

4440

"תזכיר החוק בעניין תכנון ובנייה - ניצול ציני של הקורונה כדי להמשיך את פעילות הותמ"ל"

שלומית צור

האם משרדי הממשלה מבקשים לנצל את משבר הקורונה כדי לקדם תכנון מהיר? עיון בהערות שהוגשו על ידי גופים ציבוריים לתזכיר החוק בענייני תכנון ובנייה לתקופת הקורונה, שפורסם להערות הציבור, מצביע על חששות של הציבור מפני תכנון מהיר ודורסני ללא יכולת להתנגד ולהשמיע טענות.

את התזכיר מקדם משרד האוצר, והוא למעשה הוראת שעה לתקופת הקורונה, שתאשר כתיקון לחוק התכנון והבנייה. זאת במטרה לעדכן את החוק הקיים בתקופת המשבר. התזכיר כולל הארכת חוק הותמ"ל עד אוגוסט 2020 ואף לאפשר לשר האוצר להאריך את התקופה בשלושה חודשים נוספים ללא אישור הכנסת. בנוסף מאפשר התזכיר לקיים דיונים בהתנגדויות ובוועדות ערר ללא נוכחות המתנגדים, ולקבל החלטות על סמך כתבי התנגדות, שידור וידאו או שיחת טלפון בלבד. תוקף הוראת השעה יהיה לשלוש שנים.

בהערות שהגיש איגוד המתכננים לתזכיר החוק, הוא טוען שקיום דיון ללא מתנגדים או צדדים בערר, מרוקן את הדיון מתוכן. "קיום דיון פומבי בהתנגדויות ועררים הינו מרכיב מהותי ויסודי בשיתוף הציבור בהליכי התכנון" כתבו מתכננות הערים תמי גבריאלי ונורית אלפסי למנכ"לית מינהל התכנון דלית זילבר. "לפיכך אין ספק כי קיום דיונים ללא מתן אפשרות למתנגדים או צדדים לערר להשתתף באופן אישי בישיבות מוסדות התכנון, ולטעון טענותיהם באופן בלתי ישיר מול חברי מוסדות התכנון, מהווה פגיעה בזכות ההתנגדות ופגיעה בשיתוף הציבור בתהליכי התכנון".



צילום: שאטרסטוק (דימיטר סוטרוב)

איגוד המתכננים מציע לחייב את יוזמי הדיון לקיים אותו בהשתתפות פיזית או משודרת של המתנגדים, כאשר החובה לקיים זאת תהייה מוטלת על מוסד התכנון בלבד, ולא ניתן יהיה לקיים דיונים ללא השתתפות משודרת של המתנגדים. זאת כדי לצמצם את הפגיעה בזכות להתנגד ובשל החשש לפגיעה באוכלוסיות מוחלשות או מוגבלות. על כן לא ניתן יהיה לקיים דיון בהתנגדות על סמך מסמכים בלבד או שיחת טלפון עם המתנגד, אם למתנגד לא היתה דרך להישמע בשידור חזותי. עוד מציע האיגוד לקבוע חובה להקליט דיונים בוידאו ולתעד אותם, ולהורות על פרסום הקלטות אלו באתרי האינטרנט של מוסדות התכנון.

עוד מעיר איגוד המתכננים, כי בשל מגבלות השהייה במרחב הציבורי, יכולת הציבור להיחשף למידע על תוכניות שמקודמות או מופקדות סמוך לביתו נפגעה, ושילוט פסי בנושא הפך לא יעיל. על כן מציע האיגוד להבטיח חשיפת

מידע לציבור לרבות מסירה פיסית של הודעה לדיירי הדירות הרלוונטיות לתוכניות המקודמות. כמו כן מציע האיגוד לאפשר לציבור להגיש התנגדות מקוונת באינטרנט מבלי להידרש לתצהיר שייחתם לפני עו"ד וזאת בשל מגבלות השהייה מחוץ לבית במיוחד בקרב אוכלוסיה מבוגרת.

"ניצול ציני של תקופת הקורונה"



ניר פפאי סמנכ"ל החברה להגנת הטבע צילום: עמיר בלבן החברה להגנת הטבע

גם בחברה להגנת הטבע הגישו הערות לתזכיר החוק, בהן היא מתנגדת בעיקר להארכת חוק הותמ"ל. סמנכ"ל החברה להגנת הטבע ניר פפאי מזכיר כי חוק הותמ"ל שנחקק בקיץ 2014 במטרה להאיץ ולהגדיל את היצע יחידות הדיור, הוגבל ל-4 שנים, ובמאי 2018 הוארכה התקופה עד אוגוסט 2019.

"עם פיזור הכנסת במאי 2019 הוארך חוק הותמ"ל אוטומטית ופועל למעשה כבר 9 חודשים ללא אישור הכנסת", מציין פפאי. כעת, על פי הערות החברה להגנת הטבע, מציע תזכיר החוק, להאריך את תוקף פעילות הותמ"ל עד אוגוסט 2020 ואף מציע כי שר האוצר יהיה מוסמך לאשר הארכת פעילות הוועדה בשלושה חודשים נוספים ללא אישור הכנסת. "מדובר בניצול ציני של תקופת הקורונה כדי להמשיך את פעילותה של וועדה בעייתית זו". צוין. "החברה להגנת הטבע מתנגדת לתיקון זה בחוק התכנון והבנייה שהוא בעצם חוק עוקף תכנון ועוקף ציבור."

פעילות הותמ"ל מהווה פגיעה קשה במערכת התכנון ובמערך האיזונים והבלמים של קבלת ההחלטות התכנוניות בישראל. במקום לנצל את המשבר הנוכחי לשם עלייה ברמת התכנון וכהזדמנות להתחדשות עירונית ופיתוח תחבורה בת קיימא, מופנה המאמץ לחיזוק וועדת תכנון שמקדמת תכנון מהיר וירוד של שכונות פרבריות מבוססות רכב פרטי. בחסות העדר ממשלה קבועה מוסד זה מונשם שוב ושוב בניגוד מפורש לכוונה המקורית של המחוקק."

מלבד התנגדותה להארכת חוק הותמ"ל מתנגדת החברה להגנת הטבע גם לתוקף הוראת השעה שנקבע לשלוש שנים "מדובר בהגזמה פרועה שמטרתה לנצל את תקופת המשבר לשינויים הדרסטיים שמוצעים בחוק" כותב פפאי ומציע לצמצם את תקופתו לשלושה חודשים ויטפח את התוכנית להארכת חוק הותמ"ל לשישה חודשים נוספים.

ומציע לצמצם את תקופתו של שושה וזה שים שאחריו יזמן יזיהו להאין את התקופה של שושה וזה שים נוספים בכפוף לאישור ועדת הפנים והגנת הסביבה של הכנסת. בהקשר זה גם איגוד המתכננים מבקש לצמצם את התקופה לשנה בלבד, שכן מדובר בשעת חירום, וחקיקת הוראת שעה במהלכה נפגעת משמעותית זכות הטיעון ושיתוף הציבור בהליכי התכנון.

עוד הגישו הערות לתזכיר החוק, הפורום הישראלי לעירוניות ועמותת מרחב התנועה לעירוניות בישראל, שהזהירו בעיקר מפני פגיעה בזכות הציבור בעלי המוגבלויות, הצרכים המיוחדים, או אלה שאין בידם אפשרות להתנגד לתוכניות. על כן מבקשות העמותות לתקן את התזכיר בשל מוגבלות התנועה החופשית במרחב הפיזי בעיקר בקרב אוכלוסיות מבוגרות ומחלות רקע.

העמותות מציעות לפרסם הודעות על דיונים שעומדים להתקיים או על הפקדת תוכניות באמצעות הודעה מיוחדת שתימסר לכל התושבים בישוב או בשכונה הרלוונטית. כמו כן הדיונים בהתנגדות לתוכנית או בערר יחייבו נוכחות של המתנגדים או העוררים, ואלה שלא יוכלו פיסית להגיע יעשו זאת באופן משודר באחריות יוזם הדיון, או באמצעות שיחה טלפונית בהסכמתם. הדיונים יוקלטו בוידאו ויתומללו והקישור יימסר למתנגדים ויעלה לאתר האינטרנט.

ממינהל התכנון נמסר: "מדובר בהארכה מינימלית, שכן דיון מהותי בנושא הארכת הותמ"ל לא התקיים עד כה בשל הבחירות החוזרות ונשנות וכעת משבר הקורונה. "בשנה האחרונה, הוכרזו בותמ"ל בעיקר תכניות התחדשות עירונית ובחברה הערבית. בכל מקרה, פרסום התזכיר נועד לשמוע את עמדת הציבור טרם העברת ההמלצה לממשלה ולכנסת".

• [קונים דירה? שוכרים? כל המידע, הכלים והעצות בערוץ נדלניסט](#)

במשרד התחבורה מתכננים: כך ייראו הכבישים והרחובות ביום שאחרי הקורונה

מסמך שהגיע לידי "גלובס" חושף את המודל שרוצים ליישם במשרד התחבורה • במשרד רוצים לנצל את המשבר כדי לבצע שינויים תחבורתיים מרחיקי לכת לטובת הולכי רגל ורוכבי אופניים • הכדור בידי ראשי הערים, אך הם לא יזדרזו לאמץ את התוכנית בלי סיוע תקציבי ובירוקרטי מההמשלה הבאה
שני אשכנזי 6/5/20

תושבי ערים רבות ברחבי העולם עומדים לצאת מהסגר למרחב עירוני ותחבורתי חדש, שונה מזה שהורגלו לחיות בו. בניו יורק, למשל, מתכנן ראש העיר ביל דה בלאסיו להוסיף 160 ק"מ של רחובות ללא מכוניות לקראת היציאה מהסגר, כדי שהתושבים יוכלו לשמור על מרחב אישי גדול ובטוח כשהם הולכים ברחובות העיר. בבריטל הוגדר מרכז העיר כאזור שבו מותרת הנסיעה במהירות של 20 קמ"ש בלבד והרמזורים כולם מהבהבים - כך שניתנת עדיפות להולכי הרגל. ליטא מתכננת לפתוח שטחים ציבוריים לברים ובתי קפה, כדי לאפשר ריחוק פיזי בין הלקוחות.

יש עוד דוגמאות: באוקלנד, בבריטל, בבודפשט ובדאבלין חנכו שבילי אופניים חדשים, "שבילי קורונה", כדי לאפשר לתושבי הערים לרכוב בנוחות באוויר הפתוח, הבטוח יותר, כשהם חוזרים לשגרה. סן פרנסיסקו תחסום 20 ק"מ במרכז העיר לתנועת כלי רכב, כדי שתושבי העיר יוכלו לרוץ, לרכוב על אופניים או להיפגש עם חברים באופן מרווח, וכאשר האוויר סביבם נקי יותר. תופעה דומה קיימת בבוסטון ובמיניאפוליס.

ראשת העיר של פריז, אן הידלגו, ניצלה את משבר הקורונה כדי להרחיב מיידית את רשת שבילי האופניים בעיר ב-650 ק"מ. בהולנד, מתעוררת כעת יוזמה שקוראת "לחגוג את הקיץ ברחובות", לפנות את המכוניות מהכבישים ולייצר מרווח לספורט, משחקים, ומפגשים, וגם להפוך את הסביבה לירוקה יותר, על הדרך. "חופשה בתוך העיר", הם קוראים לזה, בימים שבהם כלל לא בטוח מתי יוכל הציבור לטוס שוב לחו"ל.

ישראל משתנה לאט

מציאות הקורונה החדשה גרמה לערים רבות להסתער על ההזדמנות ולעצב את המרחב הציבורי באופן שמציב בראש סדר העדיפויות את הולכי הרגל. העיריות מפקיעות את השטחים הציבוריים מכלי הרכב הפרטיים ומעבירות אותם לציבור הרחב. לעיתים מדובר בצעדים זמניים, אבל לעיתים מדובר במציאות חדשה וקבועה בשטח.

בישראל עוד לא נרשמה התגייסות רחבה של ערים לשינוי המרחב והתאמתו לעידן החדש. החריגות הן עיריית תל אביב ניצלה את התרדמת העירונית כדי להאריך את מסלולי האופניים בעיר ב-20 ק"מ, ועיריית רמת גן, שם החליט ראש העיר כרמל שאמה הכהן להסב חלק ממסלולי החנייה הסמוכים לבתי הקפה למקומות ישיבה מרווחים. באופן הזה, יוכלו תושבי רמת גן לשבת בבתי העסק, שהמציאות החדשה מחייבת אותם לייצר מרווח בין השולחנות.

כעת, משרטטים במשרד התחבורה ומנהל התכנון 'אסטרטגיית יציאה' משלהם, ומקווים לדרבן את ראשי הערים להצטרף לטרנד העולמי. המשרד הגיש לראשי ערים בישראל תוכנית שעוסקת בשדרוג המרחב הציבורי להולכי רגל ורוכבי אופניים, באופן שיאפשר שהות והתניידות תוך שמירה על ריחוק חברתי. מדובר בהרחבה של תשתיות לרוכבי אופניים, הולכי רגל וכלל "המשתמשים הרכים", בצורה שתאפשר את ההתניידות הנדרשת והשהות במרחב, תוך שמירה על בריאות וביטחון המשתמשים.

במסמך, שחבר משרד התחבורה ומינהל התכנון, מוצעים פתרונות אופרטיביים המאפשרים לרשויות לחשוב, יחד עם התושבים והעסקים, מהו המרחב הציבורי האולטימטיבי עבורם בעת הזו, וביתר שאת באזורים או ברחובות שבהם מעוניינת הרשות לעודד פעילות מסחרית של חנויות פתוחות, וברחובות עם מדרכות צרות, שאינן מאפשרות שמירת מרחק.

בין היתר, מוצע להקצות נתיבים המיועדים בימי שגרה לנסיעת רכב פרטי או לחניה, לטובת תנועת "רכות" בימי שגרת קורונה. למשל, יצירת רצועת הליכה נוספת במפלס הכביש. אפשרות נוספת היא הגדלת מרחב רכיבה, באמצעות הורדת נתיב מרחוב רב-נתיבי ויצירת נתיב אופניים או שביל אופניים עם אמצעי הפרדה. דוגמה אחרת היא יצירת מצב שבו רחוב דו-נתיבי ודו-סטרי, ישמור על כיוון נסיעה אחד לכלל כלי הרכב וכיוון הנסיעה השני ייועד לאופניים בלבד.



הצעה נוספת ומעניינת נוגעת לשינוי מוחלט בהקצאת הדרך, באופן שבו המרחב יוקצה למרקם החיים החברתי של דרי המקום. למשל, רחוב ייחסם לתנועת כלי רכב בשעות מסוימות או לאורך כל היום, ובכך ירווח הרחוב לתנועת הולכי רגל או לרוכבי אופניים.

משרד התחבורה מציע לעריות להפחית את מהירות הנסיעה באזורים מוגדרים ל-30 קמ"ש לכל היותר, לטובת יצירת סביבה בטוחה יותר לנסיעה משולבת של אופניים וכלי רכב. כמו כן מציע המשרד לצמצם נפחי התקבצות בעת המתנת הולכי רגל לרמזור ירוק, באמצעות עדכון הזמנים לחציית הולכי רגל ורוכבי אופניים ברמזורים, או באמצעות הרחבה, על ידי התקנים מאושרים וסימון, של שטח ההמתנה.

להטמיע שינוי הרגלים

ההמלצה האחרונה עלולה, אולי, לייצר חוסר שביעות רצון ראשונית בקרב תושבי הערים; הסבת מגרשי או אזורי חנייה לאזורי שהייה, פנאי וכושר. אמנם בעלי המכוניות יידרשו למצוא פתרונות אחרים לרכבם או להשתמש יותר בתחבורה ציבורית ובאופניים, אך מרחב גדול יוקדש לפעילות פנאי ולהפיכת אזורים נכבדים ל"חדרי כושר" בטיחותיים יותר, בימי קורונה.

עיקרי ההמלצות של משרד התחבורה

- ? להעביר נתיבי נסיעה וחניה לכלי רכב לטובת הולכי רגל ורוכבי אופניים
- ? לחסום כבישים לכלי רכב בשעות מסוימות של היממה
- ? להגביל את מהירות הנסיעה באזורים מסוימים ל-30 קמ"ש
- ? לשנות את תזמוני הרמזורים כדי למנוע התקבצות של הולכי רגל במעבר חציה
- ? להסב אזורי חניה לאזורי שהייה, פנאי וספורט

"אנו מאמינים כי ביצוע ההסדרים יקדם הטמעת הרגלים של שימוש באמצעי תחבורה נקיים וברי-קיימא אשר ישתרשו ויהפכו לאורח חיים, בדומה לפוטנציאל העבודה מרחוק שאנו נחשפים לתועלתיו כעת", כותבים מחברי המסמך. "כך נרוויח כולנו מהפחתה בזיהום, מצמצום של הגודש בדרכים, ומשיפור איכותם של המרחבים העירוניים".

מנהל האגף לתכנון תחבורתי במשרד התחבורה, שי קדם, מסביר כי מדובר בפתרונות פשוטים, שיישומם דורש בעיקר רצון טוב מצד הרשויות: "המסמך לא בא עם תג תקציבי. כל מה שצריך ברוב המקרים זה

תמרורים, התקנים כמו עמודונים, וסגירת רחובות, אלו פתרונות טקטיים. בכל העולם היוזמות הגיעו מהרשויות המקומיות, אבל אנחנו מבינים שדחיפה שלנו יכולה לסייע כאן. יש פחד שמשרד התחבורה לא מסכים לשינויים כאלו, ועכשיו אנחנו מקווים לסמן את הכיוון".

לדבריו, "בכל מסגרת שאנחנו נמצאים עם הרשויות, נדבר על יישום של הפתרונות של עירוניות טקטית כדי לקדם את השינוי. בכל עיר יש מרחב שמאפשר את זה. בפתח תקווה - מרכז העיר למשל, בערים נוספות, רחובות שמתנהל בהם מסחר. יכול להיות שביישובים פרבריים יש פחות עירוב שימושים, אבל לא בכל מקום צריך פעילות כזו כדי להפוך נתיב חנייה לשביל אופניים. אפשר לנסות את זה ולחזור אחורה בהמשך אם מבינים שזה לא משרת את התושבים. אנחנו מקווים שזו תהיה תחילת הדרך לפרויקטים נוספים".



היישום תלוי בראשי ערים

מהי רמת הישימות של התוכנית? בישראל המרחב הציבור בערים רבות משועבד לרכבים הפרטיים, וגם ניסיונות להסב נתיבים לנת"צים, נתקלו בקשיים ומהמורות שהערימו ראשי הערים עצמם. לא כולם רוצים לעשות את המהפכה של פריז בשטחם. השלטון המרכזי יכול להמליץ, אבל ברמת הביצוע, לא בטוח שראשי הערים ירצו לערער את הסטטוס קוו העתיק מול תושבי העיר הפרברית המחזיקים ברכב פרטי, ואפילו לא מול תושבי העיר העירונית תל אביב.

אמיר כוכבי, ראש עיריית הוד השרון, אומר שהוא מעוניין בהרחבת המרחב העירוני המוקצה לתנועה לא ממונעת, גם בהבנה שזה יהיה על חשבון מקומות חניה ונתיבי תנועה. עם זאת, לדבריו ההמלצות צריכות להיות מתורגמות למדיניות תקציבית וביורוקרטית שתאפשר לרשויות מהלכים אלה.

"השאיפה המבורכת להחזיר את המרחב העירוני להולכות והולכי הרגל צריכה להיות מנוהלת ומגובה על ידי תכנון שיבטיח נגישות ובטיחות לבעלי מוגבלויות ואת בטיחות כלל המשתמשים הרכים. בנוסף, שינויים משמעותיים בדרכים צריכים להיות מלווים בשיפור הביורוקרטיה התכנונית ובתקציבים לתכנון וביצוע שינויים גיאומטריים ותחבורתיים, כמו גם הוספה של שבילי אופניים והצללה משמעותית של נתיבי הליכה ורכיבה. צורך משמעותי נוסף לקידום עיר הליכתית אמיתית שתאפשר צמצום כלי הרכב במרחב הציבורי הוא הגדלה מיידית ומקדימה של תשתיות תחבורה הציבורית ושיפור חווית המשתמש בהן, כמו גם שינוי הפרדיגמה הממשלתית שממשיכה לעודד קניית רכב".

רן קוניק, ראש עיריית גבעתיים אומר שהם "בוחנים את ההמלצות ורעיונות נוספים שעלו בחיוב כמוכן. לאחרונה אף זימנתי התייעצות עם גורמים מקצועיים, על מנת לבחון אפשרויות שינויים תחבורתיים מהירים, שיבטיחו את בריאותם ובטיחותם של הנהגים והולכי הרגל בעיר".

שמרית נוטמן, מנכ"לית עמותת 15 דקות, אומרת ש"בישראל עד כה לא ראינו יוזמות משמעותיות בנושא. אנחנו מאמינים שהמדינה צריכה להעניק תקציבים וכלים לרשויות המקומיות, בנוסף למסמך המצוין שהיא מוציאה כעת, כדי לזרז יוזמות כאלה".

"היתרון בפתרונות הללו הם שהם פתרונות 'מהיום למחר'. מרגע שמתקבלת ההחלטה ועד שרואים אותם בפועל, יכולות לעבור פחות מ-24 שעות. ברחבי העולם אנחנו רואים כיצד חלוקת הדרך מחדש, חידשה את האמון של ההורים במתן חירות לילדים שלהם לצאת למרחב הציבורי ולהתנייד בו בצורה בטוחה - באופניים וברגל. התחלנו בשיחות מול הרשויות המקומיות כדי לעודד אותן לקדם פתרונות כאלה, זה הזמן של התושבים להרים את קולם ולדרוש מהנציגים שלהם ברשות המקומית יותר נתיבי אופניים וכן מדרכות רחבות שנותנות בטחון ומרחב להולכי הרגל".

גם מירב דוד מלובי 99, מתכננת לפעול לקידום ההצעה של משרד התחבורה. "הערים בישראל עדיין לא פועלות כך וטוב עשה משרד התחבורה שהוציא להן הנחיות כיצד לפעול. זו פעולה שאפשר לעשות מהר ובתקציב מינימלי כעת רק נותר לחחוץ על ראשי הרשויות ליישם", היא אומרת. "הרעיון הוא לייצר שבילים זמניים, שיוכלו להוות תחליף לנסיעות קצרות בתוך העיר ולמרכזי תעסוקה, כדי שהפתרון של רכב פרטי לא יהיה ברירת המחדל. בתקווה שהתכנון הזמני הזה גם ירגיל את הציבור לחלוקה מחודשת של המרחב".

לדברי ד"ר גלית כהן-בלנקשטיין מומחית למדיניות ותכנון עירוני מהאוניברסיטה העברית, "ראשית, שיתוף הפעולה בין משרד התחבורה ומנהל התכנון מבורך ואני מקווה שיעמיק וישתרש. מה שאני קוראת מהתכנית הזו זה חזון עירוני מצוין, לאו דווקא לימי קורונה, שמשווק תחת כנפי הקורונה. חזון של הליכטיות, עידוד נסיעה באופניים ומרחבים ציבוריים נדיבים הוא חזון שאני מאוד תומכת בו, אבל כדי להתמודד עם הקורונה צריך להפוך נסיעות משותפות לבטוחות יותר (הגדלת תדירות, הגבלת מספר משתמשים)".

עם זאת היא מסייגת, "ראשי ערים לא אוהבים לקחת חניות ונתיבים ממכוניות. אני לא רואה למה עכשיו הם יחבבו את זה יותר. בנוסף, יש חוסר הלימה בין המטרה (לאפשר תנועה לאוכלוסיות פגיעות) וההצעות. אופנים הם לא פתרון לקשישים, הם לא פתרון לנסיעות ארוכות. צמצום נתיבים עלול לפגוע באוטובוסים ולהפוך אותם לפחות אטרקטיביים, צמצום תשתית לתנועה של רכב פרטי במצב בו אנשים פוחדים לנסוע בתחבורה משותפת, ובבודאי הכרחי לאנשים פגיעים, גם כן לא משיג מטרה זו".

להחזיר את "בזכות הדרך"

כשקדם מדבר על פרויקטים נוספים, הוא מתייחס ל"בזכות הדרך", מיזם שהשיק משרד התחבורה לפני כשנה, במטרה לעודד את הרשויות לקדם זכות דרך לרוכבי אופניים, בהשקעה של 6-10 מיליון שקל לפרויקט ברשות.

באין ממשלה, התוכנית הוקפאה, אך במשרד התחבורה מקווים שתשוב ליישום בקרוב. "זו הדרך להראות לרשויות המקומיות שהקצאה מחדש של זכות הדרך, משפרת באופן משמעותי את המסחר, הפדיון, הפעילות הכלכלית והמרחב העירוני, ולהרחיב את האזורים האלו בהמשך. בדיוק בימים האלה, שבהם אנחנו צופים שיותר אנשים יחששו מנסיעה בתחבורה הציבורית, ותהיה עלייה בנסיעה ברכב פרטי, פתרונות כאלה יכולים לתת אלטרנטיבה לתנועה באמצעות אופניים והליכה ברגל, בטח לאלה שמקום העבודה שלהם הוא בעיר שלהם או בעיר סמוכה".

המועצה הארצית: בשל הקורונה הוותמ"ל תמשיך לפעול עד סוף 2020

המועצה הארצית המליצה לממשלה להאריך את פעילות הוותמ"ל עד אוגוסט, עם אפשרות להארכה בשלושה חודשים נוספים - בעיקר כדי לקדם את הטיפול בתוכניות המיועדות לחברה הערבית ולהתחדשות עירונית

14:26 05.05.2020 מאת: גילי מלניצקי

המועצה הארצית לתכנון ובנייה, בראשות זאב בילסקי, דנה הבוקר (שלישי) בתזכיר שבו הצעת תיקוני חקיקה בענייני תכנון ובנייה ובהתאמות לחוק בעקבות נגיף הקורונה, שגובשו על ידי משרד האוצר ומינהל התכנון, בשיתוף משרד המשפטים. התיקונים אמורים להחליף את הוראות החירום שתוקפו יפקע ב-24 במאי. התזכיר והמלצות המועצה יובאו לאישור הממשלה, ואם יתקבלו כצפוי ההסדרים שנכללים בהצעת החוק, הם יחולו כל עוד המדינה מצויה במצב חירום בריאותי בשל מגפת הקורונה.

חברי המועצה התבקשו להצביע בסוגיות שונות, ובראשן הארכת חוק הוותמ"ל (הועדה לתכנון מתחמים מועדפים לדיור) ב-90 ימים נוספים. המועצה המליצה כי פעילות הוועדה תוארך בכשלושה וחצי חודשים (עד 7 באוגוסט), וכי תינתן לשר האוצר סמכות להאריך תקופה זו ב-90 ימים נוספים (עד סוף השנה הנוכחית). הוותמ"ל אמורה היתה לסיים את תפקידה ביולי 2019, אולם לנוכח מערכות בחירות חוזרות ואי-כינון ממשלה קבועה, תוקף פעילותה הוארך באופן אוטומטי מעבר לייעודו.

בדיון נטען כי ההחלטה על המשך פעילות הוותמ"ל נועדה לאפשר את סיום הטיפול בתוכניות אשר הליך קידומן נעצר או עוכב בשל המשבר; וכן לאפשר לממשלה החדשה שהות לערוך תיקונים והסדרים חדשים בחוק הוותמ"ל. חברי המועצה ביקשו להדגיש שכיום, פעילות הוותמ"ל מתמקדת בתוכניות התחדשות עירונית וביישובי החברה הערבית, ולא בהקצאת קרקעות חדשות לתוכניות. עם זאת, אין כל התחייבות כתובה להתמקדות זו, כך שיתכן כי השרים המועמדים לעסוק בתחום הדיור, יעקב ליצמן ואריה דרעי, יהיו מעוניינים דווקא בהסבת פעילות הוותמ"ל לטיפול בתוכניות לאוכלוסיות אחרות, למשל תכנון שכונות חרדיות.

כצפוי, גם מועד הפעלת מכוני הבקרה יידחה פעם נוספת. המועצה המליצה כי התקופה הוולונטרית להגשת בקשות למכוני הבקרה תוארך עד 1 בספטמבר 2020, במטרה להקל את הנוהל הרגולטורי במשק בתקופה מורכבת זו. עוד בהקשר זה, בהצעת החוק נכתב כי תוקפם של רישיונות להפעלת מכון בקרה יוארכו בשלושה חודשים נוספים ממועד הפקיעה.

עוד המליצה המועצה כי כל עוד לא ניתן לקיים דיונים רגילים בהתנגדויות לתוכניות בנייה בשל הנחיות משרד הבריאות, יתקיים הדיון באמצעים חלופיים כגון שיחת וידאו או שיחת ועידה טלפונית. אם מתנגד סירב להשמיע את התנגדותו באמצעים אלה או שלא היתה לו האפשרות לעשות זאת, אפשר יהיה לדון בהתנגדותו על סמך המסמך הכתוב שהגיש, אלא אם כן מצא יו"ר הוועדה כי ישנה הצדקה של ממש לסירוב לקיים את הדיון מרחוק. היו"ר ישקול את הנימוקים שהציג המתנגד לאימתן הסכמתו, ובכללם גילו, מצב בריאותו,

נסיבותיו האישיות והיותו מיוצג, החשיבות בקידום הליכי התכנון או הרישוי ואי דחיית הדיון.

עם זאת, המועצה הבהירה כי ועדות התכנון נערכו טכנולוגית לאפשרות שכל הדיונים במוסדות התכנון יוכלו להתקיים תוך השתתפות בכלים טכנולוגיים שיאפשרו להאזין ולצפות בדיון. התנאי הבסיסי לקיום דיון באמצעים טכנולוגיים יהיה שמוסד התכנון יאפשר לכל חבריו ולכל מי שצריך להזמין לדיון על פי החוק, לראות את הדיון, לשמוע את כלל המשתתפים בישיבה בזמן אמת ולהשמיע את עמדתו. אם מוזמן כזה מסרב להשתתף בדיון באמצעים טכנולוגיים, או שאין לו אפשרות כזו, תינתן לו האפשרות לשמוע את כלל המשתתפים בישיבה בזמן אמת ולהשמיע את עמדתו בשיחה טלפונית. בדיון שהתקיים היום השתתפו יותר מ-100 איש, ובהם נציגים מארגון הקבלנים, מאיגוד המתכננים, מעמותת "במקום" ועוד.

"הגיעו מים עד נפש"

למרות המלצת המועצה, בישיבה עלו קולות רבים המתנגדים להמשך פעילות הוותמ"ל, גם אם תתמקד פעילותה רק בתוכניות ליישובים הערביים ולהתחדשות עירונית. בין המתנגדים משרד החקלאות, החברה להגנת הטבע ואיגוד המתכננים.

יו"ר מרכז המועצות האזוריות שי חג'י תקף הבוקר בחריפות את מינהל התכנון בעקבות ההמלצה להאריך את פעילות הוותמ"ל: "הגיעו מים עד נפש. בכל הדיונים שהתקיימו בשנה וחצי האחרונות, התחייבו השרים ופקידי ממשלה בכירים, כמו יו"ר הוותמ"ל ומנהלת מינהל התכנון דלית זילבר, כי הוותמ"ל סיים את תפקידו וכי אם יוחלט על המשך פעילות הוועדה, היא תפעל רק לקידום תוכניות להתחדשות עירונית ויישובים ערביים. ולמרות זאת, שוב ושוב מאריכים את החוק, תוך פגיעה באזרחי מדינת ישראל לטווח הרחוק".

לדברי חג'י, בהחלטה המוצעת להאריך את פעילות הוותמ"ל מאשרת המדינה ללא הליך מסודר ותחת מעטה של שעת חירום את המשך פעילותה של "אחת הוועדות הדורסניות שהיו בישראל בשנים האחרונות, שנועדה לאשר מתחמי דיור בהיקפים גדולים תוך שהיא עוקפת את מוסדות התכנון הקיימים, ובהן הוועדות המחוזיות. תוכניות הוותמ"ל פוגעות בשטחים חקלאיים ופתוחים ביישובים חקלאיים ותיקים ובחוזקן של הערים הוותיקות, על ידי הפניית משאבים לשולי הערים.

"תזכיר החוק מוגש בתקופת כהונתה של ממשלת מעבר, ולא מחכה לתמיכת הממשלה הנכנסת או הוועדות הפועלות בכנסת, שאמורות לבחון בדיון מקצועי את המשך קיום הוותמ"ל וצרכיה העדכניים", קובע חג'י. "בכך הוועדה יכולה להמשיך ולקדם תוכניות בחודשים הקרובים, כאשר מדיניות הדיור החדשה של הממשלה כלל לא ברורה. אנו מתנגדים להארכת החוק ולהמשך פעילות הוותמ"ל בחצי שנה נוספת בתואנת משבר הקורונה, וקוראים למחוק מהתזכיר את ההתייחסויות הנוגעות לחוק הוותמ"ל. בעת המשבר נוכחנו שוב בחשיבותו של ביטחון במזון ובחייזוק והקניית חוסן לחקלאות במדינת ישראל. ועל כן, גם מסיבה זו יש להימנע מפגיעה נוספת וחמורה בשטחים הפתוחים ובמרחב הכפרי".

"משי' הבריאות מעכב הגעת עובדים מסין; יהיו עיכובים ברכבת הקלה"

כך טוען בכיר בנת"ע בשיחה עם "גלובס" • לדבריו יש צורך דחוף בהגעתם של 500 עובדים מסין • מכתב ששלח לאחרונה מ"מ מנכ"ל משרד התחבורה למשרד הבריאות ובו בקשה לאשר הגעתם של עשרות עובדים זרים לשלל חברות תשתיות טרם נענה • משרד הבריאות: "בקרב צפויות הקלות"

גיא ליברמן 7/5/20

בימים האחרונים עשו דרכם לישראל שני עובדים בכירים מאנגליה ומגרמניה, שהוזמנו על ידי חברת נת"ע שמקימה את קווי הרכבת הקלה בגוש דן. בעוד שכניסתו של עובד מאנגליה ששייך לחברת WSP המפקחת על הקו האדום של הרכבת, הותרה, סירבו נציגי מינהל ההגירה והאוכלוסין להכניס ארצה את העובד מגרמניה של חברת הרכבות "דויטשה באן", והוא נאלץ לחזור כלעומת שבא.

כזכור עוד בטרם פרוץ משבר הקורונה, פורסם כי מועד פתיחתו של הקו האדום של הרכבת הקלה שמחבר בין פתח תקוה לבת ים, יידחה בשל עיכובים, וזאת לפחות בחצי שנה, כך שהמועד החדש שהסתמן היה אמצע 2022. כעת טוען בכיר בנת"ע שבשל התנהלות משרד הבריאות, הדחייה אף תעמיק. לדבריו לפני כחודשיים היו אמורים להגיע לישראל כ-500 עובדים מסין שעוסקים במקצועות שדורשים מומחיות. ההגבלות על כניסת עובדים זרים עצרו את הגעתם, אלא שלדבריו כל מתווה שהוצא למשרד הבריאות נדחה. "הצענו מתווה שגם עלה במשרד הבינוי והשיכון לגבי הבאת פועלי בניין מחו"ל של בידוד של 14 יום בסין, ועם אישור רופא הבאתם ארצה לבידוד של 14 ימים נוספים. תחילה נטו במשרד הבריאות לאשר את המתווה, אלא שעד עכשיו לא ניתנה החלטה בנושא", הוא מסביר.

מדובר בעובדים שאחראים להתקנת מערכות מתקדמות מתחום האיתות, החשמול והתקשורת, כשחלקם כבר נמצאים פיזית כאן בישראל. "המצב כעת הוא שבחברה הסינית דורשים לקבל אישור רשמי ממשלת ישראל כדי להתחיל בתהליך של הבאתם ארצה. ללא מכתב רשמי, הם לא יהיו מוכנים להכניס אותם לבידוד, ובצדק מסוים", אומר אותו גורם, שלמעשה מצביע על כך שמרגע ההחלטה יעבור לפחות חודש עד שהעובדים יוכלו להתחיל לעבוד.

ממידע שהגיע ל"גלובס", עולה כי בימים האחרונים מינתה נת"ע ועדת בדיקה להשפעות הקורונה על הפרויקטים שלה, בדגש על הקו האדום, וזאת תוך מינוי יועץ חיצוני. וזאת במטרה לקבוע את היקף העיכוב שנוצר בלוחות הזמנים, המתארכים כאמור גם כך, בפרויקט.

רשימה מפורטת של 86 מומחים מחו"ל

לא רק בנת"ע ממתנינים בקוצר רוח לעובדים חיוניים מחו"ל. לידי "גלובס" הגיע מכתב ששלח לפני שבועיים מ"מ מנכ"ל משרד התחבורה, קובי בליטשטיין למנכ"ל משרד הבריאות משה בר סימן טוב, בו הוא דורש להכניס מומחים מחו"ל לטובת האצת פרויקטי תשתית. "דווקא בימים אלו, הממשלה מחויבת להרחיב את ההשקעה בתשתיות בכלל ובתשתיות תחבורה בפרט כמאיץ צמיחה למשק לקראת יציאתו ממשבר הקורונה. ההשקעה בתשתיות תחזק את הכלכלה ותתבטא בהגדלת תעסוקה, לפיתוח תשתיות כאמצעי לחיזוק הכלכלה, אבל גם כדרך להחזרת מאות אלפי עובדים למקומות העבודה ולמעגל התעסוקה. מורכבות הפרויקטים וההתקשרויות החוזיות הקיימות עם קבלנים מומחים מהעולם מחייבת אותנו בעת הזאת, לפעול להבאת מומחים זרים מחו"ל לצורך ביצוע עבודות, פיקוח על עובדי אתר והכשרת צוותים ישראלים. אי הבאת עובדים אלו תעצור את הפרויקטים, ותביא להפסקת הפעילות של חברות ישראליות, קבלנים מקומיים וכוחות עזר מקומיים נוספים הפועלים סביב

פרויקטים אלו ותגדיל את מעגל האבטלה. בנוסף, יגרם נזק כלכלי עצום בגין תביעות הקבלנים מחו"ל ומהארץ ונזקים עצומים למשק בגין דחיית הפרויקטים. מיומנויות ויכולות אלה, של העובדים הזרים הנדרשים, אינן נמצא בקרב החברות הישראליות ועל כן, אי הגעתם של המומחים מחו"ל לא תאפשר למשרד התחבורה לעמוד ביעדי הביצוע שנקבעו לו על ידי ממשלת ישראל", כתב בליטשטיין.

במכתב מצוינים שמותיהם ופרטיהם של 86 עובדים שמוגדרים "מומחים" משלל ארצות ובהן סין, אנגליה, אוסטרליה, ספרד ועוד שמיועדים להגיע לפרויקטים רבים. כך למשל 41 מהם מבוקשים עבור פרויקטים בנמלי חיפה ואשדוד. במקרה הזה העבודות מבוצעות על ידי חברת "פאן מדיטרניאן" עבור חברת נמלי ישראל (חנ"י). "החברה עוסקת בתחום הבניה הנמלית, תחום שאיננו מפותח דיו בישראל ואין בנמצא עובדים ישראלים הבקיאים ובעלי ניסיון בתחום זה. כמחצית מעובדי החברה נמצאים מחוץ לישראל, כך, בכל הקשור לעבודות ייחודיות הדורשות ידע ומיומנות אשר אינן נמצא בישראל, תלות החברה בעובדיה הזרים הינה כמעט מוחלטת. כל העובדים המפורטים בבקשה זו נדרשים לשם עמידה באבני הדרך שנקבעו לפרויקט", נכתב בבקשה. במקרה של פרויקט הקו האדום של נת"ע המכתב נוקב בשמותיהם של 20 עובדי חברת CRRC מסין. "זה מספר זעום לעומת הצורך שלנו, שכאמור עוד על 500 עובדים, אבל אפילו על זה לא קיבלנו תשובה", אומר הגורם עימו שוחחנו בנת"ע.

בסיום מכתבו, כותב בליטשטיין לבר סימן טוב כי, "החברות הממשלתיות הממונות על ביצוע הפרויקטים כזרוע של המדינה התחייבו כי כלל המומחים הזרים אשר יגיעו ארצה יהיו כפופים להנחיות ולהוראות ובכלל זה חובת הבידוד, מקומות הלינה, מערך ההסעות וכו' וכפופים לליווי ולהנחיה המקצועית של הגורמים הממונים במשרד הביטחון ובפיקוד העורף". מבדיקת "גלובס" נמצא כי המכתב לא הביא, נכון לרגע זה, להתחלת התהליך עבור בואם של מי מהעובדים המבוקשים.

ממשרד הבריאות נמסר: "משרדנו אינו הגורם המאשר כניסתם לישראל של עובדים כאלה או אחרים, אלא רק גורם ממליץ. ככלל עד לימים האחרונים ההנחיה הכללית הייתה שלא להכניס לישראל תושבי חוץ, אלא למקרים פרטניים שחיוניותם איננה מוטלת בספק. יצוין כי אתמול התקיימה ישיבה במל"ל בנושא שעלה במכתבו של מ"מ מנכ"ל משרד התחבורה, והוחלט כי לאור השינוי במגמת התפשטות הקורונה, יתאפשר שינוי במדיניות הכוללת, ונראה כי בימים הקרובים הדברים יובאו לידי ביטוי בתקש"ח (תקנות לשבעת חירום. ג"ל), כך שניתן יהיה בקרוב לפעול לכניסתם של העובדים המדוברים ואחרים".

המועצה הארצית לתכנון ובנייה פועלת לקידום ישיבות הזום ולהארכת תוקף הותמ"ל

התזכיר שיחוקק בכנסת יחליף את התקנות לשעת חירום ויעגן את התנהלות מוסדות התכנון בתקופת הקורונה • ארגוני מתכננים וסביבה טוענים כי הנהלים החדשים פוגעים בדמוקרטיה
אריק מירובסקי 5/5/20

המועצה הארצית לתכנון ובנייה, בראשות זאב בילסקי, דנה בתזכיר הוראות שעה לשינוי חוק התכנון והבנייה, שיעגן בין היתר את ישיבות הזום של מוסדות התכנון. במסגרת החוק, אושרה גם הארכת תוקף הותמ"ל לתקופה של כשלושה חודשים. הדיון עצמו התקיים באמצעות וידאו מרחוק, ולראשונה הועבר בשידור חי לציבור ב-YouTube. המועצה לא הגיעה להחלטות או להמלצות בעקבות הדיון, והתזכיר יועבר להחלטת הממשלה.

כיום פועלים מוסדות התכנון מכוח התקנות לשעת חירום שאמורות לפקוע בעוד כשבועיים וחצי, ועל כן גובש תזכיר חוק מטעם משרד האוצר, שיעגן את תפקודם בתקופה שבה תתקיים שגרת קורונה.

ברוח זו, מופשרות בתזכיר החוק ההקפאות שהוטלו על ענף התכנון והבנייה על ידי התקנות לשעת חירום. בעוד שאלה הקפואו את מרבית המועדים הקבועים בחוק התכנון והבנייה, על פי החוק החדש המועדים הקבועים בחוק יחולו כרגיל. זאת, בהנחה שהמשק יחזור לשגרה. לצד זאת, החוק מאפשר לשר האוצר סמכות לשר להאריך מועדים מסוימים לפי חוק התכנון והבנייה וחוק הותמ"ל, אם תהיה לכך הצדקה בשל מצב החירום והנחיות משרד הבריאות.

החוק מעגן גם את "ישיבות הזום". והמועצה מסרה כי היא רואה בקיום ישיבות באמצעים טכנולוגיים דרך ראווה לקיום דיון בתקופת משבר הקורונה. לכן מוסד תכנון יכול לקיים את ישיבותיו באמצעות וידאו מרחוק, אם לא ניתן לקיים את הדיון בישיבה רגילה, בשל מגבלות והנחיות משרד הבריאות.

תנאי לקיום דיון כזה יהיה, שכל חברי מוסד התכנון ולכל מי שצריך להזמין לדיון על פי החוק, לראות את הדיון באמצעות מסך, לשמוע את כלל המשתתפים בישיבה בזמן אמת ולהשמיע את עמדתם. אם מוזמן נדרש על פי חוק מסרב להשתתף בדיון באמצעים טכנולוגיים, או שאין לו אפשרות לקיים דיון בדרך זו, תינתן לו האפשרות לשמוע את כלל המשתתפים בישיבה בזמן אמת ולהשמיע את עמדתו באמצעות שיחה טלפונית.

כל עוד לא ניתן לקיים דיונים רגילים בהתנגדויות בשל הנחיות משרד הבריאות, מציעה הצעת החוק לאפשר קיום דיון באמצעים חלופיים כגון וידאו מרחוק או באמצעות שיחת טלפון. אם מתנגד סירב להשמיע את התנגדותו באמצעות וידאו מרחוק או בטלפון או שלא הייתה לו האפשרות להשמיע בדרכים אלו, ניתן לדון בהתנגדות על סמך ההתנגדות הכתובה שהגיש, אלא אם כן מצא יו"ר הוועדה כי ישנה הצדקה של ממש לסירוב לקיים את הדיון בוידאו מרחוק או בטלפון. היו"ר ישקול את הנימוקים שהציג המתנגד לאי מתן הסכמתו ובכלל זה גילו, מצב בריאותו, נסיבותיו האישיות והיותו מיוצג, החשיבות בקידום הליכי התכנון או הרישוי ואי דחיית הדיון.

תזכיר הצעת החוק קובע כי פעילות הותמ"ל תוארך בכשלושה חודשים, עד ל-7 באוגוסט, תוך מתן סמכות לשר האוצר להאריך תקופה זו ב-90 ימים נוספים. זאת, על מנת לאפשר את סיום הטיפול בתוכניות אשר הליך קידומן נעצר או עוכב בשל הקפאת מועדים והשלכות נוספות של תקופת החירום. כמו כן, לאפשר לממשלה החדשה שהות לערוך תיקונים והסדרים חדשים בחוק הותמ"ל, ככל שתחליט על כך. בעקבות מחאות שהשמיעו מספר משתתפים בישיבה, הדגישה מנהלת מינהל התכנון, דלית זילבר, הדגישה כי פעילות הותמ"ל מתמקדת כיום בתוכניות התחדשות עירונית וביישובי החברה הערבית.

ואולם בדיון הושמעו לא מעט התנגדויות לדברים, שחלק ניכר מהם, כאמור, ספגה הותמ"ל. חלק מהמתנגדים העירו כי אין שום קשר בין הארכת הקדנציה של הוועדה, לבין תזכיר חוק הקורונה, וכי מדובר במחטף. "מדובר בניצול ציני של תקופת הקורונה בכדי להמשיך את פעילותה של ועדה בעייתית זו. החברה להגנת הטבע מתנגדת לתיקון זה בחוק התכנון והבנייה, שהוא, בעצם, חוק עוקף תכנון ועוקף ציבור. פעילות הותמ"ל מהווה פגיעה קשה במערכת התכנון ובמערך האיזונים והבלמים של קבלת ההחלטות התכנוניות בישראל", כתב סמנכ"ל שמירת טבע בחברה להגנת הטבע, ניר פאפאי, במכתב התנגדות ששלח למועצה.

הפורום הישראלי לעירוניות, תנועת מרחב ואיגוד המתכננים הודיעו על התנגדותם לחוק, ונציגיהם שהופיעו בפני המועצה הארצית, הביעו חשש כי "נוהל ישיבות זום", פוגע במידה רבה בדמוקרטיה של הליכי התכנון. "קיום דיון פומבי בהתנגדויות ובעררים הינו מרכיב מהותי ויסודי בשיתוף הציבור בהליכי תכנון ובבסיסו עומד עקרון הדמוקרטיזציה של הליכי התכנון. לפיכך, אין ספק כי קיום דיונים בהיוועדות חזותית ללא מתן אפשרות למתנגדים או צדדים לערר להשתתף באופן אישי בישיבות מוסדות התכנון ולטעון טענותיהם באופן בלתי ישיר מול חברי מוסדות התכנון מהווה פגיעה בזכות ההתנגדות ופגיעה בשיתוף הציבור בהליכי התכנון", כתבו היו"ר המשותף של איגוד המתכננים, תמי גבריאל וסגניתה נורית אלפסי.

עתירה לבג"ץ נגד השתלטות ממשלת סין על שוק התשתיות בארץ

התאחדות הקבלנים בוני הארץ דורשת מהממשלה לעודד בנייה ישראלית • עפ"י העתירה, כל החברות הסיניות הפועלות בארץ בתחום התשתיות שייכות לממשלת סין, והחלטה לא להכריז על התאגידים הסינים כגורם ריכוזי במשק התקבלה באופן שרירותי

גיא נרדי 6/5/20

התאחדות הקבלנים בוני הארץ הגישה אתמול (ג') לבג"ץ עתירה נגד השתלטות ממשלת סין על שוק התשתיות בארץ. בעתירה, שהוגשה נגד הוועדה לצמצום הריכוזיות, נטען כי המדינה מעודדת, או לחלופין אינה מונעת, את השתלטות החברות הסיניות על ביצוע פרויקטי התשתית המרכזים והגדולים במדינה, ובכך נפגעים הקבלנים והחברות הישראליות. לטענתם, "בורח ידע" לחו"ל, ונמנעת העסקת אלפי עובדים ישראלים נוספים.

על-פי העתירה, שהוגשה על-ידי עורכי הדין רוית ארבל ושחר הרון ממשד עורכי הדין עמית, פולק, מטלון ושות', כל החברות הסיניות שפועלות בתחום התשתיות בישראל והחברות מסין שהשתתפו עד היום במכרזים להקמת תשתיות בארץ, נמצאות בבעלות ישירה או עקיפה של ממשלת סין. "התאגידים הסיניים הללו הם חלק מ'קבוצת מחזיקים' אחת, שהינה למעשה 'פירמידה' סבוכה, הכוללת למעלה מ-100 תאגידים שונים בבעלות הממשלה הסינית".

באי-כוחה של התאחדות הקבלנים קובעים בעתירה כי החלטת הממשלה בישראל שלא לפעול בהתאם לסמכותה וחובתה, ולא לכלול את ה-SASAC המרכזי הסיני והחברות תחתיו ברשימת הגורמים הריכוזיים במשק (מכוח סעיף 4 וסעיף 30 לחוק הריכוזיות), התקבלה בהיעדר תשתית ראויה, בהיעדר הנמקה, באופן שרירותי ובחוסר סבירות של ממש, באופן המחייב את התערבותו של בית המשפט.

"החברות הסיניות מרחיבות את האבטלה בישראל"

ראול סרוגו, יו"ר התאחדות הקבלנים בוני הארץ, התייחס לאחרונה בראיון ל"גלובס" לצורך לייצר "רכבת אווירית" של פועלים זרים לארץ. ביקשנו לברר איתו כעת איך זה מסתדר עם העתירה החדשה נגד הבאת פועלים סינים.

"הבאת עובדים זרים לעבודה בחברות ישראליות נועדה לענות על מחסור בקבוצת בעלי מקצוע ספציפית שחסרה בארץ. לאור העובדה שעובדים זרים עוסקים בעבודות הבסיס של הבנייה, כאשר עובד זר נכנס לעבודה בחברה ישראלית, הוא מייצר עבודה לשני ישראלים בממוצע. כאשר חברה סינית מגיעה לעבודה בישראל, היא מביאה איתה את כל העובדים מכל התחומים ולא משאירה פתח לישראלים לעבוד בפרויקט", הסביר סרוגו. "כלומר, חיזוקן של חברות של ממשלת סין מרחיבה את האבטלה בישראל.

"לצד זאת, כאשר מגיעים לכאן עובדים זרים במסגרת ההסכם בין המדינות לעבודה בחברות ישראליות, העסקתם נעשית תחת שורת חוקים ותקנות שמעלים את הוצאות הקבלן הישראלי, והן משלמות לעובדים שבחסר שכר גבוה. מנגד, אין שום פיקוח על תנאי העסקה של העובדים בחברות הסיניות, שמשלמות שכר זעום ולא כפופות לחוקים ותקנות המייקרות את העבודה מאוד. זו סיבה נוספת לכך שעל הממשלה לקבוע יחס שונה למשתתפות סיניות במכרזי תשתיות ובנייה בישראל".

