

30 ביולי 2020  
ט' באב התש"פ

## **סיכום מפגש עיון מקוון של פורום ה-15 בנושא** **"עירוניות טקטית – משדרגים את המרחב הציבורי"**

**מועד המפגש:** יום ד', 22.7.20, א' באב התש"פ, בין השעות 15:45 – 19:15. באמצעות ה"זום".

המפגש הינו הראשון מתוך סדרת מפגשים מקוונים שיערוך פורום ה-15 בנושאים שונים מתוך **מסמך "חוסן עירוני בשגרה ובחירום – אסטרטגיות, פרקטיקות והמלצות לרשויות המקומיות"** של פורום ה-15. מפגש זה עסק בהתערבויות ושינויים מהירים בסביבה הבנויה בעיר באמצעים פשוטים הדורשים תקציב מועט, במטרה לשפר את המרחב הציבורי, תוך כדי משבר הקורונה וגם לאחריו.

### **תקציר:**

עירוניות טקטית היא התערבות במרחב הציבורי באופן שהופך אותו לנוח, מזמין ושימושי יותר לאנשים ומעצים את השימוש בו. עירוניות טקטית היא כלי מהיר, זול, זמני, הפיך, שמאפשר לנו לעשות ניסוי וטעייה, לבחון חלופות תוך אפשרות לתקן ולשנות יחסית בקלות. זה גם כלי מגנבי, צבעוני ומעניין, שמחזק את המגוון העירוני והחיות בעיר.

משבר הקורונה הדגים כיצד עירוניות טקטית יכולה להיות גם כלי מרכזי להתמודדות עם מצבי משבר, לתגובה מהירה וגמישה לצרכים משתנים. עיריות שכבר קידמו את הנושא לפני המשבר ידעו להשתמש בו בצורה מהירה ויעילה יותר בזמן המשבר.

זהו כלי מרכזי בארגון הכלים של החוסן העירוני – גם בשגרה וגם במשבר. מסיבה זו, יש צורך להרחיב את השימוש בכלי, לבסס את הידע בתחום (למשל באמצעות מפגשים אלה), יש צורך בפיצוח העניין מול אנשי המקצוע השונים ברשות המקומית (למשל יועצי התנועה והתחבורה), יש צורך בדיוק הכלים לשיתוף הציבור בתחום זה – התושבים, בעלי העסקים הרלוונטיים והמבקרים במקום באופן שמחבר בין האינטרסים של כולם, ויש צורך בפיתוח מגוון של פתרונות יצירתיים.

כמו כן, חשוב לזכור שעירוניות טקטית לא מתמצה בפעילות או התערבות פיסית, אלא יש צורך באמצעים משלימים שיעודדו את הפעילות האנושית במרחב.

הדבר החשוב ביותר שמאפשר את קפיצת המדרגה – הובלה חזקה ונחרצת של המנהיגות המקומית.

במסגרת המפגש הכרנו את הכלי של עירוניות טקטית, הכרנו מגוון אמצעים ודוגמאות ליישום עירוניות טקטית בעולם - גם בשגרה וגם בזמן משבר הקורונה, ושמענו על דוגמאות ראשונות של עירוניות טקטית שהובילו עיריות בישראל בזמן המשבר.

## **עיקרי ההרצאות:**

### **עירוניות טקטית ככלי לבניית חוסן עירוני – עו"ד איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15**

איתן אטיה הציג את הצורך בחשיבה מחדש על המרחב הציבורי על מנת להתמודד עם האתגרים העומדים בפני ערי ישראל, ובפרט עם האתגר הדמוגרפי. העירוניות הטקטית היא אחד הכלים להתערבות במרחב הציבורי, והיא יכולה לסייע בתכנונו מחדש. איתן הציג מספר דוגמאות מוצלחות לכך מהעולם ומישראל.

לעירוניות הטקטית שישה יתרונות בולטים: היא כלי מהיר, זול, הפיך, מאפשר ניסוי וטעייה, הופך את העיר למגניבה וכיפית, וחשוב מכל – זהו כלי המאפשר בין היתר התמודדות עם מצבים בהם נדרש מענה דחוף - במצב חירום וגם בשגרה. הגמישות המאפיינת את כלי העירוניות הטקטית מאפשרת התאמה של המרחב הציבורי לצרכים המשתנים. גמישות זו הופכת את העירוניות הטקטית לכלי לחיזוק החוסן העירוני.

איתן הציג דוגמאות מובילות מערים בעולם שמראות כיצד ניתן לחולל שינוי במרחב הציבורי בעיר, באופן המעודד את השימוש בו והופך את השהייה בו לנוחה ונעימה יותר, זאת באמצעות כלים מהירים וזולים, מבלי לבצע שינויים נרחבים בתשתיות ובתכנון העירוני.

### **עירוניות טקטית במסמך "חוסן עירוני בשגרה ובחירום" של פורום ה-15 – מאיה קרבטרי, מנהלת תחום סביבה ותכנון, פורום ה-15**

מאיה קרבטרי הציגה את מסמך "חוסן עירוני בשגרה ובחירום – אסטרטגיות, פרקטיקות והמלצות לרשויות המקומיות" אשר השיק פורום ה-15 לאחרונה. המסמך מבוסס על מחקר וראיונות עם מומחים, ומאגם את הידע העדכני מהעולם ומישראל לגבי הפעולות הפרקטיות שיכולה הרשות המקומית ליישם כדי לחזק את החוסן העירוני.

המסמך מחולק ל-13 פרקים בהתאם לתחומי הפעילות העירוניים, הכוללים שורה של המלצות מעשיות. המסמך כולל מגוון המלצות ליישום כלים טקטיים, למשל סגירת רחובות, הרחבת מדרכות, יצירת שבילי הליכה זמניים ועוד.

מדובר במסמך מתעדכן, ופורום ה-15 מזמין את המשתתפים לשלוח רעיונות וכלים נוספים אשר קודמו בעירם, בכלל הנושאים העירוניים, למייל [mayac@forum15.org.il](mailto:mayac@forum15.org.il).

### **עירוניות טקטית – השראה עולמית – אייל סנטו, יועץ לתחבורה עירונית**

אייל סנטו הסביר את הצורך בהיפוך פירמידת התחבורה העירונית, קרי תכנון עירוני אשר נותן עדיפות להליכה ברגל, רכיבה על אופניים ונסיעה בתחבורה ציבורית, על פני נסיעה ברכב פרטי.

העירוניות הטקטית היא כלי מהיר לקידום שינוי זה. דוגמאות לכלים טקטיים המיושמים בעולם: סימון שבילי אופניים זמניים, יצירת פינות ישיבה במקום מקומות חנייה ("פארקלטים"), יצירת גיוון ועניין במרחב הציבורי, מיתון תנועה, הגברת הבטיחות בצמתים, סגירת רחובות לתנועת רכב פרטי ועוד.

אייל הציג שתי דוגמאות מובילות ליישום כלים אלה: תכנית ה"סירקולציה" בכרונינגן שבהולנד ומודל ה"סופר בלוקס" בברצלונה שבספרד. בשני המודלים הללו הוגבלה תנועת כלי הרכב הפרטיים בעיר או בשכונה, בעוד הולכי הרגל ורוכבי האופניים יכולים לנוע באופן חופשי. שינויים אלה עודדו את הנסיעה באמצעים חלופיים לרכב הפרטי ואף פינו יותר מקום לשימושים שונים עבור הקהילה (למשל אפשר פעילות קהילתית ומסחרית במקום מקומות חנייה).

להפיכת פירמידת התנועה באמצעות עירוניות טקטית יש השפעות חיוביות רבות על העיר. למשל, נתונים על היקף הפעילות של עסקים מקומיים בסביבת פרויקטים של עירוניות טקטית מעידים על עלייה מובהקת של עשרות אחוזים במחזור המכירות של עסקים אלה. לעומת זאת, כמות תאונות הדרכים ירדה באופן משמעותי, ובפרט תאונות המערבות הולכי רגל ורוכבי אופניים. העירוניות הטקטית אף תורמת ליצירת אווירה קהילתית ולמעורבות של התושבים בנעשה בעיר ובשכונה, וכמובן מפחיתה את פליטות המזהמים וגזי החממה כתוצאה מהפחתת כמות הנסועה.

הפיכת פירמידת התנועה העירונית יכולה להתקיים גם באזורים הדורשים לוגיסטיקה והפצה. למשל, ניתן לשנע סחורות עד לחניונים בפאתי העיר, ומהם לעבור לשינוע באופני משא. עירוניות טקטית יכולה לשמש גם להסדרת תחום זה.

לדבריו, עבור ערים רבות, משבר הקורונה היווה (ומהווה) הזדמנות ייחודית ונדירה לקידום פרויקטים של עירוניות טקטית בערים. במצגת ניתן לראות מגוון של דוגמאות מערים בעולם אשר "ניצלו" את המשבר לטובת קידום פרויקטים פורצי דרך לטובת התושבים.

### **עירוניות ואיכות תכנון: בין הטווח הקצר לטווח הרחוק – ד"ר רוני בר, מנהלת אגף קשרי חוץ באגף לתכנון אסטרטגי, מנהל התכנון**

רוני בר סקרה את מדיניות מינהל התכנון בהקשר לאיכות התכנון, עירוניות, התחדשות עירונית ואקלים, ומגוון פרויקטים שקודמו ומקודמים בהקשר זה: הנחיות לתכנון מוטה תחבורה ציבורית ותנועה בת קיימא, סדרת תבחינים להגשת תכניות בתחום תחבורה בת קיימא, קול קורא לרשויות המקומיות בנושא התחדשות עירונית, מדריך לצל עצים במרחב הבנוי, וכלי לבחינת איכות התכנון.

משבר הקורונה העלה את השאלה כיצד נמשיך לחיות חיי שגרה בעיר לצד ההגבלות. בהקשר זה פרסם משרד התחבורה בשיתוף עם מינהל התכנון [מסמך בנושא "חזרה למרחב הציבורי וליוממות בימי קורונה"](#), שמטרתו לסייע לרשויות המקומיות בקידום התערבויות טקטיות במרחב העירוני. המסמך קורא לרשויות ללמוד את הצרכים והמאפיינים הייחודיים של כל מרחב ולבחון בהתאם לכך ולאור הנחיות משרד הבריאות את אפשרות התאמתו לשהייה וניידות בשגרה החדשה.

המסמך מדגיש את הצורך ביצירת פתרונות טקטיים להגעה למקומות עבודה, לאזורי קניות ולמוסדות חינוך, פתרונות לאוכלוסיות פגיעות, ופתרונות גמישים שניתנים לשינוי ולהתאמה "תוך כדי תנועה". כמו כן מעודד המסמך מיתון תנועה, עדכון הפאזות ברמזור לצורך צמצום זמני ההמתנה (וההתקהלות) של הולכי הרגל במדרכות ואיי התנועה, והסבת מגרשי חנייה לאזורי שהייה, פנאי וכושר.

בטווח הארוך – מומלץ לתכנן מראש מרחבים ציבוריים כך שיוכלו להיות מותאמים במהירות לשינויים בעתיד.

## **עירוניות טקטית בבאר שבע – ליאור דיעי, מנכ"ל "יעדים", החברה העירונית לפיתוח עסקי באר שבע**

העיר באר שבע, באמצעות חברת "יעדים", שמה לה למטרה לאפשר לתושבים ליהנות באופן מקסימלי מהמרכזים המסחריים הקיימים בעיר, ולחזק את העסקים המקומיים.

בבואה לבצע התערבויות טקטיות במרחב העירוני, חברת "יעדים" לקחה בחשבון את המאפיינים הייחודיים של המרחב ושל העיר, וקידמה את הנושא באמצעות חיבור בין הקהילה לבין העסקים המקומיים, ותוך שיתוף פעולה מלא עם בעלי העסקים.

דוגמא לחיבור כזה ניתן לראות בפרויקט של שדרוג השוק העירוני. במסגרת זו, בנוסף לשדרוג הפיסי של המתחם, סיפקה החברה העירונית ייעוץ לסוחרים השוק באשר לניהול העסק ובנושא חיזוק תודעת השירות והממשק עם תיירים, במטרה לתת לסוחרים כלים להתמודדות עם השינוי שיתבצע בהמשך. לאחר מכן, בהתייעצות מלאה ובשיתוף עם סוחרים השוק, בוצעו שינויים טקטיים ברחוב הראשי של השוק. ברחוב זה שולבו פינות ישיבה צבעוניות ומוצלות שמשכו תנועה של קונים לעסקים הסמוכים.

כתוצאה משינויים אלה, החלו תושבים באופן ספונטני לייצר תרבות ברחוב, ובהמשך גם שולבו ברחוב אירועי תרבות יזומים ופעילויות מאורגנות נוספות, על-ידי החברה העירונית. הפעולות שיזמה החברה העירונית יצרה מוטיבציה בקרב בעלי העסקים בשוק לפעול לשיפור נראות העסקים שלהם. בהמשך, בשיתוף מלא עם בעלי העסקים, נעשו פעולות לחיבור הקהילה לשוק באמצעות סיורים ופעילויות קהילתיות שונות.

דוגמה נוספת: בשכונה ב' ובשכונה ד' בעיר נבחרו שצ"פים ריקים בסמוך למרכזים מסחריים, והותקנו בהם מתקני ישיבה, תוך התייעצות ושיתוף עם בעלי העסקים. פעולה זו סייעה למשיכת תושבים למקום, וכתוצאה מכך לשיפור הפעילות המסחרית באזור, ולהפיכת הרחוב לחי ותוסס יותר. בתקופת משבר הקורונה והנחיות הריחוק החברתי, היצע רחב של פינות ישיבה בחוץ סייעה וממשיכה לסייע לתושבים לשהות במרחב הציבורי ולרכוש מהעסקים המקומיים.

## **עירוניות טקטית בת"א יפו – שרונה הרשקו, מנהלת מינהל בנייה ותשתית, עיריית ת"א-יפו**

עוד לפני תקופת הקורונה בוצע פיילוט מוצלח של הפיכת רחוב לוינסקי בעיר למדרחוב. כתוצאה מהצלחתו של פיילוט זה, במהלך משבר הקורונה הוחלט "לנצל" את ההזדמנות ולהוציא לפועל תכנית מגירה לסגירת רחובות נוספים בעיר לתנועת כלי רכב, בשלב הראשון באמצעים טקטיים.

לעומת רחוב לוינסקי, שבו הסגירה התבצעה באופן שלבי ומסודר, בסגירת הרחובות החדשים נעשים חלק מהשלבים במקביל. למשל, יידוע התושבים נעשה במקביל לביצוע הפרויקט, וכתוצאה מכך, ההתייעצות עם התושבים מוכוונת לבדיקת ההצלחה ולשם ביצוע שיפורים. בנוסף, תוך כדי הרצת הפרויקט מתבצעים ניטור ובקרה לצורך בדיקת ההשפעה על תמהיל העסקים ועל שביעות הרצון של העסקים והתושבים.

עד כה, העירייה מעריכה כי הפרויקטים מצליחים להפוך את הרחובות הללו לחיים ותוססים יותר. יש לציין כי חלק מהפרויקטים נתקלו בהתנגדויות תושבים, בעיקר לביטול מקומות חנייה, אך עצם העובדה שמדובר בפרויקטים טקטיים, קרי זמינים וגמישים, מסייעת בקיום השיח עם התושבים.

העירייה מקדמת בתקופה זו גם שינויים טקטיים נוספים בעיר – כגון התקנת "פארקלטים" (מתחמי ישיבה) והרחבת מדרכות על חשבון מקומות חניה לשם הגדלת פרישת השולחנות במסעדות וברים,

הצבת ריהוט רחוב ברחבות הציבוריות על מנת לספק מקום שהייה ומקום ישיבה בקרבת העסקים באזור, ועוד.

כמו כן, סימנה העירייה מספר שבילי אופניים טקטיים ברחובות שעדיין פתוחים לנסועה של כלי רכב פרטיים. למשל, ברחוב פינסקר סומן שביל אופניים על גבי נת"צ שלא היה בו נפח משמעותי של תנועה ציבורית. שביל דומה סומן גם ברחוב סלומון באזור התחנה המרכזית הישנה. ברחוב אבן גבירול הסואן, העירייה מקדמת תכנית לביטול השביל הקיים על המדרכה והעברתו אל הכביש, בשילוב של אמצעים טקטיים וקבועים.

בעת ההחלטה על סימון שבילי אופניים (טקטיים וקבועים) חשוב לתת את הדעת להיבטים כגון: ביצוע מינימום שינויים גיאומטריים, עדיפות להפרדה בין משתמשי הדרך, עדיפות לביצוע פיילוט טקטי לפני הפיכת השביל לבנוי וקבוע, מתן פתרונות נגישות, העדפה למעבר השביל בגב תחנת האוטובוס או בקדמתה כמרחב משולב, בחירת מיקום השביל באופן שיפריע באופן מינימלי לתחנות אוטובוס, וצמצום ככל הניתן של קטיעת השביל בצמתים.

### **עירוניות טקטית בירושלים – תמיר מנצור כרמל, מתכנן רובע מרכז, אגף תכנון העיר, עיריית ירושלים**

לפני פרוץ הקורונה, על מנת לאפשר מקום לתנועת הולכי הרגל ברחובות הראשיים העמוסים בעיר, החליטה עיריית ירושלים לסגור שלושה רחובות לכניסת כלי רכב למשך יום אחד בשבוע. לאחר פרוץ הקורונה, על מנת לסייע לעסקים המקומיים, הכריזה העירייה על תכנית בזק מורחבת (תכנית המדרחובים), במסגרתה נסגרו 13 רחובות בעיר, חלקם עורקי תנועה משמעותיים, בשעות מסוימות ובימים מסוימים בשבוע. במהלך משולבים גם אירועי תרבות על מנת לתמוך בקהילת האמנים המקומית.

המהלך כלל שיתוף ציבור נרחב שבעקבותיו הוקצו מקומות חנייה חלופיים לתושבים (צוין כי רובם לא מומשו בפועל), הוסדרו שאטלים לשם הבטחת קישוריות לתחבורה ציבורית, ועוד.

חלק מהמדרחובים הטקטיים נחלו הצלחה והפכו לחיים ותוססים יותר, ונרשמה שביעות רצון של משתמשי הדרך והעסקים. ברחובות בהם לא הייתה הצלחה או שביעות רצון, החזירה העירייה את המצב לקדמותו בלי מאמץ רב, הודות לאופיו הטקטי של הפרויקט.

על מנת לסייע לעסקים להסתגל למצב החדש ניתנו הקלות באגרות, בפרישת שולחנות וכסאות, פרסום קמפיין לתושבים המעודד אותם לרכוש בעסקים מקומיים, ועוד. עם זאת, לא כל בעלי העסקים היו מרוצים מהשינוי, למשל סוחרי השוק שהתרעמו על פגיעה אפשרית בהכנסות בשל צמצום האפשרות להגעת הלקוחות ברכב. עקב כך הוכשרו מקומות חנייה ייעודיים וזמניים עבור לקוחות השוק. בנוסף, העירייה פנתה לבעלי העסקים ברחובות הסמוכים על מנת לעודדם לרכוש את חומרי הגלם שלהם בשוק.

תמיר ציין כי הפרויקט העצים סוגיות ואתגרים בממשק בין התושבים לעסקים שהתקיימו גם טרם הפרויקט, כפי שהתבטא למשל בעלייה בתלונות תושבים על רעש והפרת סדר. עם זאת, הפרויקט גם העצים את המודעות לסוגיות אלה בקרב מקבלי החלטות בעירייה והרחיב את היצע הפתרונות.

במטרה לבחון את ההשפעה של הפרויקט על סביבתו ולקבל החלטות מושכלות להמשך, אימצה העירייה תכנית מדידת השפעה, המבוססת על תכנית המדידה שיושמה בפרויקט הטקטי שהתקיים בטיימס סקוור שבניו יורק.

### **כיצד הממשלה יכולה לסייע בקידום עירוניות טקטית – ד"ר אביגיל פרדמן, עמיתת ממשק, המועצה הלאומית לכלכלה**

בעקבות משבר הקורונה, ערים רבות החלו ליישם פרויקטים של עירוניות טקטית, בעקבותיהם נרשמה עליה בהליכה ברגל וברכיבה על אופניים בעיר. במטרה לעודד ביצוע פרויקטים כאלה בערי ישראל, הוקם צוות בינמשרדי בממשלה, בהשתתפות משרד הפנים, משרד הבינוי והשיכון, משרד התחבורה ומינהל התכנון.

צוות זה מגבש בימים אלה הצעה לממשלה לעידוד ותמיכה בפרויקטים טקטיים ברשויות מקומיות, שתכלול ככל הנראה תקציב ייעודי, חבילת ייעוץ מקצועי ומעטפת הכוללת אמצעים משלימים שונים כגון סיוע בתיווך התהליך לציבור. אביגיל הזמינה את הרשויות מקומיות להציע רעיונות באשר לתכנית, לסיוע הרצוי ולאופן התמיכה.

### **ריכוז תובנות נוספות שעלו בעקבות הדיון הפתוח:**

- המפתח להצלחת היישום של עירוניות טקטית בעיר היא הובלה חזקה ונחרצת של המנהיגות המקומית.
- בישראל, אחד האתגרים העיקריים הכרוכים בהיפוך פירמידת התנועה ובהגדלת השטח הציבורי המוקדש לאמצעי תחבורה בני קיימא על חשבון הרכב הפרטי הוא המחסור בחלופה טובה ויעילה של תחבורה ציבורית. ניתן לשפר את יעילותה של התחבורה הציבורית גם באמצעים טקטיים – למשל באמצעות הקצאת נת"צים שיתנו עדיפות לאוטובוסים בכבישים. צעדים אלה יכולים לאפשר לאותה כמות אוטובוסים להסיע כמות גדולה יותר של נוסעים.
- בביצוע סגירת רחובות מסחריים לתנועת כלי רכב, חשוב לספק פתרונות לאספקת סחורה, אם באמצעות הסדרי תחבורה גמישים בחלקים שונים של היממה (כפי שנעשה בעיריית ירושלים למשל) ואם באמצעות פתרונות אלטרנטיביים כגון שימוש באופני משא (כפי שהוצג בהרצאתו של אייל סנטו).
- בתכנון וביצוע פרויקט של עירוניות טקטית חשוב לשלב גם חיבור עם הקהילה ולשתף את התושבים ואת העסקים המקומיים. כדאי ללוות את הפרוייקט בפעילויות משלימות קהילתיות ותרבותיות כדי להפוך את המקום למוקד עניין.
- חלק מהרשויות העלו צורך בתמיכה ממשלתית בקידום פעולות של עירוניות טקטית, לרבות באמצעות ליווי מקצועי וסיוע תקציבי.

**לצפייה בהקלטת המפגש ולעיון במצגות שהוצגו בו לחצו כאן**. אין לעשות שימוש בהקלטה ובמצגות אלו ללא אישור מראש ובכתב מפורום ה-15 ומהמציגים הרלוונטיים.

לדוגמאות מעוררות השראה נוספות לעירוניות טקטית ניתן לעיין **בפינה המתעדכנת בנושא "עירוניות טקטית - משרדים את המרחב הציבורי" באתר פורום ה-15**. אנו מזמינים את הרשויות המקומיות להמשיך ולשלוח מידע ודוגמאות על פעולות טקטיות במרחב הציבורי, אל תמר שטרצר, מנהלת פרויקטים סביבה ותכנון בפורום ה-15, לכתובת [tamars@forum15.org.il](mailto:tamars@forum15.org.il).

**להלן פרטי הקשר של הדוברים שהשתתפו במפגש:**

עו"ד איתן אטיה, מנכ"ל פורום ה-15: [eitan@forum15.org.il](mailto:eitan@forum15.org.il)

מאיה קרבטרי, מנהלת תחום סביבה ותכנון, פורום ה-15: [mayac@forum15.org.il](mailto:mayac@forum15.org.il)

אייל סנטו, יועץ לתחבורה עירונית: [eyalsanto@umo.mobi](mailto:eyalsanto@umo.mobi)

ד"ר רוני בר, מנהלת אגף קשרי חוץ באגף לתכנון אסטרטגי, מנהל התכנון: [ronib@iplan.gov.il](mailto:ronib@iplan.gov.il)

ליאור דיעי, מנכ"ל "יעדים", החברה העירונית לפיתוח עסקי באר שבע: [liord@br7.org.il](mailto:liord@br7.org.il)

שרונה הרשקו, מנהלת מינהל בינוי ותשתית, עיריית ת"א-יפו: [hershko\\_sh@mail.tel-aviv.gov.il](mailto:hershko_sh@mail.tel-aviv.gov.il)

תמיר מנצור כרמל, מתכנן רובע מרכז, עיריית ירושלים: [mntamir@jerusalem.muni.il](mailto:mntamir@jerusalem.muni.il)

ד"ר אביגיל פרדמן, המועצה הלאומית לכלכלה, משרד ראש הממשלה: [avigailf@pmo.gov.il](mailto:avigailf@pmo.gov.il)

\*\*\*\*\*