות הפרויקטור החברה כפי שיקבע לא יצא שום דבר אם שמונים אנשים מדברים עם כל הגופים האחרים. צריך להיות גוף אחד או אדם

אחד שהוא זה שמנהל את כל המשאים ומתנים ואת כל הדברים בנושאים האלה. הבלגאן שיש כיום שכל מיני אנשים מדברים עם כל מיני אנשים גורם לכך ששוב שום דבר לא יצא מזה.

לא ניכנס לשלבים הקודמים שעשינו, אני ארוץ על זה טיפה. למה זה לא רץ לי? חילקנו את התבניות של העיר בדקנו באיזה אזורים צריך לבדוק כאשר הורדנו מראש אזורים זולים מאוד ואזורים יקרים מאוד. חיפשנו גם לאוכלוסייה יהודית גם לאוכלוסייה ערבית, אוכלוסייה יהודית לגווייה. בסופו של דבר בדקנו ואיתרנו עשרה איתורים. מקוצר הזמן רציתי גם להביא דוגמא של אחד האיתורים והרמה שבה נעשה המחקר אבל אני ארוץ על זה.

בסופו של דבר הוחלט להתמקד בשלושה איתורים שיכולים בפרוטנציאל לענות למה שאמרנו שיבוא זוג שיש לו לשים הון עצמי ואת היתרה לפרוס בכ-30 אחוז מההכנסה החודשית שלו שזה פרמטר מקובל לעלויות של דיור. אם מישהו יכול להכניס יותר אגב אז שילך לשוק החופשי. אנחנו מדברים בדיוק על אותם אלה שהם בתפר שיש להם יכולת מסוימת אבל צריך לסייע להם באזורים סבירים בעיר להגיע לדיור.

השאיפה שלנו באזורים שהם קצת מעל הסביר להגיע להוזלה של כ-20 אחוז לאותם 20 אחוז יחידות דיור שאנחנו חושבים שצריכים להיות דיור בהישג יד. 20 או עד 25 אחוז. נשאלתי בימים האחרונים איך הגענו למספר הזה. כמו שגם אמילי אמרה בסופו של דבר בלונדון עם ראש עיר כמעט אלים בנושא הזה הגיעה ל-24 אחוז באזורים אחרים כמו באירלנד כמו בצפון אנגליה המקובל הוא 20 אחוז אני מדבר על התב"עות הפרטיות.

השיטה שם שונה לגמרי בגלל שיש המון דיור ציבורי אחר, מתוקצב על ידי הממשלה או העירייה. אבל היכן שמדובר על דברים אחרים בחלק לא מבוטל מהמדינות בארצות הברית מדובר על 20 אחוז וכנ"ל באנגליה ובאירלנד, אני לא טועה עד כמה שאני,

אמילי סילברמן: לא אבל בספרד יש אזורים שהם מגיעים ל-65 אחוז. בצרפת הם קובעים אחוז מהקיים ולא הולכים על החדש שזה נורא מעניין.

עזרי לוי: אני, אני אומר שזה מקום טוב לשאוף אליו כמו שאמרת. אבל בוא נהיה ריאליים כדי שיהיה לנו פתרון הומאני.

נעמי צור: לא, לא להיכנס לדיון מעמיק כרגע.

עזרי לוי: פרמטרים שנבדקו גם לגבי הצרכים החברתיים גם לגבי התאמת אותה אוכלוסייה למקום. לבדוק אם לא היה כבר דיון בהישג יד באותו מקום. כאשר הכללים האלה הם לא מדברים על שלושת הפרויקטים שאני אדבר עליהם בעוד רגע אלא הם גם צריכים להיות הכללים המנחים בכלל למי שימשיך עם זה בעתיד. החברה להגנת הטבע, תסתכלו שם על השקף רגע, אוקי אפשר להמשיך. לוחות סיכום, אני מדלג.

שלושת הפרויקטים שנבחרו לעבור לשלב השני. זה פרויקט ברחוב גד שכרגע טוב תודות לחברה להגנת הטבע ואחרים נמצא בערר במועצה הארצית. פרויקט בצומת בית ופרויקט של מורדות משואה. אלה הם פרויקטים שכל אחד מהם הוא מסוג אחר שנועדו להיות סוג של פיילוט חשיבתי. בסופו של דבר אותו פרויקטור או אותה חברה לחידוש עירוני תצטרך לסגור את הפרטים.

אנחנו בדקנו את זה מתוך כמה עשרות איתורים שנבדקו. עשרה איתורים שהגיעו לשלב האחרון של שלב ראשון ומתוכם בדקנו את שלושת אלה. בשלב הזה העמקנו את הבדיקה, אני לא אכנס כרגע לאיך הדברים נעשו, אני אתקדם לפרויקטים עצמם.

רחוב גד. רחוב גד זה האזור של הפרויקט בבקעה כאשר זה רחוב גד, ורחוב יהודה נמצא פה, הפרויקט כאן מתוחם באדום. משהו כמו 12 דונם. תוכנית שנמצאת בלב אזור אזורים חומים וירוקים. שימש בעבר למרכז קליטה. בתוכנית במקור היה שם אפשרות של בניית שלוש קומות וקומה מתחת לגג עם מרתפים וכולי. והתוכנית החדשה הציעה ארבע עד שמונה קומות. היא אושרה בכל הוועדות וכמו שאמרתי כרגע תלויה ועומדת בערר למועצה הארצית. הייחוד של התוכנית הזאת, כיום מוצע 210 יחידות דיור כאשר רבע מהם הם 85 מטר עיקרי, זה עוד בשיטה הישנה שלפני (לא ברור). כ-12 דונם. 11 נקודה,

נעמי צור: (מיקרופון סגור)

עזרי לוי: אני טס (מיקרופון סגור) זה התרשים של התוכנית. אני טס, השלט פחות. חלק גדול מהשטח שייך ליזמים פרטיים, חלק הוא בבעלות

הכנסייה אבל נמצא בעצם בידי העירייה בתנאים של כמו בעלות. וזה המפתח למה שאפשר לעשות שם. ניתן לעשות שם כ-210 יחידות דיור כאשר נקבע על ידי הוועדה המחוזית גם שהכמות היחידות דיור היא מינימאלית ודווקא הפחתה תהווה סטייה ניכרת. זאת אומרת שיש פה גם אפשרות לצופף עוד. מצב סטטוטורי דיברתי.

ההזמנות שלנו פה שחלק מזה זה שטח עירוני. יש שם שטח עירוני שניתן להגיע בו לכ-55 יחידות דיור רק על השטח העירוני פלוס עוד יחידות דיור בשטח של היזם. המחירים בדרום בקעה הם מחירים שמעבר להישג יד אבל אם אתה לוקח משהו כמו 70 יחידות דיור שם שישווקו לקהל הזה אז כמובן יש את השאלה שדיברנו בה בשלב א' וגם קצת חיים מתעסק איתה של איך משווקים אותה, ניתן יהיה להגיע לקצה בערך של אותם חישובים כלכליים שהגענו למה שאנחנו קוראים יכולת כאשר בן אדם יכול לשים גם כשליש מהדירה.

נעמי צור: עזרי, אני חושבת שאני צריכה לקטוע אותך כי אתה נותן דוגמאות מאלפות אבל אנחנו בנושא הכללי ולא יישאר לנו מקום,

עזרי לוי: אני אין לי שום בעיה רק שאותי פשוט ביקשו להכין את הנקודות האלה ומבחינתי זה בסדר.

נעמי צור: אז אנחנו בוא נעבור על התיאוריה ועל המסגרת,

עזרי לוי: אז לא חשוב.

נעמי צור: ואז אנחנו,

עזרי לוי: אז לא חשוב. תודה.

נעמי צור: כי אני מבטיחה שזה הדיון הראשון בנושא הזה אבל ודאי לא הדיון האחרון. ואנחנו ניכנס לעומק בכל מתחם ומתחם וננסה להבין ביחד למה הצלחנו או נכשלו. ותודה בינתיים. דוקטור חיים פיאלקוף. אני מצטערת.

ענת צור: נעמי, האמת שאני זימנתי את עזרי. אני חושבת שהדיון וכל ההיבט הנקודתי הוא החשוב ביותר. התיאוריות עברנו אותם בעשרות דיונים ואותם,

נעמי צור: את צודקת.

ענת צור: עוד נעבור בעשרות דיונים. ודווקא היום כשעומד בפתחנו תוכנית שאפשר לממש אותה מחר בבוקר לדיור בהישג יד על קרקע עירונית שזה בערך הקרקע היחידה של עיריית ירושלים שהיא תהיה פרויקט הדגל, זה הדוגמא ולא רוצה התוכנית היום תקועה וחבל. והמטרה של מבחינתי של הוועדת תכנון העירונית שתבין שאם מחר בבוקר לא נתחיל בדיור בהישג יד אז זה הולך ואוזל. והדוגמא של גד היא הדוגמא הקלאסית איך עיריית ירושלים יכולה להוביל את הדגל הזה לא רק בתיאוריות,

נעמי צור: ובכל זאת,

ענת צור: שזה חשוב אבל גם,

נעמי צור: ענת, ענת.

עזרי לוי: (מיקרופון סגור)

נעמי צור: אבל עדיין עדיין אנחנו בנינו דיון ואנחנו נבנה עוד דיונים ואני רוצה לדבוק בקו שלקחנו. ואני מבטיחה שבדיון הבא תכף בסיכום שלי אני אומר שאנחנו נפרט את המתחמים איפה אנחנו תקועים ואיפה אנחנו מתקדמים ואיך אפשר להיכנס לשיח ושיג.

עזרי לוי: (מיקרופון סגור) זה פעם שנייה שלישיית שאני מופיע בוועדה הזאת וההתרעות הם תמיד של הרגע האחרון. בכל אופן מדובר על אנשים שהם לא עובדי עירייה. כמה שאנחנו עושים את הפרויקטים עבור העירייה ועבור העיר בשמחה,

נעמי צור:	לא.
עזרי לוי:	צריך שסדר יום,
נעמי צור:	סליחה.
עזרי לוי:	שסדר יום יצא,
נעמי צור:	לא מקובל עלי. לא מקובל עלי, עזרי לא ככה.
עזרי לוי:	לא מקובל אבל יש פה אני באמת אני הולך כי יש לי דיון אחר גם בכובע ציבורי אבל, אבל חצי יום הקדשנו כדי להשלים את המטלות לדיון היום. אחר כך אתה רץ, לא מגיעים לדיון (לא ברור)
נעמי צור:	אבל רק לפני חמש דקות לי אמרו שאתה צריך לדבר,
עזרי לוי:	בסדר אז אני אומר,
נעמי צור:	והזמן קצוב.
עזרי לוי:	אבל נעמי כיושב ראש, אני אומר את זה כהערה סגורה נוכל לדון על זה בנפרד, ככה לא עושים דברים. וככה הדברים גם לא יוזזו.
נעמי צור:	אני חושבת כיושבת ראש לא הייתי צריכה להסכים להוסיף דברים.
עזרי לוי:	אז בקשה שום דבר אז הייתי הולך לא בא בכלל.
נעמי צור:	ואני בזה אסתפק עזרי ואנחנו חברים טובים. בקשה דוקטור חיים פיאלקוף.

חיים פיאלקוף: סיום מסכת הגמרא אומרת אלו רצים ואלו רצים.

עזרי לוי: זה ששנינו רצים (לא ברור)

חיים פיאלקוף: אני בטוח שאנחנו כפי שאומר עזרי שאנחנו רצים, אני מצטער על כך. אני חושב שלפעמים אני מבין את המגרעות של הזמן.

נעמי צור: אין ספק.

חיים פיאלקוף: לפעמים הדוגמא הפרטנית שעזרי העמיק יכול מאוד המון אני בונה על זה שיהיו הזדמנויות נוספות אז אני רק.

נעמי צור: לא, אבל מעבר לזה האמירה של עזרי לגבי תוכנית המתאר היא מאוד מאוד ראויה ואנחנו נצטרך לדון בזה כשנגיע להתנגדויות שלנו כעירייה בתוכנית המתאר איך לתקן את הנושא ולגבי זכויות הבנייה. כי זה יכול להיות תיקון רציני.

חיים פיאלקוף: אני אנסה לרוץ.

נעמי צור: נכון.

חיים פיאלקוף: אוקי. סך הכל העבודה שהתבקשתי לערוך על ידי הרשות לפיתוח ירושלים ועיריית ירושלים היא בונה על עבודה מספר עבודות שנעשו על ידי פרופסור חסון ועורך דין עזרי לוי. והדגש על עבודה שלי ושל אירית הימן, שלא יכלה להיות כאן בגלל סיבה בריאותית, לבחון איך לקדם נושא של דיור בר השגה והתחדשות עירונית בהיבט הארגוני. כלומר, גוף שיעסוק בזה וזה בהמשך להחלטת ועדה לפיתוח כלכלי שהתקיימה התקבלה באמצע אוגוסט השנה.

העבודה שאנחנו ביצענו. ניתחנו את שוק הדיור, בדקנו מעורבות של משרדי ממשלה. ויש מספר משרדי ממשלה מרכזים כמו משרד השיכון ומינהל מקרקעי ישראל ומשרד הפנים. בחנו את הפעילות של גורמים עירוניים גם בירושלים וגם

מחוץ לירושלים. ערכנו ניתוח השוואתי במספר מדינות בעיקר ארצות הברית ואנגליה. ואחר כך רשמנו מספר משימות ספציפיות של הגוף שצריך לטפל בהמשך בדיוור בר השגה והתחדשות עירונית.

מילה אחת או שתיים לגבי המצב הקיים. קודם כל בירושלים יש מחסור בהתחלות בנייה חדשות, הרבה פחות ממה שנדרש. מדי שנה בחמש שנים האחרונות היו כ-2,100 התחלות בנייה מדי שנה של כל השוק. זה מעט מאוד. מחצית מהתחלות היו על קרקע פרטית ביוזמה פרטית. היקפי הקרקע הלא מפותחת מוגבלים מאוד מאוד מאוד.

גם בשיווק של המגזר הציבורי על ידי מינהל מקרקעי ישראל ומשרד השיכון היקפים מצומצמים. מדי שנה בארבע השנים האחרונות היקף של 700 יחידות דיוור שווקו בלבד. זה אומר שמבחינת יצירת היצע אנחנו המערכת לא מצליחה לשווק להביא להתחלות בהיקפים הנדרשים.

המסקנות מהניתוח של המצב הקיים. הכל בקצה המזלג. שצריך לשים דגש על הגדלת ההיצע. אם ההיצע לא יהיה גדול אז לא יהיה ממה לגזור דיוור בר השגה. צריך לפעול במקביל בכל החזיתות גם בהתחדשות גם בהרחבת גבולות גם בפרויקטים ציבוריים וצריך לזכור שמקור הקרקעי המשמעותי ביותר היום זה לא במסות גדולות אלא במתחמים קטנים מפוזרים. זה נותן משנה תוקף לכל ההיבט של התחדשות עירונית. למרות שהפרויקטים של התחדשות עירונית מורכבים, מסובכים, בעיתיים ולא פשוטים במילה אחת.

כפי שאמרתי צריך לפעול במקביל להגדלת ההיצע, קידום תכנון סטטוטורי, זירוז הליכים גם בתוך העירייה גם מול מוסדות התכנון. הגדלת השיווק בקרקע ציבורית. יש כרגע מספר פרויקטים שהעירייה נציגי העירייה עובדים בתיאום עם מינהל מקרקעי ישראל ומשרד השיכון כדי להוציא לשיווק בהיקפים גדולים את כל מה שיש.

ובמקביל לטפל במלאי. החייאת דירות ריקות מה שמכונה דירות רפאים באמצעות תמריצים בעיקר וגם לטפל בשימושים של משרדים שנמצאים כרגע במבני מגורים שזה גם ישפיע על הגדלת ההיצע עם הזמן.

התחדשות עירונית זה גם חלק מהמשימה חלק מרכזי. מכיוון שצריך לפעול מול כל הכלים שישנם היום: תמ"א 38, יש ישן מול חדש, יש השקעות בשיקום שכונות, האגודה לתרבות הדיוור, וכלים מכלים שונים. צריך לאחד את הכוחות

גם מבחינת הכלים לעשות ריכוז מאמץ בהשקעות כדי להביא לאפקט מצטבר הרבה יותר רציני שנראה תוצאות.

דיור לבד לא יספיק לחולל את השינוי בקצב הדרוש. צריך במקביל להשקיע בשדרוג תשתיות. בשדרוג מוסדות ציבור במרקם הקיים. לפתח שטחים ציבוריים פתוחים באותן שכונות שיעודו להתחדשות לאתר עוגן שיכול להיות עוגן חינוכי או תרבותי, למתג את השכונות כדי למשוך את האוכלוסייה לאותם מקומות אוכלוסיות היעד לאותם מקומות במקביל.

היום, כפי שאמר עזרי לפני שיצא, חסרה הראיה הכוללת. אין סנכרון בין הגורמים למרות שהרבה מאוד אנשים מדברים על התחדשות, הרבה אנשים מדברים על דיור בר השגה, הרבה מאוד אנשים מהעירייה משקיעים מאמצים רבים. אבל כרגע מורגש החסר בגורם שיתאם, יסנכרן, ינצח ויקדם את הדברים כמשימה בלעדית.

בישיבה שהתקיימה לפני כחודשיים אצל ראש העיר הוחלט לפעול במקביל להגדיל את ההיצע, להתחיל בשלב א' של תהליכי התחדשות עירונית ודיור בר השגה באמצעות פרויקטור ולפעול לגבש נוהל לדיור בר השגה ולהביא למועצת העירייה החלטה בעניין.

הפרויקטור בעצם אמור לפעול במקביל בשלושה מישורים: במישור כלל עירוני, שכונתי, ופרטני. בעבודה שאנחנו ביצענו פירטנו כ-15, 16 משימות שונות. לא אכנס להם. אבל לגבי כל משימה יש הרבה מאוד עבודה שהמנהל הפרויקט יצטרך לבצע בתיאום עם הרשות לפיתוח ירושלים, בתיאום עם גורמי העירייה השונים כדי להביא למה שרוצים.

תחומי הפעילות כרגע, אולי נדלג על זה כפי שאמרתי, והמרכיבים שיכללו בתוכנית דיור בר השגה. אני רוצה לחזור על משפט שאמרה דוקטור סילברמן וגם עורך דין עזרי לוי. דיור בר השגה בנדבך הקטן שכרגע אנחנו מטפלים הוא אחד מיני רבים. יש כסדר גודל בירושלים מעל 4,000 משפחות מקבלות מדי שנה השתתפות בשכר דירה. יש כ-2,000 יחידות דיור בשיכון ציבורי. יש כ-800 משכנתאות מסובסדות שניתנות מדי שנה. זה לא מספיק ללא ספק. אבל הפעילות שלנו היא פעילות משלימה שלא אמורה לתת מענה לצורך להגדיל את הכלים האחרים.

תוכנית לדיור בר השגה אמורה להקיף חמישה משתנים: קריטריונים לזכאות, קריטריונים תכנוניים לגבי הדירות גודלי הדירות במיוחד, קריטריונים כלכליים

לעניין תקרת המחיר, הגדרת האזורים ומנגנוני ניהול. ואני אגע בהם ממש מהר.
אני עומד בסדר מבחינת הזמנים?

נעמי צור: כן.

חיים פיאלקוף: אוקי.

נעמי צור: נצטרך טיפה לגלוש.

חיים פיאלקוף: לא, לא אני,

נעמי צור: ולא בגללך.

חיים פיאלקוף: אני כרגע מנסה לרוץ. מבחינת הקריטריונים לזכאות כרגע

הצוות בודק בשלבים ראשוניים, זה חייב לומר, חלופות שונות למה יהיו
הקריטריונים. זיקה לירושלים, גיל, הרעיון לנסות לתפוס אוכלוסייה יחסית
צעירה, מצב משפחתי. כלומר, יכול להיות זוגות, זוגות עם ילדים, ללא ילדים,
משפחות חד הוריות וכדומה. כמובן העדפה לחסרי דירה.

כרגע אנחנו בוחנים תקרת הכנסה כדי שהאוכלוסייה שממילא יש לה את
האמצעים להגיע לדירה לא תיקח את מקומה של אחרים. בעלי תואר אקדמי
מוכר, מי שממצה כושר השתכרות. כלומר, כפי שקיים בתוכניות שונות גם
במשרד השיכון וגם בביטוח לאומי.

לגבי החלופות שנבחנות בעניין ההיבטים התכנוניים. אנחנו מתייחסים בצוות
רחב בהובלה של הרשות לפיתוח ירושלים והעירייה אגף מדיניות ותכנון
אסטרטגי. אנחנו בוחנים סף מינימאלי לתוכניות ויתכן וזה יהיה על פי הקביעה
בתמ"א 35 של תוכנית להרחבה ניכרת. כאשר הרעיון לומר איקס אחוז. כרגע
דובר על 20 אחוז והנושא הזה נבדק.

מכל תוכנית שתוגש 50 יחידות או 100 יחידות כל תוכנית כזאת תהיה מחויבת
בהיקף מסוים של דירות בנות השגה דירות עד 100 מטר. המספר הזה נבחן
בתיאום עם מהנדס העירייה. כאשר אנחנו בוחנים את המשמעויות הכלכליות
של שילוב דיור בר השגה עם תוכניות חשוכות נוספות של פינני בינוי, תמ"א 38,

התחדשות עירונית, כדי לא להכביד יתר על המידה באותן התוכניות כרגע שרצים במקביל.

מבחינת מחירי דירות. אנחנו בוחנים מספר חלופות. מחיר אזורי או מחיר שונה לכל פרויקט. וכרגע החלופה כרגע שנראית כחלופה מובילה שאנחנו עוד בוחנים בעקבות שיחה שהתקיימה עם (לא ברור) השמאי העירוני, לנסות לקבוע מחיר על בסיס עסקאות על בסיס מידע מערכת מידע שנמצאת ברשותו. ובכל זאת להשאיר זכות ערעור ליזם אם הוא סבור שהדבר לא נכון. בכל זאת המידע הזה יהיה שקוף וידוע לכולם כדי שיוכלו כל היזמים לכלכל את צעדם.

מבחינת החלופות באזורים. בוחנים כפי שבהמשך לעבודה של עזרי ושל פרופסור חסון, אזורים שיש בהם ערכי קרקע גבוהים שלגבי אזורים האלה יתכן ויהיה ניתן לבחון חלופה של שכירות בהישג יד. שאני מוכרח לומר לא העמקנו בזה מספיק. וחלופות נוספות שכרגע נבחנות.

ברור שכל הדבר הזה יצטרך להיות בטיפול איזשהו מנגנון שעושה מעקב ובקרה. מישהו שבודק את הזכאים. אם יש כפי שצפוי להיות עודף ביקוש על ההיצע יהיה צורך בהגדלה או בתיעדוף כלשהו. הדבר הזה צריך להיות מפוכח וגם כן לוודא שהיזם עומד בדברים. ואם תתקבל החלטה על שרשור הטבה כדי למנוע מצב של מי שגורף את הטבה אלא שההטבה הזאת מועברת ומגולגלת בהמשך גם זה יצטרך להיות בטיפול אותו פרויקטור מנהל פרויקט. כאשר בוחנים בהמשך אם יהיה צורך בחברה או לא.

שני משפטים האחרונים. בהמשך למה שאמר עזרי. הפן המשפטי הבסיסי התשתיתי המשפטית של חוק התכנון והבנייה כרגע בבחינה. העירייה פנתה למשרד המשפטים כדי לנסות לתפוס את הרפורמה שכרגע שמוכנה במסגרת חוק התכנון והבנייה לקבל תשובה האם ניתן בחוק הנוכחי לעשות דיור בר השגה. אם כן האם הדרך שאנחנו מציעים היא הדרך הנכונה ואם לא אנחנו מבקשים לכלול את זה במסגרת הרפורמה. קיימנו שיחות לא פורמאליות מתוך רצון להכניס את זה לחוק החדש.

והשלב הבא בעצם מינוי מנהל הפרויקטור אני מקווה בחודש הבא. גיבוש תוכנית העבודה. הפעילות הסטטוטורית שעזרי דיבר. ריכוז מאמץ של התחדשות עירונית מול הגורמים השונים בעירייה כדי להשיג את האפקט. ויצירת מסלול ירוק לדיור בר השגה והתחדשות עירונית. תודה רבה.

נעמי צור: תודה רבה דוקטור פיאלקוף. לידיעת חברי הוועדה והמשקיפים. צוות בתוך היחידה לחשיבה אסטרטגית בעיריית ירושלים חושבת יחד עם דוקטור פיאלקוף על איך להקים יחידה שתתמסר לנושא הזה על כל ההיבטים של התחדשות עירונית. ואני חושבת שזה יוזמה מאוד מאוד מבורכת. אנחנו עכשיו נשמע מעמית פוני על העבודה ועל המסקנות שבינתיים ישנן.

עמית פוני: בעצם מה שחיים, עזרי ואמילי סקרו זה את הרקע התיאורטי. יש חמישה מרכיבים כמו שחיים הסביר למימוש של דיור בר השגה. היום תוכניות מתאשרות עם מרכיב של דיור בר השגה אבל הקריטריונים הם מתייחסים רק לגדול הדירה.

לדוגמא תוכנית בפארק דניה שאושרה. היזם חויב שם לבנות, אם אני זוכר נכון, שלישי מהדירות בגודל של עד 85 מטר. כלומר, דירות שלושה חדרים. זה הכלי היחיד. הלכנו ליזם שאלנו אותו בכמה אתה הולך למכור הוא אמר 120 אלף דולר לחדר, 360 אלף דולר לדירת שלושה חדרים. זאת אומרת שבלי מחיר בלי זכאות בלי פיקוח בלי הגדרת אזורים בעצם אנחנו עושים חצי עבודה ואפילו פחות.

בגלל שהרבה מאוד מהמרכיבים עדיין נמצאים בבירור מול משרד המשפטים, חוק התכנון והבנייה וכולי. מה שאנחנו רוצים, אבל בינתיים זרם התוכניות שמגיע למינהל תכנון ומתאשר בוועדות לא נפסק, מה שאנחנו רוצים לעשות ובעצם העברנו פה את הצעת ההחלטה שגם ראש העיר רוצה להביא בשבוע הבא למועצת העיר. העברנו אותה פה להתייחסות של הוועדה. זה לקבוע שבכל תוכנית שכוללת מעל 50 יחידות דיור הוועדה המקומית תמליץ על הפקדתה רק אם 20 אחוז ממנה יוקצה לדיור בר השגה. שזה דירות שהשטח המרבי שלהם הוא עד 100 מטר.

למה 50 יחידות דיור? כי מעבר לזה זה פרויקטים קטנים מדי. אבל הוועדה לפי שיקול דעתה יכול להחיל את זה גם על פרויקטים של 30 או 40 יחידות דיור לפי שיקול דעתה.

למה 20 אחוז? בגלל המספרים שאמילי ועזרי נקבו בהם. זה עדיין מצריך כמובן מצריך עוד בדיקה ועוד דיון אבל 20 אחוז נראה לנו שיעור שהוא כדאי כלכלית. למה 100 מטר שטח מדברי? כי מבדיקות שעשינו, ואלישבע תתייחס לצרכים שהם גילו ברוח חדשה, רוב הצעירים שרוצים לרכוש דירה ראשונה מחפשים דירה של

בין שלושה לארבעה חדרים כדירה ראשונה. אחרי זה אנשים אולי ישפרו אבל דירת שלושה או ארבעה חדרים יכולה בהחלט להספיק. מה שאנחנו מבקשים אז. בהוראה הזאת בסעיפים של ההחלטה דברי ההסבר סך הכל עברו עליהם. בהחלטה עצמה זה מה שהסברתי לגבי 50 יחידות דיוור, 20 אחוז לדיוור בר השגה והכללים יוקצו על פי דין לכשיאושר ולכשיהיו לנו הכלים לקבוע מחיר. לקבוע זכאויות. לקבוע מנגנון ניהול ופיקוח ולקבוע את האזורים וכמובן אחרי שזה יעבור דיון ציבור נוסף אנחנו נוכל להכניס את זה לתוכניות. אבל כדי שלא נפספס תוכניות שהיום מגיעות למערכת ומקבלות תוספות. זאת היא ההצעה. תודה.

נעמי צור: הרבה תודה עמית. יש לנו שתי משיבות שפותחות לנו את הדיון. קודם גברת מירב כהן מתנועת התעוררות.

מירב כהן: טוב קודם כל היה ממש מעניין. למדנו למדתי הרבה. אנחנו בתנועת התעוררות בעיקר התמקדנו בביקושים. ניסינו ללמוד קצת מה הצעירים בירושלים רוצים, איפה הם רוצים לחיות, באיזה דירות, איזה גדלים, איזה מחירים. בתקווה שזה באמת באיזשהו שלב יבשיל לכדי קבוצות רכישה. אלישבע אחר כך תדבר על העניין של קבוצות הרכישה אני לא אתמקד בזה. אבל אני כן אומר שבמהלך הלמידה שלנו בעצם הבנו שקיימים שטחים לא מבוטלים שבהם קיימות דירות קטנות, יש היצע של דירות קטנות זולות פשוט באזורים עם ביקושים נמוכים.

ואני חושבת שהמתכנן העירוני צריך לחשוב איך בעצם הופכים את המקומות האלה ליותר אטרקטיביים כי מעבר לזה לא סותר את זה שיעבו ויוסיפו ויעשו התחדשות עירונית באזורים עם ביקושים גבוהים. אבל צריכים לחשוב איך הופכים את המקומות האלה למקומות שצעירים רוצים להגיע אליהם. מבחינה תחבורתית, חינוכית, סביבתית.

בדרך הזו אנחנו גם נפתור את מצוקת הדיוור של צעירים שמחפשים דירות זולות ושם זה קיים ללא סבסוד וללא התערבות. וגם נצליח להכניס אוכלוסייה שהיא חזקה לשכונות שהן כיום יחסית עניות וחלשות. ועוד יתרון של הדבר הזה זה שזה ניתן לביצוע אני חושבת בתנאים שגם ככה קיימים היום בעיריית ירושלים.

בכלים הקיימים זה לא יוצר תלות ברמה הלאומית זה לא מחייב חקיקה ברמה הלאומית ולכן זה בהחלט יתרון.

בהמשך לדברים האלה אני חושבת שלא במקרה מיד לאחר הדיון הזה יתחיל דיון של ועדת שבנושא התחבורה. נושא התחבורה והדיוור לצעירים הוא קשור אחד לאחד. אלא תוכניות שאמורות להשלים אחת את השנייה וצריך להתייחס אליהם ככה. אני חושבת שכדאי שבמקביל להיצע הדירות הקטנות שעשויות שצפויות לקום להיבנות בעיר צריך לחשוב איך הן מתלבשות על צירי התנועה העתידיים בעיר. כי אני חושבת שבאמצעות תחבורה טובה איכותית מהירה נצליח להביא אוכלוסייה צעירה למקומות שאנחנו לא רואים אותם היום. וזה כלי מאוד מרכזי וחבל שזה יעשה במקביל אלא זה צריך הכל להיות לטעמי על מפה אחת.

עוד נקודה שלמדתי דווקא מהעבודה של אמילי ממה שעשית בעצם לעיריית תל אביב. שם אחד מהמרכיבים הדומיננטיים ביותר להשגת דיור בר השגה זה השכרה. דבר שבירושלים קצת פחות מוכר. אני חושבת שהגדלת היצע הדירות להשכרה זה יכול להיות פתרון שמאוד ידבר בעיקר לסטודנטים. זה גם יאפשר ליותר אנשים ליהנות מעתודות הקרקע המוגבלות בירושלים. זה גם יחייב את תהיה פה תחלופה תמידית של אוכלוסייה צעירה בירושלים ותמיד יהיו לנו כאן צעירים שירושלים מאוד צריכה ורוצה. אז זה משהו שווה להתייחס אליו.

ועוד נקודה שהיא קצת יותר כללית שככה צריך לומר אותה ברקע של הדברים. זה שאני חושבת שכשמדברים על דיור בר השגה צריכים לחשוב על פתרונות של דיור הולם לכל הקבוצות בירושלים: הציבור הכללי, החרדים, הערבים. כי רק בדרך הזו נצליח לשמור על איזשהו איזון שהוא מאוד מאוד עדין בירושלים ורק בדרך הזו נצליח להבטיח שהצביון של השכונות הקיימות ישמר. ולכן זה משהו שכשחושבים על דיור בר השגה צריכים לחשוב עליו בהתאמה לשלושת הקבוצות האלו.

אני רק רוצה לנצל את הבמה הזו כדי להגיד לתאר איזשהו מקרה שלאחרונה קרה והוא ככה יחסית חם. התוכנית באולסוונגר שעכשיו מאושרת שעכשיו יוצאת לדרך בגלל המכרז שממ"י הוציא. ששם למשל יש לנו תוכנית ישנה שיוצאת עכשיו לפועל עם דירות יוקרה שבינן לבין דיור בר השגה אין שום קשר. זה קצת מזכיר את הפרויקט שהיה בקטמונים של האחים חסיד. וזה ככה טעויות שקורות לנו שוב ושוב ושוב.

- נעמי צור: מירב, אני קוטעת אותך,
- מירב כהן: זהו אני סיימתי.
- נעמי צור: כמו שאני קוטעת את עזרי כי הוא חושב שרק אותו אני קוטעת.
- מירב כהן: קיבלתי.
- נעמי צור: אבל אני קוטעת אותך זה שוב להיכנס לפרטים. דרך אגב המינהל הקהילתי ביקש למשוך את ההפקדה הזו. אני לא יודעת מה העמדה. יש, יש חילוקי דעות פה. אני לא רוצה להיכנס,
- מירב כהן: אני מסיימת אני רק אומר שאת הדוגמא הזאת הבאתי כדי להראות איזה פרויקטים אנחנו צריכים לעצור ואילו דברים אחרים כן היינו רוצים לראות כאן. זהו תודה.
- נעמי צור: טוב תודה מירב. ואני מזמינה את גברת אלישבע מזי"א שעומדת בראש עמותת רוח חדשה. ואני רוצה להזכיר שאחד הדברים היפים שקורים פה, ואולי זה מה שמעודד את אמילי, שבירושלים דווקא יש איזושהי תנועה של צעירים שמתבטאת בכל מיני מקומות. ואנחנו מוצאים את זה בין הסטודנטים ובקבוצה שעמית הקים עוד לפני הקדנציה הזו של צעירים במרכז. גם בתוך תנועת התעוררות וגם בתוך ארגוני הסביבה ומגמה ירוקה ובכל הרוח הצעירה שבנעצם גם אותם אנשים צעירים שצריכים למצוא את עתידם בירושלים לוקחים חלק בשיח הזה. ואני חושבת שזה מבורך מאוד ואולי זה המפתח להצלחה שלנו יותר מכל מנגנון או חקיקה. אז בבקשה אלישבע.
- אלישבע מזי"א: תודה. עשית לי הקדמה מצוינת, נעמי. אני רוצה ממש בדקה וחצי לספר סיפור אמיתי מהחיים, אומנם לא שלי, אבל הייתי מעורבת בזה. שזה יסביר את אני חושבת גם את הסיטואציה אבל גם איפה התקווה ואולי מה צריך

לעשות. בתודש מאי האחרון האוניברסיטה העברית פרסמה מכרז למכור שני בניינים בבעלותה ברחוב שטרן בקרית יובל. למי שמכיר את הרחוב זה לא בדיוק אזור היוקרה של ירושלים, יש שם 64 דירות.

ואנחנו החלטנו בגלל כל הדיבורים על נושא של דיור בר השגה בגלל שפנו אלינו כל כך הרבה צעירים שמחפשים דירה בעיר. החלטנו להתלבש על הנושא הזה וראינו בזה פיילוט באמת להקים קבוצת רכישה של חבריה צעירים איכותיים. ואמרנו שאם נצליח זה יעשה לדעתנו מהפכה מבחינת איך יראו את הנושא הזה של דיור בר השגה בעיר.

הקמנו קבוצת רכישה של 64 זוגות צעירים בוגרי, כמעט כמעט כולם היו בוגרי האוניברסיטה העברית. ניסינו לדרוש מהאוניברסיטה לתת עדיפות בגלל שאנחנו בוגרי האוניברסיטה וזה לא הלך. והקבוצה והאמת שלא היה לנו ניסיון בזה אבל כאילו עזרו לנו מכל מיני מקומות. והקבוצה ניגשה למכרז. והעובדה שהקבוצה ניגשה למכרז הקפיצה את המחיר כי זה קצת הפך למאבק לצערי בין חרדים לחילוניים.

ובסופו של דבר בהרבה לחץ מהרבה גורמים מאחר וזה כבר הגיע למחיר שאנחנו באנו ואמרנו אנשים בקבוצה שאנחנו לא ניתן להם לעלות את המחיר יותר מזה כי זה כבר הרבה מעבר לשווי. הוצעו שם הצעות שהיו פחות או יותר כפול מאשר הערכת השווי שעשתה חברת מוריה למשל. ובהרבה לחץ האוניברסיטה החליטה בסוף לבטל את המכרז וזה נמצא כיום בבית משפט אבל אנחנו מקווים שזה יסתיים בטוב. האוניברסיטה כן תשאיר את זה אצלה וזה יושכר כדירות לסטודנטים.

למה אני מספרת את זה. אחד כי זה הראה לנו שיש ביקוש מאוד גבוה אצל סטודנטים. זאת אומרת פנו אלינו הרבה מאוד צעירים שרצו להצטרף לנושא הזה. שתיים, גילינו שהנושא הקהילתי הוא כנראה מרכיב גדול במידה מסוימת אפילו כמעט כמו מרכיב המחיר. זאת אומרת אנשים היו מוכנים לשלם עבור דירה בשטרן הרבה יותר מהמחיר של דירה ממוצעת בשטרן ולו בשביל שהם יחיו בסביבה של אנשים כמוהם.

ואנחנו זה נורא חשוב שזה ירשם ושנזכור את זה כי בעיר שקשה לחיות בה כמו ירושלים, אין מה לעשות, הסביבת מגורים הקרובה בתוך הבניין זה גורם שנורא נורא משנה ולכן זה אחת מהסיבות שאנחנו כל כך מאמינים בקבוצות רכישה. אבל התובנה המרכזית שלי מזה וזה למה אני מדברת פה היום. זה שאנחנו לא

יכולים להתחרות בכוחות השוק. אני לא בן אדם כאילו אני די מאמינה בקפיטליזם במהותי אבל במקרה של נדל"ן או דיור בר השגה בירושלים זה פשוט לא הולך בלי בלי התערבות והסדרה של רגולציה בנושא הזה. גם בשביל קבוצות רכישה ואנחנו כן יש לנו הרבה תכנון להמשיך ולהתעסק בזה ולהקים קבוצות רכישה של חבר'ה צעירים אקדמאיים בירושלים. אם זה לא יהיה בשיתוף של רגולציה בנושא הזה אנחנו לא יכולים להתחרות בכוחות השוק, לא ביזמים הפרטיים ולא בוא נגיד בקבוצות רכישה של אוכלוסיות אחרות שהם לא אוכלוסייה של בוגרי המוסדות האקדמיים שזה החלק הארי של מי שעוזב את העיר הזאת.

עכשיו דבר אחד חשוב שאני רוצה להגיד, ונעמי אני מסיימת עוד שנייה, וזה בהקשר לגם מה שהיה פה עם המצגת של עזרי. נעשית פה עבודה באמת יוצאת דופן ומעולה לתכנון של הנושא הזה ואני חושבת שלדעתי נראה עוד חמש שש שבע שמונה שנים את הפירות שלה בצורה מעולה בעיר.

הבעיה היא שיש לנו חלון הזדמנויות שייסגר לדעתי עוד שנתיים שלוש ארבע שנים מבחינת צעירים שמוכנים להישאר לגור בעיר הזאת ואנחנו מאבדים אותם כל הזמן. ואני חושבת שהחלק הכי חשוב זה כן לדבר על השתיים שלוש תוכניות הקונקרטיים ולראות איך בטווח של השנתיים הקרובות אנחנו מצליחים ליצר פה כמה פרויקטים של פיילוט.

כי בינתיים ורק בשבועות האחרונים שתי קהילות צעירים גדולות בירושלים החליטו להישאר לגור פה for good ורוצים לחפש דירות. הנה אסתי פה. ואם לא יהיה את הפרויקטי פיילוט האלה שעזרי הציג לפני חצי שעה אז הם לא יישארו פה. ורק שבוע שעבר עוד זוג חברים שלי שרצה לקנות פה דירה עזב.

אז אני חושבת שצריך כאילו זה משימה נורא קשה אבל צריך לשים את זה בוועדה הזאת גם לשים יד שלמצוא את הדרך בינתיים עד שהפרויקט הגדול והעבודת תכנון והחברה להתחדשות עירונית וכו' וכו' יקרו שיהיה פה כמה פרויקטים כאלה שגם ייצרו תקווה שיהיה יותר. זהו תודה.

נעמי צור: אוקי. כיוון שעומדים בחוץ חברי ועדת התחבורה ביקשו להתייחס, ביקשו להתייחס ברברה ארג'ואני.

ברכה ארג'ואני: ברכה, לא ברברה.

נעמי צור: יושבת ראש הארגון לזכויות הדיור. ירדנה פורת, חברת מועצה עדנה פרידמן ודורית פרי. ואני לא אוכל לקבל, בסוף הדיון אני אוכל לקבל עוד חברי ועדה. בבקשה אז כל אחד מאוד מאוד בקיצור. קודם כל גברת ארג'ואני ממש בקיצור. ואפשר להכניס את ועדת התחבורה שכבר,

ברכה ארג'ואני: כן, תיקון שמי ברכה ארג'ואני יושבת ראש הארגון לזכויות הדיור. אני מברכת את הוועדה שהיא החליטה לדון בנושא של דיור. אומנם דיור בר השגה אבל זה דיור בכל אופן. מאוד מדאיג אותי שכשמדברים על אוכלוסייה שצריך לתת לה דיור בר השגה מתייחסים רק לנושא של הצעירים. אני צעירה אני לא זקנה גם אני רוצה לדאוג לצעירים. אבל אני מסתכלת על אוכלוסייה שמגיעה אלינו לארגון לזכויות הדיור ולעוד כמה עמותות ואני מרשה לעצמי לדבר בשם של ארגונים אחרים שלא נמצאים פה שיש להם יש לנו פניות של תושבי ירושלים שהם חסרי דיור לכל דבר וכל עניין. שזה משפחות חד הוריות שזה נשים שכבר מוגדרים משפחות שמוגדרות בודדות, אוכלוסייה של צעירים נערים שהם לא צעירים לא זוגות נשואים, ומדאיג אותי שבהתייחסות של הוועדה או בנושא של תוכניות של בר השגה לא מדברים על האוכלוסיות האלה כעל אוכלוסייה שצריך לתת לה מענה ופתרון. מדאיג אותי מאוד כאשר אני שומעת שקבוצות רכישה עם איך הגדיר את זה קבוצות רכישה עם אנשים איכותיים. איך מגדירים אנשים איכותיים. חד הורית היא לא איכותית?

נעמי צור: אני,

ברכה ארג'ואני: משפחה קשישה היא לא לא איכותית.

נעמי צור: לגמרי מסכימה איתך אני רק מבקשת לקצר. את אומרת דבר כל כך חשוב הוא נרשם הוא גם מופנם והוא מוטמע.

ברכה ארג'ואני: בתוכניות שחיים,

נעמי צור: אנחנו צריכים לקחת בחשבון.

ברכה ארג'ואני: בתוכנית שחיים או חיים או שזה היה עזרא היה איזשהו קטגוריה קריטריונים לזכאות לדיור בר השגה בעל תואר אקדמאי. מה זאת אומרת? למה,

נעמי צור: לא, לא, סליחה, סליחה.

ברכה ארג'ואני: בעל תואר אקדמאי.

נעמי צור: אני רק אתקן. אחד הדברים שנאמרו וזה נקודה חשובה ביותר. האנשים בעלי יכולת מוגבלת לרכישה או עניי העיר או מסכני העיר הם לא פחות חשובים. אבל ללא מפרנסים בעיר,

ברכה ארג'ואני: אבל כשמציינים,

נעמי צור: אנחנו לא נשרוד.

ברכה ארג'ואני: כאשר מציינים אבל כאשר מציינים שבקריטריונים יתייחסו לאנשים שיש להם תואר אקדמאי?

נעמי צור: אבל את לא שמעת בהתחלה.

ברכה ארג'ואני: אני שמעתי.

נעמי צור: נאמר שלא לה יש כבר קטגוריות.

ברכה ארג'ואני: אני שמעתי, אני שמעתי מצוין. אני כבר חמש עשרה שנה על בשרי מנהלת את המאבק הזה של דיור,

נעמי צור: כל הכבוד.

ברכה ארג'ואני: למען משפחות ולמעננו. ונפגשתי פה עם ראשי ערים בירושלים וניסיתי להחדיר שחשוב לדאוג לדיוור לתושבים פה בעיר. ואני מבינה שצריכה להיות איזושהי חקיקה ממשלתית מדינית בנושא של דיוור בכלל בכדי שנוכל לקדם פה תוכניות למשפחות שזקוקות. לאו דווקא שהם חלשות. רובן משפחות עובדות שמנסות לפרנס את עצמם בכבוד הם משפחות עובדות עניות. אין מה לעשות.

נעמי צור: אין מה לעשות.

ברכה ארג'ואני: צריך להתייחס לזה ככה. אבל אני לא מוכנה לשמוע שבעל תואר אקדמאי יהיה לו זכות או קריטריון יותר מקדים על משפחה או על מישהו שאין לו תואר אקדמאי אבל הוא בן אדם שעובד וחי והוא תושב ירושלים והוא יליד ירושלים וייתייחסו אליו כאילו אל סוג סליחה סוג ב' או סוג ג'. זה משהו שלא יכול לעלות על הדעת בכלל. זה משהו שאני אני לא אתן לו.

נעמי צור: תודה רבה. תודה רבה. הנקודה נרשמה. אני חייבת לעבור,

ברכה ארג'ואני: ואיפה המשפחות החד הוריות. כל אלה שגרים פה מה יעשו להם טרנספר? רק יחזקו את האנשים שיש להם את התואר אקדמאי.

נעמי צור: תודה גברת ארג'ואני.

ברכה ארג'ואני: אנשים שיש להם כסף. ואיך הם מבטיחים, איך הם מבטיחים בהצעה שראש העיר רוצה להביא לוועדה לתכנון ובנייה איך הם רוצים להבטיח שהמחירים לא יופקעו שאנשים באמת שרוצים לקנות דירות משפחות יוכלו לרכוש את הדירות האלה.

נעמי צור: אני פשוט,

ברכה ארג'ואני: איך הם מבטיחים את זה בתוך הוועדה. איך מבטיחים את זה?

נעמי צור: גברת ארג'ואני ועדה שלמה מחכה בחוץ שנסיים ואני רוצה לומר דבר סיום.

ברכה ארג'ואני: אז אל תתני שעה, שעה לנושא כל כך חשוב וכל כך טעון.

נעמי צור: עכשיו הדיון,

ברכה ארג'ואני: אני לא חושבת שצריך לעשות את זה בצורה כזאת. סליחה שאני מעירה לך. אבל נושא כל כך טעון וכל כך חשוב,

נעמי צור: אני שמחה שאת מעירה לי.

ברכה ארג'ואני: לא נותנים לו שעה.

נעמי צור: לא. אני קודם כל בסיום הנושא של התחבורה אני אוכל להאריך את הדיון הזה. אני מבטיחה שזה דיון פתיחה. אנחנו עשינו דיון למידה לבקשת ראש העיר כי הוא רוצה שאנחנו עקרונית את הנושא הזה נעביר לברכת מועצת העיר כדי שהגוף שקם בעיריית ירושלים יטפל בכל האנשים שצריכים דיור בר השגה כולל האנשים שכולם דיברו עליהם וכולם שווי זכויות.

ברכה ארג'ואני: אני שמעתי פה רק שדיברו רק על צעירים.

נעמי צור: ואני מקווה,

ברכה ארג'ואני: לא שמעתי שמדברים על חד הוריות, על קשישים, על משפחות נשואים שעובדים,

נעמי צור: אכן.

ברכה ארג'ואני: שעובדים ולא מרוויחים מעל שכר המינימום. לא שמעתי את זה פה. ואני חושבת שהוועדה צריכה להביא את זה גם,

נעמי צור: עכשיו יהיה עוד דיון על הקטגוריות שאת מדברת עליהם ואני מאוד מזמינה אותך ללוות את הפעילות של הוועדה הזו.

ברכה ארג'ואני: אני אשמח מאוד.

נעמי צור: הוועדות פתוחות לציבור ואנחנו שמחים על ההשתתפות שלך.

ברכה ארג'ואני: אני אשמח לקבל הזמנות אז אני אגיע.

נעמי צור: אני לא רוצה לפגוע. ירדנה פורת איפה היא? משפט אחד. אבל אנחנו חייבים לסגור ואני רציתי משפט סיכום ואני פשוט חברי מועצה וחברי ועדה האם מוכנים לוותר בגלל הדוחק?

(מדברים ברקע)

נעמי צור: מה? מה?

(מדברים ברקע)

נעמי צור: לתוך, לתוך המיקרופון. בקשה.

אמציה אהרונסון: נעמי, נעמי מה שאני אומר זה שאם חברי הוועדה,

נעמי צור: אז חברים אני צריכה לתת עדיפות לחברי ועדה כי העברת ההחלטה תלויה בהסכמת חברי הוועדה ולא רק המשקיפים. אז אני משנה פה סדר. אמציה ויוסי, החלטה אקזוקוטיבית. סליחה. בקשה אמציה.

אמציה אהרונסון: אני רוצה לומר שהנושא הזה הרבה יותר מדי כבד כדי לקבל הצעת החלטה כפי שקיבלנו עכשיו הרגע לקרוא מבלי דיון יותר מעמיק. ואני אסביר למה. ההחלטה הזו אומרת שלמעשה כל תוכנית מעל 50 יחידות דיור שתעבור בעיר היום הוועדה המקומית תמליץ למחוזית לא לאשר אותה אלא אם כן היא תכלול 20 אחוז מיחידות הדיור כדיור,

נעמי צור: זה דבר אמיץ וחדשני.

אמציה אהרונסון: הוא אמיץ וחדשני אלא מה זה לרתום את העגלה לפני הסוסים. וזה מדוע?

מיכה בן נון: זה לשפוך את המים עם התינוק.

אמציה אהרונסון: זה כאשר, כאשר יזם הולך לפרויקט הוא צריך לסגור כלכלה של פרויקט. אתם אומרים אתה 20 אחוז יהיה דיור בר השגה. באיזה תנאים? למי? כמה זה יעלה? בכמה זה מסובסד אתם לא יודעים להגיד לו. הוא יתחיל לבנות מבלי לדעת את הכלכלה של הסוף? 20 אחוז זה יותר ממרכיב הרווח בפרויקט. ולכן,

נעמי צור: אני מתארת לי,

אמציה אהרונסון: סליחה.

נעמי צור: שגם בלונדון לא שמחו הקבלנים,

אמציה אהרונסון: לא אבל לא אבל צריך,

נעמי צור: כששמעו את הגזרה הזו.

אמציה אהרונסון: זה חייב להיות ברור לפני שמגדירים את זה למישהו מה המנגנון ומה המחיר. ולכן מה שאני מציע במקום שההחלטה הזו תבוא ותאמר את הדבר הזה. אנחנו כבר הצענו גם, גם האדריכלים גם ארגון הקבלנים במידה ובא פרויקט כזה ואומרים לו אנחנו נוסיף על הזכויות שיש לך בפרויקט 20 אחוז והוא יהיה בר השגה אז אתה מבין את הדבר הזה. אבל,

שלמה אשכול: לא בא בחשבון.

אמציה אהרונסון: שלמה.

שלמה אשכול: ואז כל אחד יבוא ויגיד (מיקרופון סגור)

אמציה אהרונסון: שנייה.

יוסי שכטר: שלמה אבל שלמה.

אמציה אהרונסון: אבל זה לא מה שאני אומר.

יוסי שכטר: את הזכויות אנחנו יודעים מראש, זה לא הבעיה.

אמציה אהרונסון: צריך לדעת צריך לדעת באיזה תנאים. עכשיו למה, למה אני אומר את זה. צריך לתקוף את הנושא של דיור בר השגה בהרבה כיוונים שהם זמינים לחלוטין היום. אני אתן דוגמא אחת קטנה. הוועדה המחוזית נוהגת להכניס בתוכניות שהיא מעבירה כסטייה ניכרת את מספר יחידות הדיור. למה? כי היא חושבת שהיא מחזיקה ביצי זהב שאסור לחלק אותם. מבלי להבין שככל שההיצעים יגדלו המחירים ירדו. זה שוק חופשי. ואם העירייה חושבת שהיא תשלוט בשוק הבנייה בשוק ההשכרה יש לה טעות גדולה. עכשיו אם הייתה דרישה כזו מהמחוזית להוריד את כמות יחידות הדיור כסטייה ניכרת באופן גורף. אני עכשיו אישרתי תוכנית בטלביה. שטח ממוצע של דירה היה שם 150 מטר והם דרשו שיהיה סעיף סטייה ניכרת. עכשיו אנחנו באנו

ואמרנו אנחנו רוצים עכשיו שיהיה ארבע דירות במקום שתיים. אומרים לך לא. זה מדיניות שאתם צריכים,

נעמי צור: אמציה, הנקודה ברורה. הדאגה ברורה. אף אחד לא אמר שהולך להיות דרך קלה. אבל אנחנו חייבים לנסות לצאת לדרך. אתה סיימת?

אמציה אהרונסון: לצאת לדרך זה אומר באיזה תנאים.

נעמי צור: באיזה תנאים.

אמציה אהרונסון: כי כמו שזה מוגדר כרגע בהחלטה הרי אם יגידו שיכללו 20 אחוז כשאר מנגנון שמגדיר באיזה תנאים הדירות האלה ישווקו, באיזה מחירים, למי. גם, גם להתייחס אל זה באופן הומוגני על כל העיר,

נעמי צור: אני אשמח,

אמציה אהרונסון: שערכי הקרקע שונים. זה לא סביר.

נעמי צור: אני אשמח על כל הצעה למנגנון לרגולציה להצעות איך להפעיל את הדבר הזה,

אמציה אהרונסון: אבל את רוצה,

נעמי צור: ושתיכנס לדיונים.

אמציה אהרונסון: את רוצה להפעיל את זה אד הוק מיד.

נעמי צור: אנחנו רוצים איכשהו לצאת לדרך,

אמציה אהרונסון: זה יהיה כמו ההחלטה על העיר ההיסטורית.

נעמי צור: עם אמירה ציבורית שהוועדה המקומית תתחיל לומר את הדרישה הזו לדיור בר השגה. כמו שעולים בכל הדיונים שלנו. זה חייב להיכנס לדיונים הרגולטורים ולא רק לדיונים העקרוניים. וזה צעד אמיץ וצעד נדרש. ואנחנו יכולים להיות חלוצים פה.

אמציה אהרונסון: החלוציות הזאת,

נעמי צור: כן אנחנו חייבים לסיים. יוסי ביקשת.

יוסי שכטר: אני לא אחזור,

אמציה אהרונסון: אני מתנגד להחלטה הזאת.

יוסי שכטר: נעמי אני לא אחזור על דברי אמציה.

נעמי צור: נעשה הצבעה. כן.

יוסי שכטר: אני לא אחזור על דברי אמציה. אבל אני בהחלט חושב שאם אנחנו מדברים על צעד אמיץ ולמרות ששלמה מיד אמר לא. הצעד האמיץ יהיה שאכן אם בכל מקום שאתם רוצים לתת תוספת שם יכול תוספת זכויות שם זה ילך לדיור בר השגה. ואני אביא לכם דוגמא פשוטה מאוד. היה עכשיו אישרו לא מזמן בגילה 120 יחידות דיור לחברה מסוימת. אנחנו ביקשנו ודיברנו על זה והצענו את זה תנו להם תוספת זכויות הם ואת המחיר יקבע, נעמי, המחיר יקבע.

שלמה אשכול: כל אחד יבוא ויגיד (מיקרופון סגור)

יוסי שכטר: לא שלמה לא כל אחד יבוא וזה אתה בהחלט יכול לפקח על זה. שלמה, אתה יכול לפקח על הנושא של הזכויות. ואתה יודע בדיוק מראש כמה ואם תוסיף להם את האחוז המסוים וזה יהיה לדיור בר השגה.

- שלמה אשכול: תוכנית המתאר החליטה,
- יוסי שכטר: חבר'ה אין מספיק קרקעות בירושלים. אתם, אתם שוכחים את זה לרגע.
- נעמי צור: אוקי חברים אנחנו הולכים לעשות יוצא דופן שעד עכשיו לא עשינו בוועדה הזו. אני פה על פי בקשה של ראש העיר הבאתי את הנושא לדיון ראשוני. יהיו עוד הרבה דיוני המשך. אנחנו רוצים לבקש לקבל את ההחלטה. אנחנו רוצים לבקש לאשר את ההחלטה ואם יש חברי הוועדה שתומכים נא להרים את היד.
- אסתי כהן-ליס: נעמי יש לי רק הערה אחת.
- נעמי צור: כן.
- אסתי כהן-ליס: אני רוצה להזכיר שבמשרד השיכון יש מה שנקרא מסלול במחיר למשתכן.
- נעמי צור: נכון.
- אסתי כהן-ליס: שזה אומר שמכירת הדירות זה על פי זכאים. ולכן בתשובה לגברת שם יש,
- נעמי צור: נכון.
- אסתי כהן-ליס: יש תשובה לאנשים שאין להם.
- נעמי צור: נכון זה מה שאמרתי. אני לא רוצה אבל להיכנס לזה עכשיו.
- מיכה בן נון: ברמת בית שמש.

- נעמי צור: בקשה.
- ברכה ארג'ואני: אבל אם זה לא ברמה שפה בעירייה החליטו,
- נעמי צור: לא סליחה.
- ברכה ארג'ואני: החליטו על גודל של דירות,
- נעמי צור: אנחנו לא פותחים את זה עוד פעם,
- ברכה ארג'ואני: ועל המחירים,
- נעמי צור: אני רוצה,
- ברכה ארג'ואני: ועל הפרויקטים,
- נעמי צור: הצבעה על ההחלטה הזו. חברי ועדה שתומכים בהעברת ההחלטה הזו, בבקשה נא להרים את היד.
- (מדברים ברקע)
- נעמי צור: החלטה שהועברה. כולם קיבלו את הצעת ההחלטה לפני כן. בקשה אני מוכנה לקרוא את זה בקול רם.
- דוברת לא מזוהה: מי לא קיבל הצעת החלטה?
- נעמי צור: בבקשה כדי שנתקדם כי חברי ועדת התחבורה יהרגו אותי עוד מעט. החל מאישור החלטה זו הוועדה המקומית לא תמליץ לוועדה המחוזית על הפקדתה של תוכנית הכוללת מעל 50 יחידות דיור חדשות אלא אם לפחות 20 אחוז מיחידות הדיור החדשות המוצעות בתוכנית יהיו בשטח מרבי של עד

100 מטר ויוקצו על פי דין לזכאים בהתאם לתוכנית לדיור בר השגה כפי שתאושר על פי דין.
 כמו כן יקבע בהוראות כי אם לא אושרה תוכנית לדיור בר השגה על פי דין עד למועד ההחלטה בדבר מתן היתר בנייה לא יוחלט על מתן היתר בנייה לאותם 20 אחוז מיחידות הדיור שהוקצו לדיור בר השגה. האם הסעיף הזה ברור ומקובל? אנחנו נלך סעיף סעיף. חברים אתם איתי. פזית. יאירה. מסכימים? בואו נצביע על הסעיף הזה. בבקשה. אנחנו עוברים לסעיף הבא.

יוסי שכטר: רגע יש שניים יש מתנגדים.

נעמי צור: יש מתנגדים.

אמציה אהרונסון: אנחנו רוצים (מיקרופון סגור)

יוסי שכטר: אנחנו מתנגדים.

אמציה אהרונסון: אני מבקש שתעשו הצבעה בעד ונגד ושזה יופיע. אני אומר לכם שזה מותר טעם רע הצורה שהדבר הזה נעשה. זה לא דיון רציני בנושא כזה כשאנשים לא יודעים להגיד את התנאים הנלווים למה שנאמר. זה לא החלטה שהיא המלצה. זו החלטה אופרטיבית.

נעמי צור: נכון.

אמציה אהרונסון: החלטה אופרטיבית עושים כששומעים את הצדדים ומבינים את המשמעות. מה זה אומר שלא יתנו היתר ל-20 אחוז? לזכויות חדשות? לזכויות מוקנות? אם קניתי מגרש היום ושילמתי את ערכי הקרקע שלו אז אני מחר לא אקבל 20 אחוז ממנו היתר מבלי לדעת מתי אני אקבל ובאיזה תנאים איך עושים כזה דבר?

יוסי שכטר: ומה המחיר יהיה?

- נעמי צור: אני חושבת,
- אמציה אהרונסון: אני חושב שזה נמהר.
- נעמי צור: שאנחנו נדרשים לקבל החלטה עקרונית כדי,
- אמציה אהרונסון: אבל זה לא החלטה עקרונית. תנסחי את זה עקרונית.
- שלמה אשכול: (מיקרופון סגור)
- נעמי צור: נכון. אנחנו, חברים זה לא רגע קל לחלק מאיתנו.
- אמציה אהרונסון: אבל זה לא,
- נעמי צור: ואני נורא מבינה אתכם את,
- אמציה אהרונסון: זה לא עניין של קל. זה עניין שזה לא רציני כך.
- יוסי שכטר: זה גם לא זה גם לא ישים. בסופו של דבר,
- (מדברים ברקע)
- יאירה ויזנטל: נעמי,
- נעמי צור: כן הלשכה המשפטית של העירייה אישרה, אישרה. אנחנו פה אני, אני מודה זה לא משהו, אני רוצה להגיד חברים בוועדה הזו יושבים ביחד הצעירים המבוגרים הירוקים והקבלנים ולא תמיד אנחנו מסכימים כולם אחד עם השני. ברגע זה הקדנציה הזו רוצה לקחת כיוון מסוים.
- אמציה אהרונסון: זה דבר שנותנים לקרוא בחטף אחרי שהלשכה המשפטית קראה את זה.

- נעמי צור: זה נשלח,
- שלמה אשכול: אישרה את זה.
- נעמי צור: נשלח,
- אמציה אהרונסון: לא אני אומר,
- יוסי שכטר: לא, לא.
- נעמי צור: עמית שלחת לכל חברי הוועדה.
- יוסי שכטר: לא, לא, לא, לא קיבלתי.
- נעמי צור: אתה לא קיבלת את זה?
- יוסי שכטר: לא קיבלתי.
- אמציה אהרונסון: שלמה אתם מתייחסים אלינו ברצינות או שאנחנו חותמת גומי?
יוסי שכטר: לא, לא קיבלתי.
- אמציה אהרונסון: אם אנחנו חותמת גומי, נצא זה הכל. הדעה שלנו כנראה לא חשובה.
- נעמי צור: הדעה שלכם מאוד חשובה.
- אמציה אהרונסון: הרי כמו שהלשכה קיבלה את זה יכלו להפיץ את זה לחברי הוועדה.

יוסי שכטר: לא, לא קיבלנו את זה.

אמציה אהרונסון: והיינו דואגים שיהיו פה עוד עשרה אנשים שחושבים אחרת. זה סוג של מחטפים שהוא לא ראוי לוועדה שמדברת על שקיפות. זו דעתי. צר לי.

נעמי צור: אני חושבת שהיינו מאוד שקופים. את רצית להגיד משהו יאירה.

יאירה ויזנטל: אני יש לי איזושהי בעיה עם זאת אומרת האמירות האלה.

נעמי צור: אם, אם חברי איזה חברי ועדה לא קיבלו את הצעות ההחלטה לפני הישיבה?

אמציה אהרונסון: מה זה לא קיבלנו כלום.

דוברת לא מזוהה: אף אחד לא קיבל.

אמציה אהרונסון: קיבלנו את זה עכשיו. חילקו לנו את זה הרגע.

יאירה ויזנטל: נעמי.

נעמי צור: אם לא קיבלו אני חייבת (מיקרופון סגור)

דוברת לא מזוהה: לא, לא. לא קיבלנו במייל. גם אני לא קיבלתי ולא יאירה ולא. לא קיבלנו את זה במייל.

אמציה אהרונסון: אתם עושים טעות טקטית. אתם מקלקלים לעצמכם את הוועדה.

(מדברים ברקע)

יאירה ויזנטל: הלחץ מן השטן ברגע הזה.

(מדברים ברקע, מיקרופונים סגורים)

יאירה ויזנטל: נעמי, נעמי.

נעמי צור: אני מכבדת את ההצעה חברים. אנחנו דוגלים בשקיפות. ואני לא יכולה להתלונן על חברים שלא קיבלו את החומר לפני הוועדה. לא העליתי על דעתי. עכשיו תשמעו כיוון שהנושא הזה חשוב בקדנציה הזו אנחנו מבקשים להעביר החלטה שהוועדה מברכת על קידום מנגנונים של דיור בר השגה ואנחנו נבקש ונבקש ממועצת העיר לברך על ההחלטה הזו. ואנחנו נקיים דיון חוזר בעוד כחודשיים שעד אז הצוות יתקדם וגם יביא לנו פרטים יותר מעמיקים על איך המנגנון הזה יעבוד.

אמציה אהרונסון: אנחנו תומכים בזה בכל לב.ברכה ארג'ואני: אבל לא רק לצעירים.יאירה ויזנטל: נעמי,יוסי שכטר: אנחנו בעד.ברכה ארג'ואני: אני חוזרת ומבקשת שזה לא יהיה רק לצעירים.אמציה אהרונסון: רוצים להביא רעיונות.יאירה ויזנטל: נעמי.

ברכה ארג'ואני: שהתוכנית בר השגה דיור בר השגה לא יהיה רק לצעירים. גם לצעירים גם לחד הוריות גם לקשישים גם למשפחות ותיקות שגרות פה.

נעמי צור: בוודאי הדבר הזה ידון.

ברכה ארג'ואני: וגם למשפחות עולות.

נעמי צור: תודה.

ברכה ארג'ואני: שיהיו כלל האוכלוסייה תהיה מורכבת בתוך הקריטריונים.

נעמי צור: כן גברת ארג'ואני,

ברכה ארג'ואני: (לא ברור)

נעמי צור: אני סוגרת את החלק הזה של הוועדה. ואנחנו עוברים לחלק הבא לוועדה המשותפת עם ועדת התחבורה.

ברכה ארג'ואני: את יכולה לקבל חומר (מיקרופון סגור) אני בטח שאני אשלח. אלא מה רק בשביל הנימוס שאלתי.

נעמי צור: רגע אחד. נא לפנות מקום בשולחן לחברים הרשמיים של ועדת התחבורה. חוץ מזה משקיפים מוזמנים להישאר כמובן.

(מדברים ברקע)

דוברת לא מזוהה: שלום לכולם בבקשה תתפסו את המקומות כדי שנוכל להתחיל. בשעה שש אנחנו מפנים את האולם ולכן אנחנו מבקשים להתחיל כעת.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: איפה דידי? דידי בוא, בוא שב.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: כן אנחנו רוצים לפתוח ועדה משותפת של ועדת התכנון העירוני וועדת התחבורה. ואני מזמינה את יושב ראש הוועדה.

(מדברים ברקע)

דידי הרשקוביץ: טוב. איזה מספר זה הוועדת תחבורה?

נעמי צור: אנחנו פה.

(מדברים ברקע)

נעמי צור: אוקי. אני מבקשת מחברי ועדת התכנון העירוני וועדת התחבורה ומשקיפים ואורחים לשבת בבקשה. אני מודה לכל מי שהשתתף בדיון על דיוור בהישג יד. זה היה דיון מאלף, קיבלנו החלטה עקרונית מצוינת. ונעמיק אותה בהמשך.

אז אני מתכבדת לפתוח ישיבה מספר, חלק ב' של הישיבה המשותפת של ועדת תכנון העירוני וועדת התחבורה. ויושב משמאלי יושב ראש הוועדה תחבורה חבר המועצה דידי הרשקוביץ. אני אומר את מילות הפתיחה שלי והוא יאמר את מילות הפתיחה שלו וננהל את הישיבה ביחד בידידות כנהוג בוועדות משותפות. אני רוצה לבוא לדיון הזה עם החזון האישי שלי של עיר בת קיימא, עיר מקיימת ועיר שמקיימת חייבת לקיים גם תחבורה ציבורית נאותה שתאפשר מכל אחד ואחד מאיתנו להגיע מ-א' עד ב' או בתחבורה ציבורית ידידותית או ברגל או באופניים או במשהו שלא יחלה את כל הסביבה, יזהם את כל הסביבה וימנע מהעיר להיות מקום שכולנו רוצים לגור בו. כי זו בעצם החובה שלנו לפתח עיר שלא נברח ממנה אלא נרצה להתכנס בתוכה.

אני רוצה כנקודה שנייה מתוך האני מאמין האישי שלי ואני רוצה פה להכריז על עצמי כמשתמשת בתחבורה ציבורית כאדם שלא מחזיק ברכב פרטי. אז אני

מרגישה שיש לי זכויות בדיון הזה. אני חושבת שהמערכת הזו צריכה להבין שהיא מתקיימת למען ובזכות המשתמשים בה. ואני רוצה שהנקודה הזו תהיה אחת האמירות הבסיסיות שאנחנו נתקדם על פיהן בדיון הזה. המשתמש בתחבורה הציבורית הוא צרכן לא פחות ממי שנכנס לחנות לקנות מכונת כביסה או כל צרכן אחר של כל שירות. והוא לקוח והוא צודק ולכן אנחנו צריכים גם לשמוע אותו.

ואני רוצה להתייחס לנושא התחבורה אם נסתכל בעיר כמו גוף האדם אז התחבורה זה העורקים והוורידים וכולנו פה יודעים שאם הם לא מתפקדים טוב הגוף לא מתפקד טוב. ויש תחושה שבשנים האחרונות זה מה שקורה אכן בירושלים הגוף חולה או שהוא עובר ניתוח מאוד מאוד מסובך שלא מעטים אמרו שיתכן שהניתוח יצליח אבל אולי לא עלינו החולה ימות. ואנחנו מחכים היום לשמוע בשורות ותקווה וגם לא רק חזון אלא המציאות שמחכה לנו בחודשים ובשנים הקרובות. ואנחנו כמובן נשמע שבערים,

אברהם פיינר: זה ניתוח מעקפים.

נעמי צור: זה יפה. אני דרך אגב באתי עם דבר שנתנו לי בקופנהגן כשהייתי שם לייצג את העיר בוועידת האקלים וכתוב פה using public transport saving 85 percent Co2. אחוז מה-Co2 שלנו אם כולנו נשתמש בתחבורה ציבורית נוכל לחסוך. וזאת הסיבה שגם לדיון הזה הזמנו לא רק חברי ועדת התכנון העירוני וכמובן ועדת התחבורה אלא גם חברי ועדת איכות הסביבה. מי נמצא פה מוועדת איכות הסביבה? יפה.

וועדת התכנון העירוני ממשיכה ללוות אותנו. ואני מעבירה את המיקרופון לדידי יושב ראש. וברכות קודם לדידי שהתמנה כמחזיק תיק תחבורה וזה הישיבה הראשונה שלך כיושב ראש הוועדה. אז אנחנו מברכים את דידי.

דידי הרשקוביץ: תודה רבה לסגנית ראש העיר נעמי צור. ואני רוצה לפתוח בכמה מילים על החזון האישי שלי איך אני רואה פה את המטרות שאני רוצה להביא ולהגיע אליהם במהלך התקופה שאני נמצא פה בכל הקשור לתחבורה וחנייה בעיר.

ואני אפתח ואומר שאני קיבלתי לאחרונה רק את התיק. תיק שלא ידעתי ולא פיללתי שהוא כל כך מורכב. ושיש בו כל כך הרבה גורמים שעסוקים עד מעל לראשם בכל הנושא של התחבורה בירושלים. אנחנו צריכים לזכור ירושלים, אם נהיה קצת לא פוליטיקלי קורקט, לא נראית טוב היום בכל הקשור לנושא התחבורה. אם זה כמובן בעיקר זה נוגע לחפירות ותשתיות פתוחות ברחובות מה שמעיב כמובן על התנועה של התחבורה הן הפרטית והן הציבורית. אבל אנחנו צריכים לזכור שהשינוי פה הוא ממש מעבר לפינה. ואני מאמין שכשיעשה השינוי הזה עם הפעלת הרכבת הקלה תושבי ירושלים, בעלי העסקים שכל כך סובלים בתקופות בתקופה האחרונה, רק ייהנו מהשינוי המבורך הזה.

כשאני מסתכל קדימה וזה כבר לאחר השינוי אני רואה בפיתוח של התחבורה הציבורית כלי חשוב לא רק לדור שלנו אלא לדורות הבאים. ואני חושב שאנחנו כעיר צריכים לשים לנו בראש ובראשונה את המטרה לשרת בצורה הכי טובה את כלל המשתמשים בתחבורה הציבורית. לשים דגש גם על אותם תושבים שיש להם בעיה עם נגישות וזה הדרך שלנו לתת להם את הפתרון הזה. מאוד חשוב לי העניין של שיפור הדו שיח עם תושבים כי בסופו של דבר כלל הגורמים שמשרתים ונותנים את שירותי התחבורה אמורים לתת את זה לתושב. ובעניין הזה אני חייב להודות שאני מופתע לטובה מאז שנכנסתי כל מקום שאני נמצא בו אם זה תוכנית אב לתחבורה אם זה אגד אם זה אגף תושיה, עזבו את התוצאות הסופיות שלפעמים אני לא מרוצה מהם, אבל בסופו של דבר תהליך של הידברות עם התושבים ושמיעת התלונות שלהם קיים וזו מבחינתי בשורה חשובה.

אבל וזה אבל גדול בעניין של ועדת התחבורה. אני רואה את ועדת התחבורה כוועדה שצריכה, על אף שהיא ועדת רשות על פי חוק, ועדת התחבורה בראשותי וכך אני מקווה שיהיה זה באמת אני אצטרך פה הירתמות של כלל האנשים אם זה חברי למועצה ואם זה הגורמים שהם המפעיל פה של התחבורה הציבורית שזה אגד וסיטיפס ותוכנית אב לתחבורה וכולם, מה שאני רוצה זה לא לבוא ולדבר על בשורות של עוד מאתיים שנה כי זה לא מעניין אף אחד. אנחנו רוצים לעבור מחזון למעשים.

ובעניין המעשים אני רוצה להגיד פה כמה דברים. העניין של שני, שני הישגים שלדעתי כבר מבשרים על איזשהו שינוי מצד משרד התחבורה מצד כל הגורמים

הנוגעים לתחבורה, זה אלף עניין המידע לתושבים שמרגע שנכנסתי לתפקיד הזה זה משהו שהעיב עלי. אני אומר לכם את זה בשיא הכנות. כי אתה מקבל כל מיני מכתבים וכל מיני פניות מתושבים שהם פשוט אבודים ממה שקיים היום וחלק מהפתרון זה לתת להם מידע. וכולם מחכים ומחכים ואומרים לנו לחכות עד השקת הרכבת הקלה.

אני בעניין הזה לחצתי ודיברתי עם נציגי משרד התחבורה וכבר היום אחרי שאיתרנו את המסה הקריטית של המשתמשים בתחבורה הציבורית הודיע לי דרור גנות שהוא סגן מנהל בכיר במשרד התחבורה שתוך 45 יום מהוועדה הנוכחית, ואת זה כולנו נוכל לעקוב בגלל זה אני אומר את זה לפרוטוקול, יהיה מידע בתחנות על הציר שהוא הציר כרגע שמשמש הכי הרבה תושבים של קינג ג'ורג' - שטראוס - יחזקאל. ומשרת את כלל האוכלוסיות בעיר שזה מדבר על חילוניים, חרדים ודתיים לאומיים. ערבים זה לא מגיע אבל גם זה יהיה בעתיד.

אסתי קירמאיר: מה הכוונה במידע?

דידי הרשקוביץ: מידע על התחנות כמו שיש בקו 31, 32. אנשים ידעו, כן אנשים ידעו לאן זה מוביל לאן זה לוקח אותם מה התחנות הבאות וכולי. העניין השני שגם הוא בשורה זה, הוא עוד לא בשורה אבל הוא בכיוון של בשורה, זה העניין של קו 8 א' שסגן מנהל אגף תושיה עובד עליו קשה מאוד. וזה הנסיעה של קו 8 א' מגבעת שאול לפסגת זאב. שגם הסיפור כאן היה התנגדות מצד כל מיני גורמים בגלל הסיפור של רכבת הקלה ואי רצון להפעיל את זה בתקופת הביניים. אגד בעניין הזה היו כבר מוכנים להפעלה ככל שאני יודע. וגם בעניין הזה הבטיחו לנו, ויתקן אותי קובי אם אני טועה, הבטיחו לנו לבחון את העניין בחיוב וככל שניתן מהר יותר. אני מאחל לנו בוועדה הזאת דיון פורה ואולי נקבל עוד בשורות.

נעמי צור: אני בטוחה. בוודאי נקבל הרבה שאלות ובעיות. כי אנחנו פותחים דרך אגב עם אדריכלית יעל להב שאמונה על תחום הנגישות וזה נושא חשוב מאוד כי ב-2017, כל פעם מזכיר לי מהנדס העיר, אנחנו אמורים להיות מונגשים מכל פינה ומכל מקום וזה ודאי כולל את התחבורה. ואני אשמח שנשמע ממנה מה הסוגיות על הפרק או הפתרונות שעל הפרק במערכת שתהיה.

(מדברים ברקע)

יעל להב: בינתיים עד שנתחיל אז התאריך לתחבורה ציבורית הוא 2014 לא 2018.

נעמי צור: ההנגשה.

יעל להב: מלאה של כל מערכת התחבורה הציבורית עד 2014. אבל משרד התחבורה הקציב לעניין הזה סכום נאה ביותר של 75 מיליון שקלים לכל הארץ. ולמיטב ידיעתי, איפה קובי? עיריית ירושלים כבר הגישה נכון הגשתם מסמכים.

קובי ממליה: הגשנו 36 מיליון שקל. קיבלנו מיליון. תעשו את החישוב.

יעל להב: עד 2014 מיליון או 36 זה צריך להיות. אוקי. אני רוצה להגיד משהו על נגישות בהקשר של תחבורה ציבורית. בכל העולם זה שלקח על עצמו לטפל בשוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות תהליך שהתחיל בעצרת או"ם ב-1980. כבר במהלך שנות ה-90 וזה כולל את ישראל נכנסה לחקיקת שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות חקיקה בנוגע לתחבורה ציבורית. הסיבה היא שנגישות אם שמים בסוגרים אנשים עם מוגבלות היא זכות יסוד שמקבילה לזכויות לחירות בעצם. כשחברה רוצה להעניש אנשים או להתגונן מפניהם היא מונעת מהם תנועה חופשית במרחב. נגישות לכן בהקשר של תחבורה ציבורית היא דבר ששלטון מקומי לא יכול להרשות לעצמו בעצם למנוע ללא בית משפט. זאת הנורמה המקובלת בכל מקום אחר. ואי נגישות התוצאה שלה היא ההדרה של אותו אדם שלא יכול להתמודד עם תנועה חופשית במרחב ציבורי. לעומת זאת כאשר לוקחים מראש בחשבון את הקריטריונים של כל האנשים בהקשר של איך הם יתמודדו עם מערכות התנועה במרחב ציבורי הקריטריונים האלה הם טבעיים למערכת משום שמערכות תחבורה מראש זה מה שהם עושות הם מעבירות אנשים ממקום למקום.

הדבר היחיד שאנחנו צריכים לעשות, ולמעשה בזה הייתי יכולה לגמור את ההרצאה שלי, זה להגיד שכל מערך של תכנון של תחבורה בירושלים לא משנה באיזה תחום באיזה נושא ובאיזה גזרה של עבודה כמו שהוא לוקח בחשבון אנשים הולכים בריאים צריך לקחת אנשים שדגמי התנועה שלהם במרחב הם קצת אחרים, זה הכל.

צריך ללמוד את זה, צריך להכניס את הקריטריונים וכשהם יכנסו הם לא יפריעו למערכת. הרבה פעמים הם אפילו ישפרו אותה. אני אתן דוגמא מהרכבת הקלה. ברגע שהרציף ורצפת הקרון הם באותו גובה בדיוק יכנס לשם בקלות אדם שלא יכול להרים את הרגל ולהתגבר על מדרגה אבל גם כל האחרים יכנסו ויצאו הרבה יותר מהר. כי התכונה הזאת של הליכה אל הקצוות במקום אל המרכז תחיל ממילא את כל האנשים האחרים שלא מסוגלים להיות האיש הממוצע בעל התכונות הממוצעות שאני מעריכה שיש מעט מאוד אנשים כאלה בפועל. ולמעשה זאת המהפכה של צורת החשיבה ולכן נגישות היא תפיסת על. כי מה שהיא אומרת זה שבמקום להסתכל על האיש הממוצע היא מסתכלת על השוליים והיא לא מתעניינת במצבו הרפואי. נגישות זה לא שיקום. זאת אחת הטעויות הכי קשות. נגישות היא לא שיקום היא זכויות אדם והיא תפיסה של ראייה תכנונית.

אותי לא מעניין למה האיש לא הצליח לקרוא את המספר באוטובוס. זה יכול להיות כי הוא אנאלפבית, הוא עיוור, הוא נמוך מאוד, כואב לו הראש. מה אכפת לי. מה שאותי מעניין כמנהל מערך התחבורה הציבורית זה שהאיש לא יודע שקו 8 עומד בתחנה. ועכשיו אני צריכה לתת לו מידע חלופי כדי שהוא כן ידע. כי אני לא רוצה שהוא יתקע בתחנה אני לא רוצה שהוא ישאל את הנהג אני לא רוצה שהוא יעכב את הנוסעים אני לא רוצה שהוא ייפול. אז אני אודיע לו שקו 8 עומד בתחנה. זה הכל.

ואם זה מתברר שיש הרבה אנשים שזה לא מספיק להראות להם ולהודיע להם בכריזה אז אולי אני אצמיד להם איזה ביפר שייתן רטט שהוא ידע באופן מישושי הגיע הקו אוטובוס שאותו אתה מחפש, תעלה על האוטובוס. ולכן זה לא שיקומי.

ונגישות בגלל זה היא גם תכונה של המערכת. והיא לא מתייחסת בעצם אל הנושא היותר ממה שממילא אנחנו מתייחסים לנושא. הרי אנחנו מתכננים בשביל בני אדם. והיא צריכה להיות שם תמיד והיא צריכה להיות זמינה והיא צריכה

להיות לכולם. ללא הבדל וללא צורך להזדהות ולגרור למערכת למיין למי היא מגיעה ולמי היא לא ובזה היא עוד פעם שונה מזכויות סוציאליות. כי היא לא זכות סוציאלית.

אז כדי לייצר נגישות צריך מידע איך עושים את זה וצריך מודעות. והרכבת הקלה בירושלים היא פשוט הזדמנות שלפי דעתי לא תחזור של מהפכה עמוקה מאוד בצורה של המרחב הציבורי ובאופן שבו מתכוונים לזוז בו ממקום למקום. אם היא תעבוד נכון היא גם תהיה הזדמנות כלכלית בלתי רגילה כי בערים בעולם מסוג ירושלים עם פוטנציאל תיירות שנעשו נגישות לתחבורה ציבורית הוכח כלכלית שאחוז התיירים עלה בסביבות 15 אחוז. זה המון כסף. זאת לונדון למרות שהשלט הוא אמריקאי. המערכת התחבורה הציבורית בלונדון היא מאוד מורכבת. הם מתכוונים לאולימפיאדה של 2012 ונכון להיום הם מוכנים מבחינת התחבורה הציבורית כמעט לגמרי. הם הנגישו את כל הרבדים של המערכת ועל זה אני רוצה לדבר פה עוד איזה שתי דקות כי אני רואה שנעמי כבר על השעון.

אנחנו כרגע בחקיקה הישראלית למרבה הצער מתייחסים רק לאוטובוסים עירוניים ועכשיו נכתבת גם איזה סדרה של תקנות שתיגע ברכבות קלות. אין בכלל התייחסות לקווים המזינים שיהיו מורכבים מאוטובוסים יותר קטנים למכשירי ניידות אישיים כמו קולנועיות שמאפשרים לאדם להגיע מדלת הבית שלו עד לתחנה של האוטובוס. מה הוא יעשה עם הקולנועית, איפה הוא ישאיר אותה. אי אפשר יהיה להכניס אותה לתוך התחבורה הציבורית. היה פה חיים לרנר לפני חודשיים בערך והציע מערכת שהיא רציפה. אני חושבת שלירושלים יש הרבה מה ללמוד מזה.

דבר נוסף תשימו לב פה שהנגישות כוללת חשיבה בתחנת אוטובוס הזאת איפה בדיוק עומדת הסככה בצורה כזאת שהיא גם מכוונת את התור ככה שאנשים באמת יוכלו להיכנס בלי להפריע אחד לשני. יש שם מערכת מידע סטטית ומערכת מידע דינאמית בכמה פורמטים.

אתם אומרים פה שתעשו מערכת מידע לאורך דרך חברון. היא צריכה להיות עשויה נכון ואכן תמי רוזנברג בתוכנית אב לתחבורה מנסה לפתור בעיות כאלה. אני לא יודעת כמה היא תצליח. זה אני אדלג. מה קרה הוא לא רוצה לדלג.

דידי הרשקוביץ: יעל.

יעל להב:

אוקי אז אני,

דידי הרשקוביץ:

אני אשמח רק אם תקצרי כי אנחנו פה מאוד,

יעל להב:

אני כן אני אסיים את זה.

דידי הרשקוביץ:

תודה.

יעל להב:

בקיצור, זה לא מדלג. אז אני רוצה רק להזכיר עוד דבר אחד. שמבחינת אנשים עם מוגבלויות, כן אבל על זה אני לא חשוב לא, לא משנה. אלה האנשים איך שהם עוברים. אני רוצה לדבר על הממשק. הדבר הכי חשוב בנגישות של המערכות שמוצעות בירושלים זה הממשקים. היות והמערכת תהיה כל כך מורכבת איך אדם שהוא קצת יותר איטי, הוא לא רואה טוב, הוא לא שומע טוב, הוא לא הולך טוב. יצליח לצאת מהבית בעיר גנים ולהגיע לילד שלו בקטמונים. במערכת שתיווצר ובאמת מדלת מדלת. ולא רק בין תחנה להגיע לאיזה תחנה לרדת בה ולעשות סיבוב מסביבה ולחזור משום שאין לו כוח ללכת עד התחנה הבאה.

אז מה שאני הייתי רוצה להפיק מהמפגש הזה זה ישיבה אתכם למציאת פתרונות משלימים שלא נמצאים כרגע בתכנון. ושיאפשרו את הרווח בין דלת הדירה לתחנת האוטובוסים. במסגרת תכנון כולל של מערך התחבורה הציבורית בירושלים כולל נתיבים לרכבים חשמליים איטיים, אופנים וכולי וכולי. תודה רבה.

נעמי צור:

תודה רבה לך. אני רק אגיד סיפור קצר מאוד. כשהייתי בלונדון והייתי צריכה להגיע לשדה תעופה עם שתי מזוודות מאוד כבדות. ואיך עשיתי את זה ברכבת התחתית הסתכלתי איפה יש לי תחנות מונגשות. ואז ידעתי שתהיה לי מעלית ולא רכבת לא מדרגות נעות ושאיני אוכל להסתדר. מה שאת אומרת שמה שטוב למישהו עם מוגבלות טוב גם למישהו עם כל סיפור שהוא ולו זמני. זה לגמרי נכון.

- יעל להב: נכון. ובגלל זה כשאני נוסעת,
- נעמי צור: אנחנו צריכים לחשוב על הדבר הזה.
- יעל להב: ללונדון אני גרה בפדינגטון כי אז אני הולכת ברגל.
- נעמי צור: נכון.
- יעל להב: ויש לי את הרמפה לתחנה. נכון בדיוק. ומידע מוקדם לאורך כל הדרך בזמן אמת וכולי וכולי.
- נעמי צור: אני, אני אשמח שאנחנו נרחיב את הדיבור על הנגישות וכולל הקמת צוות שידבר על בעיות הנגישות של כל הגורמים ביחד. כי אני שואלת את נדב את הסוגיה שאת העלית כבר מאז כניסתנו לתפקיד לפני שנה, איך מהשכונה אני אגיע עד היעד. בקשה.
- יעל להב: ואיך התייר בלונדון ידע לעשות על ירושלים מה שאני עשיתי מהבית שלי ובחרתי את המלון בפדינגטון.
- דידי הרשקוביץ: טוב. מר נדב מרוז, סמנכ"ל תוכנית אב לתחבורה יציג לנו את התמונה כוללת למפת התחבורה הציבורית. כל העדכונים הקיימים כיום נכון ואיך לגבי שינויים, הכוונת ציבור וכולי.
- נדב מרוז: אם אפשר לקבל רק את העכבר. שלום לכולם, אני עובד בגוף שנקרא צוות תוכנית אב לתחבורה. איתנו כאן גם אמנון אליאן ראש תחום הסברה וקשרי קהילה ודוד קנטרוביץ.
- נעמי צור: לא שומעים טוב.
- נדב מרוז: איתי כאן אמנון אליאן ראש תחום הסברה וקשרי קהילה בצוות ודוד קנטרוביץ האחראי על תחום התכנון של התחבורה הציבורית.

התבקשתי להציג, אני עוד לא מתחיל להציג וכבר נתבקשתי לקצר, את נושאים שונים שקשורים לתחבורה. אני אומר מדאש שמדובר ברשימה ארוכה ונכבדת וכבדה ואם בעלי הבית ירצו ניתן יהיה בישיבות הקרובות להציג כל נושא בנפרד. אנחנו רק נעשה איזשהו בריף קצר ונדבר על מרכיבי מערכת התחבורה. לאחר מכן קובי ממליה מאגף תושיה יסביר את החלק שלו במצגת. אוקי נתחיל עם מספר נתונים כלליים. יש למעלה מחצי מיליון נסיעות ביממה בירושלים, למעלה מ-600 אוטובוסים שנוסעים בשעת שיא בוקר ולמעלה מ-300 אוטובוסים ומיניבוסים שנוסעים במזרח העיר. פועלים בעיר כ-80 קווים עירוניים, 20 קווים פרברים. אולי ניר לנדאו ירחיב על כך בהמשך. השקף הזה אני אקצר. אני רק אומר שבשנת 2030 אנחנו צופים לגידול משמעותי בהיקף כלי הרכב הפרטים שינועו. גידול בנוסעי התחבורה הציבורית, כך אנו מקווים, בהיקף האוטובוסים שיפעלו בעיר ולפעולתה של רכבת מהירה מתל אביב לירושלים 32 דקות.

כשמדברים על מערך התחבורה החדש בירושלים שאנחנו משיקים בתקופה הזאת אי אפשר שלא לחזור אחורה לשנות ה-80 וה-90. השיא מבחינתנו בתחילת העשור כאשר ספירות שונות שערכנו במרכז העיר הציפו את הנתונים הבאים. כמות עצומה של אוטובוסים שנוסעת ברחוב יפו. אנחנו ספרנו כמעט 300 אוטובוסים בשעת שיא בוקר שחצה את רחוב יפו במהירות ממוצעת של חמישה עד שמונה קילומטר לשעה. משם התחלנו. רמות הזיהום על פי המשרד לאיכות הסביבה ברחוב יפו היו מהגבוהות במדינת ישראל.

במהלך העבודה שלנו מטעם משרד התחבורה ועיריית ירושלים הצבנו מספר יעדים ומטרות לתוכנית התחבורה. אתם יכולים לראות אותה לפניכם. יעדים שאולי נראים קונבנציונאליים: שיפור הניידות, תפעול יעיל יותר של מערכת התחבורה, הפחתה ניכרת של זיהום האוויר והרעש, שיפור אורבאני וחזותי ובעצם החזרת מעמדו של מרכז העיר כמרכז עסקים ראשי של העיר ירושלים ושל המטרופולין.

כשאנחנו מדברים על מערך התחבורה בירושלים יש מי שנוטה לחשוב שמדובר ברכבת קלה. אני אנסה לשכנע אתכם שמדובר במרכיבים נוספים ומשמעותיים לא פחות. לצד הרכבת הקלה אנחנו מדברים על אלמנטים נוספים. ברשותכם אתחיל עם שדרוג המרחב הציבורי. יש בתודעה הציבורית איזשהו נתק שקיים בין מערך התחבורה לשדרוג שנעשה בימים הללו במרכז העיר.

ברשותכם אני אנתח פה את הנתונים. כחצי מיליארד שקל מתוך תקציב שהגיע מהממשלה הושקע בחידוש התשתיות התת קרקעיות במרכז העיר. אני לא בטוח שאתם מודעים לעניין הזה. מתוך תקציב חברת עדן למעלה מ-150 מיליון ש"ח הובאו מתקציב פרויקט תחבורתי לטובת שדרוג המרחב הציבורי: המדרחובים שקורמים עור וגידים במרכז העיר, אלפי עצים שנשתלו ועתידיים להישתל בתקופה הקרובה, ריהוט רחוב, ניקוי חזיתות של בתים. כל הדברים הללו מתוך תקציב פרויקט שהוא תחבורתי בעיקרו. ולמעלה מ-4 מיליארד ש"ח למעלה ממיליארד דולר שהושקעו ומושקעים בימים הללו בישום של מערך התחבורה הציבורית החדש.

אני לא מתכוון לדון בנושא של הרכבת הקלה. נציין בקצרה: חיבור של פסגת זאב להר הרצל דרך מרכז העיר. אנחנו מדברים על מערכת ידידותית לסביבה, אפס פליטות של מזהמים, מידע דינאמי וסטטי בתחנות, העדפה ברמזורים, תחנות משודרגות כאמור ומפעיל בינלאומי "ואוליה טרנספורט". הדמיה מצד שמאל של הסככה ברציף של התחנה. מצד ימין הדמיה של הקרון. מי מכס שלא מפחד להירטב אתם יכולים לראות את הדברים ב-real.

לצד הרכבת הקלה אנחנו מתכננים להשיק את מערכת ה-B.R.T. מדובר בציר שהוא נמתח מהר חומה להר חוצבים, אורכו 10 קילומטר. אנחנו סיימנו פתחנו את המת"צ הזה. אנחנו מתכננים להסיע בו 6 קווים מהירים שיפורטו בהמשך. קווי Bus Rapid Transit – B.R.T. הכוונה היא לשדרוג של המערך התחבורה שניתן היום. האוטובוסים האלו יחוברו למערכות מתקדמות של ניהול, ניהול אוטומטי מתוך מרכז ניהול תנועה ירושלים.

אנחנו מתכננים להוציא בתקופה הקרובה, בעזרתו של דידי ולחץ שהוא יפעיל על גורמי המקצוע בעירייה, תחנות חדשות לאורך התוואי. 44 תחנות חדשות משודרגות שעלותן פי שש בממוצע מעלותה של תחנה רגילה. בתוך התחנות אנחנו מתכננים לשים ראשית כל מידע דינאמי - 44 שלטים של מידע בזמן אמת לאותם קווים מהירים. ושילוט סטטי בתחנות. בתחנות הגדולות יהיו שלוש מפות.

אנחנו נפגשנו עם מנהלת החברה להגנת הטבע, שאני חושב יושבת כאן מולי, החלטנו על שיתוף פעולה נעמי בעקבות בקשתך בעצם להפוך את מפת ההתמצאות שאתם רואים כאן מצד שמאל שאנחנו מתכננים לשים בכל אחת

מהתחנות להפוך אותה לירוקה יותר ולשים את האיקונים של המפה העולמית הירוקה, אם אינני טועה.

אלמנט נוסף שכרוך בתוכנית שלנו זה מדיניות תעריפים וכרטוס משותף. בירושלים אפשר לדבר על שלוש מערכות: המערכת המזרח ירושלמית שנדבר עליה בהמשך, המערכת המערב ירושלמית שנחלקת למערכת האוטובוסית שמופעלת על ידי אגד והרכבת הקלה שמופעלת על ידי "ואוליה טרנספורט". כל המערכות הללו ישולבו באמצעות כרטיס חכם.

אני מניח שבאביב ניר לנדאו יטמיע את מערכות הכרטוס באוטובוסים. חברת סיטיפס אמורה להטמיע אותם בקרונות של הרכבת הקלה. ואני מקווה מאוד שממשלת ישראל תאשר לנו מכרז בהיקף של 50 מיליון ש"ח בחודשים הקרובים לטובת זיווד האוטובוסים במזרח ירושלים במערכות כרטוס באופן שיאפשר לנוסע לעבור מכל אחד מסוגי התחבורה בירושלים ללא בעיות.

בנוסף לפני מספר שבועות השקנו את מדיניות התעריפים הפשוטה יותר. מדינת ישראל הוסיפה למעלה מ-20 מיליון ש"ח סובסידיה למטרופולין ירושלים. אנחנו מדברים על חלוקה בין נסיעה פנימית בתוך ירושלים, מחוץ לירושלים ונסיעה שחוצה את ירושלים. התעריפים מופיעים על השקף. וכמובן אפשרות לבצע מעבר חופשי ללא קנס בשעה ורבע.

אני אדלג על השקף, קובי ממליח יציג אותו. לאורך תוואי הרכבת הקלה נבנים מספר חניוני חנה וסע. הכוונה היא לייצר העדפה לבעלי רכב שיחליטו לחנות בחניונים ולעלות על הרכב הפרטי. את החניון בהר הרצל ניתן כבר לראות הוא מוכן להפעלה. אנחנו מתכננים לצאת בפילוט בחלק הצפוני של תוואי הרכבת הקלה בסמוך לגבעה הצרפתית. פילוט באזור הדרומי בסמוך לבית וגן.

זה עתה יצאנו מישיבה בנושא מדיניות חנייה בירושלים. גם כאן יש מספר בשורות. ראשית כל אני מאוד מקווה יושבת כאן ריטה לדיזנסקי מנהלת רשות החנייה. אנחנו מתכננים במהלך שנת 2010 לצאת בסקר מקיף באמצעותו יוכלו גם עובדי עיריית ירושלים וגם הציבור הרחב לדעת מהו מצאי החנייה הקיים. הדבר הזה יאפשר טיוב של תהליך התכנון בעירייה.

בנוסף אנחנו מתכננים לצאת במכרז זומה למכרז שהוציאה עיריית תל אביב שנוגע לשילוט הכוונה לחניונים. הכוונה שלנו היא לצמצם תנועה תועה במרכז העיר ולאפשר מידע דינאמי בתחום של מרכז העיר. רומזים לי שלמרות שלא הגעתי לשליש המצגת אני צריך לסיים. להתקדם.

בנוסף תפיסה חדשה של מסופים. גם לקווים הבינעירוניים והפרברים שאמורים לעצור ולא להיכנס לתוך העיר וגם מסופים חדשים שאמורים לשרת את הקווים העירוניים. אחת הרפורמות הגדולות הרפורמה בתחבורה ציבורית במזרח העיר. למי מכם שלא מודע. 17 חברות פועלות במזרח ירושלים עוד מהתקופה הבריטית.

אנחנו עשינו רה-ארגון של הקווים הללו, הובלה של אגף תושיה עם משרד התחבורה באמצעות הצוות. למעשה כל השקפים שאתם רואים כאן זה שיתוף פעולה יוצא דופן של הממשלה עם עיריית ירושלים באמצעות צוות תוכנית אב לתחבורה בהובלה של אגף תושיה.

אנחנו מדברים למעשה על מלחמה בשיתוף המשטרה במסיעים הפיראטים שהסיעו לא מעט מהמשתמשים בתחבורה ציבורית. שדרגנו את התחנות המרכזיות במזרח העיר ובכוונתנו לבנות את התחנה השלישית להוסיף אותה לשדרג אותה. ולהוציא את המכרז של הכרטוס החכם. אלמנט נוסף אולי שקובי ממליה ידבר עליו בהמשך זה שדרוג מרכז ניהול התנועה הקיים למרכז ניהול תנועה מטרופוליני שיכיל בתוכו הרבה מאוד פונקציות שלא קיימות כיום. וועדה חדשה משותפת לעירייה ולמשרד התחבורה שמרכזת צוות שמתכוונת לטפל בפרוטרוט בסוגית המוניות בירושלים. זה הכל מבחינתי.

קובי ממליה: שמי קובי ממליה אני סגן מנהל האגף תחבורה ופיתוח תשתיות. אני אמשיך מכאן את מה שנדב התחיל. ונתעסק קצת יותר בעשייה שהייתה פה לאורך השנים האחרונות. אנחנו נכנסנו לתמונה בעצם בשנת '97 כשבוצע התכנון הראשוני לאחר החלטה שהתקבלה במועצת העירייה.

נעמי צור: רק תתקרב למיקרופון.

קובי ממליה: לאחר החלטה שהתקבלה במועצת העירייה על ביצוע רכבת קלה בירושלים. מי עובר איתך? אתה. בשנת 2000 נדרשנו לעדכון של הרשת התחבורה הציבורית אני מדבר על הרשת המשלימה לקו הראשון של הרכבת הקלה. רשת תחבורת האוטובוסים המשלימה. וזה היה לפני פרסום המכרז. בין השנים 2001 ל-2004 עשינו כל מיני שינויים תפעוליים, שקלול של כל מיני

דברים שהיינו צריכים להתחשב בהם בעיקר חוסר כיסוי ופגיעה בציבור נוסעים. ביקשנו לתקן את הדברים האלה.

בשלב הרביעי התקבלו לתוכנית הזו הערות של המפעיל מבחינתנו גם שותף לתחבורה הציבורית בירושלים חברת אגד. כל מיני יועצי תנועה שלקחנו והידברות יותר אינטנסיבית בין משרד התחבורה לעירייה. אחרי שאנחנו היה לנו איזושהי טיוטה שעליה ניתן להתחיל לדבר ולהציג אותה לתושבים התחלנו לרדת למטה למינהלים הקהילתיים. זה היה ב-2006. בד בבד עם תחילת העבודות, אני מזכיר לכם.

אחרי זה היה איזושהו הליך של הידברות עם התושבים והמינהלים קהילתיים, עבודה פנימית של כל מינהל, החלפת חלופת מכתבים כדי להגיע למצב למיטב זיכרוני אם אינני טועה כל המינהלים כמעט הכל נעשה בהסכמה. לא היה מינהל שבסופו של יום לא הגענו איתו להסכמה. הכל כמובן בהתאם לנסיבות הקיימות בכל שכונה ושכונה.

השלב של זה שלב שנמשך בשנתיים האחרונות. תעבור דוד. זה שלב של עדכון הרשת והטמעת כל הערות של כל ההסכמים וההסכמות שהגענו אליהם עם התושבים. אנחנו אני חייב לציין פה שכשאתה יורד לשטח ומדבר עם התושבים אתה מקבל מהם הרבה הערות שלא דווקא היית חושב עליהם לבד. וראינו בהליך הזה של שיתוף הציבור שיתוף התושבים ומינהלים קהילתיים כחלק אינטגרלי מההליך. וחובה לציין שזה גם הפרה אותנו.

שנת 2010 זה שנה שאנחנו נכנסים למושג שנקרא תכנון מפורט של מערך הקווים. אני עכשיו אגיד בקצרה מה זה תכנון מפורט של קווים. זה ברמה של כל שכונה ושכונה בשטח לרמה של כל תחנה ותחנה. תעבור דוד. אז מפות מפורטות של הקווים הקיימים והקווים המתוכננים. בכל שכונה אנחנו נראה לדוגמא את שכונת נווה יעקב - לפני אחרי. אנחנו נראה שמצד אחד יש פחות קווים אבל מבחינת תדירות כמה פעמים עובר אוטובוס בתחנה התדירות היא גבוהה יותר. אנחנו נראה שהתייחסות למוקדים שכונתיים ולוודא שכל הקווים בעצם לא נשאר מוקד שכונתי שאין לו שירות של תח"צ.

אנחנו מסתכלים על שכונת נווה יעקב, תחזור רגע אחורה, אנחנו רואים שקווים 45 (לא ברור) הם הקווים המזינים של השכונה הם עוברים דרך כל המוקדים השכונתיים: בתי ספר, הקופות חולים והמרכזים המסחריים. תעבור.

(מדברים ברקע)

קובי ממליה: אני אענה על הכל טוב. תרשמו את השאלות אני אענה על הכל. אנחנו אחר כך השלב הבא זה מפות קווים וחלופות, יצירת כל המפות הסופיות לכל הקווים. תראה לי תעבור. קו 41 זה דוגמא למסלול דוגמא של מסלול קו. תעבור.

השלב הרביעי הוא בעצם הוא בחינה של מיקומי התחנות. אנחנו יורדים לכל תחנה ותחנה התחנות הקיימות כיום והתאמתם למצב הסופי. תעבור שקף. אנחנו בודקים את בדיקת המרחקים בין התחנות זה בעצם הראיה של הנוסע היוצא מהדלת כמה מרחק הוא הולך עד שהוא נוחת בגישה הראשונה לתחנה לתחבורה הציבורית. איפה הוא פוגש את התחבורה הציבורית, איך הוא פוגש אותה. דיברה קודם יעל על הנושא של ההנגשה הציבורית. אנחנו מתחילים השנה כבר בתהליך של ההנגשה של התחנות. לצערי לא התקבל תקציב מספיק ממשרד התחבורה. על פי החוק מי שצריך לתקצב את זה זה ממשלת ישראל. ואני מקווה שבשנתיים הבאות התקציבים יגיעו בקצב מעט יותר משביע רצון. אנחנו עוברים על המלצות והוספת תחנות, בדיקת שטח גיאומטרית, מעברים נוחים. מה שאתם רואים בצבע הכחול זה תחנה קיימת. בצבע הירוק זה תחנות חדשות ובצבע האדום זה תחנות לביטול. אני רוצה להדגיש שזה לא סגור. זה תכנון שאנחנו עשינו למיטב ידיעתנו ועם זה אנחנו הולכים לתושבים ולמינהלים קהילתיים. אנחנו מתכוונים להתייעץ איתם כאמור אנחנו מניחים שהם יודעים לא פחות טוב מאיתנו מה צריך בכל מקום ומקום. ואחרי הידברות איתם כמו שהגענו להסכמות עד היום.

נעמי צור: זה עושה רושם שמבטלים את רוב התחנות בשכונה. זה רק מלהעיף מבט.

קובי ממליה: אנחנו מניחים שנגיע איתם להסכמות. זה דוגמא לציר רכבת. אין תחנות אוטובוס בדרך כלל על ציר הרכבת.

נעמי צור: כי שם יש הרכבת.

קובי ממליה: אלא אם כן תחנות,

נעמי צור: הרגעת אותי.

קובי ממליה: לא. אני רוצה להדגיש שלא עושים מהפכה בתחנות. סך הכל אנחנו נשענים על התחנות הקיימות. מי שקצת מכיר את זה להזיז תחנת אוטובוס זה חצי מלחמה. התושב לא רוצה את התחנה ליד הבית, הבעל העסק לא רוצה. זה לא בכל מקום אנחנו יכולים להזיז בגלל כללי נגישות מאוד מאוד קשיחים וכהנה וכהנה. תעבור דוד. הנושא הבא זה בחינת המעברים. אדם יוצא מהבית איך הוא מגיע היום איך זה יהיה מחר מכל שכונה לכל יעד מרכזי בעיר. אנחנו רואים שוב את הדוגמא של נווה יעקב. באמצעות שניים מקסימום שלושה מעברים ניתן להגיע לכל יעד בעיר ואנחנו גם מודדים את זה בזמן. כמה לוקח לו היום להגיע ליעד (מיקרופון סגור) זהו, וכמה זה ייקח עם הפעלת הרכבת הקלה. אנחנו מתכוונים לקבוע תדירות מומלצת לקווים השונים. זאת אומרת זאת תהיה תדירות מוכתבת של משרד התחבורה לקווים בעיקר לקווים העורקים אבל גם לקווים המזינים של הרכבת. אם יש רכבת כל ארבע דקות אנחנו צריכים שהקווים המזינים יביאו את הנוסעים כל ארבע דקות לרכבת. אם לא, לא עשינו כלום. והתכנון פה הוא תכנון מאוד מורכב והוא חייב להיות מאוד מדויק כי אם אנחנו לא נזין את הרכבת (מיקרופון סגור). אנחנו רואים את קווים, מספר נסיעות בשעה.

אני רוצה להזכיר שמדובר, הנה עכשיו אתם רואים, מדובר בקווים מזינים מעגליים בשכונה. מדובר על אותה דוגמא שהצגתי קודם על נווה יעקב. אנחנו רואים את התדירויות שלהם לאורך שעות היום. ואתם תראו שכמובן שבבוקר ואחרי צהרים שהיוממים הולכים וחוזרים מהעבודה התדירות היא יותר גבוהה. ולאורך שאר היום אנחנו זה כמו איזה גל כזה שבהתחלה זה נמוך זה עולה עם שעות השיא ויורד ועולה ושוב יורד.

המערכת תחבורה ציבורית העתידית. כל התהליך שהוצג עד פה למעשה מוביל למערכת הסופית. המערכת תחבורה הציבורית היא בעצם מערכת הירארכית בניגוד למה שהיה היום שיש מערכת של קווים שכל הקווים הם לכאורה באותה רמה. יש מערכת הירארכית המערכת הזו היא ברורה ההירארכיה ומכאן גם נובע

העדפות שלה. קודם כל הרכבת הקלה, הרכבת הקלה שתזכה להעדפה ברמזורים. ברוב הרמזורים היא תגיע ומיד תקבל אור ירוק. כנ"ל אחר כך יש את הקווי אוטובוס המהירים מה שנדב הזכיר זה הקווי ה-B.R.T שלנו. ההירארכיה השלישית זה הקוויים המשלימים המאספים. קוויים שלא משורתיים, שכונות וזה. מה? תעבור, תעבור לא נורא. קוויים שלא משורתיים לא על ידי הרכבת הקלה ולא על ידי ה-B.R.T וחץ מהקוויים, יש 22 קוויים כאלה. והקוויים, תעבור שקף, הקוויים המזינים זה אותם הקוויים שבעיקר בצפון ובדרום מערב העיר. קוויים ששכונות שנשענות על הרכבת הקלה והקוויים הם קוויים מזינים לרכבת הקלה.

דידי הרשקוביץ: קובי רק לקצר כי אנחנו,

קובי ממליה: זה,

דידי הרשקוביץ: תודה.

קובי ממליה: נקצר. קוויים פרברים. קוויים שמגיעים לפרברים של ירושלים למרכז. אנחנו עושים עשינו את כל השינויים האלה בשלבים. הסיבה שעשינו את זה בשלבים מספר סיבות. היכולת להגיע להסכמות בין הגורמים השונים משרד התחבורה עיריית ירושלים חברת אגד ותוכנית אב והתושבים זה מהלך מורכב כדי להגיע להסכמה זה לוקח זמן להבשיל ואת הזמן ללמוד ואת הזמן של ההידברות.

שתיים זה היכולת של חברת אגד להיערך לביצוע השינויים. כל שינוי כזה זה שינוי מאוד מורכב. ודבר הכי חשוב זה היכולת של הציבור לעכל את לעכל כמות מסוימת של שינוי בפרק זמן נתון.

התכנון של שלבי היישום. תעבור. והביצוע של שלבי היישום. הפעימה הראשונה הייתה בפברואר 2008. אני אקצר כתוב מה היא כללה איזה שכונות. הפעם השנייה היה פתיחת מת"צ שטראוס. בעצם ההשלמה של הציר מחומת שמואל להר חוצבים הציר שנדב הזכיר קודם. הייתה לנו את הפעימה הפרברית עליה דיברנו שהוצאת כל הקוויים הפרברים מלהגיע למרכז העיר לרחוב יפו. פעם הם היו חוצים כולם את רחוב יפו.

היה לנו מה שנקרא פעימת רחוב יפו. עם כניסת הזכייין של הרכבת הקלה לעבודות של רחוב יפו נאלצנו לדלל קווים ברחוב יפו במטרה לאפשר את העבודות. פעימת גילה-רמות שהפעלנו אותה לפני מספר חודשים. ויש לנו מספר שלבי יישום מתוכננים. יש לנו מה שנקרא פעימת הר הצופים. זה מספר קווים שמגיעים להר הצופים. הביצוע יהיה כנראה במרץ - אפריל. יש לנו פעימה חרדית מוכנה ומוסכמת על כל הגורמים לרבות תושבים וכרגע היא מעוכבת בגלל פסק דין של בג"צ שאנחנו מחכים לו בנושא קווי המהדרין. היא לא קשורה אלינו אבל בגלל הוראה לא לבצע שינויים אז אנחנו לא מבצעים. אנחנו מחכים לפסק דין ונצא לביצוע.

יהיה לנו את הפעימה של השלב ההרצה. כאשר ינועו האוטובוסים על רחוב יפו. ובכלל על הפסים אנחנו נאלץ לבצע שינויים בתח"צ כדי לאפשר את הטסטים של הרכבת. ויהיה לנו את הפעימה שאנחנו קוראים לה פעימת הקווים המזינים. זה פעימה שתהיה ביום הפעלה מסחרית של הרכבת הקלה. הם בעצם באותו יום הקווים במקום להגיע מחוץ לשכונה יזינו בעצם את, הקווים יגיעו לרכבת הקלה.

שיפור שירות לנוסע. חוץ ממה שנדב הזכיר אני רוצה להזכיר עוד שני דברים. את הקווי לילה. הפרויקט הזה התחיל בירושלים בלחץ של, תעבור דוד, בלחץ, לא נורא טוב. אז לא נכנס לא נורא.

נעמי צור: יש שאלה,

קובי ממליה: בלחץ,

נעמי צור: האם,

קובי ממליה: בלחץ של,

נעמי צור: האם המצגות האלו יוכלו לעבור לכל חברי הוועדה?

קובי ממליה: בלחיצת כפתור.

- נעמי צור: כי זה חומר שאנחנו צריכים ללמוד אותו.
- דידי הרשקוביץ: (לא ברור) קובי.
- נעמי צור: חברי מועצה וחברי ועדה.
- קובי ממליה: בלחיצת כפתור.
- דידי הרשקוביץ: אין בעיה. מצוין.
- נעמי צור: טוב מצוין. אנחנו מודים.
- קובי ממליה: אנחנו מאמצים את עיקרון השקיפות.
- דידי הרשקוביץ: ניר לנדאו. רגע כן אתה רוצה להגיד משהו. רגע הרב שלמה רזנשטיין בקשר לעניין הזה?
- שלמה רזנשטיין: (מיקרופון סגור)
- דידי הרשקוביץ: כן.
- שלמה רזנשטיין: אני בין היתר גם אשמח לשמוע תשובות. יש נושא ואולי זה טוב שאני מדבר לפני ניר לנדאו אולי נשמע גם ממנו התייחסות למרות שהוא לא חייב כי אני לא בטוח שזה מעל סדר היום שהתבקש.
- אני חושב שאחת הבעיות הגדולות שלנו כיום בכלל גם תוך כדי השלכיות של ההרצה ושל הרכבת והפעימות וכולי וכולי. ישנו ישנה את סוגית המידע לתושבים שדובר עליה לא פעם ולא פעמיים. וזה בכמה וכמה ברמות. ואני חושב שזה מתחיל בראש ובראשונה עם העובדה שזמני הנסיעות בתחבורה הציבורית בירושלים הם ברי שינוי כמעט מהבוקר לצהרים ומדי שבוע בשבוע.
- אני לא מצליח להבין, ניסיתי הרבה להבין ולא הצלחתי, מדוע אין תכנון של לוחות זמנים לסמסטרים לחודשים לשבועות שמפורסמים לציבור ונגישים

לציבור ברמה של תכנון עתידי. אם מישהו רוצה לדעת מתי קו איקס נוסע ביום איקס בשעה איקס אם הוא לא יגלוש לאינטרנט או יסמס לכוכבית 2800 או משהו מהסוג הזה אז הוא לא יודע. זאת אומרת אין איזשהו לוח זמנים קשית. אני מבין שישנם חופשות ישנם ימים מיוחדים ישנם ימים כאלה ישנם ימים אחרים. אבל אחרי, אחרי כל אחרי כל השנים שעברנו בירושלים אני לא מצליח להבין מדוע סטודנט מהר הצופים או מגבעת רם לא יכול להחזיק ביד איזשהו נייר או לא יכולה להיות תלויה איזושהי מודעה בקמפוס שבה כתוב שבה כתוב שבמשך ארבעת החודשים הקרובים יש קו שנוסע בשעה 4:20, 4:50, 5:10, 6:19. שינויי לוחות הזמנים הם תדירים מדי, מבלבלים את הציבור וחסרי היגיון לחלוטין. ואני אשמח אם, אני זוכר בילדותי שהיה איזשהם דפים כאלה של לוחות זמנים שהיו מחלקים לציבור. אומנם זה כבר ממש בנאלי בעידן של היום להחזיק את הדפים האלה. אבל אני חושב, הייתי חוזר לדפים. כי הדפים לפחות זה איזשהו משהו מחייב שהייתי יכול להסתכל בהם. היום אם אני לא אם לא זמין לי 2800 או לא זמין לי אתר האינטרנט אז אני לא, אני רוצה לתכנן את עצמי אני רוצה לדעת שיש תמיד לאורך שנת 2010 קו בשעה 7:10. מדוע זה לא יכול להיות.

דידי הרשקוביץ: שלמה תודה רבה.

נעמי צור: רוזנשטיין כן.

דידי הרשקוביץ: רק דבר קטן. לא רציתי שזה ייהפך פה לאיזה אלא כהקדמה כדי לכוון את ניר לנדאו. אז עדנה בקטנה אם אפשר כי אני לא,

נעמי צור: כי רשמתי שורה של דוברים לסוף הדיון. ואני לא רוצה לפגוע במי שביקש לדבר.

דידי הרשקוביץ: נכון, נכון.

עדנה פרידמן: לא אין בעיה אם זה שאלות שרוצים שנייר יתייחס אז גם לי יש כמה להוסיף. ועדת תחבורה שהתכנסה לפני שנה החליטה אגד תתאגד

לשילוט בכל תחנות האוטובוסים מפות סטטיות. וב-150 תחנות יהיו מפות דינאמיות תוך שלושה חודשים. אנחנו שנה אחרי. אני אשמח לשמוע למה זה עדיין לא מיושם. בישיבה האחרונה שהייתה הייתה רק ב-ה' מנחם אב אני אשמח גם לדעת למה אנחנו לא מקבלים דיווח שוטף כחברי ועדת תחבורה. דבר שלישי הצעה העניין הזה של ה-75 דקות זה מאוד טוב כשיהיה כבר את הרכבת הקלה שהתחבורה תזוז. מישהי סיפרה לי שאתמול בבוקר מרבע לשמונה עד עשר ורבע, כלומר שעתיים וחצי, לקח לה לסוע מפסגת זאב עד בית וגן. אז אם אפשר, סליחה.

(מדברים ברקע)

עדנה פרידמן: נכון, נכון. לא, לא מאה אחוז.

דידי הרשקוביץ: עדנה, עדה.

עדנה פרידמן: שנייה, אני מדברת בקצר. אם אפשר עד שתהיה הרכבת הקלה להאריך את העניין הזה של 75 דקות למשהו שיתאים לזמנים שנוסעים היום. שאלה אחרונה שהייתי רוצה התייחסות אליה. מאחר וירושלים עד כמה שאני מבינה אחראית ל-40 אחוז מההכנסות של אגד, הייתי רוצה לדעת למה העיר הכי ענייה בארץ התושבים משלמים 6.20 שקל לכל נסיעה כשלמשל בתל אביב משלמים רק 5.80. תודה.

דידי הרשקוביץ: רק דבר אחד. קודם כל ניר אתה רשאי להתייחס ורשאי לא. כי בכל מקרה הזמנו אותך להציג דבר אחד וקיבלת מספר שאלות אחרות ואפשר אנחנו יכולים לעשות את זה גם פה ויכולים לעשות מקום אחר. בעניין של המיפוי אני חושב שזה הדבר הראשון שעשיתי כשנכנסתי לוועדת תחבורה. חקרתי ובדקתי. זה לא בידיים של אגד. אנחנו אם את תרצי נשב נדבר על זה. אבל אני לא חושב שזה המקום וזה הזמן. ותעריפים כמובן שאינם מתייחסים לאגד אלא משרד האוצר. וכל השאר אם תרצה להגיב אנחנו נשמח. אם לא אנחנו גם נשמח לשמוע אותך. בקשה.

ניר לנדאו: טוב אז באמת תודה לך. העיר ירושלים עוברת מהפכה תחבורתית ואני מסכים עם סגנית ראש העיר וגם עם מחזיק התחבורה. יכול להיות שלפני כמה חודשים אם הייתי מציג את המצגת הזאת אז הייתי אומר הייתי קורא לה החזון או ממציאות לחזון. אבל בטח אחרי שנדב דיבר וגם קובי ממליה אני מדבר על הדרך. כי יש פה משהו הרבה יותר מוחשי. יש פה הרבה משהו הרבה יותר מעשי. יש פה מה לגוע. כמו שפתחת את סגנית ראש העיר וגם מחזיק תיק התחבורה.

ואנחנו בדרך. אנחנו בדרך קשה דרך עם הרבה מהמורות, דרך שהולכים בה צעד אחד קדימה שתיים אחורה. לפעמים שתיים קדימה ואחד אחורה. דרך שהולכים בה שותפים אמיתיים: משרד התחבורה, תוכנית אב לתחבורה, עיריית ירושלים, אגד כמובן וחלק נכבד מהיושבים פה מסביב שותפים אמיתיים. שכמובן לכל אחד מהם יש מה לתרום. ואני שמח על הבמה הזאת שניתנה לי באמת לתת בראיית המפעיל כמה מאבני הדרך בצעיזה הזאת. וגם חלקם יענו על חלק מהשאלות.

קודם כל כדי לדבר על הדרך אז אני רוצה לדבר על המציאות הירושלמית בחוויה שלי כמפעיל תחבורה ציבורית. שלנו של אגד ירושלים. סליחה רק שלא הצגתי את עצמי. שמי ניר לנדאו, מנהל התנועה של אגד ירושלים ולצידי יעל דובר היועצת הארגונית שלנו באגד ירושלים ממכון מבט מהצד. בירושלים 740 אלף תושבים, מגוון אוכלוסייה בעלת שונות חברתית תרבותית ודתית מאוד גדולה שכמובן משפיעה עלינו כמפעלי תחבורה ציבורית. שלושה מרכזים ראשים גם מרכז עיר חרדי גם מרכז עיר חילונית וגם כמובן מזרח ירושלים. תשתית בעייתית, בעייתית וכמובן כמו שנאמר פה לגבי ירושלים תלות גדולה בתחבורה ציבורית. כשאנחנו מדברים על תחבורה ציבורית אנחנו מדברים על שגרה, אין ספק. נגע בזה גם חבר,

נעמי צור: אני, אני מראיה אידיאולוגית לא רוצה שנשתמש במילה תלות. המילה תלות אומרת לנו שבליית ברירה השתמשנו בתחבורה, כמשתמשת חופשית בתחבורה הציבורית אני מוחה על המילה הזו. מבקשת למחוק אותה מהפרוטוקול.

ניר לנדאו: אז בשביל זה אני, אני אלף מקבל סגנית ראש העיר ובשביל זה אני מדבר על הדרך. ברשותך. שלמה תקשיב שלמה. ודיבר חבר מועצת העיר שלמה רוזנשטיין באמת על השגרה ואין ספק שמבחינתנו אחד האלמנטים הכי חשובים לביצוע תחבורה ציבורית זה שגרה. סבתא מרים שיורדת מהבית רוצה להגיע לאוטובוס ב-7:05 לראות את ניר הנהג לעלות ולהגיע למחוז חפצה בשעה שאותו תכננה ולא לקבל כל מיני הפתעות. ושגרה בעיר ירושלים ואני מאמין שאנחנו בדרך לשם זה למעשה אין שגרה. אם ניקח את לוח השנה ורק ניקח את מה מתוכנן בלוח השנה אנחנו נמצא כמאה ימים שמבחינתנו אנחנו כמפעיל תחבורה ציבורית צריכים להתארגן אחרת. חלק מהימים פה אומרים לחלקכם הגדול דברים מסוימים וחלקם לא. יכול להיות שכתוב פה הורה חיים שלחלקכם זה יגיד לא הרבה ולחלקכם כן. אבל מבחינתנו זה התארגנות מסוימת. זה מאה ימים שמופיעים בלוח שנה שבהם אנחנו כמפעיל תחבורה ציבורית צריכים לענות לביקושים ולמענים. זה מאה ימים שקיימים בלוח שנה. אני לא מדבר על עוד מאה ימים בשנה שדורשים היערכות מיוחדת שהם לא מופיעים בלוח שנה.

(מדברים ברקע)

ניר לנדאו: ביקור אפיפיוור, ביקור אובמה, אמא מרעיבה, קיבלתי ואירועים חריגים שלא חסרים בירושלים שהם כמובן מחייבים היערכות אחרת. וכמובן אנחנו גם כשאנחנו מתעסקים ונותנים פתרונות לאירועים האלה עדיין חושבים על סבתא מרים שצריכה להגיע למחוז חפצה. מי אנחנו: 1,150, 800 אוטובוסים לא משנה כי מקצרים פה את הזמן. דיבר נדב ואני מאוד רוצה להתחבר לזה. אם נשאל כל ירושלמי מה בונים בירושלים מבחינה תחבורתית הוא כמובן הרוב כנראה יגיד, ויכולתי לעשות את הניסוי הזה פה, הרוב יגיד רכבת קלה. אבל כמו שנדב אמר בונים רשת. רשת תחבורה ציבורית שבנויה על בסיס הירארכיות ששני המרכיבים העיקריים שבה זה הרכבת הקלה וקווי B.R.T. למעשה גם פה יש מה לגעת וגם האוטובוס רב הקיבולת הראשון יהיה פה כנראה במהלך אפריל. ובהחלט בעניין הזה יש, יש מה לגעת ואנחנו בדרך.

אותה תוכנית שדיבר עליה קובי ממליה. אני חייב להגיד שאם אנחנו נסתכל פה על מפת הקווים רבותי מפה שמאוד לא דומה להיום. מאוד לא דומה. לא במספרי הקווים ולא במסלולים והיא לא יכולה לקרות ביום אחד. והיא חייבה אותנו לתקופת הקמה לתקופת מעבר שאני שנייה אחת אכווין אתכם ברמת המפעיל.

תקופת מעבר מאוד מורכבת מאוד מסוככת שאליה באמת שותפים הגורמים שאותם הזכרתי. ובאמת כמו שקובי אמר על פעימות של שינויי תחבורה. בכל שינוי השתדלנו גם יחד עם הצוותים עם משרד התחבורה תוכנית אב העירייה גם לגעת בעתיד גם לשדרג וגם לתת פתרונות לעבודות התשתית שכולנו חווים בעיר הזאת.

בפעימה הראשונה יצרנו את ה-74. לא רק פעימות גם שדרגנו הפעלת קווי 480 מהשכונות. אני חייב להגיד שפה הפעימות האלה האלמנט אחד האלמנטים החשובים מבחינתנו היה כמובן ההסברה. ופה אני חייב לציין ויושב איתנו כאן אמנון אליאן ראש צוות הסברה בתוכנית אב לתחבורה שלדעתי עשה עבודה אדירה. חלק מהפעימות היו שינוי הרגלים, חלק מהפעימות היו לסוע היום בהיבט של מחר. ואני חייב פה להודות לצוות תוכנית אב ואמנון אליאן על העבודה המקסימה שהוא עשה לטובת הציבור.

חלק מהפעימות היו פעימות קשות מאוד של שינויים של הרגלי נסיעה ושינויים של אורחות חיים. כמו מעלה אדומים שאורח החיים שלה היה כל היום ברחוב יפו ופתאום היה בבר אילן. גם פה נתנו בעזרת הצוותים פתרונות. זה קצת לחוש את מה שנעשה בנגיעות כמו שאמרנו לגעת לא רק חזון אלא גם מציאות. קווי הלילה שדיבר ממליה. פעימת צפון-דרום האחרונה שבאמת שמה את הקווי רשת העיקריים ואת קווי ה-B.R.T. ואת כל הדברים האלה עשינו עם מספר אלמנטים מאוד חשובים, ודיברת על זה את סגנית ראש העיר וגם דידי, לדבר עם הציבור.

אחד הדברים הכי חשובים שאנחנו רואים לנגד העיניים זה לדבר עם הציבור. אנחנו מדברים עם הציבור קשר קבוע ושוטף עם מינהלים קהילתיים ונציגי ציבור, מחלקת פניות הציבור שלנו עושה את העבודת פילוח נהדרת עם הרבה אינפורמציה. אנחנו ממש נוגעים. הסניפים מקבלים אצלנו תגמול על בסיס כמות התלונות. כי זה אחד האלמנטים הכי חשובים לנו במתן השירות. נוכחות בשטח, פקחים, נהגים, המון אינפורמציה, המון לגעת בשטח. מאוד מאוד חשוב לנו.

אחד האלמנטים הקריטיים גם כשזה קשה לדבר עם ציבור, אחד האלמנטים הקריטיים שאנחנו מבצעים וגם יש לזה דוגמאות. גם דיברת על זה דידי. אני רואה פה את 8 א', אגודת הסטודנטים שאנחנו בקשר מצוין איתה שבעקבות הקשר איתה גם הפעלנו את 480 מקמפוס הר הצופים גם את ה-28 במוצאי שבת גם שינוי במסלולים בתוך שכונות בגלל פניות ציבור. גם מפעילים עכשיו את 27 ובשאיפה גם את 8 א'.

אחד מהדברים שבהחלט מהווים מקור גאווה ואני לא בטוח שהם לא בהחלט קשורים למערך התחבורתי ולשינויים אבל זה פרויקט קשרי קהילה. את הוצה יעל מילה?

יעל דובר: זה פרויקט שאנחנו מנסים, זה פרויקט שבמהלך שנת 2010 אנחנו מתכננים גם לתת את הפרספקטיבה של המורכבות של הנהג לשתף את הציבור על מנת ליצר אווירה נוחה יותר ושיתוף פעולה הדדי לשדרוג רמת שירות וגם ליצור תשתיות מקומיות. בכל מינהל קהילתי, בבתי ספר תיכון, על מנת לשמוע וליצר מענה לא רק ברמת הנציגים אלא ברמת התושב עצמו. זאת אומרת אנחנו הולכים לעשות כמה שיותר אירועים לממן כמה שיותר אירועים שבהם יש איזה הצגה שאנחנו דרכה מעבירים את המורכבות התפעולית והשירותית ולאחר מכן אנחנו ניצור התחלת שיח עם התושבים שרוצים לדבר איתנו וזה שונה.

מה שתושבי נווה יעקב צריכים אולי זה שונה מהגבעה הצרפתית. אנחנו מקווים להגיע לכל העיר ולתת את המענה הביניים גם לתקופה של עד שיהיה יותר קל. על מנת באמת ללמוד. ללמוד ומה שאפשר לתת מענה. אגד משקיעה הרבה מאוד תקציבים לדבר הזה ואנחנו מקווים שנצליח להגיע לכל שיותר מקומות ולשמור אחר כך על תשתית של קשר.

ניר לנדא: נושא אחרון שהיה לי חשוב לעלות כי אנחנו מדברים על דרך אנחנו מדברים על שיש מה לגעת. אבל וחשוב להדגיש את זה נושא התשתיות. זה היום שבו למעשה נסגר רחוב יפו התחילו העבודות בשוק מחנה יהודה. יכולת ללכת על גגות האוטובוסים מתחנה מרכזית עד לא משנה עד לאן. את זה חווינו במספר חודשים.

ומה שאני רוצה להגיד מפעיל תחבורה ציבורית שאינו מחובר, מחובר ברמת האמונה במערכת העתידית, מחובר ברמת האמונה בתוכנית ומחובר למטרות שאותו הציבו הגורמים הנכבדים כאן - לא היה עומד בנושא הזה. תחשבו שהנהג אוטובוס שלנו הוא פוגש את האדם ביום השינוי ותחשבו כל אחד מה תגובתו ומה הוא מכיר. ואלה היו חלק מהחוויות שלנו בכל השינויים שאותם עברנו. גם בשינוי תחבורה גם בשינוי תשתית. וכמו שאנחנו מקווים ורואים אנחנו כל הזמן הולכים ומתקדמים. זה המשמעויות של להניע את התחבורה הציבורית בתנאים מאוד מאוד קשים. אבל נסענו ואנחנו נוסעים ואנחנו עומדים בהם.

יש לי כמסר אחד שחשוב לי להגיד כמסר אחרון וברשותך אני מסיים. השקף הזה אולי הוא לא כל כך מסביר אבל אני מלא אמונה מלא אמונה במה שנאמר פה במערכת העתידית ביכולות שלה במידע בתחנות במידע בלוח הזמנים. בכל המרכיבים שהציג גם משרד התחבורה גם נדב וגם קובי ממליה. ואני מרגיש שאנחנו בהחלט בדרך (לא ברור).

אני די מוטרד כרגע מאותו אני מרגיש שאנחנו פה יוצרים מטוס מאוד משוכלל לצורך העניין סלחו לי רגע על הדימוי אבל אנחנו יוצרים מטוס מאוד משוכלל. נשאר עכשיו ואף על פי שחלק מהנוכחים פה אולי ספקנים לגבי היישום שלהם אני לפחות כמפעיל וכפי שמי שנמצא בתוך העניינים מאוד בוטח ומאוד חושב שהדברים הולכים לקרות.

אני קצת מוטרד מאותו מסלול המראה של אותו מטוס מבחינת הנסיעה ברחוב יפו בעיקר. ואני חושב שכולנו צריכים לשים לעניין הזה את הלב. ואנחנו אני באמת מאמין שאנחנו בדרך הנכונה.

דידי הרשקוביץ: תודה. תודה ניר. יוסי סעידוב מארגון "15 דקות". אני מזכיר לשני הדוברים האחרונים שזה יוסי ורועי, אני לא מזכיר אני סתם מתזכר אתכם שאנחנו קצת קצרים בזמן כי יש ועדת חינוך בשעה שש. ויהיו פה עוד כמה אנשים שרוצים לדבר. אז אם אפשר לתמצת את מה שרציתם בזמן קצר משניתן לכם. ואני מתנצל על כך שזה קורה.

יוסי סעידוב: שלום ותודה רבה. תודה רבה לוועדת התחבורה ולוועדה לתכנון עירוני שהזמינו אותנו.

נעמי צור:

תתקרב למיקרופון.

יוסי סעידוב: שמי יוסי סעידוב אני מארגון "15 דקות" ארגון נוסעים ארגון תושבים שפועל לשיפור התחבורה הציבורית בירושלים. אנחנו פועלים לא רק עבור הנוסעים אלא גם עבור נוסעים פוטנציאליים. אנחנו קמנו בגלל תחושות מאוד קשות שלנו כנוסעים שאנחנו מוזנחים בשנים האחרונות בתחבורה הציבורית בירושלים. אני מאוד אשמח אם אני אצליח לעלות את המצגת שלי.

נעמי צור:

חברים, אלה הצרכנים. בוא נזכור אלה הלקוחות שלנו.

יוסי סעידוב: אנחנו קמנו באמת בגלל תחושה שהתחבורה הציבורית בירושלים קורסת והיא לא מתפקדת לפחות לא עבורנו כנוסעים. רבים מאיתנו עזבו את התחבורה הציבורית בעיר, רכשו מכוניות חדשות. האוטובוסים בתחנות הם, תודה אריאל, האוטובוסים בתחנות הנוסעים בתחנות עומדים ומחכים לאוטובוסים שלא מגיעים. כאשר האוטובוסים מגיעים הם מגיעים בזוגות. האוטובוסים מאוד צפופים והתחושה הכללית הייתה שלא מתייחסים ברצינות לנוסעים. שזאת מין תקופת ביניים שכאשר היא תעבור אנחנו הכל יגיע לסוג של גן עדן או אוטופיה.

כאן אנחנו יכולים באמת לראות איך זה נראה בתוך האוטובוסים. מבפנים ומבחוץ. וגם בתחנות. התחושות שלנו כנוסעים הם כפולות. מצד אחד אנחנו מרגישים שהנסיעה בתחבורה הציבורית בירושלים החיים במרחב של התחבורה הציבורית בירושלים הם חיים של הישרדות הם חיים של מאבק הם מקום לא נעים ולא נוח. לא קמים לנשים בהריון. לא קמים לזקנים עם סלים. ולמה שיקום בן אדם שחיכה למקום הזה במשך שעה.

אנחנו הפעולה הראשונה שלנו הייתה באמת להקים מוקד של תלונות שמבקש מהנוסעים להעביר אלינו תלונות מה קורה אצלכם בשכונות, מה קורה בכל, ניסינו לקבל תמונה יותר מלאה ולא רק נקודתית של המקומות שאנחנו נוסעים בהם. הנתונים שקיבלנו הפתיעו אותנו. רוב התלונות החלק הארי של התלונות

כמעט 40 אחוז של התלונות בכלל לא דיברו על בעיות של אוטובוס כזה או של אוטובוס אחר. רוב התלונות הציגו הצעות חדשות.

אנחנו נתנו כמה אופציות. האם האוטובוס איחר, האם האוטובוס לא הגיע, האם הגיעו שני אוטובוסים. מה הבעיה שאתם רוצים להתלונן עליה. 40 אחוז אמרו אנחנו רוצים לומר משהו אחר. אנחנו רוצים להציע קו אחר, אנחנו רוצים להציע שירות אחר. הרבה מהתלונות דיברו על בעיה של נגישות על בעיה של מידע. אני חושב שהלקח העיקרי שאנחנו למדנו מהדוחות של התלונות היו שבעיקר שיש מספיק אוטובוסים שמסתובבים בעיר. אם 20 אחוז מהתלונות שלנו אומרות אני חיכיתי בתחנה והגיעו שני אוטובוסים ביחד זה אומר שיש מספיק אוטובוסים. אחד מהם עמוס ואחד מהם ריק. הבעיה היא לא במספר האוטובוסים.

אנחנו למדנו עוד משהו מדוח התלונות שלנו. אנחנו הבנו שהנהגים אלה שמסיעים את האוטובוסים ואת הנוסעים הם קורבנות בדיוק כמו הנוסעים אם לא יותר מהם. למרות שאני כנוסע חווה אני יושב באוטובוס במשך שעה, שעה ורבע עד שאני מגיע ליעד שלי. הנהג יושב באוטובוס הזה יום שלם, נתקל בנוסעים עצבניים שלא מבינים את המערכת המורכבת שהנהג עומד מאחוריה את האילוצים שהוא נמצא בהם.

הרבה זעם יוצא על הנהגים וזאת נקודת חיכוך משמעותית ורצינית. כאשר הקובעים וכאשר המתכננים נמצאים הרחק הרחק מאחורה. הם אפילו לא נמצאים באגד הם גם לא נמצאים במשרד התחבורה הם יושבים בתוכנית אב לתחבורה שמעצבת את קווי התחבורה גם הנוכחיים. ולציבור לפחות לתחושה שלנו כ-15 דקות" אין שום נגישות אליה.

זאת תחנה שנמצאת ליד הבית שלי. אין עליה שום מידע. לא ברור לאן מגיע האוטובוס, מה המספר שלו, אבל זה מקרה מאוד קיצוני. בדרך כלל כתוב המספר של האוטובוס וכתוב שם השכונה או היעד האחרון.

בדרך כזאת אי אפשר להתנהל כאשר התחבורה הציבורית נמצאת בג'ונגל. כדי להגיע ממקום למקום אנחנו צריכים מידע יותר משמעותי ומידע יותר רציני. אם נותנים לנו כרטיס מעבר שמשדרת שנותן למשך 75 דקות זמן נסיעה מאוטובוס לאוטובוס אני רוצה לדעת איך אני יכול להשתמש בו. איפה אני יכול להחליף את האוטובוס. אם אני נמצא בקניון מלחה איך אני מגיע לעירייה. דברים שאני לא יודע שאין לי שום יכולת לדעת.

תכירו את מפת התחבורה הציבורית של ירושלים. זאת לא מפה רשמית. זה מפה שעבדו עליה גופים פרטיים. המפה הזאת מצביעה על כמה כשלים של התחבורה הציבורית בעיר. קודם כל המסה המרכזית שאתם רוצים באמצע של המפה בשליש העליון שלה זה רחוב יפו. מספר הקווים שעובר ברחוב יפו הוא לא הגיוני, הוא בלתי הגיוני, הוא בלתי נתפס. בוודאי לא כאשר רחוב יפו נמצא בעיצומם של עבודות תשתית.

והמפה הזאת בעיקר מצביעה על כך שאף אחד לא נתן את דעתו לתוכנית ביניים לזמן של הרכבת הקלה. העבודות מתמשכות ומתמשכות אין תאריך סופי ואין תוכנית ביניים. ואנחנו הנוסעים ממשיכים לסבול.

דברים נוספים שאפשר לראות על המפה הזאת. קודם כל זה הדלות של הקווי הרחב בדרום העיר ובכלל. רחוב יפו הוא הציר המרכזי, קינג ג'ורג' וקרן היסוד וציר הרצל. אין קווי אין תפיסה של רשת. יש מספיק נתיבי נתיבים נתיבי כבישים רחבים שאף אחד לא נתן את דעתו ולא השכיל להשתמש בהם.

נתון מאוד מעניין שכאשר מסתכלים על המפה הזאת לומדים זה שבצד הצפוני של המפה יש מערכת תחבורה ציבורית שונה לגמרי. את המערכת תחבורה ציבורית שאנחנו לא מכירים. זאת מערכת התחבורה הציבורית החדידית שהיא עובדת באופן שאנחנו מורידים בפניו את הכובע. רוב הקווים בכלל לא נוסעים בנתיבי רחוב יפו הם עוקפים את עבודות הרכבת הקלה. הם משרתים את הציבור באופן ישיר משכונה לשכונה, מותאמים לפי שעות ולפי הצרכים של הציבור. מה שמראה שאפשר גם אחרת.

בדקה הבאה אני אסיים. בין 2005 ל-2008 חל זינוק משמעותי במספר הרכבים הפרטים של הירושלמים. זינוק של 20 אחוז ממספר האנשים שהיה להם רכב. קנו עוד אוטו. אלו אנשים שלא יחזרו לרכבת הקלה. ברגע שאנשים מפתחים תלות ברכב הם לא יחזרו לרכבת הקלה. כאשר,

נעמי צור: פה אני מוכנה שתדבר על תלות.

יוסי סעידוב: יפה. תודה. כאשר מדברים על מערך תחבורה ציבורית עתידית צריך לזכור שהנזקים שנגרמים היום לנוסעים בתחבורה הציבורית הם בלתי הפיכים. אנחנו הגענו לנתונים האלה באמצעות מסמך שמכין כלכלן "ב-15 דקות" בשם גיא לוזון. אנחנו בודקים את הנזק הכלכלי על תושבי העיר במהלך

עבודות הרכבת הקלה. בינתיים הנתונים שאנחנו מגלים הם מפתיעים ומדהימים אותנו. ואנחנו בודקים את עצמנו שוב ושוב כדי שאנחנו לא נטעה בעניין הזה. מה המידע שאנחנו רוצים בעצם ולמה. אנחנו הבנו שהחלטה של ועדת התחבורה העירונית שהתקבלה לפני שנה, ושחברת המועצה פרידמן הזכירה, אין סיכוי שהיא תתקיים הם לא יציבו את המידע בתחנות. בוא נהיה שנייה ריאליים. תודה נדב.

מי זה הם זאת שאלה מאוד טובה. את ציינת בהחלטה את אגד. בהחלטה גם מצוין משרד התחבורה. מי שלא מוזכר בהחלטה הזאת זאת שוב פעם תוכנית אב לתחבורה. אותו גוף נעלם שהנוסע לא מכיר ולא מבין את המערך המורכב והכוח שיש לעמותה הזאת ויכולת ההשפעה שלנו על הנוסעים. באגד אומרים שתוכנית אב לתחבורה מטילים עליהם כל מיני הגבלות בנוגע למידע. בתוכנית אב לתחבורה מכישים את זה. במשרד התחבורה אומרים אנחנו מחכים שהרכבת הקלה תיסע. אין מידע. והמידע הזה לא יהיה בתחנות. אנחנו מאוד מבקשים, מצפים, אנחנו חושבים שכדאי שזה יקרה שיהיה מידע ומפות לפחות במקומות מרכזים בעיר. לא רק ברחוב קינג ג'ורג' וקרן היסוד. התחנה המרכזית, השוק, ושאר המקומות המרכזים בעיר ראויים למידע. בנוסף אנחנו חושבים שמפה של כל המסלולים וגם של כל קו בנפרד משהו שלא קיים היום בכלל וזה לא נמצא בשום מקום גם לא באינטרנט. כדאי שיהיה לנו התושבים שנוכל לדעת לאן האוטובוס נוסע באיזה שעות הוא אמור להגיע. אנחנו מצפים גם שהמידע כזה יהיה בתחנות. קווים 71 ו-72 בניגוד לטענות של אגד ושל תוכנית אב לתחבורה לא הוצב לא הוצבו מפות בשכונות. המפות שנמצאות במרכז העיר גם הם הושחתו כבר ולא נמצאים שם. נעמי עוד שלושים שניות. אנחנו מצפים שיהיו מסלולים חדשים בתוך העיר עד להשקת הרכבת הקלה. אנחנו לא רוצים שהקווים האלה יגיעו תוך שתי דקות אנחנו רוצים לבנות אמינות ביחד עם מערך התחבורה הציבורית בעיר. קו האוטובוס שיסע מהבית שלי לתחנה המרכזית או למוקד תעסוקה כל רבע שעה. זה מספיק טוב בשבילי.

והדבר האחרון. הליך השיתוף הציבורי שהציגה העירייה זה הליך שיתוף ציבור שרק גרם לחוסר אמון בינינו לבין הרשויות. ועדות התחבורה במינהלים הקהילתיים כבר לא מתפקדות הם קורסות. הם הציגו שורה של המלצות שלא התקבלו אף פעם. יש לנו כאן נציגה מגילה שיכולה לספר על מפגשים שהיו

להם לקראת ההשקה של הפעימה של קווים 71 ו-72. הם התחננו וביקשו לנתק אותם מרמות. אף אחד לא הקשיב להם. על הנייר נעשה שיתוף ציבור בפועל אף אחד לא קיבל את מה שהציבור אמר. שיתוף הציבור, דידי וזה משפט אחרון, הוא הכרחי כדי ליצור אמון בינינו לבין המערכת הציבורית. בלי האמון הזה הרכבת הקלה תיסע והיא תיסע ריקה. תודה רבה לכם על ההקשבה.

דידי הרשקוביץ: נדב אני נותן לך חצי דקה, דקה, להגיב ויש לנו פה את אדריכל רועי לביא.

נדב מרוז: כן חצי דקה ברשותכם. הגוף הנעלם צוות תוכנית אב לתחבורה הוא חטיבה בעמותה לתכנון ושימור אורבאני ירושלים בראשות ראש העיר. הוא לא גוף סטטוטורי. אין לו סמכות לאשר קווים, אין לו סמכות להורות לאגד לעשות דבר. הסמכות להניח מפות בתחנות האוטובוס בכל מקום במדינת ישראל מונח על כתפיו של הזכייין של המפעיל במקרה הזה אגד. מכיוון שקיים ואקום מזה שנים ואף אחד לא דאג לדבר הזה. הציע צוות תוכנית אב לתחבורה וקיבל מימון לדבר הזה. מתוך רצון טוב של תפיסת לקוח לקדם את הפרויקט. צוות תוכנית אב לתחבורה הוא לא גוף סטטוטורי ואין בסמכותו לקבוע דבר בעולם הזה. לטובה ולרעה. תודה.

דידי הרשקוביץ: תודה.

נעמי צור: תודה נדב.

דידי הרשקוביץ: רועי.

נעמי צור: יש לנו את רועי לביא מתכנן האורבאני מחומת שמואל, הר חומה.

רועי לביא: ערב טוב. אני אתחיל.

נעמי צור: בבקשה מאוד בקיצור.

רועי לביא: עכבר.

נעמי צור: אנחנו מה זה דחוקים.

רועי לביא: אוקי.

נעמי צור: אני בינתיים אזכיר שמישהו הכין מפה אינטרנטית כזו והציגה אותה גם. והשאלה היא אם הנושא הוא של אגד אז אולי נשלח אותו לאגד להציג את המפה. המפה של אליהו, מפה אינטרנטית שהוא יכול לשנות עם כל שינוי של תנועה ולהציג את המידע לציבור. תהיו מוכנים לקבל אותו. נשלח אותו.

רועי לביא: ערב טוב. חומת שמואל היא שכונה שמאוד טוב לקחת אותה

כדוגמא כשאנחנו מסתכלים על התהליכים שקורים בתחבורה הציבורית בירושלים. חומת שמואל התחברה לא מזמן לנתיבי התחבורה הציבורית מה שדיברנו פה על הפעילות. וזה טסט קיים טוב מאוד לבדוק האם זה עובד, האם זה עושה את העבודה והאם כל מה שאנחנו מדברים עליו בפועל כעתיד כבר יכול לפעול או לא יכול לפעול.

שתי מילים על המצב היום בחומת שמואל. יש לנו את לב השכונה שזה שלב א' שהוא מאוכלס לגמרי. שלב ב' מאוכלס בחלקו. חלק שני של שלב ב' הוא בתהליך אכלוס. בעתיד יהיה גם את שלב ג'.

אני אעבור על זה בזריזות. משום מה זה לא עובר קדימה. אוקי אני עובר קדימה. מה שאני רוצה רק להגיד בשתי מילים. זה שבעצם האוכלוסייה בשכונה שלנו היא אוכלוסייה צרכנית מאוד מאוד גדולה של תחבורה ציבורית. גם אחוז הילדים הקטן, הגדול מאוד, אחוז ילדים קטנים גדול מאוד שצורך תחבורה ציבורית גם למוסדות לימודים מחוץ לשכונה, גם אופי האוכלוסייה. כך שזה שכונה שבאמת צורכת הרבה מאוד תחבורה ציבורית.

אני אעבור בקצרה על הקווים שקיימים היום כדי שנבין על מה מדובר. יש לנו שני קווים עיקריים 74 ו-75 שהם בעצם מהר נוף עד לב השכונה לפי חלק א'

וחלק ב' של השכונה. קווים ש-74 הוא המרכזי בהם בתדירות גבוהה שנוסעים רוב הדרך על מת"צ.

(מדברים ברקע)

רועי לביא: עוד רגע ניגע בו. שנוסעים בתדירות מאוד מאוד גבוהה ורוב

הדרך על מת"צ. קו 75 הוא בתדירות יותר קטנה פשוט כי הוא באזור לא מאוכלס עדיין. צריך יהיה להגביר את התדירות בעתיד הקרוב. בנוסף לזה יש לנו את קו 34 שהוא מוביל אותנו לקניון. הוא איזשהו קו שחותך רוחב הוא בתדירות נמוכה הוא בעל אופי שונה לגמרי. ואת קו 5 שהוא קו שבעצם חוצה, דיילגתי עליו הנה, קו 5 שהוא בעצם מהתחנה המרכזית שערי צדק עד דרך תלפיות אלינו.

מה בעצם המצב כיום. המצב כיום בשכונה הוא שמצד אחד השכונה יש בה בעיות כמו תשתיות שעוד לא פתורות, קווי אוטובוס שאנשים עוצרים בהם בלי תחנות ודברים כאלה. מצד שני אנחנו מחוברים לנתיב לעורק הראשי של התחבורה הציבורית ששם הכל זורם לכאורה.

בעיה מאוד מאוד מורכבת שקשורה לשינוי ואני רוצה שנייה להתעכב עליה. הרחובות הפנימיים בשכונה. הרחובות הפנימיים בשכונה אין אליהם נגישות של כל האוטובוסים וגם לא יכול להיות כנראה. מה שיוצר מצב בשכונה תלולה כמו חומת שמואל אתם רואים את כמויות המדרגות האלה שגם אם יש מישהו 50 מטר מתחנת אוטובוס הוא צריך לעלות 100 מדרגות, לא מדבר על עניין הנגישות, בשביל להגיע לאוטובוס.

יתכן שאופציה של שאטלים פנימיים איזשהו מערך תחבורה פנימי בתוך השכונה יכול לפתור את הנושא הזה. יכול להיות שהוא יגרום לאיזושהי נסיגה אחורה של המערך המרכזי אבל משהו שיפעל בתוך השכונה. הן ברמה של הרחובות שלא מגיעים אליהם אוטובוסים, הן ברמה של מוסדות החינוך בתוך השכונה. מערך שבעצם השכונה עצמה תתפקד גם בתוך גוף עצמאי עם תחבורה ציבורית.

נעמי צור: אתם רוצים להיות פיילוט בדבר כזה?

רועי לביא: אנחנו מאוד נשמח להיות פיילוט בדבר הזה.

- נעמי צור: אנחנו נשמח לשדך אתכם עם אגד ולקדם את זה.
- רועי לביא: לא אני, אני,
- נעמי צור: לא, לא. זה לא צחוק. אני אני,
- רועי לביא: אני (לא ברור) אם למינהל הקהילתי שלנו אנשים יגיעו באוטובוס.
- נעמי צור: נכון.
- רועי לביא: ולא (לא ברור) שעושה פקקי תנועה, אם לבית ספר הילדים יגיעו באוטובוס ולא ההורים יקפצו אותם, אופניים זה לא אופציה בשכונה שלנו כמעט לצערי.
- (מדברים ברקע)
- דידי הרשקוביץ: רועי, רועי.
- רועי לביא: כן.
- דידי הרשקוביץ: יש לך בדיוק חצי דקה לסיים.
- רועי לביא: חצי דקה. אני רוצה להגיד עוד נקודה אחת חשובה. זמן הנסיעה. למרות שקו 74 ו-5 נוסע במת"צים וכאילו לכאורה אמור לרוץ. בבוקר בפקקים זה עדיין לא קורה. אין עדיפות ברמזורים, עומסי התנועה משפיעים גם על המת"צים, אין אכיפה מספיק חזקה של כלי רכב שהם אזרחים לא אזרחים לאוטובוסים במת"צים ולמרות שכאילו זה ציר פתוח המצב לצערי הוא לא ככה. בעיה נוספת שהבנתי שהיא לא רק בשכונה שלנו וחשוב לגעת בה. זה הנושא שאין מסוף לאגד. יש שטח למסוף, אין מקום לשירותים ודברים כאלה. זה

איזשהו משהו בין מינהל מקרקעי ישראל לאגד אני לא יודע בדיוק מה הסיפור. בשורה התחתונה אני אהיה הכי בוטה, אין לנהגים איפה לחדבן ורואים את התוצאות בשטח.

דידי הרשקוביץ: טוב תודה רבה. יש כמה דוברים אסתי.

נעמי צור: אסתי קירמאייר.

דידי הרשקוביץ: אין לנו הרבה זמן.

נעמי צור: כן כל אחד סליחה בבקשה ואני רוצה,

דובר לא מזוהה: סליחה (לא ברור) מהר חומה.

דידי הרשקוביץ: מה זה?

דובר לא מזוהה: השאלה בקשר להר חומה. עכשיו,

נעמי צור: אבל לא, לא, לא.

דידי הרשקוביץ: לא, לא, לא. סליחה.

נעמי צור: אי אפשר יש סדר דוברים.

דידי הרשקוביץ: יש סדר דוברים. ואם יישאר זמן אני אתן לך לשאול. אם לא אני מבטיח לך שאנחנו לא סיימנו פה. אנחנו טעמנו על קצה המזלג יש נושאים שעלו מהוועדה הזאת.

דובר לא מזוהה: אתם לא דיברתם, דיברתם רק רק התחלה אתם לא דיברתם שיש הרבה בעיות (לא ברור) ברכבת קלה.

דידי הרשקוביץ: בסדר.

דובר לא מזהה: ויש תחבורה שצריך לשפר בירושלים.

דידי הרשקוביץ: בסדר. תן לאנשים רק לדבר. אסתי.

נעמי צור: אז אסתי בקשה.

אסתי קירמאייר: טוב קודם כל תודה רבה לכל הדוברים. אני חושבת ששמענו

פה דברים מאוד מעניינים היום. אני רוצה להתייחס דידי למה שאתה התחלת איתו. אם באמת ההתחייבות של משרד התחבורה תוך 45 יום לטפל בנושא המידע בצירים המרכזים שמדובר בלשים מספרים על תחנות האוטובוס. עכשיו אני חושבת שבכל הכבוד את הנושא הזה אפשר לקדם בדרגה אחת מעל. זאת אומרת לשים מספר על גבי התחנות אוטובוס כמו שיוסי הציג שהם פזורות כרגע לא רק בצירים המרכזים אלא בכמעט כל העיר תחנות אוטובוס שאין בהם כרגע את הדבר הבסיסי שזה מספר הקו שעובר שם. זה משהו שאנחנו צריכים לקדם אותו ברמה הרבה יותר גבוהה.

אפשר כמו שהוצע כאן להדביק פשוט את השלטים עם מסלולי הקווים על גבי תחנות האוטובוס. את הזמנים את לוחות הזמנים שכרגע קיימים אפשר לעשות את זה עכשיו. אני בטוחה שאנחנו יכולים לגייס ונמצאים פה אנשים טובים אפשר לגייס כרגע חמישים בני נוער מתנועות נוער שיכולים להתנדב. אנחנו נעשה את זה ביום או יומיים. חמישים קשישים מבית אבות בקריית יובל שיסכימו להירתם לנושא הזה.

זאת אומרת אם נגייס את הציבור כדי למפות אם זאת הבעיה וזאת בעיה מרכזית אז אנחנו נוכל לקבל המון מתנדבים לעניין הזה. במידה ואגד ומשרד התחבורה כשלו כאן ולא מסוגלים לתת מענה.

עכשיו אני, אני רוצה להתייחס. ניר לנדאו אמר ובצדק שינוי לוקח זמן. נכון הוא לוקח זמן. והיום שבו הרכבת הקלה תפעל לא יהיה אחרית הימים אלא אולי יהיו כמה ימי אסון ואנחנו אחר כך נחזור לשגרה. אבל יש כאן לוח זמנים ניר שגם אתם מחויבים עליו של ראינו כאן במצגת שהוצגה קו שיגיע כל 8 דקות, כל

7 דקות, כל 4 דקות. אפשר לראות איך אנחנו בונים את הל"ז הזה ומתכווננים אליו כבר היום כי זה ממש ממש לא משהו שעומדים בו היום. תודה רבה.

נעמי צור: אתה לא רוצה לדבר. יש לנו אני נותנת לדבר רק לחברי ועדה. ואני מצטערת ומתנצלת ובטח תכעסו אבל יהיו לנו המון דיונים נוספים. בקשה עדנה.

יאירה ויזנטל: אבל גם לחברי ועדת תכנון עירוני או רק לחברי ועדת התחבורה?

נעמי צור: בטח רשום. פזית, יאירה, שלמה רוזנשטיין הלך.

דובר לא מזוהה: יכול לדבר תושב עובד קהילתי של שכונת רמות גם? ממש חצי דקה משהו חשוב. אחרי אחרי או עכשיו?

נעמי צור: אחרי חברי ועדת הוועדה. עדנה.

עדנה פרידמן: אוקי בעניין של שיתוף ועדות תחבורה מקומיות זה רעיון טוב אבל הייתי אומרת שכדאי להתחיל גם משיתוף ועדת התחבורה בעירייה. דבר שני, הציטוט שלי היה מהפרוטוקול של הישיבה לי זה ממש לא משנה אם זה אגד, משרד התחבורה, תוכנית אב, כל עוד המידע מגיע לציבור. דבר שלישי, לגבי העניין הזה של הסברה. עד כמה שאני מדברת עם תושבים כנציגת ציבור התושבים לא יודעים לאן הקווים של אגד נוסעים. אני מזמינה אתכם לעשות סקר בעניין הזה התוצאות שלו אני בטוחה יהיו מזעזעות לכל מי שיקרא את זה. וזה שאנשים שכן יודעים לעלות על הקו שהם רגילים אליו זה עוד לא מוכיח שהם יודעים איך התחבורה בעיר הזאת נוסעת אז אני עוד דבר בעניין הזה של הסברה. למשל עם כל הקווים של ה-70 ו- שמו מודעות בעיתון, לא כולם קוראים עיתון. שמו את זה בגוונים של ירוק. אני לא יודעת אם אתם מודעים לזה אבל אנשים שהם עיוורי צבעים הרבה פעמים לא רואים ירוק ואדום. אז אם אפשר שההסברה תתחשב קצת יותר באפשרות של הציבור לצרור אותה. תודה.

נעמי צור: דוברות אחרונות. פזית ויאירה. ואני אבקש מכל מי שרצה להגיד משהו להעביר אלינו במייל ולדיון הבא זה יכנס ותהיה התייחסות.

פזית שוויד: טוב אני רוצה להגיד שאנחנו יושבים פה הרבה מאוד דיונים עם אגד ועם משרד התחבורה וכבר ב-2007 התקיים כנס מרשים שהשתתפו כולם. ובסופו של דבר, ואני פונה אליך כנציג אגד שיושב פה, בסופו של דבר נופלים באותו מקום ואני לא אפילו אני נדהמת מלראות כמה בעיניים שלך הכל ורוד ורוד וכמה בעיני המשתמשים ובעיני החצי משתמשים הכל שחור שחור. והשאלה היא איפה באמת מקבלים את הצבע האמיתי.

זאת אומרת לא יכול להיות שאפשר להוציא מיליארדים על בנייה של מערכות ומהפכות עולמות עצומות שהם מדהימות והכל ואי אפשר להוציא כמה מיליונים על עוד פעם מה שכבר נאמר ואני רק אחזור על מפה, על קו. על הדברים הכי הכי בסיסיים שאתה מגיע לתחנה ואתה עומד.

הייתי לפני שבועיים עם הבת שלי. באינטרנט כתוב מידע אחד איפה האוטובוס עומד. באים אין תחנה. שואלים את הנהגים, הנהגים לא יודעים. אני (לא ברור) נראיתי כנראה כנציגת המודיעין, חמישה אנשים בעשר דקות התחילו לשאול אותי לאן הקווים נוסעים, איפה. כל מיני דברים הכי בסיסיים. זה לא יכול להיות פשוט שאי אפשר לעשות את זה.

זאת אומרת זה לא יאמן שאי אפשר לעשות. מדינת ישראל עוד מעט ב-O.E.C.D בכל הדברים הכי מתפתחים והיא לא יכולה לשים את הדבר הכי פשוט. יש כל האוטובוסים של אגד עם מלא מלא פרסומות.

נעמי צור: פזית, תודה.

פזית שוויד: רגע, רגע. עוד משהו אחד.

נעמי צור: המסר התקבל.

פזית שוויד: יש לי הצעה מאוד פשוטה. תקנו אתם, משרד התחבורה, לא יודעת מי, את אותם פרסומות במקום הפרסומות תריצו את הקו לאן הקו הולך.

ואם זה משתנה אחרי חודש אז כמו שפרסומת תולים עוד פעם אז תחליפו עוד פעם את הפרסומת. זה דברים נורא נורא פשוטים שאם היו רוצים הם היו נעשים. ואני מאוד מצרה שנדב הלך ושכל האנשים שלכאורה עובדים כל הזמן. בפועל לא עושים את מה שהציבור צריך. חוץ מזה עוד נקודה אחת חשובה. קישוריות. שוב אם אנחנו לא תתכננו את הדברים האלו בעתיד עם הקישוריות הנכונה זה לא ילך. וקישוריות זה גם אופניים. אז כבר הכשירו שביל אופניים ברחוב יפו שנוסע לא ברור מאין ולאן. לא מתחבר לשום מקום. ושוב זה כבר מסגרת המחר.

נעמי צור: פזית המסר התקבל. אנחנו מסכימים איתך. את פורצת לדלת פתוחה.

פזית שוויז: הבעיה היא שלא צריך להסכים. הבעיה היא שפה בעירייה ובאגד ובמשרד התחבורה,

נעמי צור: אבל ועדת החינוך מחכה בחוץ,

פזית שוויז: צריך לבצע. אתם האנשים שצריכים לבצע.

דידי הרשקוביץ: פזית, פזית.

פזית שוויז: אני נורא מצטערת.

נעמי צור: די אנחנו לא יכולים.

דידי הרשקוביץ: פזית תודה רבה.

דובר לא מזוהה: אגד לא מביא אנשים (לא ברור) צריך משכונות אחרות להתחיל,

יאירה ויזנטל: סליחה, הוא קיבל רשות דיבור?

- דובר לא מזוהה: אגד מארבע וחצי.
- דידי הרשקוביץ: סליחה.
- דובר לא מזוהה: ואנשים שבאים בכותל לוקחים מוניות. ויש קווים לילה. אפשר לסדר עניין זה.
- דידי הרשקוביץ: רגע.
- נעמי צור: צודק.
- דידי הרשקוביץ: אבל ביקשתי ממך שאנחנו,
- דובר לא מזוהה: אני מחכה לך חודש ואתה לא נתת לי להיפגש. בשביל זה אני עכשיו יודע. תודה.
- דידי הרשקוביץ: אז אתה יכול לבוא אלי אחר כך לחדר.
- דובר לא מזוהה: תודה שלום.
- דידי הרשקוביץ: ולדבר איתי על הכל. תודה.
- יאירה ויזנטל: אוקי תורי?
- דידי הרשקוביץ: תורך אבל אני מבקש בדקה כי מחכים שם שישים איש מחוץ לדלת. זה אומנם לא באשמתכם אבל גם לא באשמתנו. אז בואי נעשה את זה קצר.
- יאירה ויזנטל: בינתיים הדקה שלי נגמרה.
- דידי הרשקוביץ: יאללה.

יאירה ויזנטל: אני רוצה להזהיר מפני הברוך הבא שיתקיים בדיוק בעוד חצי שנה, שנה כשהרכבת תתחיל לסוע. וזה הנושא של החניונים של חנה וסע. יש על המפה כמה חניונים מכובדים בעיר. אף אחד מהם, חוץ מהחניון של הרצל, לא התחיל להיבנות אפילו. אני לא רואה את החזון מתי הוא בכלל עומד להתחיל להיבנות. ואנחנו יודעים שבנייה של חניון כזה תיקח לפחות שנתיים שלוש. מה שאומר שאנחנו צפויים לברוך נוסף כשהרכבת אכן סוף סוף בעזרת השם תתחיל לסוע.

נעמי צור: הלוואי וזה הברוך היחיד.

יאירה ויזנטל: אני רוצה שהדבר הזה גם יהיה בתוך המערך.

דידי הרשקוביץ: טוב אני אסכם,

דובר לא מזוהה: משהו קטן.

דידי הרשקוביץ: ואנעל את הוועדה.

דובר לא מזוהה: משהו קטן שנייה.

דידי הרשקוביץ: אני אגיד שעלו פה נושאים טעונים מאוד, מעניינים מאוד, דברים שחייבים ליתן עליהם גם את הדעת וגם להעביר אותם מן הכוח אל הפועל. אני ביחד, ברשות חברי הוועדה, אנחנו נשב ביחד בוועדה הקרובה או אפילו לפני ולפני הוועדה הקרובה ואנחנו נגבש את הנושאים שאנחנו נרצה לדון בהם בוועדה הבאה שטעמנו מהם בוועדה הזאת רק על קצה המזלג.

אברהם פיינר: סליחה על ההתפרצות. אבל איך הבדיקה עם הדברים שנתקבלו ההחלטות שנתקבלו בוועדות קודמות אכן מיושמות.

דידי הרשקוביץ: קודם כל,

- אברהם פיינר: הדבר הזה אומר דרשני. לא יושמו שום דבר אז מה,
- דידי הרשקוביץ: קודם כל, קודם כל, קודם כל הרב פיינר.
- אברהם פיינר: סליחה על ההתפרצות אבל,
- דידי הרשקוביץ: כן סליחה על ההתפרצות אז,
- אברהם פיינר: אנחנו מדברים מדברים,
- דידי הרשקוביץ: אז,
- אברהם פיינר: גברת ענתבי הציגה פה,
- דידי הרשקוביץ: גברת פלדמן.
- אברהם פיינר: מה שהציגה, גברת סליחה.
- דידי הרשקוביץ: אז קודם כל הרב פיינר אני חושב שאני נתתי תשובה לזה. לא בפורום הזה אני אענה לך בהזדמנות וגם אחר כך.
- אברהם פיינר: לא אבל זה,
- דידי הרשקוביץ: על הדבר הזה בדיוק כשנכנסתי עברתי האם בוצעה ההחלטה. לא בוצעה ההחלטה. בדקתי למה, קיבלתי תשובה. אמרתי לעדנה שאני אתן לה. אני בהחלט עומד בכל הנושא הזה של בקרה ופיקוח לעבוד בצורה חזקה יחד עם חברי הוועדה.
- נעמי צור: ואני רוצה לסכם מבחינת ועדת התכנון. אנחנו נקיים דיונים,

דובר לא מזוהה: (לא ברור) הכרטיס היומי שלושה ימים בשבוע (לא ברור).

נעמי צור: עם כל שכונה ושכונה שמגיעים אלינו לדיונים על הבעיות של השכונה ובתוך זה הנגשת השכונה לשאר העיר ושאר העיר לשכונה. וכך הדרכים שלנו ישתלבו שוב ושוב עם ועדת התחבורה ונעבוד ונפתור את הבעיה בעיות אני בטוחה. אנחנו נועלים גם את ועדת התכנון הנוכחית ואנחנו נסגור את הישיבה תודה.

דידי הרשקוביץ: הישיבה ננעלה.