

הכנסת הארבע עשרה
מושב רביעי

נוסח לא מתוקן

פרוטוקול מס' 311
מישיבת ועדת הפנים ואיכות הסביבה
שהתקיימה ביום ב', ו' בחשוון תשנ"ט, 26.10.98, בשעה 10:00

הפרטת העיר העתיקה והנמל ביפו

סדר היום:

נכחו:

חברי הוועדה:

היו"ר מיכה גולדמן
ח"כ וליד צאדק
ח"כ רפי אלול
ח"כ אברהם פורז

מוזמנים:

- | | |
|--|---------------|
| - ראש אגף ים וחופים-המשרד לאיכות הסביבה | אליק אדלר |
| - מנהלת מחוז תל אביב-המשרד לאיכות הסביבה | דליה בארי |
| - עוזר השר-סמנכ"ל חינוך ואכיפה - המשרד לאיכות הסביבה | רוני קומר |
| - מנכ"ל משרד החקלאות | דני קריצ'מן |
| - מנהל מעגן הקישון - משרד החקלאות | אמנון סופר |
| - מנהל אגף הדיג - משרד החקלאות | דן מירס |
| - מנהל אגף נכסים בינוי ומשק-משרד החקלאות | שאוול גירדלר |
| - ריפרנט תחבורה - משרד האוצר | גלית אסף-שנהר |
| - סגן החשב הכללי - משרד האוצר | דודי גרשוני |
| - לשכת החשב - משרד האוצר | אריאל חייט |
| - ריפרנט תחבורה - משרד האוצר | הילה אייל |
| - אדריכל העירייה - לשכת מהנדס העיר ת"א | דורון צפריר |
| - מתכנן מחוז ת"א משרד הפנים | יוסי פרחי |
| - מנכ"ל המועצה לשימור אתרים - החברה להגנת הטבע | יוסי פלדמן |
| - מועצה לשימור אתרים בחברה להגנת הטבע - רכזת מחוז ת"א | תמר טוכלר |
| - החברה להגנת הטבע - דוברת המועצה | בלהה דביר |
| - החברה להגנת הטבע | בלהה גבעון |
| - יו"ר הוועדה לשימור יפו העתיקה | סעדיה מנדל |
| - נציג הדייגים | אורי שרון |
| - נציג הדייגים | יוסי פלוג |
| - נציג הדייגים | סעדו זניב |
| - נציג הדייגים | עודד דורון |
| - אדריכל | דן איתן |
| - מועמד לראשות עיריית ת"א | ישראל גודוביץ |
| - עיתון הארץ | אורלי הורביץ |
| - אגף תכנון וכלכלה - משרד התחבורה | רון חולדאי |
| - עוזר מנהל מינהל מקרקעי ישראל - משרד התשתיות הלאומיות | שרה צפרוני |
| | פני אקסל |
| | ירון רביד |

פרוטוקול בע"מ

נרשם על ידי:

-3973-

היו"ר מיכה גולדמן: רבותי בוקר טוב. אנו פותחים את ישיבת ועדת הפנים בנושא הפרטת העיר העתיקה והנמל ביפו. כדי להיכנס לאוירה נצפה בסרטון קצר, כ-4 דקות, של העמותה לשימור אתרים. (הקרנת הסרטון)

היו"ר מיכה גולדמן: נתחיל בישיבה. בתחילת הישיבה ברצוני לשמוע את נציג עיריית ת"א.

דורון צפרי: נהניתי מאוד מהסרט הזה, ונדמה לי שהוא משקף את עמדת עיריית ת"א, באשר לאפשרויות לפיתוח האזור הזה. הן יפו העתיקה והן נמל יפו, הם אתרים הסטוריים מיוחדים. אנחנו תומכים כבר שנים ארוכות בתיכנונים העוסקים בהקשר הזה. ישנם חילוקי דעות בין גופים שונים לגבי הבנת מהות הגדרה זו, אבל בעיקרון, עיריית ת"א רואה בנמל יפו וביפו העתיקה את אחד האתרים החשובים. זו אחת ההזמנויות החשובות שיש ליפו, שהיא אזור בעייתי בדרום העיר, לשיקום האזור ופיתוחו, כולל האוכלוסייה, הנמל והמתפרנסים ממנו.

דיון זה נסוב להבנתנו על נושא ההפרטה. בעניין ההפרטה, יש להפריד בין יפו העתיקה והנמל. לגבי יפו לא עלה אי פעם נושא ההפרטה. אזור זה נמצא תחת בקרה של חברה ציבורית - החברה לפיתוח יפו העתיקה. לגבי הנמל - ישנה החלטת ממשלה להפריט. לדעתנו אסור להפריט לפני שקיימת תוכנית מאושרת ומוסכמת על מוסדות התיכנון, שבעזרתה מוגדרים הן נפחי הבנייה, הן השימושים, והן האופן שבו מובטחים הזכויות והקיום המכובד של הדייגים שצריכים להתפרנס מהנמל. לצורך כך אנו עובדים היום על התוכנית ועל הניסוחים שלה, כך שתבטיח את התיפקוד הנכון של הנמל. רק אחרי שתוכנית כזו תאושר, ותיצר מערכת מגבלות ובלמים, אז ניתן יהיה לבדוק את נושא ההפרטה. כך שלוח הזמנים ייקבע רק לאחר שתהיה תוכנית מאושרת. הנושא השני הוא צורת ההפרטה. על ההפרטה להבטיח קודם כל, שהנמל יתפקד כנכס ציבורי. כלומר, כל השטחים המשותפים, כל הפעילויות הציבוריות, כל נושא הדייגים-מתקני הדייג, השילוט לדייגים, כל אלה צריכים להיות תחת בקרה ציבורית להבנתנו. צורת ההפרטה צריכה להבטיח את הקיום הנכון של הנמל. בסרט לא רואים את הליכלוך, ההזנחה, המצוקה של הדייגים ובעיות רבות שיש לפתור אותן.

היו"ר מיכה גולדמן: ברצוני לשאול שאלה. האם יתכן שהיתה תרדמה מסויימת, שנבעה מאיזו אשלייה, שהולכים להקים במקום זה גורדי שחקים. האם כתוצאה מכך שהיתה כוונה להפריט את זה, אז מי שהיה צריך לפעול לשיקום, לשמירה, לנקיון, אמר שאם בכל מקרה הולכים לעשות כאן כזה דבר. אז למה לנו בכלל להשקיע בשיקום? השאלה היא - האם לא היה פה קיפאון מצד אחד וכתוצאה מכך זה הביא לחידלון?

אורי שרון: אפשר קריאת ביניים? זה לא קיפאון, זה מגמה ברורה, וזה הבוטות של כל העניין. אמנם עיריית ת"א אחראית, אבל היכן למעשה האחריות שלה? לשם דוגמא, עוד השנה היתה לנו שיחה מלאת הבנה עם מילוא, יומיים לאחר מכן טבעה ספינה בפתחו של הנמל. פתחו של הנמל הינו מעבר מסוכן של שמונה מטר, בו מנותבים כל כלי השייט, ולא רק הדייגים שלאף אחד לא

אכפת מהם. אני לא אומר את זה מתוך מסכנות, אלא מתוך נסיון לקרוא את המפה בשטח. זוהי התרת דם גלויה, וזה לעג לרש. אם כן, נציג העירייה וראש העיר אומרים, שאין אדם שלקח על זה אחריות. הבוטות מתבטאת בכך, שהיתה החלטת ממשלה ב-93' להפריט את הנמל, והחלטה במקומות רבים זה דבר מבורך. לגבי הנמל, מה שקרה, שהרסו באופן מכוון את הנמל, כלומר היום הנמל הוא במצב מעורר כלימה. במקום להכריז על מקום זה, שהוא אולי בעל הערכיות המכובדת ביותר במדינת ישראל, כעל אתר לאומי, הרסו אותו לגמרי. בהיבט שלנו, של המשכיות הדיג, הבוטות מתבטאת בראש וראשונה באותו מעבר צר שמסכן אותנו מדי יום, וזו בדיחה מהסוג הגרוע. אני נשמע כך כי זה יוצא לי ממש מבפנים.

היו"ר מיכה גולדמן: זה בסדר, אתה מדבר עם אחד שנולד וגדל במושבה.

אורי שרון: מעולה. לפי המצב הנוכחי בעצם אין לנו מזחים לקשור את הסירות. לגבי המחסנים שלנו, אתה יכול להביא מהנדס ולהגיד שזה מבנה מסוכן לציבור, בדיוק כמו שהוצאנו משלושת המזחים את המזח היחידי שהיה סכנת נפשות. התמונה הכללית - בושה וכלימה. לכן אני מציע שתהיו זהירים עם אותם דברים שמגדירים כתוכניות פיתוח ושימור.

היו"ר מיכה גולדמן: כל שינוי שכרוך בשיבוש ושינוי פניו של נמל יפו, נראה לי כמו שיבוא עכשיו אהוד אולמרט ויציע איזה רעיון אדריכלי לבנות איזה מגדל בסמוך לכותל. תארו לעצמכם שהבית של נבנצל מוצע להריסה ומציעים לבנות במקומו מגדל?

רוני קומר: משרד האוצר ומשרד התחבורה, נקטו במגמה שאולי בהתחלה לא היתה מכוונת, ברבות הימים לדעתי מכוונת, והם פשוט ייבשו את הנמל, בכך שלא הזרימו לשם אגורה במשך כבר שנתיים או שלוש. בהדרגה אנחנו מגיעים למצב של חוסר ברירה, שבגלל שכמות ההשקעה שתצטרך להיות שם כ"כ גדולה, יגידו שממילא אין תקציב ואין מה לעשות, וחייבים להפריט וכו'. זה מה שצריך למנוע.

דורון צפריר: קודם כל, אני רוצה להתייחס לדבריו של שרון הדייג. הם מצביעים על בעייה רצינית שיש לכולנו. שרון מדבר על הסכנה של בטיחות הדייג, ומבחינתו הפתרון זה שובר גלים. אנחנו יודעים שבמקום הזה יושבים הרבה מאוד אנשים שהתנגדו בכל תוקף לנושא של שובר גלים. לא אגיד מיהו הצודק. נושא הנמל הזה הוא בעייתי מאוד, מסובך ומורכב, ואנו לא יכולים לפתור אותו בסיסמאות. הוא גם צריך לחיות, הוא גם צריך להביא פרנסה, הוא גם אתר חשוב מאוד מבחינה נופית. אין לנו פתרונות בכיס שאנחנו יכולים לשלוף אותם. אז אני מציע, בואו כולנו נחשוב היטב איך מקדמים את העניין; ולא נזרוק אבנים אחד על השני. דבר שני, לגבי עניין בניית איזה מגדל ליד הכותל המערבי, אני מבקש להבהיר באופן חד משמעי, אני לא חושב שיש מישהו שטוען שיש איזשהו תוכנון כזה. יש תוכנית היום, שאני מקווה שמתקרבת לאישור.

היו"ר מיכה גולדמן: השאלה אם התוכנית שמתקדמת עפ"י הודעתך, עובדת בשילוב עם אותם גורמים, כולל המועצה לשימור אתרים, כולל אותם אלה שרואים את החשיבות ממבט של אנשים שיש להם עניין שנמל יפו ייראה גם לדורות הבאים, ושלא ימצאו את עצמם פתאום ברמת אביב ג'.

דורון צפריר: אני חושב שגם האדוקים שבנו לא מאשימים את התוכנית בכך. קודם כל, המשרד לאיכות הסביבה קיבל תזכיר של התוכנית הזאת, אישר את התזכיר, אישר את התוכנית, התוכנית מקובלת על מוסדות התיכנון, ועל כל הגופים שמעורבים במוסדות התיכנון. התוכנית הופקדה והוגשו לה התנגדויות, התנגדו לתוכנית גופים ואנשים פרטיים, למדנו את כל ההתנגדויות, הועדה המקומית למדה את כל ההתנגדויות, התייחסה למרביתן. הועדה המקומית גמרה לדון, וההמלצות עדיין לא עברו לוועדה המחוזית. לדעתי צריך לקחת את התוכנית הזאת, ולנסות לקדמה מהר ככל האפשר, אם צריך לשפר אז היא תשופר, ולאשר אותה.

היו"ר מיכה גולדמן: ועדה מקומית עוד לא נתנה המלצות.

דורון צפריר: מבחינה חוקית כפי שאני יודע, הועדה המחוזית רשאית לדון בהתנגדויות, עם ההמלצה של הועדה המקומית או בלעדיה. ברגע זה הועדה המקומית נמנעת מלשלוח את המלצותיה.

היו"ר מיכה גולדמן: כלומר, היא עוד לא סיכמה את הדיונים.

דורון צפריר: סיכמה, אבל היא לא שולחת אותם מסיבות של מדיניות לגבי כל חופי ת"א. סקרו את כל הפעילות לאורך החופים, אז נפל גם הנושא של הנמל.

דליה בארי: לפי תיקון 45 יכולה המחוזית בפרקי זמן קבועים להמשיך את הדיון בלי לקבל את התשובות שלכם.

היו"ר מיכה גולדמן: בואו נתמקד, את ההערות האלה כבר עברתי. את השלב הזה אני מכיר לגבי כל הסעיפים, וכן גם מה מותר ומה אסור. אני נזעקתי לקיים ישיבה דחופה בנושאים האלו, אליי הגיע הנושא לפני כשבועיים ומייד נכנסתי לפעולה. לא רציתי לנצל את זמן התפר בין קדנציה לקדנציה או בין כהונה לכהונה, פחדתי שמישהו יעשה לי מחטף. יש כאלה שרוצים לנקות שולחן, ויש כאלה שרוצים להשאיר שולחן עמוס. במקרה הזה אני חששתי מניקוי שולחן.

דורון צפריר: מילה אחת על התוכנית עצמה. אני מתייחס למגדלים הגבוהים. אחת ההוראות בתוכנית שהם ישמשו לבנייה יותר גבוהה מהמבנים הקיימים. לגבי נפחי הבנייה, רוב השטחים שם נשארים פתוחים לציבור. מרבית המבנים הקיימים בנמל סביב המעגנה נשארים ונשמרים, ויש איזושהי תוספת בנייה עם החלק האחורי, שגם היא מוגבלת בנפחים ובגבהים, באופן שלדעתי יוכלו נציגי המתכננים להעיד שזו פעילות עדינה מאוד, שאמורה

להבטיח כניסת משאבים כדי שהמתקן הזה יוכל לשרת את כל הציבור שנהנה מהנמל כולל הדייגים.

היו"ר מיכה גולדמן: מתי תוכל להציג בפנינו סקיצות על הקיר, כדי שנוכל לדעת מה קורה שם? יכולת לעשות את זה. יש לקיים דיון מסודר, כדי להשיג את המטרה שלשמה התכנסנו, והיא לשקם את נמל יפו כך שנשיג את המטרות, כמו שמירה על פעילות של דייגים, כמו שמירה על הנוף, וכמו שמירה על מבנים היסטוריים. כשאנחנו מדברים על שימור, זה לא אומר להפוך את זה לאיזה מבנה שלא יהיה חי. אלא שאנחנו רוצים לראות אותו חי תוך שילוב של המקום.

תבינו, אנשים, עיריות ורשויות מקומיות, וגופים ממוסדים כמו הסתדרות, מרגע שכולם נחנקו ולא היתה להם יכולת להחזיק את עצמם, אמרו שיש נוסחה חדשה - הפרטה. למה אתה חושב שאנשים מתלהבים מהקמת מרינות? הבעייה של הקבלנים והיזמים זה לא המרינה, זה השטח שמקבלים בתמורה למרינה. זה כמו הסיפור המפורסם על אחד, שהמוכס תופס אותו בנמל חיפה, והוא יורד עם אופניים, ורואה איזה שק מלא. עוצר אותו ושואל: מה יש לך בשק? אומר לו: חול. משחרר אותו. כעבור שבוע הוא עובר עם אופניים עם אותו שק, פותח - חול. כעבור חצי שנה הוא פותח את השק - רואה חול. אומר לו: תשמע אני מוכן לוותר לך, תסביר לי מה אתה עושה עם החול. אומר: אתה מחפש את החול ואני העברתי מאתיים זוגות אופניים, זה הכל.

דורון צפרייר: יש לי תחושה שלגבי הנושא המרכזי של הדיון כמו שהוצג, נושא ההפרטה, יש תמימות דעים לדעתי. עד שאנחנו נפקח על הנושא של הטריבונה, אנחנו צריכים להבטיח שלא ימכרו את הנמל. לדעתי, לגבי זה יש תמימות דעים.

יוסי פרחי: שמי יוסי פרחי, אני מתכנן מחוז ת"א. אני חושב שקודם כל צריך לשים את העובדות על השולחן, בלי להביע עדיין עמדה. לפי הדיון שהתקיים, פה עד עכשיו אנשים דנים על כך מבלי לדעת את העובדות. בגדול אני יכול לומר, שלגבי יפו אפשר לחלק את זה לשלושה מתחמים: יש את הרובע, היכן שגרים ויש את האמנים. לגביו אין שום תוכנית בניין ערים, ואין שום כוונה לעשות איזשהו שינוי ברובע הקיים. היתה איזושהי פרשה של היתר בנייה, שעיריית ת"א הוציאה שלא מכוח התוכנית, ולפי מיטב ידיעתי היא חזרה בה מהבקשה הזאת, כך שהנושא הזה כרגע לא על הפרק, לעניות דעתי. בפני הוועדה המחוזית אין שום כוונה ושום יוזמה לשנות משהו בבנינו של הצללית של הגבעה של יפו. לגבי הנמל, יש לחלק את הנמל לשני מתחמים. המתחם הימי והמתחם היבשתי. מלכתחילה, עוד לפני זמני במחוז, היתה כוונה לטפל בשני המתחמים גם יחד. לאחר התייעצות עם כל מיני גופים הוחלט לחלק את זה, וכרגע התוכנית שמונחת ונדונה ונמצאת בהליכים, זו תוכנית לחלק היבשתי של הנמל בלבד. אין לה שום נגיעה בנושא המים בנמל. לא בנושא הסירות, לא בנושא הכניסה ולא בנושא היציאה, שלגביהם אני אתייחס יותר מאוחר. מדובר רק על האזור היבשתי בנמל, שבו קיימים היום האנגרים מהמנדט, שאינם מאוכלסים, או מאוכלסים בצורה מרושלת, ומהווים מטרד לסביבה. המטרה של התוכנית לטפל במתחמים היבשתיים של הנמל בלבד. המצב הסטטוטורי של התוכנית הוא כדלקמן:

היו"ר מיכה גולדמן: מי הגיש את התוכנית?

יוסי פרחי: התוכנית הוגשה ע"י עיריית ת"א. היא יוזם התוכנית. כנראה שזה נעשה בשיתוף עם גורמים נוספים, והמינהלת של יפו שטיפלה בזה, אני לא יודע בדיוק, דורון אולי יעדכן. אבל מבחינה פורמלית יוזם התוכנית זה עיריית ת"א. מבחינה סטטוטורית היוזם זה עיריית ת"א.

דורון צפרייר: המפיק זה מינהלת הנמל עצמו. אנחנו היוזמים מבחינה פורמלית.

יוסי פרחי: התוכנית אומרת שבשטח היבשתי של הנמל, יוקמו מבנים שהייעוד שלהם הוא מגורים ומלונאות. זה הייעוד. כלומר, להחליף את המבנים שקיימים היום, את אותם ההאנגרים שקיימים היום, במבנים למגורים ולמלונאות, בנפחים פחות או יותר הקיימים, כלומר מבלי להקים שום מגדל חורג בגובהו של על הבנייה הקיימת היום. בגדול בנפחים הקיימים. זה מה שאומרת התוכנית.

על מנת להכין את התוכנית הזו, נערך תסקיר עפ"י הנחיות המשרד לאיכות הסביבה, וגם תוקן עפ"י הנחיותיו, וכל הוראות התסקיר הוטמעו בתוכנית. זאת אומרת, בתוכנית כפי שהופקדה, הוטמעו כל ההוראות בתסקיר. ואני אציין אפילו הוראות בדבר עריכת רעש למצב שלאורך הטיילת יהיו אלמנטים של בתי קפה עם מוסיקה וכו', לדאוג איך זה לא יפריע לשכונות המגורים הקיימות. עד כדי כך הוראות אלה פרטניות. מבחינה פרוצדורלית הופקדה התוכנית הזו, והוועדה המחוזית טרם דנה בהתנגדויות, מכיוון שבהליך הסטטוטורי, מכיוון שאנחנו נמצאים בקו המים, התוכנית טעונה עפ"י חוק ההקלה מתמ"א 13. ולכן התוכנית הועברה למועצה הארצית לקבל את ההקלה מתמ"א 13. אין טעם לדון בהתנגדויות לפני שתקבל עמדתה של המועצה הארצית בעניין הזה. ידוע לנו שעיריית ת"א פנתה למועצה הארצית וביקשה לעכב את הדיון, בגלל שקילה מחדש של כל התוכניות לאורך חוף הים, אבל מבחינה פרוצדורלית הדבר הזה לא משנה כרגע, מכיוון שהוועדה המחוזית מחכה להכרעתה של המועצה הארצית בדבר התאמת התוכנית לתמ"א 13. ביום שתקבל החלטה של המועצה הארצית, הוועדה המחוזית תשמע את כל ההתנגדויות, תשמע את חוות דעתה של הוועדה המקומית, אם היא תקבל עד אז, ותקבל את החלטתה בעניין. אם שואלים להערכה אישית שלי, מאוד יכול להיות שיש נושאים שלא הועלו בתסקיר, וכתוצאה מההתנגדויות יוטמעו בתוכנית. בד"כ הוועדה המחוזית איננה מתעלמת מההתנגדויות שמוגשות בפניה. זה המצב של התוכנית כרגע. חשוב לדעת, לא בונים פה מגדלים בתוכנית הקיימת ולא משנים את האופי בתוכנית הקיימת.

הכוונה של התוכנית כפי שאנחנו מבינים אותה בוועדה המחוזית, זה לפתח את האזור היבשתי של הנמל, בנפחי בנייה קרובים ככל האפשר לנפחי הבנייה הקיימים.

דני קריצ'מן: ברגע שהנמל יופרט זו התוכנית שתחייב אותו?

יוסי פרחי: תראה, תוכנית בניין ערים איננה מתייחסת לבעלויות. היא תוכנית שקובעת מה ניתן לעשות. בעל הקרקע במינהל זה משרד התחבורה ומינהל מקרקעי ישראל.

על מנת לפתח את זה אפשר שהמדינה לבד תבצע את הפרוייקטים, אפשר שהיא תמכור את הזכויות או תקצה את הזכויות ליזמים, והם יקימו את הפרוייקטים. העניין של הבעלות הוא לא חלק מהתוכנית, התוכנית רק קובעת איזה שימוש קרקע מותר לעשות על הקרקע, מה נפחי הבנייה ומה היקפי הבנייה שמותר לעשות, איך מסדירים בעיות חנייה, דרך אגב, התוכנית נותנת פתרונות חנייה כולל העגינה וכולל השימושים המוצעים, ובאיזה תנאים מותר להפעיל את השימושים. זה מה שקובעת התוכנית. התוכנית לא נכנסת לעניין הבעלות.

ח"כ ווליד צאדק: אחרי ההפרטה התוכנית הזו מחייבת?

יוסי פרחי: בודאי. תוכנית בניין ערים היא כמו חוק מדינה. התוכנית קובעת מה מותר לעשות במקום, וזה לא משנה מי הבעלים. הבעלים לא קונים תוכנית. התוכנית היא לא רכוש אדם פרטי. התוכנית היא תוכנית שיש לה מעמד של תקנה. שר הפנים חותם עליה, והיא מקבלת תוקף של חוק. מי שיקנה או מי שיפתח שם, חייב לפתח עפ"י הוראות התוכנית.

התוכנית לא מתעסקת בחלק הימי. לגבי הנושא של הדייגים. לפי הבנתנו, הצרכים של הדייגים לעורף יבשתי מעוגנים בתוכנית. ז"א התוכנית הקצתה שטח לטיפול בסירות, ולחנייה למעגנה, וכל מיני נושאים כאלה. אנחנו פונים לדייגים ומבקשים מהם - תבדקו את התוכנית עניינית. תראו כמה מקומות חנייה היקצנו, כמה שטח היקצנו, ואם יהיו לכם הערות, תגידו אותם בהתנגדות ונדון בהם. אבל התוכנית טיפלה רק בעורף היבשתי של הנמל. היא לא טיפלה בנושא הכניסה, שאני מסכים שזו בעייה שצריך לטפל בה, היא לא טיפלה בשובר גלים, היא לא טיפלה במזחים, כל הנושאים האלה הם נושאים אחרים שצריך לטפל בהם, אני מסכים, אבל הם לא נמצאים בתוכנית הנדונה.

ירון רביד: לי קוראים ירון רביד ואני עוזר מנהל המינהל אבי דרצלר. אני אפרט מה ההתייחסות שלנו לנושא הנמל. עפ"י החלטת הממשלה משנת '93, סוכם על הפרטת נמל יפו. במהלכים שנערכו לאחר מכן היו מגעים בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומינהל מקרקעי ישראל. לאחר מכן, לפני מספר חודשים, נחתם סיכום דברים, על מנת ליישם את החלטת הממשלה משנת '93. אנחנו קיבלנו בשבועות האחרונים את דרישות משרד החקלאות לעניין הדייגים, וההבטחות שאמורות לקיים את המשך הקיום והחיים והתנאים של הדייגים במקום. התנאים האלה, שהועברו אלינו ע"י משרד החקלאות, יוכנסו למסמכי המכרז. זה מעוגן גם בסיכום בין משרד האוצר, משרד התחבורה ומינהל מקרקעי ישראל. זה יהיה סעיף מחייב במכרז. זה מעוגן בסיכום שקיים בין החשב הכללי, מנכ"ל משרד התחבורה ומנהל מינהל מקרקעי ישראל. בסעיף 4' א' ו-ב' נכנסים הנושאים האלה. "במכרז יבואו לידי ביטוי ההנחיות המקצועיות והאופרטיביות של משרד התחבורה. ב. פעילות ענף הדייג במסגרת הנמל תימשך. ג. במכרז ייקבעו האמצעים שיאכפו את מחוייבות הזוכה במכרז לקיום תנאים אלה". אני רק רוצה להוסיף עוד דבר אחד.

היו"ר מיכה גולדמן: אתה יודע, זה מזכיר לי קבלן שהולך לבנות שכונה והוא מתחייב לגן ציבורי. כשהוא מציג את הגן הציבורי אתה רואה שהוא עשה איזו פינה של 4 מטר מרובע. במקרה הפחות טוב הוא גם שם תמונה ואומר פה היה צריך להיות גן ציבורי.

ירון רביד: זאת לא הכוונה, ויש גם אמצעים לוודא את העניין הזה. בכל אופן, אנחנו קיבלנו ב-20 באוקטובר, החודש הזה, את המכתב של מנכ"ל משרד החקלאות, לגבי ההתייחסות שלו לנושאים שדורשים טיפול מבחינת הדייגים והנושאים שהועלו כאן לגבי המעגנה עצמה.

דני קריצ'מן: אתם מוכנים להכניס אותו למכרז?

ירון רביד: ודאי. הוא יכנס למכרז. לאחר שייבדק הוא יוכנס לסעיפי המכרז, והוא יחייב את היזם. ניתן לקבוע גם בטחונות כספיים מתאימים לעניינים האלה. נעשו כבר מספר מכרזים כאלה במינהל מקרקעי ישראל, שבהם תנאים שחוייבו לרווחת הציבור הוכנסו לתוך סעיפי המכרז וערבויות חולטו ודברים כבר נעשו. ז"א יכול להיות שאתה מכיר סיפור על קבלן שבנה גינה של 4 מטר ולא קיים את מה שהוא מימש, אבל יש גם מכרזים במינהל מקרקעי ישראל, ופעלו כבר בעניין הזה.

אני יכול להגיד לך ממספר מכרזים שאנחנו ראינו, שנועדו בדיוק לנושאים כאלה - להבטחת זכויות חוכרים או אנשים שנמצאים במתחם. יזמים שלא מילאו אחר ההוראות, נפגעו בצורה כספית, ויש אפשרות לעשות את זה. ובאשר למה שאמר מר פרחי, הגופים שמעוניינים להביע את דעתם, יכולים גם לעשות זאת במסגרת הליך ההתנגדויות שקבעו בחוק התיכנון והבנייה, ואנחנו עוד לא הגענו לשלב הזה. בכל אופן ואני מקווה שזה הובן גם מדברי האדריכלות במחוז ת"א, אין כוונה לבנות שם משהו גרנדיוזי, יש פשוט כוונה לטפל בכל הנושא של הנמל.

משפט אחרון, הכוונה היא גם לטפל במחסנים ובמתחמים שקיימים בעורף של הנמל, שעד היום היו מוזנחים, לא מוסדרים, בין אם זה ע"י חלק מהשוכרים במקום ע"י פלישות, והוגשו גם תביעות ונתקבלו פסקי דין, והן ע"י שוכרים שעדיין לא טופל בהם בהליך של פינוי. הכוונה היא שהיזם ייקח את הפרוייקט כמו שהוא ויטפל בכל הנושאים האלה.

דליה בארי: אני רק רוצה להתייחס לכך, שהמסמך הזה של הפרטת הנמל, מתייחס להחלטת ממשלה משנת '93. בהחלטה הזאת נקבע מי יהיה הצוות שיכין את המכרז. ההחלטה אומרת כך: "להטיל על צוות משותף ממשרדי התחבורה, האוצר, התיירות, איכות הסביבה, החקלאות ומינהל מקרקעי ישראל, בראשות נציג משרד התחבורה, להכין מתכונת מכרז להחכרת המתחם הזה". עיריית ת"א לא מופיעה בהחלטה, אבל בפועל, כאשר היה הצוות הזה, עבודתו נפסקה לחלוטין ולא ברור מה קרה עם זה. זה היה ב-94. ופתאום ב-98, מגיע אליי בעקיפין המכרז הזה, שנוגע להפרטה של הנמל, ואף אחד מכל הגופים האלה שהזכרתי, לא מופיע בכלל. אני מניחה שכל אחד מהגופים האלה היה מייצג את האינטרסים של הדייגים, של המדינה, של כל גורם, אילו הצוות הזה היה קיים. אבל הצוות הזה נעלם.

היו"ר מיכה גולדמן: אני קודם כל מחליט החלטת ביניים. הצוות הזה הוא הצוות שיהיה רלבנטי, כולל עיריות ת"א. תרשמי את זה כהחלטה, אנחנו צריכים, עפ"י החלטת הממשלה מאז, להוסיף כחלק מהצוות את עיריית ת"א. אני מבקש, שייצא מכתב ממזכירות הממשלה, ויש לציין את מספר החלטת הממשלה מ-93, שאנחנו מבקשים להביא לתיקון, שיכללו בהחלטת הממשלה גם את עיריית ת"א. זה לגבי הצוות.

סעדיה מנדל: אני מטעם המועצה לשימור אתרים. קודם כל לגבי ההפרטה. אני חונכתי על ברכי התיזה שאומרת, שרק מה ההסתדרות ומפא"י עושים, זה שווה. כל היתר הם בורגנים נצלנים. המטוטלת הזאת, שכל מה שפרטי ובורגני הוא רע, הגיעה עכשיו לצד הקיצוני. עכשיו אנחנו נמצאים במצב הקיצוני האחר, שכל הפתרונות נמצאים במיקסם הזה שנקרא הפרטה. קודם הזכירו את הכותל. הרי אפשר היה גם להפריט את הכותל, זה עסק לא רע, ובכל זאת זה לא קורה ואולי עוד יקרה לנו. כאשר מדובר על הפרטה, ואמר את זה דורון קודם, כל השטח הציבורי, כל השטח שמתפעל ומשרת את הציבור כולו ואת המשתמשים כולם, ובמשתמשים אני כולל את התושבים, את הדייגים, את המבקרים, את התיירים ואת כולם, חייב להיות בשליטה של הציבור. כאשר אנחנו סומכים על הציבור שלא רק יבנה נכון, אלא גם יתחזק. זה לא מספיק שנבנה את זה בכסף, אלא צריך גם אח"כ לשמור על זה. אני חושב שחייבת לצאת מכאן קריאה על כך שצריך לעשות רביזיה יסודית עם אותה החלטת ממשלה אומללה. יוסי פרחי, מתכנן המחוז, אמר משהו שרק מחזק את דעתנו, שלא מקובל מה שנעשה עד היום, ואני לא רוצה להיכנס עכשיו לפרטים של איזה תוכנית מאיזה שנה. אחד הדברים המקובלים, זה שאם רוצים להפחית את התנגדות הציבור לתוכנית, לוקחים חתיכות קטנות של תוכנית ומגישים אותן, ולזה קשה להתנגד. גם היום, זה שמוגשת תוכנית שמטפלת רק ביבשה, זה דבר שלא יעלה על הדעת. נמל זה לא רק יבשה.

בלהה דביר: אני בלהה מהחברה להגנת הטבע. אני חושבת שלאור הנסיון שיש לנו לגבי כל מה שמתרחש בחופים, אנחנו רואים את נמל יפו כחלק מתהליך שעובר היום על כל חופי ישראל, ובתוך התהליך הזה יש בעצם מחיקה טוטלית. לא משנה מה קיים - יש נמל עתיק, אין נמל עתיק, יש ערכים, אין ערכים - מפריטים כל מה שקשור לחופים. לגבי מה שיש בתוכנית והפיכתה לחוק. יש לנו דוגמא נהדרת: באשדוד הוגשה תוכנית לשש-שבע קומות. פתאום הם הגישו שינוי ל-22 קומות. מי תוקע לידנו כף, שבנמל יפו, ברגע שיימכר ליזם פרטי, לא ייבנו 46 קומות? מי ישמור על זה? מי יהיה שם? כך שכל התוכנית היא לא תורה מסיני, היא לא עובדה קיימת מוגמרת. אבל מה שכרגע מטריד הוא, שבתוכנית הזאת, אין שום ביטוי לשימור, אין שום ביטוי להתייחסות לערכים. מדובר על תוכנית ארכיטקטונית שמתייחסת לחזיתות, לגבהים וכו', אבל אין שום שימור של מורשת, שני-שליש מנמל יפו הוא נמל עתיק, שלישי הוא קטע שיושב ע"י הבריטים, שנכנס לקטגוריה של יוסי בנושא של שימור אתרים, וכך התוכנית הזאת נועדה רק למטרה אחת - להשיג מקסימום כסף על מינימום שטח. יש שם 80 דונם שמיועדים ליחידות דיור. יש לי פה את התיכנון. מתוכנן מגורים לרבות מגורי נופש, דירות סטודיו וכן מלון דירות. בקיצור, זה שטח של דירות ושכונת מגורים נוספת.

אני חושבת שצריך לבטל את ההחלטות שנעשו להפרטה עד היום, משום שזה היה בהיעדרות כל הגורמים שנקבעו בהחלטת הממשלה. צריך לבטל אותן. דבר שני, אסור להפריד בין שתי התוכניות. זאת משום שהתוכנית הימית תביא לנו את כל הנתונים אודות הדייג והשימושים הימיים, שלפיהם צריך לתכנן את התוכנית. פה יש הפרדה מכוונת, וכולנו יודעים שזה תרגיל שנועד להשיג את המקסימום, להציב עובדות בשטח ואח"כ לא תהיה ברירה.

דוד גרשוני:

כמו שהזכירו פה, אנחנו מציעים את כל התהליך מתוקף החלטת הממשלה מאוגוסט '93. בהחלטה זו נאמר שהולכים להעביר את הפעילות של נמל יפו לידיים פרטיות. פעולתנו עד עתה היתה ליישם את אותה החלטה. העלו פה טענות על מצבו הנוכחי של הנמל. אני גם שמעתי פה הערות מצד איכות הסביבה שעליהן אני מוחה בכל תוקף, על כך שהיתה מדיניות מכוונת לייבש את הנמל, ואני אומר - לא היו דברים מעולם. יש להבין, שאנחנו כמשרדי ממשלה, פועלים לפי תקנות, לפי תקציב, ולפי חוק יסודות התקציב שמחייב אותנו. הנמל מוגדר כיחידה סגורה. הנמל לא מקבל תקציב נטו מהממשלה. במאמר מוסגר - יכול להיות שזה פתרון טוב, כי אני לא חושב שבדיון על סדרי עדיפויות של הממשלה היה מישהו אומר שהוא רוצה עוד מליון שקל במקום לקנות מכשיר דיאליזה לבי"ח. זאת דעתי. אני טוען שהנמל הגיע למצבו הנוכחי בגלל שאנחנו כממשלה לא טובים בניהול נמל ובדאגה לו. אנחנו יודעים לעשות פעולות שלטוניות ולא לנהל את החצר האחורית של נמל יפו. הנמל הידרדר לאן שהוא הידרדר בגלל דברים אלו. על הרקע הזה באה החלטת הממשלה. המעגנה כשלעצמה לא נושאת את עצמה. לא כולם משלמים אגרות, וגם אם היו משלמים את האגרות הקיימות, ההוצאות שכרוכות בטיפול במעגנה גבוהות יותר מההכנסות, ודינה של מעגנה על פני זמן הוא להיות בגירעון. על רקע זה באה ההחלטה להפריט את הנמל, ואנחנו מנסים לקיים את ההחלטה הזו. ההפרטה פירושה מכירת המקרקעין שצמודים לנמל, כולל המעגנה, כאשר אנחנו נדרוש שהנמל ימשיך להתקיים, כל עוד הוא יוכרז כנמל, במתכונת שהוא מתקיים היום. ואני רוצה לצטט מההחלטה.

ח"כ אברהם פורז:

אבל נניח שזה לא כדאי מבחינה כלכלית. איך אתה כופה על גוף לקבל החלטות לא כלכליות. הרי אפשר שלפי הספר זה יהיה בסדר, אבל התנאים יהיו אחרים. האם יש אצלכם איזו קונספציה שלא יהיו שם החלטות כלכליות, ברגע שאתה נותן לגוף פרטי, זה הדבר היחיד שיהיה.

דוד גרשוני:

הנקודה הזאת עלתה לדיון. מינהל מקרקעי ישראל העלה בעניין הזה רעיונות, אבל צריך לבדוק שרעיונות אלה הם בתחום סמכותו של מינהל מקרקעי ישראל. אחד הרעיונות שעלו זה להצמיד לשטח הימי איזשהו עורף יבשתי מניב פרות, וזה יכול גם לשמש כסנקציה למי שקיבל את המעגנה הימית, להפעיל את המעגנה בהתאם לכללים שנקבעו במכרז באופן ספציפי, ואם הוא לא יעמוד באותם תנאים, יהסנקציה תהיה כזאת שייקחו ממנו את השטח המניב. זה מהווה איזשהו מאזן אימה שכל הזמן ישמור על כך שמי שיקבל את הנמל יפעיל אותו לפי הכללים שייקבעו ע"י: א. מינהל הספנות, שהוא הרגולטור שדואג להפעלת הנמל. וכתוב פה מפורשות: "פעילות ענף הדייג במסגרת הנמל תימשך". נכון שזה כתוב בשורה

אחת, זה כותרת, זה לא מתכוון להיות כמו שהיו"ר הציג, שמישהו התחייב לגן ציבורי ולא מצאו כלום, וזאת נכיוון שיש את מנכ"ל משרד החקלאות, שכבר שלח לנו מכתב עם הרבה סעיפים, לגבי אילו דברים הוא דורש שיתקיימו בכדי לקיים את ענף הדייג. במינהל מקרקעי ישראל שאחראי על ביצוע הפרוייקט הזה, יבחן את הדברים האלו, ומה שיימצא רלבנטי ונחוץ ייכנס למסמכי המכרז, יהיה חלק ממסמך משפטי מחייב שליד ההוראות שלו יהיו גם סנקציות על מי שלא יקיים אותן, וכך אנחנו מאמינים שהנמל הזה יצליח לצאת לדרך המלך. מצב גרוע יותר ממה שיש היום לא יכול להיות.

היו"ר מיכה גולדמן: דווקא באתרים מהסוג שאתה מדבר עליהם, קיפאון זאת נסיגה גדולה מאוד. זה לא שיהיה יותר גרוע, יכול להיות הרבה יותר גרוע. אם תצלם שם היום תמונה ותחזור עוד חצי שנה, ואני מקווה שזו תהיה חצי שנה של עשייה בכיוונים הנכונים, אז תראה שתהיה התפתחות.

דני קריצ'מן: אני חושב שבשביל הפרוצדורה, אם מישהו פתאום התעורר ורוצה ליישם החלטת ממשלה מ-1993, שזה כשלעצמו נקודת ציון ראויה לשבח שעושים את זה כ"כ בזריזות. אם רוצים לבצע וליישם אותה, שיעשו אותה ככתבה וכלשונה. כפי שכתוב בהחלטת הממשלה, יש וועדה, שהיא מאוד מאוזנת, יש בה את כל הגורמים והגופים. אני לא חושב שלעיריית ת"א מגיע הפרס הזה בגין הטיפול שלה עד היום בנמל יפו, אבל יכול להיות שראש העיר החדש יירתם לעניין הזה. בסיוור שערכנו לנמל יפו לראשי העיר המיועדים הוא לא היה, ראש העיר המיועד שיושב פה. אני חושב שצריך להחזיר את הדיון הזה לוועדה. הדברים כתובים מאוד ברור, ואם רוצים ליישם החלטות ממשלה אז שיישמו אותן. זה לא ייתכן ששלושה אנשים חשובים ביותר, כמו מנכ"ל משרד התחבורה, מנהל מינהל מקרקעי ישראל והחשב הכללי, יישבו יום אחד אחרי הצהריים, יכתבו על זה draft, ויישלחו אותו לדרך. דבר זה שהתהליך של הידרדרות נמל יפו התחיל שעה לאחר יום ההחלטה ב-93. מהרגע שנפלה ההחלטה, כל העכברים ברחו מהאונייה, וכולם חיכו להפרטה הגואלת. עכשיו אני רוצה להגיד משהו לגופו של עניין. אני לא מאמין בהפרטה בנמל הזה, ופורז שאל שאלות מאוד ענייניות, כי אחת משתיים: או שרוצים שימור, או שרוצים כלכלה. שימור וכלכלה זה לא בהכרח דברים שהולכים ביחד. אי אפשר לקחת איזושהי פינה, שיש עניין רב לעם ישראל ולאזרחי ישראל ובמיוחד לתושבי ת"א והסביבה לשמר אותה, וגם לרצות שהיא תהיה כלכלית.

היו"ר מיכה גולדמן: דני, אבל אתה יודע, האופרה זה לא דבר כלכלי, אלא זה חלק מאורח חיים. אז אני אומר, אותו דבר גם נמל יפו. כשבנו את האופרה, אף אחד לא אמר שזה יהיה עסק כלכלי. אפשר היה לבנות שם גורד שחקים, וזה היה מכניס יותר כסף מבחינה נדל"נית.

דני קריצ'מן: זה בדיוק מה שאני רוצה להגיד. היות שהולכים לשמר פה שני אלמנטים מנוגדים - אחד שימור לשם השימור והשני שצריך לחבר לזה את כלכלת העוסקים בענף הזה מזה עשרות ומאות שנים, שצריכים להמשיך בעניין הזה,

הפרטה זה לא הדבר המתאים. איזה מפריט יעמוד בפסיק אחד מכל הדברים האלה?

לכן לפי דעתי, אם הוועדה הזו אכן היתה יושבת ומתכנסת בהרכב כפי שהוא נקבע, היא היתה מגיעה למסקנה שאסור להפריט את הנמל. ויש פתרונות לנמל כזה גם כשהוא לא מופרט. הגוף היחידי שלא מסוגל היה לנהל את הנמל הזה, הוא משרד התחבורה. אנחנו ראינו מה משרד התחבורה עם החשב שלו עשה במשך הארבע שנים האחרונות האלה. כל טיפת חורבן שהיה אפשר, הפילו על הנמל הזה. למרות הרצונות של משרדים אחרים כולל משרד החקלאות, לשפוך שנה כסף ולעשות שיקום, שום דבר לא יצא אל הפועל. ככה בדיוק תיראה גם ההפרטה. יש רשות נמלים, יש רשות גנים לאומיים, יש אולי משרדים רלבנטיים שיכולים לעשות את זה. למה לא מפריטים את נמל אשדוד? תתחילו בנמל אשדוד. גמרתם להפריט את אל-על? גמרתם להפריט את כל החברות האחרות? זו הפינה הכי חשובה שעליה צריך להתלבש? זה לא סתם אתר שרוצים לעשות אותו כלכלי, אלא הוא אתר שימורי ממדרגה ראשונה. אנחנו כבר לא מעריכים אותו, וזה חבל מאוד.

אני לא בעד להתחיל עכשיו לשנות את החלטות הממשלה, גם אי אפשר לדעת איזו ממשלה צריכה להחליט על זה, זה לא עניין פוליטי. אני חושב, שהדרך הטובה ביותר זה לדרוש מהממשלה, או ממי שעוסק בעניין הזה, להריץ את העניין במסלול כפי שהחליטה. אני בעד זה שהוועדה, שעליה הוטל לקדם את תהליך ההפרטה, תיכנס לדיונים בעניין הזה. אנחנו נעשה מאמצים גדולים מאוד, ואני מניח שגם משרדים אחרים, להשפיע על הוועדה הזו, שתחזור למסקנות הממשלה, שהטילה עליה את התפקיד הזה, שלדעתה זו טעות להפריט את נמל יפו.

דבר שני, ישנה בעייה נוספת, הרבה יותר חמורה. עד שיביאו את הדיאלוג או את מכשיר ההנשמה הבא בתור, החולה ימות. יש בעייה ספציפית לנמל הזה להתקיים, גם בימים האלה, שאין שום החלטה, לא לכאן ולא לכאן. לא עושים את מה שצריך במזח של הדייגים, הדייגים מסתכנים יום יום, כולם צריכים לדעת שאנחנו כולם אחראים לאסון הבא שיהיה שם חס וחלילה, ולפי דעתי צריך למצוא דרך איך בינתיים, עד לסיום הדיונים על ההחלטה שלפי דעתי ייקחו ועוד שנתיים שלוש, איך עד אז מתחזקים את הנמל הזה בצורה מסודרת.

פני אקסל:

קודם כל לגבי הוועדה, היינו שותפים בבדיקות שנעשו כדי לקדם את העניין. הוועדה עבדה קרוב לשנתיים. אני מדברת על הוועדה שקמה בעקבות החלטת הממשלה והיתה בראשותו של נציג משרד התחבורה. הוועדה עבדה בעיקר על הנושא של מצב הקרקע לפני התוכנית ואחרי התוכנית, וכמו שדורון הזכיר בתחילת דבריו, לא היה ויכוח על מה לעשות עם השטח, אלא הויכוח היה אם צריך לעשות זאת לפני תוכנית מאושרת או אחרי תוכנית מאושרת, והבעייה היתה לקדם את התוכנית המאושרת. ריכוז המאמצים היה לקדם תוכנית מאושרת, כפי שהזכירו כאן. לא היה ויכוח אם כן או לא, היה ברור שהכוונה היא לקדם את תוכניות הפיתוח מאשר לפעול ל, אנחנו לא משתמשים במילה הפרטה, והויכוח היה אם לעבוד לפי פרויקטים או כל הנמל בכללותו, אבל לא היה ויכוח על מסירת כתב מינוי של וועדה ליזם או יזמים, כי הויכוח היה אם זה ייעשה כפרוייקט אחד או כחלק צפון ודרום, אבל על זה בכלל לא היה ויכוח בוועדה, היתה תמימות דעים. כתוצאה מהחלטת הממשלה, ובאותו זמן שהתקדמו במסגרת הוועדות תוכניות הפיתוח, הוחלט בנמל שצריך לפנות את השטחים, לפתוח דף חדש. כתוצאה מפינוי השטחים מהדיירים,

ששילמו מחירים נמוכים במיוחד, התפנו מחסנים, כתוצאה מפינוי המחסנים ירדו ההכנסות. כתוצאה מירידת ההכנסות היו פחות מקורות עצמיים למינהל כדי לפתח. מזה נובעת בעייה, לא כ"כ לדיירים, אלא לנו, כמשרד התחבורה, לקדם את תוכניות הפיתוח לא רק לדיירים, אלא לכל הנוסעים האחרים לבטיחות השייט. גם לנו לא היו מקורות אבל ידענו שזה זמני.

סעדו זניב:

אני סעדו מוועד הדייגים. אני רוצה להגיד לבחורה הנחמדה שדיברה על המחסנים. הנמל פעל מאוד טוב, היו שם מסעדות, היו הכנסות טובות, שיפצו את המזחים, הכל היה בסדר גמור. דוד צור, שנמצא בנמל, החליט להתחיל להוציא את כל מה שנמצא בנמל במחסנים ולסגור את כל המסעדות. לסדגור כל מה שנמצא בכל מחסן בתוך הנמל, כדי שיהיה שטח פנוי כדי שיהיה יותר קל למכור אותו. זה מה שתיכננו משרד התחבורה והחשב הכללי שנמצא שם בתוך הנמל. לכל אדם בעל מסעדה הכפילו את התשלום, כך שלא יוכל לעמוד בזה. אנשים לא יכלו לעמוד בזה. פינו כבר כמה מסעדות משם, ועכשיו מחליטים לפנות את כל מי שנמצאים שם, כמו שעשו במחסנים. העיפו משם את כל אלה שהיו מתקנים לנו את הסירות. השביתו את המנוף כדי שלא יוכל להרים סירות, העלו לנו את המחיר ל-3500 שקל, עכשיו רוצים 2000 דולר כדי להרים סירה. השביתו את המנוף הזה שלא ירים. העלו את המחיר בכפול, ב-2000 דולר, כדי שאף אחד לא ירים. חוץ מזה הזניחו את המזחים. היה צריך לשפץ את המזחים.

היו"ר מיכה גולדמן:

רבותי, אנחנו שומעים עכשיו את הדבר הכי אותנטי, וזה מה שחשוב. הלא בסופו של דבר אנחנו רוצים להחזיר את אותן נקודות שהוא מתייחס אליהן.

סעדו זניב:

מנסים לקפל לנו את הרגליים, מנסים להשקיט אותנו כי אנחנו דייגים, אנחנו לא אנשים מלומדים. חוץ מזה לגבי המזחים, לא שיפצו לנו אותם, הנה למשל יום אחד הוא אומר לנו: המזח הזה לא כ"כ טוב, אני מעלה אותו, מסדר אותו ומחזיר אותו. מאותו יום עברו כבר ארבעה חודשים. אותו דבר עם המזחים האחרים ממוטטים אותם והסירות שלנו מטילות בתוך הנמל. כל זה כדי שיהיה להם יותר קל למחוק את הנמל. ואם מישהו יבוא, יגידו לו תסתכל, הכל הרוס, הכל מחורבן. זו היתה התוכנית שלהם, והם תיכננו את זה טוב. לא מתייחסים אלינו כי אנחנו דייגים, כי אנחנו בני אדם, כי אנחנו עובדים בנמל, אנחנו מכניסים את כל הדברים לשוק שלנו, לא צריכים להביא מכל מקום אחר דגים. לא מתייחסים, הורסים אותנו לגמרי, ואנחנו לא יודעים מה לעשות. כל צד שמדברים איתו מבטיח לנו, אומרים לנו - אין לכם מה לדאוג.

היו"ר מיכה גולדמן:

תודה רבה לך. אנחנו שמענו את הנקודות המרכזיות, ומאוד שמחתי לשמוע אותך, משום שנתת לנו ביטוי אמיתי, איך מרגיש אחד מאלה שמשתמשים בנמל, ורוצה שיהיה גם בעתיד כזה.

דוד גרשוני:

בעניין העסקים שהניבו פירות בנמל, צריך להבין ולהדגיש, שחלק מעסקים אלו היו עסקים

שפלו וזכרו יש תהליך פינוי בבית משפט, והתהליך הזה צולע מכיוון שהאנשים שם לא קימו את החוק.

יוסי פרחי:

אני רוצה להגיד שלושה משפטים, לא בתוקף תפקידי, אלא כהבעת דיעה. אני חושב שעצם הדיון שהתקיים פה היום מצביע על כך, שבניהול ממשלתי של הנכסים כפי שהוא קיים היום, דינו של הנמל להידרדר. לכן, ואולי זה לא פופולרי פה, אני רוצה להגיד שני משפטים בעד ההפרטה. ההפרטה זו בעצם דרך למצוא מקורות מימון כדי להחיות את הנמל ולא לתת לו לגווע. אבל הנושא הוא מינון, כמות ואמצעי בקרה. ז"א, יש דברים שאולי לא צריך להפריט אותם, כמו השימוש במים, שזה נכס ממלכתי. אבל יש דברים כמו מבנים, או כמו עסקים בנמל, שמהתמלוגים שלהם אפשר לבצע תחזוקה ראויה של הנמל, ולזה בהחלט יש מקום. אני רוצה להגיד, שאם תצא מפה החלטה שהפרטה היא יוק, אני חושש מאוד שדינו של הנמל להמשיך להידרדר.

רון חולדאי:

אני רוצה לדבר כאזרח ת"א, לא כמי שהולך להיות ראש עיריית ת"א. ראשית, לא ברור לי איך עיריית ת"א לא מעורבת בעניין הזה. זה נכס תל-אביבי, ולא יכול להיות שהנכס הזה יעבור דרך איזה חשב כללי או משרד כזה בירושלים. זה נכס תל-אביבי אסלי. מכאן יצאה תל-אביב. אני לא מבין איך עיריית ת"א נותנת לזה ככה ללכת. הדבר השני, אני רוצה לדבר על מושגי ההפרטה. מר פרחי, ברגע שנתת את זה לדירות, הפרטת והפקעת את הנכס מתחום הציבורי. זאת המשמעות של ההפרטה. לא אם עוסק בזה בן אדם פרטי או לא בן אדם פרטי, בעסק הכלכלי שנמצא בנמל. אני מדבר על השטח היבשתי של הנמל שאתה דיברת עליו. ברגע שנתת אותו לדירות למלונאות. אני לא נכנס לעניין של שימושים ודברים אחרים. הרעיון הוא שהנמל הזה הוא נכס ציבורי, שבעיקרו צריך להמשיך לשרת את הציבור, על השימושים, בדיוק כמו בסן פרנסיסקו שלא הופרט. היא מסוגלת לנהל את הנמל הזה כך, שהוא גם ייתן שירות ציבורי, גם יופרט, גם יהיו שם מוסדות, גם יהיו שם אירועים והנמל יתחזק. זה רק אם יארגנו את זה וישאירו אותו בידי הציבור. אחרת, מה שיקרה שם זה מה שקורה לכל חלקה טובה באזור החוף, תסלחו לי sea & sun. זה מה שיקרה. אני לא מבין איך עיריית ת"א נתנה את ידה לעניין. אם אני יכול לפתור את הבעייה, זה רק שלא יהיו החלטות לפני שנוכל לענות עליהן.

היו"ר מיכה גולדמן: לא יהיו החלטות, גם אם ירצו אפילו זה לא יספיק.

פני אקסל:

מכאן נאמר שהיה טוב לפני שהיתה החלטה מהממשלה. זה לא נכון, יש כמה החלטות של ועדת ביקורת המדינה ומבקרת המדינה על כל מה שהלך, שבתהליכים שהיו לא הוזכרו כל השלבים.

ח"כ ווליד צאדק:

אני חושב שמה שעושים הירוקים ומה שעושים הסופרים זה דבר מבורך מאוד. אני מברך על זה. אבל פה יש שתי בעיות חברתיות שאנחנו מתעלמים מהן. הראשונה היא שאנחנו רוצים להפריט את הנמל ושטח הנמל, כדי שניתן לעשירים להתעשר, ומסביבם כל העניים וכל האנשים שגרים ברמה חברתית נמוכה

מאוד, ימשיכו להיות ברמה חברתית הרבה יותר נמוכה. כל העניינים האלה שקראתי פה: די להרוס את החוף, הירוקים וכו', אבל לצערי לא הוזכר הדבר החשוב ביותר, שזה הדייגים. רבותי, מי שמבקר בנמל יפו, מגיע למסקנה שלחשבים הכלליים למיניהם שהיו שם, היתה מטרה אחת ברורה - איך לדחוק את רגליהם של הדייגים החוצה. הם לא נופלים בין הכסאות, בין משרד התחבורה, משרד האוצר ומינהל מקרקעי ישראל, אלא הם טובעים ביים. מטר מלא חול ומלא סלעים ומסוכן. כשאנחנו עשינו סיור לפני 3 או 4 חודשים, אנחנו נתקענו בחול שם. יוצאים לשם ילדים, מתעמלים, צופים וכו', והם מסתכנים. ואח"כ אנחנו באים ואומרים - מי היה בוועדת חקירה כדי לחקור את העניין הזה.

הדבר השני, אני הייתי סגן שר החקלאות, ואני רוצה להגיד לך, ואני אחראי על כל מילה שאגיד. מאז '92 עד '96, עשיתי כל מאמץ בכדי להקציב שם הקצבות, והחשב הכללי במשרד התחבורה חיבל. ומה התוצאה? ימי הביניים. הצריפים, אם יש בתי שימוש, סירחון ודחיקת רגליהם של ציבור הדייגים שמונים כ-350 משפחות. ונותנים למסעדות בכדי להתפשט לשם, ונותנים לבעלי היאכטות העשירים על חשבונם של הדייגים, וסירותיהם של הדייגים.

הממשלה הסוציאליסטית שלנו לא קיבלה בדיוק, ואני חושב שדני קריצ'מן אמר את האמת. לא הפרטה כפי שאתם מבינים אותה היום, אלא הפרטה בצורה אחרת. התנגדנו ואני חושב שהקפאה לא היתה סתם, אלא היתה מגמה לצאת מכל העניין הזה.

אני רוצה להדגיש שני דברים לסיכום. קודם כל אני מתנגד התנגדות חריפה ביותר לצורת ההפרטה והפרטה בכלל. אף אחד לא יגיד לי שהדייגים נשמרים בכל העניינים האלה. כאשר מתחילים משחקי כוח בין זה לזה, הם אלה שיסבלו. ואני חושב שיש עכשיו צורך, אדוני היו"ר, שיהיו החלטות ברורות מאוד בתקופת הצינון הזו, תקופת המעבר. צריכה להיות החלטה ברורה מה נעשה עד אז. ואני חושב שאנחנו צריכים להיקרא למאבק ציבורי חזק מאוד נגד כל הפרטה ופגיעה בדייגים במיוחד.

ח"כ רפי אלול:

אני רוצה להגיד לכם שני דברים. בראש ובראשונה אני נגד מה שעושים לדייגים. שזוהי פרנסתם. הישיבה מתנהלת כשמיכה גולדמן, יו"ר הוועדה ועבדכם הנאמן עשו ביישובים שלהם שימור אתרים היסטוריים. עשינו שימור אתרים היסטוריים, כולל רווחה כלכלית, כולל אפשרויות אחרות, גם שימרנו, בלי הפרטה (כל אחד חושב שאי אפשר בלי הפרטה) אפשר רבותי גם להקים מרינות, בהרצליה, באשקלון, ובראשון לציון, אין בעיות, ניבנו מגדלי בתים, עלא כיפאק. לא נעים לי להתווכח איתכם כי אני פקיד. אני אומר לכם את האמת. יכול להיות שיש פה איזו מדיניות ממשלה, שכל דבר טוב להפריט, למכור לכמה יזמים, כמה אנשים נחמדים. אני אומר שישנה אפשרות אחרת. אני בעד לשמור את נמל יפו כמות שהוא. אני חושב שאפשר לשנות אותו ולשפץ אותו בלי מגדלי הבתים האלו, אפשר לשמור על אותם דייגים. אני גם מתפלא שדבר כזה נעשה ללא ידיעת הדיירים. אני מציע, שלמרות שכבר כולכם אחרי התהליך, לכולכם יש כבר קונספציה, אדוני ראש העיר העתידי, לאנשים יש קיבעון. תפסו את התוכנית הזו, רצים איתה, ועכשיו לחזור חזרה ולשכנע אותם לסגת מהתוכנית, זה סיפור. לכן אני מציע לך אדוני היו"ר שני דברים. הממשלה תעמוד על רגליה בתוקף לקיים את ההחלטה. אני אומר לך,

אנחנו צריכים לעמוד נגד, כי יש פה תופעה של קיבעון, תפסו קונספציה, נגמר העסק. אנחנו צריכים לעמוד פה מולם, קודם כל נגד. דבר שני, אני חושב שעיריית ת"א חייבת להיות חלק מהפרויקט הזה. דבר שלישי, הדיירים, שזה הנכס, צריכים להיות שותפים לכל תהליך. מה זה, מישהו בא, קובע להם מלמעלה מה לעשות.

ח"כ אברהם פורז: אדוני היו"ר, אני רוצה לומר לכם כמי שביקר בנמל בשנים האחרונות כמה פעמים, המצב הנוכחי הוא חרפה. הוא מביש. בנמל עצמו יש גרוטאות, יש לכלוך, יש עזובה, חייבים לעשות משהו. ככה אי אפשר להמשיך. השאלה היא מה עושים? האפשרות הראשונה כמובן, אם יש מספיק כסף ציבורי, אז אפשר להגיד לעיריית ת"א שתיקח את זה מהתקציב שלה, לשפץ את הנמל לשים איזה פארק יפה, להשקיע שם. זה יהיה פארק הירקון שתיים. וכולם יריעו לך. אבל לא נראה לי שיהיו לך משאבים לעשות את זה. אז הקונספציה אומרת, שחייבים למצוא את המקורות. עכשיו, אני קצת מכיר את הנמל הזה. הנמל הזה, בהיותו פעם אחד הנמלים העיקריים, בעצם פעם הוא היה הנמל העיקרי של א"י יחד עם עזה. יש לו עורף לא קטן. ז"א אפשר להגיד שהנמל מגיע, אולי, עד לפתח תקווה, אבל יש שם שטחים גדולים מאוד, שהם די רחוקים מקו המים, שלא יקרה שום אסון, והכל כמובן בתוכניות שמופקדות עם התנגדויות, שיהיה משהו שמוציא מזה כסף. וזה צריך להיות בינוי, אסתטי, יפה, שמתחשב בסביבה ומתאים את עצמו.

לגבי המעגנה עצמה והסירות, פה באמת יש בעייה רצינית. אני לא בדקתי את המכרז שלכם, אבל פה, אם אתם נותנים ליזם פרטי את כל העסק, זה יוצר ניגוד עניינים אינהרטי, שיביא אותו לרצון אמיתי לסלק את הדייגים משם. זאת משום שהדייגים, לא יכולים לשלם הרבה, כי אני מתאר לעצמי שזה לא הענף הכי משגשג בעולם. הסירות שלהם מרופטות, הדגים קצת מסריחים. זה לא מתאים לאוירה של בית מרקחת, ליאכטות.

היו"ר מיכה גולדמן: תתפלאו תתפלאו אבל עכשיו בשכונות היוקרה מביאים עכשיו ערימות קש.

אברהם פורז: אני הייתי בארמון שאותו בנה מלך פרוסיה, הוא נקרא סאן-סוסי. האיש הזה בנה מול ביתו חורבות של מקדש יווני. הוא בנה אותם מהתחלה. הוא אהב להביט בחורבות. אז באיזשהו מקום צריך להבטיח שקודם כל, גם בנמל המשופץ, הדייגים יקבלו מחיר סביר, כדי לא לסלק אותם משם, ושנית, שזה יישאר בסופו של דבר נכס ציבורי, משום הזכות לגשת בסופו של דבר לקו החוף ולנמל, וכל הדברים האלה.

היו"ר מיכה גולדמן: רבותיי, לסיכום הישיבה. ודאי שיש פה עוד הרבה אנשים שרוצים להוסיף עוד משפט או שניים, אבל אנחנו נסכם כך: ראשית, כפי שפתחנו את הישיבה, זו תהיה גם החלטה. מקפידים כל הליך עד לאחר הבחירות המוניציפליות. זאת כדי שלא יהיה פה מה שנקרא מחטף של הרגע האחרון. אני צריך שתהיה הצהרה מסודרת, לכן אני אומר שתהיה פה הקפאה עד לראשון בינואר '99, משום שעלינו להבין, ישנם הליכים ולא עושים את הכל ביום אחד. אז קודם כל החלטה על קיפאון, ואנחנו נוציא גם מסמך לכל השותפים מבחינת משרדי ממשלה, שזו החלטת הוועדה.

שלושה דברים שהם העיקר והמרכז:
ההצעה שלנו עפ"י רוח הדברים שנאמרו פה, היא להקים חברה עירונית-ממשלתית, שתפעיל את נמל יפו. חברה עירונית-ממשלתית, בשונה מהפרטה. אני רואה גוף כזה כגוף הנכון שיוכל לעמוד בצרכים לכל הכיוונים. אני לא יודע מה תהיה ההחלטה של עיריית ת"א והממשלה, אם להתחבר לחברה קיימת או להקים חברה נוספת. רבותיי, ברוח הדברים שנאמרו כאן, אנחנו מדברים על הקמת חברה משותפת לממשלה ולעירייה, שהיא זו שתדאג לפעילות ולהפעלה ולכל מה שמתרחש. כשמדברים על חברה עירונית-ממשלתית, אז באופן טבעי יש נציגות ציבורית. בעניין זה אני סומך על עיריית ת"א, כפי שאני סומך על הממשלה, שיהיו נציגי ציבור שהם חלק מהמשתמשים.

ירון רביד: אם אפשר כבוד היו"ר, לפני שמתקבלת ההחלטה. חברה כזאת, שנקראת מפעלי הים, פעלה החל משנות משנות השמונים, וכשלה כשל קולוסאלי, ודי לקרוא את דו"ח מבקר המדינה. הרציונל שעומד מאחורי החלטת הממשלה משנת '93 הוא כשל החברה הזו לנהל את המקום. ועם כל הכבוד לכל הדעות שהושמעו כאן בדיון הזה, כולם תקפו את המהלך שנעשה כאן כרגע ואף אחד לא הציע, חוץ מלסמן מאיזה כסף מבצעים את התהליך. וגם חברה ממשלתית-עירונית כזו כמו שאתה מציע להקים עדיין צריכה את המשאבים שלה.

היו"ר מיכה גולדמן: רבותיי, אני מבקש. ח"כ פורז רוצה להגיד משהו.

ח"כ אברהם פורז: אני רוצה להגיד לכם רק דבר אחד. תראו, אתם לא שמים לב לשינוי שיש בת"א. למשל שכונת נווה-צדק. יש היום מצב, שיש אוכלוסייה חזקה, ופרוייקטים הולכים למקומות האלה ונותנים להם דחייה. לפני 15 שנה זה לא היה קיים. לפני 15 שנה לא יכולנו לעשות ביפו כלום. היום המציאות השתנתה, זה אחרת. ולכן אל תיקחו מודל שנכשל בתור דוגמא.

היו"ר מיכה גולדמן: זה המשפט שהתכוונתי להגיד וחסכת לי. אני אעבור לסעיף הבא. כשאני אומר, ואני אומר את זה גם לפרחי, שהוא מהנדס הוועדה המחוזית, וגם לכולנו. תראו, ודאי שיש מה שנקרא תקופת המעבר. מ-'93 ועד '98 התוצאה היא החרפה הקיימת. זאת התוצאה ולא משנה עכשיו מי אשם ומי לא אשם, אני לא מחפש אשמים. אתם יודעים שאני איש אופוזיציה, אז מה, אני מדבר כאן כאיש אופוזיציה? יש אחריות של ועדה. אני לא מתייחס כאן כעניין של אופוזיציה, יש ועדות ששם אני מדבר כאיש אופוזיציה. פה זו ועדה שצריך לראות את האחריות ואת העניין של הדבר, ולכן אני אומר לכם, מה שכאן קרה בפועל בחמש השנים האחרונות, לא שיפר את המצב שהיה עד '93. כך שאין טעם להביא דוגמאות של מודלים. אני יכול להביא את אותה הדוגמא, מה היתה התוצאה אחרי חמש שנים. מבלי לפגוע באף אחד. לכן, למה אני אומר עד 31 בדצמבר, ולמה אני אומר חברה? אני אומר שהאחריות שלנו כוועדת הפנים ואיכות הסביבה היא גם להבטיח את השימור של אותם אתרים. יכולתי גם לבוא ולהציע הצעה, שהיתה מאוד פופולרית, לאמץ את ההחלטה של אונסק"ו לגבי עכו, ולהגיד: בואו נעשה ליפו את מה שעשינו בעכו - שם יש החלטה בינ"ל, שהיא מחייבת, על שימור נמל עכו, ולהעתיק את אותו דבר

לגבי יפו. אבל אני מבין, שבין ההחלטה לגבי עכו ובין מה שאני מציע, אי אפשר לאמץ את המודל של עכו, משום שעכו לא דומה ליפו, ויפו לא דומה לעכו. ולכן אני בא ואומר, שאני סומך על המעורבות ועל השותפות ועל ההתייחסות לדברים החשובים שנאמרו כאן. מרביתם של היושבים כאן מבינים את חשיבות שימור הנמל. גם אני מבין, וקיבלתי את החלק השני של דברי פורז, שאמר, שאם אנחנו מסתכלים במבט מלמעלה על השטח הרחב יותר, יש מספיק מקומות שאפשר לקחת ולתרגם אותם כהפרטה בתוך החברה המשותפת העירונית, שיוציאו אותם למכרזים, שיינתנו להם את האפשרות הכלכלית לכסות את אותם מקומות ששם אין יכולת כלכלית, ויש כוונה לשמר. זאת הכוונה של פורז. כשלוקחים את המבט מלמעלה, יש לנו שטחים עמוקים, שבהם אין בנייה, אבל יש בהם נכס נדל"ני שיאפשר להשתמש בהכנסה הכספית הזאת כדי לבוא ולשקם את נמל הדייגים, כדי לשקם את אותם המקומות. זאת הראייה של פורז.

מדוע אני נבהל מיזמים פרטיים? הרי כל אחד מאיתנו מילא תפקיד. בפרדס חנה, בכל ישוב בארץ, קבלנים מבינים שאם הם רוצים, הרי איפה נופלים ראשי מועצות ומועברים לחקירות? כשפתאום הם נותנים אחוזי בנייה גבוהים יותר וקומות נוספות וכל מיני דברים, ששם הם ראו את טובת הציבור, ויש תחושה שזה ראייה של הכיס הפרטי של מישהו. רבותיי, קשה להתמודד מול קבלנים, משום שיש לפעמים מה שנקרא, הדדיות בין היזמים ובין הנהגת העיר. ישנה הדדיות, ואני רוצה לצמצם ככל האפשר את ההדדיות הזו, שלא תפגע בנמל יפו. וזאת הכוונה שלי, משום שבהדדיות הזאת אנחנו נפגע בעיקר באותם הגורמים שהתייחסנו אליהם קודם.

דוד גרשוני:

אני חושב שהדיון היה חסר בנקודה אחת מסויימת. לא עלה נושא המנגנון של המכרז.

היו"ר מיכה גולדמן:

תעשה לי טובה, תהיה הנהגה חדשה בעיריית ת"א, לכל ראש עיר יש סדר עדיפות, מבלי לדעת מי ראש העיר, ומבלי לפגוע בראש העיר היוצא. אני אומר לכם כך - צ'יץ' ראה באופרה את הדבר הכי חשוב בת"א, כמו שהוא ראה הרבה דברים נוספים. אז מה, לא היתה ביקורת על צ'יץ' על כך שהוא מוציא עשרות מליוני שקלים על האופרה? רבותיי, אני אומר כך: יש לנו שלושה חודשים. בשלושת החודשים האלה, גם הנהגה החדשה תלמד את התיק, יכול להיות שהיא תגיע למסקנה שהיא יכולה למצוא דרכים לשפר ולעשות בדרך הקיימת. אנחנו הצענו פה כיוון אחר. אני אומר, כל דבר הוא גמיש. אנחנו לא מתייחסים כאן בגישה של שחור-לבן, אלא אנחנו באים ואומרים, ודאי מישהו כמוני, שמכיר את נמל יפו, וראה את מה שמתרחש שם בשנים האחרונות ובשבועות האחרונים, שחשוב לנו לראות מה טוב לנמל יפו, ולמשתמשים בנמל יפו. לנו כאזרחים במדינת ישראל, יפו לכל אחד מאיתנו זה לא רק הסיפורים היפים ששמענו וקראנו, וגם חלקנו, היותר ותיקים ראה. לכן אני אומר לנו לכולנו. לכן אני רואה בסיכומים שלנו כאן היום חשיבות גדולה מאוד, תוך שמירה, תוך ראייה נכונה, תוך הסתכלות בדרך הנכונה ותוך זה שאנחנו מנענו בישיבה של היום כל מיני רצונות שיש בהם דברים שלא תורמים לשמירה של נמל יפו. בבקשה נציגת האוצר.

גלית אסף שנהר: בקשר להצעה להקמת חברה ממשלתית. אגף תקציבים מתנגד להצעה הזאת בכל מה שקשור ליישום החלטת הממשלה בנושא פיתוח נמל יפו וההפרטה והתיקונים הנלווים.

היו"ר מיכה גולדמן: אתם מתנגדים להצעה הזאת?

גלית אסף שנהר: מתנגדים להצעה שהעלית להקמת חברה ממשלתית.

היו"ר מיכה גולדמן: טוב, לא הייתי מתפלא אם לא היית אומרת. רבותי, זה הסיכום שלנו.

תודה רבה, הישיבה נעולה.

הישיבה ננעלה בשעה 12:30