**הכנסת השמונה-עשרה נוסח לא מתוקן**

**מושב שני**

**פרוטוקול מס' 231**

#### מישיבת ועדת הכלכלה

**‏יום שלישי, כ"ז באייר התש"ע (‏11 במאי, 2010), שעה 14:30**

**סדר היום**:

1. היבטים בתחום התחבורה, התיירות, התמ"ת והבינוי והשיכון בעיר ירושלים

**נכחו**:

**חברי הוועדה**:

אופיר אקוניס – היו"ר

רוברט אילטוב – מ"מ היו"ר

**מוזמנים**:

דלית רגב - ראש אגף תיאום ופרויקטים, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

גלעד תירם - ראש ענף תשתיות ותיאום תחבורתי, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

יונתן בר סימן טוב - רפרנט פנים, אגף התקציבים, משרד האוצר

משה מרחביה - מנהל המחוז, משרד הבינוי והשיכון

קובי כחלון - סגן ראש עיריית ירושלים

יעל ענתבי - חברת מועצת עיריית ירושלים

עופר ברקוביץ - חבר מועצת עיריית ירושלים

יאיר מעיין - מנכ"ל העירייה, עיריית ירושלים

יעקב אבישר - משנה למנכ"ל העירייה, עיריית ירושלים

רועי פולקמן - מנהל האגף לתכנון, מדיניות ואסטרטגיה, עיריית ירושלים

ירון תורן - האגף לתכנון, מדיניות ואסטרטגיה, עיריית ירושלים

הדס קרני - יועצת ראש העירייה, עיריית ירושלים

זהר זולר - יועץ ראש העירייה, עיריית ירושלים

מיכל שלם - ראש הסגל של ראש העירייה, עיריית ירושלים

ניר מסיקה - עוזר סגן ראש העירייה, עיריית ירושלים

עמרי רביב - לשכת ראש העירייה, עיריית ירושלים

עידו רוזנברג - לשכת ראש העירייה, עיריית ירושלים

דורון שורר - יועץ רשות מטרופולינית, תוכנית אב לתחבורה בירושלים

נדב מרוז - מנהל צוות, תוכנית אב לתחבורה בירושלים

גלית לוי - מנהלת סניף ירושלים, התאחדות התעשיינים

אמנון לייקוביץ' - מנהל גרין סאן אנרג'י, התאחדות התעשיינים

יהודה לוינגר - תעשיין, מנהל מפעלי קלקליבר מכניקה, התאחדות התעשיינים

שמואל צוראל - מנכ"ל התאחדות המלונות הארצית

אריאלה שמידע דורון - מנכ"לית מלון ג'רוזלם גולד, יו"ר התאחדות המלונות בירושלים, התאחדות המלונות

אריאל רוטשטיין - מנכ"ל התאחדות המלונות בירושלים, התאחדות המלונות

גיורא ניר - נשיא מלון ג'רוזלם גולד בע"מ, התאחדות המלונות

איליה וולקוב - סמנכ"ל תפעול, חברת הרכבת הקלה בגוש דן – MTS

מרסלו מיטמן - סגן מנהל אגודת מורי הדרך

עו"ד טלי ניר - האגודה לזכויות האזרח

עו"ד נסרין עליאן - האגודה לזכויות האזרח

בנימין לשקר

אמיר וייטמן

רן שיטרית - יועץ ליו"ר ועדת הכלכלה חבר הכנסת אופיר אקוניס

**מנהלת הוועדה**: לאה ורון

**רשמת פרלמנטרית**: אירית שלהבת

**היבטים בתחום התחבורה, התיירות, התמ"ת והבינוי והשיכון בעיר ירושלים**

היו"ר אופיר אקוניס:

אני שמח לפתוח את ישיבת ועדת הכלכלה שמכונסת כאן ביום שלישי בשעה הזאת לפנים משורת הדין לכבוד יום ירושלים – היום חל ערב יום ירושלים ומחר הוא יום ירושלים.

בוועדה הזאת הקדשנו זמן רב מאוד לדיון בנושא ירושלים, לענייני התחבורה של ירושלים, עם כל הצער שבדבר. לצערי אני אומר את זה בכאב, מבלי להרוס את חגיגת היום שבו אוחדה מחדש העיר וחזרה לריבונותו של העם היהודי, כפי שהיה צריך להיות, למעט 19 שנים שהיתה תחת כיבוש ירדני והרבה מאוד שנים שלא היתה תחת ריבונות בכלל. כתל-אביבי אני סבור שאי אפשר שלא להרגיש את הטרגדיה של השנים האחרונות, והיא באמת טרגדיה, בתחום התחבורה בירושלים. קודם כול, העיכוב המביך בכל הקשור לרכבת הקלה, אבל לא רק הוא. קשה ביותר גם בעיית הרכבת הכבדה שלא מגיעה לכאן במהירות ובכך פוגעת בכלכלה של ירושלים, פוגעת בצמיחה, וחבל. הדברים באמת מצערים.

בנושא התקשורת, בחדר הזה התעקשנו שלא להביא לקריאה שנייה ושלישית את החוק שמאריך את הזיכיון של חברת "ישראל 10", כלומר של ערוץ 10, עד אשר לא יתחייבו, כפי שהחוק מחייב אותם מלכתחילה רק שהם לא קיימו אותו לצערנו במשך שנים רבות. קבענו שהם לא יקבלו ארכה נוספת כל עוד לא יגיעו לירושלים בשנתיים הקרובות ויעבירו עליה את מרכז הפעילות שלהם בתחום חברת החדשות, ההפקות וגם העסקה של ירושלמים צעירים בחברת "ישראל 10".

אלה שני תחומים שעסקנו בהם באופן ספציפי מאוד שנוגעים לירושלים.

נתבקשנו גם בתחילת מושב החורף לאפשר את קיום הפיילוט של הרכבת הקלה. העלינו את זה על שולחננו במהירות, פינינו לטובת זה סדר יום שנקבע כבר, התמקדנו רק בזה ואישרנו את הבקשה. אני מבין שהפיילוט יצא לדרך אבל עלול להיווצר עיכוב בהפעלה של הרכבת הקלה עצמה.

רוברט אילטוב:

ראש העירייה לא היה צריך להשתתף בדיון?

היו"ר אופיר אקוניס:

ראש העירייה היה צריך להשתתף בדיון אך בשעה 14:32 התקשרו אליי מלשכתו ונאמר לי שהוא לא יוכל להגיע לדיון. אני מוכרח להגיד שזה מצער אותי, למרות שאני שמח על נוכחותו של ממלא מקומו וגם של המנכ"ל ושל אחרים מעיריית ירושלים. לדעתי נכון היה שהוא יגיע לדיון כזה, כי הוא דיון מספיק חשוב, בעיקר בוועדה שמקדמת בפועל עניינים הקשורים בירושלים.

רוברט אילטוב:

באתי לכאן לכבד אותו.

היו"ר אופיר אקוניס:

גם אני באתי לכבד אותו, אבל הוא לא כיבד אותך, ואני מצטער על כך, אני מוכרח להגיד. בעיניי זה לא סביר. אבל לשאלתך, זאת התשובה.

רשות הדיבור למר כחלון בבקשה.

קובי כחלון:

ברשותך, נבקש ממר דורון שורר להציג את המצגת.

דורון שורר:

אדוני היושב-ראש, חברי הכנסת, ממלא מקום ראש העירייה, מנכ"ל העירייה, אורחים נכבדים,

עובדה ידועה כמעט לכול, שקיומה של תחבורה זמינה ויעילה היא תנאי מקדים לפיתוח וצמיחה כלכליים ותרבותיים כמעט עוד מימי קדם. עובדה נוספת היא כי קיומה של תחבורה ציבורית זמינה ויעילה מקטינה פערים חברתיים ויוצרת הזדמנויות תעסוקה, חינוך ותרבות משופרים.

בנבדל ממדינות העולם המערבי, בהן מרבית תחומי התחבורה מרוכזים על בסיס אזורי, בישראל הם מרוכזים בידי השלטון המרכזי ומפוזרים בין כמה רשויות שמטפלות הן ברמת המקרו והן ברמת המיקרו.

אנו מבקשים להביא בפניכם הצעת יוזמה של ראש עיריית ירושלים, מר ניר ברקת, במסגרת החלטות הממשלה, בתמיכת משרד התחבורה ובגיבוי מרבית העוסקים בתחום, להקמת רשות תחבורה מטרופולינית לאזור ירושלים. אנו מבקשים להסדיר בחוק את רשות התחבורה המטרופולינית של ירושלים, שתרכז ותשלב את כל הסמכויות ואת כל התפקידים ליצירת מרקם תחבורתי יעיל ומפרה שימנף את מרכזיות הבירה וצורכי הפיתוח שלה. הקמת הרשות הזאת היא תנאי בסיסי לכך.

הכנו מצגת על העניין הזה, אבל קרה דבר מה למחשב. אמשיך בעל-פה, ברשותכם, וכאשר נצליח נתחבר למצגת.

לאה ורון:

יושב-ראש הוועדה וחבר הכנסת אילטוב מחזיקים בידם את המצגת שהעברתם לוועדה.

דורון שורר:

ירושלים היא אולי אחת הבירות הבודדות בעולם שאין לה כביש גישה ראשי, או שיש לה רק כביש גישה אחד, אם נסתכל על כביש ירושלים-תל-אביב, כביש מספר 1, ככביש כניסה לבירה.

היו"ר אופיר אקוניס:

כביש מספר 443 לא נחשב ככביש כניסה לבירה? אני באופן אישי לא פגשתי בכביש מספר 1 בערך 9 שנים. אני באמת מברך את משרד התחבורה על הצגת התוכנית החדשה שאושרה אתמול, וביקשתי להציג אותה כאן בוועדה, אבל יש עוד כניסות לירושלים. גם כביש 443 נחשב ככניסה לעיר. איך הוא מוגדר?

דורון שורר:

בתכנון לטווח ארוך, כביש מספר 1 עד אזור שער הגיא צפוי להיות כביש פנימי בתוך מרחב ירושלים. אבל לא חשוב, זאת הגדרה תחבורתית.

היו"ר אופיר אקוניס:

מה נתח השוק של הכבישים? אתם כעיריית ירושלים יודעים כמה כלי רכב נכנסים דרך כביש מספר 1 וכמה נכנסים דרך כביש מספר 443? עדיין הרוב נכנסים לעיר דרך כביש מספר 1?

קריאה:

70%-30%.

דורון שורר:

בכל מקרה, תנאי מרכזי לצמיחה, לשיפור החינוך, לשיפור התרבות ולהקטנת פערים הוא קיומה של מערכת תחבורה יעילה.

כדי להשיג את היעדים הללו למדנו בארץ, ואנו יודעים את זה מן העולם, יש צורך באחדות המדיניות ובהעברת הביצוע לידי גורם המכיר והרגיש לאפיונים הפיזיים, האנושיים, החברתיים, התרבותיים והאזוריים. המצב היום בישראל רחוק מן האופטימום הרצוי, עקב פיצול סמכויות ואחריות בקביעת המדיניות, התכנון והתקציב, וכן האחזקה, האכיפה וכדומה שמפוזרים בין הרבה מאוד רשויות, שכל אחת עובדת על-פי סדרי עדיפויות בדפוסים שונים. חסרה ראייה כוללת לאומית או אזורית, אחדות תכנון וכדומה.

משרד התחבורה יזם, והממשלה קיבלה החלטות בנושא הזה כמה פעמים, הבין את הצורך ברפורמה יסודית בתחום הזה, להקמת רשות תחבורה ארצית שתרכז את כלל הסמכויות, והקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות שירכזו את כל הסמכויות באזורים המטרופוליניים. מדובר על בין 4-6 רשויות מטרופוליניות. בדיון הזה אנו מדברים כמובן על ירושלים תחילה.

צירפתי במסגרת המצגת שנמצאת בפניכם פירוט של הניסיון הבין-לאומי. אפשר לראות בגרפים שהחל משנות התשעים כל מדינות העולם כמעט, או מדינות העולם שאנו משווים עצמנו אליהן, העולם המערבי, עברו לניהול תחבורה על בסיס מטרופוליני, אשר אורגן בשיטות משפטיות שונות, אבל עיקרו הקמת רשויות שמרכזות את כל הסמכויות, אחדות מדיניות, אחדות פעילות, יצירת הרמוניה בין המכשירים התחבורתיים ושימוש מושכל בכלים שעומדים לרשותם, לרבות מדיניות חניה וכדומה.

מצורף בפניכם גם המבנה המוסדי של כמה מטרופולינים. מצאנו איזשהו מכנה משותף בינינו ובינם, אם בגודל האוכלוסייה, בשטח וכדומה. אפשר היה להביא עוד עשרות דוגמאות, אבל בחרנו את הדוגמאות הללו.

חוסר תיאום וחוסר שילוב בין כלי המדיניות וכלי הביצוע השונים בולטים דווקא עקב השינויים הרבים שמשרד התחבורה מקדם בשנים האחרונות, כמו מערכות רכבות קלות בירושלים ובתל-אביב, רכבות פרבריות, האוטובוסים המהירים בחיפה, הסדרת ענף המוניות, מת"צים, נת"צים וכל הדברים האחרים. דווקא הקידום המהיר של הכלים הללו, שמופיעים בהרחבה במצגת, מחייבים יצירת מוסד שיתאם וישלב בצורה יעילה וייצור זמינות תחבורתית.

מוזר שלמרות שהתחבורה בישראל יש לה אפיונים אזוריים או מקומיים ומרבית התחבורה היא בתוך הערים, או בערים ובבנותיהן, לרשויות המקומיות אין כלל מעורבות ורק השפעה מועטה על ההחלטות השונות בענף, על המימון וכדומה.

היו"ר אופיר אקוניס:

הצגתם את התוכנית לממשלה?

רוברט אילטוב:

אתם רוצים להקים חברה משלכם?

דורון שורר:

אתייחס לשאלותיכם מייד. תנו לי עוד דקה.

כפי שאתם רואים יש פירוט מה הרשות הזאת צריכה לעשות, אם זה רישוי תחבורה ציבורית, היסעים, פיקוח ובקרה על התפעול, תעריפים, חתימת הסכמים עם מפעילים, תיאום תחבורתי וכל הקשור בזה.

במסגרת התוכניות של משרד התחבורה, כל הסמכויות של משרד האוצר, של משרד התחבורה ושל העירייה שמפורטות כאן יועברו לרשות הזאת. זאת התוכנית הגדולה.

מופיעים כאן הרבה נתונים סטטיסטיים, לרבות מפות. יש בערך 104 ישובים במטרופולין ירושלים, ושמותיהם מופיעים בפניכם.

אנו מבקשים:

1) לחוקק חוק לרשות תחבורה מטרופולינית ירושלים במסגרת תוכנית הממשלה ומשרד התחבורה להקמת רשות תחבורה ארצית ורשויות תחבורה מטרופוליניות.

2) לקבוע לוחות זמנים מחייבים להסדרת מרכיבי החוק.

3) לתת קדימות להקמת רשות תחבורה מטרופולינית ירושלים כצעד ראשון לקראת חקיקת המסגרת הלאומית הכללית.

כלומר, במילים אחרות, אנו מעריכים שייקח זמן רב עד אשר כלל המערכת וכל התוכנית הגדולה תצא לפועל. בירושלים הנושא הזה חיוני מאוד על מנת שתוכל להחזיר לעצמה את הבכורה ואת המרכזיות ותוכל לשפר בצורה דרמטית, הן את רמת החיים בירושלים והן את התעסוקה וכיוצא באלה.

זה פחות או יותר מה שצריך היה להופיע במצגת.

היו"ר אופיר אקוניס:

איך אתם נערכים? מה יקרה בזמן הקרוב עם הרכבת הקלה? איך העירייה מתמודדת עם הבעיה הזאת? יש שם בעיה קשה. איך נערכים עם הרכבת הכבדה? ממלא מקום ראש העירייה אמר לי שכביש מספר 39 צפוי להוות פתרון. אני מבין שזה בתהליכי תכנון. מר שורר, הבנתי את התוכנית שהצגת. זה דבר שצריך לבוא להחלטת ממשלה. משרד התחבורה תומך בתוכנית?

דלית רגב:

אני נציגת משרד התחבורה. מר אלכס לנגר היה אמור להשתתף בדיון הזה, אך נבצר ממנו להגיע משום שהוא שוהה כרגע בחוץ-לארץ לצורך התפקיד.

משרד התחבורה תומך בתוכנית הזאת.

נאמר כאן "ירושלים תחילה", אבל אני חייבת למען הגילוי נאות לומר שמשרד התחבורה מקדם ביחד עם האיחוד האירופאי רה-ארגון בתחום התחבורה הציבורית, גם ברמה הארצית וגם ברמה המטרופולינית. כלומר, הקמת רשות תחבורה ציבורית שתחליף את אגף התחבורה הציבורית באגף לתכנון התחבורתי, ברמה הארצית, ו-4 רשויות מטרופוליניות בחיפה, תל-אביב, ירושלים ובאר-שבע. ביחד עם האיחוד האירופאי אנו מקדמים כעת פיילוט בחיפה, שבסיומו תהיה חקיקה. הרשויות המקומיות במטרופולין חיפה לא רוצות להמתין עד לחקיקה ולכן שם אנחנו מקדמים את זה כרגע ברמה ההסכמית.

במקביל, הסכמנו, בגלל החשיבות של ירושלים כעיר הבירה של ישראל, על כל המשמעויות שנלוות לכך, לקדם פיילוט גם בירושלים, ובסיומו תהיה חקיקה, כאשר יגיע הזמן.

הפיילוט מתוכנן לשנה של ייסוד פורום, כאשר כל צד מביא את הסמכויות שלו על-פי דין. כלומר, לא יהיו סמכויות חדשות שיואצלו או יועברו לרשויות. יהיה איזה פורום שיתכנס ויְדָמה רשות מטרופולינית, שבסיומו יוגש תסקיר הצעת חוק להקמת רשויות מטרופוליניות בחקיקה.

רוברט אילטוב:

מה הגבולות של הרשויות הללו?

דלית רגב:

עד כה טרם דנו ממש בגבולות, אבל בחיפה מסתמן – אני יכולה להגיד מכיוון שכבר מופעל שם פיילוט – שזה כולל את חיפה, הקריות, טירת הכרמל, נשר ובאופן וולונטרי גם יקנעם ועכו. בירושלים ובתל-אביב עדיין לא הגענו לסוגיית הגבולות. בסך הכול יש 65 רשויות מקומיות - - -

היו"ר אופיר אקוניס:

אם את כבר כאן ומר לנגר לא נמצא, אולי תעדכני אותנו, והייתי שמח לשמוע גם היכן עיריית ירושלים בתוך התמונה, מה הסטטוס של הרכבת הקלה כרגע? הבנתי שתאריך ההפעלה שלה נדחה לאפריל 2011, למרות שבחדר הזה נתבשרנו כבר שזה יקרה בספטמבר 2010, ואפילו התלוצצנו שזה יהיה בראש השנה. אז אולי זה יהיה בראש השנה האזרחית, אינני יודע מתי בדיוק. בנוסף, מה המצב של הרכבת הכבדה? גם כאן שמענו כל פעם מועדים שונים. אנו מבינים שהרכבת הכבדה המהירה תגיע לירושלים בקו החדש בשנת 2018.

רוברט אילטוב:

אל תתחייב על שנה ...

היו"ר אופיר אקוניס:

אני לא מתחייב. אני אומר מה שמעתי. אני בוודאי לא אתחייב. אני גם לא במעמד שאני יכול להתחייב. כל פעם אני שומע על דחייה, מ-2012 ל-2014 ול-2018. מה משרד התחבורה עושה כדי לקדם את הפרויקט? אנחנו רוצים לראות מה קורה ברחוב יפו ומה קורה בתחנת בנייני האומה שאיננה קיימת ומה המעמד של כביש מספר 39 מבחינת משרד התחבורה.

דלית רגב:

מר גלעד תירם מאגף התשתיות יעדכן את הוועדה.

גלעד תירם:

אעדכן לגבי כמה נושאים שפירטת.

קודם כול, לגבי הרכבת הקלה – תאריך ההפעלה הנוכחי הוא אפריל 2011, בעזרת-השם. כולנו שותפים לתקווה ומאמינים, ודי ברור לנו שזה יהיה לא יאוחר מהמועד הזה. צר לכולנו על העיכוב, שלא היה באשמתנו. יש צוות בוררים שנתן לזכיין, לחברת "סיטי פס", ארכה עד אפריל 2011. משרד התחבורה לא היה מוכן לזה, אבל זאת היתה פסיקת הבורר.

לגבי הרכבת הכבדה – אם אני זוכר נכון את התאריך שאמרת, שנת 2018, אני חושב שהייתי שותף בדיון.

היו"ר אופיר אקוניס:

אמר את זה מי שישב בסמוך אליך, אם אני לא טועה.

גלעד תירם:

נאמר אז שזה עלול להיגרר עד לשנת 2018. אם אני זוכר נכון אמר את זה נציג אגף התקציבים במשרד האוצר, מר אדירי. הם, מטבע הדברים, הפסימיים שבחבורה. נכון להיום מבחינתנו, מבחינת חברת רכבת ישראל, תאריך היעד הוא עדיין 2016, שאולי יגלוש לשנת 2017 אבל לא יאוחר מכך.

לאה ורון:

אתה כבר מתקרב, או-טו-טו אתה ב-2018.

היו"ר אופיר אקוניס:

אפשר לשאול מדוע זה מתעכב? אחת הסיבות היא העתירה של "אדם, טבע ודין" שעיכבה את זה. האם התשתיות מונחות כבר?

גלעד תירם:

התשתיות כרגע בהנחה. עובדים על זה, חופרים, מקימים הכול. כפי שאתה זוכר, בדיון עלה, אחת הבעיות המרכזיות היא עדיין שאי אפשר לעבוד במקביל, חייבים לעבוד בטור ולכן זה התעכב, בגלל בעיות סטטוטוריות. אם תימצא סוף-סוף איזו נוסחה לפתור גם את הבעיה הזאת אז נוכל להקדים את התאריך. חשוב להדגיש שתאריך היעד הוא 2016. מרגע שהתבררה העתירה של הארגונים הירוקים היה ברור שלשם אנחנו הולכים. התאריך שנקבע לפני כן היה גם כך לא ריאלי.

רוברט אילטוב:

אני מעריך שבשלב מסוים היו גם קיצוצי תקציב.

היו"ר אופיר אקוניס:

הרכבת דווקא קיבלה תקציב. זה המון זמן, מ-2010 ל-2017. אין שום אפשרות לזרז את זה, להגדיל את מספר העובדים, לעבוד במקביל, לעבוד מצד אל צד ולהיפגש באמצע, כמו שבנו את ארצות-הברית?

גלעד תירם:

אילו אפשר היה לעבוד במקביל זה היה אולי מזרז את התהליך, אבל למיטב ידיעתי – ואני כלכלן ולא בקי בהליכים הסטטוטוריים וההנדסיים – נכון להיום אין אפשרות כזאת מבחינה הנדסית או תכנונית.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מבין שאתם מניחים קו כפול, שתהיה רכבת עולה ורכבת יורדת. זה לא דבר מובן מאליו, כי בישראל במשך שנים פעלו, גם בקו המהיר היחיד בין תל-אביב וחיפה, על מסילה אחת, והיה צריך לחכות באזור מפגש. זה עיכב את זמן הנסיעה.

רוברט אילטוב:

מזל שסגן השר ליצמן הוא לא שר התחבורה, כי היה מוצא קבר אחד או שניים וזה היה נתקע כבר ...

גלעד תירם:

לגבי כביש מספר 39, אני לא יודע לעדכן כי זה עדיין בהליכים סטטוטוריים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי מר כחלון יעדכן.

יעל ענתבי:

אני חברת מועצת העיר. במשך כמה חודשים הייתי אחראית על תיק התחבורה בעיריית ירושלים, עד שהבנתי את ההתנהלות ועזבתי.

בהמשך לדברי קודמי ובהמשך לדברי היושב-ראש, שדיבר על הטרגדיה בנושא התחבורה בירושלים, אני רוצה להמשיך מכאן. בחתונה נוהגים לשבור כוס כדי לזכור את חורבן ירושלים. לפני שנשבור את הכוס היום כדי להעלות את ירושלים על ראש שמחתנו, אני רוצה לראות מה יש בכוס של התחבורה בירושלים, וחשוב לי להבהיר את זה כאן, בהמשך לדברי קודמי.

כל מי שמקשיב בבוקר לדיווחי התנועה ברדיו שומע כבר 15 שנים מידי בוקר על עומס תנועה על גשר עוזי נרקיס בירושלים. עוזי נרקיס, כידוע לכם, קשור ליום ירושלים, היה אלוף פיקוד המרכז בעת כיבוש ירושלים. אם תשאלו איך לא נפתרה הבעיה במשך 15 שנים, אני יכולה לשער מדוע. הבעיה המרכזית היא בפיתוח התחבורה. הרגולציה הצמודה של השלטון המרכזי, כלומר משרד התחבורה ומשרד האוצר – המשרדים הללו מתעקשים משום מה לשמור על כל הסמכויות בידיהם וזה שיוצר עיכובים וחיכוכים. למשל אם העירייה רוצה לשנות תמרור, לסדר תחנה – הכול צריך לעבור דרך משרד התחבורה.

היו"ר אופיר אקוניס:

לא, רשות התימרור היא בעיריית ירושלים. איזה תמרור רצית לשנות, למשל?

יעל ענתבי:

או למשל שינוי מסלול אוטובוס.

היו"ר אופיר אקוניס:

שינוי מסלול אוטובוס הוא אכן באישור המפקח על התעבורה.

דורון שורר:

יש גם תמרורים שמשרד התחבורה שמר לעצמו את הסמכות להציבם. רשות התימרור לא עברה באופן מלא לרשויות המקומיות.

היו"ר אופיר אקוניס:

היא עברה באופו כמעט מלא.

קובי כחלון:

לגבי הרמזורים, היתה כתבה ב"אל ג'זירה" שנותנים יותר מדי לפסגת זאב. הם כתבו שזה האפרטהייד של הרמזורים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אם נכתב משהו רע עלינו ב"אל ג'זירה", זה כנראה דווקא דבר טוב.

יעל ענתבי:

ירידה כזאת לפרטים אינה הגיונית. אני מצפה מכם לקדם הקמת רשות תחבורה מטרופולינית לירושלים.

אגב, הפתרון לעומס בגשר עוזי נרקיס שהזכרתי קודם, נמצא על השולחן שנים רבות, בדמות הפרדה מפלסית בגבעה הצרפתית. רק עכשיו התרצו הרגולטורים לקדם את ההפרדה המפלסית, אבל בפתרון שמושפע לדעתי משיקולים פוליטיים יותר מאשר משיקולים מקצועיים.

לסיום, בנסיעה ברחבי הארץ רואים המון מחלפים וכבישים בשלבי בנייה שונים. להרגשתי, ירושלים מקופחת בנושא הזה. מדברים על רכבת העמק שתשרת 60,000-70,000 איש, בעוד הפתרון הפשוט לרכבת לירושלים דרך כביש 443 ירד מן הפרק מסיבות פוליטיות. אני מצפה שאתה וחברי הכנסת תפעלו שלפחות 15% מסך 7 מיליארד שקלים שבתקציב הפיתוח של משרד התחבורה יגיעו לירושלים, שהיא מטרופולין ענק הכולל כמיליון נפש, וכמובן ביזור הסמכויות שהזכרתי קודם. לדעתי ירושלים לא מקבלת את שמגיע לה. עכשיו אנחנו יכולים להעלות את ירושלים על ראש שמחתנו. תודה רבה על ההקשבה.

מרסלו מיטמן:

צהרים טובים. בשם אגודת מורי הדרך, אנו מביאים כאן איזו אפשרות לתיקון המצב, כי נכון להיום אחת התדמיות שלוקח התייר שמבקר בירושלים היא תדמית של כאוס, וב-10 השנים האחרונות במיוחד בגלל העבודות הציבוריות לבניית הרכבת הקלה. אבל מעבר לזה יש גם בעיה כרונית, של חוסר בדרכי גישה נוחות להרבה מאוד אתרים מרכזיים, ואם כבר מגיעים לאתרים הללו קשה מאוד למצוא בהם מקום חניה. זה חלק מן התדמית שלוקחים לעצמם 3 מיליון תיירים שבאים לירושלים מידי שנה, פחות או יותר, שמספרם עולה על מספר האנשים שגרים כאן.

באגודת מורי הדרך חילקנו את נושא התחבורה בכל הקשור לתיירות לשלושה חלקים עיקריים.

נושא אחד הוא הנגישות של האוטובוסים הגדולים שמסיעים 50 תיירים. יש צורך מיידי ביצירת מפרצים להורדת התיירים והעלאתם בקרבת האתרים המרכזיים. האתרים שאנו מצאנו לנכון לציין הם שער האשפות, שער יפו, שער הפרחים, שער האריות, גת שמנים, גן הקבר, כנסיית העלייה בהר הזיתים וכיכר החתולות למי שבאים למעלית הזמן במרכז העיר. בחלק מן האתרים הללו יש מעין מפרץ או אפשרות לעצירת אוטובוסים, אבל אין אכיפה עירונית כדי למנוע עמידת מכוניות פרטיות במפרצים הללו ואז האוטובוסים מתחילים לחפש היכן לעצור בניגוד לחוק ומוטלים על נהגי האוטובוסים קנסות והתיירים צריכים לרדת במקומות לא חוקיים ולא בטיחותיים. זה יוצר אווירה מאוד לא נוחה. בשער האשפות ובגת שמנים למשל יש מקומות חניה אבל אין די אכיפה לגבי חניה של אלמנטים שלא קשורים לתיירות.

יש אלטרנטיבות. אנו, שבאים מן השטח, רואים אלטרנטיבות לחניה מסודרת למספר רב של אוטובוסים, לאו דווקא במקומות תיירותיים אבל במקומות בהם יוכלו לחנות אוטובוסים ללא כל בעיה במשך היום. אחד מהם הוא תחנת הרכבת הישנה, מאחורי המדפיס הממשלתי הישן, שם יש רחבה גדולה מאוד.

קובי כחלון:

זה דיון של ועדת הכלכלה של הכנסת ולא של ועדת הכלכלה של העירייה. תפנה לעירייה ותבקש את הבקשות הללו.

היו"ר אופיר אקוניס:

הוא מנצל את נוכחותך כאן.

דורון שורר:

מדיניות חניה היא אחד הכלים המרכזיים בניהול תחבורה. קיום של גוף מרוכז, הקמת רשות מטרופולינית שמתאמת, בין השאר, בין מדיניות חניה למדיניות תנועה. זה בעצם הפתרון לסוגייה שמעלה כאן מר מיטמן.

מרסלו מיטמן:

יש גם מקומות חניה ברחוב שמואל בן הדיה לרגלי הר הזיתים ובחניון קרתא, אפילו בתשלום יומי שהסוכן יוכל לספוג וכך להסדיר את כל הנושא.

נושא אחר הוא נגישות לרכב אשכול. החניון האולטימטיבי לרכב אשכול הוא ללא ספק הר ציון, המאפשר סיור בתוך העיר העתיקה ללא הפרעות כלשהן. גם במקרה הזה אפשר ליצור מקום חניה ל-15 רכבים לפחות למשך 6-8 שעות, אפילו בתשלום יומי סביר, רב-שימושי באותו יום, כדי שמורה הדרך עם רכב אשכול שלו יוכל להיכנס ולצאת כמה פעמים עם התייר כל אימת שיש צורך בכך.

יש גם אירועים ציבוריים רבי משתתפים. אנחנו מעלים את כל הנושאים הללו כאן כדי שבתכנון המסיבי עליו מדובר כאן יילקח בחשבון ההיבט הזה, שנראה מאוד ממוקד וקטן. צריכה להיות גישה נוחה מתוכננת לאירועים, מקום מסודר להורדת נוסעים ולהעלאתם וחניה לרכב תיירותי.

היו"ר אופיר אקוניס:

מנכ"ל העירייה, מר מעיין, ישמח להיפגש אתך. אתה לא חייב להשיב כרגע.

מרסלו מיטמן:

אלה הצעות ייעול. אין כאן ביקורת.

יאיר מעיין:

כפי שאמרו גם סגן ראש העירייה וגם יושב-ראש הוועדה, נשמח לפגוש אתכם בכל זמן ולתת פתרונות נקודתיים.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שתיפגש אתו, מר מעיין, ותשמעו גם את הטענות הספציפיות וגם תענו תשובות ספציפיות, כי הדברים נקודתיים מאוד. תודה רבה.

טלי ניר:

שלום, אני מן האגודה לזכויות האזרח. אנחנו מדברים על ירושלים באופן כללי, שהמצב התחבורתי בה אכן קשה מאוד, אבל המצב קשה שבעתיים בעיר המזרחית. רצינו להתייחס גם להקשר הזה. כולכם מוזמנים לסיור כדי להבין עד כמה המצב קשה. מי שמסתובב קצת ורואה עד כמה קשה להגיע ממקום למקום בירושלים, עוד יותר קשה במזרח העיר, ומצב הכבישים שם קשה מאוד. מכיוון שלא משקיעים בתשתיות הכבישים הקיימים מחוררים.

יאיר מעיין:

לא משקיעים?

היו"ר אופיר אקוניס:

מכיוון שגברת ניר בתוקף תפקידה דבריה תמיד מעוררים עניין מיוחד, תן לה לסיים ואז תוכלו להגיב.

יאיר מעיין:

בוודאי שמשקיעים בתשתיות גם במזרח ירושלים. אולי תגידי שמשקיעים לא מספיק. בשנת 2009 הושקעו רק 90 מיליון שקל.

טלי ניר:

תודה על הדיוק.

היו"ר אופיר אקוניס:

דרך אגב, כמי שתומך בשליטה ישראלית מוחלטת וללא עוררין, וכפי שאמרו כבר גדולים ממני – לנצח נצחים, אני חושב שצריך להשקיע שם באותה מידה, כי הרי אם מישהו טוען לשליטה במקום כלשהו, כפי שאני סבור שצריך להיות, אז בהחלט צריכה להיות השקעה על-ידי מי שרואה את המקום בבעלותו.

רוברט אילטוב:

מה עומק גביית המסים שם?

טלי ניר:

את השאלות הללו אפשר להפנות לעירייה.

היו"ר אופיר אקוניס:

נכון, המנכ"ל יענה.

טלי ניר:

עומק הגבייה שם הוא כמו בכל מקום אחר במערב העיר.

רוברט אילטוב:

יש כאן זכויות לאנשי הצד השני, למי שמשלם את המסים, שלוקחים את הכסף שלו כדי לפתח שם.

היו"ר אופיר אקוניס:

אני מציע שניתן לגברת טלי ניר לדבר ברצף.

טלי ניר:

יש לי עוד כמה משפטים להגיד ואחר-כך אם יהיו שאלות או הערות אני מוכנה לענות.

אם תבקרו ותראו את היעדר התשתיות הפיזיות במזרח ירושלים, זה זועק לעין, אפשר לראות את זה בצורה ברורה מאוד – אין כמעט מדרכות, רבים מן הכבישים אפילו לא סלולים. הדבר הזה הוא שילוב גם של השקעה מינימלית בתשתיות, וגם מחסור בתוכניות מתאר. במזרח העיר יש שכונות שאין להן בכלל תוכניות מתאר ובאחרות יש תוכניות מתאר שאינן מעודכנות כלל. התוכנית "ירושלים 2000" מעוכבת מזה שנה על-ידי שר הפנים, בלי שיש לו סמכות לכך, וכך לא יכול להתקדם התכנון המפורט של שכונות נוספות ושל אזורים נוספים במזרח העיר.

היו"ר אופיר אקוניס:

אולי היתה דרישה אמריקאית לא לבנות בחלק הזה של העיר. כל הוויכוח כאן מסתובב במעגל סגור. מצד אחד, את אומרת: תבנה להם תשתיות, ואת צודקת, צריך לפתח ולבנות, כי ישראל שולטת שם. מצד שני, באים הידידים האמריקאים ואומרים: אל תעשו שם כלום. יש כאן איזו התנגשות.

טלי ניר:

מדובר על בנייה יהודית במזרח העיר.

כשאני מדברת על השקעה מינימלית, גם מנכ"ל העירייה יודע שהשיעור מתקציב העירייה שמושקע במזרח העיר קטן. למרות שהם מהווים למעלה משליש מתושבי העיר מושקע פחות מ-10% מן הסך הכולל של תקציב העירייה במזרח העיר. את הנתונים הללו שמעתי גם ממר יקיר שגב וגם מראש העירייה ולכן אני סומכת את ידי עליהם.

רוברט אילטוב:

אם את מעלה את הנתונים הללו, אני חוזר על השאלה שלי, מה שיעור ההשתתפות בעוגה של אותם התושבים? יש לך נתונים רק מצד אחד?

מיכל שלם:

מכיוון שהבנייה בלתי חוקית לא משלמים היטלי סלילה במזרח העיר.

רוברט אילטוב:

אז הזכויות של האחרים נפגעות, הזכויות הציבוריות.

טלי ניר:

תיכף יפורטו שיעורי הגבייה, אבל הם שיעורים גבוהים שדומים לשיעורים שנגבים במערב העיר.

הבנייה בניגוד לחוק, וחשוב להבהיר את זה, היא כאשר אין תוכניות מתאר, ואין תוכניות מתאר במרבית השכונות, או שאין בכלל או שהן לא מעודכנות. האוכלוסייה גדלה פי ארבע וחצי מאז שנת 1967 ועד היום. אנשים צריכים לגור היכן שהוא ולא מאשרים להם.

רוברט אילטוב:

את רוצה להגיד שאף אחד שם לא קיבל אישור?

טלי ניר:

אין היתרי בנייה. מאז שנת 1967 ועד היום הוצאו אלפי היתרי בנייה בודדים. המספר שידוע לנו, שנכון ללפני כמה שנים, כי העירייה לא פרסמה נתונים מעודכנים, הוא 3,000 ומשהו היתרי בנייה שהוצאו משנת 1967 ועד שנת 2000 ומשהו. כאשר מוציאים רק 3,000 היתרי בנייה ובמקביל האוכלוסייה גדלה פי ארבע, מ-66,000 ל-300,000 בני אדם, הם צריכים לגור היכן שהוא. זאת הקרקע היחידה שיש להם. מי שיכל הרי ברח מן העיר, מי שהיה לו כסף. נשארה בעיר אוכלוסייה חלשה ביותר. היום שיעור העוני במזרח ירושלים הוא הגבוה ביותר בישראל ועומד על 65% מן האוכלוסייה. 74% מן הילדים נמצאים מתחת לקו העוני. כך שמדובר באמת באוכלוסייה שאין לה לאן ללכת, שלא תלך לשום מקום אחר, והיא זקוקה לתנאים הפיזיים הבסיסיים ביותר, אם מדובר בתשתיות ואם מדובר באפשרות לבנות את בתיהם. למרבה הצער תוכניות המתאר תקועות, הן לא מקודמות ואין אפשרות לבנות, ולכן בונים ללא היתר.

קובי כחלון:

גברת טלי ניר, די מרשים מה שאמרת מכיוון שעולה מן הדברים שאת מתירה לעשות דבר לא חוקי. מן הסתם גם אדם שנשאר ללא אוכל אסור לו לגנוב.

טלי ניר:

אני לא מתירה שום דבר. מי אני להתיר? אני מפצירה בכם להתמודד עם המצב.

קובי כחלון:

סיפרת כאן שהשב"חים בונים בניינים בלי רישיון. אנחנו צריכים להתמודד עם זה, לכן יש לנו ייעוץ משפטי מפואר עם יכולת אכיפה. יש 50,000 בתים בירושלים שנבנו בצורה לא חוקית.

טלי ניר:

לטענתך הרי כולם עבריינים בפוטנציה.

קובי כחלון:

לא, הם לא עבריינים. יש בעיה לא פשוטה, שרוב האנשים שב"חים, וחלקם הגדול בכלל אין להם בעלויות.

עיריית ירושלים לא קופאת על שמריה ומתכננת, בעלויות של מיליוני שקלים, וגם מנכ"ל העירייה חותם על התוכניות, שכונות שלמות במזרח ירושלים, למשל בהר הבשורה, אחרי שאף אחד לא התמודד ואנו מתמודדים, למשל במער המזרחי בהיקף של 700,000 מטר בנייה לערבים. זה לא תלוי בכלל בתוכנית המתאר. יש תוכניות לשכונות והן מקודמות. התוכניות נדונו אצל ראש העירייה, קודמו ותוכננו. הלוואי ותוכניות באותו היקף כפי שיש היום במזרח ירושלים היו לי גם במערב ירושלים, אז מצבי היה טוב.

יאיר מעיין:

כפי שאמרתי קודם, בתקציב 2009 של העירייה – ואני חייב לציין כאן לטובה את משרד התחבורה ששותף לעירייה בעניין הזה – התקציב לפרויקטים תחבורתיים במזרח העיר עמד על קרוב ל-100 מיליון שקל לכבישים בבית חנינה, ואדי ג'וז, מעלה סילואן ושכונות נוספות. התקציב הזה גדול מאוד. למעט כבישים עורקיים בירושלים, אם אני מבודד אותם, לא השקיעו כל-כך הרבה במערב העיר בכבישים באותה שנה.

לגבי הבנייה, אנצל את ההזדמנות ואני מציע לגברת, בבקשה, כל מגרש ירוק שהאגודה לזכויות האזרח או עמותת "במקום" יצביעו עליו בפני עיריית ירושלים, אנחנו מתחייבים לפתח בו שצ"פ (שטח ציבורי פתוח). נכון להיום אנחנו פונים למינהלים הקהילתיים בשכונות בית חנינה, ראס אל עמוד ושכונות נוספות בבקשה שיעמידו לנו שטח ירוק או חום למבני ציבור. לצערי הרב הם לא מצליחים להעמיד את השטחים האלה מכיוון שהתב"עות לא מאושרות, או כשהן כן מאושרות וצריך לבצע הפקעות, 40% הפרשה לצורכי ציבור. לא מצליחים להגיע לזה ולא מצליחים לייצר מגרש כדי להקים עליו בתי-ספר, מינהלים קהילתיים או גנים שצ"פיים. בתקציב 2010 יש הקמה של שצ"פ בשכונת בית חנינה, אחרי שהשכונה לראשונה השיגה לנו מגרש ירוק שהוא בבעלות פרטית. בעל המגרש הסכים לחתום על חוזה עם העירייה, שהוא מחכיר את המגרש לעירייה ואנחנו מבצעים בו עכשיו גן שעשועים לטובת תושבי השכונה. כל מגרש כזה שיימצא, אנו מתחייבים לבצע את זה. אנא תעזרו לנו, אם אתם מצליחים, להשיג מגרשים גם למבני ציבור.

המחסור הנוסף שלנו הוא במגרשים חומים לבתי-ספר. יש הרבה מאוד תקציב, יש ועדה בעירייה שנפגשת מידי שבועיים כדי לאתר מגרשים ולקדם בהם תב"ע והיתר בנייה, אבל יש מחסור במגרשים. בעיית המגרשים נובעת בין היתר מבנייה בלתי חוקית. אנשים פולשים למגרש חום, בונים עליו מבנה פרטי ואז כבר אי אפשר לבנות עליו בית-ספר.

לגבי הפיתוח הכללי של התשתיות בשכונות ניקח לדוגמה את שכונת חומת שמואל. יושב לידי מנהל המחוז של משרד הבינוי והשיכון. יש תקציב של כ-700 מיליון שקל לפיתוח השכונה הזאת. את הכסף הוא גובה מן הקבלנים שרוכשים את המגרש ומוכרים את הדירות לדיירים. כלומר, ב-6,000 יחידות הדיור שיימכרו בשכונה, כל דייר משלם את חלקו היחסי מתוך 700 מיליון שקל כחלק ממחיר הדירה ובכסף הזה מפתחים את כל תשתיות השכונה.

בשונה מזה, בשכונות הערביות אין גבייה עבור הסלילה, אף אחד לא גובה את זה, כי כאשר לא מוציאים היתר בנייה לא משלמים עבור היטל סלילה וגם לא עבור היטל ביוב ופיתוח תשתיות, לכן אין תקציב לפתח תשתיות. עיריית ירושלים מתקציבה לא מפתחת את התשתיות בשכונות חדשות. העירייה לא פיתחה את רמות או את פסגת זאב או את גילה, הכול עושה משרד הבינוי והשיכון מכסף שהוא גובה מן הדיירים. למרות זאת, העירייה משקיעה מתקציבה, ובעבר היתה גם תוכנית ממשלתית, גם בשנים 1996-97 וגם בשנים 2000-2001 הממשלה הקציבה לפיתוח תשתיות במזרח העיר סדר גודל של - - -

היו"ר רוברט אילטוב:

למה אתם לא מפנים את השטחים החומים, היכן שיש פלישות של דיירים?

יאיר מעיין:

זה תהליך ארוך ומורכב. בכל מקום שבו המבנה חדש יחסית אנחנו מוציאים צווי הריסה. אני אומר שוב, אנו פונים למוכתרים של הכפרים ומבקשים שיאתרו לנו מגרשים ואנחנו נבנה בהם. יש מגרש פנוי שרוצים להקים עליו, צריך עכשיו תהליך הפקעה שאורך זמן.

היו"ר רוברט אילטוב:

השאלה שלי אחרת. למה העירייה לא אוכפת את החוק ולא מפנה את השטחים החומים?

יאיר מעיין:

במגרשים שיש לנו בהם זיהוי של פלישה טרייה ובנייה טרייה, אנחנו מוציאים שם צו מנהלי ובהתאם לצורך מבצעים צווי הריסה. בחודשים האחרונים היתה ירידה מסוימת בהיקף הביצוע. בשנה שעברה ביצענו כ-120 צווי הריסה, גם במערב העיר וגם במזרחה. חשוב כאן שיתוף הפעולה של התושבים ושל השכונות. אי אפשר להגיד: "אנחנו לא משלמים", ובמקביל לטעון: "לא מבצעים לנו תשתיות, אין מדרכות". המכוניות חונות על המדרכות כי בנו בתים על המדרכה. המכוניות חונות באמצע הכביש ואז גם אי אפשר לנסוע בכביש, ואז גם הילדים הולכים באמצע הכביש כי אין מדרכה, כי לא שילמו עבורה וכי חנו על המדרכה. אנשים עוברים עבירות ובונים על שטחים ציבוריים. בעיסאוויה העירייה תכננה עם משרד התחבורה כביש עורקי שחוצה את השכונה מצד לצד, כדי שיוכלו לעלות ולרדת מצד אל צד במהירות. התושבים בנו, כמובן ללא היתר בנייה, על הנתיב של הכביש המרכזי הזה והיום כאשר נרצה, כבר אי אפשר לבצע אותו כי בנו בתים על התוואי של הכביש המרכזי. אז עבור תושבי שכונת עיסאוויה לצאת בבוקר מן הבית למרכז העיר ייקח שעה, כי חסמו את כל הדרך.

יעל ענתבי:

כמו כן, יש מקומות שהעירייה מפחדת להיכנס אליהם, כמו למשל מחנה הפליטים שועפת. הבנייה הבלתי חוקית שם מתבצעת לאור יום, בלי שום הכרה, והעירייה מפחדת. היא צריכה ליווי של המשטרה. זה דבר שקשה מאוד לבצע.

יאיר מעיין:

שאלת קודם על שיעורי הגבייה. צריך להבדיל בין תשלומי ארנונה שמיועדים לשירות השוטף של העירייה. בתשלומי הארנונה באופן יחסי שיעורי הגבייה במזרח העיר דומים לשיעורי הגבייה במערב העיר, אם כי אין לנו את המטראז'ים המדויקים כי אין היתרי בנייה, אין לנו מדידות מדויקות של הבתים, אבל זה נושא שבשנה האחרונה מקבל טיפול מעמיק מאוד. עוברים עכשיו את כל השכונות, גם במזרח העיר וגם במערבה, למפות אותן במדידות. אבל מבחינת שיעורי הגבייה מול החיוב, אם הממוצע בעירייה הוא כ-82%, השיעור דומה בשני חלקי העיר, אולי כ-1%-2% פחות במזרח העיר. מול הארנונה אנחנו נותנים את השירות השוטף.

היו"ר רוברט אילטוב:

בנוגע למסים אתה אומר שמכיוון שהם בונים ללא היתרים אתה לא יכול לגבות?

יאיר מעיין:

לגבי התשתיות, המקורות למימון עלויות הפיתוח של התשתיות הם מהיטלי השבחה, מתשלום אגרות בנייה, מהיתרי בנייה, היטלי פיתוח והיטלי סלילה. כאשר בונים בית לא חוקי לא משלמים את כל האגרות הללו, חוסכים מאות אלפי שקלים ויש כאן אינטרס כלכלי גדול מאוד לא לשלם. כאשר לא משלמים אין מקורות, לא לחברת "הגיחון" לבצע ביוב ומים, לא לעירייה או למינהל לבצע את עבודות התשתית והפיתוח לבניית התשתיות לשכונה. לכן רואים שכונות עם בתים יפים שאין להן כביש, אין להן מדרכה, אין להן כלום, כי התושבים לא שילמו עבור זה.

יש אפילו שכונה אחת, צור באהר, עם תב"ע בתוקף שמשרד הבינוי והשיכון רצה לשווק אותה. שם הוא התכוון לבצע את כל התשתיות. שכונה של למעלה מ-400 יחידות דיור. לדרישת תושבי השכונה המוכתרים ומספר ארגונים לא משווקים את השכונה. אולי מר משה מרחביה יפרט. עד שכבר יש הזדמנות לבנות שכונה גדולה של 400 יחידות דיור ברמה כפי שצריך, עצרו את השיווק.

כפי שציין מר קובי כחלון, העירייה קידמה דרך ועדות התכנון, הן מתקציב העירייה והן מתקציבים אחרים, תב"עות למרבית השכונות במזרח העיר. כולן בהליכים מתקדמים מאוד, מה שלא היה בעבר.

היו"ר רוברט אילטוב:

יש לנו חצי שעה עד לסיום הישיבה ויש עוד נושאים שברצוננו להעלות.

טלי ניר:

בקצרה אציג כמה נקודות. קודם כול, לסגן ראש העירייה, אתה מדבר על שב"חים – שוהים בלתי חוקיים. לפי מיטב ידיעתי, מי שנמצא במזרח ירושלים הם תושבי מדינת ישראל. אנחנו סיפחנו את השטח וגם את התושבים.

קובי כחלון:

מ-1967 ועד היום, 70% מתושבי ירושלים המזרחית הם שוהים בלתי חוקיים.

טלי ניר:

זה פשוט שקר גס.

מיכל שלם:

אלה העובדות בשטח.

טלי ניר:

העירייה הרי בודקת את הבעלות שלהם ויש להם בעלות על הקרקע.

היו"ר רוברט אילטוב:

אנחנו לא מתכוונים להיכנס כאן לוויכוח פוליטי. אנחנו ועדת הכלכלה.

טלי ניר:

זה לא ויכוח פוליטי. אני סותרת את הדברים שנאמרו. הם מדברים על 100 מיליון שקלים, אבל לא רואים את זה במזרח העיר. נכון שיש שתי תוכניות מער שמקודמות היטב ויפה, אבל זה לא המצב בכל מזרח ירושלים. כשמדובר על 100 מיליון שקלים, לא ברור היכן הם מושקעים. אולי בהתנחלויות במזרח העיר.

היו"ר רוברט אילטוב:

גברתי, הדיון בנושא הזה הסתיים. את רוצה שאוציא אותך מן הדיון? סיימנו את הדיון בנושא הזה. לסיכום אתן רק למר נדב מרוז להתייחס לנושא התחבורתי ואז נעבור לנושאים אחרים. יש לנו נושאים אחרים לדון בהם.

נדב מרוז:

כמה הערות קצרות לגבי מה שנאמר. נתחיל עם מזרח ירושלים. ברמה הארצית תקציבים מועברים מתחום הכבישים לתחבורה ציבורית בערים השונות, ובכלל זה ירושלים. במזרח ירושלים בשנים האחרונות יש מהפיכה. 330 אוטובוסים חדשים נקנו בשיתוף של עיריית ירושלים ומשרד התחבורה, רפורמה עצומה בכל הנוגע למלחמה בחאפרים. יש היום כמעט 100,000 נסיעות ביממה בתחבורה הציבורית במזרח ירושלים. זה הרבה יותר מאשר מתקיים במרבית ערי ישראל.

היו"ר רוברט אילטוב:

אני מבקש שתתייחס לירושלים בכללותה ולא רק למזרח ירושלים.

נדב מרוז:

זאת הנקודה הראשונה. הרבה מאוד כסף הושקע שם.

היו"ר רוברט אילטוב:

אתה לא צריך להצטדק בפניה. אתה נותן דיווח לוועדה. תדבר על ירושלים, נקודה.

נדב מרוז:

זאת לא הצטדקות. אנחנו גאים על מה שאנו עושים.

באשר להערות על החניה, גם כאן מתנהל מהלך רחב מאוד – אפשר לדבר על כך אחר-כך – של בחינת מדיניות חניה חדשה ומקיפה בירושלים שתומכת במערך התחבורה הציבורית החדש. זה דבר שמתקדם. מנכ"ל העירייה וראש העירייה מקדמים אותו.

דבר שלישי, באשר להערות על הרכבת הקלה, זה גם מתחבר לנושא שמר דורון שורר הציג. אנו בטוחים שאילו היתה פועלת רשות לתחבורה ציבורית בשנים עברו אז כל הקשר מול הזכיין המאוד-מאוד בעייתי, יש לומר, שיש לנו בירושלים, אותו זכיין בין-לאומי שנבחר במכרז, חלק מן הבעיות אולי היו נפתרות. כאשר מדברים על דחייה בלוחות הזמנים, ועל כך דיבר חבר הכנסת אקוניס, יש לזכור שהאחריות לביצוע העבודה מוטלת על הזכיין. זה לא קבלן אלא זכיין שנבחר ויש לו מחויבויות. אף אחד לא מדבר על זה. עם כל הכבוד לסקטור הציבורי ולעיריית ירושלים ---

לאה ורון:

נציגי חברת "סיטי פס" הוזמנו לדיון ומצאו לנכון לא להגיע.

נדב מרוז:

ייתכן שיש להם סיבות טובות מאוד מדוע להיעדר מן הדיון. אנו רואים בהם אחראים להביא לירושלים מערכת של רכבת קלה. אנחנו רואים בהם אחראים למצב שבו אנו שרויים בירושלים. כאשר נמשיך ונפתח את העיר, ראש העירייה, ביחד עם משרד התחבורה, מוביל מהלך לשינוי שיטת ההתקשרויות עם קבלנים עתידיים שיבנו מערכות הסעת המונים בירושלים. נותר לי רק להצטער על כך שנציגי "סיטי פס" בחרו להתעלם או להיעדר מן הדיון. תודה.

היו"ר רוברט אילטוב:

מר שמואל צוראל, מנכ"ל התאחדות המלונות. לפניו משפט אחד לסגן ראש עיריית ירושלים, מר קובי כחלון.

קובי כחלון:

כשאנחנו רוצים לנבא את העתיד, עלינו לדעת קצת על העבר. יושב-ראש הוועדה, חבר הכנסת אופיר אקוניס, דיבר על התקדמות הרכבת הקלה והרכבת הכבדה. מהניסיון שלי, עקב אכילס היה נעוץ בתחום ההיתרים. לצערי הרב, אדוני ממשרד התחבורה, כאשר אני עוקב באופן אישי אחר ההיתרים שמוגשים היום, בשנת 2010 רכבת ישראל הגישה היתרים ברמה מאוד-מאוד נמוכה, למרות שהמחוקק נתן להם את כל האפשרויות לעשות כרצונם. לכן כדאי לפנות אליהם ולשאול אותם מדוע הם פועלים כפי שהם פועלים, עם 800 מנגנוני בקרה ואין-ספור יועצים שקונים שם ג'יפים על חשבון המדינה. זה דבר חשוב מאוד.

לשמחתי אירעו כמה דברים בתקופה האחרונה, לאחר שהגענו לעירייה. היתה בעיה קשה מאוד של סטטוטוריקה, לא היו שום כבישים מאושרים. בכביש 4 דרום שצריך לחלץ את האנשים לכיוון גילה במשך 13 שנים התב"ע לא קודמה; כביש מספר 39, כביש משמעותי מאוד שצריך להביא את האנשים שבאים מקריית גת, מאשדוד ומכל הישובים האלה אל תוך העיר, לא קודם בשל סיבה כלשהי; כביש מספר 16, כאשר בסיבוב מוצא צריך להיכנס דרך ההר ולצאת בצומת גבעת מרדכי, גם לא קודם. לשמחתי הרבה כבר חתמנו על-פי סעיף 197 לחוק התכנון והבנייה ונקדם את זה; לשמחתי הרבה ות"ל (הוועדה לתיאום תשתיות) אישרה אתמול את הרחבת כביש מספר 1 לשלושה מסלולים. חסרים שם עוד סכומים לא גדולים וכדאי לעשות את זה בשלבים מתקדמים.

באשר לרכבת הכבדה, אנו כעירייה הסקנו ולמדנו שצריך לקדם אותה, לעזור להם אחד לאחד. אבל האתגר שלנו כהשלמה לכל הפרויקטים הללו, שביום אחרי גם הרכבת תדע להיות אפקטיבית, כאשר משרד התחבורה יסייע לנו לקדם חניון מרכזי מתחת לרכבת הכבדה, כמו בכל ישוב בארץ. זה אתגר גדול מאוד.

הדבר השני הוא הפעלת הרכבת הקלה. כאן אנו זקוקים לחקיקה של הכנסת. מכיוון שחלק גדול מתושבי ירושלים הם עובדי המדינה, המדינה מחייבת אותם להחזיק רכב כדי לקבל החזקת רכב. גם אם משפחות בפסגת זאב לא זקוקות לשני כלי רכב, מחייבים אותן להחזיק שני רכבים.

יאיר מעיין:

והכי גרוע, מחייבים אותם גם להגיע עם הרכב פיזית למשרד.

קובי כחלון:

דיברנו הבוקר על כך שתמיד אפשר להחריג את ירושלים דרך תקנת ירושלים. לא צריך לקבוע דבר רוחבי. אם חברי הכנסת היו לוקחים את הדבר הזה ומחוקקים חוק שיאפשר לאחד מבני המשפחה לפחות לא להחזיק רכב אלא לקבל בתמורה את הזכות לנסוע ברכבת בשילוב עם האוטובוס, מן הסתם המדינה היתה מרוויחה. ביום הפתיחה אנחנו הרי נסבסד את הרכבת כי לא יהיו מספיק נוסעים. חקיקה מן הסוג הזה, שהיא חקיקה לתקופה מסוימת, שמתאימה רק לעובדים בירושלים ורק לתושבי ירושלים, יכולה בצורה דרמטית ובתקופה קצרה מאוד לחולל שינוי דרמטי בכל התפיסה מה זה רכבת ומה זה אוטובוס. אם אתן למשפחה את הכרטיס הזה, ואגיד שהכרטיס הזה יהיה מוכר לה במס, אז מן הסתם בפסגת זאב לא יהיו פקקי תנועה, כי היום מחייבים את האיש ואת האישה להגיע עם שני כלי רכב אל תוך העיר.

יעל ענתבי:

לאיזה שיעור מן המשפחות בירושלים יש שני כלי רכב?

קובי כחלון:

לרובן. כאשר הם עובדי מדינה הם חייבים להחזיק רכב. כל מי שמקבל החזקת רכב חייב להחזיק ברכב. את מבינה את הפרדוקס?

יאיר מעיין:

90% מכוח העבודה בירושלים עובדים בתחום הפקידות.

יעל ענתבי:

לכמה מהם יש שני כלי רכב? ירושלים היא עיר ענייה מאוד.

יאיר מעיין:

העלינו את העניין הזה בהקשר התחבורתי בפני הממונה על השכר במשרד האוצר וגם בפני מנהל אגף התקציבים במשרד האוצר. הבעיה שהחזקת רכב היא לא רכיב פנסיוני. אם נאפשר להגיע לעבודה בלי הרכב ולקבל החזקת רכב יוכלו לטעון בבית-דין לעבודה שזה יהיה רכיב פנסיוני. לכן יוצרים את הקונפליקט הזה, שמצד אחד רוצים לתמרץ לנסוע ברכבות קלות ובהסעת המונים ולא ברכבים הפרטיים, ומצד שני דווקא המדינה היא שמממנת החזקת עשרות אלפי כלי רכב כדי להגיע איתם לעבודה.

היו"ר רוברט אילטוב:

נבחן את הסוגייה הזאת בכנסת. אני מעריך שיהיה קושי להעביר חקיקה כזאת. תודה רבה.

נעבור לנושא התיירות. גם זה נושא שירושלים התברכה בו, וכנראה גם בנושא הזה יש בעיות. מר שמואל צוראל, בבקשה.

אני מבקש מכל הנוכחים לא להתפרץ ולא לדבר ללא רשות. כך נהוג בוועדה, לכן אני מבקש לשמור על הסדר. בבקשה.

שמואל צוראל:

תודה רבה. אני סבור שאני הולך לדבר בקונצנזוס מוחלט, אז אין בעיה.

רוצה הגורל ונושא התיירות אולי לא שונה מן הנושא הקודם שבו דיברנו, נושא התחבורה, ואולי הוא קשור אליו בקשר חד-חד ערכי.

האם התיירות בירושלים היא כגודלה של העיר או כיכולת הנשיאה של העיר, או התיירות בירושלים חורגת בהרבה מעבר לכלים שהעיר מסוגלת להתמודד איתם?

צריך להבין שירושלים נושאת את גורל התיירות הנכנסת למדינת ישראל. בלעדיה אין תיירות נכנסת. תנועת התיירות הנכנסת למדינת ישראל קשורה ביכולתה של ירושלים לשאת אותה וביכולתה של ירושלים לשרת אותה, כך שהמשימה היא הרבה מעבר למשימה עירונית או מקומית. היא משימה לאומית, וכך צריך להתייחס אליה. גם התקציבים והאמצעים שהעיר ירושלים צריכה לקבל ללא שום ספק צריכים להיות שונים מיכולתה של העיר לגייס אותם בכוחותיה היא, מתוך תושביה או מתוך העסקים הקיימים בה, כי בכך תלויים כמעט כל נותני השירותים או כל המתפרנסים מתיירות בארץ. ירושלים משקפת תנועה של כ-90% מן התיירות הנכנסת למדינת ישראל שמגיעה לירושלים. לא כולה לנה בה, אבל חלק גדול ממנה לנה בה.

מדובר על תעשיית תיירות שכרגע נראית טוב, או נראית לכאורה בשיאה. שיאה הוא שיא עגום למדי, שיגיע אולי ל-3 מיליון תיירים בסוף השנה. אבל כבר ב-3 מיליון תיירים, ציין כאן חברנו מאגודת מורי הדרך בצדק רב, אנו מתקשים להעניק לתיירים שירות מתקבל על הדעת בעיר ירושלים. אנו נתקלים כאן בצווארי בקבוק, שחלקם נובעים מאכסון, אבל רובם נובעים מנגישות לאתרים, מתחבורה, מיכולת להניע את התיירים בתוך העיר. בנושא הזה, שוב, הפתרונות הם מעבר לחובתה או לאחריותה של העירייה כלפי תושביה, הם במישור הארצי, במישור של תעשיית התיירות כולה.

מלונות בירושלים – בירושלים פועלים כרגע כ-7,000 חדרי מלון. היא העיר השלישית בארץ במספר חדרי המלון שבה, לא השנייה אפילו.

קריאה:

עם כוללים גם את החלק המזרחי של העיר אז יש בה 9,000 חדרי מלון.

לאה ורון:

אילת במקום הראשון. מי במקום השני?

שמואל צוראל:

תל-אביב רבתי.

מיכל שלם:

יש בעיה של בתי-מלון בירושלים.

היו"ר רוברט אילטוב:

וכמה חדרי מלון צריך?

שמואל צוראל:

לפי התחזית שלנו, ירושלים תהווה את צוואר הבקבוק. כדי לעמוד במשימה של 5 מיליון תיירים בשנה, ירושלים תצטרך תוספת של כמעט הכפלת מספר חדרי המלונות שבה.

"הולילנד" הוא רק משל, כי זה גם מה שאירע לשטחים רבים נוספים בעיר הזאת שייעודם המקורי היה צריך להיות מלונות. "הולילנד" זה רק מקרה אחד שהתפרסם בציבור. רבים מאוד השטחים האחרים בעיר הזאת שתמוה ביותר איך קם בהם משהו אחר. יש מצוקת קרקעות גדולה כיום ובמאבקי הנדל"ן הקיימים קשה לראות משקיעים שייכנסו להשקעה בירושלים, אלא אם כן יינתנו להם תנאים מפליגים לטובת העניין הזה.

אבל זה בנפשנו, כי בלי הדבר הזה לא ניתן יהיה בכלל לקיים את תעשיית התיירות של מדינת ישראל. לכן גם כאן נדרשת התערבות הרבה מעבר לכללים המקובלים אצלנו, של מפעל מאושר, של מענקים או של דברים מן הסוג הזה, אלא דברים שהם הרבה יותר אגרסיביים כלפי המשקיעים.

הוזכר כאן החלק המזרחי של העיר. עד אוקטובר 2000, כאשר החל לצערנו משבר שעד היום אנו מלקקים את הפצעים שנוצרו בעקבותיו, במזרח ירושלים פעלו כמספר חדרי המלון במערב ירושלים. כרגע במזרח ירושלים חזרו שליש מחדרי המלון שפעלו שם עד לשנת 2000.

היו"ר רוברט אילטוב:

אתה יכול לנקוב במספרים, בבקשה?

שמואל צוראל:

חסרים לפחות 3,000 חדרים במזרח העיר שלא חזרו לתפקד כמלונות.

היו"ר רוברט אילטוב:

כמה יחידות יש בסך הכול?

שמואל צוראל:

היום במזרח ירושלים פועלים כ-2,000 חדרי מלון.

גם במערב העיר מִתקנים גדולים וחדשים שהושקע בהם כסף ושנתקבל בהם גם סיוע ציבורי, כמו מלון "דיפלומט" לשעבר, כמו מלונות נוספים, לא שבו להיות בתי-מלון. הדעת נותנת שעם גידול כזה בתנועת התיירות וחוסר כזה במגרשים ובבנייה, לכאורה הביקוש להחזרת המלונות הללו לכשרות או לפעילות היה צריך להיות גבוה מאוד, ולא היא. הבעלים לא מוצאים עניין כלכלי לשנות את הדבר הזה. גם כאן צריכה להיות התערבות, או בצורה של ברירה, או בצורה של סיוע ותמריץ.

לאה ורון:

מלון "דיפלומט" מאוכלס היום?

שמואל צוראל:

הוא מאוכלס בעולים חדשים, מקרים קשים מאוד, כאלה שכבר לא יכולים למצוא מקום באכסניה אחרת.

דורון שורר:

הוא לא מתפקד כבית מלון. סמוך לשם נמצא מלון "זוהר" לשעבר שהפך לאולפנה.

שמואל צוראל:

זה דוגמה אחת, מכיוון שכמוהו יש לנו עוד מקרים. אנחנו רואים היום בעין אפשרות לפחות לעוד 3,000 חדרי מלון בירושלים רק בהשבה לתפקוד של מקומות שהיו בתי-מלון.

אם אני יכול לסכם את דבריי, התיירות היא מנוע הצמיחה העיקרי של העיר. מעבר לעובדי שירותים ציבוריים ומעט היי-טק שיש לנו בעיר, למעשה הדבר העיקרי זה תיירות. לצערנו התיירות נמצאת כרגע בישורת מאוד לא סימפטית במאבק שלה על משאבי העיר. לא שהעירייה לא עושה את זה, להיפך, יש כאן שינוי מבורך בהתייחסות העירייה לנושא התיירות שלא היה במשך שנים, אבל העירייה ירשה מציאות מסוימת שהיא מאוד-מאוד קשה לטיפול, ובמציאות הזאת מן הראוי שירושלים תקבל העדפה מתקנת מעבר לכלים שהיא כעיר יכולה להעמיד.

רוברט אילטוב:

שאלת הבהרה. איך ביטול הוויזות עם רוסיה השפיע על התיירות?

שמואל צוראל:

יוצא מן הכלל.

היו"ר אופיר אקוניס:

ראיתי שלשום כתבה שבאים מברית-המועצות לשעבר להשתזף בתל-אביב. קודם כול, יכולים להשתזף בתל-אביב ולעלות לירושלים, ויכולים להשתזף גם בירושלים.

שמואל צוראל:

ביטול הוויזות היה צעד יוצא מן הכלל, מבורך ביותר, שהביא לתמורה יפה מאוד בתנועת התיירות מרוסיה. הלוואי וייעשה דבר דומה גם עם אוקראינה.

יש בעיה אחרת שצריך לטפל בה, ולא כאן, והוא התייחסותה של מדינת ישראל לתנועה חד-יומית.

היו"ר אופיר אקוניס:

קיבלתי את מכתבכם בעניין הזה שהופנה אל שר התיירות ואני הייתי מכותב שם.

רוברט אילטוב:

מבחינתכם יש מספיק תשתית שירות לתייר מטעם העירייה ומטעם משרד התיירות?

שמואל צוראל:

יש בהחלט תקציבי שיווק הרבה יותר טובים מאשר היו בעבר. זה עדיין לא תקציב השיווק שצריך להעמיד לעיר כמו ירושלים. מקובל בעולם שתקציב שיווק משקף לפחות 3% מן המחזור. תקציב השיווק של כל מדינת ישראל משקף היום 0.16% מן המחזור.

היו"ר אופיר אקוניס:

קיימנו כבר ישיבה אחת או שתיים בנושא התיירות, אבל לנושא התיירות בירושלים כדאי אולי להקדיש דיון נפרד בוועדה. מכיוון שאנחנו בלחץ זמן, לא נוכל לחרוג אחרי השעה 16:00 כי המליאה נפתחת, אני מציע שנתאם מועד לישיבה מיוחדת בנושא התיירות שתתמקד בתיירות לירושלים.

מיכל שלם:

ראש העירייה הציב כיעד מרכזי את נושא התיירות כמנוף לצמיחה בעיר ירושלים. אני לא יודעת מי מכם יודע, בירושלים מבקרים היום כ-2 מיליון תיירים בשנה. זה כאין וכאפס לעומת מספר התיירים בבירות אחרות ברחבי העולם. לפריז מגיעים כ-50 מיליון תיירים בשנה וכך גם בערי בירה נוספות. דיברת על 5 מיליון תיירים בשנה. ראש עיריית ירושלים הציב יעד אגרסיבי יותר של 10 מיליון תיירים בשנה.

שמואל צוראל:

אנחנו בדרך ל-10 מיליון תיירים.

מיכל שלם:

אני מסכימה אתך שכדי להגיע ליעד הזה אנחנו זקוקים לתמריצים ממשלתיים. עיריית ירושלים, בשיתוף הרשות לפיתוח ירושלים וממשלת ישראל, שוקדת בימים אלה על תוכנית "מרום", שחלק מרכזי ממנה הוא תמריצים לפיתוח התיירות.

בכל הקשור לחדרי מלון, היתה ישיבת ממשלה חגיגית ביום ראשון השבוע לרגל יום ירושלים. נושא התיירות תפס נתח נכבד ממנה. ביקש ראש הממשלה בתוך 8 שבועות להגיש את החלק בתוך תוכנית "מרום" שקשור לתיירות, מתוך רצון אמיתי לקדם את הנושא הזה. מדובר שם על מאות מיליוני שקלים שהעירייה, בשיתוף הרשות לפיתוח ירושלים והממשלה רוצות, ואני מקווה שגם מוכנות, להשקיע בתיירות. בכל הקשור לחדרי מלון מדובר על יעד, שהוצג השבוע גם בפני ראש הממשלה, של תוספת של כ-1,000 חדרי מלון בירושלים בשנה, כדי שבעשור הקרוב נוכל להתקרב ליעד שדיברת עליו.

החלטה חשובה נוספת שכדאי לציין בהקשר הזה, שקיבל ראש עיריית ירושלים עם כניסתו לתפקיד, ירושלים הפכה בעשור האחרון לקונטיינר למגורים. רבים מן השטחים שיועדו למלונאות הוסבו למגורים. ההחלטה הראשונה שקיבל ראש עיריית ירושלים, ביחד עם ממלא מקומו מחזיק תיק התכנון והבנייה, שלא יוסבו יותר למגורים שטחים שיועדו למלונאות. כמה ניסיונות כאלה להסב שטחי מלונאות למגורים טורפדו. יש כוונה לעמוד על כך ולהחזיר לשוק חדרים נוספים שהוסבו לצרכים אחרים. תודה.

היו"ר אופיר אקוניס:

תראו מה קורה כאשר הורסים בית-מלון, מה עלול להיגרם, אם הבנתם אותי ...

רוברט אילטוב:

דיברנו על זה.

היו"ר אופיר אקוניס:

בצעירותי הייתי בביקור במלון "הולילנד" והיה שם את דגם ירושלים מימי בית שני. אני זוכר את המקום. אני יודע שהדגם הועבר למוזיאון ישראל.

יאיר מעיין:

הוא קיבל מענק ממרכז ההשקעות כאטרקציה תיירותית.

שמואל צוראל:

הדגם הועבר ברווח נאה ליזמים ...

היו"ר אופיר אקוניס:

רשות הדיבור לגברת גלית לוי, מנהלת סניף ירושלים של התאחדות התעשיינים. היא יצאה כבר. בלאו הכי לא נותר לנו זמן רב לדון כעת על התעשייה בירושלים.

יאיר מעיין:

אם אפשר להתייחס לתיירות. מר שמואל צוראל הזכיר כאן בתי-מלון שתפוסים כרגע. התופס העיקרי של בתי-המלון בעיר זה ממשלת ישראל, המשרד לקליטת העלייה ומשרדי ממשלה נוספים. אולי ועדת הכלכלה תדאג לפנות אותם עבור התיירות. מלון "דיפלומט", מלון "חן" ומלונות נוספים מאוישים על-ידי משרדי ממשלה. מלון "טירת בת שבע" נתפס על-ידי הסוכנות היהודית והקרן הקיימת לישראל. צריך פשוט לפנות אותם לייעוד שלהם. שלא נדבר על משרד החינוך שממוקם בבית-מלון "לב רן", בייעוד מלונאות מבלי שקיבל שימוש חורג ובלי לשלם היטל השבחה. עוד נדון בזה, אבל שיפנו את המבנים הללו לטובת בתי-מלון.

אריאלה שמידע דורון:

יש במזרח ירושלים חדרים יפהפיים במצב רע מאוד שרק צריך לשפץ אותם.

היו"ר אופיר אקוניס:

זאת שאלה מעניינת, מי יהיה בעל הבית. יהיה על זה ויכוח, מי ישפץ אותם, מי יבנה.

שמואל צוראל:

יש שאלה פשוטה מאוד. כאשר מפעל תעשייה מחליט להחליף מכונה, ולפעמים החלפת המכונה לצורך התייעלות גורמת לפיטורי כמה עובדים כי המכונה יעילה יותר, למרבה הפלא המפעל מקבל עבור זה סיוע במסגרת חוק עידוד השקעות הון. בית-מלון שמשפץ כדי לחזור לכשירות ולעבוד או כדי לשפר את יכולת הקליטה שלו, ובדרך כלל כתוצאה מכך שוכר עוד עובדים כי תפוסתו גדלה, לא זכאי לזה. זה אחד מפלאי הכלכלה שלנו.

קובי כחלון:

סיכמתי את הנושא עוד לפני שחזרת לכאן, אדוני היושב-ראש. כשהשתתפנו השבוע בישיבת הממשלה, ראש הממשלה אמר: תגידו מה אתם רוצים, תשאלו את היזמים מה הם רוצים. צריך להגיש בקשה מסודרת, להביא מסמכים ולבקש. בסך הכול הדברים הגדולים, הוולקנים ב-3,000 כדורים לדקה לא עוזרים. אנחנו צריכים לדעת מה עוזר. אמרתי גם לראש הממשלה שאחד הדברים ששמעתי מיזמים שאני לוחץ אותם ודוחף אותם לבנות בתי-מלון בירושלים, הם נאבקים אתי לקבל יותר מ-25% למגורים. אמרתי לו: כתבנו בתוכנית המתאר 25% למגורים והשאר מלונות. אגב, חשבתי שזה צריך להיות 35% למגורים, אבל הפסדתי.

אריאלה שמידע דורון:

היזם לא אידיוט. הוא לא ישקיע את כספו במלונות.

קובי כחלון:

לדוגמה, אמר לי יזם: תן לי ביטוח, שאם תהיה כאן חס וחלילה אינתיפדה אהיה מובטח. אלה הדברים שעלינו להביא בפני הממשלה, או בפני ועדת הכלכלה. זה העבודה שלהם, לחוקק לנו חוקים, וזה הפתרון.

היו"ר אופיר אקוניס:

הדיון הזה היה במסגרת חגיגות 43 שנים לאיחודה מחדש של ירושלים ועלו כאן דברים שבהחלט חייבים לקיים עליהם דיון נוסף, כמו למשל נושא התיירות. לטעמי גם את נושא התחבורה טרם מיצינו, הוא נושא ענק.

בכל הקשור לוועדה הזאת, כפי שיודעים גם אנשי התאחדות המלונות, כאשר דברים קונקרטיים באים לפתחנו, או כאשר הממשלה מביאה בפנינו דברים או שאנחנו מעלים אותם, אנחנו מקדמים במהירות, אנחנו פותחים חסמים ופלונטרים במהירות אדירה. אני עושה אפילו העדפה לנושאים שקשורים בטרגדיה התחבורתית של ירושלים שאנו עדים לה כבר כמה שנים. אנו מטפלים גם כן בנושא התיירות. אם יהיו הצעות קונקרטיות, אתם יכולים להציע לי ולשאר החברים בוועדה כדי שאנחנו נציע. אפילו בנושא תקשורת, שבו יש שיתוף פעולה מלא עם שר התקשורת ומשרדו, גם שם נתנו עדיפות רבה מאוד לירושלים ותושביה ייהנו מכך, ואתם גם תראו את הפירות.

קודם כול, אני שמח על הדברים שעלו כאן.

בעקבות הדיון הזה נקיים דיוני המשך בנושא ירושלים. תמיד תראו את ועדת הכלכלה כוועדה שדלתה פתוחה, וגם דלתו האישית של יושב-ראש הוועדה, לכל ענייני ירושלים.

אני מאחל לכם חג שמח.

**הישיבה ננעלה בשעה 16:00**